

T.C. MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİMDALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

148695

İSTANBUL KENTİÇİ KARA TOPLU ULAŞIM HİZMETLERİNİN
BAŞLAMASI VE GELİŞİMİ
(1850 – 1900)

Doktora Tezi

İbrahim Murat BOZKURT

Danışman: PROF. DR. AHMET TABAKOĞLU

- 148 695 -

İSTANBUL, 2004

İÇİNDEKİLER

TABLolar – RESİMLER – EKLER	IV
GİRİŞ	1

I. BÖLÜM

XIX. YÜZYILDA İSTANBUL'UN DEMOGRAFİK YAPISI VE MEKANSAL DEĞİŞİMİ.....	4
---	---

1. İstanbul'un Demografik Yapısı ve Bu Yapıda Meydana Gelen Değişimler	4
1.1. Osmanlı Devleti'nde Nüfus Sayımları	4
1.2. İstanbul'un Nüfusu.....	5
1.2.1. İstanbul'un 19. Yüzyıldaki Nüfusu ve Nüfus Artışının Nedenleri	9
1.3. Nüfusun Dağılımı.....	12
2. Kentsel Büyüme ve İstanbul'un Mekan Organizasyonundaki Değişim	19
2.1. Kentsel Büyüme	19
2.1.1. Ondokuzuncu Yüzyılda Kentsel Büyüme.....	28
3. Mekansal Değişim ve İşlevsel Alanların Dağılımı	35
3.1. Mekansal Değişimin Ondokuzuncu Yüzyıldaki Özellikleri	40

II. BÖLÜM

İSTANBUL'DA YEREL YÖNETİMLER VE KAMU HİZMETLERİ	53
1. İstanbul'da Yerel Yönetimlerin Tarihi Gelişimi	53
2. Tanzimat'tan Sonra Yerel Yönetimler.....	63
2.1. Şehremaneti.....	65
2.2. Altıncı Belediye Dairesi.....	71
2.3. Bu Dönemdeki Diğer Yerel Örgütler	75
2.4. Tanzimat Sonrası Yerel Yönetimlerle İlgili Nizamnameler	77
3. Meşrutiyet Sonrasında Osmanlı belediyeciliği	81
3.1. İkinci Abdulhamit Dönemi ve 1879 Tarihli Belediyecilik Düzenlemeleri.....	85
3.2. II. Meşrutiyet ve Sonrasında Yerel Düzenlemeler	86
4. XIX. Yüzyılda Kamu Hizmetleri	87

III. BÖLÜM

İSTANBUL'DA KARA TOPLU ULAŞIM HİZMETLERİ: KURULUŞ VE GELİŞİM.....	93
1. İstanbul'da Kara Toplu Ulaşım Faaliyetlerinin Başlaması ve İlk Tramvay İnşa ve İşletme İmtiyazı Talebi	93
2. Dersaadet Tramvay Şirketi'nin Kuruluşu	98
2.1. Şirketin Yönetimi.....	100

2.2. İnşa Edilecek Tramvay Hatları ve İnşa Faaliyetlerinin Başlaması	102
2.3. 1881 Tarihli Yeni Sözleşme ve Galata – Beyoğlu – Şişli Tramvay Hattı Projesi.....	108
2.3.1. Galata – Beyoğlu – Şişli Tramvay Hattı İnşa ve İşletme İmtiyazının Genel Şartları	115
2.3.2. Galata – Şişli Tramvay Hattının Finansmanı	118
2.3.3. Galata – Şişli Tramvay Hattının Faaliyete Başlaması.....	120
2.4. 1907 ve 1911 Tarihli İmtiyaz Sözleşmeleri	121
2.5. Tramvayın İşlediği Caddelerin İnşa, Bakım ve Onarımı	127
2.6. Tramvayların İşleyişi ve Tramvay Kazaları.....	132
2.7. Tramvay Yolcu Taşıma Ücretleri	137
3. Galata Tüneli İnşa ve İşletme İmtiyazının Verilişi	139
3.1. Galata Tüneli Mukavele ve Şartnamesi	141
3.2. Tünel Şirketinin Kuruluşu.....	150
3.3. Tünel İnşaatının Başlaması ve İstimlak Çalışmaları.....	152
3.4. Tünelin Hizmete Girişi.....	162
3.5. Taşıma Ücreti.....	163
4. Kentiçi Ulaşımında Arabalar.....	164
4.1. Araba Taşımacılığında Şirketleşme Talebi	165
4.1.1. Manok ve Ortaklarının İmtiyaz Talebi.....	169
4.1.2. Bedros Nakalyan'ın İmtiyaz Talebi	171
4.1.3. Tunuslu Mahmud b. İyad'ın İmtiyaz Talebi	171
4.1.4. Beşiktaş ve Üsküdar Ahalisinin İmtiyaz Talebi.....	172
4.2. Üsküdar'da Omnibus İşletme İmtiyazının Verilişi	173
4.3. Hükümetin İmtiyazlı Araba Şirketi Kurma ve İşletme Talebine Yaklaşımı.....	175
3.4. Dersaadet Tramvay Şirketi Tarafından İşletilen Arabalar	176
Sonuç.....	180
Ekler.....	189
Kaynakça.....	192

TABLÖLAR

TABLO 1: İstanbul'un 19. Yüzyıldaki Nüfusu

TABLO 2: 1885/86 Nüfus Sayımına Göre Kadın-Erkek Nüfusunun Belediye Dairelerine Göre Dağılımı

TABLO 3: Pera-Galata Nüfusunun Yıllar İtibariyle Gösterdiği Değişim

TABLO 4: İstanbul'un 1330 Senesi Nüfus İstatistiği

TABLO 5: Belediye Dairelerinin Sınırları

TABLO 6: 6568 Adet Borç Senedi Bedellerinin Tediye Zamanı ve Adedi

TABLO 7: Tramvay Şirketinin 1896 ve 1897 Yılı Hasılatı

TABLO 8: İstimlak Edilen Emlak ve Depozito Tutarları

TABLO 9: Kurulması Önerilen Araba Şirketin Tesis Maliyeti

TABLO 10: Kurulması Önerilen Araba şirketinin aylık sabit harcamaları

TABLO 11: Kurulması Önerilen Araba Şirketinin Aylık tahmini Gelirleri

RESİMLER

RESİM I: Tramvay İşçileri Tarafından Kullanılan Bilet Satış Kulübesinin Çizimi

EKLER

EK. I: Dersaadet Tramvay Şirketi'nin Gelirleri ve Borsa İşlemleri

EK. II: Galata Tüneli'nde Taşınan Yolcu Miktarı ve Tünel Şirketi'nin Net Geliri

EK. III: Kentiçi Toplu Ulaşım Araçlarında Taşınan Yolcu Miktarı

GİRİŞ

İnsan ve eşyanın bir yerden diğer bir yere taşınması zorunluluğu insanlık tarihi kadar eski bir olgudur. İlk çağlarda insanın kendi ihtiyacını karşılamak amacıyla yiyecek ve giyecek araması ne kadar doğal ise, yine ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla eşyanın mübadele edilmek üzere yer değiştirmesi de insanlık tarihi kadar eski bir zorunluluk olagelmıştır. Bu hedefe ulaşmak için kullanılan yol ve ulaşım araçlarındaki gelişme ise, yine bu ihtiyacın zorlamasıyla, bilim ve teknolojiadaki gelişmeye paralel olarak ilerlemiştir.

Her devirde ulaşımın ekonomik sistem içindeki yeri büyük olmuş ve sistemin işleyişindeki önemli çarklardan birini oluşturmuştur. Bugün, ulaşım olanaklarının gelişmesinin insanlığa sağladığı olağanüstü faydalar, hayatımızın her döneminde kendini göstermektedir. Şunu kesin olarak ifade edebiliriz ki, ulaşım ihtiyacı, modern toplumların en doğal, en zorunlu ihtiyaçlar arasında yer almıştır. Günümüzde ise bu zorunluluk, her zamankinden daha fazladır.

Ekonomik anlamda, üretimi tüketime bağlayan bir köprü olması dolayısıyla, iktisadi sürecin ihmal edilemez bir unsuru haline gelmiş olan ulaşım yada ulaştırma hizmeti, insan ve eşyanın ihtiyaçları tatmin bakımından, zaman ve yer yararı sağlayacak şekilde yer değiştirmesini ifade eder.

Bu çerçevede, kentiçi ulaşım imkanları, kentin ekonomik ve sosyal yapısıyla olduğu kadar, fiziksel ve mekansal büyüklüğüyle de etkileşim halindedir. Denilebilir ki, hiçbir kent ulaştığı gelişme ve büyüme aşamasına, insan ve eşyayı tam bir kolaylıkla hareket ettirmeden varamamıştır.

