

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**İSTANBUL LİMANLARI'NIN MODERNİZASYONU:
DERSAADET RIHTIM VE ANADOLU DEMİRYOLLARI ŞİRKETLERİNİN
İNŞA FAALİYETLERİ (1890-1934)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Nazire BİLGİLİ

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimarlık Tarihi Programı

EKİM 2016

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**İSTANBUL LİMANLARI'NIN MODERNİZASYONU:
DERSAADET RIHTIM VE ANADOLU DEMİRYOLLARI ŞİRKETLERİNİN
İNŞA FAALİYETLERİ (1890-1934)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Nazire BİLGİLİ
(502131108)**

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimarlık Tarihi Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Aygöl AĞIR

EKİM 2016

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 502131108 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi Nazire BİLGİLİ, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “İSTANBUL LİMANLARI’NIN MODERNİZASYONU: DERSAADET RIHTIM VE ANADOLU DEMİRYOLLARI ŞİRKETLERİNİN İNŞA FAALİYETLERİ (1890-1934)” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Doç. Dr. Aygöl AĞIR**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Yrd. Doç. Dr. V. Gül CEPHANECİGİL**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Aynur ÇİFTÇİ
Yıldız Teknik Üniversitesi

Teslim Tarihi : 9 Eylül 2016
Savunma Tarihi : 7 Ekim 2016

Annem Neşe Bilgili'ye,

ÖNSÖZ

Başta değerli tez danışmanım Doç. Dr. Aygöl Ağır'a ve değerli aileme teşekkür ederim.

Değerli katkılarından dolayı Argun Yum'a, Derya Kutlu'ya, Janusz Grycel'e, Paul H. Thomas'a ve Salih Kahriman'a; jüri üyeleri Doç. Dr. Aynur Çiftçi'ye ve Yrd. Doç. Dr. V. Gül Cephaneçigil'e teşekkür ederim.

Babam Ünal Bilgili'ye ve Boğaziçi Üniversitesi Aptullah Kuran Kütüphanesi'ne teşekkür ederim.

Ekim 2016

Nazire Bilgili
(Mimar)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xi
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xiii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xv
ÖZET.....	xix
SUMMARY	xxi
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Tezin Amacı	1
1.2 Tezin Kapsamı	1
1.3 Tezin Yöntemi	2
1.4 Diğer Çalışmalar	2
2. 19. YÜZYILDA OSMANLI'DA EKONOMİK VE SOSYAL DÖNÜŞÜM	3
2.1 19. Yüzyılda Osmanlı Limanlarında Ticaret Hacminin Artması	4
2.2 Osmanlı Liman Kentleri Üzerine Notlar	5
2.2.1 İzmir'de rıhtım ve liman inşası	6
2.2.2 Selanik'te rıhtım ve liman inşası	7
2.2.3 Beyrut'ta rıhtım ve liman inşası	10
2.2.4 Trabzon'da liman projesi (Çömlekçi Limanı)	11
2.3 Osmanlı Liman Kentleri Üzerine Bir Değerlendirme	13
3. HALIÇ'IN İKİ YAKASINDA RIHTIM İNŞASI	15
3.1 Haliç Limanı.....	15
3.2 Osmanlı'da Haliç Köprüleri	17
3.3 19. Yüzyılda Galata ve Eminönü Kıyılarının Düzenlenmesine Yönelik Tasarılar.....	22
3.4 1879 Tarihli İmtiyaz Mukavelenamesi	27
3.5 1890 Tarihli İmtiyaz ve Haliç'in İki Yakasında Başlayacak Rıhtım İnşaatının Osmanlı Basınındaki Yansımaları.....	31
3.6 1890 Tarihli İmtiyaz Mukavelenamesi.....	32
3.7 1890 Tarihli İmtiyaz Şartnamesi.....	37
3.8 Dersaadet Rıhtım Dok ve Antrepolar Şirketi (<i>Société Anonyme Ottomane des Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople</i>) ve Süreçteki Aktörler	39
3.9 Galata Yakasında (1892-1895) ve Eminönü Yakasında (1894-1900) Rıhtım İnşa Faaliyetleri	41
3.9.1 Galata Rıhtımı'nın inşası (1892-1895)	41
3.9.2 Galata Rıhtımı'nın inşasından sonra	45
3.9.3 Eminönü Rıhtımı'nın inşası (1894-1900)	46
3.10 İki Köprü Arasında İnşa Edilmesi Düşünülen Rıhtımlar	50
3.11. Galata ve Eminönü Rıhtımlarında İnşa Edilen Binalar	51
3.11.1 Galata rıhtım binaları	53

3.11.1.1 Galata Gümrük Binası (Eski Paket Postanesi)	54
3.11.1.2 Çinili Rıhtım Han ve Merkez Rıhtım Han	56
3.11.1.3 Sıhhiye Binası ve Liman İdaresi	60
3.11.2 Eminönü rıhtım binaları	61
3.11.2.1 Eminönü Gümrük Binası ve Antreposu	62
3.11.2.2 Halı ve Manifatura Antreposu	64
3.12 Galata ve Eminönü Rıhtımlarının Devletleştirilmesi	65
3.12.1 1914-1923 dönemi	65
3.12.2 1923-1933 dönemi	66
3.12.3 1933-1935 dönemi	68
3.13 Haritalarda Galata ve Eminönü Kıyıları ve Rıhtım İnşa Faaliyetleri Üzerine Değerlendirme	68
3.13.1 Galata kıyıları	68
3.13.2 Eminönü kıyıları	80
4. HAYDARPAŞA'DA LİMAN İNŞASI	93
4.1 Liman İnşasından Önce Haydarpaşa	93
4.2 Anadolu Demiryolları Şirketi (<i>Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie</i>)	94
4.3 Haydarpaşa Limanı'nın İnşası (1900-1903)	96
4.4 1899 Tarihli İmtiyaz Mukavelesnamesi	100
4.5 Haydarpaşa Limanı'nda İnşa Edilen Yapılar	103
4.5.1 Dalgakıran ve Anı Sütunu	104
4.5.2 Silo A ve Silo B	105
4.5.3 Elektrik Santrali	107
4.5.4 Askeri Karakol	106
4.5.5 Gümrük Binası, Liman Polisi Binası ve Liman İdaresi	108
4.5.6 Haydarpaşa Garı	110
4.6 İskenderun'da Liman İnşası İçin Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İmtiyaz	111
4.7 Haydarpaşa Limanı'nın Devletleştirilmesi	112
4.8 Haritalarda Haydarpaşa Limanı ve Liman İnşa Faaliyetleri Üzerine Değerlendirme	112
5. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	123
KAYNAKLAR	129
EKLER	137
ÖZGEÇMİŞ	149

KISALTMALAR

A.DVN.MKL.	: Sadaret Divân-ı Hümayun Kalemi, Mukavelenameler
A.MKTM.	: Sadaret Mektubî Kalemi
A.MKT.MHM.	: Sadaret Mektubî Kalemi Mühimme Evrakı
B	: Receb
bkz.	: Bakınız
BOA	: T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivi
c.	: Cilt
C	: Cemaziyelahir
Ca	: Cemaziyelevvel
CAA	: Le Centre d'Archives d'Architecture du XXe Siècle
DH.MKT.	: Dahiliye Nezareti Mektubî Kalemi
DTO	: Dersaadet Ticaret Odası
FO	: Foreign Office
GCO	: Génie Civil Ottoman
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanunu
HRT.h	: Haritalar
IRCICA	: İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi
İ.DH.	: İrade Dahiliye
İ.DUİT	: İrade Dosya Usulü
İ.HUS.	: İrade Hususi
İ.MMS.	: İrade Meclis-i Mahsus
İ.TNF.	: İrade Ticaret ve Nafia
JdC	: Journal de Constantinople
JdDPeL	: Journal des Debats Politiques et Littéraires
L	: Şevval
LF	: Le Figaro
LH	: The Levant Herald and Eastern Express
LMO	: Le Moniteur Oriental
m.	: Madde
M	: Muharrem
PLK.p	: Plan-Proje-Kroki
R.	: Rebiülahir
s.	: Sayfa
Ş	: Şaban
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TDK	: Türk Dil Kurumu
Y.A.Res.	: Yıldız Resmi Maruzat
Y.MTV.	: Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı
Y.PRK.TNF.	: Yıldız Perakende Evrakı Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı
ZA	: Zilkade
Z	: Zilhicce
ZTIT	: Zeitschrift für Technik und Industrie in der Türkei

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 3.1 : Osmanlı döneminde Haliç'teki iskeleler	16
Çizelge 3.2 : Rıhtım Şirketi'nde istihdam edilen personele ilişkin veriler.....	41
Çizelge 3.3 : Çinili Rıhtım Han ve Merkez Rıhtım Han'da işyeri olan tüccarlar. ...	57
Çizelge 3.4 : Merkez Rıhtım Han'da işyeri olan şirketler.	58
Çizelge 3.5 : Sınıfları belirlenememiş, Merkez Rıhtım Han'da işyeri olan şirketler	58
Çizelge 3.6 : Galata ve Eminönü kıyılarına dair aşamalar	89
Çizelge 4.1 : Haydarpaşa Limanı'nda Anadolu Demiryolları Şirketi tarafından inşa edilen yapılar.....	111
Çizelge 4.2 : Haydarpaşa kıyılarına dair aşamalar	122

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : İzmir Rıhtımı'nın inşasına yönelik 1867 tarihli öneri (Atay, 1998: 108'den aktaran Gençler, 2012: 396).....	6
Şekil 2.2 : 1880-1882 Wernieski Haritası'nda Selanik Rıhtımı (Url-1).....	9
Şekil 2.3 : Beyrut Limanı ve Rıhtımı planı (BOA, İ.MMS., 91/3848, 28 R 1304/20 Haziran 1887'den aktaran: Çelik, 2010: 239).....	11
Şekil 2.4 : Joseph Dussaud'nun dalgakıran ve meydana çıkan yol için hazırladığı proje (AMAE, CADN, Trébizonde, X, aktaran: Yılmaz, 2015: 243)...	12
Şekil 3.1 : Osmanlı döneminde Haliç'teki iskeleler (Müller-Wiener, 1998: 161'deki haritadan işlenerek).....	16
Şekil 3.2 : Köprüler inşa edilmeden önce Galata ve Eminönü kıyıları, 1819 Kauffer Haritası.....	18
Şekil 3.3 : 1852 Moltke Haritası'nda Unkapanı-Azapkapı arasındaki 1836 tarihli köprü (1) ve Eminönü-Galata arasındaki 1845 tarihli köprü (2)	19
Şekil 3.4 : 1869 tarihli liman haritasında Azapkapı-Unkapanı arasındaki 1836 tarihli köprü (1), Galata-Eminönü arasındaki 1863 tarihli köprü (2) ve iki köprü arası (BOA, HRT.h, 721, 06 06 1285/18 Ağustos 1869).	20
Şekil 3.5 : 1912 Galata Köprüsü (The Engineer, 1912: 598).	21
Şekil 3.6 : Eminönü kıyısı için Louis Barret tarafından sunulan eskiz, 1875 (Louis Barret'nin <i>Note sur l'aménagement des ports de commerce adlı kitabından aktaran: Hastaoglu-Martinidis, 2011: 88</i>).....	26
Şekil 3.7A : Mişel Paşa tarafından sunulan rıhtım projesi, Galata ve Eminönü bölgeleri (BOA, Y.A.Res., 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888).....	30
Şekil 3.7B : Mişel Paşa tarafından sunulan rıhtım projesi, Azapkapı ve Unkapanı bölgeleri (BOA, Y.A.Res., 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888).....	31
Şekil 3.8 : 1895 Huber Haritası, Galata Rıhtımı.....	45
Şekil 3.9 : İşaret bayrağı numunesi (BOA, Y.PRK.TNF.,4/47 15 Z 1313/28 Mayıs 1896	46
Şekil 3.10 : Eminönü Rıhtımı'ndan Sirkeci Rıhtımı'na kadarki kısım için tâdil planı (BOA, İ.TNF., 3/2, 10 Ca 1311/19 Aralık 1893).....	47
Şekil 3.11 : Eminönü Rıhtımı'ndan Sirkeci Rıhtımı'na kadarki kısmın tâdil planında hangar ve antrepolar (BOA, İ.TNF., 3/2, 10 Ca 1311/19 Aralık 1893).47	47
Şekil 3.12 : Alphonse Cingria ve Adolphe Guérard tarafından Sirkeci Rıhtımı için hazırlanan plan, 1897	49
Şekil 3.13 : Rıhtım duvarının kırmızı ile gösterildiği Eminönü Rıhtımı'nda geçici kabule dair çizimi (BOA, Y.A.Res., 100/40, 22 M 1317/2 Haziran 1899)..	49
Şekil 3.14 : 1902'de <i>Hennebique</i> sisteminde inşa edilen Mesadet Han (Le Béton Armé, 1913b: 65).	51
Şekil 3.15 : Galata Gümrük Binası fotoğrafı (Url-2).....	53

Şekil 3.16A : Galata rıhtım projesinde arsa dağılımı, Fransızca (BOA, PLK.p, 5627)	53
Şekil 3.16B : Galata rıhtım projesinde arsa dağılımı, Osmanlıca (BOA, İ.DUİT, 33/1, 29 R 1323/3 Temmuz 1905).	53
Şekil 3.17 : Galata Gümrük Binası krokisi (BOA, İ.DUİT, 33/1, 29 R 1323/3 Temmuz 1905).....	54
Şekil 3.18 : Galata Gümrük Binası planı (II Nolu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu arşivinden aktaran: Aktemur, 2012).	55
Şekil 3.19 : Galata Gümrük Binası içi (Alman Arkeoloji Enstitüsü arşivinden aktaran: Müller-Wiener, 1998)	55
Şekil 3.20 : Galata Gümrük Binası (Bilgili, 2016)	55
Şekil 3.21 : Merkez Rıhtım Han ve Çinili Rıhtım Han (Bilgili, 2016).....	56
Şekil 3.22 : Merkez Rıhtım Han ve Çinili Rıhtım Han (Bilgili, 2016).....	58
Şekil 3.23 : 2. kat planı, YTU Restorasyon bölümünce hazırlanmıştır (aktaran: Yergün ve Çelebioğlu, 2014: 10).	59
Şekil 3.24 : Galata rıhtım projesinde Sıhhiye Binası ve Liman İdaresi'ne ait arsalar (BOA, İ.DUİT, 33/1, 29 R 1323/3 Temmuz 1905).....	60
Şekil 3.25 : 1927 Pervititch Haritası'nda Galata rıhtım binaları..	60
Şekil 3.26 : Galata rıhtım binaları (Bilgili, 2016).....	61
Şekil 3.27 : Eminönü Gümrük Binası ve Antreposu için Rıhtım Şirketi'nin kullanacağı arazi (BOA, İ.DUİT, 33/1, 29 R 1323/3 Temmuz 1905) ..	61
Şekil 3.28 : Eminönü Gümrük Antreposu çizimi ve istimlak edilecek binalar (BOA, İ.DUİT, 33/1, 29 R 1323/3 Temmuz 1905)	62
Şekil 3.29 : Eminönü Gümrük Binası çizimi ve istimlak edilecek bina (BOA, İ.DUİT, 33/1, 29 R 1323/3 Temmuz 1905)	62
Şekil 3.30 : Eminönü Gümrük Binası (Alman Arkeoloji Enstitüsü arşivinden aktaran: Müller-Wiener, 1998)	63
Şekil 3.31 : Eminönü Gümrük Binası içi (1330/1914-1915 Rüsumat Salnamesi'nden aktaran: Kaya, 2010: 77).....	63
Şekil 3.32 : İstanbul Ticaret Odası'na ait bir fotoğraf (Bilgili, 2016).	64
Şekil 3.33 : 1858-1860 D'Ostoya Haritası'nda Galata kıyı şeridi	70
Şekil 3.34 : 1864 Marie de Launay Haritası (aktaran: Okur, 2011)	71
Şekil 3.35 : 1869 tarihli haritada Haliç köprüleri (BOA, HRT.h, 721, 06 06 1285/18 Ağustos 1869)	72
Şekil 3.36 : "BOA, PLK.p, 181, 23 Mayıs 1181" Haritası'nda dolgu alan ve bu alan üzerinde inşa edilecek binalara dair öneri	73
Şekil 3.37 : "BOA, PLK.p, 6482" Haritası'nda dolgu alan ve bu alan üzerinde inşa edilecek yollara dair öneri.....	73
Şekil 3.38 : 1888 tarihli Galata rıhtım projesi (BOA, Y.A.Res., 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888).....	74
Şekil 3.39 : 1895 Huber Haritası, Galata Rıhtımı.....	76
Şekil 3.40 : "BOA, PLK.p, 3692" Haritası'nda Galata'da rıhtım ve tesislerin inşasından önceki kıyı çizgisi, yollar ve yapılaşma işlenmiştir (Bilgili, 2016)..	77
Şekil 3.41 : 1927 Pervititch Haritası, Galata Rıhtımı	77
Şekil 3.42 : "BOA, PLK.p, 3692" ve 1927 Pervititch haritalarında parselasyon, yol ve kıyı çizgisinin değişiminin izlenmesi (Bilgili, 2016).....	78
Şekil 3.43 : İstanbul Liman İdaresi'nin Galata'daki emlakini gösteren 1935 tarihli vaziyet planı	80
Şekil 3.44 : 1847-1848 Mühendishane-i Hümayun Haritası	81

Şekil 3.45 : 1863 Stolpe Haritası’nda Eminönü kıyıları.....	82
Şekil 3.46 : Ekrem Ayverdi Haritası, 19. yüzyılda Eminönü kıyıları	82
Şekil 3.47 : Eminönü’nde rıhtım inşası için sunulan proje (BOA, Y.A.Res., 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888)	83
Şekil 3.48A : 1904 Goad Haritası’nda Gümrük Binası’nın inşa edileceği arazi.	84
Şekil 3.48B : 1904 Goad Haritası, Sirkeci Garı, <i>Gare de Sirkedji</i>	85
Şekil 3.49 : Rıhtım inşası öncesi Eminönü Rıhtımı, “BOA, PLK,p, 3692” Haritası’ndan hazırlanmıştır (A Haritası)	85
Şekil 3.50 : Rıhtım inşası sonrası Eminönü Rıhtımı, 1904 Goad Haritası’ndan hazırlanmıştır (B Haritası)	86
Şekil 3.51 : “BOA, PLK,p, 3692” ve 1940 Pervititch haritalarının karşılaştırılması (Bilgili, 2016)	87
Şekil 3.52A : 1940 Pervititch Haritası’nda Eminönü’ndeki yapılaşma belirtilmiştir	88
Şekil 3.52B : 1940 Pervititch Haritası’nda Eminönü’ndeki yapılaşma belirtilmiştir	88
Şekil 4.1 : 20. yüzyıl başına ait bir kartpostal, Haydarpaşa çayırı (Gökhan Akçura Koleksiyonu’ndan aktaran: Akbulut, 1994: 27)	93
Şekil 4.2 : 1776-1786 Kauffer Haritası’nda Haydarpaşa ve çevresi	94
Şekil 4.3 : Haydarpaşa’dan İzmit’e demiryolu hattı, 1885-1888 (FO 78/4264’ten aktaran: Kaynar, 2015: 138)	96
Şekil 4.4 : <i>Deutsche Bauzeitung</i> dergisinde <i>Die anatolische Eisenbahn</i> adlı yazıda yer alan Derince Limanı vaziyet planı (Denicke, 1904: 427).....	97
Şekil 4.5 : 1872’de hizmete giren Haydarpaşa Garı (Yıldız Fotoğraf Arşivi, IRCICA)	103
Şekil 4.6 : Haydarpaşa Limanı vaziyet planı, 1903 (Denicke, 1903: 478’deki plandan işlenerek).....	104
Şekil 4.7 : Dalgakıran üzerindeki Anı Sütunu (Yıldız Fotoğraf Arşivi, IRCICA)..	104
Şekil 4.8 : Silo A ve Silo B (Bilgili, 2016).....	105
Şekil 4.9 : Silo A, hücre planı (Denicke, 1903: 478).....	106
Şekil 4.10 : <i>Dinglers Polytechnisches Journal</i> ’in 21 Aralık 1907 tarihli sayısındaki demir köprü fotoğrafı.....	106
Şekil 4.11 : Elektrik Santrali ve arkasında Silo A (Denicke, 1903: 476)....	107
Şekil 4.12 : Elektrik Santrali ve arkasında Silo B (Bilgili, 2016).....	107
Şekil 4.13 : Askeri Karakol (Yıldız Fotoğraf Arşivi, IRCICA).....	108
Şekil 4.14 : Askeri Karakol (Bilgili, 2016).....	108
Şekil 4.15 : Gümrük Binası (Yıldız Fotoğraf Arşivi, IRCICA).....	109
Şekil 4.16 : Liman Polisi Binası (Yıldız Fotoğraf Arşivi, IRCICA).....	109
Şekil 4.17 : Liman İdaresi (Yıldız Fotoğraf Arşivi, IRCICA).....	109
Şekil 4.18 : 2012 yılına ait bir fotoğrafta Haydarpaşa Garı (Bilgili, 2016).....	110
Şekil 4.19 : 1852 Moltke Haritası’nda Haydarpaşa ve çevresinde yapılar işaretlenmiştir.....	113
Şekil 4.20 : 1880 Stolpe Haritası’nda Haydarpaşa ve Üsküdar.....	114
Şekil 4.21 : Haydarpaşa Limanı, Plan A, Fransızca kopyadan hazırlanmıştır (BOA, PLK.p, 1584).....	115
Şekil 4.22 : Haydarpaşa Limanı, Plan A, Osmanlıca kopya (BOA, PLK.p, 5305) ..	115
Şekil 4.23 : Waldorp imzalı haritada Haydarpaşa Limanı, 1900 (aktaran: Kösebay Erkan, 2007: 264)	116
Şekil 4.24 : Haydarpaşa Limanı vaziyet planı, 1903 (Denicke, 1903: 478’deki plandan işlenerek)	116

Şekil 4.25 : 1904 yılına ait <i>Le Génie Civil</i> dergisinde yer alan ve Galata, Eminönü, Üsküdar, Haydarpaşa ve Kadıköy bölgelerini içeren vaziyet planı (<i>Le Génie Civil</i> , 1904: 264).....	117
Şekil 4.26A : 1906 Goad Haritası'nda Haydarpaşa Limanı.....	117
Şekil 4.26B : 1906 Goad Haritası'nda Haydarpaşa Limanı çevresi.....	118
Şekil 4.27 : <i>Dinglers Polytechnisches Journal</i> 'in 21 Aralık 190 tarihli sayısında yer alan Haydarpaşa Limanı vaziyet planı	118
Şekil 4.28 : 1914 Alman Mavileri Haritası, Haydarpaşa Limanı ve yapıları.	119
Şekil 4.29 : 1918-1919 tarihli İnşaat ve Keşfiyat Osmanlı Anonim Şirket Haritası (aktaran: Kösebay Erkan, 2007: 262)	119
Şekil 4.30 : Muhacir Misafirhanesi (Eski Dikimevi) (Bilgili, 2016).....	120
Şekil 4.31 : 1930 Pervitich Haritası'nda Haydarpaşa Limanı.....	120
Şekil A.1 : 04.08.1900 tarihli İkdam gazetesinde “Galata Rıhtımı” başlıklı yazı	138
Şekil B.1 : 1891 Godeffroy Haritası, Galata Rıhtımı	138
Şekil B.2 : 1905 Goad Haritası, Galata Rıhtımı	139
Şekil B.3 : 1912 Celal Esad Haritası, Galata	139
Şekil B.4 : 1914 Alman Mavileri Haritası, Galata Gümrük Binası	140
Şekil B.5 : 1918 Necip Bey Haritası, Galata Rıhtımı	140
Şekil B.6 : 1922 tarihli Société Anonyme Ottomane D'Etudes et D'Enterprises Urbaines firmasınınca hazırlanan Galata haritası	141
Şekil B.7 : 1922 tarihli İstanbul Limanı adlı kitapta yer alan ve limanın mevcut ve olası işlere göre istifade edilebilecek sahalarını gösteren haritada Galata (Başar, 1929).....	141
Şekil B.8 : 1929 İstanbul Limanı haritası (Başar, 1929)	142
Şekil B.9 : 1944 Schneider-Nomidis Haritası.....	142
Şekil B.10A : 1948 Pervititch Haritası, Galata Rıhtımı.....	143
Şekil B.10B : 1948 Pervititch Haritası, Rıhtım Caddesi üzerinde soldan sağa Merkez Rıhtım Han, Karaköy Yolcu Salonu, Çinili Rıhtım Han ve Galata Gümrük Binası	143
Şekil B.10C : 1948 Pervititch Haritası, Galata Gümrük Binası	144
Şekil B.10D : 1948 Pervititch Haritası'ndaki 40 ve 41 nolu paftaların birleştirilmesiyle elde edilen Galata kıyıları	144
Şekil B.11A : "BOA, PLK.p, 181, 23 Mayıs 1181" Haritası'nda dolgu alan ve bu alan üzerinde inşa edilecek binalara dair öneri	146
Şekil B.11B : "BOA, PLK.p, 6482" Haritası'nda dolgu alan ve bu alan üzerinde inşa edilecek yollara dair öneri.....	146
Şekil B.11C : 1888 tarihli Galata rıhtım projesi (BOA, Y.A.Res., 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888).....	146
Şekil C.1 : Ekrem Ayverdi Haritası, Yedikule istasyon meydanı ve demiryolu hattı	147
Şekil C.2 : 1914 Alman Mavileri Haritası, Eminönü Gümrüğü ve Antreposu	147
Şekil C.3 : 1918 Necip Bey Haritası, Eminönü Rıhtımı.....	148

**İSTANBUL LİMANLARININ MODERNİZASYONU:
DERSAADET RIHTIM VE ANADOLU DEMİRYOLLARI ŞİRKETLERİNİN
İNŞA FAALİYETLERİ (1890-1934)**

ÖZET

İstanbul limanlarının modernleştirilmesi gerektiği düşüncesi Sanayi Devrimi'nin yol açtığı ve 19. yüzyılın ikinci yarısında hız kazanan buharlı gemicilik ile birlikte Doğu Akdeniz'de ticari faaliyetlerin artması ve Osmanlı Devleti'nde 1854'te demiryolları inşasının başlaması temelinde yükselmektedir. Ancak bu tarihten önce de rıhtım ve yapılarının iyileştirilmesine yönelik girişimlerin olduğu görülmektedir. Örneğin 1848'de Sultan Abdülmecid o sırada İstanbul'da faaliyet gösteren mimarlardan, Gaspare & Giuseppe Fossati'den ve William Smith'ten, yeni rıhtım tesisleri için planlar ve maliyet hesabı hazırlamalarını istemiştir. Aynı yıl Karaköy rıhtımı tamir edilmiş ve Eminönü rıhtımı yenilenmiştir.

1854'te Kahire-İskenderiye ve 1856 yılında İzmir-Aydın hattında demiryolları inşası üzerine imtiyazların verilmesi ile başlayan süreçte iskele şehirlerinin hinterlandları ile bağlantıları kurulmaya başlanmış ve rıhtım, liman ve tesislerin inşası önem kazanmıştır.

1853 Kırım Savaşı sırasında sevkiyat konusunda yaşanan zorluklar İstanbul'da modern rıhtımların inşa edilmesi gerektiği konusunun 1856 Paris Barış Konferansı'nda da ele alınmasına yol açmıştır.

1872'de Mişel Paşa, Galata ve Eminönü kıyılarının düzenlenmesi için Hükümet'e bir öneri sunmuş; ancak İmtiyaz Sözleşmesi, Dersaadet Rıhtım Şirketi ile 1890'da imzalanmıştır. İmtiyaz Şartnamesi'nde taş veya tuğladan kâgır olarak yapılması öngörülen binaların Rıhtım Şirketi'nce betonarme sistemde yapılmak istenmesi konularında Şirket ve Hükümet arasında ihtilaf yaşanmıştır. Binaların betonarme sistemde yapılmasının onayı Osmanlı'da betonarme binaların ortaya çıkışını başlatması yönüyle de önem kazanmaktadır. İstanbul tarafında ise 1871'de yolcu taşımacılığına başlayan ve İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak demiryolunun son istasyonunun limanla bağlantısı olmayan Yedikule olması başlangıç noktasının Sirkeci olması konusunu gündeme getirmiştir. Rumeli Demiryolu'nun Sirkeci'ye kadar uzatılmasıyla ihtiyaç duyulan esas istasyon binasının inşası için hazırlanan 1872 ve 1873 tarihli projeler istasyon binasının yanı sıra ambar, rıhtım ve antrepo inşasını da öngörmektedir.

Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının kurulmasıyla Haydarpaşa'da artan yoğunluk burada bir limanın ve tesislerinin inşasını zorunlu kılmıştır. Demiryolunun gelişimi ile beraber Haydarpaşa'da liman inşa ve işletme imtiyazı Almanlara verilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasının ardından Anadolu Demiryolları Şirketi 1924'te, Dersaadet Rıhtım Şirketi 1934'te hükümet tarafından satın alınmıştır. Bu konu iktisat tarihi alanındaki bazı çalışmaların da ele aldığı konulardan biridir ve bu

Çalışmalarda Osmanlı'da doğrudan yatırım yapan yabancı sermayenin izleri Anadolu Demiryollarıve Dersaadet Rıhtım Şirketleri aracılığıyla aranmaktadır.

THE MODERNIZATION OF ISTANBUL PORTS: CONSTRUCTION ACTIVITIES OF CONSTANTINOPLE QUAYS AND ANATOLIAN RAILWAYS COMPANIES (1890-1934)

SUMMARY

The idea to modernize Istanbul Ports has its roots in increased economic activity in the eastern Mediterranean because of the use of steamers as a result of the Industrial Revolution in the 19th century and the intensive railway construction, which started in 1854 in the Ottoman Empire. But even before 1854, evidence of local improvements in Istanbul Ports are observable: For example, architect William James Smith recommended constructing port facilities. In 1848, Sultan Abdulmecid ordered the preparation of drawings and cost estimates for the possible quays from the architect Fossati. Also that year, Galata Quays were renovated and new quays were constructed in Eminonu. New quays were built in Galata one year later.

In 1854, with the construction of the Cairo-Alexandria and Izmir-Aydin railways, port cities improved their connection to their hinterland and this situation led to the construction of new ports and quay facilities in several port cities. The construction of quays and ports in several port cities such as Smyrna, Thessaloniki and Beirut was started.

In 1853, there were many difficulties during the Crimean War, this situation revealed the need for modern ports in Istanbul. As a result of this situation, construction of new port facilities in Istanbul was discussed in the Paris Congress in 1856.

In Istanbul's historical peninsula, the terminal station of the Rumelia railways was in Yedikule, but then Sirkeci became the terminus because of its connection to the quays.

In 1879, Michel Pasha, who was the head of the Ottoman Lighthouse Authority, offered a suggestion in order to make improvements on the coast of Galata and Eminonu. A concession which aimed to modernize the port of Golden Horn was signed between Michel Pasha and the Ottoman Empire, but this concession did not come into force. A reason this concession did not come into force can be that Michel Pasha could not find an investor for this project.

In 1885 an *Irade* was issued based on the idea which emphasized that the quay construction activities must start again. This *Irade* compares Istanbul with Thessaloniki and emphasizes that Istanbul needed to have modern port facilities like Thessaloniki.

It can be said that after this *Irade*, in 1890 a concession to modernize the Golden Horn Port was signed. This agreement includes references to the law, international relations, urban history and so on, but the concession signed with the Quays Company in 1890 caused a disagreement between Quays Company and the Ottoman government about the construction method of the new buildings. Quays Company insisted on a method based on the *Hennebique* method (reinforced concrete). In the

end, the request to build the new buildings in *Hennebique* method was accepted. That is also an important milestone for the construction history in Turkey, because one of the the early concrete building was Galata Custom House that was built in the scope of quay project and it can be said that the approval of *Hennebique* method led to construct more concrete building afterwards.

The architects of new buildings are unknown, but some researchers assume that Alexandre Vallaury was the architect of Eminonu Custom House due to the similarities between Thessaloniki Custom House and Eminonu Custom House. The architects of other buildings are also unknown, but it can be considered that their architects were brought from France.

The quays of Galata were built between 1890-1895. During the construction of Eminonu Quays several collapses occurred. After collapses occurred in 1898, Guérard, who was well known for several port projects as a design engineer or a consultant, was invited to prepare a project. Before 1898, he worked for some projects such as Constanta, Thessaloniki, Danube, and Montevideo ports. According to his new Sirkeci quay plan, the previous plan's zigzag shape was changed and the quay line was planned as a straight line. The quays of Eminonu were built between 1894-1900.

Many articles in newspapers issued during the same period show that quay constructions were ongoing. Their titles were mostly "*Les quais de Constantinople*" and these news were mostly issued in "*Journal de la Chambre de Commerce de Constantinople*".

In the scope of this thesis, some news issued in magazines and newspapers were searched to understand the frame of the port construction activities. For example, the magazines *Génie Civil Ottoman* (1912), *The Engineer* (1912) and the newspapers *Le Moniteur Oriental* (1890), *La Turquie* (1890), *The Levant Herald and Eastern Express* (1891 and 1899), *İkdam* (1900), *Cumhuriyet* (1926 and 1929) were reviewed. It can be seen that *La Turquie* emphasizes the importance of quays and the foreign investment.

When the maps between 1890-1934 were reviewed, changes of districts can be observed.

In the *Ottoman Archives of the Prime Minister's Office* some outlines of the quay plans were found and it can be said that in quay plans the streets were planned as a continuation of the historical Galata streets.

The effect of the new buildings are also another issue that catches attention with their impact on the city, both layouts and façades.

Concession of railways in Ottoman territory was important to control an area and this was also a reason to argue. France, England and Germany wanted to take a concession for railway construction, because getting a concession from the Ottomans also meant obtaining a control over an area and its economy.

After building Haydarpasa Train Station on the Anatolian side of the Bosphorus, Haydarpasa district became more important for trade activities, but as its capacity was limited, in Derince, which is on the Haydarpaşa-İzmit railway route, another port was constructed. In a German magazine called *Deutsche Bauzeitung* (1904) a plan of Derince Port is found, but Derince Port could not be sufficient for Haydarpasa

operations, it was clear that there was a need to build a new port in Haydarpaşa district.

It can be said that the railway and port projects of Haydarpaşa were not considered as a single project, but when the insufficient capacity of Haydarpaşa became more obvious, the Haydarpaşa Port project was considered.

About constructing Haydarpaşa Port, it is seen that France reacted against the possibility of granting a concession to Germany. Between the many competitions, the Ottoman Empire decided to cooperate with Germany to build Anatolian railways, but that was also against England's Middle East policy.

It catches the attention that it was possible to cancel to build a port in Haydarpaşa district, but in the end Haydarpaşa was selected as a place where a port would build.

Haydarpaşa Port was built between 1900-1903. Development of Haydarpaşa district has gained the momentum after the port construction. When studying the maps, it is clear that port construction changed Haydarpaşa's face. For instance in 1906 Goad Map around Haydarpaşa there are many buildings including a restaurant, ateliers, bar, hotel, theater and so on.

Some magazines such as *Zeitschrift für Bauwesen* (1903), *Deutsche Bauzeitung* (1904), *Le Génie Civil* (1904), *Dinglers Polytechnisches Journal* (1907), *La Revue Hebdomadaire et son supplément illustré* (1907), *Zeitschrift für Technik und Industrie in der Türkei* (1916) and the newspapers *Journal des Débats Politiques et Littéraires* (1899) and *Le Figaro* (1899) were also reviewed to understand the modernization process of Haydarpaşa.

After the Turkish War of Independence, the new Republic of Turkey, acquired the Anatolian Railway Company in 1924 and Quays Company in 1934. This is a topic also studied by economic historians and in their studies, the impact of the foreign capital in the Ottoman Empire is searched in the foundation and the operations of Anatolian Railway and Quay Companies.

In this study it was aimed to understand the impact of modernization of Istanbul Ports on the city. It can be said that their effect can be seen not only in geography, international politics, economy or law, but also in urban history and in our collective memory.

1. GİRİŞ

1.1 Tezin Amacı

19. yüzyıl başlarından itibaren karşılaştığı yeni bir dünya ekonomisi nedeniyle dönüşmeye başlayan Osmanlı Devleti'nde, liman şehirlerinde ticaret hacminin artması ve bu şehirlerin hinterlandları ile bağlantılarının kurulmasının ardından İzmir, Selanik, Beyrut ve İstanbul gibi şehirlerde limanların modernizasyonu konusu önem kazanmıştır.

Tezin amacı; Haliç ve Haydarpaşa limanlarının modernizasyonu sürecini tarihsel düzlemde ve haritalar aracılığıyla izleyebilmek, İstanbul'un bu büyük limanlarının bütün olarak ele alındığı bir çalışma hazırlamak ve rıhtım ve liman inşasında görev alan yabancı sermayeli şirketlerin 19. yüzyıldan Erken Cumhuriyet Dönemi'ne kadar faaliyet göstermesi sebebiyle bu ara kesite de değinmektir.

Tezde limanların modernizasyonuna neden ihtiyaç duyulduğu, hangi tasarıların gündeme geldiği, rıhtım ve liman inşa ve işletme imtiyazını elde eden şirketlerin faaliyetlerinin neler olduğu ve bu faaliyetlerin kadastroda, bölgelerin kullanımında, inşa tekniklerinde ne gibi etkilere sahip olduğuna dair soruların cevapları aranmıştır.

1.2 Tezin Kapsamı

Tezin kapsamı, İstanbul'un Haliç ve Haydarpaşa kıyılarındaki inşa faaliyetlerinin şehircilik tarihi ekseninde incelenmesidir. Bu nedenle, iktisat tarihi ve siyasi tarihe ilişkin veriler tezi güçlendiren ve arka planın anlaşılmasını sağlayan yönleriyle ele alınmaktadır. İmtiyazların Haliç'te 1890-1934 döneminde, Haydarpaşa'da 1899-1924 döneminde geçerli olması sebebiyle tezin incelediği dönem 1890-1934 dönemidir.

Bu çalışma, kıyı şeridini esas almakta ve rıhtım ve liman binalarının mimari özellikleri odak noktası olarak ele alınmamaktadır, ancak tezde bu binalar kıyının bir parçası olarak incelenmişlerdir.

1.3 Tezin Yöntemi

Literatür araştırması sırasında Boğaziçi Üniversitesi Aptullah Kuran Kütüphanesi, İTÜ Mustafa İnan Kütüphanesi, İTÜ Mimarlık Fakültesi Kütüphanesi, Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İstanbul Ticaret Odası Kütüphanesi, SALT Galata Kütüphanesi, IRCICA Kütüphanesi, Stanford Üniversitesi Hoover Enstitüsü Kütüphanesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Merkez Kütüphanesi, İstanbul Üniversitesi Merkez Kütüphanesi'ndeki kaynaklardan yararlanılmıştır.

Tezde sözleşmelerin, gazete haberlerinin, Osmanlı arşiv belgelerinin, görsel malzemeleri içeren verilerin haritalar ile karşılaştırılması üzerine bir yöntem benimsenmiştir.

Haliç ve Haydarpaşa bölgelerinin değişiminde rol oynayan sözleşmeler yorumlanmıştır.

1.4 Diğer Çalışmalar

Zihni Bilge'nin "*İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*" (1949) kitabı, Wilma Hastaoglou-Martinidis'in "*The Building of Istanbul Docks 1870-1910. New Entrepreneurial and Cartographic Data*" (2011) adlı çalışması, Fetullah Devran'ın "*Dersaadet Rıhtım Şirketi: Kuruluşu ve Faaliyetleri (1890-1935)*" (2009) adlı yüksek lisans tezi, Namık Erkal'ın "*Bugün Liman Kara Olmuştur*" (2010) ve "*Dolgunun Arkeolojisi: İstanbul Kıyısının Katmanlılığı Üzerine*" (2011) adlı yazıları, Osman Nuri Ergin'in "*Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*" (1995) adlı kitabı, Zeynep Çelik'in "*19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*" (1998) adlı kitabı, Seda Kula Say'ın "*İstanbul Rıhtımları*" (2016) adlı yazısı ve Yonca Kösebay Erkan'ın "*Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*" (2007) adlı doktora tezi Haliç ve/veya Haydarpaşa bölgelerini ele alan çalışmalar olarak tespit edilmiş ve tezde de ilgili bölümlerde bu çalışmalara başvurulmuştur.

19. YÜZYILDA OSMANLI'DA EKONOMİK VE SOSYAL DÖNÜŞÜM

16. yüzyılda büyük oranda kendi kendine yeten bir ekonomi olan Osmanlı Devleti, 1820'lerden I. Dünya Savaşı'na kadar geçen sürede Batı Avrupa'nın askeri, siyasi ve ekonomik gücüyle karşı karşıya gelmiş, bu durum devletin merkezîyetçilik ve batılılaşmayı esas alan reform başlatmasına yol açmıştır (Keyder, Özveren, Quataert, 1994: 128-129).

Sanayi Devrimi ile birlikte üretim artışı, teknolojik gelişmeler, ulaştırma faaliyetlerinin gelişmesi gibi faktörlerin sanayi devrimlerini gerçekleştiren ülkelerin hammadde sağlamak, mamul mallarına pazar bulmak gibi konularda birbirleri ile rekabet etmelerine sebep olması, Osmanlı Devleti gibi el sanatları ve tarımsal üretime dayalı coğrafyaları sanayileşmelerini tamamlayan ülkeler için daha önemli hâle getirmiştir (Baskıcı, 2005: 31).

1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması'nın Osmanlı Devleti'ne Avrupa mallarının akışını engelleyen bariyerleri kaldırarak (Keyder, Özveren, Quataert, 1994: 129) ticaret hacmini arttırdığı ifade edilmekle birlikte (Kütükoğlu, 1979: 497), antlaşmanın ekonomik sonuçlarının antlaşma imzalandığından beri tartışma konusu olduğu, daha 19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde hacmi hızla büyüyen ithal mallarının karşısında İstanbul, Bursa, Amasya, Şam vb. merkezlerde el tezgahlarının gerilemekte olduğu görülmektedir (Pamuk, 2005: 208).

1839'da Tanzimat'ın ilânı ile yenilik hareketlerinin etkileri kentsel planlama çalışmalarına da yansımıştır Bu süreçte yapı malzemeleri, yapı yükseklikleri ve oranları, arsa bölümlenmesine ilişkin düzenlemelerden yangınların önlenmesine yönelik yol iyileştirme çalışmalarına ve tramvay gibi yeni ulaşım araçlarının kullanımına uzanan yasal düzenlemeler yapılmıştır. Kentsel mekan düzenlemeleri ile ilgili olan 1839 tarihli İlmühaber bu kapsamdaki ilk yazılı metin olmuştur (Özcan, 2006: 149).

Tarım ve sanayi gibi doğrudan üretim faaliyetlerine yatırılan sermaye, Avrupalı sermayedarların çevre ülkelerinde demiryolları ve limanların inşası gibi altyapı

yatırımlarına girişmeleri nedeniyle I. Dünya Savaşı'na kadar sınırlı kalmıştır. Avrupa sermayesine duyulan ihtiyaç, Avrupa kapitalizmi ile çevre (periferi) olarak adlandırılan alanlar arasındaki ilişkiyi güçlendirmiş (Pamuk, 2015: 85) ve sanayileşmiş ülkelerin para piyasalarının elverişliliğinin Osmanlı'nın az gelişmişlik ve bütçe açığıyla birleşmesi, yabancı sermayenin Osmanlı'da etkili olmasına sebep olmuştur. (Thobie, 1895: 724).

19. yüzyılda Osmanlı ekonomisinde ortaya çıkan dönüşümler etkilerini diğer çevre bölgelerindeki gibi liman kentlerinin yükselişinde de kendisini göstermekte ve bu dönüşümler Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisiyle entegrasyonu sürecine bir bütün olarak işaret etmektedir (Keyder, Özveren, Quataert, 1994: 129).

2.1 19. Yüzyılda Osmanlı Limanlarında Ticaret Hacminin Artması

Yüzyıl içinde ticaret istikrarlı bir şekilde artarken ilki 1840 ve 1870'ler arasında, ikincisi 20. yüzyılın başında olmak üzere iki büyük canlılık döneminin yaşandığı görülmektedir (Keyder, Özveren, Quataert, 1994: 130-131). Bu duruma ilişkin veriler aşağıdaki gibi ele alınmıştır:

Osmanlı Devleti'nin buhar makinesi ile yaygın olarak tanışması 1830'larda buharlı gemiler¹ aracılığıyla olmuştur. Uzun mesafe deniz ulaşımını kolaylaştıran, serbest ticaret antlaşmalarının da etkisiyle ticaret hacmini arttıran buharlı gemilerle 1850'lere kadar çoğunlukla yolcu, posta ve değerli mallar taşınırken daha sonra her türlü mal taşınmaya başlamıştır (Baskıcı, 2005: 54-62).

19. yüzyılın ortasında Osmanlı uluslararası ticareti içinde Anadolu ilk sırada yer almaktadır, örneğin İngiltere'nin Mısır dâhil olmak üzere Ortadoğu'ya ihracatının yaklaşık yüzde yetmiş beşi başta İzmir olmak üzere Batı Anadolu'dan geçmektedir. Sonraları Arap şehirlerindeki uluslararası ticaret hacminin daha hızlı büyümüş olmasına rağmen I. Dünya Savaşı'na kadar Anadolu'daki toplam ticaret hacminin daha önde olduğu görülmektedir (Keyder, Özveren, Quataert, 1994: 130-131).

¹ Fransa ve İngiltere'de 1770 ve 1790'larda yapıp nehir ve göllerde gezinen gemilerle sınırlı tutulan denemelerden sonra 1807'de Robert Fulton'un Hudson Nehri üzerinde işletmeye başladığı *Clermont* adlı tekne, sürekli buhar gücüyle çalışan ilk vapurdur. John Wood'un 1811-1812'de Glasgow Limanı'nda inşa ettiği ve 1812'den itibaren Glasgow-Greenock arasında sefer yapmaya başlayan yirmi beş tonluk *Comet*, Avrupa'daki ilk vapurdur (Müller-Wiener, 1998: 78).

İç bölgeyle demiryolu bağlantısının kurulması konusunda öncü olan İzmir, 1856'da demiryolu inşa ve işletme imtiyazının verilmesiyle yüzyılın ikinci yarısından sonra Mısır hariç Doğu Akdeniz'in en gelişmiş demiryolu sistemine sahip durumdadır (Keyder, Özveren, Quataert, 1994: 130-131). Ulaşımın kolay olduğu ve zirai kaynaklara daha yakın hatlarda Avrupalı devletlerce yatırım planlarının oluşturulduğu ve uygulamaların başladığı dönemde İzmir Limanı'nın daha rantabl olması ve bu limanın hinterlandındaki güçlü zirai havzanın varlığı, Anadolu'da açılan ilk demiryolu hattının neden İzmir-Aydın arasında olduğunu açıklamaktadır.

Limanların, rıhtımların, yükleme ve boşaltma tesislerinin kıyı şehirlerinin ticaret hacmindeki önemine rağmen Osmanlı'da 1860'lara kadar modern limanlar bulunmamaktadır. İzmir, Selanik, Beyrut, İstanbul gibi kıyı şehirlerinin hinterlandları ile bağlarının kurulmasıyla bu şehirler modern limanlara sahip olmuşlardır (Kütükoğlu, 1979: 495). Örneğin, İzmir'de rıhtım inşası 1856'da İzmir-Aydın demiryolu hattı imtiyazının verilmesiyle gündeme gelmiş, Selanik'te rıhtım inşasına İstanbul-Selanik, İstanbul-Mitroviça demiryolları ile Selanik-Manastır ve Selanik-Serez karayollarının inşası sırasında teşebbüs edilmiştir (Kütükoğlu, 1979: 495-496). Üç demiryolunun birleştiği kavşak noktası Selanik, yüzyılın sonunda büyük bir ivme kazanmıştır (Keyder, Özveren, Quataert, 1994: 130-131).

I. Dünya Savaşı'ndan hemen önce Samsun, İzmit, İskenderun, Mersin, Ereğli, Amasra İnebolu ve Tekirdağ gibi merkezlerde de liman yapımı için araştırmalara başlanmış ve İngiliz, Alman ve Fransız sermaye gruplarına imtiyaz verilmiştir (Baskıcı, 2005: 54-62).

Yabancı sermaye gruplarına verilen imtiyazlar konusunda şu notu belirtmekte de fayda vardır: Osmanlı Devleti, kazanç peşindeki sanayi ülkelerine sermayelerini akıtabilecekleri yeni bir ülke olarak görüldüğünde devlet; bütçe açığı, sanayileşmiş ülkelerin para piyasalarının elverişliliği gibi nedenlerle de olsa, ülkeye en azından modern donanım sağlama endişesini taşımıştır (Thobie, 1985: 724).

2.2 Osmanlı Liman Kentleri Üzerine Notlar

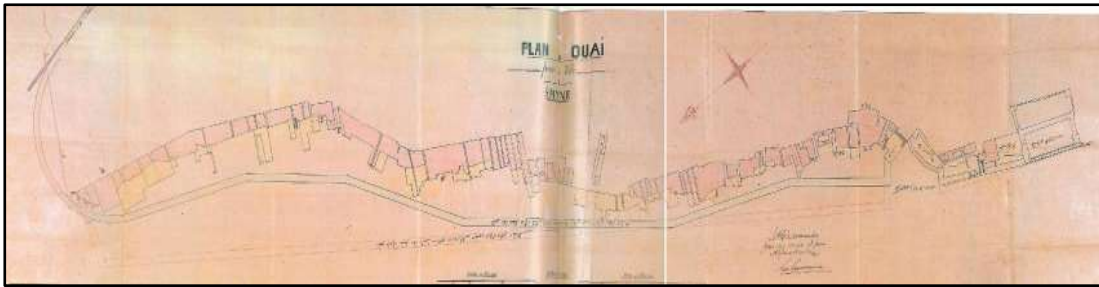
Rıhtım inşası Osmanlı'da ilk olarak İzmir'de başlamıştır. İzmir'de başlayan liman modernizasyonunu Selanik, Beyrut ve İstanbul gibi kıyı şehirlerindeki faaliyetler takip etmiştir. Tez kapsamında rıhtım/liman inşa faaliyetleri konusunda birbirine

benzer süreçleri geçiren İzmir, Selanik, Beyrut'taki inşa faaliyetleri ele alınmıştır. Trabzon'da liman inşasına dair bir teşebbüs bölüm sonunda işlenmiştir.