Bilindiği gibi, Ondokuzuncu yüzyılın en önemli özelliklerinden biri de, kent nüfusundaki artışa paralel olarak yeni işyeri, üretim ve konut bölgelerinin ortaya çıkışı ile kentin fiziksel olarak büyümesidir. Kent nüfusundaki artış ve kentlerin mekansal ve fiziksel olarak büyümesi, kentiçi ulaşım sorununu da beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla, kentiçi ulaşım vasıtalarındaki teknolojik ilerleme, kentlerin hayatında önemli rol oynamıştır. Kentlerin farklı işlevsel bölgelerini ve fiziksel büyümeyle ortaya çıkan yeni

merkezleri birbirine bağlamak ve bunlar arasında kitle ulaşımını sağlamak, ancak yeni ulaşım olanaklarının devreye girmesiyle mümkün olabilmektedir.

Bu anlamda, kentlerin fiziksel olarak büyümesi, kentsel toplu ulaşım talebini ortaya çıkarmıştır. Bununla birlikte, ulaşım teknolojisinde kaydedilen ilerlemelerin, kentlerin mekansal büyümesini hızlandırdığını söylemek yanlış olmaz. Bu iki olgu arasındaki ilişkiyi tam olarak ortaya koymak oldukça güç bir durumdur. Karşılıklı etkileşim halinde olan bu iki olgu arasındaki ilişki, tarihsel bir perspektiften bakıldığında, kentlerin büyüme ihtiyacının ortaya çıkması, toplu ulaşım hizmetlerini zorunlu kılmasıyla kendini göstermiştir.

Bunun yanı sıra, bir kentin biçimlenmesi ile, kentiçi ulaşım hizmetlerinin örgütlenmesi de karşılıklı bir etkileşim içindedir. Kentin belli yönleri doğru gelişmesi, ulaşım hizmetlerinin verilmesini zorunlu kılmaktadır. Ulaşım eksenlerinin gelişmesi ise, bu eksenler etrafında kentsel yapılanmayı hızlandırmaktadır. Bir kentin gelişme süreci içinde, bu iki yönlü ilişkiden hangisinin ağır basacağı, büyük ölçüde, kentiçi ulaşım alanına ve yapı sektörüne ne ölçüde ve ne türde sermaye girdiği ile yakından ilgilidir.

İstanbul'un biçimlenmesinde belirleyici etken, kitle ulaşım sistemlerinin kurulması olmuştur. Bu açıdan İstanbul'un tarihinde üç önemli dönüm noktası göze çarpmaktadır: Birincisi, 1850'li yılların ortalarından itibaren düzenli kentiçi vapur seferlerinin başlamasıdır. İkincisi, 1870'li yıllarda tramvay ve tünel gibi raylı taşıma sistemlerinin kurulmasıdır. Üçüncüsü ise, 1914'te geniş bir elektrikli tramvay sisteminin kurulması olmuştur.

İstanbul, son 150 yıl içinde, kentiçi ulaşımın yaya ve kayıklarla kurulduğu 400.000 nüfusun barındığı bir kentten, kentiçi ulaşımın çok değişik türde toplu taşıma araçlarıyla ve özel araçlarla sağlandığı ve 10 milyon üstünde nüfusu barındıran bir metropol haline gelmiştir.

Çalışmanın birinci bölümünde, İstanbul'un nüfusu, nüfus yapısında meydana gelen değişim ve nüfusun kent içindeki dağılımı ile kentsel mekanın geçirdiği dönüşüm, tarihsel bir süreç içerisinde ele alınmaktadır. Bu bağlamda, özellikle Ondokuzuncu yüzyılda, kent nüfusunda baş gösteren hızlı yükseliş ve bu yükselişe paralel olarak kentin

geçirdiği fiziksel ve mekansal değişim çerçevesinde, kentiçi insan ve eşya hareketliliği irdelenmektedir.

İkinci bölümde, yerel yönetimlerin tarihi gelişimi ve kamu hizmetleri ele alınmaktadır. İstanbul'da Tanzimat öncesi yerel yönetimler ve bu yönetimler tarafından gerçekleştirilen kamu hizmetleri irdelendikten sonra, Ondokuzuncu yüzyılda ortaya çıkmaya başlayan Batılılaşma eğilimiyle birlikte, kent yönetimi anlayışında görülen değişim ve bu değişimin kamu hizmeti olarak halka yansması incelenmektedir. Bu çerçevede, kentsel altyapı hizmetleri ele alınmakta ve özellikle, bu alanda önemli bir yere sahip olan kentiçi ulaşım meselesi, bu çalışmanın konusunu oluşturması itibariyle de, daha kapsamlı bir şekilde incelenmektedir.

Son bölüm olan üçüncü bölümde ise, İstanbul'da karada toplu ulaşım hizmetlerinin başlaması ve gelişimi ele alınmaktadır. Özellikle, Ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında, kara toplu ulaşım faaliyetlerinin düzeyi ve niteliği değerlendirilerek, bunun kentin ekonomik ve sosyal hayatına etkisi ile bu tür hizmetlere devletin ve toplumun yaklaşımı irdelenmektedir. Ayrıca, 19. yüzyılda, Avrupa'nın büyük kentlerinde kullanılmaya başlanan ve kentiçi ulaşımında önemli bir yeri olan raylı toplu ulaşım araçlarından tramvay ve metronun, İstanbul'da faaliyete başlaması ve gelişimi incelenmektedir. Bununla birlikte, bu bölümde, İstanbul kentiçi ulaşımına sınırlı bir ölçekte hizmet vermiş de olsa, toplu ulaşım hizmeti kategorisinde değerlendirilmesi gereken omnibus araçlarının kullanımı da irdelenmektedir.

I. BÖLÜM

XIX. YÜZYILDA İSTANBUL'UN DEMOGRAFİK YAPISI VE MEKANSAL DEĞİŞİMİ

1. İstanbul'un Demografik Yapısı ve Bu Yapıda Meydana Gelen Değişimler

1.1. Osmanlı Devleti'nde Nüfus Sayımları

Osmanlı Devleti'nde klasik dönemde, nüfusun sayı ve niteliği hakkında en önemli bilgi, ülkenin iktisadi ve mali imkanlarını belirlemek amacıyla yapılan sayımlardan elde edilebilir. Bu amaçla yapılan sayımlar, tapu, avarız ve temettüat sayımlarıdır. Bu sayımlar, nüfus ve nüfusun yapısını belirlemek amacıyla yapılmış sayımlar değil, daha çok ülkenin ekonomik ve mali yapısını ortaya koymak amacıyla gerçekleştirilmişti.¹

Ülkenin nüfusuna yönelik sayımlar 19. yüzyılda başladı. Öncelikle, II. Mahmut (1808-1839) zamanında, sadece erkek nüfusunu kapsayan genel bir nüfus sayımı yapıldı. Yine 1844'te, Abdülmecit (1839-1861) zamanında da genel bir nüfus sayımı yapıldığını belirtmek gerekir.

1844'e kadar sayımlar "İhtisab Nezareti" tarafından yapılmaktaydı. 1844'te, İhtisab Nezareti Dahiliye Nezareti'ne bağlanarak sayımların bağımsız bir dairece yürütülmesine son verildi.

Kırım Savaşından önce, Hazine'nin iki dairesini oluşturan Mürur Tezkiresi Kalemi ve Esnaf Tezkiresi Kalemi'nce yeni bir sayım yapılmak istendi. Bu amaçla, nüfus tezkireleri dağıtıldı. Ancak Mürur Tezkiresi Kalemi, Zaptiye Kalemi ile birleştirildi ve Esnaf Tezkiresi Kalemi de loncaların vergi borçlarını toplama işiyle uğraşmak zorunda kalınca, sayım yapılamadı.

Kırım Savaşını izleyen dönemde, Fuat Paşa Osmanlı Devletinin mali durumunu güçlendirme çabasına girişince, nüfus sayımları tekrar önem kazanmaya başladı. Böylece vergi toplamak için özel taşınmaz malların ve vergi yükümlüsü erkek uyrukların sayımını

¹ Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, 2. Baskı, Dergah yay., İstanbul 1994, s. 135.

yapacak Tahrir-i Emlak Dairesi adıyla yeni bir kadastro dairesi kuruldu. Vergi yükümlülüğünü belirten ve aynı zamanda kimlik kartı yerine geçen “vergi nüfus tezkereleri” dağıtmaya başlandı.² Başlangıçta, Bursa, Yanya ve Tuna Eyaletleri bu uygulamanın ilk örneklerini oluşturdu. 1874’te genel nüfus sayımı hazırlıkları başlatıldıktan sonra, Nüfus Dairesi, Dahiliye Nezaretine bağlı olarak oluşturuldu.

Bu gelişmeler sonunda, nüfus sayımı Osmanlı Devleti’nin tüm bölgelerini kapsayacak biçimde ele alındı. 1878’de uygulamaya konulan Sicil-i Nüfus Nizamnamesi, bu tarihten sonraki tüm sayımların temelini oluşturmuştur. Dahiliye Nezaretine bağlı olarak kurulan Nüfus dairesi, Tahrirat, İhsaiyat ve Evrak olmak üzere üç kalemde oluşmaktaydı. Sistemin temeli her kasaba ve köyde, büyük kentlerin tüm mahallelerinde nüfus sicili düzenlenmesine dayanmaktaydı.

Osmanlı Devleti’nde yapılan nüfus sayımları, ancak, 19. yüzyılın sonlarında, özellikle II. Abdülhamit döneminde sağlıklı sonuç vermeye başlamıştı. II. Mahmut’un yenileşme hareketleri ile Kırım Savaşı arasındaki dönemde yapılan 1826-1828, 1838, 1844 ve 1856 sayımları, daha çok doğum, ölüm verileriyle, kent içinde ve dışında meydana gelen göçlerin dökümlerini içermekteydi. Bu dönemde yapılan sayımlar yalnızca erkek nüfusunu nazara almış ve vergi ve asker toplama işini düzene sokmayı amaçlamıştır.³

1.2. İstanbul’un Nüfusu

Napoléon Bonaparte “Eğer dünya tek bir devlet olsa idi, payitahtının İstanbul olması lazım gelirdi” demişti. Gerçektende tarihte birçok isme⁴ sahip olan kent, hemen bütün zamanlarda dünyanın en büyük ve en önemli şehirlerinden biri olma özelliğini korumuştur. Bu nedenle, İstanbul’un nüfusu ve nüfusunda meydana gelen değişimleri

² Yurt Ansiklopedisi, Anadolu Yay., 1982, s. 3829

³ Yurt Ansiklopedisi, Anadolu Yay., 1982, s. 3829

⁴ Bu konuda bakz: CARBOGNANO, Cosimo Comidas de, **18. yüzyılın Sonunda İstanbul**, Çev. Erendiz Özbayoğlu, Eren Yay., İstanbul. 1993, s.33; P.Ğ. İncicyan, **18. asırda İstanbul**, Ter.: Hrand D. Andreasyan, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul, 1976, s.1-2.

ortaya koyarken, sadece şehrin ait olduğu devletin tarihine ve yapısına bağlı olarak değil, dünya konjonktüründe meydana gelen olayları da göz önüne almak gerekir.⁵

Fetihten önce, Bizans'ın en uzun ömürlü hanedanı olan Paleologoslar (1261-1453) zamanında, İstanbul şehir içi nüfusunun 800 bini aştığı nakledilir. Fakat Fethin hemen öncesinde, son Paleologoslar devrinde, yani, XIV-XV. yüzyıllarda İstanbul'un bir çok mahallesi metruk ve harabe bir kent haline gelmiş, halk Haliç kıyılarına yerleşmişti. Nüfus çeken kent olmasına karşın İstanbul, Bizans'ın son dönemlerinde 100.000 civarında bir nüfus kitlesini barındıran Suriçi İstanbul'u fetih döneminde 40-50.000 kişilik bir nüfusa düşmüştü.⁶ Bu nüfusun fetih sırasında daha da azalmış olma ihtimali yüksektir.

Fetihle birlikte İstanbul, Balkanlar ve Anadolu'ya egemen olan bir siyasal gücün merkezi ve Karadeniz ile Akdeniz'in önemli bir buluşma noktası haline geldi. Bu dönemde, kent nüfusunun artırılması için çalışıldı. Sürgün metodu ile İstanbul'a, Müslim veya gayrimüslim, birçok kalifiye eleman yerleştirilerek nüfus arttırıldı ve İstanbul'un imarına başlandı.

Bursa, Ankara, Bayburt, Adana, Tokat, Sivas gibi yerlerden Ermeni aileleri getirilerek, Suriçine, Samatya'daki Sulumanastır'a ve eskiden beri Ermenilerin yaşadığı Galata'ya yerleştirilmişlerdir. Şehrin altı bölgesine yerleştirildikleri için "altı cemaat" denen Ermeni cemaatinin en önemli kısmı Sulumanastır kilisesinin civarında bulunduğundan, patriklik makamı da buradaydı ve 1641'de Kumkapı'ya nakledilinceye kadar burada kaldı.⁷

İstanbul eski ihtişamına ancak Osmanlı devrinde kavuşabilmişti. Bu dönemde, kent genişlemiş, Kuzeyde Karadeniz'e, Doğuda Sakarya ırmağına, Batıda Silivri-Kıyıköy

⁵ Ümit Meriç Yazan, "Bir Asır Boyunca (1840-1940) İstanbul Şehrinin Nüfusunda Meydana Gelen Değişmelerin Tahlili", *Tarih Boyunca İstanbul Semineri*, 29 Mayıs - 1 Haziran 1988, İ.Ü.E.F. Tarih Araştırma Merkezi, İstanbul 1989, s. 59

⁶ "İstanbul ", İA, 5/I. s. 1172; Philip MANSEL, *Konstantinopolis, Dünyanın arzuladığı şehir (1453-1924)*, Çev. Şerif Erol, Sabah Kitb., İstanbul, 1996, s. 404-405; Bazı Bizanslı tarihçilere göre fetihten önce İstanbul'un nüfusu yaklaşık 150-160 bin civarında olup, sur içinde 14 kasaba ve belediye vardı. Bunların araları bağlık ve bahçelik idi. Bkz. Mustafa Nuri Paşa, *Netayicu'l-Vukuat*, 2. bs. İstanbul, 1327, I, s. 72.

⁷ E. Ç. Kömürcüyan, *İstanbul tarihi, XVII. Asırda İstanbul*, Eren Yay., İstanbul, 1988, s. 73.

(Midye) hattına kadar uzanmış, Boğaziçi kavramı ve olgusu ortaya çıkmış ve hemen hemen günümüz Marmara bölgesini ifade edecek bir genişliğe ulaşmıştı.

Barkan, XV. yüzyılın sonlarında kent nüfusunu, tahrir defterlerinde gösterilmeyen köle, asker ve medrese talebelerini de 1/5 oranında ekleyerek, 100. 000 kişiye ulaşmış olduğunu belirtmektedir. XVI. yüzyılda ise şehrin suriçi nüfusu yarım milyonu bulmuştu.⁸

Doğan Kuban, Kanuni'nin saltanatı sonunda kent nüfusunun 500.000'e yaklaştığını tahmin etmektedir. Buna o sıralarda büyük bir gelişme gösteren Haliç, Boğaz sahilleri ve Üsküdar da dahildir.⁹

1550'lerde Sinan Paşa'nın özel hekimi olan Christobal de Villilon'un yaptığı hesaba dayanarak, dış mahalleler hariç, İstanbul'un nüfusunun 410.000 ile 520.000 arasında olduğu söylenebilir. Bunun %57.7'sini Müslümanlar, %42.3'ünü gayr-ı Müslimler oluşturmaktaydı.¹⁰ Bu oranların Barkan'ın verdiği oranlara yaklaşık olması dikkat çekicidir.

16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren köyden şehre göç olgusu ortaya çıkmıştı. İstanbul'a su getirilmesi gibi faaliyetlerle şehirlerin çekiciliği artmış bu yüzden daha 1567 de İstanbul'a göç edip yerleşme yasağı konmuştu.¹¹

Bu yüzyılda İstanbul nüfusu Paris nüfusunun iki, Venedik nüfusunun ise beş katıdır. Bu niteliğiyle İstanbul, 16. yüzyıl boyunca bir "Dünya Kenti" dir. Ancak, 17. yüzyılda Paris'ten sonra ikinciliğe düşmüştür. 19. yüzyılda ise birinci Londra olacak ve İstanbul ancak beşinci sırada bulunacaktır.¹²

⁸ Ö. L. Barkan, "Tarihî demografi araştırmaları ve Osmanlı tarihi"; TM, X, İst. 1954. Barkan'ın 1520-1535 yılları için yaptığı hesaplara göre, 16. yüzyılda İstanbul'un nüfusu, % 58,3'ü Müslüman, % 41,7'si Hristiyan olan 480.000 kişiden meydana gelmektedir.

⁹ Doğan Kuban, "Koloni Şehrinden İmparatorluk Başkentine", 1969 Yılı İstanbul Nazım Planı için Hazırlanan Raporun Tarih Bölümü, s. 18; Ayrıca Bakz: Doğan Kuban, "Kent'in Gelişmesi", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, C. 4, Kültür Bak. ve Tarih Vakfı Ortak Yay., İstanbul, 1994, s.527-546

¹⁰ Yazan, a.g.m., s. 62

¹¹ AHMED Refik (Altınay), **Onaltıncı asırda İstanbul hayatı (1553-1591)**, İstanbul, 1935, s. 139.