2.2.1 İzmir'de rıhtım ve liman inşası

16. yüzyılın sonunda yaklaşık iki bin nüfuslu küçük bir yerleşim yeri iken 20. yüzyıla gelindiğinde nüfusu iki yüz bini aşan ve Doğu Akdeniz bölgesinin önde gelen kentlerinden biri hâline gelen İzmir'in bu yükselişindeki ilk evre, Halep'in Avrupa ile Asya arasındaki ticarete önemini yitirmeye başladığı evredir (Kasaba, 1994: 1-3). 17. ve 18. yüzyıllarda Doğu Akdeniz'de yoğun bir şekilde devam eden İngiliz-Fransız ticari rekabeti İzmir'in 18. yüzyılın ilk yarısında Doğu Akdeniz bölgesinin önemli limanlarından biri hâline gelmesinde rol oynamış (Ülker, 1994: 56) ve 18. yüzyıl ortalarından 20. yüzyılın başlarına uzanan dönem boyunca İzmir'in İstanbul'u besleyen bir depo olmaktan çıkması ve Avrupa-Asya ticaretinde önemli bir liman olmaya doğru yönelmesi İzmir'in yükselişindeki ikinci evre olmuştur (Kasaba, 1994: 1-3).

İzmir'in hinterlandı² ile bağlantısını sağlayacak İzmir-Aydın demiryolu hattının inşası için teşebbüste bulunan İngilizlere 1856 yılında imtiyaz verilmesi ve inşaatın 1857'de başlaması³ İzmir'de rıhtım yapılması ile ilgili düşünce⁴ ve çalışmaların da ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır (Kütükoğlu, 1979: 497-498).



Şekil 2.1 : İzmir Rıhtımı'nın inşasına yönelik 1867 tarihli öneri (Atay, 1998: 108'den aktaran Genç, 2012: 396).

1862'de Kışla ile Tuzlaburnu arasında kordon inşasının gündeme gelmesiyle başlayan süreci 1865'te rıhtım inşa edilmesi kararı takip etmiş, Charnaud,

² İzmir ve hinterlandında demiryolları inşaatlarının 1912'ye kadar sürdüğü, örneğin 1879-1912 arasında Aydın-Dinar-Eğirdir, 1894-1896 arasında Alaşehir-Afyon, 1888-1890 arasında Soma-Bandırma hatlarının yapıldığı, demiryolları ve liman inşaatının İzmir'in hinterlandının önemini arttırırken İzmir Limanı'nın da trafiğini yoğunlaştırdığı görülmektedir (Baskıcı, 2005: 63).

³ 1857'de başlayan inşaat ancak 1866'da tamamlanmıştır.

⁴ Rıhtım inşaatı ile kıyı şeridindeki karışık mülkiyet durumunun da düzene sokulması hedeflenmiştir (Genç, 2012: 215-216).

Guarracino ve Barker tarafından kurulan İzmir Rıhtım Şirketi inşaatı üstlenmek istemiştir (Kütükoğlu, 1979: 501-502). Şirket'in rıhtım inşası konusunda Sarıkışla-Alsancak arasında düz bir hat şeklinde önerdiği projenin çok fazla dolgu alan gerektirmesi mevcut sahilin kıvrımlarının esas alındığı proje revizyonuna yol açmıştır (Kütükoğlu, 1979: 501) (Şekil 2.1).

1867'de İzmir Rıhtım Şirketi ile on iki maddeden oluşan sözleşme imzalanmış ve Şirket'e otuz sene için imtiyaz verilmiştir. Şirket, inşaatı yapacak bir firma arayışına girdiğinde bu firma Cherbourg ve Marsilya limanlarını inşa eden *Dussaud*'lar olmuştur (Kütükoğlu, 1979: 501-502).

Şirket'in yaşadığı ekonomik sorunlar nedeniyle imtiyaz 1869'da el değiştirerek *Dussaud*'lara geçmiş ve 1867 tarihli sözleşme ve 1868 tarihli sözleşme ek maddelerine⁵ göre rıhtım inşaatı 1876'da tamamlanmıştır (Kütükoğlu, 1979: 501-502). Böylelikle Sarıkışla-Tuzlaburnu arasındaki kıyının doldurulmasıyla rıhtım ve İç Liman inşa edilmiştir (Gençer, 2012: 231). 1878 tarihli sözleşme ek maddelerine göre 1867 tarihli şartname ile rıhtım üzerinde yapılması öngörülen tramvay hattı yerini bir demiryolu inşasına bırakmış (Kütükoğlu, 1979: 501-502) ve İç Liman'ın güneyinde daha küçük ikinci bir liman daha inşa edilerek (Gençer, 2012: 231) ikinci aşama 1880'de tamamlanmıştır (Kütükoğlu, 1979: 502).

Rıhtım ve liman inşa projesi, 1848 yılından beri yürürlükte olan nizamnamelerin uygulanamaması, belediyenin kurulmasından itibaren kentsel düzenlemelerin genellikle yol düzenlemeleriyle sınırlı kalmasından dolayı İzmir'de⁶ kent gelişimini yönlendiren en büyük proje olmuştur. Rıhtımdaki yeni parseller ile, kent ekonomisine katkı sağlayacak alanlar oluşturulmuştur (Gençer, 2012: 233-234).

2.2.2 Selanik'te rıhtım ve liman inşası

Selanik'in 18. yüzyıl boyunca süren ticarete dayalı gelişiminde 19. yüzyılın başından sonra gerileme başlamıştır. Kentte 1821-1828 Yunanistan Bağımsızlık Savaşı'nın etkileri hissedilmektedir ve temel üretim kollarından biri olan yeniçerilerin yazlık ve kışlık elbiseleri için kumaşlı dokuma 1826'da Yeniçeri Ocağı'nın kapatılmasıyla gerilemiştir (Gençer, 2012: 70). Ancak Avrupa sınai merkezlerinde büyüyen üretimin

⁵ Sözleşmeye sonradan eklenen belge, zeyilname.

⁶ İzmir, 19. yüzyıl sonlarında sadece büyümekle kalmamış, dünyanın tanınmış kültür ve ticaret merkezlerinden biri hâline gelmiştir (Eldem, 2003: 144).

Balkan pazarlarının daha sistemli sömürülmesini gerektirmesi, Selanik'teki bu gerilemenin 1870'lerin başında değişmeye başlamasına yol açmıştır. İngiltere, Fransa, Avusturya ve Belçika sermayesiyle Baron Maurice de Hirsch'in yönetimi altında inşa edilmekte olan ve Balkan demiryolu hattının bir parçası olan Selanik-Mitroviça demiryolu hattının yapımı (1871-1874) yeni bir dönemi simgelemektedir (Gounaris, 1988: 64-95).

Selanik'te rıhtım inşasına dair imtiyaz talebi İzmir Rıhtımı imtiyazına sahip İngiliz girişimciler Guarracino ve Charnaoud'den 1867'de gelmiştir. Ancak aynı yıl Nafia Nezareti ile yirmi beş maddelik bir sözleşme imzalanca da proje yürürlüğe girmemiştir (Bayram, 2009: 43). Girişimcilerin İzmir'de kurdukları Rıhtım Şirketi'nin ekonomik sorunlar yaşaması ve arsalarını satamamalarının bu duruma yol açmış olabileceği ileri sürülebilir (Gençer, 2012: 239).

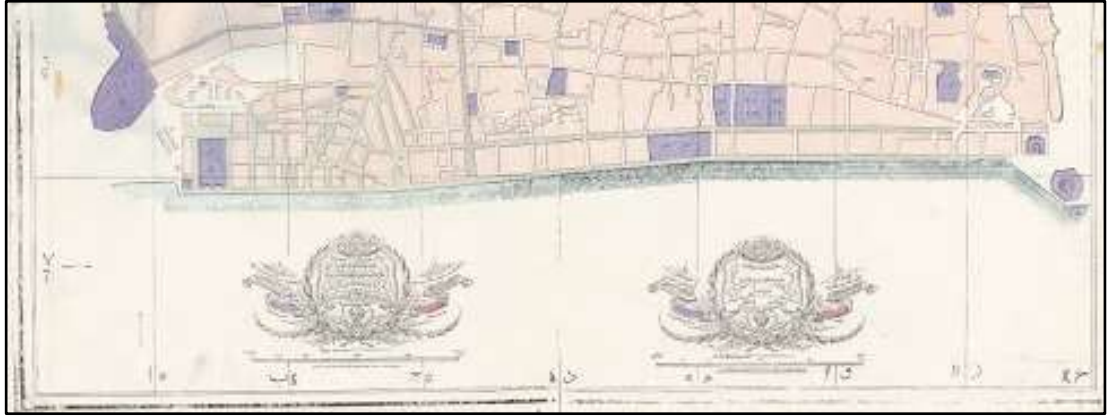
Ekim 1869 tarihli Fransız Konsolosluk Kayıtları'ndaki *Correspondance Consulaire et Commerciale, Salonique, vol. 26* başlıklı rapordan aktaran Yerolympos⁷ (2004: 215), deniz surlarının malların limandan kente rahatlıkla aktarılmasına ve bir rıhtım inşasına izin vermediğini, liman işlemlerinin surların dışındaki dar bir sahada yürütüldüğünü ve daha önce İzmir'de uygulanan bir rıhtım projesinin Selanik'e de yararlı olacağını belirtmektedir (Gençer, 2013: 238-239).

Şehrin genişletilmesi amacıyla surları yıkılan Selanik, rıhtım inşasına yönelik çalışmalara bundan sonra daha fazla şahitlik etmiştir (Bayram, 2009: 43). Roch Vitalis tarafından sunulan 1869 ve 1871 tarihli rıhtım inşasına dair teklifler Nafia Nezareti'nce uygulanabilir bulunmuştur (Bayram, 2009: 44). Rıhtım inşası devam ederken liman inşasına da teşebbüs edilmiş, Rumeli Demiryolları Şirketi ile 1872'de Selanik, Dedeağaç ve Varna limanlarının inşası ve işletilmesi üzerine sözleşme imzalanmıştır. Ancak Şirket ile yaşanan sorunlar nedeniyle liman inşası konusunda ileri adım atılamamıştır (Engin 1993: 89-209). Rıhtım inşaatı ise 1882'de tamamlanmıştır (Gençer, 2012: 245) (Şekil 2.2).

Rıhtıma küçük gemilerin yanaşması kolaylaşmış olsa da 19. yüzyılın sonlarına kadar Selanik'e demirleyen gemiler koyda demirlemek ve mallarını dubalara boşaltmak

⁷ Bahsi geçen rapora Alexandra Yerolmypos'un *Metaxi Anatis kai Disis* adlı kitabında yer verilmiştir (Gençer, 2013: 238).

zorunda kalmışlardır (Anastassiadou, 2001: 130). Dolayısıyla, kentte modern bir limanın olmayışı giderek kendisini hissettirmektedir (Bayram, 2009: 112).



Şekil 2.2 : 1880-1882 Wernieski Haritası'nda Selanik Rıhtımı (Url-1).

Fransız Dışişleri Bakanlığı'nın 1892 tarihinde yayımladığı bir ticari raporda Selanik Limanı aşağıdaki gibi betimlenmektedir (Anastassiadou, 2001: 130):

[...] Selanik limanında indirme ve bindirme işlemlerini kolaylaştıracak hiçbir düzenleme bulunmamaktadır. Dalgakıran yokluğu, rıhtımın darlığı ve kötü durumu, gümrükte yeterli araç yokluğu, rıhtım ile gar arasındaki mesafe, malların masrafını önemli ölçüde arttırmaktadır. [...]

Selanik'te yeni bir liman inşası için Edmond Bartissol ile Temmuz 1896'da İstanbul'da imzalanan sözleşme, öncelikle Selanik Liman Şirketi adında bir Osmanlı anonim şirketinin (*Société Ottomane de Construction du Port de Salonique*) kurulmasını öngörmektedir (Anastassiadou, 2001: 131). Selanik Limanı için temel atma töreni 1897 yılında başlamış (Bayram, 2009: 112) ve liman inşaatı 1903'te tamamlanmıştır (Bayram, 2009: 184). Fakat şartnamenin ikinci maddesinde öngörülen işlerin tümü daha sonra bitirilebilmiştir, örneğin limana ulaşan yaklaşık üç kilometrelik demiryolu inşaatı ancak 1910'da başlamıştır (Anastassiadou, 2001: 133).

Selanik'te rıhtım ve liman inşası tek bir proje olarak uygulanamamıştır. Selanik, deniz surlarının yıkılması ve rıhtım ve liman inşasıyla yeni bir yüze kavuşmuş, liman tesisleri şehrin ticari kapasitesini arttırmış ve yenilenme kentin diğer alanlarına da yansımıştır (Gençer, 2009: 251-252).

2.2.3 Beyrut'ta rıhtım ve liman inşası

Beyrut, zenginliğinin büyük bir bölümünü Şam kentinin deniz ticareti üzerindeki tekelinden almaktaydı. Şam, Mısır valisi Mehmet Ali Paşa'ya kadar yabancılara kapalı kalmış ve ticari ve altyapısal kurumsallaşmasıyla da Beyrut, bu kentin limanı hâline gelmiştir. 19. yüzyılın ortasında İskenderun, Trablusşam ve Sayda gibi şehirler Beyrut boyutlarında bir liman kenti olma şansını yitirmişlerdir (Özveren, 1994: 78).

1830'lardan itibaren teknolojiadaki gelişmeler ve 19. yüzyıl'da Suriye liman kentlerine yapılan yatırımlar bu kentlerdeki ticaretin artmasında etkili olmuştur. Bu yatırımların başlıca kısımlarını oluşturan karantina idarelerinin kurulması ve karantinaların inşa edilmesi salgın hastalıklar korkusuyla Doğu Akdeniz limanlarına uğramayan pek çok gemi için sağlıklı bir ortam sağlamıştır (Çelik, 2013: 715-716).

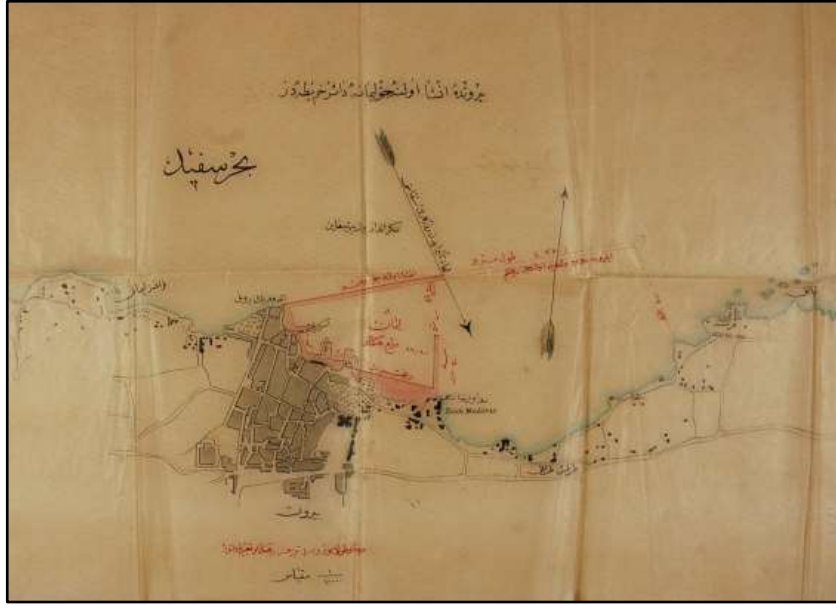
Tanzimat'tan sonra başlayan, Islahat Fermanı'ndan sonra hız kazanan karayolu yapımına II. Abdülhamid döneminde vilayetlerin bütün sancaklarını kapsayacak şekilde ağırlık verilmiştir (Çelik, 2013: 715-716). 1858'de Beyrut-Şam şose araba yolu imtiyazı ile bölgede ulaşımındaki ilk önemli adım atılmış (Yavuz, 2010: 58), bu süreçte Suriye'de Beyrut-Sayda, Halep-İskenderun, Trablusşam-Lazkiye, Kudüs-Yafa vb. şose yollar da yapılmıştır. Beyrut-Şam karayolunun tamamlanması, Beyrut Limanı'nın kapasitesinin yetersiz kalmasına yol açmıştır (Çelik, 2013: 716-717).

19. yüzyılda modern liman tesislerinin bulunmadığı Beyrut'ta (Kihtir Öztürk, 2006: 100), 1879'da vali Midhat Paşa'nın liman hizmetlerinin modernleştirilmesine yönelik girişimde bulunduğu ve İngiliz mühendis Austin'den liman inşasına dair plan hazırlamasını istediği görülmektedir. Liman ve rıhtım inşa ve işletme imtiyazı Yusuf Matran Efendi'ye verilmiş (Çelik, 2010: 235) ve bu şirket, Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi (*Compagnie Impériale Ottomane du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth*)'ni 1887'de kurmuştur.

Beyrut'ta 1890'da başlayan liman inşaatının uygulama aşamasını Henri Garreta, Stoeklin tarafından hazırlanan planlara göre yürütmüş ve rıhtımların kesin kabulü 1895'in sonlarında yapılmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2014: 85) (Şekil 2.3).

Daha sonra William Bruce Greenfield tarafından limanda yeni gümrük binaları ve polis merkezi inşa edilmiştir. Beyrut Limanı'nın inşası ile yeni bir ticaret merkezi oluşturulmuş ve limandaki yeni yapılaşmalar da limanın çehresini değiştirmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2014: 91-92). Fransızlar Beyrut'ta bir liman inşa ederek bir

tarafından da Suriye'nin zenginliklerini Avrupa'ya çekecek altyapıyı tamamlamış olurlar (Ortaylı, 1981: 74).

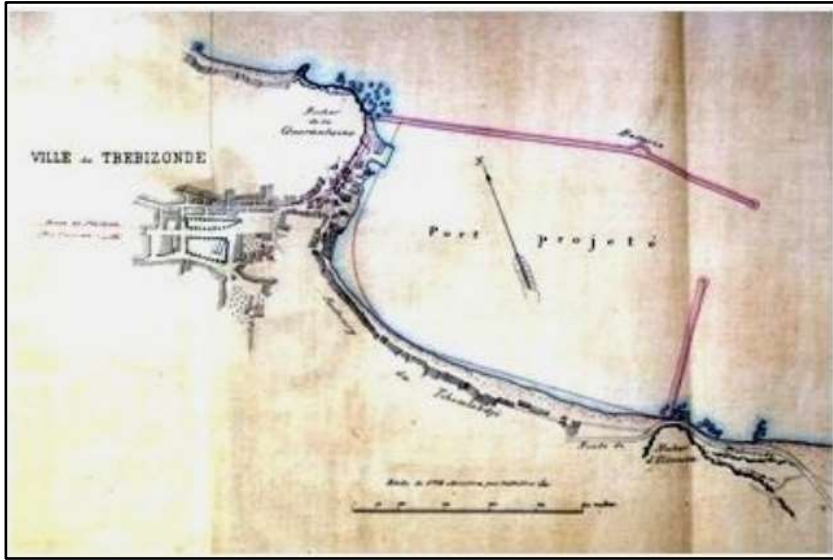


Şekil 2.3 : Beyrut Limanı ve Rıhtımı planı (BOA, İ.MMS., 91/3848, 28 R 1304/20 Haziran 1887'den aktaran: Çelik, 2010: 239).

2.2.4 Trabzon'da liman projesi (Çömlekçi Limanı)

17. ve 18. yüzyıllarda uğradığı siyasi ve askeri kayıplara rağmen Osmanlı Devleti'nin ekonomik canlılığını korumasında Karadeniz'deki konumu da etkili olmuştur. Çünkü Avrupalı devletlerin Akdeniz ticaretine egemen olmasına karşın Osmanlı, Karadeniz ticaretini kontrol etmektedir. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ise Karadeniz ticaret ve deniz taşımacılığında Osmanlı tekelinin son bulmasına sebep olmuş ve Rusya'ya verilen ticari ayrıcalıklar kısa süre sonrasında diğer Avrupa devletlerine de yaygınlaştırılmıştır (Turgay, 1994: 45-48). Yani bir liman şehri olarak yüzyıllar içinde iniş-çıkışlara sahne olan Trabzon asıl yükselişini 19. yüzyılda stratejik konumu nedeniyle yaşamıştır (Yılmaz, 2015: 214). Engebeli arazisinden dolayı fazla ticari emtiası olmayan Trabzon'un önemli bir transit noktası olması, Osmanlı'nın iâşe politikasına istinaden İstanbul'da toplanan malın Giresun, Gümüşhane, Rize, Hopa, Batum ve Doğu Anadolu taraflarına Trabzon aracılığıyla ulaştırılması (Baytal, 2013: 22) ve Trabzon-İran hattının Trabzon'un rekabet gücünü arttırması Trabzon'un bir ticaret merkezi olarak önemini arttırmıştır (Turgay, 1994: 48).

Çömlekçi Limanı, Pulathane Limanı, Kemer kaya Limanı, Gümrükçü İskelesi gibi Trabzon ticari hayatında oldukça önemli olan birçok liman bulunmaktadır (Baytal, 2013: 22). Eksikliklerine karşın Çömlekçi Limanı, Trabzon'un ticari olarak yükselişe geçtiği 1830'larda kentin en önemli limanı konumundadır. Ancak, 1830'lu yıllardan itibaren buharlı gemilerin Trabzon'a da işlemeye başlamaları, Çömlekçi Limanı'nın altyapı yetersizliğini hissettirmeye başlamıştır; örneğin İngiliz konsolos Palgrave'in 1839 yılına ait bir ticaret raporundan *Dussaud*'ların Çömlekçi'de liman inşasına dair teklif verdiği bilgisine ulaşılmaktadır (Yılmaz, 2015: 217-220). Bu projenin geri çevrilmesinden sonra limanın modernizasyonuna dair talepler devam etmiştir. İzmir Rıhtımı imtiyazına sahip Joseph Dussaud'nun 1870'te sunduğu proje değerlendirmeye alınsa da gerçekleşmeyen bir bayındırlık hamlesi olarak kalmıştır (Yılmaz, 2015: 237) (Şekil 2.4).



Şekil 2.4 : Joseph Dussaud'nun dalgakıran ve meydana çıkan yol için hazırladığı proje (AMAE, CADN, Trébizonde, X, aktaran: Yılmaz, 2015: 243).

1869 yılında ise Süveyş Kanalı'nın açılması Trabzon Limanı'ndaki transit ticaretin bir bölümünü Basra-Kirmanşah-Tahran yoluna yöneltmiş; Rusya'nın Gürcistan üzerinden yeni bir transit yolunu devreye sokması ve 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın (93 Harbi) getirdiği olumsuzluklar 19. yüzyılın sonlarında Trabzon Limanı'ndaki ticaretin büyük oranda Rusya ve Akdeniz'e kaymasına yol açmıştır (Baytal, 2013: 22).

Trabzon'da rıhtım ve liman koşullarının modernizasyonu konusunda kısmi müdahaleler ve yenilemeler görülsede (Yılmaz, 2015: 238) modern bir liman ancak 1954'te inşa edilmiştir (Baytal, 2103: 30).

2.3 Osmanlı Liman Kentleri Üzerine Bir Değerlendirme

19. yüzyılda denizcilik teknolojilerindeki gelişmeler ve serbest ticaret anlaşmaları liman şehirlerindeki ticaret hacminin artmasına yol açmıştır. Dönemin öne çıkan ulaştırma faaliyeti ise demiryolu hatlarının inşasıdır. Osmanlı'da demiryolu ilk defa 1851'de Kahire-İskenderiye hattında, Anadolu topraklarında 1856 yılında İzmir-Aydın hattında ve Avrupa topraklarında 1857 yılında Köstence-Çernavoda hattında inşa edilmiştir.

Artan ticari hacimle birlikte, hem gemilerin yanaşabileceği rıhtımların hem de antrepo ve gümrük binası gibi tesislerin eksikliği hissedilmeye başlanırken demiryolları ile şose yolların inşası limanların modernizasyonu konusunu beraberinde getirmiştir. İzmir, Selanik ve Beyrut bu kapsamda modern liman hizmetlerine sahip olmuşlardır. Büyük liman şehirlerinin yanı sıra küçük ticaret şehirlerinde de liman inşa faaliyetleri yoğunlaşmıştır.

Rıhtım/liman projeleri ve inşaat süreçleri birbiriyle etkileşim hâlinindedir. Örneğin İzmir Rıhtımı imtiyazına sahip İngiliz ortaklar, Selanik'te rıhtım ve liman inşa edilmesi ve işletilmesi imtiyazını da almak üzere girişimde bulunmuştur. Yaşanan finansal sorunlar nedeniyle İzmir Rıhtımı imtiyazı el değiştirip İngilizlerden *Dussaud*'lara geçmiştir. *Dussaud*'lar adına Joseph Dussaud'un Trabzon'da liman inşa etmeye dair bir girişiminin de olduğu görülmektedir.

19. yüzyılın etkileri bu bölüm altında örneklendirilen liman şehirlerinde görülmektedir.

2. HALIÇ'İN İKİ YAKASINDA RIHTIM İNŞASI

3.1 Haliç Limanı

Denizin kendisine ulaşan akarsu yatağının bir bölümünü istila etmesiyle meydana gelen yapının jeomorfolojik adı olan Arapça haliç sözcüğü, İstanbul halicinin kent açısından taşıdığı önemden dolayı Osmanlılar'dan itibaren özel isim hâline gelmiş ve birçok semti kapsayan bir kent bölgesinin adı olmuştur. Haliç'in güney ucunu oluşturan Sirkeci-Bahçekapı-Eminönü-Yemiş ve Unkapanı Bizans'ta olduğu gibi Osmanlı'da da önemli deniz ticaret merkezlerinden biridir.⁸ Akdeniz'deki Güney Avrupa devletlerinin donanmalarına ve korsan gemilerine karşı üstünlük kazanmak gerektiğini düşünen Osmanlı'nın donanmayı geliştirmeye verdiği önem ise hem deniz üssü, hem de tersane olarak Haliç'in işlevini arttırmıştır (Anonim, 1994a: 501-504).

Gıda maddelerinin ve odun, tahta, deri, bakır, demir gibi malzemelerin taşımacılığının deniz yoluyla yapılabilmesi İstanbul'un gelişimini kolaylaştırırken bir taraftan da nüfus yoğunluğuna sebep olmuş ve İstanbul, 16. yüzyılda Avrupa'nın en büyük şehri durumuna geldiğinde şehrin iâşesi en önemli devlet işlerinden biri hâline gelmiştir. Şehrin iâşesi için yiyecek maddelerinin deniz yoluyla taşınması, eşyanın pazarlanması, ihtikârın⁹ önlenmesi konusunda geniş bir örgüt kurup işletmek zorunda kalan Osmanlı'nın, Haliç limanının erzak gelen en işlek bölümü Eminönü tarafında Bahçekapı ile Unkapanı¹⁰ arası, Galata tarafında ise Yağkapanı ile Balıkpazarı arasındadır (İnalcık, 1994: 117). Kıyı şeritlerinde gemiler ve mal grupları için kullanılan iskeleler, dönemin Orta Avrupa limanlarında olduğu gibi, burada ticareti

⁸ 5. yüzyılda II. Teodosios tarafından inşa ettirilen surlar Haliç'te dar bir kıyı şeridi bırakmıştır. Bu surların kapıları ve iskeleler, Osmanlı döneminde Türkçe isimler almıştır; örneğin Evgenias Kapısı (Yalıköşk Kapısı), Veteris Rectoris Kapısı (Sirkeci İskelesi), Hikanatissa Kapısı, Neorion Kapısı (Bahçekapı), Platea Kapısı (Unkapanı Kapısı) (Anonim, 1994a: 502-503).

⁹ İhtikâr, "Ticaret malının pahalılaşması amacıyla istifleyif malın piyasaya arzını geciktirmek" anlamına gelmektedir (Kallek, 2000: 560).

¹⁰ Büyük terazi, kantar anlamlarına gelen kapan tabiri Osmanlı'da daha ziyade unkapanı, yağkapanı, balkapanı gibi satılan malın adıyla birlikte anılır. Böylece tartı aletinin ismi olmaktan çıkıp günümüz toptancı hallerine veya zahire borsalarına benzer yerlerin ismi olmuştur (Aynural, 2001: 338).

yapılan mala, komşu bir mahalleye ya da en yakın sur kapısına göre isimlendirilmektedir (Müller-Wiener, 1998: 157) (Şekil 3.1 ve Çizelge 3.1).



Şekil 3.1 : Osmanlı döneminde Haliç'teki iskeleler (Müller-Wiener, 1998: 161'deki haritadan işlenerek).

Çizelge 3.1 : Osmanlı döneminde Haliç'teki iskeleler.

Sirkeci-Eyüp Aksı	Kağıthane-Kabataş Aksı
Yalıköşkü İskelesi (1)	Kağıthane İskelesi (25)
Sirkeci İskelesi (2)	Karaağaç İskelesi (26)
Meydan ve Vezir İskelesi (3)	Sütlüce İskelesi (27)
Bahçekapı İskelesi (4)	Piripaşa İskelesi (28)
Üsküdar İskelesi (5)	Hasköy İskelesi (29)
Gümrük İskelesi (6)	Kasımpaşa İskelesi (30)
Balıkpazarı İskelesi (7)	Meyit İskelesi (31)
Hasır İskelesi (8)	Azapkapı İskelesi (32)
Limon İskelesi (9)	Funda İskelesi (33)
Yemiş İskelesi (10)	Kürekçikapı İskelesi (34)
Çardak İskelesi (11)	Yağkapanı İskelesi (35)
Odun İskelesi (12)	Balıkpazarı İskelesi (36)
Bokluk İskelesi (13)	Karaköy İskelesi (37)
Unkapanı İskelesi (14)	Mumhane İskelesi (38)
Tüfekhane İskelesi (15)	Kireçkapı İskelesi (39)
Balıkhane İskelesi (16)	Eğrikapı İskelesi (40)

Çizelge 3.1 (devam) : Osmanlı döneminde Haliç'teki iskeleler.

Sirkeci-Eyüp Aksı	Kağıthane-Kabataş Aksı
Cibalıkapı İskelesi (17)	Debbağhane ve Sirkeci İskelesi (41)
Ayakapı İskelesi (18)	Tophane İskelesi (42)
Yenikapı İskelesi (19)	Çavuşbaşı İskelesi (43)
Balat İskelesi (20)	Salıpazarı İskelesi (44)
Ayvansaray İskelesi (21)	Hamallar İskelesi (45)
Defterdar İskelesi (22)	Fındıklı İskelesi (46)
Balçık İskelesi (23)	Kabataş İskelesi (47)
Eyüp İskelesi (24)	

Ancak 19. yüzyıla geçişte ve 19. yüzyılın ilk yıllarında donanmanın organizasyonlarında yapılan reformlara rağmen İstanbul Limanı'ndaki koşullarda önemli bir değişiklik görülmemektedir. 06.01.1846 tarihli *Journal de Constantinople*'de yayımlanan tüzük; kömür, saman ya da odun yüklü gemilere ayrı demirleme yerlerinin verilecek olması, limana yanaşan gemilerin kaptanlarının liman bölgesinin temiz tutulmasını sağlamakla yükümlü olması, liman reisinin giriş yapan gemilerden yükün türü ve yolcu sayısı hakkında bilgi alabilecek olması gibi hükümlerden oluşmaktadır. İlk liman tüzüğü zamanla ek hükümlerle genişletilse de liman iç işleyişinin belirli bir ihmalkârlık içinde yürüdüğü görülür. 1830'lara kadar yükleme faaliyeti için yeterli olan Galata önlerindeki dar kıyı şeritlerinin 1860'larda hız kazanan buharlı gemilerle yapılan seferler için yetersiz kalması kıyıların düzenlemesi gerektiğine dair kanıyı güçlendirir (Müller-Wiener, 1998: 104-110).

Haliç kıyılarının düzenlenmesine yönelik tasarılar, rıhtımlara neden ihtiyaç duyulduğu ve bu kapsamda ne gibi çalışmaların yapıldığı tezin bundan sonraki bölümlerinde incelenmiştir. Haliç liman bölgesinin daha iyi anlaşılabilmesi amacıyla da Galata-Eminönü ve Azapkapı-Unkapanı arasında hizmet veren köprüler ele alınmıştır.

3.2 Osmanlı'da Haliç Köprüleri

19. yüzyılın ortalarında ticari ilişkilerin artması ve sarayın yarımada'dan Beşiktaş'a taşınmasıyla kent içi ulaşımının Eminönü-Karaköy aksı üzerinde yoğunlaşması ve Avrupa'dan ithal edilen atlı binek arabalarının yaygınlaşması Haliç'in iki yakası

arasında yeni ulaştırma araçlarına da hizmet verebilecek ikinci bir köprünün gerekliliğini ortaya çıkarmıştır (Şekil 3.2). Azapkapı-Unkapanı arasındaki 1836 tarihli ilk köprünün alternatifi olarak Galata-Eminönü arasında 1845 yılında inşa edilen ahşap köprünün strüktürü Haliç’te bundan sonra yapılacak üç köprüye de model olmuştur (Tanyeli ve Kahya, 1994: 357). 19. yüzyılda Haliç köprülerinin inşası, kayık ve mavnaların teşkil ettiği ulaştırma sistemine karşı iki yaka arasında atlı binek arabaları ve tramvayın da hizmet verdiği kesintisiz bir arter oluştururken, bir taraftan da Haliç limanını dış, orta ve iç liman olarak üç bölüme ayırmıştır (Erkal, 2001: 223). Dış liman, Boğaziçi’nden Eminönü-Karaköy çizgisine uzanan bölgeyi; orta liman, Eminönü-Karaköy çizgisinden köprüye (Azapkapı-Unkapanı bağlantısı) uzanan bölgeyi, iç liman ise köprüden Kağıthane’ye uzanan bölgeyi kapsamaktadır.

Şekil 3.2 : Köprüler inşa edilmeden önce Galata ve Eminönü kıyıları, 1819 Kauffer Haritası¹¹.

Haliç'teki ilk Osmanlı köprüsü olan ve Unkapanı-Azapkapı arasında hizmet veren Cısr-i Atık veya Hayratiye Köprüsü olarak isimlendirilen sallar üzerindeki ahşap köprü 1836'da (II. Mahmud dönemi) açılmıştır (Tanyeli ve Kahya, 1994: 357) (Şekil 3.3).

1845 Tarihli Köprü (Cisr-i Cedid):

1836 tarihli köprüye alternatif olarak 1845'te (Sultan Abdülmecid dönemi) Tersane'de inşa edilen ve Cisr-i Cedid olarak da adlandırılan Galata-Eminönü arasında hizmet veren dubalar üzerindeki bu ahşap köprü 1836 tarihli Cisr-i Atik Köprüsü'ne genel olarak benzemektedir. 1853'te yenilenerek onarım görmüştür (Tanyeli ve Kahya, 1994: 359) (Şekil 3.3).



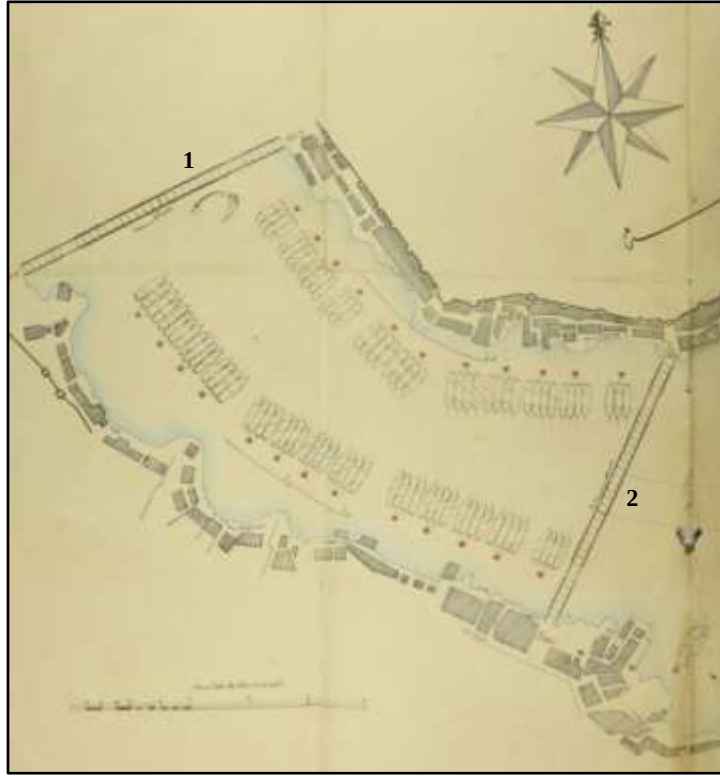
Şekil 3.3 : 1852 Moltke Haritası'nda Unkapanı-Azapkapı arasındaki 1836 tarihli köprü (1) ve Eminönü-Galata arasındaki 1845 tarihli köprü (2).

1852 Moltke Haritası'nda 1836 tarihli Cisr-i Atik Köprüsü (1) ve 1845 tarihli Cisr-i Cedid Köprüsü (2) görülmektedir. Bu haritalarda Altıncı Daire tarafından 1860'larda yıkılmasına karar verilen surlar da izlenebilmektedir (Şekil 3.3).

1863 Tarihli Köprü:

1845 Galata Köprüsü'nün yerine ikinci köprü 1863'te yine Tersane'de ve ahşap olarak yapılmış, köprünün maketi 20 Şubat 1863'te açılan Sergi-i Umumi-i Osmani'de¹² sergilenmiştir (Tanyeli ve Kahya, 1994: 359) (Şekil 3.4).

¹² 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin katıldığı uluslararası sergiler için bkz. 1851 Londra Sergisi, 1855 Paris Sergisi, 1862 Londra Sergisi, 1863 Sergi-i Umumi-i Osmani, 1867 Paris Sergisi, 1873 Viyana Sergisi, 1889 Paris Sergisi ve 1893 Chicago Sergisi (Kanca, 2013: 162).



Şekil 3.4 : 1869 tarihli liman haritasında Azapkapı-Unkapanı arasındaki 1836 tarihli köprü (1), Galata-Eminönü arasındaki 1863 tarihli köprü (2) ve iki köprü arası (BOA, HRT.h, 721, 06 06 1285/18 Ağustos 1869).

1877 Tarihli Köprü:

1860'ların sonunda Karaköy'e yeni bir demir köprünün yapılması gündeme geldiğinde 1869'da *Forges et Chantiers de la Mediteranee* isimli Fransız şirket ile sözleşme imzalanmış, 1872'de ise İngilizlere Azapkapı-Unkapanı arasında inşa edilecek demir köprü işi verilmiştir (Tanyeli ve Kahya, 1994: 357-358; Eyice, 1997: 278).

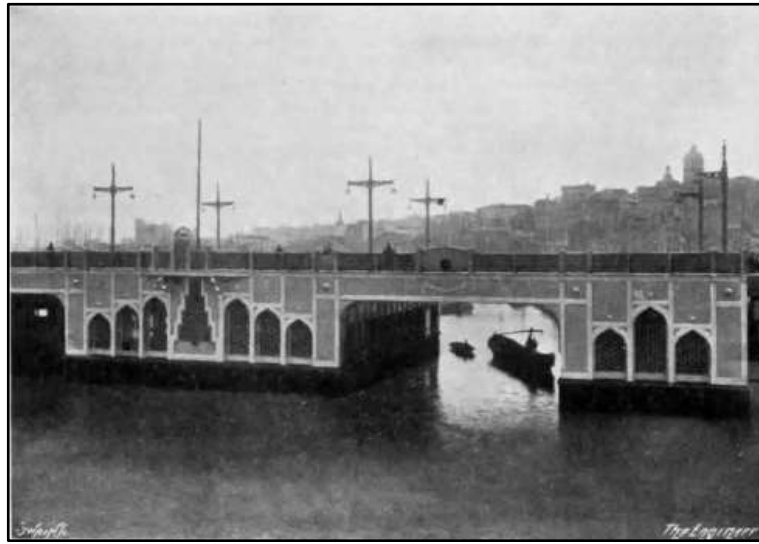
1870'lerde 1863 tarihli Karaköy köprüsü söküldükten sonra ani bir değişiklikle bu köprünün Azapkapı-Unkapanı arasına nakledilmesine karar verilerek 1836 tarihli Azapkapı-Unkapanı köprüsü de sökülmüş ve Azapkapı-Unkapanı arasındaki yeni köprü 1872'de hizmete girmiştir Azapkapı-Unkapanı arasında İngilizler tarafından yapılması öngörülen köprünün Galata-Eminönü arasında yapılmasına karar verilmesi ise köprünün yeni yerinin sözleşmedekinden daha uzun olmasına yol açtığından taraflar arasında fiyat konusunda ek bir sözleşme imzalanmasıyla sonuçlanacak anlaşmazlık çıkmıştır. Yapımı 1877 yılında tamamlanan köprü daha sonra 1912'den

1936'ya kadar¹³ dek Unkapanı-Azapkapı arasında hizmet vermiştir (Tanyeli ve Kahya, 1994: 357-358; Eyice, 1997: 278).

1912 Tarihli Köprü¹⁴:

19. yüzyılın sonunda, tramvayın kentiçi ulaşımında belli bir ağırlık kazanması ve Galata Köprüsü'nün de artık yıpranmış olması bu köprünün yeniden yapımını gündeme getirmiştir (Tanyeli ve Kahya, 1994: 358).

Maschinen-fabrik Augsburg-Nürnberg A.G. (MAN) (The Engineer, 1912: 605) ile Bahriye Nezareti arasında 1907'de ilk sözleşme imzalanmış olsa da 1908'de Osmanlı Devleti'nde II. Meşrutiyet'in ilanı üzerine iptal edilmiş (Eyice, 1997: 278) ve köprünün inşası 1912'de tamamlanmıştır (Génie Civil Ottoman, 1912: 13 ve The Engineer, 1912: 605) (Şekil 3.5).



Şekil 3.5 : 1912 Galata Köprüsü (The Engineer, 1912: 598).

Nisan 1912 tarihli *Génie Civil Ottoman*¹⁵ dergisindeki *Le nouveau Pont de Karakeuy* başlıklı yazı hem köprü inşaatına dair bilgi vermesi hem de eleştiri niteliğinde kaleme alınması nedeniyle dikkat çekicidir. Köprünün inşasına yönelik açıklamalar ile başlayan yazı köprüyü genel olarak “hayal kırıklığı ve kaçırılmış bir fırsat” olarak nitelemektedir. Yazıya göre, *Nuremberg-Maschinen-Fabrik* tarafından projelendirilip

¹³ Bkz. 1936-1940 yılları arasında inşa edilen Atatürk Köprüsü.

¹⁴ 1912'den sonrası için bkz. 1940 ve 1994 tarihli köprüler.

¹⁵ II. Meşrutiyet döneminde mimar ve mühendislerin İstanbul'da yayımladıkları dergilerden biri olan *Génie Civil Ottoman* dergisinin Eylül 1911 ve Haziran 1914 sayılarına Türkiye'den ulaşabilmektedir. Derginin Nisan 1912 sayısına (Yıl: 2, Sayı: 8, Sayfa: 13-14) ise Stanford Üniversitesi Hoover Enstitüsü Kütüphanesi'nden ulaşılmıştır.

inşa edilen ve dubalar¹⁶ üstündeki köprü, liman sirkülasyonu dikkate alınmadan inşa edilmiştir, yükseklik ve özellikle genişlik olarak yetersizdir, sağlam bir şekilde inşa edilmiştir ancak maliyetli bir projedir ve köprü girişlerindeki binalar Türk mimarisinden ziyade Çin mimarisini andırmaktadır. Projelendirme ve inşa sürecine dair de yorumda bulunan yazı, böylesi bir projenin yarışma ile elde edilmiş olmasını ve proje seçildikten sonra doğru bir inşaat yönetiminin kurulmasını daha az maliyetli ve daha güzel bir yapı adına savunduğunu ve Nafia Nezareti'nin bu projeden faydalı dersler çıkaracağını umduğunu belirtmektedir.

3.3 19. Yüzyılda Galata ve Eminönü Kıyılarının Düzenlenmesine Yönelik Tasarılar

En güvenli doğal limanlar arasında yer alan ve tarih boyunca büyük bir deniz ticaret merkezi olan İstanbul'da özellikle Haliç limanı, sert havalarda teknelerin barındığı bir limandır. Karadeniz'den, Rusya üzerinden, Avrupa ve Asya ülkelerinden gelen eşyalar ve Hindistan baharatının büyük bir bölümü gönderilecekleri yere İstanbul'da Haliç üzerinden sevkedilmekte ve Haliç'te gelgit olmadığı için gemilerin bakım ve onarımları da burada yapılmaktadır. Zamanla tesislerin yetersiz kalması nedeniyle liman hizmetleri aksamaya başlamış ve ilk olarak kıyılarda modern deniz fenerlerinin inşası konusu gündeme gelmesiyle (Tütel, 1998: 275-277) 1838'de Boğaziçi kıyılarında ilk fenerler inşa edilmiştir¹⁷ (Thobie, 2004: 11).

Yeni imar düşüncesinin ürünü olarak 1839'da yayımlanan "İlmühaber"de geometrik ve geniş yolların açılması, ahşap bina ve çıkmaz yolların yasaklanması gibi ilkeler ele alınmaktadır (Tekeli, 1996: 23). Zaman zaman Helmuth von Moltke'nin hazırladığı bir master planın notları olduğu ileri sürülen¹⁸ bu belgede Haliç'in iki kıyısında on beş metrelik taş rıhtımların yapılmasına karar verilse de bu tür projelerin gündeme alınması zaman almıştır (Erkal, 2011: 84-85).

¹⁶ *The Engineer* dergisinin 6 Aralık 1912 tarihli sayısında bu köprüye dair bir yazı köprünün dubalar üzerinde inşa edildiğini vurgulayacak şekilde *The New Pontoon Bridge at Constantinople* olarak ele alınmıştır.

¹⁷ 1838'de ilk deniz fenerlerinin inşasının ardından 1855'te Marius Michel'in girişimiyle ve yönetiminde Deniz Fenerleri İdaresi kurulmuştur (Thobie, 2004: 11). Marius Michel'e verilen görev Karadeniz ve Akdeniz'de otuz altı adet deniz fenerinin inşasıdır (Thobie, 1985: 728). 1856-1857 yıllarında İstanbul'da Anadolu Feneri, Rumeli Feneri, Yeşilköy, Fenerbahçe, Karaburun, Ahırkapı; Çanakkale'de Sultaniye, Gelibolu, Kumkale, Kilitbahir, Nağra Burnu, Karakova Burnu gibi mevkilerde fenerler inşa edilmiştir (Tütel, 1998: 277).

¹⁸ Erkal (2011), aynı yazısında bu görüşün aksinin kanıtlandığını ifade etmektedir.

Mimar William James Smith tarafından sadarete sunulan bir mektup yanan Galata Köprüsü ve rıhtımlarda keşif yapan Smith'in sed binası ve gümrük hizmetlerine tahsis edilecek mağazaların inşasına yönelik öneriler getirdiğini ve bu mahallerin projesini hazırlamaktan memnuniyet duyacağını ifade ettiğini göstermektedir¹⁹ (BOA, A.MKT., 20/10, 1260/1845).

19. yüzyıl ortalarına kadar rıhtım ve yapılarında noktasal iyileştirmelerin yapıldığı görülmektedir, örneğin 1846'da çevredeki deniz trafiğinin geniş ve açık alanlara ihtiyaç duyduğu gerekçe gösterilerek Tophane Sahili'ndeki kahveler ve bakımsız durumdaki bir bahçe istimlak edilmiş, Karaköy Rıhtımı 1848'de tamir edilmiş ve Eminönü'nde rıhtımın Sirkeci'den Galata Köprüsü'ne kadarki kısmı 1848'de yenilenmiştir (Çelik, 1998: 62).

Müller-Wiener'in verdiği bilgiye göre Mart 1848'de Galata Gümrük Binası önündeki rıhtım bir demir yükünün ağır gelmesiyle çökmüş ve bir işçinin ölümüne neden olmuştur. Olaydan bir süre sonra Sultan Abdülmecid o sırada İstanbul'da faaliyet göstermekte olan mimarlardan, Gaspere&Giuseppe Fossati'den ve Smith'ten, yeni rıhtım tesisleri için planlar hazırlamalarını ve maliyet hesabı yapmalarını istemiştir (Wiener, 1998: 105-106).

Journal de Constantinople'ün 19 Kasım 1848 tarihli sayısında Sultan Abdülmecid'in Tophane-Azapkapı ve Yalıköşkü-Unkapanı arasında kalan kısım için Fossati ve Smith'ten proje hazırlamalarını istediğine dair *Le Port de Constantinople, Et Un Projet De Quais A Faire* başlıklı bir haber, dükkan ve konutları da içeren rıhtım projesine ve işin bütçesine dair yorumlar getirmektedir.

29 Ocak 1849 tarihli *Journal de Constantinople* gazetesi, *Encore Les Quais de Constantinople* başlıklı yazısında rıhtım inşası konusunu işlemeye devam etmektedir. Bu haberde işin maliyetinin düşürülmesine yönelik önerilerde bulunulmakta ve Osmanlı Devleti'nin Çanakkale Boğazı'nda Sultaniye Kalesi önündeki akıntılı bölümde 1840'da inşa ettiği rıhtımın maliyeti üzerinden İstanbul Rıhtımı'na dair yorumlar yapılmaktadır. Ancak Kula Say (2016: 106) Smith'in veya Fossati'nin bu

¹⁹ “Mesned-i ulyâ-yı Sadâret-i uzmâyâ Mi'mâr Simit Tarafından Takdîm Kılınan Bir Kıt'a Mektûbun Tercümesidir”. Belge ile ilgili diğer notlar için Kula Say'ın (2016: 104) açıklamalarına bakılabilir.

projelerinin içerikleri hakkında veya gerçekleştirilip gerçekleştirilmedikleri konusunda başka belgeye ulaşamadığını ifade etmektedir.²⁰

Karaköy’de 1849’da Gümrük İdaresi’nin ihtiyaçlarını karşılamak üzere ilave rıhtım yapılması (Çelik, 1998: 62), Odunkapanı’nın iki yanında denize dik, surlar yüksekliğinde yangın duvarlarının inşa edilmiş olması gibi noktasal iyileştirmelere de rastlanmaktadır (Erkal, 2010: 34).

Müller-Wiener’in (1998: 106) belirttiği üzere, *Journal de Constantinople*’de (1850) Galata’daki rıhtım tesislerinin genişletilmesi sırasında bu iş için kurulan ahşap inşaat iskelesinin çöktüğü ve iskelede çalışan kırk kişinin sürüklendiği haberi yer almaktadır. Ancak Müller-Wiener (1998: 106) kıyı tahkimatlarının türü ve yeri hakkında kesin bilgilere ulaşamadığını eklemektedir.

Rusya’nın Osmanlı Devleti’ne karşı değişen politikasının ardından, Kırım Savaşı esnasında Osmanlı’nın müttefiklerinin karaya malzeme ve asker sevkiyatı sırasında zorluk yaşanmıştır ve 1853 Kırım Savaşı’nın İstanbul’a bir etkisi de limanların iyileştirilmesi konusunun savaş sonrasında toplanan 1856 Paris Konferansı’nda ele alınmasında görülmektedir (Bilge, 1949: 1). Ayrıca, Paris Barış Antlaşması metni içinde yer alan Islahat Fermanı’nda Osmanlı’nın gerçekleştirmeyi planladığı yenilikler arasında ulaştırma konusu da bulunmaktadır. Buna göre devletin kalkındırılmasında Avrupa bilgi ve sermayesine müracaat edileceği, bayındırlık işlerine devletçe para ayrılacağı, ülkenin servet ve kaynaklarını değerlendirmek ve arttırmak için ulaştırmayı daha kolay hâle getirecek yolların yapılacağı ve kanalların açılacağı belirtilmektedir (Engin, 1993: 38).