¹² İsmet Kılıçaslan, **İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri**, İTÜ. Mimarlık Fak., 1981, s. 149

17. yüzyıl için elimizde resmi veriler bulunmamakla birlikte asrın başında şehre gelen Sandys, yarısı Müslüman, diğer yarısı çoğu Rum olan, Hristiyan ve Yahudi 700.000 İstanbulludan söz ediyor. Evliya Çelebiye göre, 1638'de civar mahalleleriyle birlikte İstanbul'un nüfusu 1,5 milyona yaklaşıyor. Bir milyona varmasa bile civardaki mahallelerle birlikte İstanbul'un 17. yüzyıldaki nüfusu 700.000 ile 800.000 olduğu söylenebilir. Bu da 15. ve 16. yüzyıllarda olduğu gibi, İstanbul Avrupa'nın ve Ortadoğu'nun en büyük şehri olmaya devam ettiğini gösterir. Şehrin nüfusu, 16. yüzyıldaki kadar hızlı değil fakat, artmağa devam etmektedir.¹³

Mantran 1690-1691 yılında Müslüman olmayanların 68.000 hane ve yaklaşık 250-300.000 civarında olduğunu, C. Villanon ise %42,3 ile Ö.L.Barkan'ın verdiği %47,7 gayri-Müslim oranından hareket ederek toplam nüfusun 700-800.000 arasında olabileceğini belirtmektedir.¹⁴

İstanbul'a göç olayı 18. yüzyılda ev göçü haline gelmiş; kiracılık, gecekondulaşma, asayişin bozulması, işportacılık, esnafın geçim imkanlarının daralması gibi yeni olgular ortaya çıkmıştır. Özellikle Lâle devrinde (1718-1730) ve sonrasında üç büyük şehre ve bu arada İstanbul'a yönelen göçler nüfusu büsbütün arttırmıştı. 1710'lardan itibaren kentlere göçün önlenmesi için sürekli fermanlar çıkarılıyordu. Bu fermanlarda reayanın yerlerinden ayrılmasıyla avâız vergileri tahsilatının düştüğü, yerlerinde kalanların vergi yükünün ağırlaştığı, toprakların boş kaldığı belirtilmekteydi. Bu durumu önlemek için yerlerini terk edeli on seneyi bulmayanların geri döndürülmeleri, yoksa bulundukları yerlerde vergi yükümlüsü yapılmaları istenmekteydi.

1730 Patrona Halil ayaklanmasında göçlerin ferdî olmaktan çıkıp 'ev göçü' haline gelmesinin ve nüfus baskısının artmasında büyük yeri vardır. Zira artan talep fiyatları yükseltiyor, kadrolu esnafın geçim imkanları yeni gelenlerin kendilerine rakip olmalarından dolayı daralıyordu.

Köyden kente göç, kiracılık, gecekondulaşma gibi yeni olguları da beraberinde getirmiş ve şehrin asayişinin bozulmasına yol açmıştı. Bunun yanında şehirlerde kadrolu esnafın geçim imkanlarını daraltan ve devletin vergi hasılatını düşüren bir olgu olarak

¹³ Yazan, a.g.m., s. 62

¹⁴ Kılıçaslan, a.g.e., s. 154

seyyar satıcılığın ortaya çıktığını, bir 'marjinal kesim'in oluştuğunu belirtmek gerekir. 1731'de seyyar satıcıların sayısı, İstanbul'da 7-8 bin kadardı.¹⁵

Yüzyılın ortalarında şehir ve kır kesimlerinde nispi bir denetim sağlanmış, fakat sosyal hayatta Batı'ya özenme sürmüştür. Yine 'ev göçü'nün önlenmesi amacıyla zaman zaman emirler çıkarılmaya devam edilmiştir.¹⁶

18. yüzyılda ekmek tüketimine bakarak yapılan tahminlere göre kentin nüfusunun, Galata ve Üsküdar dahil, 1 milyondan fazla olduğu tahmin edilir. Bunun yarından fazlasının gayrimüslim olduğu, çoğu Rum ve Ermeni, ileri sürülmektedir. İstanbul kadısının 1765 yılına ait bir bina sayımında sadece sur içinde 88.185 adet Müslüman ve Hristiyan evi olduğu görülür.¹⁷

1.2.1. İstanbul'un 19. Yüzyıldaki Nüfusu ve Nüfus Artışının Nedenleri

19. yüzyıl gerek Anadolu'nun, gerekse İstanbul'un nüfusunun önemli ölçüde artış gösterdiği bir dönemdir. Bu artışta iki süreç birbirini tamamlayarak etkili olmuştur. Birincisi, az da olsa nüfus artış hızının yüksekliğidir. Devletin düzeni koruyabilmesiyle, özellikle kentsel kesimin sağlık koşullarındaki görece iyileşme bu artışta etkili olmuştur.¹⁸

İkinci süreç, devletin sürekli olarak toprak kaybetmesi ve bu kaybettiği topraklardan önemli ölçüde göçe maruz kalmasıydı. 1850'den itibaren Osmanlı Devleti muhacir akımına uğramıştır. 1856-1913 yılları arasında Rusya'dan 232.000 Kırımli, 755.000 Çerkez göç etmişti.¹⁹ 1855-56 Kırım savaşı nedeniyle, Kırım ve Kafkasya'dan göç etmek durumunda kalan Müslüman halk, önce Rumeli'de iskan edildiler. 1877-78 Osmanlı-Rus savaşıyla birlikte buradan da İstanbul vasıtasıyla Anadolu'ya ikinci bir muhaceret başladı. Muhacirlerin kısmen iskan edildikleri ya da iskan edilmek üzere bir süre ikamet ettikleri yer İstanbul olduğu için, nüfus artışıyla birlikte yeni iskan

¹⁵ İbrahim Sivrikaya, "XVIII. yüzyılda işportacılıkla ilk mücadele", **BTDD**. S. 13. Eylül 1968, s. 69-70.

¹⁶ Cevdet, Belediye, 6872: B 1175/1762.

¹⁷ İnciyan, a.g.e., s. 18 - 19.

¹⁸ İlhan Tekeli, "Tanzimat'tan Cumhuriyete Kentsel Dönüşüm", **TCTA**, İletişim Yay., İstanbul, 1985, s. 878

¹⁹ Tekeli, "Tanzimat'tan Cumhuriyete Kentsel...", s. 878

mahallerinin açılmasına neden oldu.²⁰ 1877-1913 yılları arasında Balkanlardan gelen göçmen sayısı 465.000 civarında olduğu tahmin edilmektedir.²¹

1872 sayımında tarihçi Lütü Efendi, şehrin nüfusunun, Pera, Galata ve Üsküdar'la beraber 1.436.356 kişi olduğunu kaydetmektedir. Grosvenor ise, 1885 resmi rakamlarına dayanarak, şehrin nüfusunun (vilayetin bütünü için) 873.565 olarak vermektedir.²²

Kemal Karpat ise bu dönemle ilgili olarak aşağıdaki rakamları vermektedir²³:

Yıllar	Müslümanlar	Gayrimüslimler	Toplam
1844	102.532	111.160	213.692(Y.Erkek)
1857	112.162	124.162	236.092(Y.Erkek)
1885	384.410	488.655	873.565
1897	520.194	510.040	1.030.234
1914	520.434	389.553	909.987

İnalcık, 1829'da yapılan nüfus sayımını kaynak göstererek 359.000 olan İstanbul nüfusunun 1918'de 700.000'e yükseldiğini ifade etmektedir.²⁴

Shaw'a göre, İstanbul ve banliyölerinin 1844'teki nüfusu, yaklaşık olarak 391.000 iken, 1856'da bu sayı 430.000'e, 1878'de 575.437'ye ve 1886'da 851.527'ye ulaşarak önemli bir artış göstermişti. Ancak 1885'e gelindiğinde nüfustaki artış istikrar kazanmış

²⁰ Bilal Eryılmaz, *Yerel Yönetimlerin Yeniden Yapılandırılması*, Birleşik Yay., İstanbul, 1997, s. 76

²¹ Tekeli, "Tanzimat'tan Cumhuriyete Kentsel...", s. 878; bu konuda daha fazla bilgi için bakz: Gülfeştin Çelik, *Sosyo-Ekonomik Sonuçları ile Osmanlı Türkiye'sine Göçler (1877-1912)*, Marmara Ün., Sosyal Bil. Ens., (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 1997.

²² E. De Grosvenor, *Constantinople*, 2. Vol in 8, London, 1895, I, 9. Akt: Yazan, a.g.m., s. 63

²³ Kemal Karpat, "Ottoman Population Records and The Census of 1881/82-1893" *İnternatşonal Journal of Middle East Studies*, 9 (1978), s. 254.

²⁴ Halil İnalcık, "İstanbul", *Enc. Of İslam*, New Edit, vol. IV, s. 243. Akt: İlber Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine Bir Bakış", *Amme İdaresi Dergisi*, C. 10, S. 2, TODAİE, Ankara, 1977, s. 94

görünmekteydi. 1906 sayımında, 1886 ile 1906 arasındaki dönemde, kent nüfusunun sadece 13.049 kişi arttığı gözlemlendi.²⁵

TABLO 1

İstanbul'un 19. Yüzyıldaki Nüfusu

Yıllar	Yerli Nüfus	Yabancı dahil Toplam. Nüfus	Vilayet Nüfusu
1848	644.000	700.000	1.350.000
1872		960.000	
1879	(420.235)	(542.437)	
1882/83	744.342	873.565	
1904		857.067(?)	
1911		855.515(?)	
1912	847.835	977.662	
1914	850.290		1.597.000

Kaynak: Yazan, a.g.e., s. 65

19. yüzyılda İstanbul'un nüfusundaki artış, diğer Avrupa kentlerinin nüfuslarında görülen artışla paraleldi. Ancak, bunun İstanbul için farklı nedenleri vardı. Avrupa'nın başlıca kentleri, İngiltere'de olduğu gibi, sanayi devriminin getirdiği bir hızla büyümüş veya Paris ve Viyana gibi başkentler, hükümetin merkezîyetçilik politikalarından faydalanarak gelişmişlerdi.

Aynı yüzyılda dünyadaki diğer bazı büyük merkezlerin nüfusu ise aşağıdaki gibiydi²⁶:

	1850	1890
Londra	2.362.100	4,211,700
Newyork	660.000	2,740,000
Paris	1,053,300	2,448,000
Berlin	431,000	1,341,900

²⁵ S. Shaw, "The Population of İstanbul in the Nineteen Century", *International Journal of Middle East Studies* 10, 1979, s. 266.

²⁶ Kılıçaslan, a.g.e., s. 41

1885 sayımında İstanbul'da yaşayan Osmanlı vatandaşlarının milletlere göre dağılımı şöyleydi: Müslüman % 44.06, Ortodoks Rum %17.48, Ermeni %17.12, Musevi %5.08, Katolik %1.17, Bulgar %0.50, Latin %0.12 ve Protestan %0.09. nüfusun geri kalan %14.74'ünü ise yabancılar oluşturmaktaydı.²⁷

1.3. Nüfusun Dağılımı

İstanbul'un nüfusu ve nüfusunda meydana gelen değişimleri tarihsel bir süreç dahilinde ele aldıktan sonra, nüfusun kent içindeki dağılımına da genel olarak değinmek, bu çalışmanın konusu göz önüne alındığında, yerinde olacaktır. Çünkü, kentiçi ulaşım imkanları ile nüfus ve nüfusun kent içindeki dağılımı arasında interaktif bir ilişki olduğu rahatlıkla ifade edilebilir.

Fetihten sonra İstanbul, eski Konstantinopolis örneğine uygun olarak 13 nahiyeye ayrılmış 219 mahalleden oluşmaktaydı.²⁸ Mahalle, kentin bir dilimi olarak temelde benzer mekansal yapıya sahiptir. Ortada cami, okul ve hamam bulunmaktaydı. Mahalle sakinleri toptan bir cemaat sayılırdı. Bekarlar burada yaşamaz, iş bölgesi dahilindeki “Bekar Hanları'nda” kalırlardı.²⁹

Geleneksel İstanbul'da konut bölgesindeki farklılaşma; gelir ve statüden ileri gelmeyip, etnik ve ırki farklara dayanmaktaydı. Yani şehrin konut bölgesinin merkez ve iç kısmında Müslüman nüfus, periferide de gayri Müslim azınlıklar ve sistem dışı gruplar yerleştirilmişti. İstanbul'da bugünkü, Aksaray, Laleli, Şehzadebaşı, Süleymaniye, Vefa, Zeyrek, Çarşamba, Fatih, Atikali, Dızdariye Müslüman nüfusun yaşadığı geniş bölgeydi.³⁰

İstanbul'da azınlık cemaatler, şehrin Marmara, Haliç ve Surlara bakan çevre kesiminde yerleştirilmişlerdi.³¹ Bunun yanında, Şehrin sağlık ve temizliği yönünden belirgin ölçüde sakıncası olan faaliyet dalları (çömlekçilik, dericilik, camcılık, mezbaha

²⁷ Shaw, a.g.m., s. 266-277.

²⁸ İnalçık, “İstanbul”, s. 229; Ortaylı, “İstanbul'un Mekansal Yapı...”, s. 86

²⁹ Ortaylı, “İstanbul'un Mekansal Yapı...”, s. 86

³⁰ Ortaylı, “İstanbul'un Mekansal Yapı...”, s. 85.

³¹ Ortaylı, “İstanbul'un Mekansal Yapı...”, s. 88.

vs) ve bu dalda çalışan nüfus ile şehrin günlük toplumsal ve ekonomik yaşamı ile yoğun ilişkileri olmayan gruplar sur dışına yerleştirilmişlerdi. Örneğin, bugünkü Kazlıçeşme 16. yüzyıldan beri debbağ (derici) esnafının iş ve konut merkeziydi. Yine Haliç kıyısındaki Ayvansaray-Eyüp çömlekçi bölgesi idi. Galata'daki Hendek dibi mumcuların işyeri idi.³²

Fetih sırasında bugünkü Fatih camiinin olduğu yer bir mezarlık sahası, Yedikule tarafları ise bağlık bahçelik idi. Fetih'ten hemen sonra şehirdeki kiliselerin bir kısmı cami ve mescide çevrildi.³³

Bunun yanında şehrin eski sakinleri de boş mahallelere yerleştirildi. Yine bir kısım esirler Haliç kenarına yerleştirildi. Anadolu ve Rumeli'den bir kısım ahali de sürgün usulüyle İstanbul'a yerleştirilmişti.³⁴

Fatih çağında, surlar dışında yerleşme eğilimi henüz sınırlıydı. En önemli surdışı yerleşme Eyüp'tü. Anadolu'dan gelen Türklerin yerleştikleri Üsküdar'da Rum Mehmet Paşa'nın 1470'te bir cami yaptırdığını görüyoruz. Bu ilk yerleşme Şemsi Paşa'nın arkasındaki yamaçlarda toplanıyordu.

Boğaziçi'nde ilk toplu Türk mahalleleri ise Anadolu ve Rumeli Hisarları içinde veya yanındaki mahallelerdi. Yapılan bir mescidin varlığına bakarak Baltalimanı'nda yeni bir mahalle kurulduğu söylenebilir. Rumeli kıyısında küçük Rum köyleri bulunmaktaydı.³⁵

Fetihten sonra, İstanbul'a olduğu gibi, Galata'ya da bir çok Müslüman yerleşti. 1476'da Galata'da, 592 Rum, 535 Müslüman, 332 Frenk ve 62 Ermeni evi bulunmaktaydı.³⁶

³² Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yap...", s.90-91

³³ İnciyan, a.g.e., s.17; "İstanbul ", İA, 5/I. 1205 vd.

³⁴ Ö.L. Barkan, "Osmanlı imparatorluğunda bir iskan ve kolonizasyon metodu olarak sürgünler", İÜİF. Mecmuası, C. XI. İstanbul, 1949-1950, s.544.

³⁵ KUBAN, Doğan, Koloni Şehrinden...", s. 17

³⁶ Mustafa Cezar, 19. Yüzyıl Beyoğlu, Akbank Yay., İstanbul, 1991, s. 14

15. yüzyılda nüfusun %75'i sur içinde %15'i Galata ve Eyüp'te, diğer %10'u ise Üsküdar ve Boğaziçi'nde bulunmaktaydı. Hristiyan nüfusun toplam nüfusun her zaman %30'u veya daha az bir oranını oluşturmaktaydı.

15. yüzyılın ikinci yarısında yapılmış cami ve mescitlerin kent içindeki dağılışı ile nüfusun yerleşmesi arasında ilişki olduğu kabul edilecek olursa, nüfusun üçte birinden fazlasının kentin her devirde en kalabalık olan bölgesine yani Haliç'e bakan sırtlara yerleştiği ve bu kesimde de en büyük yoğunlaşmanın Fatih imareti çevresinde olduğu anlaşılmaktadır. Buna karşılık Marmara sahiline yerleşen nüfusun ancak %10-15'i Müslümandı. Artan nüfusun diğer üçte biri Bizansın son zamanlarında tamamen boşalmış olan Aksaray, Topkapı civarı ve Kocamustafapaşa'ya yerleşmişti.³⁷ Üsküdar'da birkaç yeni mahalle kurulmasına karşın Boğaziçi'nde henüz büyük bir gelişme olmadığı biliniyor. Galata'da yapılan yeni mescitlerin yer sayısının Müslümanların bu semtte arttığı, Kasımpaşa'ya doğru yeni mahalleler kurulduğu görülmektedir.³⁸

16. yüzyılda Boğaziçi, Haliç ve Üsküdar büyük bir gelişme göstermiş, nüfusun %40'a varan kesimi sur dışına taşınmış bulunuyordu. Galata başta olmak üzere Kasımpaşa gelişmiş, Eyüp Camii, medrese ve saraylarla dolmaya başlamıştı.³⁹

17. yüzyılda Beşiktaş, Boğaz'ın Rumeli sahilindeki en büyük mahalleydi. Anadolu'ya geçen trafiğin başlangıç iskelesi burasıydı. Sefere çıkan donanma da burada toplanırdı. Boğaz'ın her iki yakasında da bazı köyler etrafında iskanın yoğunlaştığı anlaşıyor.⁴⁰ Bunu teşvik eden nedenlerden birisi padişahın ve devlet büyüklerinin bu sahilde yaptırdıkları saray, kasırlar ve büyük bahçelerdi.