Rıhtımdaki iyileştirmelere bir diğer örnek Sirkeci’deki Yalıköşkü’nden Eminönü’ne kadar olan bölgenin 1858’de yeniden düzenlenmesidir (Çelik, 1998: 62).

23 Eylül 1863 (9 Rebiülahir 1280) tarihli nizamnamede²¹ deniz kenarında arazisi olan ve rıhtım yapmak isteyenlerin Nafia Nezareti’nden izin alması gerektiği ve inşa

²⁰ Rıhtım projeleriyle ilgili 19 Kasım 1848 ve 29 Ocak 1849 tarihli JdC haberlerinin ilk olarak “Sultan Abdülmecid’in Bir Mimari William James Smith” kitabının Kula Say tarafından hazırlanan (2016: 104-105) “İstanbul Rıhtımları” bölümünde ele alındığı görülmektedir. Tez kapsamında bu gazeteler yeniden incelenmiştir.

²¹ Bkz. “Boğaziçi’nde ve İdaresi Doğrudan Doğruya Dersaadet’te Murebbar Olan Sevahilde Müceddeden Yapılacak Rıhtımlar Hakkında Nizamname”.

edilmesi düşünölen rıhtımların mevki ve kamu kullanımı açısından değeriendirileceğı belirtilmektedir (Ergin, 1995: 1696-1698). Çelik’e göre (1998: 63) bu girişim, sahil şeridinin kamu kullanımı amacıyla düzenlenmesi yönündeki ilk adımdır.

Haliç surlarının yıkılması kararı (bkz. Kule-i Zemin Hakkındaki Mukarraret) (Ergin, 1995: 1775) 1860’larda limana dair alınan kararlardan en önemlisi olarak nitelendirilebilir. Ancak yıkıma rağmen surların duvarlara bitişik parsellerin mülkiyetine geçmesi sonucunda duvar hattı bitişik nizam yapılarla korunmuş ve Karaköy-Tophane hattının belli kısımları, Sirkeci noktası ve kapı noktaları dışında içteki kent dokusunun deniz kıyısı ile entegrasyonu sağlanamamıştır (Erkal, 2010: 34).

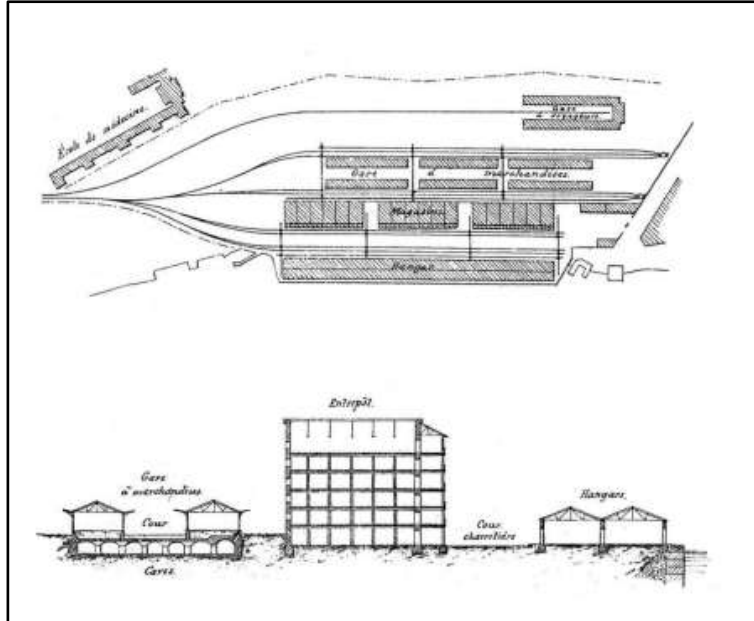
Hariciye Nezareti’ne Paris sefareti tarafından sunulan 1 Şubat 1867 tarihli bir yazışma, Marius Michel ile birlikte deniz fenerlerinin inşası ve işletilmesi imtiyazına sahip Bernard Collas’ın ticaretin kolaylaştırılması gerekçesiyle Londra ve Marsilya şehirlerinde olduğu gibi Haliç kıyılarında rıhtım ve havuz inşa etmek istediğine dair bir başvurusunun olduğunu göstermektedir. Haliç’te yeterli iskelenin bulunmamasının malzeme ve yük ihracı açısından zaman ve para kaybına sebep olduğunu, bu nedenle bir kısım sahilin doldurulması ve kamu yararı için mevcut binaların kaldırılması suretiyle Galata’da köprüden Tophane’ye doğru rıhtımların; İstanbul cihetinde ise Yalıköşkü’ne doğru rıhtımların ve Marsilya, Londra ve diğer şehirlerdeki gibi havuzların inşasının önemli olduğunu belirten Bernard Collas, bu işin devlet eliyle ya da imtiyaz sahibi bir şirket aracılığıyla yapılabileceğini, işin kendisine verilmesi durumunda yeni bir teklif sunacağını ve rıhtımlar boyunca inşa edilecek antrepo ve mağazalardan Avrupa’da olduğu gibi kira ve vergi gelirlerinin temin edilmesiyle devlet menfaati açısından da önemli bir projenin hayata geçirilmiş olacağını açıklamaktadır (BOA, HR., TO., 76/90, 1 Şubat 1867).

1870’lerde Eminönü Rıhtımı yenilenmiş, Rüsumat Dairesi’nin yanında üç adet antrepo inşa edilmiştir (Erkal, 2010: 35).

Yedikule-Küçükçekmece hattı 1870’lerin sonunda Hirsch’in şirketi tarafından tamamlanmış ve resmi açılıştan hemen sonra 5 Ocak 1871’de yolcu taşımacılığı başlamıştır. Demiryolunun son istasyonunun İstanbul merkezine uzak olan Yedikule’de olması yolcu ve yük taşımacılığında güçlüğe sebep olmuştur. Başlangıç noktasının Sirkeci olması durumunda demiryolunun Sirkeci İskelesi ile bağlantılı

olacağı, böylelikle gemiyle getirilen malzemenin güvenli bir şekilde sevk edileceği düşüncesiyle hattın Sirkeci'ye kadar uzatılmasına karar verilmiş ve Sirkeci-Yedikule demiryolu hattı 1872'de hizmete girmiştir (Engin, 1993: 66-108). Rumeli demiryolunun Sirkeci'ye kadar uzatılmasıyla istasyon binası olarak kâgir bina ve yolcu bekleme salonu olarak iki ahşap baraka inşa edilmiştir. Esas istasyon binasının yapımı için Demiryolu Şirketi tarafından 1872'de Lang-Hirsch imzalı ve 1873'te de Hirsch imzalı iki proje verilmiş ve bu projelerden birincisinin uygulanması kabul edilmiştir. Hükümet'e sunulan bu iki plandan 1 Aralık 1872 tarihli A Planı'nda istasyon, eşya ambarları, yolcu binası ve hükümetçe yapılacak rıhtım ve antrepoların; 10 Mayıs 1873 tarihli B Planı'nda rıhtım, yolcu binası ve antrepoların yer aldığı ve B Planı'nda rıhtım ve antrepoların diğer plana göre daha büyük olduğu görülmektedir (Toydemir, 1951: 17).

Hirsch'in sahibi olduğu Avrupa Türkiye'si (Rumeli) Demiryolları Şirketi (*Société Impériale des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe*)'ne sunulmak üzere Marsilya Limanı Genel Müfettişi Hilarion Pascal'ın denetiminde Louis Barret tarafından hazırlanan 1872 tarihli rıhtım projesi (Hastaoglou-Martinidis, 2011: 88-89) Sirkeci istasyon kıyısı için hazırlanmıştır ve bu projenin demiryolu rıhtımında kısmen uygulanmış olabileceği düşünülmektedir (Erkal, 2010: 35) (Şekil 3.6).



Şekil 3.6 : Eminönü kıyısı için Louis Barret tarafından sunulan eskiz, 1875 (Louis Barret'in *Note sur l'aménagement des ports de commerce* adlı kitabından aktaran: Hastaoglou-Martinidis, 2011: 88).

1873 tarihli bir BOA belgesi, Karaköy Kapısı'ndan Galata Liman Odası'na kadarki bölgede demirden bir rıhtım inşası hakkında mimar *İstampa*'nın²² bir başvurusunun olduğunu ve bu bölgenin Galata'nın ticaret açısından en işlek bölgesi olması ve *İstampa*'nın başvurusunda öngördüğü bütçenin de makul bulunmasından dolayı konu hakkında mühendis Mojel Bey başkanlığındaki Nafia Nezareti heyetinin görüşünün alınmasına karar verildiğini açıklamaktadır (BOA, A.MKT.MHM, 8 Şubat 1288/20 Şubat 1873).

1875'ten sonra İstanbul ve Galata kıyılarında rıhtımların ve antrepoların inşa edilmesi ve gümrük binalarının iyileştirilmesine yönelik George Crawley&Co, Dussaud Frères ve Marius Michel'den teklif alınmış (Hastaoglou-Martinidis, 2011: 89) ve imtiyaz 1879 yılında Marius Michel'e verilmiştir. Teknik detaylarıyla olgunlaşmamış durumdaki proje, Sirkeci ile Unkapanı ve Azapkapı ile Tophane arasında rıhtımların yapılmasını ve kıyı çizgisinin önünde toprakla doldurulmuş alanların kazanılmasıyla gümrük binalarının ve antrepoların inşasını öngörmektedir (Müller-Wiener, 1998: 138).

1879 imtiyazının yürürlüğe girmeden tadil edilmesi talebini içeren bir BOA belgesi (BOA, İ. HR., 21550, 28 R 1297/9 Nisan 1880) imtiyaz fermanının müzakere sürecine dair fikir vermektedir. Liman dâhilinde bak vapurlarının işletilmesi, ecnebi devletlerin rıhtım vergisi vermemesi durumunda Mişel Paşa'nın devletten tazminat talep etmeyeceği taahhüdüne dair bir senet alınması, rıhtım vergisinden muaf tutulacak eşya ve emtianın belirlenmesi ve inşaat faaliyetleri için terk edilecek araziler hususları müzakere sürecinin ana başlıkları olarak ele alınabilir (Devran, 2009: 7-8).

3.4 1879 Tarihli İmtiyaz Mukavelenamesi

Mişel Paşa ile 1879'da (23 Teşrinisani 1879) imzalanan ve on sekiz maddeden oluşan imtiyaz sözleşmesi (BOA, Y.A.Res., 5/59, 22 Ca 1297/2 Mayıs 1880) yetmiş sene için Galata-Azapkapı ve Sirkeci-Unkapanı şeridinde rıhtım ve tesislerinin inşası ve işletilmesi, bak vapurlarının ve iki köprünün işletilmesi ve Tramvay Şirketi'nin icazetiyle omnibüs ve tramvay gibi araçlar için hatların inşası ve işletilmesi

²² Mimar Giorgio Domenico Stampa ve Ercole Stampa hakkında olduğu tahmin edilmektedir.

imtiyazının on iki sene için verildiğini açıkladığı ilk üç maddesinde genel olarak imtiyazın sınırlarını çizmektedir (Birinci, ikinci ve üçüncü maddeler).

Sözleşmede denizden kazanılacak arazilerin devlete bedelsiz olarak devredileceği hususunun düzenlenmesine karşılık, Şirket'in daha fazla araziye ihtiyaç duyması hâlinde bu arazinin devletten ancak bedel karşılığında satın alınabileceği hususu düzenlenmiştir (Dördüncü madde).

Sözleşmenin beşinci maddesi, Karaköy Köprüsü'nün mevkiinde yapılacak değişikliğe yöneliktir. Bu madde ile Karaköy Köprüsü'nün Azapkapı-Perşembe Pazarı ve Unkapanı-Yemiş İskelesi arasında nereye kurulacağını, gümrük binalarının ve yardımcı tesislerin nerede inşa edileceğinin mutabakatla belirleneceği açıklanmaktadır (Beşinci madde). Bu madde 1890 tarihli sözleşmede yeniden ele alınmış olmakla birlikte, 1890 tarihli sözleşmenin yirmi dördüncü maddesinde köprünün mevkiinde değişiklik yapılması kararından vazgeçildiğinin bildirildiği görülecektir.

İmtiyaz sahibinin rıhtım boyunca inşa edilecek binalar için gerekli araziye satın alınabileceğinin belirtildiği maddede bu satın alma istimlak kanununa uygun olma şartına bağlanmaktadır (Altıncı madde).

Şirket'in rıhtımlar, kamuya ait mevkiiler ve yollar dışında, kendisinin kazanacağı araziye istediği gibi kullanabileceğinin belirtilmesi sözleşmenin mülkiyet hakkına ve kamu menfaatine atıfta bulunduğu bir düzenleme olarak değerlendirilmektedir (Yedinci madde).

Şirket'in tahsil edebileceği vergilerin açıklandığı sekizinci maddede vergi tahsilinin rıhtımların kabul işlemlerinin yapılmasıyla başlayabileceğinin belirtilmesi, vergi tahsilinin başlaması konusunda işin tamamlanmış olması şartını getirmektedir (Sekizinci madde).

Şirket'in gayri safi hasıla üzerinden hazineye aktarması gerekli miktar (yüzde on) ve iki köprünün imtiyaz süresince tarafların belirleyeceği ücret üzerinden kiralanacağı belirtilmektedir (Dokuzuncu ve onuncu maddeler).

On birinci maddede sözleşmenin dördüncü maddesinde de işaret edildiği üzere, Şirket tarafından inşa edilecek binalar için daha fazla araziye ihtiyaç duyulması hâlinde, Şirket tarafından gerekli arazinin satın alınması konusunda amortisman ya

da yedek akçe benzeri bir para ayrılması şartı konulmuştur. Maddede ayrıca hükümete avans verilmesi hususu düzenlenmiştir (On birinci madde).

Sözleşmede Şirket'in rıhtım ve mağazalara konan mal ve eşyalar için alacağı vergi ücreti ve bu vergiye yapabileceği zam oranı konusunda ise azami değerin tespit edilmesiyle hudut çerçeve belirlenmektedir, bu düzenlemeyle Şirket'in olası keyfi uygulamalarının önüne geçilmeye çalışıldığı görülmektedir (On ikinci madde).

On üçüncü maddede planların imtiyazın verilmesinden sonraki on sekiz ay içinde hükümet onayına sunulması gerektiği açıklanmaktadır (On üçüncü madde).

Rıhtım, antrepo, mağaza, tramvay, omnibüs, vapur tarifelerinin ve istimlak edilecek arazi ile ilgili hususların mutabakatla tanzim edileceğinin belirtilmesiyle iş süresince tanımlı ve üzerinde anlaşmaya varılmış tarife ve şartnamelerin esas alınması hedeflenmektedir (On dördüncü madde).

On beşinci maddede imtiyazın sona ermesiyle bina, vapur ve tramvayların Şirket tarafından iyi hâlde devlete teslim edeceğinin belirtilmesi Şirket'e inşa yükümlülüğünün yanı sıra iyi hâlde muhafaza yükümlülüğünün de verildiğini göstermektedir (On beşinci madde).

İmtiyazın sona ermesiyle devletin söz konusu imalatın tamamının ya da bir kısmının ihalesini talep etmesi hâlinde mevcut Şirket'in eşit şartlarda diğer bir şirkete göre öncelikli olacağı belirtilmektedir (On altıncı madde).

Sözleşmede hukuki her türlü anlaşmazlığın Osmanlı mahkemelerinde görüleceği ve Şirket'in bir anonim Osmanlı şirketi olarak Osmanlı kanunlarına tabi olacağı belirtilerek sözleşmenin gayrimenkulun bulunduğu ve sözleşmenin yapıldığı yer mahkemesine yetki verdiği ve milli hukukun uygulanacağını vurguladığı görülmektedir (On yedinci madde).

Son madde olan on sekizinci madde ile işin icrası için bir Osmanlı anonim şirketinin on sekiz ay içinde kurulmasının, şirket iç yönetmeliğinin hükümet onayına sunulmasının ve Şirket'in hazineye pey akçesi yatırmasının gerektiği belirtilmekte ve anonim şirketin kurulmaması durumunda hükümetin doğabilecek zararı söz konusu pey akçesinden karşılamak istediği anlaşılmaktadır (On sekizinci madde).

Ancak rıhtım inşası konusunda yatırımcı bulunmasında güçlük yaşanması bu konunun sürüncemede kalmasına yol açmıştır (Bilge, 1949: 2). Dikkat çeken diğer

bir konu, Mişel Paşa'nın rıhtım inşa imtiyazına ilave olarak Haliç'te köprü içi vapurlarının işletilmesi imtiyazını da alma talebinde bulunması ve bu talebe hükümetin yaklaşımıdır. Bir BOA belgesi Haliç Limanı'nda ecnebi vapurlarının hükümetin yetki vermesi neticesinde işlediğini, vapurların bu yetkiden men edilebileceğini, yani yetki vermek ile imtiyaz vermek arasında fark olduğunu ve Haliç Limanı'nda vapur işletilmesi üzerine bir ecnebi devlete verilecek imtiyazın Şirket-i Hayriye'nin imtiyazının bitiminde Boğaziçi'nde de ecnebi vapurlarının işletilmesi hususunda talep gelmesini tetikleyebileceğini belirtmektedir; hükümetin Haliç'te vapur işletilmesi hakkındaki imtiyaz talebinde asıl endişe duyduğu konu, Haliç'in ecnebi kontrolü altına girme riskini taşımasıdır (BOA, Y. A. Res. 5/63, 10 C 1297/20 Mayıs 1880).



Şekil 3.7A : Mişel Paşa tarafından sunulan rıhtım projesi, Galata ve Eminönü bölgeleri (BOA, Y.A.Res., 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888).

Bunun ardından 27 Nisan 1885 tarihinde yayımlanan bir İrade'de İstanbul'da rıhtım ve depoların inşası konusunda Mişel Paşa'ya daha önce imtiyaz verilmiş olduğu ve Rumeli demiryolu hattı nedeniyle bu meselenin yeniden ele alınması gerektiğinin belirtildiği görülmektedir. Osmanlı, Selanik'te rıhtımların mevcudiyeti nedeniyle Avrupa'dan demiryolu aracılığıyla gelecek ticari eşyanın Selanik Limanı'na yönlendirileceği ve ileride İstanbul'da rıhtım ve depolar inşa edilse dâhi zararın

tamamen telafi edilemeyeceği endişesini duymaktadır (BOA, İ.DH., 947/74952, 12 B 1302/27 Nisan 1885). 1890 öncesine tarihlenen ve rıhtım ve tesislerin inşasına ilişkin BOA’da tespit edilen aşağıdaki haritalar²³ ise Galata-Azapkapı ve Eminönü-Unkapanı bölgelerindeki kıyı çizgisi önünde dolgu alan ve tesisleri önermektedir:

- “BOA, PLK.p, 181, 23 Mayıs 1881” Haritası,
- Tarihsiz “BOA, PLK.p, 6482” Haritası,
- “BOA, Y.A.Res., 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888” Haritası (Şekil 3.7),
- “BOA, Y.A., Hus., 229/13, 11 M 1307/7 Eylül 1889” Haritası.



Şekil 3.7B : Mişel Paşa tarafından sunulan rıhtım projesi, Azapkapı ve Unkapanı bölgeleri (BOA, Y.A.Res., 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888).

3.5 1890 Tarihli İmtiyaz ve Haliç’in İki Yakasında Başlayacak Rıhtım İnşaatının Osmanlı Basınındaki Yansımaları

Mişel Paşa’nın görevlendirdiği Cingria ile müzakere süreci, sadrazamın müzakerelerin Şubat 1881 ve Ocak 1887 tarihli eski şartnamelerin devlet

²³ Bu haritalar, tezin “Haritalarda Galata ve Eminönü Kıyıları ve Rıhtım İnşa Faaliyetleri Üzerine Değerlendirme” başlığı altında detaylandırılmaktadır.

menfaatlerine uygun olan maddeleri üzerinden devam ettirilmesi görevini Ticaret ve Nafia Nezareti'ne vermesinin ve komisyonun kurulmasının ardından yeniden başlamıştır (Devran, 2009: 12).

The Levant Herald and Eastern Express, Dersaadet Ticaret Odası ve *La Turquie* gazetelerinin 1890-1900 yılları arasındaki sayılarında inşa süreci ve kabul işlemlerine ilişkin bazı haberlerin yer aldığı tespit edilmiş olup bu haberlerden tezin ilgili bölümlerinde yararlanılmıştır. Çelik'in (1998: 64) işaret ettiği bir gazete haberi aracılığıyla ise Haliç'in iki yakasında başlayacak rıhtım inşaatının Osmanlı basınında nasıl ele alındığı incelenenmektedir.

13 Kasım 1890 tarihli *La Turquie* gazetesinde *Les Quais De Constantinople* başlıklı rıhtım inşaatı hakkındaki bir haber daha önce deniz fenerlerini inşa etmiş ve hükümet çevreleri tarafından misafirperverlikle karşılanmış Mişel Paşa'nın bir görevinin daha kaldığını; rıhtımların yapılması ile halk sağlığı, trafiğin kolaylaşması, kaçakçılığa engel olunması ve gayrimenkul değerlerinin artması konularında büyük faydaların görüleceği belirtilmektedir.

“Bu girişimin padişah tarafından teşvik edilmesiyle büyük kamusal projeler için önemli olan yabancı sermayenin davet edilmiş olacağı”nın belirtilmesi haberin yabancı sermayeye yaptığı vurgu yönüyle de dikkat çekicidir.

Ayrıca haberin yayımlandığı tarih olan 13 Kasım 1890 tarihi göz önünde bulundurulduğunda, gazetenin rıhtım projesi haberine imtiyazın resmîyet kazandığı 17 Kasım 1890'dan önce yer verdiği görülmektedir.

3.6 1890 Tarihli İmtiyaz Mukavelenamesi

Şehrin imarı açısından önemli görülen rıhtım inşası için Osmanlı hükümeti adına Nafia Nazırı Raif Paşa ile Mişel Paşa arasında imzalanan (Düstur / Birinci tertib, c. 6, 1939: 785-793) ve Divan-ı Hümayun'da 19 Kasım 1890'da beyan olunan imtiyaz fermanı (BOA, A.DVN.MKL, 32/18, 6 R 1308/19 Kasım 1890) aşağıdaki gibi yorumlanmıştır.

Sözleşme, genel anlamda, anonim bir Osmanlı şirketi kuracak olan Mişel Paşa'ya verilen imtiyazın sınırlarını ve amacını ortaya koymaktadır. Sözleşmede, İstanbul tarafında Sirkeci-Unkapanı ve Galata tarafında Tophane-Azapkapı şeridindeki rıhtımların inşasına yönelik seksen beş senelik imtiyazın başlangıç tarihinin sözleşme

ve şartnamenin onay tarihine bağlanmasıyla süre başlangıcında herhangi bir kısıtlama öngörülmemekle birlikte işin iki yıl içinde başlamasının ve Şirket tarafından şartname hükümleri doğrultusunda hazırlanacak planlar için Bakanlık onayının gerektiği belirtilmekte ve Şirket iki köprü arasındaki rıhtımların inşası ile de sorumlu tutulmaktadır (Birinci, ikinci, üçüncü ve dördüncü maddeler).

Sözleşmede, rıhtım ve antrepo inşa faaliyetlerinin ve raylı ulaşımdan elde edilecek gelirin denetiminin her türlü hilenin önlenmesi için Gümrük İdaresi'nce yapılacağının belirtilmesinin sistemin verimli işlemesi yönünde düzenlendiği değerlendirilmektedir. Ayrıca hükümetin Gümrük İdaresi'ne hilenin önlenmesi için denetim yetkisi vermesiyle, Türk Borçlar Kanunu'nun (TBK) genel hükümleri arasında düzenlenen ve Cumhuriyet döneminde yürürlüğe giren *Hile* kurumuna benzer bir düzenlemenin imtiyaz sözleşmesinde bulunduğu görülmektedir (Beşinci madde).

Sözleşmede rıhtım, antrepo, gümrük binaları, gümrük ambarları, sıhhiye ve liman daireleri ve tesisleri için gerekli arazinin Şirket tarafından satın alınması durumunda üçüncü şahıslar ya da hazine ile yaşanabilecek anlaşmazlıklarda istimlak kanununun esas alınacağının, mabed ve mescitlerin istimlakinde ise şer'î hükümlerin geçerli olacağının belirtilmesi ile istimlak konusunda meydana gelebilecek uyuşmazlıkların ne şekilde çözümleneceğine açıklık getirilmektedir. Ayrıca aynı maddede yapı bulunmayan arazilerin iş süresince bedelsiz kullanılacağının belirtilmesi, ancak sahipli araziler konusunda mülkiyet hakkına atıfta bulunulması devletin tazminatla zarar giderimini sağlamaya çalıştığını göstermektedir (Altıncı madde).

Seksen beş senelik imtiyaz süresinin kırkıncı yılından sonra hükümetin istediği anda rıhtım ve eklerini doğrudan idare ve işletme hakkına sahip olabileceği hakkındaki maddede Şirket'e ödenecek ücret, ortalama bir değer yaratılması suretiyle tespit edilmekte ve idarenin keyfi bir şekilde söz konusu sözleşmeyi ortadan kaldıramayacağı açıklanmaktadır (Yedinci madde).

Sözleşmede rıhtım ve tesislerin inşası için gerekli olan her türlü malzemede gümrük vergisinden muafiyet gösterilerek vergi avantajlarının sağlandığı ve işin geçici kabulünün metraja dayalı periyodik kontrollerle ve Bakanlıkça kurulacak bir fen komisyonu aracılığı ile yapılabileceğine ilişkin düzenlemelerin bulunduğu görülmektedir. Kesin kabulün, fen komisyonunun hazırlayacağı rapora istinaden yapılacağının belirtilmesi ile kişisel çıkarlar karşılığında kabul yapılmasının ve

özensiz bir denetim mekanizmasının önüne geçilmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır (Sekizinci ve dokuzuncu maddeler).

Sözleşme, işin şartname hükümlerine göre tamamlanması gerektiğini belirtmekle beraber, Şirket'in tamamlayacağı imalatlarda Şirket'e muhafaza yükümlülüğünü de vermektedir. Örneğin on birinci ve on ikinci maddelerde rıhtım ve tesislerinde, iyi niyetli muhafazave güvenlik açısından yürürlükte olan kanunlara uygun hareket etme kistası getirilmekte ve Gümrük İdaresi'nin denetimindeki antrepoların işletme kuralları için çerçeve tüzük ve yönetmelik çıkarılacağına işaret edilerek işin layığı ile tamamlanması açısından hukuksal desteğin sağlanacağı ortaya konulmaktadır. Şirket'in vergi tahsil edebilmesi ise inşaatın ön kabulünün yapılmış olması şartına bağlanmaktadır (On birinci ve on ikinci maddeler).

Sözleşmede savaş esnasında ya da barış zamanında asker, mahkum, memur ve posta çantalarının sevkiyat ve nakliyatı hakkında da özel bir düzenleme bulunmaktadır. Bu maddede şartnamenin beşinci maddesine atıfta bulunulmakta, bununla Şirket'e artı yüklenim getirilmektedir (On üçüncü madde).

Sözleşme başlangıç maddesinde on sekiz ay içerisinde kurulacağı belirtilen Osmanlı anonim şirketinin tabi olduğu kanun, tüzük ve yönetmeliklerin çerçevesi içinde kalacağı ve Şirket iç tüzüğünün ancak Bakanlık onayı ile yürürlüğe girebileceği belirtilmektedir (On dördüncü madde).

Mişel Paşa'nın taahhüdü altındaki işlerin icrasını temin için beş yüz bin frank pey akçesi ödemesini müteakip kendisine imtiyaz verildiği anlaşılmaktadır. Bu madde ile işin sekteye uğramasından dolayı doğabilecek eksikliklerin söz konusu pey akçesinden karşılanması sureti ile izale edilebileceği ve işin kesin kabulü sonrasında ise teminat niteliğinde bulunan bu paranın iade edileceği ortaya konulmaktadır (On beşinci madde).

Sözleşmede, imtiyaz süresinin bitiminde devletin inşa edilen tüm binaların ve müştemilatının hukuken sahibi olacağına ve hasılatının devlete ait olacağına dair düzenleme bulunmaktadır. Bu devir ve teslimin kesin kabul sonrasında yapılacağı, satın alma işlemlerinin şartnamenin on beşinci maddesi üzerine gerçekleştirileceği ve devletin söz konusu imalatın tamamının ya da bir kısmının ihalesini talep etmesi hâlinde mevcut şirketin eşit şartlarda öncelikli olacağı belirtilmektedir (On altıncı madde).

Personelin kıyafetlerinin Şirket tarafından değil, hükümet tarafından belirleneceğinin belirtilmesi ile tek tip kıyafete yönelik bir düzenleme yapılmıştır (On yedinci madde) On sekizinci madde ile, devletin rıhtım ve tesislerinin herhangi bir kısmına masrafını ödemek kaydıyla istihkâm yapabileceği açıklanmaktadır (On sekizinci madde).

İnşaat çalışmaları esnasında çıkabilecek arkeolojik değeri olan eserlerin²⁴ dâhi gözetilerek bu eserlerin devletin koyduğu nizamata tabi olacağının belirtildiği, böylece sözleşmede korumacı tedbirlere yer verildiği anlaşılmaktadır (On dokuzuncu madde).

Şirket'in elde edeceği her türlü hasılatın dökümlerini periyodik olarak Bakanlığa sunması ve hasılat defterlerinin şartnamenin on ikinci maddesinde belirtildiği üzere düzenlenmesi gerektiğine ilişkin madde ile devlet hesap hülasasının kontrol edilebilir olmasını temin etmeye çalışmaktadır (Yirminci madde).

Yirmi birinci madde ile, öngörülmeven sebeplerle işe başlanmaması ya da başlandıktan sonra inşaatın tamamlanmaması durumunda devletin sözleşmeden rücu hakkını kullanarak sözleşmeyi sonra erdirebileceğinin, Şirket'in verilen imtiyazı kaybedeceğinin ve Şirket tarafından verilecek pey akçesine el konulması sureti ile zarar gideriminin sağlanabileceğinin belirtilmesi, işin sekteye uğramaması yönünde devletin uygulayabileceği yaptırımları açıklamaktadır (Yirmi birinci madde).

Sözleşme, Şirket ve devletin yükümlölükleri arasında denge kurulmasını sağlamaya çalışmaktadır, örneğın yirmi ikinci maddede mevcut eski binaların arsaları ile birlikte Şirket'e devredileceğinin taahhüt edildiği maddede Şirket tarafından inşa edilecek binaların Şirket'e devredilecek binaların büyüklük ve genişliğinden daha az olmayacağına ilişkin düzenlemenin yer aldığı görölmektedir. Şirket'in inşa edeceği tesislerle ilgili herhangi bir ücret talebinde bulunmayacağı ve tesislerin işin tamamlanması sonrasında bedelsiz olarak devlete devredileceği belirtilerek Şirket yükümlölüklerinin zapt altına alındığı anlaşılmaktadır. Emtia-i Ecnebiyye Gümrüğü yanındaki Hidayet Camii ile Selim Efendi Mescidi'ne ve çevrelerine Şirket tarafından kesinlikle müdahalede bulunulmayacağına belirtilmesi, devletin dini hassasiyetleri ön plana çıkardığı bir düzenleme olarak değerlendirilmektedir. Hidayet Camii ve çevrelerine müdahale edilmeyeceği maddesinin BOA'da tespit edilen Eminönü Gümrük Binası krokilerinde belirtildiği ve sözleşmenin bu maddesinin planlamayı da etkilediği görölmektedir (Yirmi ikinci madde).

²⁴ Sözleşmede *asar-ı atika* (eski eser) olarak ifade edilmektedir.

Şirket'in yapacağı masrafa karşılık alabileceği vergilerin düzenlendiği, baştan narh uygulamasıyla hudut çerçeve ücretlendirmenin yapıldığı, böylelikle Şirket'in keyfi uygulamalarının önüne baştan geçilmeye çalışılarak korumacı bir yaklaşım sergilendiği görülmektedir (Yirmi üçüncü madde).

Yirmi dördüncü madde ile, Azapkapı Köprüsü'nün kaldırılması ve Karaköy Köprüsü'nün mevkiindeki değişiklik ile ilgili olarak bu köprülerin idarelerinin Şirket'e verildiğinin önceden fermanda belirtildiği, ancak bundan vazgeçilmesiyle söz konusu köprülerin mevcut mevkilerinde kalmasına ve idarelerinin yine Tersane-i Amire'ye ait olmasına karar verildiği açıklanmaktadır (Yirmi dördüncü madde).

Sözleşmede, Şirket'in gayri safi hasıla üzerinden hazineye aktarması gerekli miktar da belirlenmekte ve Şirket'in deniz üzerinden kazanacağı ve kendisine terk edilecek olan araziler ve kamulaştırma kanununa göre satın alınacak yerlerle ilgili olarak rıhtım ve tesislerinin inşasından sonraki bakiye arazinin Şirket tarafından dilenilen tarzda istifade edilebileceği; ancak aynı maddede keyfiliğin önlenmesi ve denetim sınırlarının layığı ile uygulanması açısından bu yerlerin kesin olarak haritada gösterilmesi gerektiği belirtilmekte, böylece Şirket'in olası hukuk dışı uygulamaları ve sözleşme dışı kullanımı engellenmeye çalışılmaktadır (Yirmi beşinci ve yirmi altıncı maddeler).

Dolgu ile kazanılacak arazinin mülk sahibi tarafından alınmayıp Şirket tarafından satın alınması hâlinde, Şirket ile arazi sahibi arasında meydana gelebilecek anlaşmazlıklarda sorunun bilirkişi vasıtası ile çözümleneceği belirtilmiştir. Devletin bununla bilirkişiye hakem rolü verdiği ve sorunların pratik yollar aracılığıyla çözümlenmesi ile sürecin sekteye uğramamasının amaçlandığı düşünülmektedir (Yirmi yedinci madde).

Son madde olan yirmi sekizinci maddede ise gerek Şirket ile hükümet gerekse Şirket ile halk arasındaki uyuşmazlıklarda Osmanlı Mahkemeleri yetkili kılınarak sözleşmede milli hukukun uygulanacağı vurgulanmakta ve bu madde Hukuk Muhakemeleri Kanunu açısından değerlendirildiğinde sözleşmenin gayrimenkulun bulunduğu ve sözleşmenin yapıldığı yer mahkemesine yetki verdiği görülmektedir (Yirmi sekizinci madde).

Karma sözleşme niteliğindeki bu sözleşme genel olarak değerlendirildiğinde sözleşmede imtiyazın sınırlarının ve amacının, işin konusunun ve yerinin, işin

süresinin, tarafların yükümlülüklerinin, geçici ve kesin kabul işlemlerinin, teminatların, Şirket'in sözleşme ile taahhüt ettiği görevlerini sözleşme ve şartname hükümlerine göre ifa etmemesi durumunda tespit edilecek cezaların ve sözleşmenin feshinin, çalışanların tabi olacağı kıyafet yönetmeliğinin, arkeolojik değeri olan eşyanın bulunması hâlinde izlenecek prosedürün, imtiyazın devlet tarafından satın alınması durumunda işleyişin ve ihtilafların nasıl çözümleneceğinin açıklandığı görülmektedir. 1879 İmtiyaz Sözleşmesi ile karşılaştırıldığında, iki sözleşmede de düzenlenen maddelerin birbiriyle paralellik göstermesi tip bir sözleşmenin kullanılmış olduğunu düşündürmektedir.

3.7 1890 Tarihli İmtiyaz Şartnamesi

Şartname, mal ve hizmet alımlarında idare ve yüklenici arasında yapılan anlaşmanın içeriği, niteliği ve hizmetin yürütülmesiyle ilgili esas ve usûlleri belirleyen belgeler olarak tanımlanmaktadır.

Beş fasıl ve yirmi sekiz maddeden oluşan imtiyaz şartnamesindeki bölümler aşağıda belirtilmiştir (Ergin, 1995: 2804-2809 ve Düstur / Birinci tertib, 1939: 793-796).

Birinci Fası

İnşaat, İmalat, Alet ve Edevat Beyanındadır.

İkinci Fası

Rıhtım, Dok²⁵, Antrepo ve Tramvay ile Ray Döşenmiş Yolların Hüsn-i Halde Muhafazası ve İdaresi Beyanındadır.

Üçüncü Fası

İmtiyazın Feshi, Rıhtımların ve Müştemilatının Devlet Tarafından Satın Alınması ve İmtiyaz Süresi Sonunda Yapılacak Muamelata Dairdir

Dördüncü Fası

Palamar ve Rıhtım Üzerinde Yolcu, Emtia, Hayvanat Yükleme ve İhracı, Arziye ve Yükleme Tarifelerine Dairdir

Beşinci Fası

Muhtelif Hususlara Dairdir

Şartname metninden;

²⁵ Dock (rıhtım) kelimesinin o dönemde uyarlanmış hâli.

- Şirket'in sözleşmede belirtilen süre içinde rıhtım ve tesislerinin inşası ve işletilmesi için gerekli olan tüm inşaatı üstlendiği,
- Şirket'in Nafia Nezareti'ne ilk olarak mevkileri kesin hatlarla belirlenmiş 1/1000 ölçekli iki nüsha haritayı takdim etmesi gerektiği,
- Bilumum lağımların denize akıtılması sorumluluğunun Şirket'e verildiği,
- İmalat sırasında kullanılacak araçların tekniğe uygun olacağı ve kaliteli malzemelerden seçileceği,
- Şirket'in sunacağı haritalarda rıhtım, umumi yollar, dok ve antrepo mağazaları ve müstemilatının belirtildiği haritaların 1/100 ölçeğinde tanzim edileceği,
- Antrepo, gümrük ve sıhhiye binaları ve teftiş memurlarının odaları için sunulacak haritaların anlaşılabilmesi için haritalara inşaatın her türlü detayını gösteren kesitlerin ve planların ekleneceği,
- Projelerin tamamına ait keşif defterlerinin Nafia Nezareti'ne sunulacağı ve plan tadilatlarının ancak Nezaret izni ile mümkün olabileceği,
- Her çeşit hasılatının gösterildiği bir defterin her ay Nafia Nezareti'ne sunulacağı,
- Şirket'in sözleşmenin yirmi birinci maddesi hükmünce imtiyaz hukukunu kaybetmesi durumunda o zamana kadar yapılan imalata, araç ve gerece ve satın alınan araziye bedel tayin edilmesi suretiyle müzayede yapılacağı, imtiyaz ve Şirket'in taahhütlerinin bu satış yöntemiyle belirlenecek istekli tarafından ifa edileceği,
- Rıhtım imtiyazının sözleşmenin yedinci maddesi gereğince hükümet tarafından satın alınması durumunda rıhtımların bilirkişilerce tayin edilecek bedel üzerinden hükümet tarafından satın alınacağı anlaşılmaktadır.

Yirmi sekiz maddeden oluşan sözleşmeye ve beş fasıl ve on sekiz maddeden oluşan şartnameye ek olarak bir dizi nizamname ve tarife düzenlenmiştir. Şirket'in adı, merkezi, idari ve mali yapısı, sermayesi, iç işleyişi, yıllık hesaplar, fesih gibi konulara açıklık getiren ve kırk beş maddeden oluşan *nizamnameler* ile vergilere açıklık getiren ve on bölümden oluşan *tarifeler* başlığına tezde doğrudan yer verilmemiş olup şirket idari ve finansman yapısının ve süreçteki aktörlerin anlatıldığı bundan sonraki bölümde nizamnamedeki bilgilerden, işletme sürecinde gündeme

vergiler konusunun ele alındığı bölümlerde tarifelerdeki bilgilerden yararlanılmıştır.²⁶

3.8 Dersaadet Rıhtım Dok ve Antrepolar Şirketi (*Société des Quais Docks et Entrepôts de Constantinople*) ve Süreçteki Aktörler

II. Abdülhamid'in 17 Kasım 1890 (4 Rebiülahir 1308) tarihli fermanına uygun olarak 6 Ekim 1891'de (Akyıldız, 2001: 138) Mişel Paşa, M. J. Obuare ve M. Kasky tarafından kurulan ve bir anonim Osmanlı şirketi olan Dersaadet Rıhtım Dok ve Antrepolar Şirketi (*Société des Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople*)'nin (Ergin, 1995: 2809) kuruluş amacı;

- Haliç'in Galata-Azapkapı ve Eminönü-Unkapanı aksında rıhtım, dok, antrepo ve mağazaların inşa edilmesi ve işletilmesi,
- Şirket'e verilen, Şirket tarafından satın alınan ya da denizin doldurulmasıyla elde edilen arazilerin üzerinde binaların inşa edilip kiralanması veya satılması ve gerektiğinde bu araziler üzerinde tramvay hattının inşa edilmesi ve işletilmesi,
- Haliç'in iki yakası arasında vapur işletilmesidir (Akyıldız, 2001: 138).

Galata'da Saint Pierre Han'da ofisi (*Siège Social*) bulunan şirketin Paris'te şubeleri (*Bureaux*) bulunmaktadır. Paris'teki şubeler 9, *Rue Louis le Grand* (BOA, Y. MTV. 132/215, 28 C 1313/16 Kasım 1895) ve 4, *Rue de Séze* (BOA, DH. MKT. 564/16, 17 Ca 1320/22 Ağustos 1902) adreslerinde kayıtlıdır.

Şirket'in işleri sayıları beş ile on bir arasında değişebilen ve genel kurul tarafından üç yıllığına seçilen üyelerden oluşan idare meclisi tarafından yürütülmektedir. İlk üç sene için görev yapan meclis, Fenerler İdaresi Meclis Üyesi Mişel Paşa, Düyun-u Umumiye İdare Meclis Başkanı ve Rumeli İltisak Demiryolları İnşaat Şirketi İkinci Başkanı M. Obuare, eski Posta ve Telgraf Nazırı M. F. Granet, M. Delpeş ve M. Marki Davrazon'dan oluşmaktaydı. Üyelerin şirketin elli, genel kurul üyelerinin yirmi beş hisseye sahip olması gerekiyordu (Akyıldız, 2001: 138).

²⁶ Nizamname ve tarifeler için bkz. Ergin, c.5, 1995: 2809-2817; Düstur Birinci tertib, c.6, 1939: 799-804.

3 Ocak 1891 tarihli *Journal des chemins de fer et des progrès industriels* dergisinde Mişel Paşa, M. Aubaret, Granet, Cingria, Aubineau, Duparchy ve Delpech'in katıldığı 26 Eylül 1890 tarihli toplantıda şirket sermayesinin ele alındığını ve ikinci bir toplantının 2 Ekim 1890'da yapılmasına karar verildiğini bildiren bir yazı yer almaktadır. Yirmi üç milyon frank olan Şirket sermayesi her biri beş yüz bin frank değerinde kırk altı bin hisseye bölünmüştür (Akyıldız, 2001: 138). Bedeli tamamen ödenmiş altı bin hisse Mişel Paşa'ya aittir. Sermaye arttırımı ve inşaatın durumuna göre tahvil çıkarma yetkisi Ticaret ve Nafia Nezareti'nin izniyle yapılmaktadır (Akyıldız, 2001: 138).

Şirket'in 1891-1927 dönemindeki gelir ve giderlerini detaylı olarak inceleyen Devran'ın (2009: 72-74) açıkladığı veriler üzerinden aşağıdaki sonuçlara ulaşılmaktadır:

- 1891-1901 döneminde Şirket'in hasılatı harcamaların altında kalmıştır. 1900 yılına kadarki sürede rıhtım duvarlarında meydana gelen çöküntüler ve satın alma müzakerelerinin devam ettiği 1900 ve 1901 yıllarındaki belirsizlik bu duruma sebep olmuştur.
- 1902-1914 döneminde hasılat harcamaların üstündedir. Rıhtımların faaliyete geçmesi ve Şirket'in hususi emlakinin tapularını almasıyla birlikte bunlar üzerinde inşa ettiği geçici ambar ve dükkanlardan elde ettiği gelirler Şirket'in kâra geçmesini sağlamıştır.
- 1915-1918 döneminde harcamalar hasılatın üstündedir. I. Dünya Savaşı nedeniyle boğazların kapatılması zarara sebep olmuştur.
- 1919-1926 döneminde hasılat harcamaların üstündedir. Savaş sonrası kısıtlamaların kaldırılması ve tarife zammının hükümetçe kabul edilmesiyle Şirket yeniden kâra geçmiştir.
- 1927-1929 döneminde Şirket hâlâ kârlı olmakla birlikte 1927'de Tophane Ticaret Odası'na antrepo işletme imtiyazının verilmesiyle bu yıl kârda düşüş olmuştur. 1928'de bu imtiyazın kaldırılmasıyla Şirket yeniden kârını arttırmış, 1929 ekonomik buhranı ise Şirket kârını önemli ölçüde düşürmüştür.

İstihdam edilen personele dair ilk düzenli istatistiğin 1912 yılına ait olduğu tespit edilmiş ve 1912, 1913, 1914, 1915, 1924 ve 1925 yıllarına ait personel verilerine ulaşılmıştır. 1914 yılı verilerine göre Türk personel sayısının az olmasını sakıncalı

bulan hükümetin Türk personel sayısının arttırılması talebinin 1924 ve 1925 verilerine yansıdığı görülmektedir (Devran, 2009: 74-81). Şirkette istihdam edilen personele ilişkin veriler aşağıda belirtilmiştir (Çizelge 3.2).

Çizelge 3.2 : Rıhtım Şirketi’nde istihdam edilen personele ilişkin veriler.

		Osmanlı	Ecnebi	Toplam
1912	Memur	86	25	111
	Hizmetli			98
1913	Memur	77	36	113
	Hizmetli	104	4	105
1914	Personel	164 (63 Türk)	46	210
1924 (Kasım ayı)	Personel	271 (222 Türk)	37	308
1925 (Ocak ayı)	Personel	283 (235 Türk)	37	320

3.9 Galata Yakasında (1892-1895) ve Eminönü Yakasında (1894-1900) Rıhtım İnşa Faaliyetleri

3.9.1 Galata Rıhtımı’nın inşası (1892-1895)

Galata rıhtımı planlarının hazırlık süreci 1891 tarihli *The Levant Herald and Eastern Express* ve Dersaadet Ticaret Odası²⁷ gazetelerindeki haberler aracılığıyla izlenebilmektedir. 11 Mayıs 1891 tarihli *The Levant Herald and Eastern Express* gazetesindeki *The Constantinople Quays* başlıklı haber rıhtım inşaatı için ön keşfin henüz tamamlandığını; M. Granet’in Paris’e varması ile keşfin inceleneceğini, plan ve şartnamelerin hazırlanmasının ardından bu çalışmaların ve Şirket yönetmeliğinin Nafia Nezareti’ne sunulacağını bildirmektedir. Haber, bu işlemlerin Haziran ayı başında tamamlanabileceğine, Temmuz ayı başında Fransa’dan işçi ve malzemenin getirilmesiyle ve hükümetin planları ve şirket yönetmeliğini onaylaması durumunda inşaatın Temmuz ayında başlayabileceğine dair tahminde bulunmaktadır. Dersaadet Ticaret Odası gazetesinin 14 Mart 1891 tarihli sayısında ise M. Diricq’in inşaa sürecinin yürütülmesi görevini üstlendiği belirtilmektedir (DTO, 14 Mart 1891, s.127, Les quais de Constantinople). Rıhtım planlarının Rüşumat Emaneti, Bahriye

²⁷ Tez kapsamında, Osmanlıca ve Fransızca olarak iki kopyası bulunan Dersaadet Ticaret Odası gazetesinin 1890-1900 yılları arasındaki sayıları incelenmiştir, tezin ilgili bölümlerindeki tercümelemler Fransızca kopyayı esas almaktadır.

Nezareti ve Şehremaneti'nin teşkil ettiği bir fen komisyonunca incelendiği 12 Eylül 1891 tarihli bir gazete haberinden anlaşılmaktadır. Haberde Nafia Nezareti'nin üç ay içinde Rüşumat Emaneti, Bahriye Nezareti ve Şehremaneti'nden rıhtım inşaat projeleri konusunda görüş ve değerlendirme beklediği de belirtilmektedir (DTO, 12 Eylül 1891, s.438, Les quais de Constantinople).

Galata rıhtımlarının inşaatı 1892'de M. Duparchy (Bilge, 1949: 6) ve M. Diricq idaresinde başlamıştır (DTO, 14 Mart 1891, s.127, Les quais de Constantinople). Marmara Denizi'nde, Silahtar'da, Büyüka'da ve Boğaz boyunca taş ocakları açılmış; Fındıklı, Kağıthane ve Silahtar'da taş işleme atölyeleri ve depoları içeren şantiyeler kurulmuştur (DTO, 13 Mayıs 1893, s.222, Les quais de Constantinople). Suyun derin ve zeminin yük taşımaya elverişsiz olması nedeniyle inşaat süreci, önce kaya dolgunun yapılması ve kesme taştan rıhtım duvarının da kaya dolgunun üzerine oturtulması suretiyle devam etmiştir (Müller-Wiener, 1998: 139-140). Dersaadet Ticaret Odası gazetesinin 1893 tarihli bir haberine göre Kireçkapı'daki Gümrük Binası ve Fransız bölgesi (*Cité Française*) önünde büyük çapta işler yapılmaktadır (DTO, 13 Mayıs 1893, s.222, Les quais de Constantinople). İnşa sürecinde; 1893-1894 yıllarında kış mevsiminin yol açtığı şiddetli havalarda ve akıntılar (Bilge, 1949: 7), mülkiyet ve kullanım hakkı konusunda yaşanan uyuşmazlıklar (DTO, 13 Mayıs 1893, s.222, Les quais de Constantinople), Kadıköy, Adalar ve Üsküdar vapurlarının Karaköy'deki iskelelere yanaşmasının inşa faaliyetlerini etkilemesi (BOA, Y. MTV. 96/40, 21 Za 1311/26 Mayıs 1894), inşaat esnasında rıhtım duvarlarında meydana gelen çöküntüler ve 1894 depreminin yol açtığı hasarlar (Bilge, 1949: 7) gibi zorluklarla karşılaşmıştır. Örneğin, Dersaadet Ticaret Odası gazetesinin 13 Mayıs 1893 tarihli sayısı rıhtım çalışmaları nedeniyle yayımlanan bir İrade üzerine komisyon kurulduğunu bildirmektedir. Habere göre komisyonun görevi rıhtım inşaatına komşu mülk sahiplerinin haklarının ve deniz tarafındaki hakların incelenmesidir (DTO, 13 Mayıs 1893, s.222, Les quais de Constantinople). Parsih Hallaçyan²⁸ adlı bir han sahibinin rıhtım imtiyazından önce İmar Kanunu'na uygun olarak inşa ettirdiği ve Credit Lyon Bank'a kiraya verdiği hanının deniz ve köprüye bakan cephelerinin duvar ile kapatılması nedeniyle önce Beyoğlu Bidayet

²⁸ 23 Mart 1896 tarihli Dersaadet Ticaret Odası gazetesinin Le Moniteur Orietal'den aktardığını belirttiği bir yazısından Parsih Hallaçyan'ın kömür madenciliği ile uğraştığı anlaşılmaktadır (DTO, 11 Ocak 1896, s.16, Faits et Notices).