Bu yüzyılda, Boğaz'ın Anadolu yakasındaki köylerin bazıları çoğunlukla gayrimüslimler tarafından iskan edilmeye devam etmekteydi. Kuzguncuk, Çengelköy oldukça geniş köylerdi. Anadolu Hisarı çevresinde bir mahalle ve Kanlıca'da bir gelişme

³⁷ Kılıçaslan s. 149-151 ve D. Kuban, Koloni Şehrinen İmparatorluk Başkentine s. 17

³⁸ Kılıçaslan s. 149-151

³⁹ Kılıçaslan s. 152

⁴⁰ Boğazın her iki yakasında bulunan köyler şunlardır: Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutkoy, Bebek, Rumelihisarı, Baltalimanı, Emirgünoğlu, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Kefeliköy, Büyükdere, Sarıyer, Rumeli Kavağı, Anadolu Kavağı, Beykoz, İncirli, Kanlıca, Anadoluhisarı, Kandilli, Vaniköy, Çengelköy, Beylerbeyi, Stavros, Kuzguncuk. Carbognano, a.g.e., s.93 - 96.

gözleniyor. Boğaz'ın Rumeli yakasında Ortaköy, Arnavutköy, Bebek ve İstinye Rum köyleriydi.⁴¹

TABLO 2

1885/86 Nüfus Sayımına Göre Kadın-Erkek Nüfusunun Belediye Dairelerine Göre Dağılımı

Belediye Daireleri	Kadın	Erkek	TOPLAM
Beyazıt	67.081	84.882	151.963
Fatih	60.524	64.021	114.545
Samatya	59.496	63.541	123.037
Beşiktaş	30.672	39.935	70.607
Yeniköy	6.353	7.494	13.850
Beyoğlu	80.388	165.905	237.293
Büyükdere	5.951	8.694	14.645
Kanlıca	13.088	16.070	29.158
Üsküdar	42.455	53.216	95.671
Kadıköy	8.743	14.053	22.796
TOPLAM	364.751	508.814	873.565

Kaynak: Yurt Ansiklopedisi, 1982, s. 3831

Yukarıdaki tablodan anlaşılacağı gibi, 1885/86 rakamlarına göre, Beyoğlu nüfusun en yoğun olduğu belediye dairesi idi. Beyoğlu'nu Beyazıt ve Samatya izlemekteydi. Nüfusun en az olduğu belediye daireleri ise, Büyükdere ve Yeniköy idi. Bunun yanında, tüm dairelerin kadın erkek nüfusu birbirine eşitti. Sadece Beyoğlu'nun erkek nüfusu, kadın nüfusunun iki katını aşmaktaydı.

18. yüzyılda yapıldığı bilinen çeşmelerin kent içindeki dağılımını yaklaşık bir gösterge olarak kabul edilirse, sur içinde yapılan çeşmeler İstanbul'da yapılanların ancak %35'i oranındaydı. Oysa büyük yangınlarda çeşmelerin de kısmen harap olacağı göz önüne alındığında, eğer sur içinde geçen yüzyıldaki nüfus oranı yaşamakta devam etseydi, bu oranın çok daha yüksek olması gerekirdi. İstanbul'da bu yüzyılda yapılan çeşmelerin %20'si Üsküdar, %22'si Boğaziçi'ne, %14'ü Haliç kıyılarına (Eyüp ve Kasımpaşa'ya),

⁴¹ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 18

%9'u Galata ve Beyoğlu'na yapılmıştır. Bu orantı nüfusun bu oranlardaki kısımlarının bu bölgelerde yaşadığını değil, fakat yeni yoğunlaşmaların buralarda olduğunu göstermektedir.⁴²

19. yüzyılda, gayrimüslim toplulukların çoğunlukla taşımacılığın ve ticaretin kilit noktaları olan kıyı kesiminde toplandığı görülür. Rum ve Ermeniler kentin Marmara kıyıları ve Boğaziçi'nin Rumeli kıyılarında⁴³, Yahudiler, Haliç'in karşılıklı yakalarında, Frenkler ise, Galata'ya yerleşmişlerdi. Sur içinde yerleşmelerin sınırlı tutulmaya çalışıldığı, gayrimüslimlerin genellikle sur dışında, Haliç'in kuzey kıyılarında ve Boğaziçi'ndeki köylere yerleşmeye özendirildikleri bir gerçektir.

Bu yüzyılda, Galata - Pera bölgesi, İstanbul tarafının belirli yerleri, Boğaziçi'nin bazı yerleri gayrimüslimlere ayrıldığı halde, özellikle yüzyılın ikinci yarısından itibaren, hem yerleşmelerin doğal büyümesi sonucu sınırların yitirilmesi, hem de Tanzimat'ın ilanı ile, teb'a içinde eşitlik ilkesinin benimsenmesi nedeniyle iskan kısıtlaması gözetilmemiştir. Yüzyılın son çeyreğinde, artık yerleşmelerde din ve etnik ayrımı gözetilmediği halde, kentin genel olarak bir ikilem içinde genişlediği görülmektedir. Bununla birlikte, Geleneksel kent içinde, varlıklı ve yoksul ailelerin konutları birlikte olduğu halde, bu yapı bozulma sürecine girdi.⁴⁴

Yine yüzyılın ikinci yarısında, Altıncı Belediyesi Dairesi serüveni, kentsel hizmet gereksinmelerinin belirmesinin olduğu kadar, bu alanda en önemli rolü oynayan semtlerin Haliç'in kuzeyinde yer aldıklarının da bir göstergesidir. 18. yüzyıl boyunca asayişsizliğin, nüfus fazlalığının, yangın ve salgın hastalıkların yoğunlaştığı kent merkezinden Haliç kuzeyine kaçış, 19. yüzyılda Galata ve Pera'da Batıya yönelik yeni bir kültür ortamıyla birlikte yabancı elçilikler ve bankerler çevresinde oluşan yeni bir güç odağının da etkisi altında kalmıştı.

⁴² Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 21

⁴³ Ermeniler, altı cemaat adı altında, şehrin çeşitli yerlerine dağılmış olmakla birlikte, fakir olanları "odalar" adı altında, Karagümrük, Malta, Çarşamba, Küçükmustafapaşa (Tekye), Tavukpazarı (Kömürcü), Ahırkapı, Beyoğlu (Dudu), Eyüp (Çeşmeli) gibi yerlerde ikamet ettikleri ileri sürülmektedir. Ermeniler bu odalardan başka Kumkapı, Yenikapı, Langa, Samatya, Balat gibi yerlerde de oturmaktaydılar. İncicyan, a.g.e., s.19-20

⁴⁴ Serim Denel, *Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekanda Değişim ve Nedenleri*, ODTÜ Mimarlık Fak, ODTÜ, Ankara, 1982, s. 44-45

TABLO 3

Pera-Galata Nüfusunun Yıllar İtibariyle Gösterdiği Değişim

	1848		1882-83		1927	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Müslim	66.700	% 48.5	51.748	% 41	145.140	49.5
G. Müslim	70700	% 51.5	74.000	% 59	148.314	50.5
Rum			17.859	% 14.2	63.284	21.7
Ermeni			28.559	% 22.8	23.517	8
Yahudi			22.865	% 18.2	32.277	11
Diğer			5.287	% 4.2	29.236	10
Toplam	137.400		125.748		293.454	

Kaynak: Yazan, a.g.m., s. 70

Unkapanı (1836) ve Galata (1845) köprülerinden sonra Dolmabahçe Sarayı'nın (1856) bitirilmesiyle Osmanlı Hanedanı, suriçi kenti bir daha dönmek üzere terk etmişti. Aynı zamanda, Dolmabahçe, Beşiktaş ve Yıldız sırtları üst düzey yöneticilerin yerleşme alanı haline geldi. Aynı zamanda Batı'ya ve onun kültürel ve ekonomik değerlerine açılan kentin Müslüman, Rum, Ermeni, Yahudi aileleri, bu açılmanın bir göstergesi olarak sur içindeki geleneksel mahallelerini bırakarak Haliç'in kuzeyine taşındılar.⁴⁵

Yine, yüzyılın ikinci yarısından itibaren, hızlı ve ucuz kentiçi toplu ulaşım olanaklarının artması, yerleşimin kıyı boyunca özendirilmesi sonucunu doğurmuştu. Daha önce, yazlık ve sayfiye bölgeleri olan Boğaziçi kıyıları, yıl boyunca ikamet edilen bir bölge halini almaktaydı.

⁴⁵ Stefanos Yerasimos, "Batılılaşma Sürecinde İstanbul", *Dünya Kenti İstanbul*, Habitat II, Tarih V., s.51-52

TABLO 4
İstanbul'un 1330 Senesi Nüfus İstatistiği

	İslam	Rum	Ermeni	Musevi	Rum Katolik	Ermeni Katolik	Protestan	Latin	Süryani	Keldani	Kipti	Bulgar	Sırp	Toplam
İstanbul	279.056	64.287	27.575	13.441	32	520	221	139	18			1603		386.892
Bakırköy	28.967	11.221	5734	364	46	220	6		5		280	52	1	46.896
Adalar	1586	8725	596	79	5	56	6	8	5			21		11.087
Beyoğlu ve Boğaziçi Rumeli Tarafı	117.267	75.971	22.180	31.080	273	8462	739	2669	511	476		1467		261.095
Üsküdar ve Boğaziçi Anadolu Tarafı	70.447	19.832	13.296	6836	31	653	240	89	23			196		111.643
Gebze	26.220	5856	47	21										32.144
Kartal	8257	6862	3209	13		7								18.348
Beykoz	14.466	3708	325	292			1							18.792
Şile	14.168	8913												23.081
TOPLAM	560.434	205.375	72.962	52.126	387	9.918	1213	2905	562	476	280	3339	1	909.978

Kaynak: Memalik-i Osmaniye'nin 1330 (1914) Senesi Nüfus İstatistiği

2. Kentsel Büyüme ve İstanbul'un Mekan Organizasyonundaki Değişim

2.1. Kentsel Büyüme

Bizans öncesi dönemde İstanbul, bir yarımada olarak kabul edilen alanda kurulmuş küçük bir kent konumundaydı. Bizans döneminde ise Konstantinopolis, kıyıları boyunca geniş alanlara yayılmış bir kent fizyonomisine sahipti. Bizans İstanbul'u, son yüzyıllarında, sur içinden ibarettir. Bugünkü Fatih ve Eminönü ilçelerini ihtiva eden bu bölge yedi tepeden oluşmaktadır.⁴⁶ Osmanlı döneminde bu kavrama Bilad-ı Selase (Eyüp-Haslar, Galata-Beyoğlu ile Üsküdar-Boğaziçi) eklenmiştir. Bu kenti tanımlayan ve ona karakter kazandıran en önemli unsur, dünyada eşi olmayan topografyasıdır. Topografya ve yarımada'nın denizle ilişkisi, kentin ana strüktürünün kurulmasında en önemli rolü oynamıştır.⁴⁷

Dördüncü yüzyıl sonunda kent nüfusunun artmasıyla, Haliç ve Marmara kıyılarında yeni mahalleler ortaya çıkmıştı. II. Teodosyus, gittikçe artan dış tehditlere karşı, yeni yerleşme alanlarını ve Blakerna'yı (Ayvansaray) içine alan ve bugüne kadar

⁴⁶ İstanbul'un yedi tepesi şunlardır: 1.Topkapı sarayı, Ayasofya ve Sultanahmet'in bulunduğu tepe; 2.Çemberlitaş; 3.İstanbul Üniversitesi, Beyazıt ve Süleymaniye camilerinin bulunduğu tepe; 4.Fatih camii'nin bulunduğu tepe; 5.Sultan Selim camii'nin bulunduğu tepe; 6.Edirnekapi Mihrimah Sultan camii ile Tekfur sarayının bulunduğu tepe; 7.Avretpazarı, Altımermer. Bkz. Petrus Gyllius, *İstanbul'un tarihi eserleri*, çev: Erendiz Özbayoglu, Eren Yay., İstanbul, 1997, s. 39; Kömürcüyan, a.g.e., s. 110.

⁴⁷ İstanbul kenti, 41 derece ve 4 dakika kuzey enleminde yer alır. Kent, yedi tepeden oluşan ve batıdan doğuya doğru denize uzanan dil üstünde kurulmuştur, güney ve kuzeye bakan iki kenar denizle bitişik çeşitkenar bir üçgen biçimindedir. Kentin kuzeybatısında, Marmara Deniziyle Karadeniz'i birleştiren İstanbul Boğazı; doğuda, kenti Asya'dan ayıran bu Boğaz'ın girişi; güneyde, sularını Gelibolu Körfezinden alarak ada dizisine taşıyan, yukarıda adını verdiğimiz Marmara Denizi; Kuzeyde, kenti Galata'dan ayıran liman; batıda, içinde kentin yer aldığı Trakya yada Rumeli bulunur.

Kentin çevresi yaklaşık on üç mildir ve Eyüp dış mahallesi de katılırsa bu yaklaşık on altı mile ulaşır ama kentin daha büyük olduğunu ileri sürenler, beş başka dış mahalle olan Galata, Beyoğlu, Tophane, Kasımpaşa ve Hasköy'ü de kente katarlar. Galata kendi surlarıyla çevrili olduğundan, Hristiyan imparatorlar döneminde başkent'in on üçüncü mahallesini oluşturmaya karşın hükümet tarafından bir kent olarak düşünülmemiştir.

Kent civarındaki topraklarda arpa, buğday, sebze, meyve ve her tür baklagil yetiştirilir. Ancak, Galata taraflarında birçok yer ekilmeden kalmıştır. Çünkü yerli halk, kazma ve çapayla uğraşmayı aşağılayıcı bir iş olarak görür. Daha fazla bilgi için bakz: Carbognano, a.g.e., s. 28.

gelen iç surların inşasına 413'te başlamıştır. Haliç ve Marmara surları da 439'da tamamlanmıştır. Kara surları önündeki ikinci sur ve önündeki hendek ise 447'de, Hun'ların Teodosyus'u haraca mecbur ederek Büyükçekmece'ye kadar yaklaştığı sırada yapılmıştır.⁴⁸

Yeni sur çizgisi, Yedikule ile Ayvansaray arasında, eski şehri ortalama 2/5 oranında büyötmüştür. Bu büyüme, sur çizgisinin savunma için daha elverişli bir duruma getirmek amacıyla gerçekleştirildiğı, bu büyümeyle paralel yeni bir idari bölünme yapılmamasına bakarak söylenebilir. Bu büyük bölge her zaman ikinci derecede, kentin günlük hayatının kenarında bir kuşak olarak kalmış ve burada kentin diğer bölgeleri için karakteristik olan anıtsal yapılar yer almamıştır.

Teodosyus surları kentin yarımada içindeki parçasının 20. yüzyıla gelene kadar temel batı sınırlarını ve Jüstinyen devri sonuna kadar geçirdiğı gelişme de aşağı yukarı, genel yapısını saptamaktaydı.⁴⁹

Bizans döneminde İstanbul, surlar dışında gelişmiş bir kent değildi. Bir suriçi kenti özelliğine sahipti. Kent dışında bir iki mahalle veya kent civarında köyler olmuştu. Fakat bunlar kentin organik parçaları olduğunu söylemek güçtür. Haydarpaşa ve Kalamış

⁴⁸ İstanbul surları deniz ve kara surları olarak ikiye ayrılır. Deniz surları da Marmara ve Haliç surları olarak iki kısımdır. Kara surları ise Marmara ile Haliç arasında, Yedikule-Ayvansaray arasında uzanır.

İstanbul surlarının bir kısmı Konstantin tarafından yaptırılmış, kara surları ise sonradan Theodosius (379-395) zamanında inşa edilmiştir. Konstantin döneminden kalan ilk sur Samatya-Fatih-Unkapanı hattında bulunmaktadır. Bugün bu surdan bazı duvar kalıntılarına rastlamak mümkündür.

II.Theodosius (408-450) döneminde surlar, kentin zamanla oluşan mahallelerini de içine alacak şekilde Batıya doğru genişletilmiştir. 447 yılındaki depremle surların büyük bir kısmı yıkılmış, aynı yıl Büyükçekmece'ye kadar gelen Attila, Doğu Roma ve İstanbul için büyük bir tehdit oluşturmuştu. Bunun üzerine, surlar yeniden inşa edilmiş ve zaman zaman da tamirler geçirmiştir.

Fatih Sultan Mehmet (1451-1481) Yedikule surlarını tamir ettirmişti. 1509 depreminin yol açtığı hasardan sonra II. Beyazıt (1481-1512) de surları tamir ettirmişti. Yine III. Murat (1574-1595), İbrahim (1640-1648), II. Mahmut (1808-1839) dönemlerindeki depremlerden sonra da tamirler yapılmıştı. IV. Murat zamanında Sadrazam Bayram Paşa Sarayburnu'ndan Yedikule'ye kadar surların önüne geniş bir rıhtım yaptırmıştı. III. Ahmet (1703-1730)'in damat ve sadrazamı Nevşehirli İbrahim Paşa da surları tamir ettirmiştir. İstanbul surları ve kapıları için bakz: Kömürçian, a.g.e. s. 62-64; Cyllius, a.g.e., s.54-56.; Carbognano, a.g.e., s.39-43 ve 73-79; Kritovulos, **İstanbul'un fethi**, çev. M. Gökman, İstanbul, 1999.

⁴⁹ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 12

koyları arasında bir Grek sitesinin bütün elemanlarını ihtiva eden bu küçük yerleşim yeri Konstantinopolis'in bütün tarihi boyunca değişmeden kalmıştı. Üsküdar bölgenin küçük bir iskelesi konumundaydı.

Bugün Galata'nın bulunduğu yerde, Azapkapı ile Karaköy arasında (Sykae) adı verilen yerleşmenin etrafı Konstantin devrinde bir duvarla çevrilmişti. Jüstinyen zamanında bu mahalle kent halini aldı. Galata, 13. yüzyılda Cenovalı'lara verildikten sonra gelişerek kendi başına bir önemli ticaret merkezi haline gelmiş ve bundan sonra da, Konstantinopolis'in diğer ülkelerle ticaretinde önemli rol oynamıştı.