Mahkemesi aracılığıyla Şirket'e protesto çektirmesi, ardından Şirket'i dava etmesi ise yaşanan uyuşmazlıklar hakkında fikir vermektedir²⁹ (Devran, 2009: 36).

Temmuz 1894'te meydana gelen depremde ise birçok kayıp yaşanmış ve rıhtım duvarının da önemli bir bölümü çökmüştür (Bilge, 1949: 8). Deprem sonrasında mağdur olanlar yararına düzenlenen sosyal faaliyetlerden birinin 29 Temmuz 1894 tarihli bir konser olduğu görülmektedir. Beyoğlu'nda Tepebaşı Belediye Bahçesi'nde bahçenin Pol Lanki yönetimindeki otuz kişilik ve Tarabya'daki Sümer Palas otelinin otuz kişilik orkestralarından oluşan topluluğun konser programında Richard Wagner, Franz von Suppé, Francis Poulenc, Pietro Mascagni, Jules Émile Frédéric Massenet gibi bestecilerin; Ziyere, Émile Waldteufel gibi müzik öğretmenlerinin; Mikalis, İşfrayez gibi müzik mürettiblerinin eserleri yer almaktadır. Ancak 27 Ağustos 1894'te Fenerbahçe'de deniz üzerinde konser ve gece şenliği düzenlenmesi için Rıhtım Şirketi'nden M. Rali, Verlak ve M. Lakof'un Şehrameti aracılığıyla sadarete yaptığı başvuru, üzüntülü bir dönemde eğlence ve şenliğin uygun olmayacağını bildirilmesiyle kabul edilmemiştir. Rıhtım Şirketi tasarısında konserin açık alanda yapılacak olmasının bu başvurunun kabul edilmemesine yol açtığı söylenebilir (Ürekli, 1999: 82-84). Bu durum bir taraftan Şirket'in yalnızca inşa faaliyetleri ile sınırlı kalmadığını, Osmanlı'nın toplum ve sanat hayatına da temas ettiğine dair fikir vermektedir.

İnşa faaliyetlerini sekteye uğratan yukarıda açıklanan aksaklıklarla birlikte, 1895'te rıhtımın bir bölümü trafiğe açılmıştır (Issawi, 1980: 168). 23 Mart 1895 tarihli Dersaadet Ticaret Odası gazetesi İstanbul'daki Fransız Ticaret Odası bülteninin (*Bulletin de la Chambre de commerce française*) son sayısından aktardığını belirttiği yazısında rıhtımların tamamlanan kısımlarının işletilmeye başlamasıyla tüccarlar tarafından Şirket'in ücret politikasına yönelik itirazların geldiğini açıklamakta ve rıhtım hizmetlerini eleştirmektedir. Haber, o gün için henüz önemli bir hizmette bulunmadığını düşündüğü rıhtımların önemli bedeller talep ettiğini ve gemilerin bir bölümünün nakliyatı hâlâ mavnalar aracılığıyla gerçekleştirdiğini belirtmektedir.

²⁹ Davanın Parsih Hallaçyan lehine sonuçlanmış olmasına rağmen Şirket'in davayı temyize götürmesi davanın sürüncemede kalmasına neden olurken, imtiyazından kaynaklanan hukuk ve yetkilerinin ihlal edildiğini öne süren Şirket'in M. Granet aracılığıyla davanın Babiâli'ye havale edilmesi talebinde bulunması haksız kazanımlar elde etme ve hukuken haksız çıkılan bir davanın siyaseten lehe çevrilmesi girişimi olarak değerlendirilebilir (Devran, 2009: 36-37).

Haberin II. Abdülhamid dönemine yönelik görüşleri mavnacılar üzerinden örneklendirilmekte ve Sultan Abdülhamid'in yönettiği bir imparatorlukta kimsenin yasalardan üstün olmadığı ifadesiyle yer almaktadır. Haber, Rıhtım Şirketi'ne yöneltilen belli başlı talepleri ise aşağıdaki gibi değerlendirmektedir:

- Uygulanan tarifeler ve vergiler malların değeri ile ilişkili değildir. Beyrut ve İzmir limanlarına göre düşük olduğu kabul edilen bu tarife ve vergiler yine de bazı mallar için hâlâ yüksek kalmaktadır.
- Tarifeler iyi bir şekilde hazırlanmamıştır ve tarifelerde adı geçmeyen birçok mal için kıyas yoluyla vergi alınmaktadır. Haberin her zaman tehlikeli olduğunu düşündüğü bu yönteme Rıhtım Şirketi'nin cevabı tanımlanmış ve maksimum sınırı belirlenmiş bir tarifenin kullanıldığınıdır.³⁰
- Galata ve Pera'da dükkanı bulunan tüccarlar rıhtım vergisi öderken, mallarını iki köprü arasından geçirenler herhangi bir vergi ödememektedir.

Habere göre, rıhtımlar bitene kadar bazı mallar üzerindeki vergilerin hissedilir biçimde azaltılması gerektiği ortadadır. Mevcut depoların yetersizliğine ve şamandıraların çokluğu nedeniyle vapurların rıhtıma yanaşması ve ayrılmasında zorluk yaşandığına dair yorumlarla devam eden haberde mecburi hamallığın engellenmesi, şamandıraların kaldırılması ve yeni hangarların inşa edilmesiyle limanın fiziki koşullarının iyileştirilebileceği değerlendirilmektedir. Haberin sonunda yazının adeta özeti yapılmakta, fazla aceleci davranıldığı ve tamamlanmamış tesislerin açıldığı belirtilmektedir (DTO, 23 Mart 1895, s.133-134, Les Quais de Constantinople). 21 Eylül 1895 tarihli haberden ise Cumartesi günü yayımlanan bir İrade ile, rıhtıma yanaşacak vapur ve gemilerin mallarının yükleme ve boşaltma işlemlerini yürütmek üzere Doquin Şirketi (*Société Doquin et Cie*)'ne yetki verildiği anlaşılmaktadır (DTO, 21 Eylül 1895, s.450, Faits et Notices).

Rıhtım inşası henüz tamamlanmadan (Müller-Wiener, 1998: 140) rıhtıma yanaşan ilk gemi *Messageries Maritimes*'e ait *Memphis* isimli vapur olmuş (DTO, 21 Eylül 1895, s.450, Faits et Notices) ve yedi yüz elli sekiz metrelik Galata rıhtımı 1895'te tamamlanmıştır (bkz. 1895 Huber Haritası). Rıhtım o zamanlar olağan olan dört bin-sekiz bin tonluk yedi gemiyi almaktadır (Müller-Wiener, 1998: 140).

³⁰ Şirket'in tarifelerdeki tavan fiyat uygulamasına atıfta bulunduğu görülmektedir.

Rıhtımların şartname ve sözleşme hükümlerine uygun olduğuna dair geçici kabul heyetinin raporuna istinaden rıhtımların ön kabulü Aralık 1895'te yapılmıştır. Rıhtım Şirketi'nce verilen pusulada inşaata refakat eden mühendislerin taltifi istenmiş³¹; Mişel Paşa ve eşi, M. Duparchy, M. Diricq taltif edilmiştir (Devran, 2009: 39).

1895 Huber Haritası'nda; yapımı 1875'te tamamlanan ve 1912'ye kadar hizmet veren Galata Köprüsü mevcuttur. Galata-Salıpazarı arasındaki bölgesinde kıyı alanlarının düzenlenmiş; ancak rıhtım tesislerinin inşa edilmemiş olduğu görülmektedir (Şekil 3.8).



Şekil 3.8 : 1895 Huber Haritası, Galata Rıhtımı.

3.9.2 Galata Rıhtımı'nın inşasından sonra

Daha önce Devran (2009: 40) tarafından dile getirilen ve II. Abdülhamid'in Türkçe'ye gösterdiği hassasiyet şeklinde yorumlanan bir konu, Şirket'in onaya sunduğu bir işaret bayrağı numunesiyle gündeme gelmiştir (Şekil 3.9). Vapurların rıhtıma yanaşacağı noktayı göstermesi için Osmanlı Rıhtım Şirketi isminin Fransızca karşılığı olan kelimelerin ilk üç harfinden teşkil edilen bir işaret bayrağının kullanılması hakkındaki Şirket başvurusunun bu uygulamanın İzmir Rıhtımı'nda ve Boğaziçi'nin riskli bölgelerinde kullanılması ve numunede Osmanlı'ya özgü ay ve yıldız sembollerinin olması nedeniyle kabul edildiği anlaşılmaktadır (BOA, Y.PRK.TNF., 4/47, 15 Z 1313/28 Mayıs 1896). Liman Riyâset-i Behiyyesi

³¹ Bkz. "BOA, Y.MTV., 132/215, 28 C 1313/16 Kasım 1895".

tarafından izin verilse de, II. Abdülhamid tarafından şirketin bir Osmanlı şirketi olması gerekçe gösterilerek bu işaret bayrağına, bayrakta *Osmanlı Rıhtım Şirketi* ibaresinin Fransızca yerine Türkçe olması kaydıyla izin verilmiştir (BOA, İ.HUS., 48/46, 19 M 1314/30 Haziran 1896).



Şekil 3.9 : İşaret bayrağı numunesi (BOA, Y.PRK.TNF., 4/47 15 Z 1313/28 Mayıs 1896).

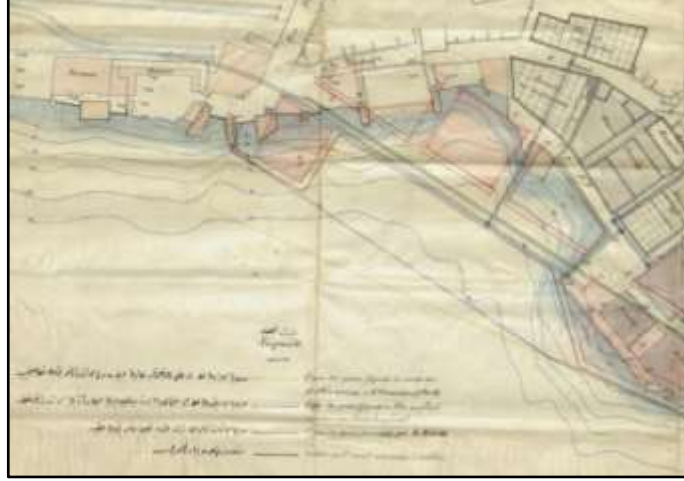
Cingria tarafından Galata rıhtımında kanalizasyon işleri için hazırlanan 1900 tarihli projeler hakkında 1904’de F. Granet tarafından Guérard’ın değerlendirmelerine yeniden başvurulmuştur (Hastaoglou-Martinidis, 2011: 93).

1910 yılında ise Galata yakasında rıhtım duvarlarının ve alanının yerine oturma sürecinde tahmin edilenden fazla alçalması yeni inşaatları gerektirmiştir. 1911 yılı boyunca rıhtım duvarının ön kısmının yaklaşık bir metre yükseltilmesiyle rıhtımların su yüzeyinin yaklaşık iki metre üzerinde olduğu ve yeni rıhtım duvarlarına bazı yerlerde kayıkların yanaşabilmesi için merdivenlerin eklendiği görülmektedir ve bu çalışmalar sırasında rıhtımı kaplayan ahşap kulübe ve kahvehaneler yıkılarak bu yerlerin biraz daha gerisinde binalar inşa edilmiştir. Galata Gümrük Binası, Çinili Rıhtım Han, Merkez Rıhtım Han, Sıhhiye Binası ve Liman Reisliği Binası inşa edilen binalardandır (Müller-Wiener, 1998: 141).

3.9.3 Eminönü Rıhtımı’nın inşası (1894-1900)

Eminönü rıhtım inşasına hazırlık aşamasında rıhtım planının tadil edilerek bir kısmının havuzlu olmasına dair Şirket talebinin Rüşumat Emaneti ve Nafia Nezareti’nden oluşan komisyonca incelenmesinin ardından bu teklifin rıhtımların

uzunluğunu 1/3 oranında arttıracak olmasına rağmen gümrük işlemlerini kolaylaştıracağı yönünde görüş bildirilmiştir. Umumi yol, antrepo ve mağaza inşaatının bundan etkileneceğine veya havuzlu bir limanın trafik açısından daha uygun bir çözüm olduğuna dair kurumlar arası görüş farklılıkların yaşandığı plan tadili konusunda sonuçta Şirket talebi kabul edilmiştir (Devran, 2009: 37).



Şekil 3.10 : Eminönü Rıhtımı'ndan Sirkeci Rıhtımı'na kadarki kısım için tadil planı (BOA, İ.TNF., 3/2, 10 Ca 1311/19 Aralık 1893).

1889 tarihli rıhtım projesinde rıhtım duvarı kırmızı çizgi ile belirtilmiştir. Şirket tarafından tadili istenen planın bulunduğu taslakta lejantta yukarıdan aşağıya doğru belirtilenler sırasıyla (Şekil 3.10).;

- Sözleşme eki haritada kırmızı ile gösterilen rıhtımların dışındaki hat (sarı renkte),
- Daha önce tasdik edilmiş hat (mor renkte),
- Şirket tarafından teklif olunan rıhtımların hattı (kırmızı renkte),
- İnşa edilecek piyâde kaldırımını (yeşil renkte) (Şekil 3.10 ve Şekil 3.11).



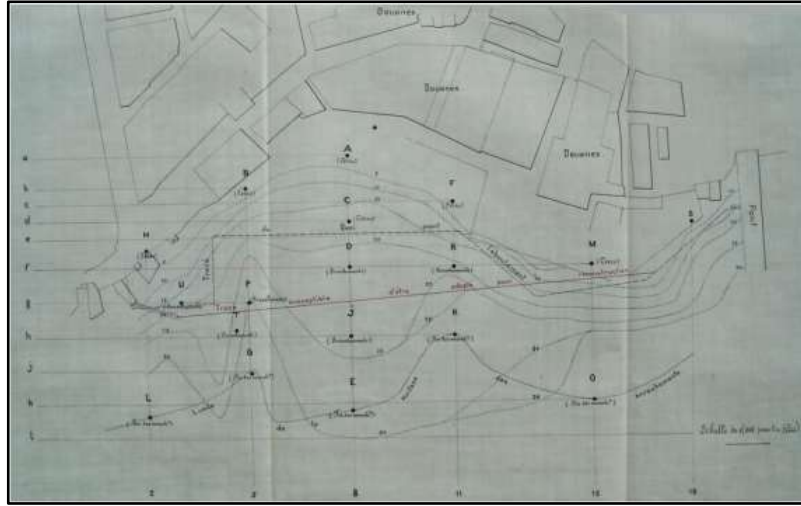
Şekil 3.11 : Eminönü Rıhtımı'ndan Sirkeci Rıhtımı'na kadarki kısmın tadil planında hangar, gümrük binası ve antrepolar (BOA, İ.TNF., 3/2, 10 Ca 1311/19 Aralık 1893).

İnşaat sürecine bakıldığında ise Galata yakasında çalışmaların genel olarak plana uygun olarak ilerlediği, Eminönü yakasında ek maliyetlerle karşılaştığı görülmektedir (Bilge, 1949: 10, Müller-Wiener, 1998: 140 ve Hastaoglou Martinidis, 2011: 91). 1 Mayıs 1894 yılında başlamış olan Eminönü rıhtım inşaatında 10 Temmuz 1896, 7 Ekim 1896 ve 22 Mayıs 1898 tarihlerinde rıhtım duvarları çökmüş (BOA, Y.A.Res., 100/40, 22 M 1317/2 Haziran 1899), 1898'deki çöküntü nedeniyle yeni sondajlar yapılmış ve altmış bin metreküplük ek dolgunun gerekli olduğu tespit edilmiştir (Müller-Wiener, 1998: 140). Çöküntüler, Şirket direktörü Félix Granet tarafından Marsilya limanı mühendislerinden ve genel müfettiş (*Ponts et Chaussées*) Adolphe-Marie-Nicolas Guérard'ın 1896-1900 yılları arasında görevlendirilmesini beraberinde getirmiştir. Avrupa ve Güney Amerika limanlarındaki çalışmalarıyla tanınan Guérard'ın (1841-1921) 1898 yılına³² kadar proje mühendisi veya danışman olarak çalıştığı bazı liman projeleri aşağıda belirtilmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2011: 92):

- Varna, Dedeğaç ve Selanik limanları (1873),
- Yafa Limanı (1879),
- Liepāja Limanı (1880),
- Tunis Limanı (1882),
- Lizbon Limanı (1885),
- Köstence Limanı (1891),
- Süveyş Limanı (1891),
- Selanik Limanı (1892),
- Burgas ve Varna limanları (1895),
- Montevideo Limanı (1895),
- Danube Limanı (1898).

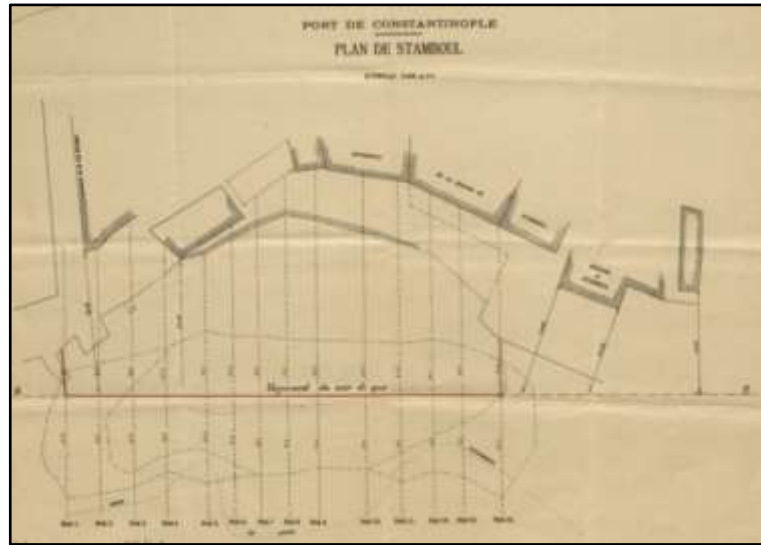
Guérard ve Alphonse Cingria tarafından hazırlanan yeni projede daha önce zigzag şeklinde olması düşünülen rıhtımın Sirkeci'den Galata Köprüsü ayağına kadar düz çizgi şeklinde inşa edilmesinde karar kılınmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2011: 92-93) (Şekil 3.12).

³² Guérard 1898'den sonra Santa Fe limanı (1903), Valparaiso limanı (1906), Buenos Aires limanı (1908), Rio de Janeiro-Pernambuco limanı (1910) gibi liman projelerinde görev almıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2011: 92).



Şekil 3.12 : Alphonse Cingria ve Adolphe Guérard tarafından Sirkeci Rıhtımı için hazırlanan plan, 1897 (Société de Constructions des Batignolles, 89 AQ 1709'dan aktaran: Hastaoglu-Martinidis, 2011: 93).³³

1899'da inşa süreci tamamlanmış ve Sirkeci vapur iskelesinden itibaren biten iki yüz sekiz metrelik kısmın sözleşme gereğince ön kabulünün yapılması için Şirket, Nafia Nezareti'ne başvurmuştur (BOA, Y.A.Res. 100/40, 25 M 1317/5 Haziran 1899).



Şekil 3.13 : Rıhtım duvarının kırmızı ile gösterildiği Eminönü Rıhtımı'nda geçici kabule dair çizim (BOA, Y.A.Res. 100/40, 22 M 1317/2 Haziran 1899).

Ticaret ve Nafia Nezareti Fen Müşaviri tarafından hazırlanan raporda Kasım 1898'den Mayıs 1899'a kadarki sürede 2, 6, 10 ve 13 nolu profillerin oturma miktarına ilişkin verilen bilgilerin ardından Şirket'in Galata cihetinde olduğu gibi Eminönü cihetinde de işi denetlediği ve Sirkeci iskelesinden 14 nolu profile kadar iki

³³ bkz. Port d'Istanbul, 89 AQ 1709 Dossier d'A. Guérard sur les travaux de réfection des quais. 1896-1900.

yüz sekiz metrelik rıhtım inşaatının tamamlanmış olarak değerlendirildiği belirtilmektedir (BOA, Y.A.Res. 100/40, 22 M 1317/2 Haziran 1899) (Şekil 3.13).

The Levant Herald and Eastern Express gazetesine göre inşaatın ilk kısmı Nafia Nezareti komisyonuna 26 Haziran 1899'da teslim edilmiş, törene şirket direktörü M. Granet, genel müfettiş Verlaque ve diğer yetkililer katılmıştır (LH, 26 Haziran 1899, s.300, *The Constantinople Quays*). Başkanlığını Nafia Müdürü Haydar Bey'in yaptığı komisyonun üyeleri Demiryolları Müdür Muavini Yusuf Razi Bey, Rıhtım Komiseri Miralay Halil Bey ve Latif Bey, Fen Müşaviri Serviç Efendi ve Turuk ve Maabir Müdür Muavini Arslan Efendi'den oluşmaktadır (BOA, Y.A.Res. 100/40, 25 M 1317/5 Haziran 1899).

İnşaatın ikinci kısmı Galata Rıhtımı inşasında edinilen tecrübeden dolayı daha kısa sürede inşa edilmiş (Bilge, 1949: 10), baş mühendisliğini Alphonse Cingria'nın yaptığı ve toplam uzunluğu üç yüz yetmiş metre olan Eminönü Rıhtımı'nın inşaatı 1900 yılında tamamlanmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2011: 92).

3.10 İki Köprü Arasında İnşa Edilmesi Düşünülen Rıhtımlar

Tersane-i Âmire'nin mevkii ve mavna, sandal ve salapuryaların³⁴ iki köprü arasındaki koylarda kışlaması gibi nedenler iki köprü arasındaki rıhtım inşaatı konusunda Şirket ile devlet arasındaki ihtilaflara sebep olmuştur. Bahriye Nezareti'nce oluşturulan komisyon Haliç'e bırakılacak taşların gemilerin manevra alanını daraltacağını ve iki köprü arasındaki rıhtım inşaatından vazgeçilmesinin ya da rıhtımların Galata tarafında on metre, İstanbul tarafında ise yirmi metre içeriden yapılmasının tersane açısından daha uygun olacağını belirtmiştir. Nafia Nezareti tarafından ilk önce kabul edilen bu tasarı Fen Müşavirliği mühendislerinden Galon'a hazırlatılan rapora istinaden Nafia Nezareti'nce daha sonra reddedilerek Mukavelename'de iki köprü arasında rıhtımların yapılmasında karar kılınmıştır (Devran, 2009: 14).

1890 İmtiyaz Mukavelenamesi doğrultusunda Şirket, rıhtımların planlarını hazırlamaya başlamış ve işin icrası için gerekli yerlerin kendisine teslim edilmesini Hükümet'ten talep etmiştir. Bu aşamadan itibaren Unkapanı Köprüsü'nün

³⁴ TDK Güncel Sözlük'te *salapurya* "Ticaret eşyası taşımakta kullanılan, on-on beş tonluk, üçgen biçiminde yelkeni olan ticaret gemisi" olarak ifade edilmektedir.

kaldırılması ve Karaköy Köprüsü mevkiinin değiştirilmesi konusundaki sözleşme maddesi üzerine yapılan müzakereler sonucunda köprülerin mevkiinde kalmasına ve idaresinin Tersane-i Âmire'ye ait olmasına karar verilerek Mukavelename'ye bu hüküm eklenmiştir (İmtiyaz Mukavelenamesi, Yirmi Dördüncü Madde). Şirket, bu rıhtımları inşa edebilmek için Haliç'teki Lloyd Şirketi'ne ait deponun, Şirket-i Hayriye Tamirat Fabrikası'nın, Şarap İskelesi'nin, Kalafat Yeri'nin kendisine tahsis edilmesi gerektiğini Nafia Nezaretine bildirmiştir (Bilge, 1949: 11).

Ayrıca iki köprü arasında rıhtımların inşa edilmesi durumunda gemilerin giriş-çıkışında sorunlar yaşanacağı ve yapacağı büyük masrafların kayda değer bir sonuca ulaşamayacağı düşüncesiyle Şirket, Mukavelename'nin bu kısımlarını tadil ettirme çabasındadır. 1897'de ise Ticaret ve Nafia Nezareti, iki köprü arasında rıhtımların inşa edilmesinden vazgeçtiğini belirten bir bildiri yayımlamıştır (Bilge, 1949: 11-12).

Daha sonraki tarihlerde bu rıhtımları düzenlemeye yönelik birkaç girişim daha görülmektedir. 1902'de Haliç'te iki köprü arasında teftiş yapmak, izinsiz yapıları ve rıhtımları yıkmak üzere Tapu Kadastro İdaresi'nden ve Şehremaneti'nden dört kişilik bir heyet görevlendirilmiştir. Birkaç ay sonra, Ticaret ve Nafia Nezareti'nin baş mühendisi M. Leclercq'in ve Alexandre Vallauray'nin de dâhil olduğu bir komisyon tasarlanan işin maliyetini çıkarsa da herhangi bir gelişme görülmemiştir (Çelik, 1998: 65).

3.11 Galata ve Eminönü Rıhtımlarında İnşa Edilen Binalar



Şekil 3.14 : 1902'de *Hennebique* sisteminde inşa edilen Mesadet Han (Le Béton Armé, 1913b: 65).

François Hennebique (1842-1921) tarafından sistematize edilen betonarme sistem mimar Eduardo Vuccinos tarafından İstanbul'da 1902'de Mesadet Han'da uygulanmıştır ve bu binanın Türkiye'de bu sistemde inşa edilecek diğer binalara öncülük ettiği söylenebilir (Le Béton Armé, 1913b: 66) (Şekil 3.14).

Zamanla dünya genelinde bir ağa sahip olan *Bureau Technique de François Hennebique*, temsilcilikleriyle birlikte 1902'ye kadar yedi binin üzerinde proje gerçekleştirmiştir. Büro'nun Doğu Akdeniz bölgesinde İstanbul, İzmir, Selanik ve Kahire'de temsilcilikleri bulunmaktadır (Hastaoglou-Martinidis, 2011: 95).

Yeni rıhtım üzerinde orijinal tasarıda öngörülmüş depo binalarının inşası için Rıhtım Şirketi tarafından 1905'te sunulan planlar hükümet ve Şirket arasındaki ihtilafı da beraberinde getirecektir (Bilge, 1949: 33). 1879 ve 1890'da imzalanan sözleşmelerin hükümlerine göre kâgir inşa edilecek Gümrük Binası'nın yeni karara göre betonarme sistemde inşa edilecek olması ve bu değişiklikten doğacak maliyetin belirlenmesi için komisyon kurulmasına dair tespit edilen bir belge Osmanlı betonarme tarihi için de önemli olan bir noktaya işaret etmektedir. Belgede komisyon üyeleri olarak İstanbul Kaymakamı'nın, Mimar Vallaury'nin ve Mimar Kemal'in³⁵ isimleri bulunmaktadır ve Karaköy ve Eminönü Gümrük Binaları ile antrepoların betonarme yapım sisteminde inşa edilmesi komisyonca onaylanmıştır (Uzun, 2008: 76-79).

Bilge (1949: 34-36), İmtiyaz Şartnamesi'nin beşinci maddesi gereğince taş ya da tuğladan yapılması öngörülen binaların betonarme olarak yapılmasına yönelik birçok müzakere yapıldığını, Şirket'in güvence vermesi üzerinde binaların betonarme olarak inşa edilmesinin kabul edildiğini belirtmektedir. 1907 yılında Hasan Fehmi Paşa ile Şirket arasında yapılan ve Fransızca ve Osmanlıca olarak iki kopyası bulunan yazışmanın *Le Bétonarme* başlığını taşıyan bölümü yapım sisteminin betonarme olacağı kararından, Fransa, Almanya, Belçika normlarına uygun betonarme inşaat ölçülerinden ve betonarme sistemlerin ekonomik uygunluğundan bahsetmektedir (Uzun, 2008: 81).

BOA belgeleri ile tespit edilen erken betonarme binalardan biri, Karaköy'deki Rıhtım Gümrük Binası yanındaki ve Karaköy'den Tophane ve Salıpazarı'na uzanan

³⁵ Uzun'a göre (2010: 76) belgede yer alan Kemal imzası, 1900'de İstanbul'a dönen Kemalettin Bey'in Evkaf Dairesi Mimarı olmadan önce 1906 yılında resmi bir sıfatla komisyonda görevde olabileceğini düşündürmektedir.

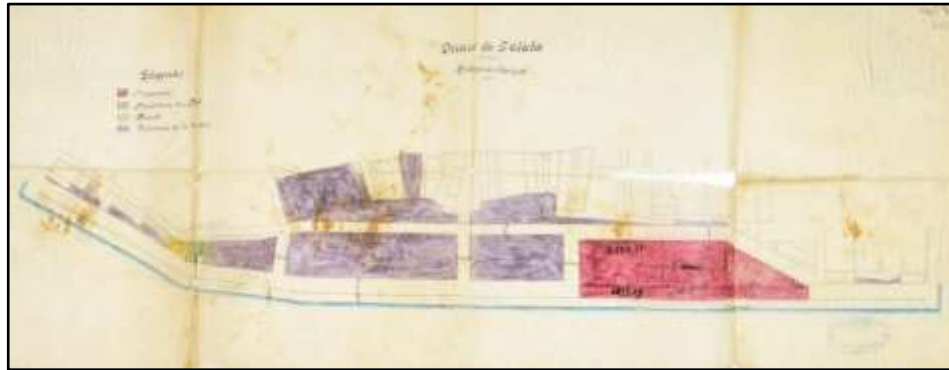
cadde üzerindeki depo ve acentelerin bulunduğu iki katlı yapı grubudur (Uzun, 2008: 88) (Şekil 3.15).



Şekil 3.15 : Galata Gümrük Binası fotoğrafı (Url-2).

Galata'daki Çinili Rıhtım Han ve Merkez Rıhtım Han; Eminönü'ndeki Gümrük Binası (Hastaoglou-Martinidis, 2011: 94) ve Halı ve Manifatura Antreposu da bu sistemde inşa edilmiştir (Uzun, 2008: 96).

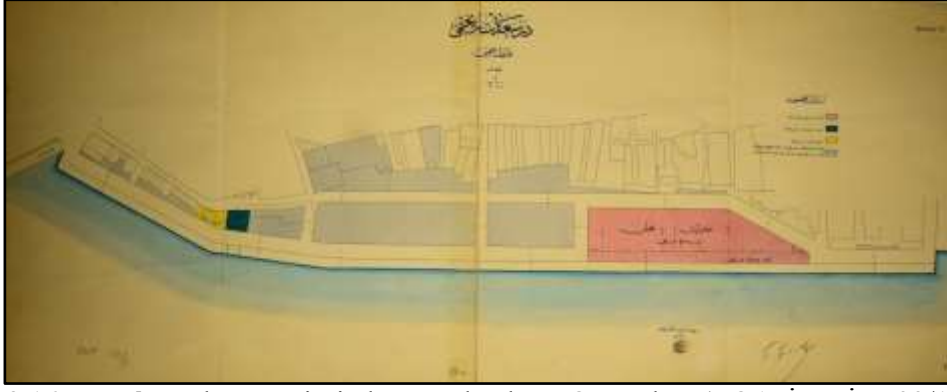
3.11.1 Galata rıhtım binaları



Şekil 3.16A : Galata rıhtım projesinde arsa dağılımı, Fransızca (BOA, PLK.p, 5627).

Tarihsiz “BOA, PLK.p, 5627” ve 1905 tarihli “BOA, İ.DUİT., 33/1, 29 R 1323/3 Temmuz 1905” belgelerinde 1/1000 ölçekli haritaların lejantlarında üstten alta doğru (pembe, yeşil, sarı ve mavi renklerde) belirtilenler aşağıdaki gibidir (Şekil 3.16 ve Şekil 3.17):

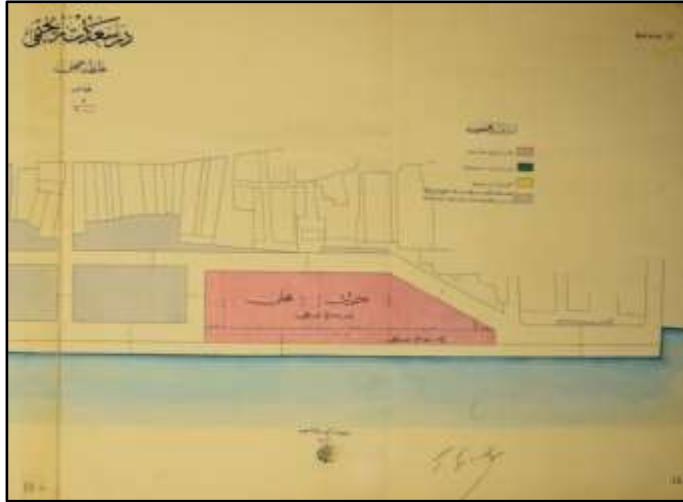
- Galata Gümrük Binası'na ait arsa,
- Liman Dairesi'ne ait arsa,
- Sıhhiye'ye ait arsa,
- Sözleşmenin yirmi altıncı maddesi gereğince Şirket'e ait olan arsalar.



Şekil 3.16B : Galata rıhtım projesinde arsa dağılımı, Osmanlıca (BOA, İ.DUİT., 33/1, 29 R 1323/3 Temmuz 1905).

3.11.1.1 Galata Gümrük Binası (Eski Paket Postanesi)

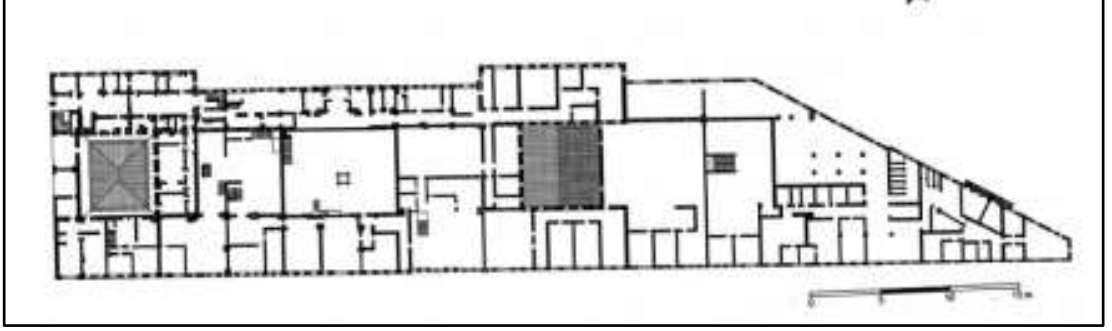
Cumhuriyet'in ilânından sonra da gümrük işlevini sürdüren Galata Gümrük Binası, Haydarpaşa Limanı'nın inşası sonrasında bir süre paket postanesi olarak, daha sonra Denizcilik İşletmeleri mülkiyetinde idari bürolar olarak kullanılmıştır (Yergün ve Çelebioğlu, 2014: 5). Rıhtım projesi kapsamında inşa edilen bu binanın BOA'da tespit edilen krokisi aşağıda verilmiştir (Şekil 3.17).



Şekil 3.17 : Galata Gümrük binası krokisi (BOA, İ.DUİT., 33/1, 29 R 1323/3 Temmuz 1905).

Yaklaşık 35 metre x 185 metre ölçülerindeki Gümrük Binası'nın yaklaşık 35 metre x 110 metre ölçülerindeki ve simetrik bir düzenlemeye sahip kitlesi plan ve cephe kurgusuyla binanın esas bölümünü oluşturmaktadır (Şekil 3.18). Bu bölümün ortasında yer alan, rıhtım ve cadde ile bağlantıyı sağlayan yaklaşık 15 metre x 30 metre ölçülerindeki mekanın üzeri çelik konstrüksiyon beşik tonoz ile örtülüdür ve çatının üzerindeki çatı feneri mekanı aydınlatmaktadır (Şekil 3.19). Yaklaşık 75

metre uzunluğundaki dik üçgen formundaki kitle (Yergün, 2002: 277-278) arazi formuna uygun olarak açılı birleşmektedir.



Şekil 3.18 : Galata Gümrük Binası planı (II Nolu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu arşivinden aktaran: Aktemur, 2012: 4).



Şekil 3.19 : Galata Gümrük Binası içi (Alman Arkeoloji Enstitüsü arşivinden aktaran: Müller-Wiener, 1998).



Şekil 3.20 : Galata Gümrük Binası (aktaran: Aktemur, 2012).

Beş adet alınlığın bulunduğu cephede alınlıklara rastlayan pencere modülasyonunun farklılaştığı görülmektedir. Galata Gümrük Binası; *Neoklasik*, *Barok* ve *Art Nouveau* üsluplarından örnekler taşıyan eklektik bir yapı olarak değerlendirilmektedir. Saçakların ve plaster'ların *Neoklasik*, pencere üzerindeki dairesel alınlıkların *Barok*, cephedeki bitkisel desenlerin *Art Nouveau* üsluplarını yansıttığı düşünülmektedir (Şekil 3.20).

Yapının betonarmenin basit bir tekniği olan ferbeton yapım tekniğinde inşa edilmiş olduğu tespit edilmiştir. Çelik putrel ve beton birleşimiyle oluşturulan ana düşey ve yatay taşıyıcıların yanı sıra ferbeton yapım tekniğinde tali kirişler de kullanılmıştır (Yergün: 2002: 278).

3.11.1.2 Çinili Rıhtım Han ve Merkez Rıhtım Han

1907 yılında Osmanlı Bankası, Londra'dan iş adamı Rothschild'in desteğiyle Rıhtım Şirketi'nin yönetimini üstlenerek işe devam etmiş (Yergün, 2002: 287) ve Rıhtım Şirketi'nin mülkiyetindeki Çinili Rıhtım Han 1910-1911 yıllarında, Merkez Rıhtım Han 1912-1914 yıllarında İmtiyaz Mukavelenamesi'nin yirmi altıncı maddesi gereğince inşa edilmiştir (Bilge, 1949: 37-41). Acente ve büro olarak kullanılmak üzere inşa edilen Çinili Rıhtım Han ve Merkez Rıhtım Han, bu yönleriyle Osmanlı ticari yaşamı için de bir yenilik taşımaktadır (Yergün ve Çelebioğlu, 2014: 10) (Şekil 3.21).



Şekil 3.21 : Merkez Rıhtım Han ve Çinili Rıhtım Han (Bilgili, 2016).

İstanbul'un işgal altında olduğu yıllarda (1918-1923) Çinili Rıhtım Han ve Merkez Rıhtım Han bir süre karargâh ve karakol olarak hizmet vermiştir (Ar, 2006: 65).

Merkez Rıhtım Han'da İngiliz ordusunun soğutma depolarının yer aldığı 13 Temmuz 1919 tarihli *The Orient News*'te yayımlanan bir haberden anlaşılmaktadır, bu haber

Avustralya'dan gelmiş donmuş tavşanların Merkez Rıhtım Han'ın birinci katındaki ordu soğutma depolarından satışa sunulduğunu bildirmektedir (Ar, 2006: 65).

20 Kasım 1920 tarihli İleri gazetesindeki bir veteriner ilacı ilanı ilacın satıldığı adresi Çinili Rıhtım Han'ın üçüncü katında, yedi-sekiz numaralardaki *Kitonin* fabrikasının Türkiye Rejisi olarak belirtmektedir (İvrendi, Akbal ve Canitez, 2005: 248).

1923'te yayımlanan “Dersaadet/İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda Kayıtlı Olan Banker, Tüccar ve Komisyoncuların İsimleri” adlı kitap ticari iş kolları ve İstanbul Ticaret Odası'nın o günkü yapısı hakkında fikir vermesi nedeniyle incelenmiştir. Kitaptaki listeye göre Çinili Rıhtım Han ve Merkez Rıhtım Han'da işyeri olan tüccar ve şirketlerin isimleri aşağıdaki çizelgelerde belirtilmiştir³⁶ (Çizelge 3.3, Çizelge 3.4 ve Çizelge 3.5).

Çizelge 3.3 : Çinili Rıhtım Han ve Merkez Rıhtım Han'da işyeri olan tüccarlar.

İsim ³⁷	Yer	İş Kolu	Sınıf
Apollo Otoşoham	Galata, Çinili Rıhtım Han, 6	Komisyon	Üçüncü Sınıf Tüccar
Çelbidi Stavro	Galata, Çinili Rıhtım Han	Acente	Dördüncü Sınıf Tüccar
Kazaz ve Ortakları	Galata, Çinili Rıhtım Han, kat 4	Acente	Üçüncü Sınıf Tüccar
Papo Yuvano J. M. V. Zakas	Galata, Çinili Rıhtım Han altında, 20	Vapur acentesi	Dördüncü Sınıf Tüccar
Papadopulo Vasil ve Yanni	Galata, Çinili Rıhtım Han, 2. kat, 3	Kömürcü	Dördüncü Sınıf Tüccar
Damadyan Viçen	Galata, Merkez Rıhtım Han, 18	Komisyon	Üçüncü Sınıf Tüccar
Hacı Ahmet Alizade Süleyman Sırrı	Galata, Merkez Rıhtım Han, 7-16	Maden kömürü	Üçüncü Sınıf Tüccar
Hampılart Viktor	Galata, Merkez Rıhtım Han	Acente	Üçüncü Sınıf Tüccar
İpsomiyadi Spiro	Galata, Merkez Rıhtım Hanı'nda, 17	Komisyon	Üçüncü Sınıf Tüccar

³⁶ Bkz. “Dersaadet/İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda Kayıtlı Olan Banker, Tüccar ve Komisyoncuların İsimleri (1923)”, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2008, Osmanlıca'dan çeviren ve sadeleştiren: Prof. Dr. Zekeriya Kurşun.

³⁷ İsimler alfabetik olarak verilmiştir.

Çizelge 3.4 : Merkez Rıhtım Han'da işyeri olan şirketler.

İsim	Yer	Sınıf
Balya Kara Aydın Maden Şirketi	Merkez Rıhtım Han	İkinci Sınıf Tüccar
Kostantinopol Kavavlinig Şirketi	Merkez Rıhtım Han	Üçüncü Sınıf Tüccar

Çizelge 3.5 : Sınıfları belirlenememiş, Merkez Rıhtım Han'da işyeri olan şirketler.

İsim	Yer	Tip
Standart Oil Company- Gazyağı Şirketi	Galata, Merkez Rıhtım Han, kat 4	Gazyağı ve benzin
Tağaris Timop	Galata, Merkez Rıhtım Hanı'nda, 16-17	Ticaret

Gazete haberleri ve bu hanlarda büroları olan şirketlerin listeleri aracılığıyla Çinili Rıhtım Han ve Merkez Rıhtım Han'ın farklı meslek gruplarının bürolarına ev sahipliği yaptığı ve büroların çoğunlukla gayrimüslim tüccarlarca işletildiği görülmektedir.

Rıhtımların devlet tarafından satın alınmasının ardından, İstanbul Liman İşleri İnhisarı'nın kullanımına geçen yapılardan (Yergün, 2002: 287) Çinili Rıhtım Han günümüzde Gümrükler Genel Müdürlük Binası olarak, Merkez Rıhtım Han ise Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlük Binası olarak kullanılmaktadır.

Hanların mimari özelliklerine ve yapım tekniklerine bakıldığında aşağıdaki değerlendirmeler yapılmıştır (Şekil 3.22).



Şekil 3.22 : Merkez Rıhtım Han ve Çinili Rıhtım Han (Bilgili, 2016).

Çinili Rıhtım Han:

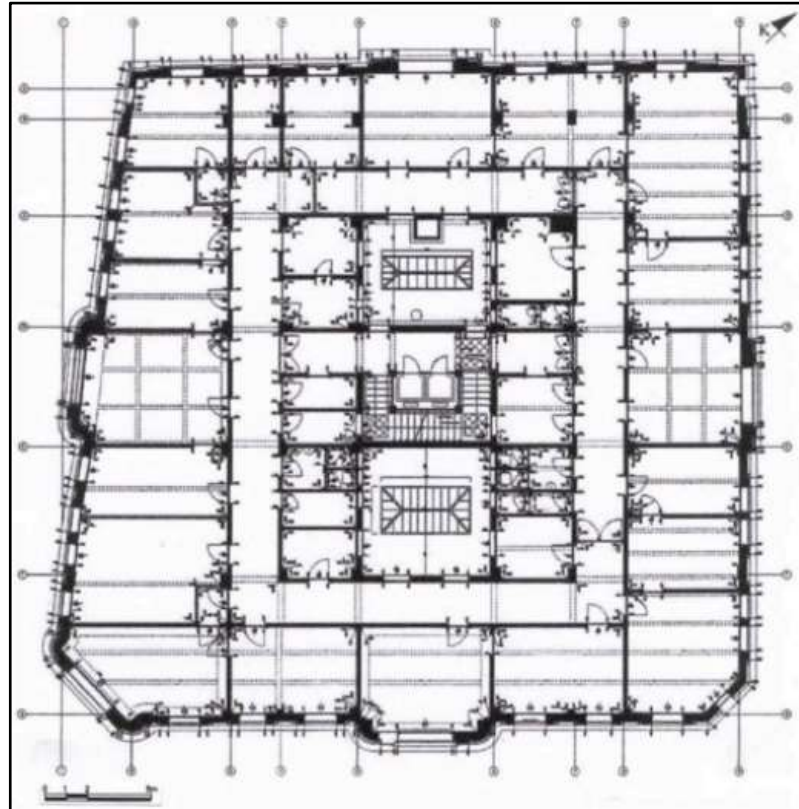
Asimetrik bir iç yerleşim, simetrik bir cephe düzenine sahip binada *Neoklasik* ve *Art Nouveau* etkileri görülmektedir.

Ferbeton yapım tekniğinde inşa edilmiştir. Kolon-kiriş düzenine dayalı yapım sisteminde kolon-kiriş ilişkisi üçgen guseler ile kurularak ve kolondan kolona basık kemerler yapılarak güçlendirilmiştir (Uzun, 2008: 87).

Merkez Rıhtım Han:

Yaklaşık 30 metre x 30 metre ölçülerindedir. Düşey sirkülasyon asansör ile ve U şeklindeki tek kollu merdiven ile sağlanmaktadır (Şekil 3.23). Cephede *Neoklasik* ve *Art Nouveau* etkileri görülmektedir (Şekil 3.22).

Merkez Rıhtım Han'ın Çinili Rıhtım Han ve Galata Gümrük Binası'nda olduğu gibi ferbeton yapım tekniğinde inşa edildiği; çelik putrel ve beton birleşimiyle oluşturulan ana düşey ve yatay taşıyıcıların yanı sıra ferbeton yapım tekniğinde tali kirişlerin de kullanıldığı tespit edilmiştir. Bölücü duvarlarındaki malzeme tuğladır (Yergün: 2002: 287-288).



Şekil 3.23 : 2. kat planı, YTÜ Restorasyon bölümünce hazırlanmıştır (aktaran: Yergün ve Çelebioğlu, 2014: 10).

3.11.1.3 Sıhhiye Binası ve Liman İdaresi

Hükümet mülkiyetindeki Sıhhiye Binası (1) ve Liman İdaresi (2) için planlar I. Dünya Savaşı'ndan önce hazırlanmış, ancak binaların inşasına mütarekeden sonra başlanmış ve binaların kabulleri 1926'da yapılmıştır (Bilge, 1949: 37) (Şekil 3.24).



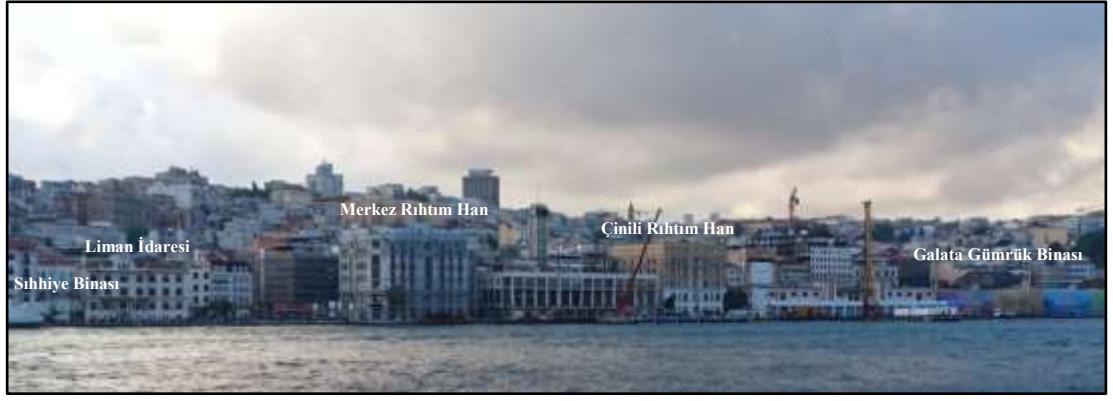
Şekil 3.24 : Galata rıhtım projesinde Sıhhiye Binası ve Liman İdaresi'ne ait arsalar (BOA, İ.DUİT., 33/1, 29 R 1323/3 Temmuz 1905).

1927 Pervititch Haritası'nda Galata Gümrük Binası (1), Çinili Rıhtım Han (2), Merkez Rıhtım Han (3), Liman İdaresi (4) ve Sıhhiye Binası (5) görülebilmektedir (Şekil 3.25).



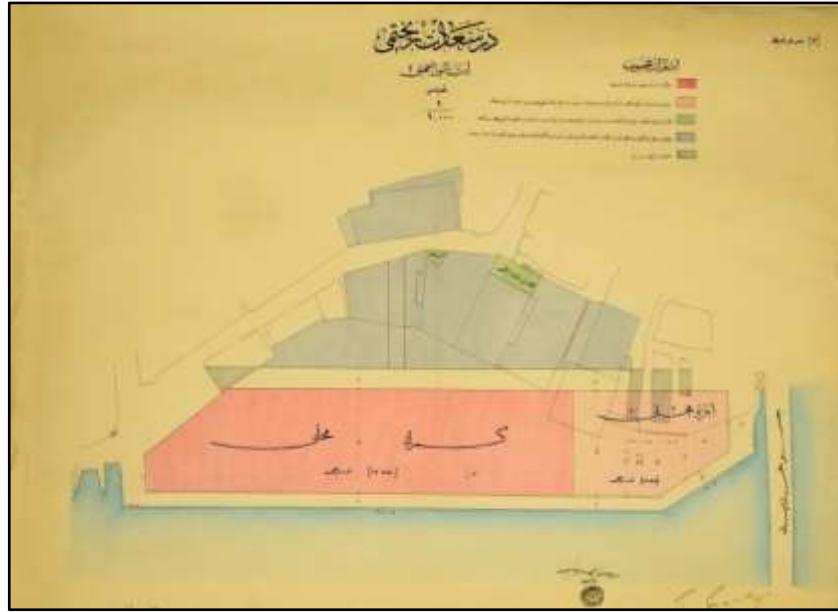
Şekil 3.25 : 1927 Pervititch Haritası'nda Galata rıhtım binaları.

Galata rıhtım projesi kapsamında inşa edilen Sıhhiye Binası, Liman İdaresi, Merkez Rıhtım Han, Çinili Rıhtım Han, Galata Gümrük Binası'nın bir arada görüldüğü 2016 yılına ait bir fotoğraf aşağıda yer almaktadır (Şekil 3.26).



Şekil 3.26 : Galata rıhtım binaları (Bilgili, 2016).

3.11.2 Eminönü rıhtım binaları



Şekil 3.27 : Eminönü Gümrük Binası ve Antreposu için Rıhtım Şirketi'nin kullanacağı arazi (BOA, İ.DUİT., 33/1, 29 R 1323/3 Temmuz 1905).

Eminönü kıyısında Şirket'in kullanacağı arazinin ve Şirket tarafından inşa edilecek Eminönü Gümrük Binası ve Antreposu'nun yer aldığı 1/1000 ölçekli haritada lejantta üstten alta doğru belirtilenler aşağıdaki gibidir (Şekil 3.27):

- Eminönü Gümrük Binası'na ait arsa,
- İleride lüzum görülmesi hâlinde Şirket tarafından ihtiyaç nispetinde genişletilecek antrepoya ait arsa (antrepoların genişletilmesinin sözleşme hükümlerine dayandığı belirtilerek),
- Hidayet Camii ile Selim Efendi Mescidi binalarına ve meydanlarına ait olup Şirket tarafından kesinlikle dokunulmayacak olan mahaller,
- Sözleşmenin yirmi altıncı maddesi gereğince Şirket'e ait olan arsalar,

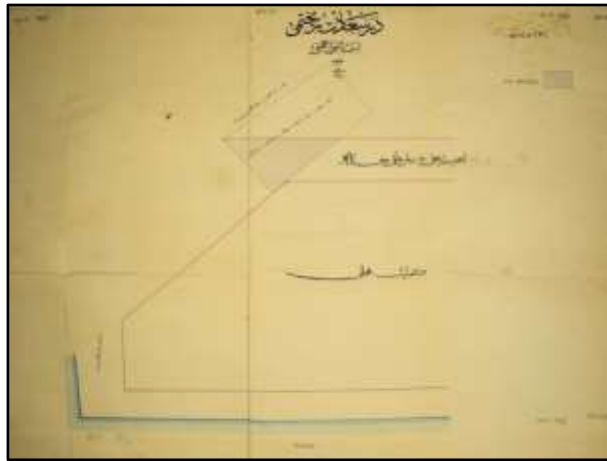
- İstimlak edilecek binalar.

3.11.2.1 Eminönü Gümrük Binası ve Antreposu

BOA'da tespit edilen Eminönü Gümrük Binası ve Antreposu planları aşağıda yer almaktadır. Gümrük Binası ve Antreposu'nun konumunun Galata Köprüsü ile de ilişkili olduğu söylenebilir (Şekil 3.28 ve Şekil 3.29).



Şekil 3.28 : Eminönü Gümrük Antreposu çizimi ve istimlak edilecek binalar (BOA, İ.DUİT., 33/1, 29 R 1323/3 Temmuz 1905).



Şekil 3.29 : Eminönü Gümrük Binası çizimi ve istimlak edilecek bina (BOA, İ.DUİT., 33/1, 29 R 1323/3 Temmuz 1905).

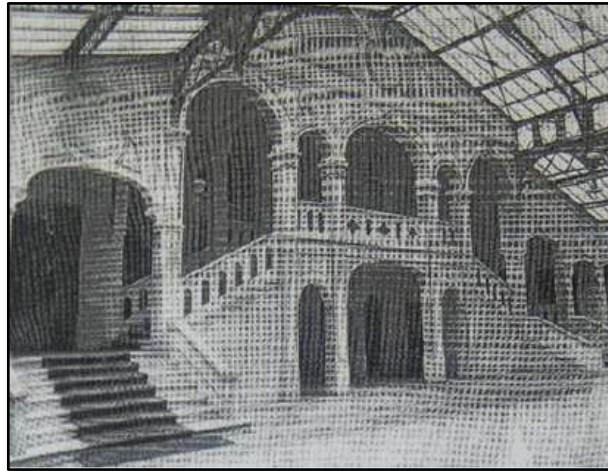
Simetrik bir cepheye sahip binanın girişinde üçlü bir düzenleme söz konusudur. Ortadaki giriş bölümünde kemerli bir kapı yer almakta, cephenin diğer uçlarındaki kapılar bir üst katında aynı akstaki üçgen alınlıklarla vurgulanmaktadır. Cephedeki

plasterlar'ın yüzeydeki etkisi ve üçgen alınlıkların varlığı nedeniyle binanın Neoklasik üsluptan etkiler taşıdığı söylenebilir (Şekil 3.30).

Binanın Rüsumat Salnamesi'nde yer alan fotoğrafına göre simetrik düzen bina içinde de sürmektedir (Şekil 3.31).



Şekil 3.30 : Eminönü Gümrük Binası (Alman Arkeoloji Enstitüsü arşivinden aktaran: Müller-Wiener, 1998).



Şekil 3.31 : Eminönü Gümrük Binası içi (1330/1914-1915 Rüsumat Salnamesi'nden aktaran: Kaya, 2010: 77).

Le Béton Armé'nin Nisan 1913 tarihli bir sayısındaki (bkz. nr. 179) *Le Béton Armé En Turquie – Les nouvelles Douanes de Salonique* başlıklı yazıya göre, Selanik Gümrük Binası'nın sorumlu mimarı Türk hükümeti adına Alexandre Vallaury'dir.³⁸

³⁸ Hastaoglou-Martinidis (2011) ve Kula Say (2014) tarafından hazırlanan çalışmalarda bu kapsamda Selanik Gümrük Binası ve Eminönü Gümrük Binası'nın cepheleri karşılaştırılmaktadır.

Alexandre Vallaury'nin 1906-1909 yıllarında dönemin Maliye Bakanı Cavid Bey tarafından Eminönü Gümrük Binası'nın bir replikasının Selanik'te yapılması için çağrıldığı, Paris Yirminci Yüzyıl Mimarlık Arşivi'nde³⁹ (CAA) *Hennebique* firması fonlarında ulaşılabilen Eminönü Gümrük Binası projesinde Saboreuax'nun imzasının bulunduğu, ancak Eminönü Gümrük Binası'nın Saboreaux imzalı projelerde yer alan cephe düzenine göre inşa edilmediği ve Eminönü Gümrük Binası'nın Selanik Gümrük Binası cephesine benzediği; bu verilerden hareketle de Eminönü Gümrük Binası'nın mimarının Alexandre Vallaury olduğunun ileri sürülebileceği ve binanın mühendisinin Saboreaux olduğu ifade edilmektedir (Hastaoglu-Martinidis, 2011: 94 ve Kula Say, 2014: 278).

1950'li yıllarda Eminönü meydan düzenlemesi kapsamında yıkılan⁴⁰ yapılar arasında Eminönü Gümrük Binası da bulunmaktadır (Kula Say, 2014: 277) (Şekil 3.30).

3.11.2.2 Halı ve Manifatura Antreposu



Şekil 3.32 : İstanbul Ticaret Odası'na ait bir fotoğraf (Bilgili, 2016).

1870'lerde Eminönü Rıhtımı'nda Rüsumat Dairesi'nin yanında inşa edilen antrepolardan bir kısmı daha sonra yerlerine yenilerinin yapılması için yıkılmıştır. Bu antrepolardan biri 1910'larda Reşadiye Caddesi açılırken yarısından kesilmiştir ve bugün İstanbul Ticaret Odası'nın bir parçasıdır (Erkal, 2010: 35).

1914 yılında savaş nedeniyle rıhtım projesi kesintiye uğramış, antrepo projelerinden hiçbirisi henüz gerçekleştirilmemiştir. 1925-1929 döneminde üç adet altı katlı antrepo

³⁹ bkz. CNAM/SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle, BAH fonu (Hastaoglu-Martinidis, 2011: 94).

⁴⁰ Ayrıca bkz. 19 Ekim 1956 tarihli Cumhuriyet gazetesi, "Paket Postanesi de yıktırılacak" başlıklı haber (Kula Say, 2014a: 277).

binasından biri temeli atıldığı halde tamamlanmamıştır, diğer iki bina ise erken betonarme örneklerinden olan ve günümüzde İstanbul Ticaret Odası'nın merkezidir (Erkal, 2010: 43), yani günümüzdeki İstanbul Ticaret Odası eski Halı ve Manifatura Antreposu'dur (Uzun, 2008: 95) (Şekil 3.32).

3.12 Galata ve Eminönü Rıhtımlarının Devletleştirilmesi

Osmanlı Hükümeti'nin 1914'te I. Dünya Savaşı'na girmesiyle başlayan, 1923'te Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla devam eden ve 1934'te Rıhtım Şirketi'nin devlet tarafından satın alınmasıyla sonlanan süreç bu bölümde ele alınacaktır. Mütarekeden sonra eşya stokunun artması ve antrepo sorunu, iki köprü arası rıhtım inşaatının yeniden gündeme gelmesi, Şirket ve Hükümet arasında yaşanan ihtilaflar ve Şirket'in Lozan Antlaşması'na dayanarak 1930-1931 döneminde hak talep etmesi gibi konular bu bölümde ele alınan konulardır. Bu süreç; I. Dünya Savaşı'ndan Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna kadar geçen süreci esas alan 1914-1923 Dönemi, Cumhuriyet'in ilanından Şirket'in satın alınmaya karar verildiği süreci esas alan 1923-1933 Dönemi ve Şirket'in devletleştirilme sürecini esas alan 1933-1935 Dönemi olarak üç bölümde incelenmiştir.

3.12.1 1914-1923 dönemi

Limanın güncel durumunun tespit edilmesi amacıyla kurulan komisyonun Hükümet'e I. Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru sunduğu *Derseadet Limanı Ahvâl-i Hazırasını Tedkika Memur Komisyon Raporu*'nda⁴¹ bahsedilen konular ise limanın ticaret hacminin artması nedeniyle rıhtımların uzunluklarının yetersiz kaldığı üzerinedir. Raporda 1897 yılında süresi belirsiz bir tarihe ertelenen iki köprü arasında rıhtımların inşa edilmesi kararının yeniden gündeme alınmasının, Eminönü Rıhtımı'nın Sarayburnu Parkı duvarına kadar uzatılmasının ve Rıhtım Şirketi'nin antrepo inşa etmesinin gerekli olduğu ifade edilmektedir, ancak I. Dünya Savaşı bu hususların gerçekleştirilmesine fırsat vermemiştir (Devran, 2009: 67).

Rıhtım Şirketi'nin savaş koşullarını gerekçe göstererek tarifelerin yeniden düzenlenmesi konusundaki başvurusu üzerine 1919 tarihli İrade ile tarifelerin geçici

⁴¹ M. Seyfettin Özege tarafından hazırlanan ve 1971'de yayımlanan Eski Harflerle Basılmış Türkçe Eserler Kataloğu adlı kitapta adı geçen bu raporun 1330 (1914) tarihli olduğu belirtilmekte ve raporun yayınevi bilgisi olarak İstanbul Matbaa-i Amire adı geçmektedir.

bir zamma tabi tutulması kararlaştırılmıştır. Bu zam 1920 ve 1921 yıllarında teyit edilerek yeni tarifelerin on yıl süreyle yürürlükte kalmasına Şirket'in Mukavele ile yapmayı taahhüt ettiği antrepoları yapması kaydıyla karar verilmiştir (Bilge, 1949: 43).

1914 yılından önce İstanbul piyasasının vaziyeti nedeniyle liman büyük stokları alacak şekilde tanzim edilmemiştir ve Şirket'e yer gösterilmemiş olması nedeniyle de antrepoların inşasına başlanamamıştır. I. Dünya Savaşı nedeniyle, İmtiyaz Mukavelenamesi'nin on üçüncü maddesi gereğince rıhtımlar ve tesisatı ordunun ihtiyaçları için kullanılmıştır (Bilge, 1949: 42-44).

3.12.2 1923-1933 dönemi

1920'lerde ekonomiyi Türkleştirme çabası görülse de bu girişimler Türkiye ekonomisindeki yabancı unsurları tasfiye etme amacını taşımamıştır. Girişimlerin amacı sermaye birikiminin çok sınırlı olduğu Türkiye ekonomisinde yabancı unsurlardan daha çok yararlanarak gayrimüslimlerin etkinliklerini Müslüman-Türk lehine azaltmak şekline dönüşmüştür. 17 Şubat 1923 İzmir İktisat Kongresi'nin bir sonucu olarak iktisadi hayatta Türk-Müslüman unsurun ön plana çıkarılması gerektiği yönünde bir yaklaşım benimsenmiş ve bu durum 1923 sonrasının iktisat politikalarına yansımıştır (Özer, 2014: 352-353).

1923'ten itibaren devlet inhisarında olan birçok ekonomik faaliyet dönemin genel atmosferi gereği imtiyazlı özel veya yabancı şirketlere verilmiştir. İstanbul, İzmir, Trabzon ve Mersin limanlarının işletilmesi 1925'te devlet inhisarına⁴² ve daha sonra yeni kurulan anonim şirketlere geçmiştir (Boratav, 2006: 48).

İstanbul'da liman hizmetleri Cumhuriyet dönemine kadar yabancı şirketler tarafından yürütülmektedir (Koraltürk, 2007: 62). 1924'te yerli sermaye ile Bahr-i Muamelat T.A.Ş., 1925'te bu şirkete rakip olarak yine yerli sermaye ile İstanbul Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye A.Ş. kurulmuştur (Koraltürk, 2007: 28). 1925'te bu iki şirketin ve Türkiye İş Bankası, Sanayi ve Maadin Bankası (tek devlet bankası) ve Seyri Sefain İdaresi'nin (Devlet Deniz Yolları) iştirakiyle İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi kurulmuştur (Koraltürk, 2007: 203). Limanda yükleme,

⁴² TDK Güncel Sözlük'te *inhisar* kelimesi "Tek başına sahip olma, tekel" olarak ifade edilmektedir.

boşaltma, dalgıçlık yapma ve gemi kurtarma İnhisar'ın görevleri arasındadır (Yalçın, 2009: 66).

1926'lardan itibaren antrepo ihtiyacı ve limanın fiziki koşulları hakkındaki gazete haberlerine rastlanmaktadır. Örneğin 3 Mayıs 1926 tarihli Cumhuriyet gazetesindeki *Arslan Şilebi de Antrepo Yapıldı* başlıklı haber, Sarayburnu önündeki Arslan Şilebi'nin antrepo hâline getirilerek buraya eşya yüklendiğini ve eşyanın düzgün muhafaza edilebilmesi için gerekli tertibatın yapıldığını bildirmektedir (Yalçın, 2009: 84).

Ayrıca Kuruçeşme, Kabataş, Galata ve Ayvansaray antrepolarında da koşulların yeterli düzeyde olmaması sorunun çözülmesindeki engellerden biridir. Lozan Antlaşması'nın Türkiye'nin dış ticaret rejiminde kendi lehine sınırlamalar yapma olanaklarını ortadan kaldıran hükümleri 1929'da geçerliliği yitirmiştir. 30 Mayıs 1929'da kabul edilen ve gümrük vergilerini yükselten yeni Gümrük Tarife Kanunu'nun (Korkut, 2007: 30) uygulanacak olması sebebiyle eşya yoğunluğu artan İstanbul Limanı'nın durumu Cumhuriyet gazetesinin 22 Temmuz 1929 tarihli sayısındaki *Limanda antrepo buhranı – Gelen vapurlar hamulelerini boşaltmadan geri dönüyorlar* başlıklı haberinde ele alınmaktadır. Bu yazıda 9 Ağustos'ta yeni gümrük tarifesini ile eşya yoğunluğu artan limanda eşya koyacak yer bulunamadığı, Haliç'teki Bahriye fabrikalarına ait boş binalardan bazılarının geçici olarak antrepo olarak kullanılabilmesi amacıyla yetkililere başvurulacağı belirtilmektedir. Aynı gazetenin 24 Temmuz 1929 tarihli sayısı “antrepo buhranı” konusunu işlemeye devam etmektedir. Gazete, *Antrepo buhranı – Liman şirketi M. bu işe bir çare bulmak için Ankara'ya gitti* başlıklı haberinde Liman Şirketi Müdürü Hamdi Bey'in son antrepo buhranı hakkında hükümet nezdinde bir teşebbüste bulunmak için Ankara'ya gittiğini ve Ankara'da Maliye Vekili Saraçoğlu Şükrü ve İktisat Vekili Şakir beyler ile antrepo meselesini görüşeceğini belirtmektedir.

1931 yılında ise Rıhtım Şirketi'nin Lozan Antlaşması'na dayanarak hak talep ettiği görülmektedir. Rıhtım Şirketi'nin ileri sürdüğü bu hak, sözleşmenin yeni ekonomik koşullara uydurulması gerektiği tezi üzerine kuruludur. Ancak bu müracaatlar bir sonuca bağlanmamıştır (Bilge, 1949: 63).

1931'de Rıhtım Şirketi tesisatının değeri, işletme şartları, olası projeler hakkında uzman görüşü alınması gerektiğini düşünmüştür. 1931 tarihli Laroche raporunda Eminönü'ndeki 2, 3 ve 4 numaralı antrepoların mevcut durumu hakkında bilgi

verilmektedir. Projeleri hükümetçe henüz onaylanmayan 5 ve 6 numaralı antrepoların inşasının ertelendiği bilgisi de bu raporda yer almaktadır. Örneğin Laroche raporda, 5 numaralı antreponun Hidayet Camii ile ilişkisine, 6 numaralı antreponun inşa edileceği mahalde 1870'e doğru yapılmış B binası adıyla anılan bir binanın mevcut olduğuna ve binanın antrepo olarak kullanılmaya uygun olması nedeniyle yeni bir antrepo inşası için 1870'e doğru yapılmış bu antreponun yıkılmasına gerek olmadığına değinmektedir (Bilge, 1949: 71-73).

3.12.3 1933-1935 dönemi

İnhisar'ın kurulmasının ardından 1933 yılında Rıhtım Şirketi'ne şirketin satın alınacağı bildirilmiştir. 1890 İmtiyaz Mukavelenamesi'nin yedinci maddesi rıhtımların satın alınmasına dair hükümleri içermektedir. Hükümeti Şükrü Saraçoğlu, Şirket'i ise Michael Canonge'in temsil ettiği protokol 18 Aralık 1934'te taraflarca imzalanmış ve Büyük Millet Meclisi tarafından 23 Aralık 1934 tarih ve 2665 sayılı kanunla onaylanarak yasalaşmıştır. Satın alma 1 Ocak 1935 tarihinden itibaren tatbik edilecektir (İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo Türk Anonim Şirketi'nin Malları ile İmtiyaz Haklarının Satın Alınmasına Dair Kanun).

3.13 Haritalarda Galata ve Eminönü Kıyıları ve Rıhtım İnşa Faaliyetleri Üzerine Değerlendirme

3.13.1 Galata kıyıları

1890-1934 dönemi esas alınmakla birlikte Galata kıyı şeridinin incelenebilmesi amacıyla tespit edilebilen haritalar aşağıda belirtilmiştir.

- 1) 1819 Kauffer Haritası⁴³ (Şekil 3.2)
- 2) 1852 Moltke Haritası⁴⁴ (Şekil 3.3)
- 3) 1858-1860 D'Ostoya Haritası (Şekil 3.33)
- 4) 1864 Marie de Launay Haritası (Şekil 3.34)
- 5) 1869 tarihli ve "BOA, HRT.h, 721, 06 06 1285/18 Ağustos 1869" kodlu liman haritası (Şekil 3.4 ve 3.35)
- 6) Tarihsiz "BOA, HRT.h, 2289" kodlu liman haritası

⁴³ Ayrıca bkz. 1776-1786 Kauffer Haritası.

⁴⁴ Ayrıca bkz. 1836-1837 Moltke Haritası.

- 7) 1863 Stolpe Haritası
- 8) 1880 Stolpe Haritası
- 9) 1881 tarihli “BOA, PLK.p, 181, 23 Mayıs 1881” kodlu Galata rıhtım projesi (Şekil 3.36)
- 10) Tarihsiz “BOA, PLK.p, 6482” kodlu Galata rıhtım projesi (Şekil 3.37)
- 11) 1888 tarihli, “BOA, Y.A.Res., 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888” kodlu ve Galata ve Eminönü bölgeleri için rıhtım projesi (Şekil 3.38)
- 12) 1889 tarihli ve “BOA, Y.A., Hus., 229/13, 11 M 1307/7 Eylül 1889” kodlu ve Galata ve Eminönü bölgeleri için rıhtım projesi (11 nolu haritanın kopyası)
- 13) “BOA, PLK.p, 3692” kodlu ve Galata ve Eminönü bölgeleri için rıhtım projesi (Şekil 3.40)
- 14) 1891 Godeffroy Haritası (Şekil B.1)
- 15) 1895 Huber Haritası (Şekil 3.39)
- 16) 1905 Goad Haritası (Şekil B.2)
- 17) 1912 Celal Esad Haritası (Şekil B.3)
- 18) 1913-1914 Alman Mavileri (Şekil B.4)
- 19) 1918 Necip Bey Haritası (Şekil B.5)
- 20) 1922 tarihli ve Soci  t   Anonyme Ottomane D’Etudes et D’Enterprises Urbaines firmasınca hazırlanan Galata haritası (Şekil B.6)
- 21) 1922 tarihli ve Keşfiyat ve İnşaat (Osmanlı) T  rk Anonim Şirketi adına Carl Ch. L  rcher tarafından hazırlanan Beyoğlu yakası nazım imar planı
- 22) 1925 Mamboury Haritası
- 23) 1927 Pervititch Haritası (Şekil 3.41)
- 24) 1929 tarihli İstanbul Limanı adlı kitapta yer alan ve limanın mevcut ve olası işlere g  re istifade edilebilecek sahalarını g  steren haritada Galata (Şekil B.7)
- 25) 1929 tarihli İstanbul Limanı adlı kitapta yer alan haritada Galata (Şekil B.8)
- 26) İstanbul Liman İdaresi’nin Galata’daki emlakini g  steren 1935 tarihli vaziyet planı (Şekil 3.43)
- 27) 1944 Schneider-Nomidis Haritası (Şekil B.9)
- 28) 1948 Pervititch Haritası (Şekil B.10)



Şekil 3.33 : 1858-1860 D'Ostoya Haritası'nda Galata kıyı şeridi.

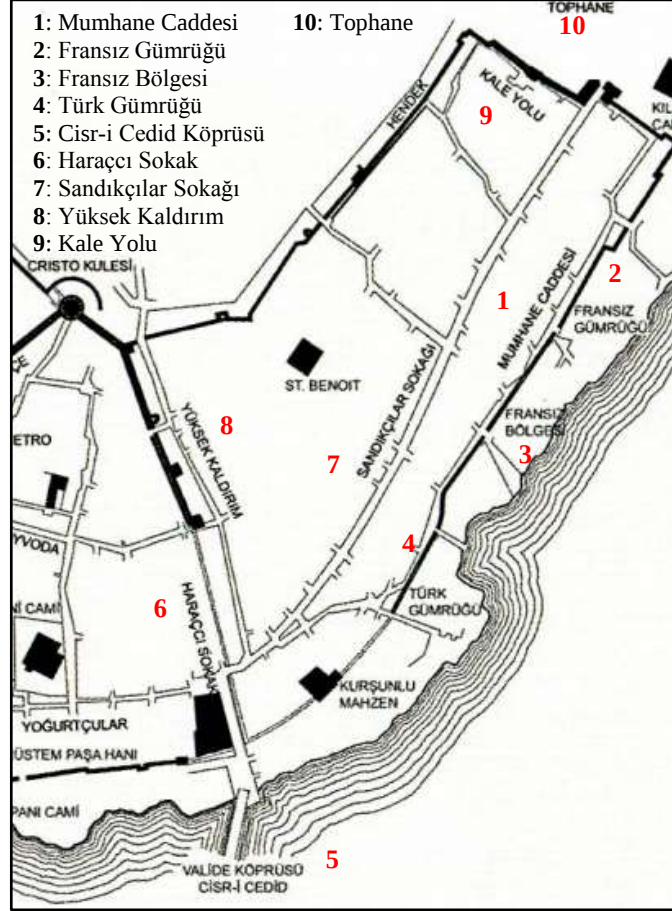
1858-1860 D'Ostoya Haritası'nda (Şekil 3.33);

- Kırmızı renk kâgir yapıları, kahverengi ahşap yapıları göstermektedir. Tophane'de (3) ve Bereketzade Mahallesi'nde (4) ahşap, Galata kıyı şeridinde (2) ise kâgir yapıların çokluğu dikkat çekmektedir.
- Altıncı Daire'nin 1864 yılındaki imar faaliyetlerinden önce hazırlanan bu haritada kara ve deniz surları izlenebilmektedir.

1864 Marie de Launay Haritası'nda (Şekil 3.34);

- Mumhane Caddesi (1) ve Marmara Denizi arasında, Galata Köprüsü'nden (5) Tophane (10) yönüne doğru; Fransız Gümrüğü (2), Fransız Bölgesi (3), Türk Gümrüğü (4), ve bunların arkasında Galata surları gösterilmiştir, yani bu yıllar Galata'nın deniz cephesinin henüz sur ve kapılarla tanımlandığı bir dönemdir. Journal de Constantinople gazetesinin 1, 2 ve 5 Aralık 1864 tarihli sayıları 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar ayakta kalabilmiş Galata surları üzerine Marie de Launay'nin *Notice sur les fortifications de Galata* başlıklı yazılarını içermektedir ve Marie de Launay, Galata surlarının mevcut durumunu gösteren bir de harita hazırlamıştır (Okur, 2011: 59). Bu açıdan 1864 Marie de Launay Haritası, Galata surlarını esas almaktadır, ancak dönemindeki doku hakkında da bilgi vermesi yönüyle incelemeye dâhil edilmiştir.
- Cısr-i Cedid Köprüsü (5) bir meydana açılmaktadır ve meydana bağlı Mumhane Caddesi (1), Haraççı Sokak (6), Sandıkçılar Sokağı (7) ve Yüksek

Kaldırım Caddesi (8) bulunmaktadır. Cisir-i Cedit Köprüsü'nün (5) ulaştığı meydanın devamındaki Haraççı Sokak (6) doğrultusunda Galata Kulesi'nden (haritada Cristo Kulesi) uzanan surlar bulunmaktadır. Bu surlara paralel olan Yüksek Kaldırım Caddesi'nin (8) konumunun Galata Kulesi'nden uzanan surlar ile ilişkili olduğu görülmektedir.



Şekil 3.34 : 1864 Marie de Launay Haritası (aktaran: Okur, 2011: 60).

1858-1860 D'Ostoya ve 1864 Marie de Launay haritaları karşılaştırıldığında (Şekil 3.33 ve Şekil 3.34);

- 1858-1860 D'Ostoya Haritası'nda *Doune* olarak belirtilen bina (1), 1864 Marie de Launay Haritası'nda Türk Gümrüğü (4) olarak isimlendirilen bölgeye karşılık gelmektedir. Her iki haritada da bu bölgeye ulaşan bir sokak mevcuttur ve bu sokak günümüzde Necatibey Caddesi'nden Rıhtım Caddesi'ne ulaşan Gümrük Sokak'tır.



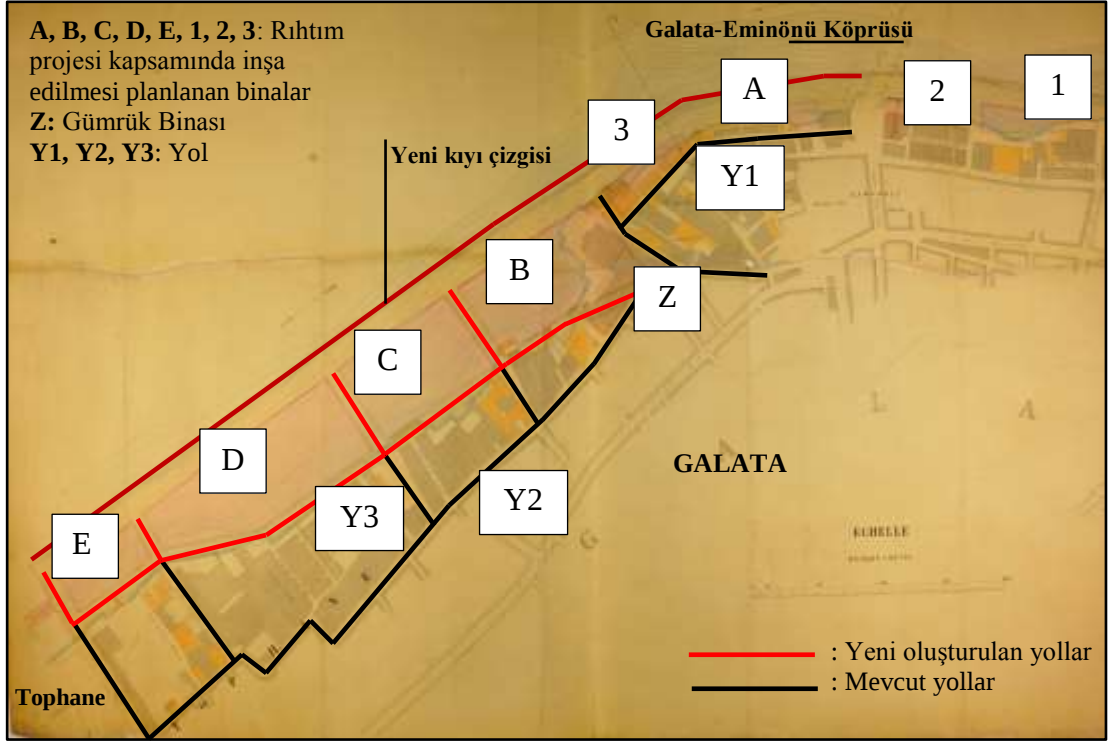
Şekil 3.35 : 1869 tarihli haritada Galata Rıhtımı (BOA, HRT.h, 721, 06 06 1285/18 Ağustos 1869).

1864 Marie de Launay Haritası ile 1869 tarihli “BOA, HRT.h, 721, 06 06 1285/18 Ağustos 1869” haritası karşılaştırıldığında (Şekil 3.34 ve Şekil 3.35);

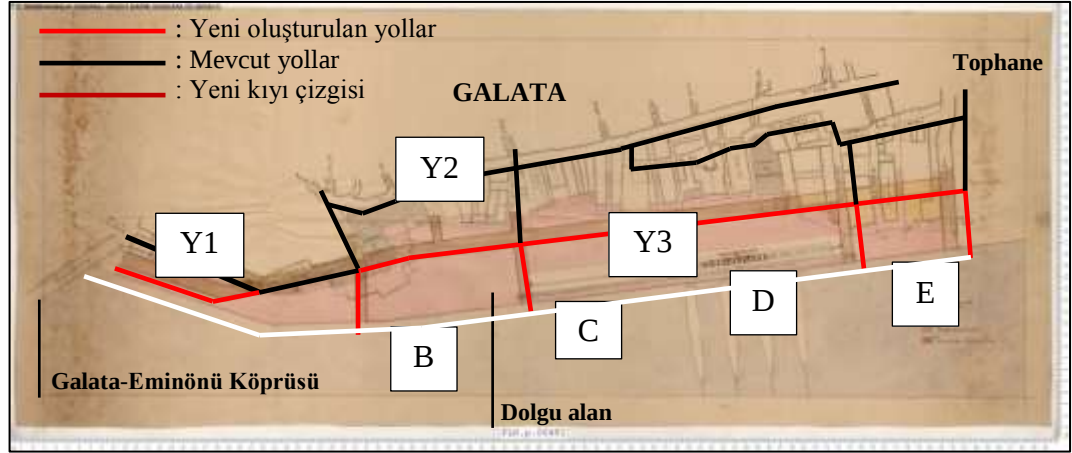
- 1864 Marie de Launay Haritası’ndaki Kale Yolu’na (9) paralel uzanan olan surların “BOA, HRT.h, 721, 06 06 1285/18 Ağustos 1869” Haritası’nda yer almadığı görülmektedir. İç bölgenin kıyı ile entegrasyonunun sağlanmasına, yangınların daha kolay kontrol altına alınmasına, yolların arttırılmasına-arabalar için genişletilmesine ve surlar ile kesilen çıkmaz sokakların açılmasına dair duyulan ihtiyaç surların yıkılması kararının çıkış noktası olarak gösterilmektedir (JdC, 2 Aralık 1864, Notice sur les fortifications de Galata; Okur, 2011: 59).

1890 öncesine ait haritalar aracılığıyla, rıhtım projelerine kadar Galata kıyı şeridindeki değişikliklerinden birinin surların yıkılması kararıyla gerçekleştiği görülmektedir.

Rıhtım projeleri, Galata deniz cephesinde ileride meydana gelecek dönüşüme dair ilk ipuçlarını vermektedir.



Şekil 3.36 : “BOA, PLK.p, 181, 23 Mayıs 1881” Haritası’nda dolgu alan ve bu alan üzerinde inşa edilecek binalara dair öneri.



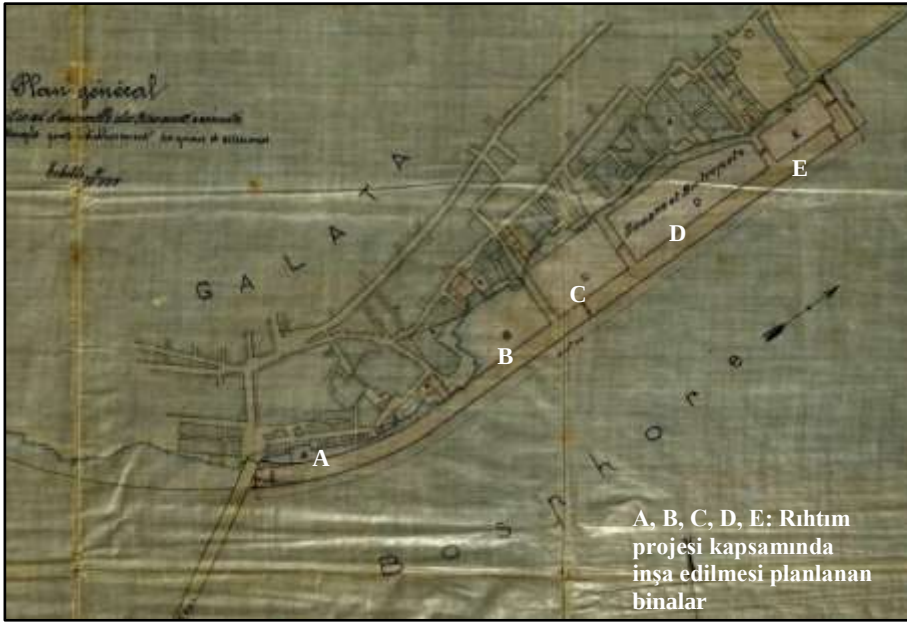
Şekil 3.37 : “BOA, PLK.p, 6482” Haritası’nda dolgu alan ve bu alan üzerinde inşa edilecek yollara dair öneri.

Rıhtım ve tesislerin inşasına yönelik sunulan projeler incelendiğinde (Şekil 3.36 ve Şekil 3.37);

- Galata Köprüsü’nden Tophane’ye uzanan kıyı çizgisinin önünde dolgu ile kazanılacak alan ve dolgu alan üzerinde oluşturulacak yol ve parseller görülmektedir. Bu projelerde, kıyıya ulaşan mevcut sokaklar dolgu alan üzerinde de devam etmektedir. Mevcut sokakların kıyıya uzatılması suretiyle

sınırları belirlenen bölgelerin binaların inşa edileceği parselleri tanımladığı görülmektedir.

- 1881 tarihli haritada inşa edilmesi planlanan Y3 kodlu yol Y1 kodlu yol ile süreklilik içinde değildir (Şekil 3.36). Tarihsiz ancak 1881'den sonraya ait olduğu düşünülen haritada ise Y3 kodlu yolun Y1 kodlu yola bağlandığı görülmektedir. Günümüzdeki Kemankeş Caddesi'nin (Y1+Y3) oluşumu bu harita aracılığıyla anlaşılmaktadır (Şekil 3.37).



Şekil 3.38 : 1888 tarihli Galata rıhtım projesi (BOA, Y.A.Res., 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888).

Galata'da rıhtım binalarının inşa edileceği parselleri gösteren haritalar;

- 1881 tarihli “BOA, PLK.p, 181, 23 Mayıs 1881” Haritası (Şekil 3.36),
- 1888 tarihli “BOA, Y.A.Res., 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888” Haritası (Şekil 3.38),
- 1889 tarihli “BOA, Y.A., Hus., 229/13, 11 M 1307/7 Eylül 1889” Haritası'dır.

Bu haritalardan 1888 tarihli harita incelendiğinde (Şekil 3.38);

- A, B, C, D ve E harfleriyle gösterilen binalardan B, C, D, E binaları mevcut binalara göre boyutları açısından göze çarpmaktadır; yani yeni oluşturulacak parseller ile mevcut parseller arasında bir dil birliğinden söz edilememektedir.

- Rıhtım projelerinde üzerinde *Douane de Entrepots* (Gümrük Antreposu) ibaresi bulunan D binasının yol cephesindeki (Kemankeş Caddesi üzerindeki) köşesi parselin formundan dolayı açılı birleşmektedir.
- Bugünkü Merkez Rıhtım Han'ın (B binasının bulunduğu parsel) ve Kemankeş Caddesi'nin daha önce de gümrük hizmetleri⁴⁵ veren binanın yerinde inşa edildiği görülmektedir.

Galata'da dolgu öncesi durumu ve dolgu alan önerisini gösteren rıhtım projelerinde aşağıdaki soruların cevapları aranmıştır:

- Rıhtım projesinin bölgenin kullanımında bir değişiklik öngörüp öngörmediği,
- Rıhtım projesinden önceki kıyı şeridindeki yapılaşma ve yol dokusunun nasıl olduğu,
- Rıhtım projesi mimari tasarımında hangi kriterlerin göz önünde bulundurulmuş olabileceği.

Bölgenin kullanımı;

- Rıhtım projesi, ticari faaliyetleri iyileştirecek niteliklere sahiptir. Galata bölgesi rıhtım projesinden önce de ticaret bölgesidir, bu nedenle proje bölgenin kullanımında bir değişikliği öngörmemektedir.

Mevcut yapılaşma, parselasyon ve yollar:

- 19. yüzyılın sonlarında Galata'da kıyıya dik inen sokaklar göze çarpmaktadır. Rıhtım projesinde yolların Galata tarihsel akslarının devamı olarak kurgulandığı anlaşılmaktadır (Şekil 3.37).

Rıhtım projesi mimari tasarım kriterleri;

- Rıhtım projesi mimari tasarımında kıyıya ulaşma, kıyıyı iyileştirme ve ulaşımı örgütleme kriterlerinin esas alındığı görülmektedir.
- Rıhtım projesinin rıhtımları tesisler (gümrük binası, antrepolar sıhhiye binası, idari bina ve hanlar) ile birlikte ele almasının, inşa edilecek yeni binaların parselasyonunun belirlenmesi yönteminin ve yeni yolların açılmasının

⁴⁵ Bu bina, 1858-1860 D'Ostoya ve 1864 Marie de Launay haritalarındaki 1 nolu binadır.

(örneğin Kemankuş Caddesi) bütüncül bir yaklaşım olduğu söylenebilir. Ancak projenin tanımlanmış saha dışındaki Galata'nın kıyı bölgesine direkt müdahalede bulunmadığı da görülmektedir.



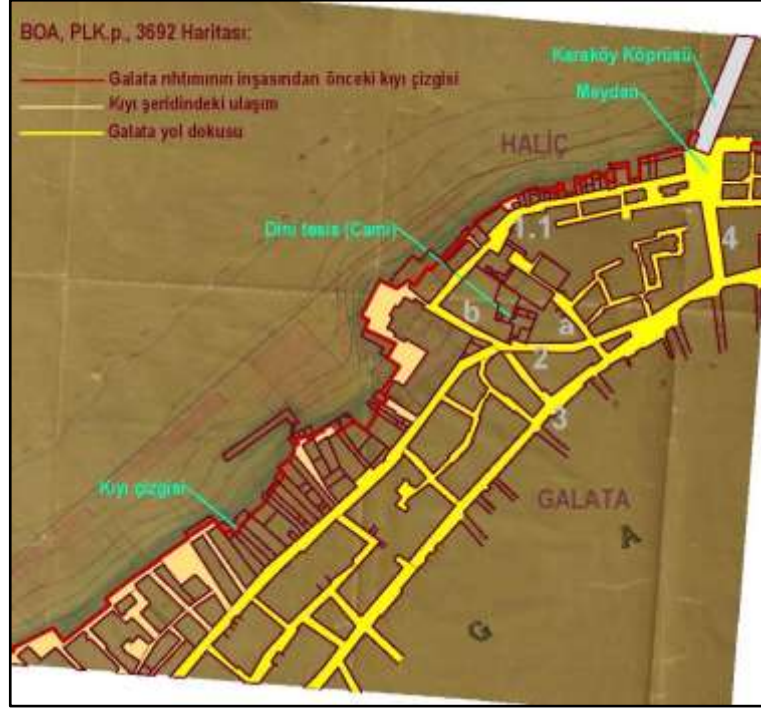
Şekil 3.39 : 1895 Huber Haritası, Galata Rıhtımı.

Tespit edilebilen haritalar içinde rıhtım inşaatının tamamlanmış olarak görüldüğü ilk harita olan 1895 Huber Haritası'nda Galata Rıhtımı *Nouveau Quai* olarak belirtilmektedir (Şekil 3.39).

Kentsel planlamayı ve yapı malzemesini yönlendirmeyi amaçlayan nizamnameler 1848-1882 yılları arasında çeşitli dönemlerde yayımlanmıştır. Bu nizamnamelerin değindiği konulardan biri de yangınların önlenmesi hakkındadır. Nizamnameler ahşap yapı yoğunluğunun azaltılmasını, yolların genişletilmesini, yangın duvarlarının inşasını öngörmektedir. 1858-1860 D'Ostoya Haritası'ndan itibaren Galata'daki kâgir yapıların yoğunluğunu nizamnamelerin de etkisi olarak değerlendirmek mümkündür. Surların yıkımı, yangınlar nedeniyle yapı malzemesinde meydana gelen dönüşüm, sokakların genişletilmesi ve yapı adalarının düzenlenmesine yönelik çalışmalar ile başlayan süreçte rıhtım projesi Galata'da değişime sebep olan müdahalelerden biri olmuştur (Şekil 3.39).

1890-1934 dönemini esas alan ve Galata bölgesini içeren haritaların karşılaştırılmasıyla kıyı bölgesi yorumlanmıştır. “BOA, PLK.p, 3692” Haritası rıhtım ve tesislerin inşasından önceki dönemin incelenmesi amacıyla seçilmiştir (Şekil 3.40). 1934 yılına yakın tarihli ve yapılaşmanın ve yolların okunabildiği 1927

Pervititch Haritası da rıhtım ve tesislerin inşasından sonraki dönemin incelenmesi amacıyla seçilmiştir (Şekil 3.41).

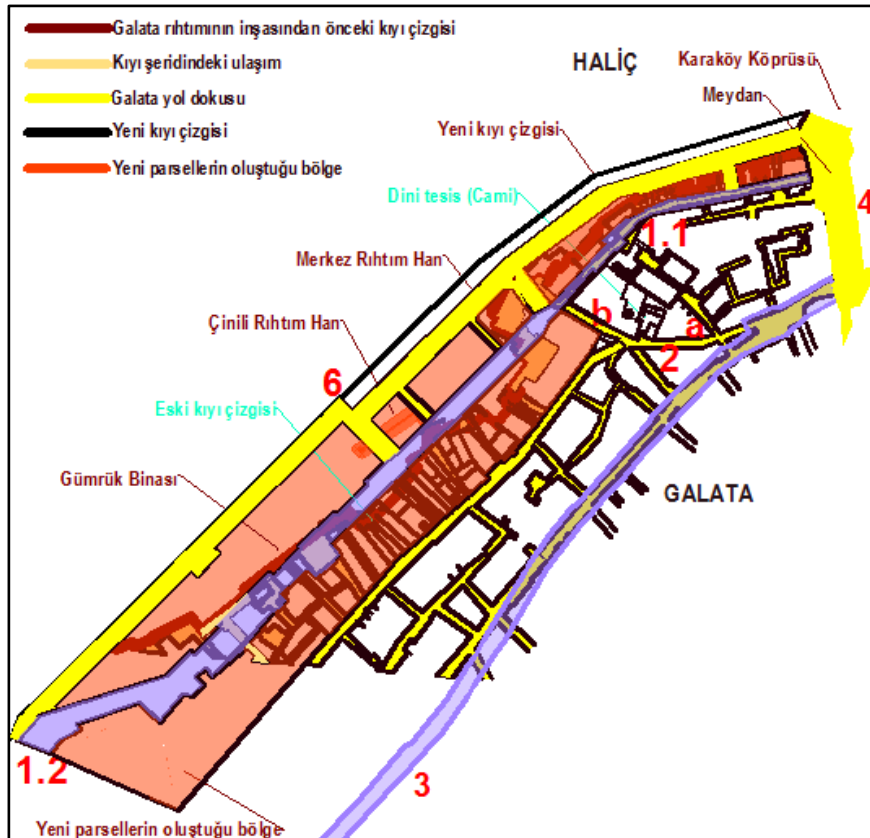


Şekil 3.40 : “BOA, PLK.p, 3692” Haritası’nda Galata’da rıhtım ve tesislerin inşasından önceki kıyı çizgisi, yollar ve yapılaşma işlenmiştir (Bilgili, 2016).



Şekil 3.41 : 1927 Pervititch Haritası, Galata Rıhtımı.

Dönemin teknolojisi, detaylandırılmak istenen veriler göz önüne alındığında 1890-1934 dönemine kadarki haritaların karşılaştırmaları birebir yapılamamaktadır, deneme sürecinde karşılaştırmalarda her haritada sapmaların olduğu görülmekle beraber kabul edilebilir sapma miktarları içinde kalan “BOA, PLK.p, 3692” Haritası (A Haritası) ve 1927 Pervititch Haritası (B Haritası) karşılaştırılmıştır (Şekil 3.42):



Şekil 3.42 : “BOA, PLK.p, 3692” ve 1927 Pervititch haritalarında parselasyon, yol ve rıhtım çizgisinin değişiminin izlenmesi (Bilgili, 2016).

Parselasyon (Şekil 3.42);

- A Haritası’ndaki 1.1, 2, 4 nolu yolların sınırladığı parselasyon B Haritası’nda da mevcuttur.
- B Haritası’ndaki 2 ve 6 nolu yolların arasında kalan ve rıhtım inşaatından sonra olduğu anlaşılan yeni parseller, A Haritası’ndaki yapılaşma ile kıyaslanabilmektedir. Kırmızı ile renklendirilen bu bölgenin altına rıhtım projesinden önceki yapılar işlenmiştir. Kıyı şeridinin, yeni parsellerin oluşturulmasıyla düzenlendiği görülmektedir.

Yollar (Şekil 3.42);

- 1.1 nolu yol her iki haritada da mevcuttur, 1.2 nolu yolun buna eklenmesiyle Kemankeş Caddesi oluşturulmuştur.
- Mor renkteki 1.2 ve 3 nolu yollar 1927 yılındaki (B Haritası) yolların genişlik ve güzergâhını göstermektedir. Bu yolun altına A haritasındaki yollar sarı ile işlenmiştir 1.2 ve 3 nolu yollar, yol genişliklerinin artması dışında korunmuştur.

Yıkım faaliyetleri (Şekil 3.42);

- “Eski kıyı çizgisi” ve “Yeni kıyı çizgisi” notlarıyla belirtilen kısım incelendiğinde Gümrük Binası ve Çinili Rıhtım Han’ın tamamen dolgu alan üzerine, Merkez Rıhtım Han’ın ise mevcut bir binanın tamamının ya da bir kısmının yıkılmasının ardından inşa edildiği görülmektedir.
- 4 Ağustos 1900 tarihli İkdâm gazetesindeki “Galata Rıhtımı” başlıklı bir haberde Galata’daki ahşap barakaların yıkılacağı ifade edilmektedir. Bu haber, Galata Rıhtımı’nın inşasından sonra da devam eden modernizasyon faaliyetlerine dair fikir vermektedir (Şekil A.1).

Rıhtım inşasının sonuçları:

Coğrafya;

- O dönemki kıyı çizgisinin önünde dolgu alanlar elde edilmiş, bu da kıyı çizgisinin değişmesine sebep olmuştur.

Bölgenin kullanımı;

- Galata-Eminönü rıhtım projeleri yerel altyapının gelişmesine ve ticarete katkıda bulunmuştur. 1923 tarihli “Dersaadet/İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası’nda Kayıtlı Olan Banker, Tüccar ve Komisyoncuların İsimleri” adlı kitapta rıhtım projesi kapsamında inşa edilen Çinili Rıhtım Han’da ve Merkez Rıhtım Han’da ofisi bulunan birçok acente sahibi, komisyoncu, kömürcüye rastlanmaktadır. Bu veriler, rıhtımdaki bu hanların farklı meslek gruplarına ev sahipliği yaptığını göstermektedir.
- Merkez Rıhtım Han ve Çinili Rıhtım Han’ın büro olarak tasarlanmış olması, o dönemde bir iş merkezi yapılandırmasına da ihtiyaç duyulduğunu düşündürmektedir.

- 8) 1888 tarihli ve “BOA, Y.A.Res., 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888” kodlu Karaköy-Azapkapı ve Eminönü-Unkapanı bölgelerini gösteren ve rıhtım ve tesislerine ait planları içeren harita (Şekil 3.47)
- 8.1) 1889 tarihli ve “BOA, Y.A., Hus., 229/13, 11 M 1307” kodlu, liman bölgesini gösteren harita (1888 tarihli BOA haritasının kopyası)
- 9) 1893 tarihli “BOA, İ.TNF., 3/2, 10 Ca 1311/19 Kasım 1893” kodlu Eminönü Rıhtımı tadil planının yer aldığı harita (Bu harita “Eminönü Rıhtımı’nın inşası” başlığında ele alınmıştır.)
- Aşağıdaki tarihsiz BOA haritalarının, 9 nolu haritada olduğu gibi (1893 tarihli harita) Eminönü Rıhtımı tadil planını içermesi nedeniyle bu haritaların 1893 tarihli olduğu söylenebilir.
- 9.1) “BOA, PLK.p, 4750” kodlu Dersaadet Rıhtım Şirketi tarafından inşa edilen Sirkeci Rıhtımı’nın bulunduğu harita
- 9.2 “BOA, PLK.p, 3692” kodlu Eminönü rıhtımı tadil planının yer aldığı harita (Bu harita 1906 Goad Haritası ile karşılaştırılarak, rıhtım projesi öncesi ve sonrası durum tespit edilmeye çalışılmıştır.) (Şekil 3.49 ve Şekil 3.51)
- 10) 1904 Goad Haritası (Şekil 3.48)
- 11) 1914 Alman Mavileri (Şekil C.2)
- 12) 1918 Necip Bey Haritası (Şekil C.3)
- 13) 1925 Mamboury Haritası
- 14) 1940 Pervititch Haritası (Şekil 3.52)



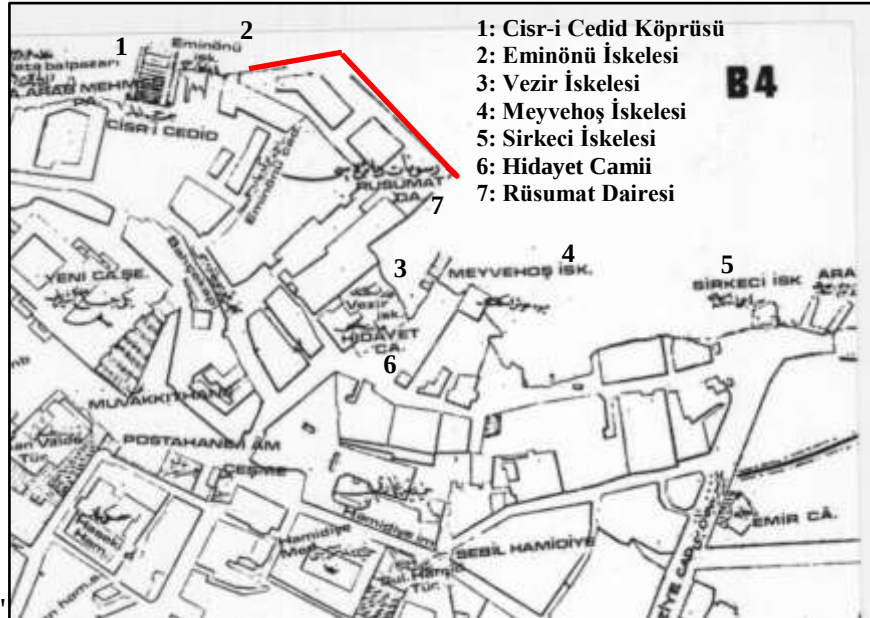
Şekil 3.44: 1847-1848 Mühendishane-i Hümayun Haritası.

1847-1848 Mühendishane-i Hümayun Haritası ile karşılaştırıldığında 1863 Stolpe ve Ekrem Ayverdi haritalarında kırmızı ile gösterilen çizgi Eminönü'nde, rıhtım projesinden önce de kıyı çizgisinin değiştiği hissini vermektedir (Şekil 3.44, Şekil 3.45 ve Şekil 3.46).



Şekil 3.45 : 1863 Stolpe Haritası'nda Eminönü kıyıları.

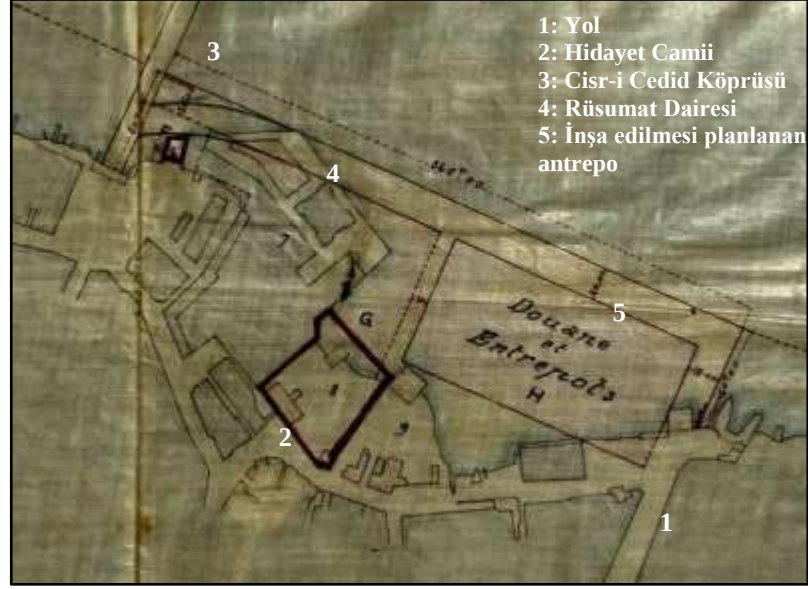
1863 Stolpe Haritası, Galata Köprüsü yanındaki gümrük binasının varlığına *Doune* ibareleriyle işaret etmektedir (Şekil 3.45).



Şekil 3.46 : Ekrem Ayverdi Haritası, 19. yüzyılda Eminönü kıyıları.

Ekrem Ayverdi Haritası'nda Galata-Eminönü bağlantısını sağlayan Cisir-i Cedid Köprüsü (1), köprüden Sarayburnu sahiline doğru Rüsumat Dairesi (2), Eminönü

İskelesi (3), Vezir İskelesi (4), Meyvehoş İskelesi (5) ve Sirkeci İskelesi (6) belirtilmiştir. Eminönü Gümrük Binası planlarında ismi geçen ve yıkılmayacağı belirtilen Hidayet Camii de (7) bu haritada görülmektedir (Şekil 3.46).



Şekil 3.47 : Eminönü'nde rıhtım inşası için sunulan proje (BOA, Y.A.Res., 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888).

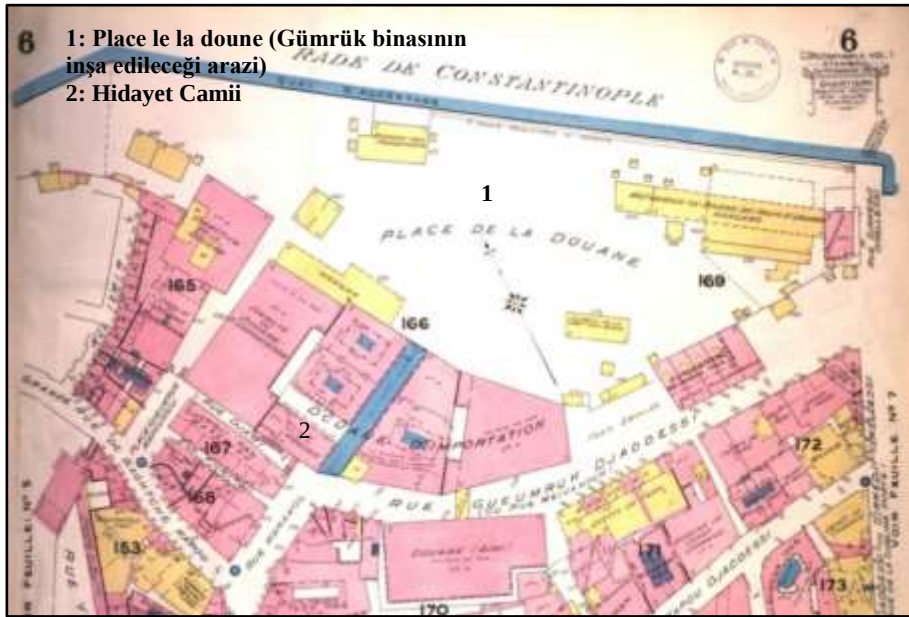
Eminönü bölgesine ait 1888 ve 1889 tarihli haritalar Eminönü Rıhtımı'nın inşası için önerilen dolgu alanı, bu alan üzerinde inşa edilecek binaları ve yeni kıyı çizgisini göstermektedir. Eminönü'nde rıhtımların ve antrepoların inşasına ilişkin taslaklarda Galata Köprüsü'nün (3), Hidayet Camii'nin (2) ve Sirkeci İskelesi'nin (5) planlamada etkili olduğu düşünülmektedir. Örneğin Eminönü Gümrük Binası ve Antreposu'na ait planlarda⁴⁶ ve İmtiyaz Mukavelenamesi'nin yirmi ikinci maddesinde yer alan ve dini hassasiyetlerin ön plana çıkarılması şeklinde değerlendirilen bir sözleşme maddesi Hidayet Camii ve çevrelerine (2) Şirket tarafından kesinlikle müdahale edilmeyeceği hükmüne dayanmaktadır (Şekil 3.47).

Galata ve Eminönü rıhtım projeleri karşılaştırıldığında (Şekil 3.38 ve Şekil 3.47);

- Eminönü bölgesinde de dolgu alan üzerinde inşa edilecek binalar için parselasyonun, mevcut olan bir yolun (1) dolgu alan üzerinden kıyıya uzatılması suretiyle belirlendiği,

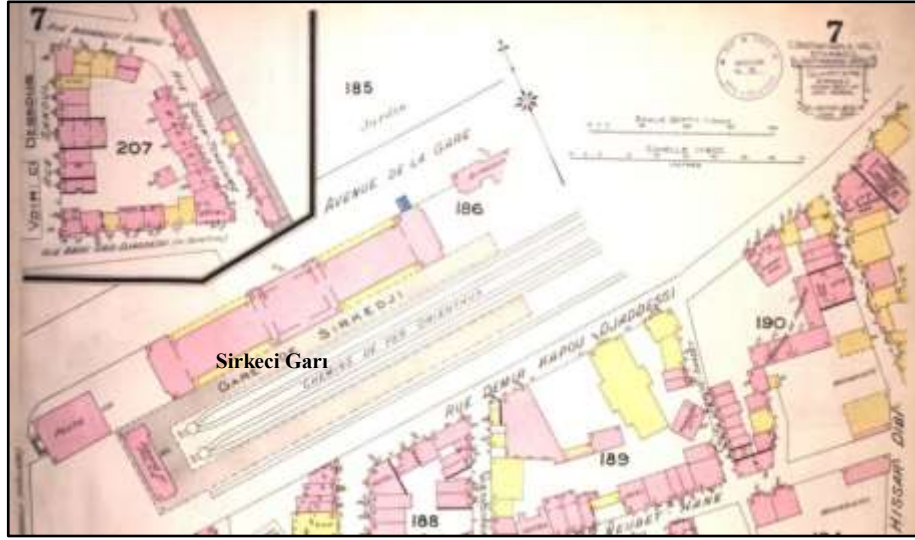
⁴⁶ Bkz. "Eminönü rıhtım binaları" başlığı.

- Galata rıhtım projesinin gümrük binası, antrepo, büro, idari bina ve sıhhiye binası gibi yapıları barındırmasıyla daha fazla sayıda ve çeşitlilikte binaya sahip olduğu,
- Her iki projede de mevcut bir binanın tamamının ya da bir bölümünün yıkıldığı (örneğin Eminönü haritasındaki 4 nolu bina),
- Her iki bölgede de rıhtım projesinin rıhtımı tesisler ile birlikte ele aldığı, ancak tanımlanmış bu saha dışında kalan yollara ve binalara doğrudan temas etmediği,
- Her iki projede de bölgenin kullanımında bir değişikliğe gidilmediği ve bölgelerde ticarete hizmet edecek ve onu iyileştirecek planlamaların öngörüldüğü,
- Her iki projede de ulaştırmanın iyileştirilmesine duyulan ihtiyacın kıyının değişimine yol açan faktörlerden biri olduğu görülmektedir.



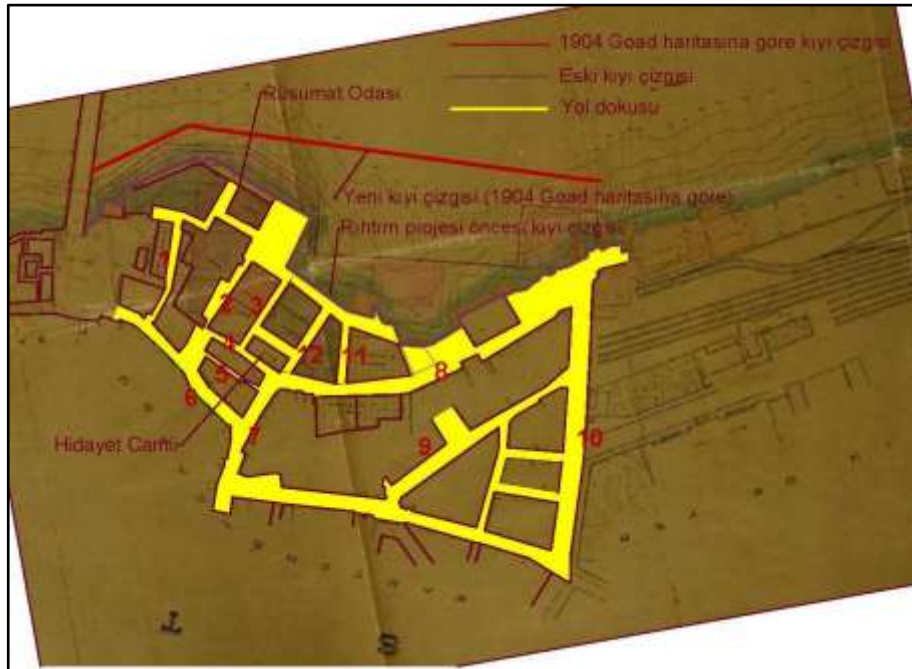
Şekil 3.48A : 1904 Goad Haritası'nda Gümrük Binası'nın inşa edileceği arazi.

1904 Goad Haritası'nda *Place De La Douane* olarak belirtilen bölge (1), Rıhtım Şirketi'nin gümrük binası inşa etmek üzere kullanacağı arazidir. *Rue Djami* olarak belirtilen yol üzerindeki Hidayet Camii (2) (*Mosque*) çevresinde eski gümrük binalarının hizmet verdiği ve kıyı şeridinde gümrük binaları ve hanlar gibi ticarete hizmet veren kâgir yapıların yoğun olduğu görülmektedir (Şekil 3.48A).

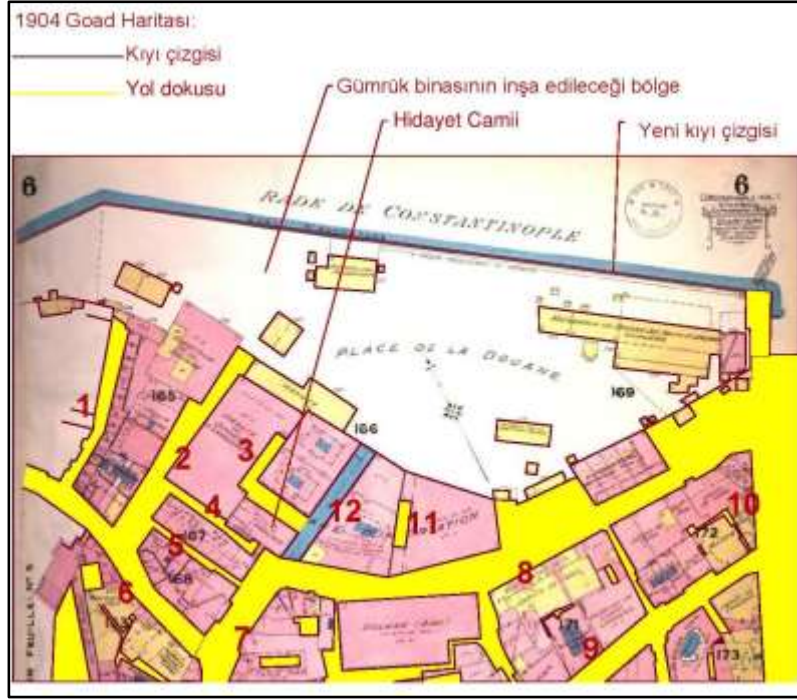


Şekil 3.48B : 1904 Goad Haritası, Sirkeci Garı, Gare de Sirkedji.

Haliç'in iki yakasında rıhtım inşaatı tasarılarının ele alındığı başlıkta da görüleceği üzere eşya ve malzemenin karaya naklinin ve demiryolu aracılığıyla sevkiyatın daha kolay olacağı düşüncesiyle, hazırlanan rıhtım tasarılarının bir kısmı Sirkeci Rıhtımı'nda yapılmıştı. 1890'da tamamlanan Sirkeci Garı 1904 Goad Haritası'nda bulunmaktadır (Şekil 3.48B) (Ayrıca bkz. LMO, 4 Kasım 1890, s.2, The New Stamboul Railway Station).



Şekil 3.49 : Rıhtım inşası öncesi Eminönü Rıhtımı, “BOA, PLK.p, 3692” Haritası’ndan hazırlanmıştır (A Haritası).



Şekil 3.50 : Rıhtım inşası sonrası Eminönü Rıhtımı, 1904 Goad Haritası'ndan hazırlanmıştır (B Haritası).

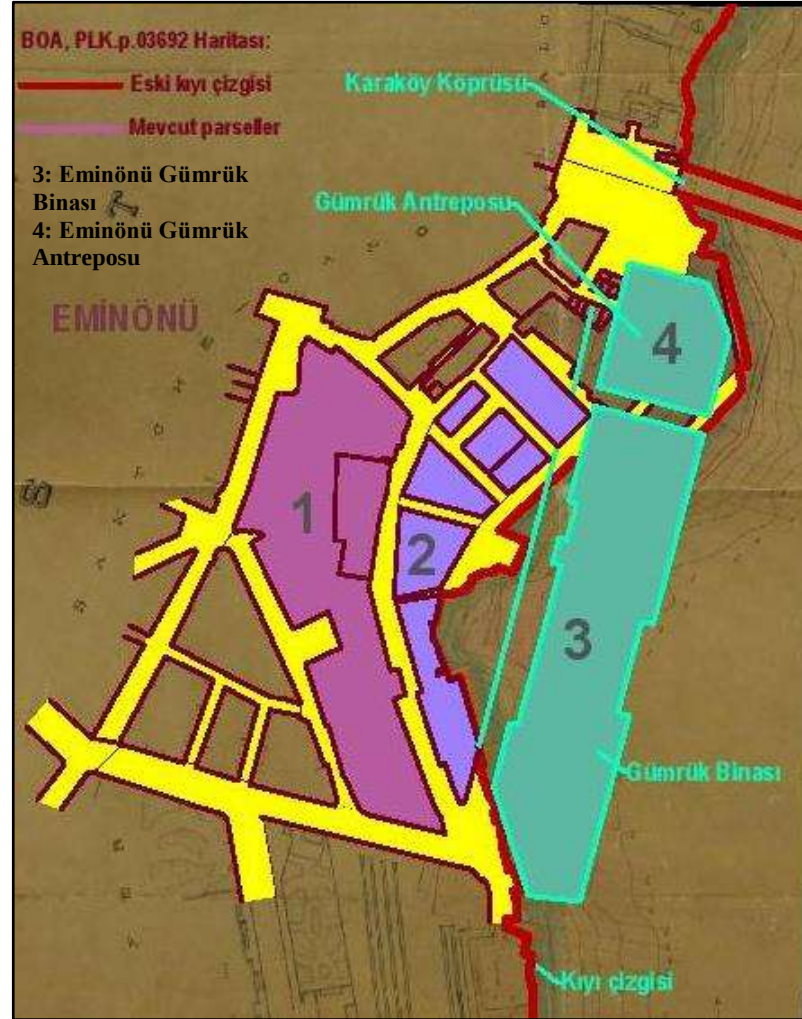
“BOA, PLK.p, 3692” Haritası (A Haritası) ile 1904 Goad Haritası (B Haritası) karşılaştırıldığında, A Haritası'nda *Douane* ibaresiyle belirtilen binalar ve Galata Köprüsü'nün Eminönü'ne bağlandığı noktadaki Rüsumat Dairesi aracılığıyla Eminönü kıyı şeridinin rıhtım projesinden önce de gümrük binalarına ve antrepolarına ev sahipliği yaptığı görülmektedir ve B Haritası'nda da bölgedeki gümrük binası ve antrepoların yoğunluğu dikkat çekmektedir (bkz. 1904 Goad Haritası).

A Haritası'nda 7, 8, 9 ve 10 nolu yollar arasında kalan parsellerde bina tipleri belirtilmemiştir, bu nedenle karşılaştırma yapılamamakla birlikte B Haritası'nda bu parsellerdeki han ve antrepo yoğunluğunu rıhtım inşa faaliyetlerinin bir sonucu olarak değerlendirmek mümkündür (Şekil 3.49 ve Şekil 3.50).

A ve B haritaları karşılaştırıldığında (Şekil 3.49 ve Şekil 3.50);

- 1 ve 3 nolu yollar dışında sokak genişliklerinin önemli ölçüde arttığı,
- Sokak dokusu ve parselasyonun genel olarak değişmediği,
- A Haritası'nda görülen 3 ve 4 nolu yollarını birbirine bağlayan yolun ve 11 nolu yolun B Haritası'nda mevcut olmadığı,

- A Haritası'nda 3 ve 4 nolu yolları birbirine bağlayan yolun (Hidayet Camii yanındaki yol) iptaliyle oluşan kısmi büyüme alanının İhracat Gümrüğü alanına dâhil edildiği,
- A Haritası'nda 12 nolu yolun sağında kalan iki parselin arsanın tevhid edilmiş olduğu (bu parseller B Haritası'nda tek parsel olarak görülmektedir),
- 1, 2 ve 6 nolu yolların arasında kalan parsel iç yerleşiminin değiştiği görülmektedir.



Şekil 3.51 : “BOA, PLK.p, 3692” ve 1940 Pervititch haritalarının karşılaştırılması (Bilgili, 2016).

Eminönü Gümrük Binası'nın ve Antreposu'nun inşa edileceği bölge 1891 ve 1940 haritalarının karşılaştırılmasıyla yaklaşık olarak tespit edildiğinde Eminönü Gümrük Binası (3) ve Antreposu'nun (4) kentsel silüete etkisi görülmektedir. Bu karşılaştırmada 1 ve 2 nolu bölgelerin çok sayıda binaya ev sahipliği yaptığı görülmekte iken, 3 ve 4 nolu binaların yataydaki etkisi fark edilebilmektedir (Şekil 3.51).

Antreposu (2), Manifatura Antreposu (3), Gümrük Satış Müdürlüğü (4), Yeni Han (5), Liman Hanı (6) gibi binalar harita üzerinden izlenebilmektedir. Bölgedeki antrepo ve hanların yoğunluğu nedeniyle 1940'lı yıllarda bölgenin ticaret merkezi olma özelliğini koruduğu anlaşılmaktadır. Halı Antreposu (2) ve Manifatura Antreposu'nun (3) bulunduğu ada günümüzde İstanbul Ticaret Odası'nın merkezidir (Şekil 3.52).

Eminönü Rıhtımı aşamalarının görülebilmesi amacıyla tespit edilen ve ele alınan haritalar aşağıdaki gibi özetlenmiştir:

- 1847-1848 Mühendishane-i Hümayun Haritası, Eminönü kıyılarının henüz organik yapısını koruduğuna,
- 1863 Stolpe Haritası, Karaköy Köprüsü yanındaki gümrük binalarına ve Eminönü kıyılarında bir müdahalenin söz konusu olabileceğine,
- Ekrem Ayverdi Haritası, Eminönü kıyılarında bir müdahalenin söz konusu olabileceğine, yeni gümrük binasının inşa edilmiş ve doğrudan Sirkeci İskelesi'ne açılan bir caddeyle o yıllarda da kıyıya ulaşma çabalarının olduğuna,
- 1888 tarihli Eminönü rıhtım projesi, Eminönü kıyı çizgisinde meydana gelecek değişikliğe,
- 1904 Goad Haritası, Eminönü kıyısında dolgu alan ile oluşturulan rıhtıma, bu rıhtım üzerinde inşa edilecek gümrük binasının yerine ve Sirkeci Garı'nın inşa edilmiş olduğuna,
- 1940 Pervititch Haritası, Eminönü kıyılarının o tarihlerde yoğun olarak antrepo ve han gibi ticari yapıları barındırdığına ve Eminönü Gümrük Binası ve Antreposu'nun kütleli etkisine işaret etmektedir.

Aşağıda Galata ve Eminönü kıyılarının geçirdiği aşamalar belirtilmiştir (Çizelge 3.6).

Çizelge 3.6: Galata ve Eminönü kıyılarına dair aşamalar.

		Kaynak
1836	Azapkapı-Unkapanı arasında köprü inşası (Cisr-i Atik Köprüsü)	Tanyeli ve Kahya, 1994: 357.
1838	Boğaziçi kıyılarında ilk Deniz Fenerleri'nin inşası	Thobie, 2004: 11.
1839	Geometrik ve geniş yolların açılması, ahşap bina ve çıkmaz yolların yasaklanması gibi ilkelere dair "İlmühaber" in yayımlanması	Tekeli, 1996: 23.

Çizelge 3.6 (devam) : Galata ve Eminönü kıyılarına dair aşamalar.

		Kaynak
1845	Eminönü-Galata arasında köprü inşası (Cisr-i Cedid Köprüsü)	Tanyeli ve Kahya, 1994: 359.
1845	Mimar William Smith tarafından hükümete rıhtımların düzenlenmesi ile ilgili bir mektubun sunulması	BOA, A.MKT., 20/10, 1260.
1846	Çevredeki deniz trafiğinin geniş ve açık alanlara ihtiyaç duyduğu sebep gösterilerek Tophane sahilindeki kahvelerin ve bakımsız durumdaki bir bahçenin istimlak edilerek geniş bir sahil boyunun oluşturulması	Çelik, 1998: 62.
1848	Fossati ve Smith'ten Haliç'in iki yakası için plan hazırlanmasının istenmesi	Wiener, 1998: 105-106.
1849	Eminönü'nde rıhtımın Sirkeci'den Galata Köprüsü'ne kadarki kısmının yenilenmesi	Çelik, 1998: 62.
1849	Karaköy'de Gümrük İdaresi'nin ihtiyaçlarını karşılamak üzere ilave rıhtımların yapılması	Çelik, 1998: 62.
1855	Marius Michel'in girişimiyle ve yönetiminde Deniz Fenerleri İdaresi'nin kurulması	Thobie, 2004: 11.
1856	Kırım Savaşı sonrasında toplanan Paris Konferansı'nda İstanbul Limanları'nın ıslah edilmesi gerektiği konusunun da geçmesi	Bilge, 1949: 1.
1863	Eminönü-Galata arasında Cisr-i Cedid Köprüsü'nün yerine yeni köprü inşası	Tanyeli ve Kahya, 1994: 359.
1864	Altıncı Daire tarafından Haliç surlarının yıkılması kararı	Ergin, 1995: 1775.
1872	Sirkeci-Yedikule hattının hizmete girmesi	Engin, 1993: 108.
1872	Louis Barret tarafından rıhtım projesinin sunulması	Hastaoglou-Martinidis, 2011: 88-89.
1873	Karaköy Kapısı'ndan Galata Liman Odası'na kadarki bölgede demirden bir rıhtım inşası hakkında <i>İstampa</i> 'nın başvurusu	BOA, A.MKT.MHM, 8 Şubat 1288/20 Şubat 1873.
1875	Galata-Eminönü arasında 1912'ye kadar hizmet verecek köprünün inşasına başlanması (Üçüncü köprü)	Eyice, 1997: 278.
1879	Marius Michel'e Galata ve Eminönü yakasında rıhtım inşası için imtiyaz verilmesi	Müller-Wiener, 1998: 138.
1885	İstanbul'da rıhtım ve depoların inşası konusunun yeniden ele alınması gerektiğini belirten bir İrade'nin yayımlanması	BOA, İ.DH., 947/74952, 1302/ 1885.
1890	Mişel Paşa ile İmtiyaz Mukavelenamesi'nin imzalanması	Düster Birinci tertib, c.6, 1939: 785-793.
1892	Galata Rıhtımı'nın inşasına başlanması	Bilge, 1949: 6.

Çizelge 3.6 (devam) : Galata ve Eminönü kıyılarına dair aşamalar.

		Kaynak
1892	Eminönü Rıhtımı planlarında Şirket tarafından tadil talebi	BOA, İ.TNF., 3/2, 1311/ 1893.
1895	Galata Rıhtımı'nın inşasının tamamlanması	Bilge, 1949: 9.
1894	Eminönü Rıhtımı'nın inşasına başlanması	BOA, Y.A.Res., 100/40, 1317 1899.
1896 ve 1898	Eminönü Rıhtımı'nda çöküntülerin meydana gelmesi	BOA, Y.A.Res., 100/40, 13171899.
1900	Eminönü Rıhtımı'nın inşasının tamamlanması	Hastaoglou-Martinidis, 2011: 92.
1902	<i>Hennebique</i> sisteminde Mesadet Han'ın inşası	Le Béton Armé, 1913b: 66.
1910-1911	Çinili Rıhtım Han'ın inşası	Bilge, 1949: 37.
1912	Eminönü-Galata arasında yeni bir köprünün (Dördüncü köprü) inşa edilmesi	Génie Civil Ottoman, 1912: 13 ve The Engineer, 1912: 605)
1912-1914	Merkez Rıhtım Han'ın inşası	Bilge, 1949: 37.
1925	Liman İşleri İnhisarı'nın kurulması	Koraltürk, 2007: 203.
1926	Sıhhiye Binası ve Liman Reisliği Binası'nın kabul işlemlerinin gerçekleştirilmesi	Bilge, 1949: 37.
1933-1935	Rıhtım Şirketi'nin Türkiye Cumhuriyeti tarafından satın alınması	İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo Türk Anonim Şirketi'nin Malları ile İmtiyaz Haklarının Satın Alınmasına Dair Kanun.

4. HAYDARPAŞA'DA LİMAN İNŞASI

4.1 Liman İnşasından Önce Haydarpaşa

Eyice (1998: 37-38), 19. yüzyılda demiryolunun inşasına kadar Haydarpaşa çayırının şehir halkının başlıca mesire yerlerinden olduğunu, II. Mahmud döneminde çayırın kuzey tarafında yer alan köşkte Şehzade Murad ile Abdülhamid'in sünnet düğünlerinin yapıldığını, Câbî Ömer Efendi'nin⁴⁷ Vekâyî'nâme'sine göre İbrahim Paşa'nın burada 1813 yılında alay gösterdiğini belirtmekte ve ilk Türkçe gazete Ceride-i Havadis'i çıkaran William Churchill'in 1836'da Haydarpaşa çayırında avlandığına, bu durumun o tarihlerde çevrede hâlâ av hayvanlarının bulunduğunu göstermesi nedeniyle, dikkat çekmektedir.



Şekil 4.1 : 20. yüzyıl başına ait bir kartpostal, Haydarpaşa çayırı (Gökhan Akçura Koleksiyonu'ndan aktaran: Akbulut, 1994: 27).

Çayırların kullanımında ve idaresinde Tanzimat sonrası değişen yönetim yapısıyla birlikte önemli değişiklikler başlamıştır. Yine hazinenin malı olan Haydarpaşa ve diğer bazı Kadıköy çayırlarında otların gazete ilanları yoluyla açık arttırmada satılması gibi örneklerle rastlanmakla birlikte, Haydarpaşa çayırı ve çevresinin önemli

⁴⁷ Osmanlı tarihçisi *Câbî Ömer Efendi* ismi, Eyice'nin açıklamalarında (1998: 37-38) *Câbî Said Efendi* olarak geçmektedir. Beyhan (2007: 57) biyografik ve bibliyografik kaynaklarda *Câbî Ömer Efendi* hakkında yeterli kayda ulaşılamadığını belirtmektedir.

bir sayfiye yeri olma özelliğini sürdürdüğü görülmektedir (Akbulut, 1994: 29) (Şekil 4.1).



Şekil 4.2 : 1776-1786 Kauffer Haritası'nda Haydarpaşa ve çevresi.

1776-1786 Kauffer Haritası'nda Kavak İskelesi (1), Harem İskelesi (2), Sağarcılar Burnu (3), Haydarpaşa İskelesi (4), Kadıköy İskelesi (5), Ayrılık Çeşmesi Deresi (6) işaretlenmiştir. Kıyı şeridindeki yapılaşma Kavak İskelesi (1) ve Harem İskelesi (2) arasındaki bölgede ve Kadıköy'de (8) ağırlıktadır. Harem İskelesi (2) ve Haydarpaşa İskelesi (4) arasındaki bölgede ise boş araziler göze çarpmaktadır⁴⁸ (Şekil 4.2).

4.2 Anadolu Demiryolları Şirketi (Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie)

1856 Paris Konferansı'ndan beri Avrupa sermayesinin Osmanlı'da demiryolu yatırımları yapma konusunda istekli olduğu görülmektedir (Ortaylı, 1981: 74). 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması, Hindistan'a giden en kısa yol üzerinde İngiltere ve Fransa arasındaki mücadeleye yön verirken demiryolu projelerine gösterilen rağbetin artmasında da etkili olmuştur (Beydilli, 1991: 443). Osmanlı'da nüfuz bölgeleri edinmek isteyen Almanya, yayılma planını öncelikle Anadolu ve Bağdat demiryolları aracılığıyla gerçekleştirmeyi planlamaktadır (Efe, 2005: 95-96).

⁴⁸ Bu konu Eyice (1998, 36-41) tarafından detaylı olarak ele alınmaktadır.

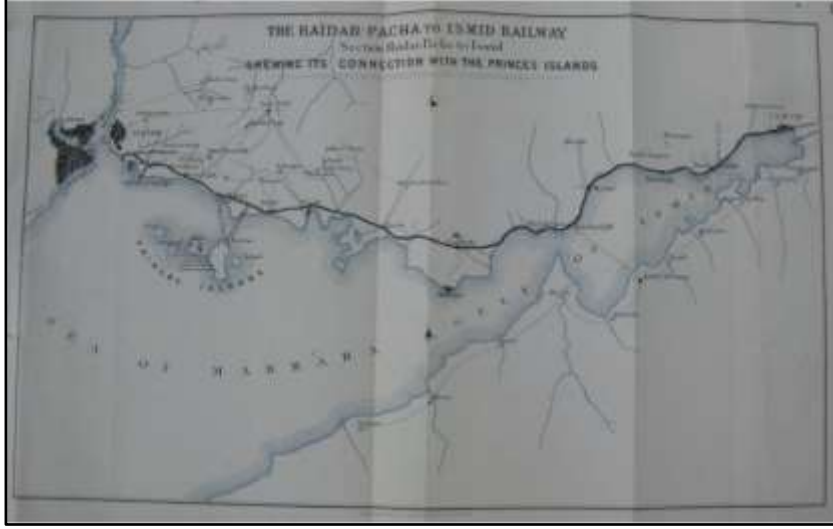
1868-1872 yılları arasında Bağdat valiliği görevinde bulunan ve Bağdat-Kazımiye arasında on iki kilometrelik tramvay hattı inşa ettiren Midhat Paşa, Süveyş'in kapattığı ticari imkanın Bağdat-Basra hattı sayesinde yeniden Osmanlı'nın eline geçebileceğini düşünmesiyle Bağdat'ta demiryolu hattının inşasını isteyenlerin başında gelmektedir (Ortaylı, 1981: 74-75). 1870'ten itibaren ise kapsamlı demiryolu projeleri hazırlanarak bunların nasıl uygulanabileceği konularında çalışmalar yapılmış (Beydilli, 1991: 443), şube hatlarıyla Karadeniz, Akdeniz ve Basra Körfezi'ne bağlanması planlanan Bağdat-İstanbul hattının (Özyüksel, 1988: 15) projelerinin hazırlanmasına dair bir İrade 1871'de yayımlanmıştır (Ortaylı, 1981: 75). Daha önce Rumeli Demiryolları imtiyazı sahibi Hirsch ile yaşanan sorunların özel girişimcilere karşı güvensizlik oluşturması ve Bağdat'a uzanacak demiryolunun İngilizler tarafından inşa edilmesi durumunda İngiltere'nin Basra Körfezi'nde kazanacağı güçle saldırgan bir politika izleyebilecek olması endişesi, İstanbul-Bağdat hattının devlet eliyle yapılmasına karar verilmesinde etkili olmuştur (Özyüksel, 1988: 14-15). 1871'de inşası başlayan Haydarpaşa-İzmit hattında öngörülen süre içinde ancak Pendik'e kadar ulaşılması ise 1872'de Wilhelm von Pressel'in görevlendirilmesini beraberinde getirmiştir; Haydarpaşa'dan başlayarak Ankara-Sivas-Musul-Bağdat üzerinden Basra'ya ve bağlantı hatlarıyla Akdeniz ve Karadeniz'e ulaşan bu projenin daha önceki projelerden farkı başlangıç noktası olarak Akdeniz'i değil, İstanbul'u almasıdır (Özyüksel, 1988: 15).

1875'ten önce Osmanlı'da demiryolu inşa edenler ile hükümet arasında tarife ve kilometre garantisi gibi konularda anlaşmazlıkların yaşandığı görülmekle birlikte (Ortaylı, 1981: 76-77) Düyun-u Umumiye'nin 1882'de faaliyete geçmesinin Avrupa mali çevrelerinde tekrar güvenilirlik kazanılmasını sağlaması yeni demiryolu projelerinin gündeme gelmesine yol açmıştır. İngiliz ve Fransız sermayedarları arasındaki çekişme devam ederken Bismarck'ın çekingen politikasına⁴⁹ rağmen II. Abdülhamid'in konuyla doğrudan ilgilenmesiyle Almanya yeni bir güç olarak ortaya çıkmıştır (Beydilli, 1991: 443).

1887'de Württembergische Vereinsbank yöneticilerinden Dr. Alfred von Kaulla ile başlayan görüşmelerin ardından Dr. Kaulla, Deutsche Bank yöneticilerinden Dr. Georg Von Siemens ile işbirliği sağlamıştır. 1889'da Nafia ve Ticaret Nazırı Zihni

⁴⁹ Bismarck'ın izlediği denge politikası.

Paşa ile Dr. Kaulla arasında imzalanan sözleşme ile⁵⁰, Anadolu demiryollarının inşası ve işletilmesi, Haydarpaşa-İzmit demiryolunun işletilmesi ve Haydarpaşa-İzmit hattının Ankara'ya uzatılması ve işletilmesi imtiyazı doksan dokuz sene için Deutsche Bank-Württembergische Vereinsbank'a verilmiştir (Albayrak, 1995: 14) (Şekil 4.3).



Şekil 4.3 : Haydarpaşa'dan İzmit'e demiryolu hattı, 1885-1888 (FO 78/4264'ten aktaran: Kaynar, 2015: 138).

1889 yılında Deutsche Bank-Württembergische Vereinsbank katılımı ile İstanbul merkezli Anadolu Demiryolları Şirketi (*Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie*) kurulmuştur (Ortaylı, 1981: 81-82).

4.3 Haydarpaşa Limanı'nın İnşası (1900-1903)

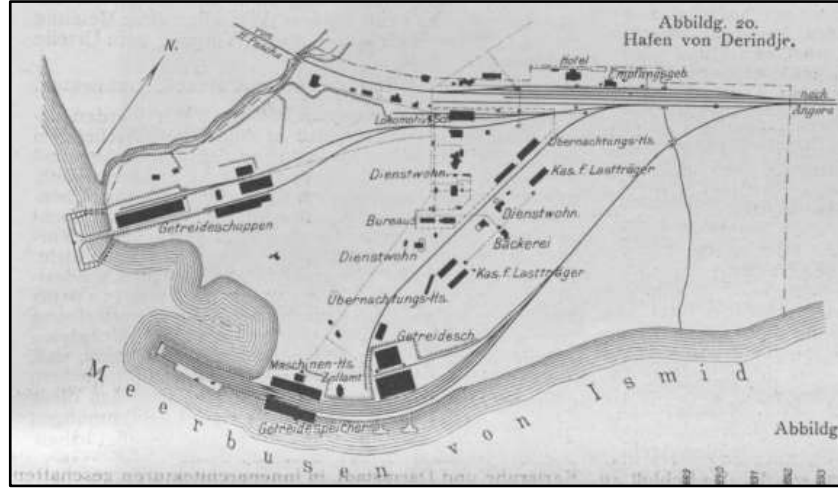
Kadıköy Mühürdar Sahili-Harem İskeleyi aksında 1868'de inşa edilen ilk rıhtımın ardından 1891'de Unciyan Apik Efendi⁵¹ rıhtım boyunca kâgir binaların inşasına dair bir öneride bulunmuştur (Toydemir, 1954: 11). Bunun ardından Kadıköy ve Haydarpaşa kıyılarında rıhtım inşa edilmesi üzerine bir tasarı gündeme gelmiştir, örneğin 12 Aralık 1891 tarihli Dersaadet Ticaret Odası gazetesinde Mişel Paşa'nın teklifinin diğer tekliflere göre daha avantajlı bulunduğu bildirilmektedir (DTO, 12 Aralık 1891, s.595, Les quais de Cadikeuy), ancak bu tasarının bir sonuca ulaşmadığı anlaşılmaktadır. 1895'te ise Anadolu Demiryolları Şirketi'nin demiryolu hattının

⁵⁰ Ayrıca bkz. 1911 (1327) tarihli Gavriel Arhangelos'un *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresinin İçyüzü* adlı eseri.

⁵¹ Dersaadet Ticaret Odası gazetesinde Unciyan Apik Efendi ismine rastlanmaktadır.

Kavak İskelesi civarına kadar uzatılması ve orada bir vapur iskelesinin yapılmasıyla Kavak İskelesi-Sirkeci hattında vapur işletilmesi önerisinde bulunduğu görülmektedir (Toydemir, 1954: 11-12).

1896'da Anadolu demiryolunun Konya'ya ulaşması tahıl nakliyatını, dolayısıyla Haydarpaşa'daki yoğunluğu arttırmış (Toydemir, 1954: 12), bu yoğunluk nedeniyle *Philipp Holzmann* firması tarafından İzmit-Haydarpaşa hattındaki Derince'de liman tesisleri inşa edilmiş ve liman 1897'de işletmeye açılmıştır (Schmidt, 1914: 60) (Şekil 4.4).



Şekil 4.4 : *Deutsche Bauzeitung* dergisinde *Die anatolische Eisenbahn* adlı yazıda yer alan Derince Limanı vaziyet planı (Denicke, 1904: 427).

Ancak Derince Limanı'nın Haydarpaşa'daki trafiği hafifletmemesi (Önsoy, 1982: 58), 1871'de yapımına başlanan ve 1873'te ulaşım açılan Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattı nedeniyle yük ve yolcu taşımacılığında en önemli noktalardan biri hâline gelen Haydarpaşa'daki ilk garın inşası sırasında kurulan mütevazı rıhtımın yetersiz kalması ve zaten kısa olan rıhtıma su derinliğinin az olması nedeniyle ancak küçük mavnaların yanaşabilmesi (Müller-Wiener, 1998: 156) Haydarpaşa'da kısa bir süre içinde bir ticaret limanının oluşturulmasını zorunlu kılmıştır (Le Génie Civil, 1904: 264).

Bu veriler ışığında, Haydarpaşa demiryolu ve liman projesinin başlangıçta tek bir proje olarak düşünülmediği, demiryolu hattının limanda yol açtığı yük ve yolcu yoğunluğunun Haydarpaşa'da liman inşası konusunu gündeme getirdiği öne sürülebilir.

Demiryolu Şirketi'nin 1896 ve 1898 yıllarında hükümete liman inşası konusundaki başvurusunun (Toydemir, 1954: 11-12) ardından Haydarpaşa'da liman inşası

imtiyazı 11/23 Mart 1899 yılında (Hicri 1316) Anadolu Demiryolları Şirketi'ne verilmiştir (Velay, 1903: 587).

Dersaadet Ticaret Odası gazetesinin 10 Şubat 1900 tarihli sayısındaki bir haber Haydarpaşa Rıhtımı'nın inşasına Mart ayında başlanacağını ve inşa faaliyetlerine nezaret edecek heyetin İstanbul'a geldiğini bildirmektedir (DTO, 9 L 1317/10 Şubat 1900, s.44, Haydarpaşa Rıhtımı). Yaklaşık altı yüz metre uzunluğunda kuzeybatı-güneydoğu istikametinde bir dalgakıran ile yüz elli ve üç yüz metre uzunluğunda birbirine dik iki rıhtım duvarı planlanmıştır (Denicke, 1903: 477). İnşaatı, *Ph. Holzmann Şirketi* (Frankfurt) üstlenmiştir. İnşaatın sorumlusu H. Ritter (Müller-Wiener, 1998: 157) ve baş mühendisi Woldorp'tur (Denicke, 1903: 480).

Rıhtım duvarlarının su altında kalan kısımları taş bloklarla oluşturulmuş, üst yapısı Hereke'deki ocaklardan getirilen kireçtaşı kullanılarak hafif bir eğimle (1:10) inşa edilmiş ve rıhtım duvarının gerisindeki alan kısmen kırma taşlarla, kısmen de toprakla doldurulmuştur. Bu şekilde kazanılan rıhtım yüzeyi üzerine demiryollarının yanı sıra, her biri bir buçuk tonluk köprülülük vinçlerin ve otuz beş tonluk bir ayaklı vincin altyapısı yerleştirilmiştir (Müller-Wiener, 1998: 157-158).

Anadolu Demiryolları Şirketi ile imzalanan sözleşmenin yirmi ikinci maddesinde Şirket'in, Haydarpaşa Liman Şirketi adıyla bir anonim şirket oluşturulabileceği belirtilmektedir (Haydarpaşa Limanı'yla Rıhtım ve Dok ve Antrepoları İmtiyaz Mukavelenamesi, Yirmi İkinci Madde). Bu hüküm gereğince Haydarpaşa Liman Şirketi (*Societe du Port de Haidar Pacha*) 19 Mart 1902'de kurulmuştur (Velay, 1903: 593). *Zeitschrift für Technik und Industrie in der Türkei*'in⁵² Aralık 1916 sayısında da 19 Mart 1902'de kurulan Haydarpaşa Liman Şirketi'nin Demiryolları Şirketi adına liman işletme faaliyetlerini yürüttüğünü bildiren bir yazı tespit edilmiştir (ZTIT, 16 Aralık 1916, s.34-35, Betriebsgesellschaft des Hafen von Haidar-Pascha).

Le Génie Civil (1904: 265), *Travaux du Port de Haidar Pascha* adlı yazısında liman inşaatının öngörülenden önce tamamlandığını, bunda girişimciler M.M. Ogier ve Laporte'un faaliyetlerinin etkili olduğunu belirtmektedir.

⁵² Almanca olarak yayımlanan, Fransızca ismi *Génie Civil Ottoman* olan derginin ilgili sayısına Stanford Üniversitesi Hoover Enstitüsü Kütüphanesi'nden ulaşılmıştır.

Aşağıdaki konuların liman inşa sürecinin önemli parçalarını oluşturduğu görülmektedir:

- Haydarpaşa’da liman inşasından vazgeçilmesinin ihtimal dâhilinde olması dikkat çekmektedir. *Journal des Debats Politiques et Littéraires* gazetesindeki *Turquie* başlıklı bir haberde, Anadolu Demiryolları Şirketi’nin bir liman ve Haydarpaşa-Üsküdar arasında bir banliyö hattının inşa faaliyetlerini yürüteceğinin ve limanın Haydarpaşa yerine Üsküdar’da inşa edilebileceğinin bildirildiği görülmektedir (JdDPeL, 2 Şubat 1899, s.2, *Turquie*). Bir BOA belgesi, Haydarpaşa Limanı’nın inşasından vazgeçilmesi durumunda demiryolunun Üsküdar’a uzatılması ve sahilden Şemsipaşa’ya kadar olan bölgede rıhtımların ve Üsküdar’da liman ve tesislerin inşasının Şirket taahhüdü altında olduğunu belirtmektedir (BOA, A.DVN.MKL., 40/25, 08 Z 1316/11 Nisan 1899).
- Hükümet, imtiyazın Almanlara verilmesine karşı Fransız sermayeli Rıhtım Şirketi’nin tepkisiyle karşılaşmıştır (BOA, Y.PRK.EŞA., 32/27, 01 Za 1316/17 Eylül 1898). Alman-Fransız rekabeti, 3 Nisan 1899 tarihli *Le Figaro* gazetesinde yayımlanan bir haber aracılığıyla da takip edilebilmektedir. Bu haber, Alman sermayeli Anadolu Demiryolları Şirketi ve Fransız sermayeli Rıhtım Şirketi arasındaki ebedi uyuşmazlığın M. Constans’ın araya girmesiyle Fransızlar lehine sonuçlandığını, Almanların Haydarpaşa’da depolarının olacağını ve Fransızlara ciddi bedellerin ödeneceğini belirtmektedir (LF, 3 Nisan 1899, s.5, *Correspondances Étrangères - Figaro A Constantinople*). 23 Mart 1907 tarihli *La Revue Hebdomadaire et son supplément illustré*’nin yer verdiği bir yazıda ise Türkiye’nin koruyucusu, Müslümanların dostu rolüne büründüğü belirtilen Almanlar bir taraftan da Abdülhamid’in yalakası (*flatteur*) olarak nitelendirilmektedir. On sekiz yılda elde edilen kazançlar konusunda İngilizler ile karşılaştırılan Almanların kazançlarından birinin de Haydarpaşa’da bir liman inşa etmek olduğu açıklanmaktadır.⁵³
- Demiryolları Şirketi, 1899 tarihli İmtiyaz Mukavelenamesi’nin yirmi birinci maddesine dayanarak hükümete başvuruda bulunmuştur. Limanın inşa

⁵³ Detaylı açıklamalar için derginin *L’attitude des Anglais depuis 1875. - Politique anglaise et politique allemande à Constantinople*, başlıklı yazısına bakılabilir.

edileceği yer konusundaki bir öneri demiryolunun Selimiye Kışlası'nın altından uzun bir tünelle geçerek Üsküdar'daki Balaban İskeleyi'ne uzatılması ve limanın da burada yapılması üzerinedir. Diğer bir öneri, demiryolunun Harem'e uzatılması fikrini esas almaktadır. Bir grup, Haydarpaşa'da yapılacak bir limanın çevre güzelliğine, askeri hastaneye ve yeni inşa edilmekte olan Tıbbiye'ye zararlı olacağını savunmaktayken, diğer bir grup Selimiye Kışlası'nın altından tünel açmanın maliyetli olacağını savunmaktadır (Fındıkgil-Doğuoğlu, 2002: 285).

4.4 1899 Tarihli İmtiyaz Mukavelenamesi

Ticaret Nafia Nazırı Zihni Paşa ve Anadolu Demiryolları Şirketi adına hareket eden M. Zander arasında 11/23 Mart 1899 yılında imzalanan Haydarpaşa Limanı İmtiyaz Mukavelenamesi aşağıdaki gibi yorumlanmıştır (Ergin, 1995: 2830-2836).

Sözleşmede Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'ne Haydarpaşa'da rıhtım ve liman inşası konusunda imtiyaz verildiği ve imtiyazın süresinin Haydarpaşa-Ankara demiryolunun imtiyaz süresi kadar olduğu belirtilmektedir. (Birinci ve ikinci maddeler).

Şirket'in, sözleşmenin imzalanma tarihinden itibaren bir sene içinde şartname hükümleri doğrultusunda hazırlanacak planları Nafia Nezareti'nin onayına sunmakla yükümlü olduğu ve Nafia Nezareti'nin Bahriye Nezareti ve Rüsumat Emaneti ile yapacağı müzakerelerin ardından bu planları iki ay içinde onaylayacağı anlaşılmaktadır (Üçüncü madde).

Bütün masrafı ve zararı Şirket'e ait olmak üzere; planların onaylanmasından sonra Şirket altı ay içinde sözleşme ekindeki A harfli haritada belirtilen işe başlayarak işi üç yıl içinde bitirmeyi ve ihtiyaç olduğu takdirde B harfli haritada belirtilen işi yapmayı taahhüt etmektedir. A ve B harfli haritalardaki işin icrası için gerekli olan arazinin istimlak edileceği ve işin fenni kaideler, şartname hükümleri ve onaylanacak planlar doğrultusunda tatbik edileceği açıklanmaktadır (Dördüncü madde).

Sözleşmede Nafia Nezareti'nin işin icrası sırasında ve tesliminden önce imalatı teftiş edeceğinin belirtilmesiyle özensiz imalatın önüne geçilmeye çalışıldığı görülmektedir (Beşinci madde).

Sözleşme, arazinin istimlakı konusunda uyuşmazlık yaşanması hâlinde İstimlak Kanunu'na göre hareket etme kıstası getirmektedir (Altıncı madde).

“Brizlam”ın yani dalgakıranın beş yüz metre ve rıhtımın yüz metre kadar kısmının tamamlandığı Şirket tarafından bildirildikten sonra Nafia Nezareti tarafından bir fen komisyonunun tayin edilmesiyle fen komisyonu raporu üzerine işin kabul işlemlerinin yapılacağı belirtilmektedir; bu düzenlemeyle kişisel çıkarlar karşılığında kabul yapılmasının ve özensiz bir denetim mekanizmasının önüne geçilmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır (Dokuzuncu madde).

Sözleşmede, işin şartname hükümlerine göre tamamlanması gerektiği belirtilmekle beraber, Şirket'e tamamlayacağı imalatların iyi hâlde muhafaza edilmesi yükümlülüğü de verilmektedir (Onuncu madde).

Sözleşme Şirket'e inşa edeceği limanların ve açacağı sokakların güvenliğinin sağlanmasında Osmanlı Devleti kanunlarına uyma yükümlülüğünü vermektedir. Sözleşmede herhangi bir kaçakçılık olayının olmaması için liman üzerinde öncelikle gümrük ve karakol binalarının yapılması zorunlu tutulmaktadır (On birinci madde).

Şirket'in işin kabulünün yapılmasıyla ilgili tarifeler doğrultusunda vergi tahsilatına başlayabileceği hususu düzenlenmiştir, yani vergi tahsilatının başlamasının işin kabulünün yapılması şartına bağlandığı görülmektedir (On ikinci madde).

Sözleşmede gerek savaş gerek barış zamanında askerin, polisin, jandarmanın ve posta çantaları gibi eşyaların rıhtımdan bedelsiz olarak geçeceği maddesi düzenlenmiştir (On üçüncü madde).

Sözleşmede, imtiyaz süresinin bitiminde devletin inşa edilen tüm tesislerin hukuken sahibi olacağına dair bir düzenleme bulunmaktadır. Devletin söz konusu rıhtım, antrepo ve mağazaların işletmesinin tamamının ya da bir kısmının ihalesini talep etmesi hâlinde mevcut şirketin eşit şartlarda öncelikli olacağı belirtilmektedir (On dördüncü madde).

Personelin kıyafetlerinin Şirket tarafından değil, hükümet tarafından belirleneceğinin belirtilmesi ile tek tip kıyafete yönelik bir düzenleme yapılmıştır (On beşinci madde).

İnşaat çalışmaları esnasında çıkabilecek arkeolojik değeri olan eserlerin⁵⁴ gözetilerek bu eserlerin devletin koyduğu nizama tabi olacağını belirtildiği ve sözleşmede korumacı tedbirlere yer verildiği anlaşılmaktadır (On altıncı madde).

On yedinci madde ile, öngörülmeven sebeplerle işe başlanmaması ya da başladıktan sonra inşaatın tamamlanmaması durumunda devletin sözleşmeden rücu hakkını kullanarak sözleşmeyi sonra erdirebileceğinin ve Şirket'in verilen imtiyazı kaybedeceğinin belirtilmesi devletin uygulayabileceği yaptırımları açıklamaktadır (On yedinci madde).

On sekizinci madde ile inşası Şirket taahhüdü altında bulunan gümrük binası, ithalat ve ihracat gümrüğü mağazaları, karakol, polis ve pasaport kontrolü binalarının muhafazası imtiyaz sonuna kadar Şirket'e verilmekte ve tarifelerin düzenlenmesinde Şirket yetkili kılınmaktadır (On sekizinci ve on dokuzuncu maddeler).

İnşası, işletilmesi ve iyi hâlde muhafazası Şirket yükümlülüğü altında olan liman ve tesislerinin hasılatı Şirkete verilmekte, ancak işin birinci kısmının kabulünün yapılmasıyla Şirket hazineye senede bin beş yüz lira ödemekle zorunlu tutulmaktadır (Yirminci madde).

Sözleşmenin yirmi birinci maddesi limanın inşa edileceği yerin Haydarpaşa yerine Üsküdar olabileceğini, bu durumda Şirket'in demiryolunun Üsküdar'a uzatılmasını ve sahilten Şemsipaşa'ya kadar rıhtımın ve Üsküdar'da limanın ve gerekli binaların inşasını taahhüt ettiğini açıklamaktadır (Yirmi birinci madde).

Son maddede Anadolu Demiryolları Şirketi'nin Haydarpaşa Liman Şirketi adıyla bir anonim Osmanlı şirketi teşkil edebileceği ve liman inşa ve işletme imtiyazına sahip olan Anadolu Demiryolları Şirketi'nin Osmanlı anonim şirketi olması gibi teşkil edilebilecek anonim şirketin de Osmanlı olacağı belirtilmektedir. Ayrıca bu maddede işin icrasından dolayı meydana gelebilecek hukuki anlaşmazlıklarda Osmanlı Mahkemeleri yetkili kılınarak sözleşmede milli hukukun uygulanacağı vurgulanmıştır. HMK açısından değerlendirildiğinde ise, sözleşmede gayrimenkulun bulunduğu ve sözleşmenin yapıldığı yer mahkemesine yetki verildiği görülmektedir (Yirmi ikinci madde).

⁵⁴ Sözleşmede *asar-ı atika* (eski eser) olarak geçmektedir.

Karma sözleşme niteliğindeki bu sözleşmede imtiyazın sınırlarının ve amacının, işin konusunun ve yerinin, işin süresinin, tarafların yükümlülüklerinin, kabul işlemlerinin, Şirket'in sözleşme ile taahhüt ettiği görevlerini sözleşme ve şartname hükümlerine göre ifa etmemesi durumunda tespit edilecek cezaların ve sözleşmenin feshinin, çalışanların tabi olacağı kıyafet yönetmeliğinin, arkeolojik değeri olan eşyanın bulunması hâlinde izlenecek prosedürün, imtiyazın devlet tarafından satın alınması durumunda işleyişin ve ihtilafların nasıl çözümleneceğinin açıklandığı görülmektedir, yani 1899 imtiyaz sözleşmesi Fransız sermayeli Rıhtım Şirketi ile imzalanan 1879 ve 1890 sözleşmeleriyle paralellik göstermekte, bu da tip bir sözleşmenin kullanılmış olabileceğini düşündürmektedir.⁵⁵

4.5 Haydarpaşa Limanı'nda İnşa Edilen Yapılar

Anadolu demiryolu hattının deniz ile bağlantısının Haydarpaşa kıyısında olması nedeniyle hattın başlangıç istasyonunun burada olmasına karar verilerek binanın temeli 1872'de atılmış (Toydemir, 1954: 10) ve bina Haydarpaşa-Pendik hattının sefere başlamasıyla 1872'de hizmete girmiştir (Fındıkgil-Doğuoğlu, 2002: 284) (Şekil 4.5). Bu esnada şehir hatları vapur iskelesi yakınına kâgir bir iskele yapılmış, ancak yüklenecek ve tahliye edilecek eşyanın artması nedeniyle inşaat ilerledikçe istasyon binasının önünden iskeleye doğru ray döşenerek vagonlar deniz vasıtalarına yaklaştırılmıştır (Toydemir, 1954: 10).



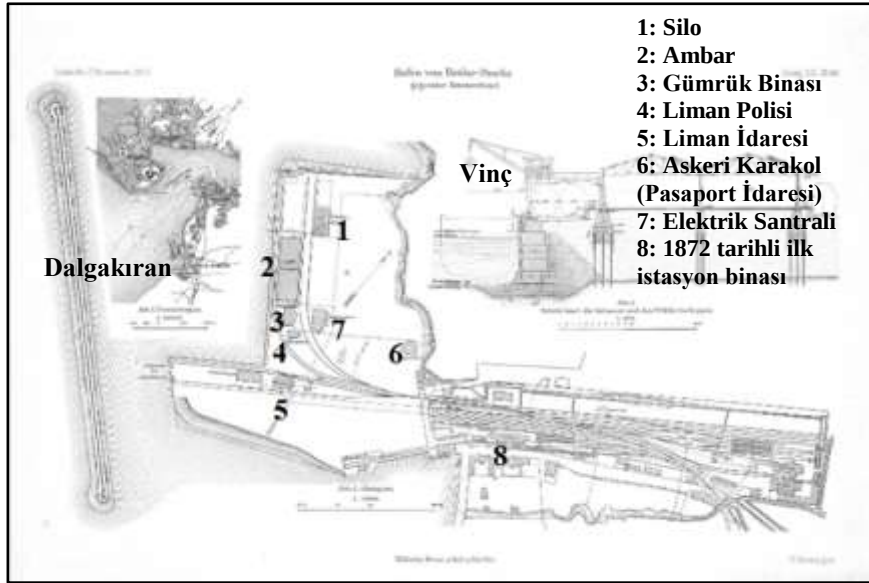
Şekil 4.5 : 1872'de hizmete giren Haydarpaşa Garı (Yıldız Fotoğraf Arşivi, IRCICA).

⁵⁵ Haydarpaşa Limanı İmtiyaz Şartnamesi'ne, tarifelere ve nizamnamelere tezde doğrudan yer verilmemiştir. Şartname ve tarifelere Ergin (1995: 2836-2853) yer vermektedir.

Demiryolları Şirketi tarafından Haydarpaşa Limanında inşa edilen yapılar aşağıdaki başlıklarda ele alınmıştır.

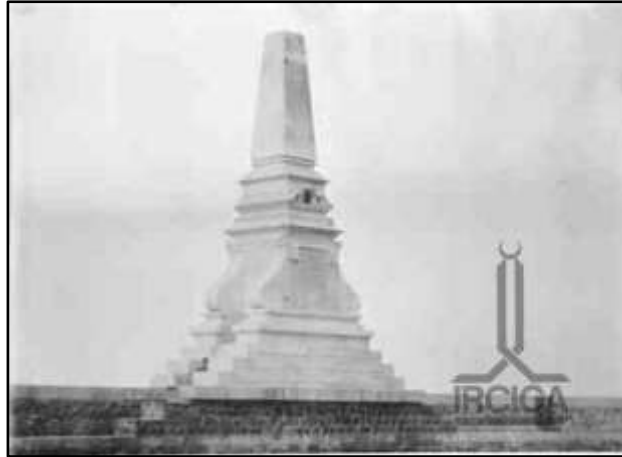
1903 tarihli Haydarpaşa Limanı Vaziyet Planı'nda; Silo (1), Ambar (2), Gümrük Binası (3), Liman Polisi (4), Liman İdaresi (5), Askeri Karakol (Pasaport İdaresi) (6), Elektrik Santrali (7), 1872 tarihli ilk istasyon binası (8), dalgakıran; kesitte ise vinç görülmektedir (Şekil 4.6).

Alexander M. Raymond'un *Notes Pratiques et Resumes sur l'art du constructeur en Turquie* kitabından aktaran Kösebay Erkan (2013: 62) rıhtımdaki birçok binanın mimarının *Emile Faracci* olduğunu belirtmektedir.



Şekil 4.6 : Haydarpaşa Limanı vaziyet planı, 1903 (Denicke, 1903: 478'deki plandan işlenerek).

4.5.1 Dalgakıran ve Anı Sütunu



Şekil 4.7 : Dalgakıran üzerindeki Anı Sütunu (Yıldız Fotoğraf Arşivi, IRCICA).

Demiryolları Şirketi yöneticisi Edouard Huguenin, Sultan II. Abdülhamid'in tahta çıkışının yirmi beşinci yıldönümü anısına bir anıt dikmeyi önermiş, dalgakıran üzerinde böyle bir anıtın yapımı için gerekli izin alınarak Eylül 1900'de dalgakıranla birlikte anıtın da inşasına başlanmıştır (Fındıkgil-Doğuoğlu, 2002: 285) (Şekil 4.7). Limanı oluşturan ana elemanlardan biri olan dalgakıranın uzunluğu yaklaşık altı yüz metredir (Denicke, 1903:478). Açılış töreni 1903 yılında yapılan dalgakıranda anıt biçiminde bir kitabe⁵⁶ bulunmaktadır ve bu kitabede aşağıdakiler yazılıdır (Toydemir, 1954: 15).

*“Revnak efzayı sediri şevket
Masiri Osmani essultan ibni
Sultan Elgazi Abdülhamid Han Sani Hazretlerinin yirmi
Beşinci sene-i devriye-i cülusu
Hümayunlarının hatıra’i fahiresi
Olmak üzere Anadolu Demiryolu
Şirket-i Osmaniyesi tarafından
İşbu amud teyemmünen rezk olunmuştur.
1318”*

4.5.2 Silo A ve Silo B

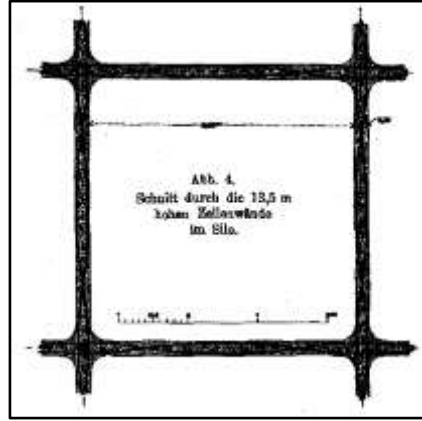


Şekil 4.8 : Silo A ve Silo B (Bilgili, 2016).

Betonarme inşaatı Berlin'den *Moniergesellschaft* adlı şirket tarafından gerçekleştirilen (Denicke, 1903: 478), kırk sekiz adet, dikdörtgen kesitli, her biri

⁵⁶ Eyice (1997: 39), bu anıtın bir benzerinin de Selanik'te Hamidiye Bulvan başında olduğunu belirtmektedir.

seksen, yüz otuz ve yüz yetmiş metreküplük ve toplamda beş bin tonluk Silo A (Le Génie Civil, 1904: 265) 1905'te, on bin tonluk Silo B 1907'de hizmet vermeye başlanmıştır (Anonim, 1994b: 32) (Şekil 4.8). Silo hücrelerinde depolanan ürünün gemilere yüklenmesi, ürünün önce bir demir köprü yoluyla kuleye, oradan gemilere iletilmesiyle yapılmaktadır (Fındıkgil-Doğuoğlu, 2002: 307) (Şekil 4.9 ve Şekil 4.10).



Şekil 4.9 : Silo A, hücre planı (Denicke, 1903: 478).



Şekil 4.10 : Dingers Polytechnisches Journal'in 21 Aralık 1907 tarihli sayısındaki demir köprü fotoğrafı.

4.5.3 Elektrik Santrali

1903 yılında açılışı yapılan ve iki bölümden oluşan yapının batı tarafında elektrik üretimini sağlayan dinamo ve diğer makinelerin yer aldığı hangar, doğu tarafında ise büro bölümü yer almaktadır. İki katlı olan büro ve tek katlı olan hangar bölümleri birbirinden bağımsızdır (Kösebay Erkan, 2007: 65) (Şekil 4.11 ve Şekil 4.12).

Yapının dar cephelerindeki dairesel pencereler Alman Art Nouveau etkilerini taşımaktadır (Kösebay Erkan, 2007: 68) (Şekil 4.11 ve Şekil 4.12).



Şekil 4.11 : Elektrik Santrali ve arkasında Silo A (Denicke, 1903: 476).



Şekil 4.12 : Elektrik Santrali ve arkasında Silo B (Bilgili, 2016).

4.5.4 Askeri Karakol

Askeri Karakol; Gümrük Binası, Liman Polisi Binası ve Liman İdaresi Binası ile aynı zamanda inşa edilmiş, ancak bu binalardan günümüze yalnızca Askeri Karakol binası kalmıştır. Bu nedenle Askeri Karakol binası bahsedilen diğer binalardan ayrı bir başlıkta incelenmiştir. Binanın yapımı 1903'te tamamlanmıştır (bkz. 1903 tarihli Haydarpaşa Limanı vaziyet planı) (Şekil 4.6).

Bir orta sofa çevresinde şekillenen, simetrik bir planlamaya sahip binanın üçlü düzenlemeye sahip girişinde vurgu sivri kemerlerin bulunduğu ve üzeri kubbeli orta bölümdedir (Kösebay Erkan, 2007: 65-67). Kösebay Erkan (2007: 66) binanın mimari üslubunu Oryantalist üslup olarak nitelemektedir.



Şekil 4.13 : Askeri Karakol (Yıldız Fotoğraf Arşivi, IRCICA).



Şekil 4.14 : Askeri Karakol (Bilgili, 2016).

Askeri Karakol'un 1900'lü yıllara bir fotoğrafı ile 2016 yılına ait bir fotoğrafı karşılaştırıldığında kubbeli girişin, girişteki sivri kemerlerin günümüzde mevcut olmadığı ve girişin yanındaki bölümlerde pencere düzeninin değiştiği görülmektedir (Şekil 4.13 ve Şekil 4.14).

4.5.5 Gümrük Binası, Liman Polisi Binası ve Liman İdaresi

1903 tarihli vaziyet planından hareketle, Gümrük Binası, Liman Polisi Binası ve Liman İdaresi'nin 1903'te inşa edildikleri anlaşılmaktadır (Şekil 4.6, Şekil 4.15, Şekil 4.16 ve Şekil 4.17). Bu binaların Haydarpaşa Limanı ve çevresine ait tespit edilebilen haritalar içinde 1930 Pervititch Haritası'ndan itibaren mevcut olmadığı görülmektedir (Şekil 4.29).

Binalar, simetrik bir plan düzenine sahiptir. Gümrük Binası'nda girişteki vurgu kubbe ile; Liman Polisi Binası ve Liman İdaresi'nde saçaklar ile sağlanmıştır. Raymond'un (1908: 80) *Arap tarzında* inşa edildiğini belirttiği Askeri Karakol, Gümrük Binası, Liman Polisi Binası ve Liman İdaresi Binası'nın plan ve cephe

özellikleri binalarda izlenen ortak bir yaklaşımı, yani binaların aynı mimarın, Emile Faracci'nin, elinden çıktığı izlenimini uyandırmakta ve bu izlenim doğuya açılan bir kapı olan Haydarpaşa'da devletin sunmak istediği imgeyi ortaya koymasıyla da önemli bulunmaktadır (Kösebay Erkan, 2007: 67).



Şekil 4.15 : Gümrük Binası (Yıldız Fotoğraf Arşivi, IRCICA).



Şekil 4.16 : Liman Polisi Binası (Yıldız Fotoğraf Arşivi, IRCICA).



Şekil 4.17 : Liman İdaresi (Yıldız Fotoğraf Arşivi, IRCICA).

4.5.6 Haydarpaşa Garı (1908)

II. Abdülhamid döneminde ihtiyaca cevap veremez duruma gelen istasyonun yerine yeni gar binası ve tesislerinin yapılması gündeme geldiğinde (Salman, 1994: 30) döneminde beş bin kilometre’den fazla demiryolu inşa edilen Abdülhamid bu konuda şunları ifade etmiştir:

“Bunca kilometre demiryolu yaptım memlekete, çelik rayların ucu Haydarpaşa’da. Koca binalarıyla liman yaptım yine belli değil. Bana o rayların denize kavuştuğu yere öyle bir bina yapın ki, ümmetim baktığında buradan bindin mi hiç inmeden Mekke’ye kadar gidilir desin.”

Haydarpaşa’da yeni bir garın projesi için açılan yarışma sonucu önerileri seçilen Otto Ritter ve Helmut Cuno kısmi değişikliklerle tasarımlarını uygulamayı da üstlenmiş, binanın inşasına Philipp Holzmann Şirketi tarafından 1906’da başlanmış, bina 1908’de hizmete açılmıştır (Fındıkgil-Doğuoğlu, 2002: 288) (Şekil 4.18).



Şekil 4.18 : 2012 yılına ait bir fotoğrafta Haydarpaşa Garı (Bilgili, 2016).

05 Kasım 1909 tarihli *Osmanische Lloyd* gazetesindeki *Die Einweihung des Bahnhofs von Haidar-Pascha* başlıklı haber, açılış törenine dair bilgi vermekte ve haberde garın inşasına katkıda bulunanların da ismi geçmektedir (Fındıkgil-Doğuoğlu, 2002). Bina, 6 Eylül 1917’deki bir sabotaj girişiminden ve 1979’daki bir tanker kazasından zarar görmüştür (Salman, 1994: 30).

İki kolu farklı uzunlukta olan U şeklindeki bir plan düzenine sahip beş katlı yapıda Neorönesans etkiler görülmektedir (Kösebay Erkan, 2007: 60). Bina, ahşap kazıklar

üzerine inşa edilmiştir (Salman, 1994: 30). Güneydoğu köşesindeki kulede görülen tonoz sistemi dışında yapıdaki sistem volta döşemedir (Kösebay Erkan, 2007: 60).

Haydarpaşa Limanı'nda Anadolu Demiryolları Şirketi tarafından inşa edilen yapılar aşağıda belirtilmiştir (Çizelge 4.1).

Çizelge 4.1 : Haydarpaşa Limanı'nda Anadolu Demiryolları Şirketi tarafından inşa edilen yapılar.

Yapı	İnşa Tarihi	Kaynak
Rıhtım, Dalgakıran ve Anı Sütunu	1902	Toydemir, 1954: 15.
Silo A	1905 (hizmete girdiği tarih)	Anonim, 1994b: 32.
Ambar	1903	Denicke, 1903: 478
Elektrik Santrali	1903	Denicke, 1903: 478.
Askeri Karakol	1903	Denicke, 1903: 478.
Gümrük Binası	1903	Denicke, 1903: 478.
Rıhtım Polisi Binası	1903	Denicke, 1903: 478.
Liman İdaresi	1903	Denicke, 1903: 478.
Silo B	1907 (hizmete girdiği tarih)	Anonim, 1994b: 32.
Haydarpaşa Garı	1908	Fındıkgil-Doğuoğlu, 2002: 288.

4.6 İskenderun'da Liman İnşası İçin Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İmtiyaz

İskenderun'da 19. yüzyılın ortalarından itibaren limanın temizlenmesine, yüzyılın sonlarında ise modern rıhtım ve liman inşasına dair konular gündeme gelmeye başlamıştır (Beşirli, 2004: 182-183). Alman sermayeli Bağdat Demiryolu Şirketi (*Societe Imperiale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad*) ile 1903'te imzalanan imtiyaz sözleşmesinin on ikinci maddesinde Şirket'e Mersin ile Trablusşam

arasındaki bir noktadan Akdeniz'e bir şube hattının uzatılması izninin verileceği maddesi yer almaktadır. Ancak, kuzey Suriye ve kuzey Mezopotamya'nın deniz bağlantısını sağlayacak olması yönüyle önemli bulunan ve Bağdat Demiryolu Şirketi'nin asıl kontrol almak istediği liman olan İskenderun'da şube hattının inşası konusunda 1911 yılına kadar herhangi bir gelişme görülmemiştir (Earle, 1972: 125).

Bağdat Demiryolu'nun devamı konusunda 1911'de yeniden başlayan görüşmelerin ardından (Beşirli, 2004: 183) Osmaniye-İskenderun hattının, El Helif-Bağdat hattının ve İskenderun'da limanın inşası üzerine imtiyaz antlaşmaları imzalanmıştır. İskenderun'da liman inşa etme ve işletme imtiyazının Haydarpaşa Liman Şirketi'ne doksan dokuz sene için verildiği antlaşma, 1899 tarihli Haydarpaşa Limanı İmtiyaz Sözleşmesi'ne ek olarak düzenlenmiştir (Earle, 1972: 125-127). Liman inşaatının Akdeniz ile Basra Körfezi bağlantısında yeni bir seçenek sunacak olması önemli bulunmakta (Fındıkgil-Doğuoğlu, 2002: 52) ve Bağdat demiryolu aracılığıyla hinterland ile bağlantısı kurulan bölgenin ticari potansiyelinin de artacağı düşünülmekteydi, ancak Osmaniye-İskenderun şube hattı 1913 yılında tamamlansa da (Earle, 1972: 128) Haydarpaşa Liman Şirketi, 1912 yılının ortalarında planı hazırlanan limanın inşaatı konusunda ileri adım atamamıştır. İmtiyaz verilirken liman inşaatının 1914 yılı sonlarında tamamlanması öngörülse de I. Dünya Savaşı'nın çıkması bu öngörülerin gerçekleşmesini engellemiştir (Beşirli, 2004: 187).

4.7 Haydarpaşa Limanı'nın Devletleştirilmesi

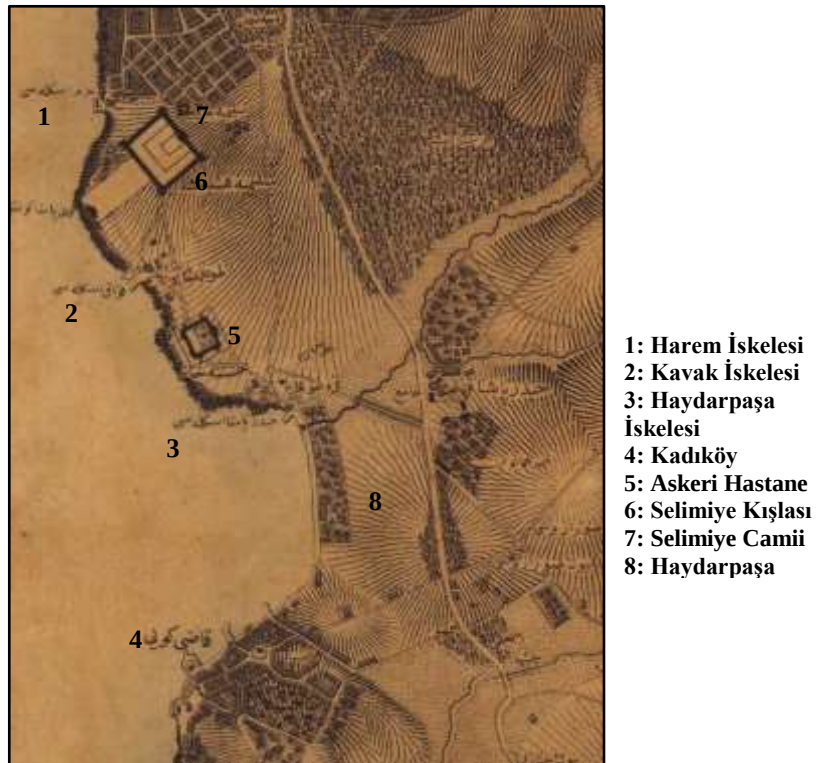
1908'de eski Haydarpaşa Garı'nın inşasıyla Anadolu ile bağlantısı daha da gelişen liman 1917'deki bir patlamada kısmen tahrip olmuş ve yeniden yapılmıştır. 1927'de Demiryolu ve Limanları İdare-i Umumiyesi kurulmuş, 1929'da ise Haydarpaşa Limanı, Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne bağlanmıştır (Anonim, 1994b: 32).

4.8 Haritalarda Haydarpaşa Limanı ve Liman İnşa Faaliyetleri Üzerine Değerlendirme

1899-1924 dönemini esas alan ve Anadolu Demiryolları Şirketi'nin Hükümet tarafından satın alındığı 1924 yılına kadarki sürede Haydarpaşa kıyı şeridinin incelenebileceği haritalar aşağıdaki gibi tespit edilmiştir.

- 1) 1776/1786 Kauffer Haritası (Şekil 4.2).

- 2) 1852 Moltke Haritası (Şekil 4.19).
- 3) 1863 Stolpe Haritası
- 4) 1880 Stolpe Haritası (Şekil 4.20).
- 5) Haydarpaşa'da liman inşasına ilişkin tarihsiz "BOA, PLK.p, 1584" ve "BOA, PLK.p, 5305" kodlu planlar (Şekil 4.21 ve Şekil 4.22).
- 6) 1900 tarihli Waldorp imzalı harita (Şekil 4.23).
- 7) 1903 tarihli Haydarpaşa Limanı vaziyet planı (4.24).
- 8) 1904 tarihli *Le Génie Civil* dergisinde yer alan ve Galata, Eminönü, Üsküdar, Haydarpaşa ve Kadıköy bölgelerini gösteren vaziyet planı (Şekil 4.25).
- 9) 1906 Goad Haritası (Şekil 4.26).
- 10) 1914 Alman Mavileri (Şekil 4.28).
- 11) 1918 Necip Bey Haritası
- 12) 1918/1919 Tarihli İnşaat ve Keşfiyat Osmanlı Anonim Şirketi Haritası (Şekil 4.29).
- 13) 1925 Mamboury Haritası
- 14) 1930 Pervititch Haritası (Şekil 4.31).



Şekil 4.19 : 1852 Moltke Haritası'nda Haydarpaşa ve çevresindeki yapılar işaretlenmiştir. 1852 tarihli Moltke Haritası'nda Harem İskelesi (1), Kavak İskelesi (2), Haydarpaşa İskelesi (3), Kadıköy (4), Askeri Hastane (5), Selimiye Kışlası (6), Selimiye Camii

(7) ve Haydarpaşa (8) işaretlenmiştir. Şehir silüetindeki yeri itibariyle Harem İskelesi (1) ile Haydarpaşa İskelesi (3) arasındaki binalar (5, 6) dikkat çekmektedir (Şekil 4.19).

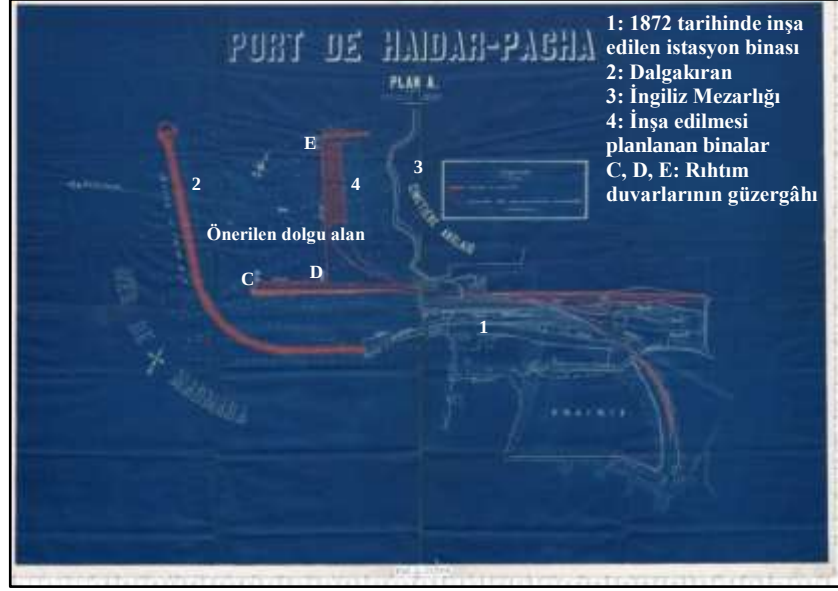


Şekil 4.20 : 1880 Stolpe Haritası'nda Haydarpaşa ve Üsküdar.

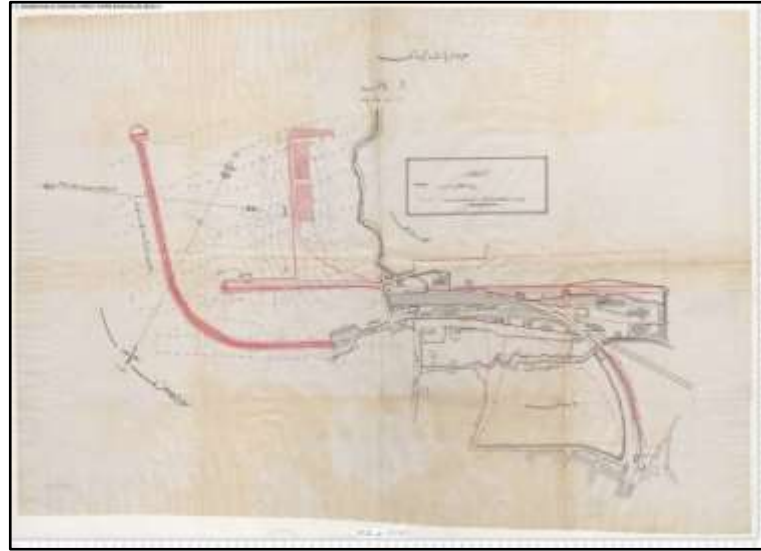
1852 Moltke ve 1880 Stolpe haritaları, yapılaşmanın Üsküdar'da yoğunlaştığını göstermektedir (Şekil 4.19 ve Şekil 4.20). Osmanlı hükümetine 1900'da sunulan ve Arnodin imzasını taşıyan bir projenin Asya ve Avrupa demiryollarının birbirine Boğaz'dan geçecek bir köprü aracılığıyla bağlanmasını öngördüğü tespit edilmiştir. Boğaz'da Sarayburnu ve Üsküdar'ı birbirine bağlayacak bir köprü inşa etme fikrinin Bağdat Demiryolu projesinin önemli bir parçasını oluşturması (Gül, 2015: 82-83) verisi üzerinden Erkal (2010: 39) Anadolu yakasında Haliç'ten farklı olarak eski limanın yenilenmesi değil başka bir yere taşınması modelinin uygulandığını, Haliç modelinin Haydarpaşa Limanı'nda da uygulanması durumunda Üsküdar'ın dönüşeceğini vurgulamaktadır.

Haydarpaşa Limanı inşa sürecinde de bahsedildiği üzere limanın konum seçimine dair bir haberin 2 Şubat 1899 tarihli *Journal des Debats Politiques et Littéraires* gazetesinde de işlendiği ve limanın nerede inşa edileceği konusunun İmtiyaz Sözleşmesi'nde de ele alındığı görülmektedir (Yirmi birinci madde). Limanın inşa edileceği yer konusunda yaşanan görüş ayrılıkları bir grubun Haydarpaşa'da yapılacak bir limanın çevre güzelliğine, Askeri Hastane'ye ve yeni inşa edilmekte

olan Tıbbiye'ye zararlı olacağını, diğer bir grup Selimiye Kışlası'nın altından tünel açmanın maliyetli olacağını savunması nedeniyle ortaya çıkmıştır (Fındıkgil-Doğuoğlu, 2002: 285).



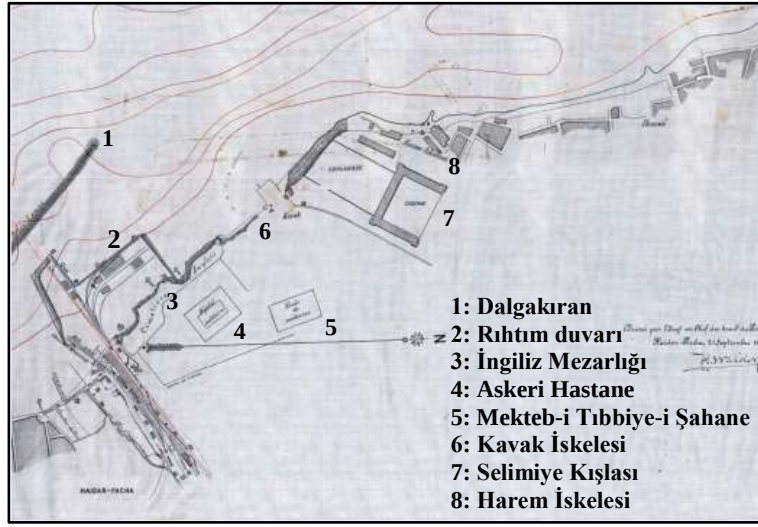
Şekil 4.21 : Haydarpaşa Limanı, Plan A, Fransızca kopyadan hazırlanmıştır (BOA, PLK.p, 1584).



Şekil 4.22 : Haydarpaşa Limanı, Plan A, Osmanlıca kopya (BOA, PLK.p, 5305).

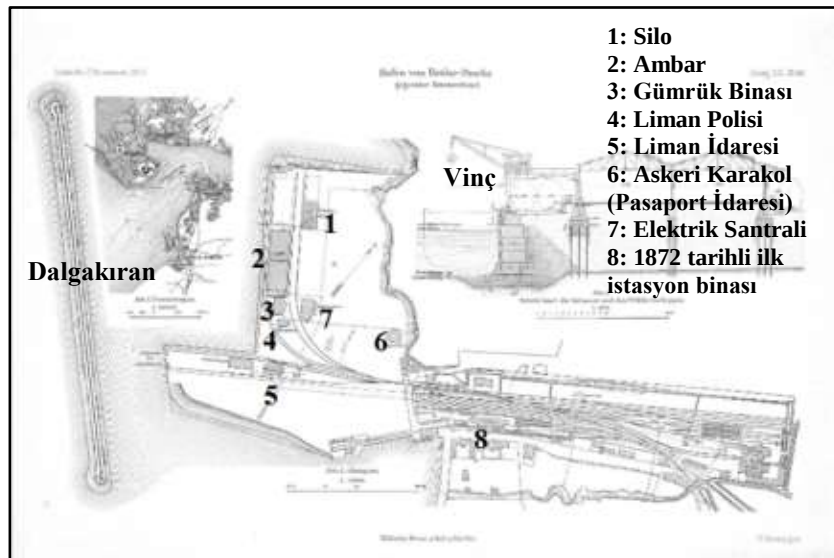
Fransızca ve Osmanlıca olarak iki kopyası bulunan tarihsiz bir BOA belgesi *Haydarpaşa Limanı A Planı* başlığını taşımaktadır. Haritada 1872 tarihli ilk istasyon binası (1) görülmektedir ve binanın üzerinde *Gare* ibaresi bulunmaktadır. Dalgakıran (2) *Brise Lames* ve İngiliz mezarlığı (3) *Cimetiere Anglais* olarak adlandırılmıştır. Rıhtım duvarlarının C, D ve E noktalarını birleştiren bir çizgi üzerinde yer aldığı ve demiryolunun limanla bağlantılı olduğu alanda iki adet bina (4) görülmektedir.

Haydarpaşa koyunda dolgu ile kazanılacak alan kırmızı çizgi ile işaretli bölgedir (Şekil 4.21 ve 4.22).



Şekil 4.23 : Waldorp imzalı haritada Haydarpaşa Limanı, 1900 (aktaran: Kösebay Erkan, 2007: 264).

1900 tarihli Waldorp imzalı bir haritada dalgakıran (1) (*Brise Lames*), C, D ve E noktalarını birleştiren çizgi üzerinde rıhtımlar (2) (*Quai*), İngiliz Mezarlığı (3) (*Cimetiere Anglais*), Askeri Hastane (4), Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane (5), Kavak İskelesi (6), Selimiye Kışlası (7), Harem İskelesi (8), rıhtım duvarının C-D aksı üzerinde Liman İdaresi; D-E aksı üzerinde ise Liman Polisi Binası, Gümrük Binası, Ambar ve bu binaların arkasında Elektrik Santrali ve Silo A görülmektedir (Şekil 4.23).



Şekil 4.24 : Haydarpaşa Limanı vaziyet planı, 1903 (Denicke, 1903: 478'deki plandan işlenerek).

Le Génie Civil'de (1904) yer alan bir vaziyet planı Galata, Eminönü, Üsküdar, Haydarpaşa ve Kadıköy bölgelerini göstermektedir (Şekil 4.25).



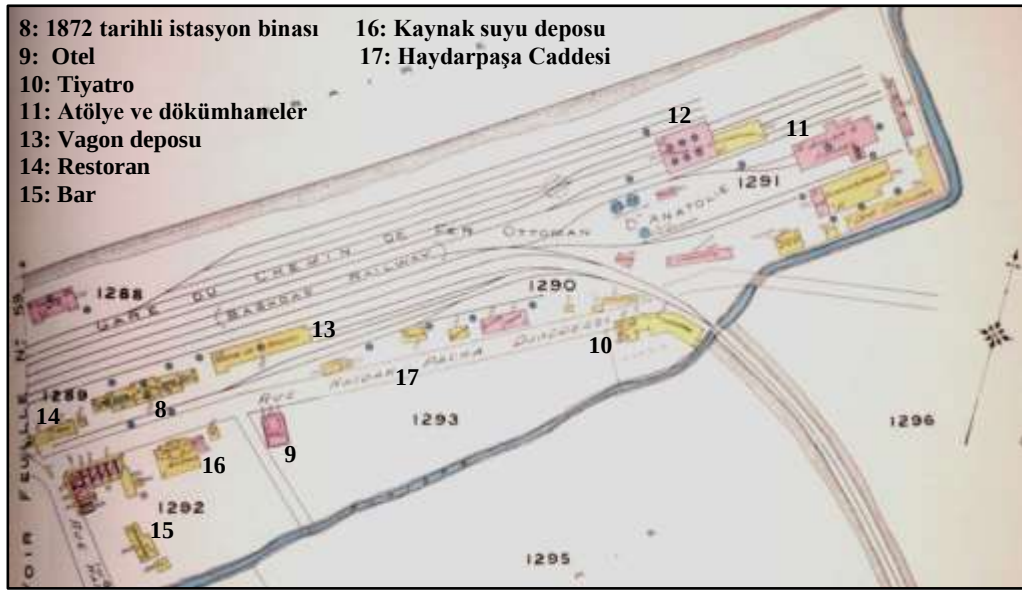
Şekil 4.25 : 1904 yılına ait *Le Génie Civil* dergisinde yer alan ve Galata, Eminönü, Üsküdar, Haydarpaşa ve Kadıköy bölgelerini içeren vaziyet planı (Le Génie Civil, 1904: 264).



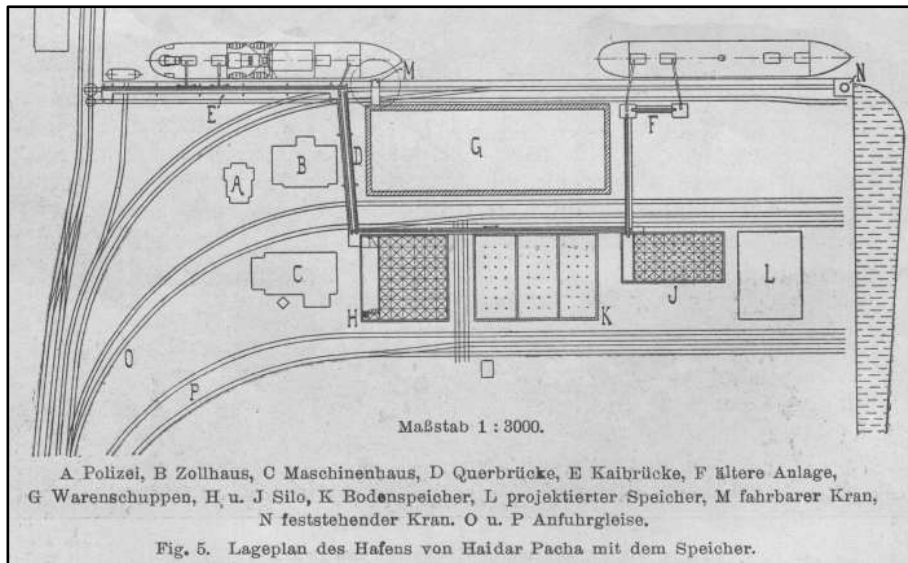
Şekil 4.26A : 1906 Goad Haritası'nda Haydarpaşa Limanı.

1906 Goad Haritası'nda; 1872'de hizmete açılan İstasyon Binası (8), otel (9), tiyatro (10), atölyeler ve dökümhaneler (11), vagon deposu (13) (*remise de wagons*), restoran (14), bar (15), kaynak suyu deposu (16) (*depot d'eau minérale*) gibi yapılar ve Haydarpaşa Caddesi (17) yer almaktadır. Daha 1906'lara gelindiğinde bile liman ve demiryolunun yol açtığı çevredeki yapılaşma izlenebilmektedir (Şekil 4.26).

1903 tarihli Haydarpaşa Limanı vaziyet planı ile 1906 Goad Haritası karşılaştırıldığında; Goad Haritası'nda Silo A ve elektrik santrali arasında iki yapının daha olduğu, bunlardan Silo A'ya yakın olanının üzerinde *En Construction* ibaresinin bulunduğu görülmektedir (Şekil 4.24 ve Şekil 4.26).

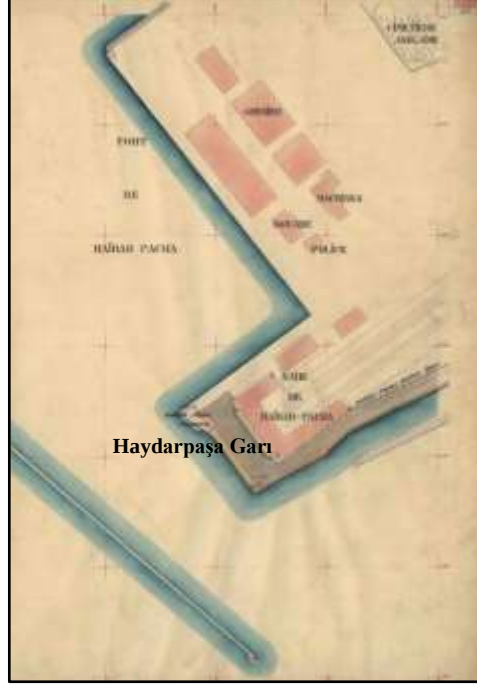


Şekil 4.26B : 1906 Goad Haritası'nda Haydarpaşa Limanı çevresi.



Şekil 4.27 : Dinglers Polytechnisches Journal'in 21 Aralık 1907 tarihli sayısında yer alan Haydarpaşa Limanı vaziyet planı.

Dinglers Polytechnisches Journal'in 21 Aralık 1907 sayısındaki Haydarpaşa Limanı Vaziyet Planı'nda liman yapıları işaretlenmiştir. Bu haritada Liman Polisi Binası (A), Gümrük Binası (B), Elektrik Santrali (C), Ambar (G), Silo (H ve J), Tahıl Deposu (K) görülmektedir (Şekil 4.27).



Şekil 4.28 : 1914 Alman Mavileri Haritası, Haydarpaşa Limanı ve yapıları.

Haydarpaşa çevresine ait tespit edilebilen haritalar içinde Haydarpaşa Garı'nın görüldüğü ilk harita 1914 Alman Mavileri Haritası olmuştur (Şekil 4.28).

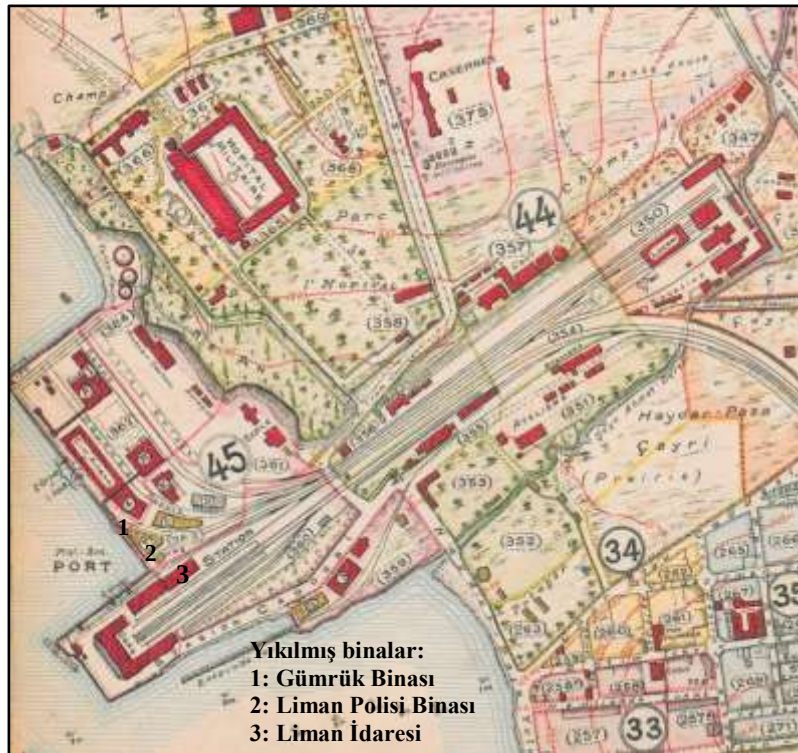


Şekil 4.29 : 1918-1919 tarihli İnşaat ve Keşfiyat Osmanlı Anonim Şirketi Haritası (aktaran: Kösebay Erkan, 2007: 262).

1918-1919 tarihli haritadan itibaren 1903'te tamamlanan hizmet binalarının yanısıra Askeri Karakol (2) binasının yanında Mimar Kemaleddin'in erken dönem eserlerinden olan Muhacir Misafirhanesi (1) görülmektedir ve bu bina 1956'da dilimevi olarak kullanılmaya başlanmıştır (Kösebay Erkan, 2007: 68-69) (Şekil 4.29 ve Şekil 4.30).



Şekil 4.30 : Muhacir Misafirhanesi (Eski Dikimevi) (Bilgili, 2016).



Şekil 4.31 : 1930 Pervitich Haritası'nda, Haydarpaşa Limanı.

1930 Pervitich Haritası'nda Gümrük Binası, Liman Polisi Binası ve Liman İdaresinin mevcut olmadığını, Askeri Karakol ve Muhacir Misafirhanesi'nin olduğu

alanın okul olarak belirtildiğini ve bu okulun TCDD Hareket ve M nakatat Mektebi olduğunu tespit eden Kösebay Erkan'ın (2007: 65-66) işaret ettiği bu veri aracılığıyla liman sahasında yalnızca binaların inşası ve yıkımıyla değil, onların işlevsel olarak farklılaşmasıyla da dönüşümün yaşandığı söylenebilir (şekil 4.31).

1930 Pervititch Haritası'nda, inşası 1903'te tamamlanan liman binalarında günümüze Silo A, Silo B, Elektrik Santrali ve Askeri Karakol'un kaldığı görülmektedir. 1930 Pervitich Haritası üzerinde yıkılan yapıların yerleri yaklaşık olarak işaretlenmiştir (şekil 4.31).

Haydarpaşa Limanı kapsamında ele alınan haritalar aşağıdaki gibi özetlenmiştir:

- 1776-1786 Kauffer Haritası, Haydarpaşa'nın  ayır niteliğinde olduğunu,
- 1852 Moltke Haritası, Üsküdar'da Selimiye Kışlası ve Askesi Hastane'nin inşa edilmiş olduğunu ve Haydarpaşa'nın  ayır niteliğini koruduğunu,
- 1880 Stolpe Haritası, Haydarpaşa- zmit demiryolunun inşa edilmiş olduğunu,
- 1880 sonrasına ait olduğu d ş n len BOA haritaları, Haydarpaşa'da liman inşasına dair ilk  nerileri,
- 1900 Waldorp imzalı harita, Mekteb-i Tıbbiye-i şahane'nin inşa edilmiş olduğunu,
- 1900 Waldorp imzalı harita ve 1903 yılına ait Haydarpaşa Limanı vaziyet planı, Haydarpaşa'da liman ve liman yapılarının inşasıyla Haydarpaşa'da meydana gelen dönüşümü,
- 1906 Goad Haritası, liman inşasının Haydarpaşa çevresinde yol açtığı yeni yapılaşmaları,
- 1914 Alman Mavileri Haritası, Haydarpaşa Garı'nın inşa edilmiş olduğunu,
- 1918-1919 Tarihli İnşaat ve Keşfiyat Osmanlı Anonim şirketi Haritası, liman sahasında yeni bir binanın (Muhacir Misafirhanesi) inşa edilmiş olduğunu,
- 1930 Pervititch Haritası, Askeri Karakol ve Muhacir Misafirhanesi olarak kullanılan alanın okul olarak kullanılmaya başlandığını, yani bir kısım binanın işlevsel olarak farklılaştığını, liman projesi kapsamında inşa edilen binalardan bir kısmının yıkıldığını ve bu binalardan günümüze Silo A, Silo B, Elektrik Santrali ve Askeri Karakol'un kaldığını göstermektedir.

Aşağıda Haydarpaşa kıyılarının geçirdiği aşamalar belirtilmiştir (Çizelge 4.2).

Çizelge 4.2 : Haydarpaşa kıyılarına dair aşamalar.

		Kaynak
1871	Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının inşasına başlanması	Özyüksel, 1988: 15.
1872	Haydarpaşa’da ilk istasyon binasının inşası	Toydemir, 1954: 10.
1873	Haydarpaşa-İzmit demiryolunun hizmete girmesi	Müller-Wiener, 1998: 156.
1882	Düyun-u Umumiye’nin faaliyete geçmesi	Beydilli, 1991: 443.
1889	Anadolu Demiryolları Şirketi’nin kuruluşu	Ortaylı, 1981: 81-82.
1897	Haydarpaşa’daki yoğunluk nedeniyle Haydarpaşa-İzmit hattındaki Derince’de liman tesislerinin inşası ve hizmete girmesi	Schmidt, 1914: 60.
1899	Anadolu Demiryolları Şirketi’ne Haydarpaşa’da liman inşa etme ve işletme imtiyazının verilmesi	-Velay, 1903: 587. -Ergin, 1995: 2830.
1899	Limanın Haydarpaşa yerine Üsküdar’da inşa edilmesinin ihtimal dâhilinde olması	-2 Şubat 1899 tarihli JdDPeL gazetesi. -BOA, A.DVN.MKL., 40/25, 1316/1899.
1902	Haydarpaşa Liman Şirketi’nin kurulması	-ZTIT, 1916:34. -Velay, 1903: 593.
1902	Rıhtım, dalgakıran, anı sütununun inşasının tamamlanması	Toydemir, 1954: 15.
1903	Liman binalarının inşası (Elektrik Santrali, Askeri Karakol, Gümrük Binası, Liman Polisi Binası, Liman İdaresi)	1903 tarihli Haydarpaşa Limanı vaziyet planı.
1905	Silo A’nın hizmete girmesi	Anonim, 1994b: 32
1907	Silo B’nin hizmete girmesi	Anonim, 1994b: 32.
1908	Haydarpaşa Garı’nın hizmete girmesi	Fındıkgil-Doğuoğlu, 2002: 288.
1911	Haydarpaşa Liman Şirketi’ne İskenderun Limanı inşa imtiyazının verilmesi	Earle, 1972: 126.
1915	Tasarımı Vedat Tek tarafından yapılan Haydarpaşa İskelesi’nin inşası	Barışta, 1994: 30.
1917	Haydarpaşa Garı’nın patlama ile kısmen tahrip olması	Salman, 1994: 30.
1927	Demiryolu ve Limanları İdare-i Umumiyesi’nin kurulması	Anonim, 1994b: 32.
1929	Haydarpaşa Limanı’nın Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü’ne bağlanması	Anonim, 1994b: 32

5. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Galata, Eminönü ve Haydarpaşa kıyılarında modernizasyon sürecini ele alan bu çalışma inşa faaliyetlerinin şehre olan etkilerinin incelenmesini amaçlamaktadır.

1890 ve 1899 imtiyazlarıyla başlayan bu süreç; siyasi tarih, iktisat tarihi, şehircilik tarihi, inşaat sözleşmeleri, inşaat hukuku, devletler hukuku, yapım tekniği, basın vb. konulara da temas etmesi ve rıhtım/liman projelerinin şehrin o dönemki en büyük projeleri olması nedeniyle konunun yalnızca mimarlık çevresinde sınırlı kalmaması hedeflenmiştir.

Rıhtım ve liman inşa etme ve işletme imtiyazının verilmesinden önce;

Rıhtım ve liman projelerine duyulan ihtiyacın sebepleri;

- Limanların modernizasyonu konusu Galata, Eminönü ve Haydarpaşa kıyılarının hinterlandları ile kurdukları bağ sonrasında önemini arttırmıştır. Demiryolu hatlarının inşası, ticari faaliyetlerin artması, gemicilik teknolojilerinin ilerlemesi rıhtım ve liman inşa faaliyetlerini tetikleyen faktörlerdendir.
- İzmir, Selanik ve Beyrut gibi büyük ve Varna, Dedeoğlu, Hayfa gibi küçük liman şehirlerinde de 19. yüzyılda rıhtım ve/veya liman inşa faaliyetleri yoğun bir şekilde devam etmektedir. Bu da İstanbul'daki rıhtım ve liman projelerinin tekil bir proje olmadığını, Osmanlı kıyı şehirlerinin liman modernizasyonunda birbirine benzer süreçleri yaşadığını göstermektedir.
- Ulaşımın kolay olduğu ve zirai kaynaklara-enerji kaynaklarına daha yakın hatlarda Avrupalı devletlerce yatırım planları oluşturulmuş ve bu doğrultuda uygulamalara başlanmıştır. Bu dönemde İzmir Limanı'nın daha rantabl olması ve bu limanın hinterlandındaki güçlü zirai havzanın varlığı Anadolu'da ilk açılan demiryolunun neden İzmir-Aydın hattında inşa edildiğini ortaya koymaktadır. Yani liman modernizasyonuna yönelik

alışmalar demiryolu hattına paralel olarak Osmanlı’da ilk defa İzmir’de başlamıştır.

Rıhtımların düzenlenmesine yönelik çalışmalar;

- Ticari faaliyetlerin 19. yüzyılda Haliç Limanı’nda yoğunlaşması nedeniyle liman olanaklarının iyileştirilmesine yönelik faaliyetlerin Eminönü ve Galata kıyılarında yoğunlaştığı görülmektedir. 1839’da yayımlanan “İlmühaber”de Haliç’in iki kıyısında on beş metrelik taş rıhtımların yapılması maddesinin yer aldığı, ancak kısmi müdahaleler dışında rıhtımların düzenlenmesine yönelik girişimde bulunmadığı anlaşılmaktadır.
- Galata-Eminönü rıhtım projeleri için sermayedar bulunması konusunda güçlük yaşanmıştır. Haliç’te vapur işletilmesi imtiyazı üzerine bir BOA belgesi hükümetin Haliç Limanı’nın yabancı devletlerin eline geçebileceği endişesini taşıdığını göstermektedir.

İnşa süreci aşağıdaki gibi değerlendirilmiştir.

Siyasi tarih açısından;

Uluslararası ilişkiler;

- Osmanlı Devleti, demiryollarının yapılmasını hem sevkiyat hem de bölgelerin askeri yönden güçlendirilmesi amacıyla önemli görmektedir. Ancak Osmanlı’da bir demiryolu imtiyazı almak bu bölgelerde siyasi ve ekonomik bir nüfuz elde etmek anlamını da taşıdığından Avrupa devletleri yayılmacı politikaların izlerini demiryolu projelerinde sürmektedir. Fransa ve İngiltere arasındaki rekabete Almanlar da ortak olmuş, II. Abdülhamid’in konu ile yakından ilgilenmesi ve II. Wilhelm dönemi siyasetinin de etkisi ile Anadolu ve Bağdat demiryolları imtiyazı Almanlara verilmiştir.

İktisat tarihi açısından;

Kamu-özel sektör ilişkileri;

- Rıhtım/liman projeleri farklı gruplar (kamu-özel sektör) arasındaki işbirliğinin sonucunda hayata geçirilmiştir.

İktisat politikaları;

- 17 Şubat 1923 İzmir İktisat Kongresi iktisat politikalarında etkilerini göstermektedir. Bu dönemde iktisadi hayatta Türk-Müslüman unsurunun ön plana çıkarılması gerektiği yönünde bir yaklaşım görülmektedir. 1925'te Liman İşleri İnhisarı kurulmuş, Rıhtım Şirketi 1934'te devlet tarafından satın alınmıştır. Satın almaya kadar geçen sürede Rıhtım Şirketi ve Liman İşleri İnhisarı aynı anda faaliyet göstermiştir.
- Haydarpaşa Limanı 1924'te satın alınmış, 1929'da Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne bağlanmıştır.

Hukuk açısından;

Devletler hukuku;

- Üç yakanın düzenlenmesinde de yabancı sermayenin etkisi vardır: Galata ve Eminönü rıhtımlarının ve yapılarının inşası Fransız sermayeli, Haydarpaşa liman ve yapılarının inşası Alman sermayeli, Türk hukukuna tabi şirketler tarafından yapılmıştır.

Gayrimenkulun bulunduğu ve sözleşmenin yapıldığı yer yönünden yetki ve milli hukuk;

- İmtiyaz sözleşmelerinde hukuki her türlü anlaşmazlığın çözümünde Osmanlı Mahkemeleri yetkili kılınarak gayrimenkulun bulunduğu ve sözleşmenin yapıldığı yer mahkemesine yetki verilmiş ve milli hukukun uygulanacağı vurgulanmıştır.

Şehircilik tarihi açısından;

İhtiyaçlar;

- Bir doğal liman olan Haliç'in iki yakasındaki rıhtım inşası konusunda birçok girişimde bulunulmuş, Haliç, rıhtım modernizasyonu girişimlerine çok daha önceden şahit olmuştur.
- Anadolu demiryollarının gelişi Haydarpaşa'da ticari hacmin artmasına yol açmış, trafiğin rahatlatılması amacıyla Derince'de inşa edilen tesisler ise soruna tam olarak çözüm sunamadığından Haydarpaşa'da liman ve antrepoların inşası kritik bir duruma gelmiştir. Galata ve Eminönü rıhtımlarının imtiyazının sahibi Mişel Paşa'nın da başvurusunun olduğu

Haydarpaşa limanı inşa ve işletme imtiyazı bu defa Almanlara 1899 yılında verilmiştir. Anadolu demiryolları ve Haydarpaşa limanı inşasının başlangıçta tek bir proje olarak düşünülmediği, Haydarpaşa’da artan trafiğin liman inşasını gerekli kıldığı görülmektedir.

Limanın art bölgeyle ilişkisi;

- Hem Dersaadet Rıhtım Şirketi’nin hem de Anadolu Demiryolları Şirketi’nin yalnızca rıhtım ve liman inşası ile sorumlu tutulmaması, rıhtım ve limana hizmet edecek raylı ulaşımın tesisinin de bu şirketlerin sorumluluğunda olması kıyının art bölgeyle kurduğu ilişki açısından da önemlidir.

Bölgenin kullanımı;

- Galata-Eminönü rıhtım projeleri ve Haydarpaşa liman projesi ticarete katkıda bulunmuştur. 1923 tarihli “Dersaadet/İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası’nda Kayıtlı Olan Banker, Tüccar ve Komisyoncuların İsimleri” adlı kitapta rıhtım projesi kapsamında inşa edilen Çinili Rıhtım Han’da ve Merkez Rıhtım Han’da ofisi bulunan birçok acente sahibi, komisyoncu, kömürcüye rastlanmaktadır. Bu hanların farklı meslek gruplarının bürolarını içerdiği anlaşılmaktadır.

Coğrafya;

- Fransız ve Alman şirketlerin inşa faaliyetleri sonucu o zamanki kıyı çizgisinin önünde toprakla kazanılmış alanlar elde edilmiş, bu da kıyı çizgisinin değişmesine sebep olmuştur.

Çevreye etki;

- İmtiyaz sözleşmesinde Haydarpaşa Limanı’nın inşasından vazgeçilmesi durumunda demiryolunun Üsküdar’a kadar uzatılacağı ve Şemsipaşa’da bir rıhtım, Üsküdar’da bir liman inşa edileceği belirtilmektedir. Bu konu üzerine yapılan görüşmeler neticesinde başlangıç noktasının Haydarpaşa’da olmasında karar kılınarak 1903’te liman tesisleri ile birlikte inşaat süreci tamamlanmış, bu kapsamda elektrik santrali, gümrük binası, polis merkezi, askeri karakol, silolar ve ambar gibi yapılar inşa edilmiştir. Demiryolu ve

limanıyla Haydarpaşa'nın çayır niteliği ortadan kaybolmaya başlayarak kıyı kesimi endüstriyel işlevleri olan bir özelliğe bürünmüştür.

- Galata ve Eminönü bölgelerinin rıhtım projesinden önce de ticaret bölgeleri olması sebebiyle bölgenin kullanımında bir değişiklik görülmemekte, rıhtım projesinin ticari faaliyetleri iyileştirecek ve ona hizmet edecek nitelikte olduğu; ancak Haydarpaşa limanının inşasıyla bölgenin çayır niteliğini ortadan kalktığı ve daha 1906 yılında bile liman arkasında otel, restoran, tiyatro, bar, vagon tamirhanesi gibi farklı tipteki binaların inşa edildiği görülmektedir (bkz. 1906 Goad Haritası).

Yapım teknikleri;

- İstanbul rıhtımlarının modernizasyonu Osmanlı betonarme tarihi için de önemli bir noktaya işaret etmektedir. Rıhtım projesi kapsamında inşa edilen Galata Gümrük Binası, Çinili Rıhtım Han, Merkez Rıhtım Han, Eminönü Gümrük Binası, Halı ve Mantifatura Antreposu tespit edilebilen erken betonarme binalardandır.

Liman modernizasyonu şehir üzerindeki etkilerini kentsel planlama, coğrafya, hukuk, iktisat politikaları, uluslararası ilişkiler, yeni inşa teknikleri gibi konularda göstermekte, günümüzde kent kimliği hâline gelen birçok yapının kaynağını oluşturmaktadır.

KAYNAKLAR

- Akbulut M.R.** (1994). Haydarpaşa. İçinde *Dünden bugüne İstanbul ansiklopedisi* (c.4, s.27-29).
- Aktemur, M.A.** (2006). *Karaköy’de batı üslubunda yaptırılmış sivil mimari örnekleri* (Doktora tezi). Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Aktemur, M.A.** (2012). Batılılaşma dönemi İstanbul mimarisinden eklektik üslupta bir yapı: Galata Rüsumat (Gümrük) Binası (Eski paket postanesi). *Atatürk Üniversitesi, Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, 28, 1-19.
- Albayrak, M.** (2005). Osmanlı-Alman ilişkilerinin gelişimi ve Bağdat Demiryolu’nun yapımı. *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM)*, 6, 1-38. doi: 10.1501.
- Anastasiadou, M.** (2010). *Selanik 1830-1912: Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri* (Işık Ergüden Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Anonim.** (1994a). Haliç. İçinde *Dünden bugüne İstanbul ansiklopedisi* (c.3, s.501-508).
- Anonim.** (1994b). Haydarpaşa Limanı. İçinde *Dünden bugüne İstanbul ansiklopedisi* (c.4, s.31-32).
- Antrepo buhranı-Liman şirketi M. bu işe bir çare bulmak için Ankaraya gitti.** (1929, 24 Temmuz). *Cumhuriyet*, s.2.
- Ar, B.** (2006). *İşgal altındaki İstanbul’daki kentsel ve mimari ortam* (Yüksek lisans tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Barışta, H.Ö.** (1994). Haydarpaşa İskelesi. İçinde *Dünden bugüne İstanbul ansiklopedisi* (c.4, s.30-31).
- Baskıcı, M.M.** (2005). *1800-1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi Belgeleri:**
- BOA, A.DVN.MKL**, 32/18, 6 R 1308/19 Kasım 1890.
- BOA, A.DVN.MKL.**, 40/25, 08 Z 1316/11 Nisan 1899.
- BOA, A.MKT.**, 20/10, 1260/1844-1845.
- BOA, DH. MKT.** 564/16, 17 Ca 1320/22 Ağustos 1902.
- BOA, HRT.h**, 721, 06 06 1285/18 Ağustos 1869.
- BOA, HRT.h**, 2289.
- BOA, HR.**, TO., 76/90, 1 Şubat 1867.

- BOA, İ.DH.**, 947/74952, 12 B 1302/27 Nisan 1885.
- BOA, İ.DUİT.**, 33/1, 29 R 1323/3 Temmuz 1905.
- BOA, İ.HUS.**, 48/46, 19 M 1314/30 Haziran 1896.
- BOA, İ.MMS.**, 91/3848, 28 R 1304/20 Haziran 1887.
- BOA, İ.TNF.**, 3/2, 10 Ca 1311/19 Aralık 1893.
- BOA, PLK.p**, 181, 23 Mayıs 1881.
- BOA, PLK.p**, 1584.
- BOA, PLK.p**, 3692.
- BOA, PLK.p**, 5305.
- BOA, PLK.p**, 5627.
- BOA, PLK.p**, 6482.
- BOA, Y.A. Res.**, 5/63, 10 C 1297/20 Mayıs 1880
- BOA, Y.A.Res.**, 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888.
- BOA, Y.A.Res.**, 100/40, 22 M 1317/2 Haziran 1899.
- BOA, Y.A.Res.** 100/40, 25 M 1317/5 Haziran 1899.
- BOA, Y.A.Res.**, 5/59, 22 Ca 1297/2 Mayıs 1880.
- BOA, Y. MTV.** 96/40, 21 Za 1311/26 Mayıs 1894.
- BOA, Y. MTV.** 132/215, 28 C 1313/16 Kasım 1895.
- BOA, Y.PRK.TNF.**, 4/47, 15 Z 1313/28 Mayıs 1896.
- Bayram, S.** (2009). *Osmanlı döneminde Selanik Limanı: 1869-1912* (Doktora tezi). İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Baytal, Y.** (2013). Trabzon Limanı inşası. *History Studies Dergisi*, 3, 21-35.doi: 10.9737.
- Beşirli, M.** (2004). Haydarpaşa Liman Şirketi'ne verilen İskenderun limanı inşa ve işletme imtiyazı ve liman tarifi (1911). *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 11, 169-177.
- Beydilli, K.** (1991). Bağdat Demiryolu. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslam ansiklopedisi* (c.4, s.442-444).
- Beyhan, M.A.** (2007). Câbi Ömer Efendi. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslam ansiklopedisi* (c.34, s.57-59).
- Bilge, Z.** (1949). *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*. İstanbul: Devlet Denizyolları ve Limanları Matbaası.
- Boratav, K.** (2006). *Türkiye'de Devletçilik*. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- L'attitude des Anglais depuis 1875. - Politique anglaise et politique allemande à Constantinople.** (1907, 23 Mart). *La Revue Hebdomadaire et son supplément illustré*.

- Le Correspondances Étrangères - Figaro A Constantinople.** (1899, 3 Nisan). *Le Figaro*, s.5.
- Çelik, Z.** (1998). *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul* (Selim Deringil Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Çelik, K.** (2010). *Osmanlı hâkimiyetinde Beyrut (1839-1918)*. (Doktora tezi). Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.
- Çelik, K.** (2013). 19. yüzyılın sonu ile 20. yüzyılın başlarında Suriye 'de dış ticaret. *Tarih Okulu Dergisi (TOD)*, XVI, 705-738. doi: 10.14225.
- Denicke.** (1903). Der hafen von Haidarpascha gegenüber Konstantinopel. *Zeitschrift für Bauwesen*, 53, 475-478 ve Bl.56.
- Denicke.** (1904). Die anatolische Eisenbahn. *Deutsche Bauzeitung*.
- Devran, F.** (2009). *Dersaadet Rıhtım Şirketi: Kuruluşu ve faaliyetleri*. (Yüksek lisans tezi). Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Düstur Birinci tertib** (1939).c.6, Ankara Devlet Matbaası.
- Earle, E.M.** (1972). *Bağdat Demiryolu Savaşı*. (Kasım Yargıcı Çev.). İstanbul: Sıralar Yayınları.
- Efe, A.** (2005). Almanya'ya verilen ikinci demiryolu imtiyazı: Hububat hattı. *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, 18, 95-117.
- Eldem, E.** (2003). *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir, İstanbul*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- Encore les quais de Constantinople.** (1849, 29 Ocak). *Journal de Constantinople*, s.1.
- Engin, V.** (1993). *Rumeli Demiryolları*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Ergin, O.N.** (1995). *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı.
- Erkal, N.** (2001). *Haliç Extra-Mural Zone: A spatio-temporal framework for understanding the architecture of the İstanbul city frontier*. (Doktora tezi). Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Erkal, N.** (2010). Bugün Liman Kara Olmuştur: İmparatorluk-Cumhuriyet Eşiğinde İstanbul Rıhtımlarının Dönüşümü. İçinde İpek Y.A. (Ed.), *Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010*, (s.31-48). İstanbul: Ekim 2010.
- Erkal, N.** (2011). Dolgunun arkeolojisi: İstanbul kıyısının katmanlılığı üzerine. *Arredamento Mimarlık*, 2249, 80-86.
- Eyice, S.** (1997). Haliç. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslam ansiklopedisi* (c.15, s.264-280).
- Eyice, S.** (1998). Haydarpaşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslam ansiklopedisi* (c.17, s.36-41).
- Faits et Notices.** (1895, 21 Eylül). *Dersaadet Ticaret Odası*, s.450.

- Faits et Notices.** (1896, 11 Ocak). *Dersaadet Ticaret Odası*, s.16.
- Fındıkgil-Doğuoğlu, M. M.** (2002). *19. yüzyıl İstanbul'unda Alman mimari etkinliği*. (Doktora tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Galata Rıhtımı.** (1900, 4 Ağustos). *İkdam*.
- Gençer, İ.C.** (2012). *1840-1912 yılları arasında İzmir ve Selanik'teki kentsel ve mimari değişim*. (Doktora tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Getreideverschiffungs-Anlage im Hafen von Haidar-Pacha.** (1907, 21 Aralık). *Dinglers Polytechnisches Journal*, s.801-803.
- Gounaris, B.C.** (1994). Selanik. İçinde Ç. Keyder, Y. E. Özveren ve D. Quataert (Ed.), *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Gül, M.** (2015). *Modern İstanbul'un Doğuşu*. İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Hamdi, A.** (1929). *İstanbul Limanı*. İstanbul: Akşam Matbaası.
- Hastaoglou-Martinidis, V.** (2011). The building of Istanbul docks 1870-1910. New entrepreneurial and cartographic data. *ITU A / Z, Vol.8, 1*, 85-99.
- Hastaoglou-Martinidis, V.** (2010). Harbor Construction. İçinde B. Kolluoğlu, M. Toksöz (Ed.), *Cities of the Mediterranean: From the Ottomans to the Present Day* (s.78-99). New York: I.B. Tauris.
- Haydarpaşa Rıhtımı.** (1900, 10 Şubat). *Dersaadet Ticaret Odası*, s.44.
- Hukuk Muhakemeleri Kanunu**
- Issawi, C.** (1980). *The Economic History of Turkey, 1800-1914*. Chicago: University of Chicago Press.
- İnalcık, H.** (1994). İaşe. İçinde *Dünden bugüne İstanbul ansiklopedisi* (c.4, s.116-119).
- İvrendi, M., Akbal, İ., Canitez, M.** (2005). Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında gazete reklamları ve uygulamaları. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 13, 237-257.
- Kanca, H.** (2013). XIX. yüzyılın ikinci yarısında uluslararası Osmanlı fuarı: 1893 Sergi-i Umumi Osmani. *Mufitad Dergisi, Temmuz 2013*, 159-187.
- Kasaba, R.** (1994). İzmir. İçinde Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Quataert (Ed.), *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Kaya, Ş.** (2010). Bazı liman kentlerindeki örnekler ışığında Tanzimat dönemi ve sonrasında inşa edilen gümrük binalarının mimari özellikleri. *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4, 73-92.
- Kaynar, İ.S.** (2015). Haydarpaşa-İzmit demiryolu ve iskelelerle ilişkisi. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 12, 136-148.
- Keyder, Ç. & Özveren, Y. E. & Quataert D.** (1994). *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

- Koraltürk, M.** (2007). *Ahmet Hamdi Başar'ın Hatıraları "Gazi Bana Çok Kızdı."*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Kösebay Erkan, Y.** (2007). *Anadolu demiryolu çevresinde gelişen mimari ve korunması*. (Doktora tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kurşun, Z.** (2008). *Dersaadet/İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda Kayıtlı Olan Banker, Tüccar ve Komisyoncuların İsimleri*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.
- Kütükoğlu, M.** (1979). İzmir rıhtımı inşaatı ve işletme imtiyazı. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, 32, 481-494.
- Kula Say, S.** (2014). *Beaux Arts kökenli bir mimar olarak Alexandre Vallaury'nin meslek pratiği ve eğitimciliği açısından kariyerinin irdelenmesi*. (Doktora tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kula Say, S.** (2016). İstanbul Rıhtımları. İçinde Prof. Dr. A. Batur (Ed.), *Sultan Abdülmecid'in Bir Mimari William James Smith* (s.104-105). İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- La Turquie Dix Ans de Bétonarmé: 1902-1912.** (1913) *Le Béton Armé*, 180, 49-76
- Le Béton Armé En Turquie - Les nouvelles Douanes de Salonique.** (1913) *Le Béton Armé*, 179, 49-51.
- Le nouveau Pont de Karakeuy.** (1912, Nisan). *Génie Civil Ottoman*, s.13-14.
- Le port de Constantinople.** (1848, 19 Kasım). *Journal de Constantinople*, s.19.
- Les quais de Cadikeuy.** (1891, 12 Aralık). *Dersaadet Ticaret Odası*, s.595.
- Les quais de Constantinople.** (1890, 13 Kasım). *La Turquie*, s.1.
- Les quais de Constantinople.** (1891, 14 Mart). *Dersaadet Ticaret Odası*, s.127.
- Les quais de Constantinople.** (1891, 12 Eylül). *Dersaadet Ticaret Odası*, s.438.
- Les quais de Constantinople.** (1893, 13 Mayıs). *Dersaadet Ticaret Odası*, s.222.
- Les quais de Constantinople.** (1895, 23 Mayıs). *Dersaadet Ticaret Odası*, s.134.
- Limanda antrepo buhranı - Gelen vapurlar hamulelerini boşaltamadan geri dönüyorlar.** (1929, 22 Temmuz). *Cumhuriyet*, s.1.
- Müller-Wiener, W.** (1998). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı* (Erol Özbek Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- New pontoon bridge at Constantinople.** (1912, 6 Aralık). *The Engineer*.
- Okur, E.** (2011). *Galata surlarının yıkım süreci*. (Yüksek lisans tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ortaylı, İ.** (1981). II. Abdülhamit döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman nüfuzu. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları*, 479, Ankara.
- Önsoy R.** (1982). *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri: (1871-1914)*. İstanbul: Ünal Matbaası.

- Özcan, K.** (2006). Tanzimat'ın kent reformları: Türk imar sisteminin kuruluş sürecinde erken planlama deneyimleri (1839-1908). *Osmanlı Bilimi Araştırmaları Dergisi*, c.7, s.2, 149-180.
- Özege, M.S.** (1971). *Eski Harflerle Basılmış Türkçe Eserler Kataloğu*. İstanbul: Fatih Yayınevi Matbaası.
- Özer, M.H.** (2014). Cumhuriyetin ilk yıllarında milli tüccar oluşturma çabalarında İş Bankası'nın rolü. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 69(2), 351-377.
- Öztürk Kihitir, P.** (2006). *Urban transformation of the Ottoman Port cities in the nineteenth century: Change from Ottoman Beirut to French mandatory Beirut*. (Yüksek lisans tezi). Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Özveren, Y.E.** (1994). Beirut. İçinde Ç. Keyder, Y. E. Özveren ve D. Quataert (Ed.), *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Özyüksel, M.** (1988). *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Arba Yayınları.
- Pamuk, Ş.** (2005). *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Pamuk, Ş.** (2015). *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Tanyeli, G. & Kahya, Y.** (1994). Galata Köprüleri. İçinde *Dünden bugüne İstanbul ansiklopedisi* (c.3, s.357-359).
- Turquie.** (1899, 2 Şubat). *Journal des Debats Politiques et Littéraires*, s.2.
- Salman, Y.** (1994). Haydarpaşa Garı. İçinde *Dünden bugüne İstanbul ansiklopedisi* (c.4, s.30).
- Sociétés anonyme ottomane Quais Docks et Entrepôts de Constantinople.** (1891, 3 Ocak). *Journal des chemins de fer et des progrès industriel*, s.687.
- Schmidt, H.** (1914). *Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei*. Berlin: Franz Siemenroth.
- Tekeli, İ.** (1992). 19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü. İçinde P. Dumant ve F. Georgeon (Ed.), *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- The New Stamboul Railway Station.** (1890, 4 Kasım). *Le Moniteur Oriental*, s.2.
- Thobie, J.** (1985). Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye. İçinde *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İstanbul ansiklopedisi* (c.3, s.724-739). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Thobie, J.** (2004). *L'administration générale des phares de l'Empire ottoman et la société Collas et Michel: (1860-1960)*. Paris: L'Harmattan.
- Toydemir, S.** (1951). Sirkeci'de istasyon tesisi. *Demiryol*, 1, 17.
- Toydemir, S.** (1954). Haydarpaşa Limanı'nın inşası. *Demiryol, Özel Sayı*, 10-18.

- Turgay, Ü.** (1994). Trabzon. İçinde Ç. Keyder, Y. E. Özveren ve D. Quataert (Ed.), *Doğu Akdeniz 'de Liman Kentleri (1800-1914)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tütel, E.** (1998). *Gemiler... Süvariler...İskeleler...* İstanbul: İletişim Yayınları.
- Uzun, T.** (2008). *Geç Osmanlı-erken Cumhuriyet dönemi mimarlık pratiğinde bilgi ve yapım teknolojileri değişimi erken betonarme İstanbul örnekleri: 1906-1930*. (Doktora tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ürekli, F.** (1999). *İstanbul'da 1894 Depremi*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- The Constantinople Quays.** (1891, 11 Mayıs). *The Levant Herald and Eastern Express*. s.19.
- The Constantinople Quays.** (1899, 26 Haziran). *The Levant Herald and Eastern Express*. s.300.
- Türk Borçlar Kanunu**
- Türk Dil Kurumu**
- Travaux du Port de Haidar Pascha.** (1904, 20 Ağustos). *Le Génie Civil*, s.265.
- Velay, A.D.** (1903). *Essai Sur L'Histoire Financiere de La Turquie Le Regne Du Sultan Mahmoud II Jusqu'a Nos Jours*. Paris.
- Yalçın, F.** (2009). *Erken Cumhuriyet döneminde milli iktisat politikası ve bir örnek girişim: İstanbul Liman Şirketi*. (Yüksek lisans tezi). Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Yavuz, Z.** (2010). *Beyrut-Şam demiryolunun inşası ve işletilmesi (1891-1914)*. (Yüksek lisans tezi). Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Yergün, U.** (2002). *Batılılaşma dönemi mimarisinde yapım teknolojisindeki değişim ve gelişim*. (Doktora tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yergün, U. & Çelebioğlu, B.** (2014). The traces of 20th century architectural heritage and construction technologies in Istanbul Port, *SAHC-2014-9th International Conference on Structural Analysis of Historical Constructions*, Mexico City, Mexico : 14-17 Ekim 2014.
- Yılmaz, Ö.** (2015). Dussaud biraderlerin Trabzon Limanı inşa projesi (1870). *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, c.9, 18, 213-244. doi: 10.18220.
- Url-1** < <http://www.ottomanhistoricalpodcast.com/search?q=salonique>>, erişim tarihi 01.05.2016.
- Url-2** <<https://kokenergunswritings.files.wordpress.com/2014/07/dosya.pdf>>, erişim tarihi 01.05.2016.

EKLER

EK A - Gazeteler

EK B – Galata Haritaları

EK C – Eminönü Haritaları

EK A / Gazeteler



Şekil A.1 : 04.08.1900 tarihli İkdam gazetesinde “Galata Rıhtımı” başlıklı yazı.

EK B / Galata Haritaları



Şekil B.1 : 1891 Godeffroy Haritası, Galata Rıhtımı.



Şekil B.2 : 1905 Goad Haritası, Galata Rıhtımı.



Şekil B.3 : 1912 Celal Esad Haritası, Galata.



Şekil B.4 : 1914 Alman Mavileri Haritası, Galata Gümrük Binası.



Şekil B.5 : 1918 Necip Bey Haritası, Galata Rıhtımı.



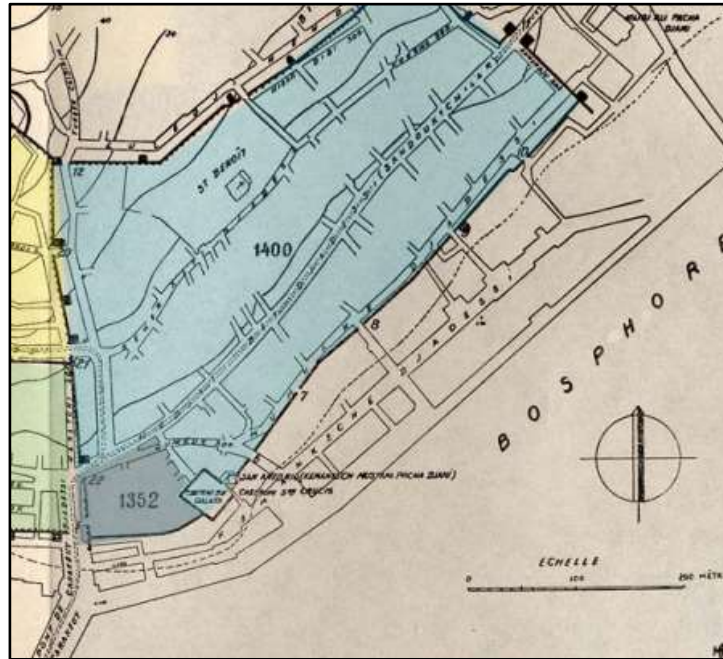
Şekil B.6 : 1922 tarihli ve Société Anonyme Ottomane D'Etudes et D'Enterprises Urbaines firmasınınca hazırlanan Galata haritası.



Şekil B.7 : 1929 tarihli İstanbul Limanı adlı kitapta yer alan ve limanın mevcut ve olası işlere göre istifade edilebilecek sahalarını gösteren haritada Galata (Başar, 1929).



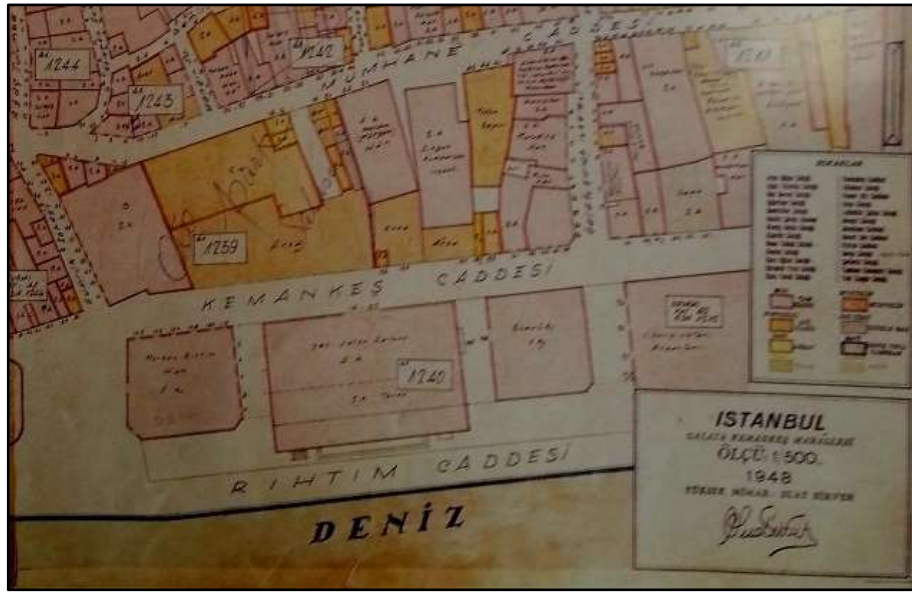
Şekil B.8 : 1929 İstanbul limanı haritası (Başar, 1929).



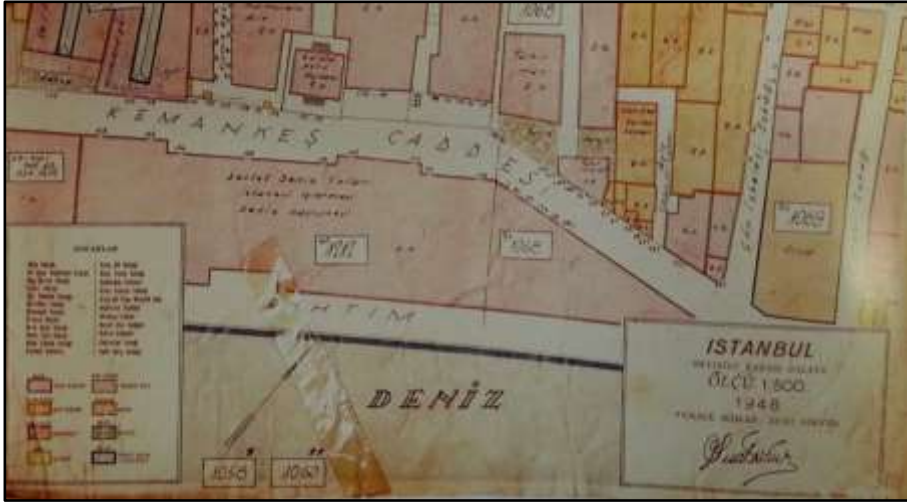
Şekil B.9 : 1944 Schenider-Nomidis Haritası.



Şekil B.10A : 1948 Pervititch Haritası, Galata Rıhtımı.



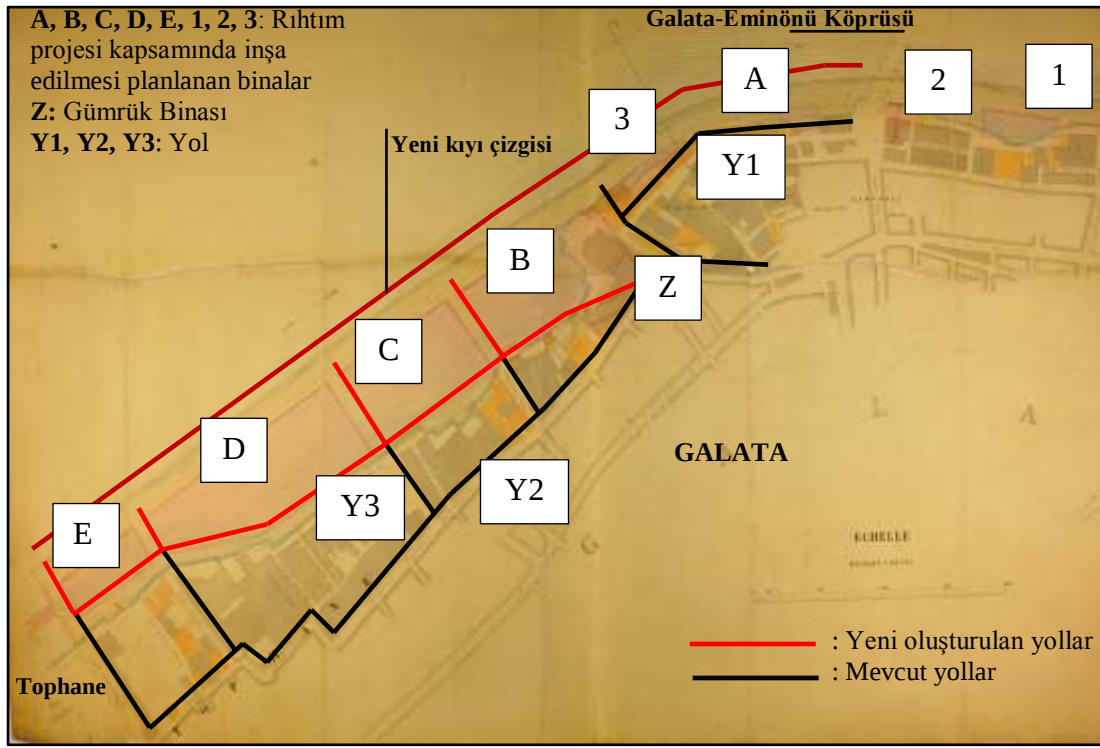
Şekil B.10B: 1948 Pervititch Haritası, Rıhtım Caddesi üzerinde soldan sağa sırasıyla Merkez Rıhtım Han, Karaköy Yolcu Salonu, Çinili Rıhtım Han ve Galata Gümrük Binası.



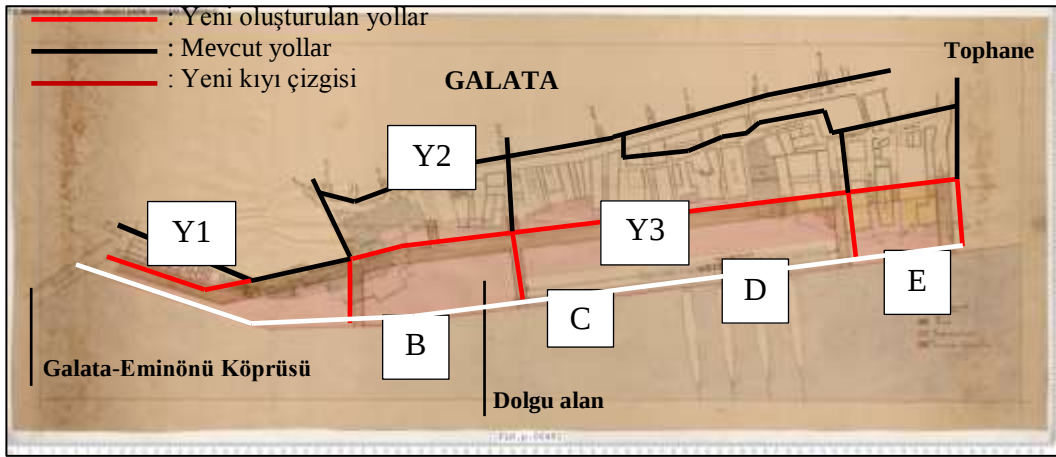
Şekil B.10C: 1948 Pervititch Haritası, Galata Gümrük Binası.



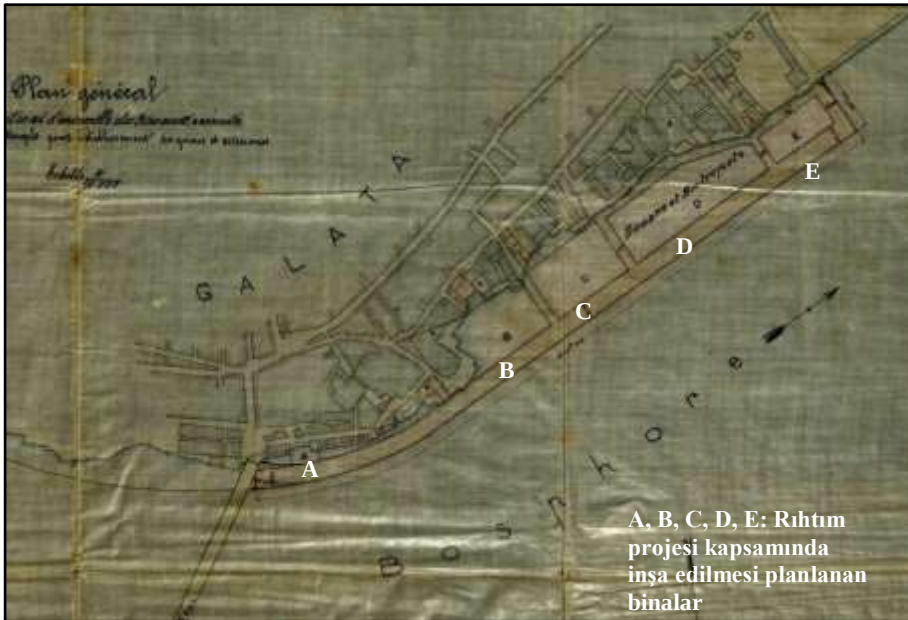
Şekil B.10D : 1948 Pervititch Haritası'ndaki 40 ve 41 nolu paftaların birleştirilmesiyle elde edilen Galata kıyıları



Şekil B.11A : “BOA, PLK.p, 181, 23 Mayıs 1881” Haritası’nda dolgu alan ve bu alan üzerinde inşa edilecek binalara dair öneri.



Şekil B.11B : “BOA, PLK.p, 6482” Haritası’nda dolgu alan ve bu alan üzerinde inşa edilecek yollara dair öneri.



Şekil B.11C : 1888 tarihli Galata rıhtım projesi (BOA, Y.A.Res., 42/15, 18 Ş 1305/30 Nisan 1888).

Rıhtım projelerinin incelenmesi;

- Rıhtım projesi, ticari faaliyetleri iyileştirecek niteliklere sahiptir. Galata bölgesi rıhtım projesinden önce de ticaret bölgesidir, bu nedenle proje bölgenin kullanımında bir değişikliği öngörmemektedir.
- Galata Köprüsü’nden Tophane’ye uzanan kıyı çizgisinin önünde dolgu ile kazanılacak alan ve dolgu alan üzerinde oluşturulacak yol ve parseller görülmektedir. Bu projelerde, kıyıya ulaşan mevcut sokaklar dolgu alan üzerinde de devam etmektedir. Mevcut sokakların kıyıya uzatılması suretiyle sınırları belirlenen bölgelerin binaların inşa edileceği parselleri tanımladığı görülmektedir.
- 19. yüzyılın sonlarında Galata’da kıyıya dik inen sokaklar göze çarpmaktadır. Rıhtım projesinde yolların Galata tarihsel akslarının devamı olarak kurgulandığı anlaşılmaktadır.
- Rıhtım projesi mimari tasarımında kıyıya ulaşma, kıyıyı iyileştirme ve ulaşımı örgütleme kriterlerinin esas alındığı görülmektedir.
- Rıhtım projesinin rıhtımları tesisler (gümrük binası, antrepolar sıhhiye binası, idari bina ve hanlar) ile birlikte ele almasının, inşa edilecek yeni binaların parselasyonunun belirlenmesi yönteminin ve yeni yolların açılmasının (örneğin Kemankeş Caddesi) bütüncül bir yaklaşım olduğu söylenebilir. Ancak projenin tanımlanmış saha dışındaki Galata’nın kıyı bölgesine direkt müdahalede bulunmadığı da görülmektedir.
- A, B, C, D ve E harfleriyle gösterilen binalardan B, C, D, E binaları mevcut binalara göre boyutları açısından göze çarpmaktadır; yani yeni oluşturulacak parseller ile mevcut parseller arasında bir dil birliğinden söz edilememektedir.
- Rıhtım projelerinde üzerinde *Douane de Entrepots* (Gümrük Antreposu) ibaresi bulunan D binasının yol cephesindeki (Kemankeş Caddesi üzerindeki) köşesi parselin formundan dolayı açılı birleşmektedir.
- Bugünkü Merkez Rıhtım Han’ın (B binasının bulunduğu parsel) ve Kemankeş Caddesi’nin daha önce de gümrük hizmetleri veren binanın yerinde inşa edildiği görülmektedir
- 1881 tarihli haritada inşa edilmesi planlanan Y3 kodlu yol Y1 kodlu yol ile süreklilik içinde değildir (Şekil 3.36). Tarihsiz ancak 1881’den sonraya ait olduğu düşünülen haritada ise Y3 kodlu yolun Y1 kodlu yola bağlandığı görülmektedir. Günümüzdeki Kemankeş Caddesi’nin (Y1+Y3) oluşumu bu harita aracılığıyla anlaşılmaktadır (Şekil B.11A).

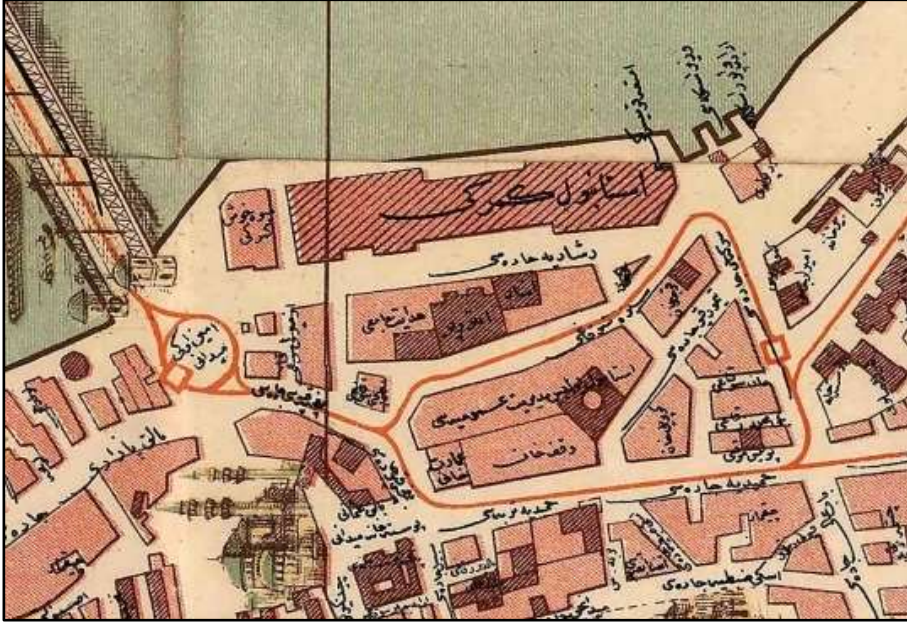
EK C / Eminönü Haritaları



Şekil C.1 : Ekrem Ayverdi Haritası, Yedikule istasyon meydanı ve demiryolu hattı.



Şekil C.2 : 1914 Alman Mavileri Haritası, Eminönü Gümrüğü ve Antreposu.



Şekil C.3 : 1918 Necip Bey Haritası, Eminönü Rıhtımı.

ÖZGEÇMİŞ

Ad-Soyad : Nazire Bilgili
Doğum Tarihi ve Yeri : 06.04.1989 / Aydın
E-posta : nazirebilgili@yahoo.com

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 2013 (güz), Trakya Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık
- **Yükseklisans** : 2016, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimarlık Tarihi Programı

MESLEKİ DENEYİM VE ÖDÜLLER:

- 2010-2011 yılları arasında Bialystok Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü'nde değişim öğrencisi olarak bulundu.
- 2014'ten bu yana Entegre Proje Yönetim'de mimar olarak çalışmaktadır.

Görev alınan projeler:

- HT-SAAE Güneş Paneli Fabrikası
- AKOSB Esnek Ambalaj Fabrikası
- Kompozit Teknolojileri Mükemmeliyet Merkezi, Teknopark İstanbul
- İstanbul Uluslararası Finans Merkezi, Vakıfbank Genel Müdürlük Binası ve Tesisleri
- Conrad İstanbul Otel Renovasyonu
- Zorlu Center Projesi