Bütün Bizans tarihi boyunca kent dışındaki en önemli dışmahalle Hebdomon (Bakırköy) idi. Burası işlev bakımından Osmanlı devrinde Davutpaşa kışlası çevresinin niteliğine sahipti. Trakya'ya giden ordu burada toplanırdı. Hebdomon'da büyük bir kışla ve bir imparator sarayı bulunuyordu. Şüphesiz bu resmi çekirdeğin etrafında bir sivil yerleşme de oluşmakta gecikmemiş ve burada birkaç kilise, bir embolos ve başka yapılar yer almıştı.

Bizans çağında, Haliç, Boğaziçi ve Adalarda birçok manastırlar, imparatorluk kiliseleri ve ziyaret yerleri olduğu biliniyor. Boğaz'ın başlangıcında, Beşiktaş'ta 5. yüzyılda bir saray olduğu ve hatta buraya bir de embolos yapıldığı bilinmektedir. Sarayın çevresinde bir küçük yerleşme bulunduğu anlaşıyor. Yine, Boğaziçi'nde bazı küçük köylerin bulunduğu bilinmektedir.⁵⁰

Fetihten sonra kent, hemen başkent olamayacak kadar çok bakımsız ve harap durumdaydı. Fatih'in ilk işi, kentte kalan nüfusu barındırmak ve yeni nüfus getirmek oldu. Kentteki evler, onları ellerine geçirenlere veya dışarıdan gelenlere mülk olarak dağıtılmış, Rum ahaliye hatta Sultan'ın hissesine düşen esirlere mahalleler, ordu mensuplarına ve tarikat ehline evler ve manastırlar tahsis edilmişti. Bu dönemde, ilk imar eylemi surların yeniden tamiri olmuştur.

Fatih devrinde, kentin idari ve ticari bölgeleri Konstantinopolis'in idari ve ticari bölgeleri üzerine veya yanına kurulmuştu. Büyük yol akslarının değişmemesi

⁵⁰ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 15.

topografyanın doğal bir sonucudur. Surlar dışında gelişme eğilimi bu çağda henüz sınırlıydı.⁵¹

İstanbul, Fatih Sultan Mehmet zamanında 4 kazaya ayrıldı. Bunlar; 1. Batıda Yedikule ile Ayvansaray arasındaki surlarla nihayetlenen ve Haliç ile Marmara'nın çevrelediği "tarihî yarımada". Yani eski Bizans'ı oluşturan ve suriçi bölgesi olarak da adlandırılan **İstanbul kazası**. 2. Sur dışından Silivri ve Çatalca'ya kadar uzanan Eyüp ve **Haslar kazası**. 3. Haliç'in kuzey kıyısından Karadeniz'e kadar olan bölgeyi ve Batı Boğaziçi'ni kapsayan **Galata kazası**. Bugün Balıkesir sınırları içinde yer alan Marmara adası, Kapıdağı yarımadası ve Erdek ile Bandırma ile birlikte Bursa ili içerisinde yer alan Mudanya da Galata kazasına bağlıydı. 4. Nihayet bugün İstanbul'un Kocaeli sınırlarına giren birçok kazayı da içine alan Anadolu yakası yani **Üsküdar kazası**. Bu son üç kazaya "bilad-ı selase" (üç belde) kadılikları denirdi. Günümüzde Kocaeli'ne bağlı olan Gebze, Şeyhler, Kaymas, Karamürsel, Kandıra ve Ağaçalı ile birlikte, Adapazarı'na ve Bursa'ya dahil bazı yerler ile Yalova Üsküdar kazasına bağlıydı.⁵²

İstanbul, 1457'de, yani fetihten dört yıl sonra Edirne'nin yerini alarak Osmanlı devletinin başkenti olmuştur. Fatih, 1458/9'da, Ebu Eyyub el-Ensari Hazretlerinin Mezarı olduğu rivayet edilen yerde, şehrin ilk büyük camisini ve Hazret-i Eyyub'un türbesini yaptırmıştır. Bunun yanına sonradan bir medrese ve bir aşhane eklenerek Türk çağının ilk "imareti" meydana getirilmiştir. Böylece dini bir anıtın etrafında, yeni bir yerleşim bölgesi kurulmuş oluyordu.

Kentin gelişebilmesinin önündeki ilk sorun yeterli nüfusun sağlanması idi. Fetihli birlikte, şehrin nüfusu, artırılmaya çalışılmıştı. Fatih'in saltanatı sırasında İstanbul'a Anadolu ve Rumeli'nin değişik yerlerinden gelen Türkler, Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler yerleştirildi. Bunların çoğunluğu, Beyazıt ve Aksaray çevresine iskan edilmişti. Ermeniler Sulumanastır'a (Samatya) yerleşmişlerdi. Marmara kıyılarına daha çok Rumlar, Galata'ya da yine İzmirli Rumlar iskan edilmişti.

Galata ve İstanbul surları dışında, Eyüp Sultan İmareti çevresine Bursa'dan gelenler yerleştirilmekteydi. Galata'ya bitişik olan Tophane çevresine, Samsun ve

⁵¹ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 15

⁵² Bkz. "İstanbul", İA, 5/1. 1137.

Sinop'tan gelenler yerleşti. Üsküdar, Anadolu'dan gelen Türklerin yerleştikleri bir semt olmuştu. Böylece Fethi'ten sonra İstanbul, sur dışına yayılmış bir kent olma sürecine girmekteydi.

Kentin gelişimini etkileyen en önemli fiziksel faktörlerden biri, kentin surlarla çevrili oluşuydu. Avrupa'da sur dışında yayılmaya başlayan Londra gibi kentler azdı. İstanbul her iki özelliğe sahip bir kentti. Bir tarafta surlar batı yönünde şehrin gelişmesini sınırlamaya devam etmiş, diğer taraftan Haliç, Boğaz kıyıları ve Galata surları çevresi ve Anadolu yakasında Üsküdar ve ona komşu kıyılar, yeni mahalleler olarak, gittikçe büyümüşlerdi.⁵³

Fatih dönemi sonlarında kent nüfusu 182 mahalle ünitesinde barınmaktaydı. Bu sayı 16. yüzyıl ortalarında 292 mahalle ve 12 cemaate ulaşmıştır. 17. yüzyıl sonlarında ise (253 Müslüman ve 24 gayrimüslim) 277 mahalle sayılmıştır. 18. yüzyıldan itibaren görülen değişmelerle yerleşme alanları yayılmış ve yoğunlaşmıştır.⁵⁴

16. yüzyıldan itibaren kent kimliğine ve silüetine, Bizans strüktürünün değiştiğini gösteren anıtsal İslam yapıları hakim olmaya başladı. Yüzyıl başında Beyazıt Külliyesi inşa edildi. Fatih Külliyesinden sonra, eski Forum Tauri üzerine bu külliyenin inşası ile Konstantinopolis ile İstanbul'u ayıran en büyük strüktürel özelliklerden biri belirgin olarak ortaya çıkmış oluyordu. Türklerin İstanbul'unun anıtsal gelişmesi, Beyazıt - Edirnekapi yolu üzerinde Haliç'e paralel bir aks oluşturmuştur. Nitekim 16. yüzyıl ortasında, önce Şehzade külliyesi, bir süre sonra topografik ve boyutsal nedenlerle bu aksın biraz dışında kalan Süleymaniye külliyesi bu yeni strüktürü keskinleştirmekteydi.⁵⁵

Hristiyan Konstantinopolis'i ile Müslüman İstanbul'u arasındaki toplumsal farkları da göz önünde bulundurmak gerekir. İslam kentinde Forum yoktur. Fiziksel olarak tanımlanmış açık kent mekanı yoktur. Bir anlamda büyük külliyeler eski kentin Forumlarının yerini almıştır. Genellikle İslam kentinde meydan olmaması sorunu çok işlenmiştir fakat, Fatih camisi ve avlusu, Beyazıt külliyesi ve çevresi, Şehzade ve Süleymaniye külliyelerinin kapsadıkları alanlarla, daha küçük camilerin bahçe ve

⁵³ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 16

⁵⁴ Denel, a.g.e., s. 45

⁵⁵ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 17

avlularının alanları toplanacak olursa, bunların toplam olarak eski Konstantinopolis içindeki forum alanlarına yaklaştıkları söylenebilir.⁵⁶

16. yüzyılda şehrin ticaret bölgesi yine Sirkeci ile Unkapanı arası olmak üzere daha da gelişmiştir. Bu yüzyılda, Fatih çevresinde Saraçhane'den başka yeni çarşı ve pazar yerleri ortaya çıkmıştı. Kentin ağırlıklı ticaret yolu yine deniz olmakla birlikte, İstanbul artık kara yolu ile de beslenmeye başlamıştı. Edirnekapı ve Topkapı Trakya'dan gelen malların giriş noktalarıydı. Nitekim kara gümrüğü de Edirnekapı yakınlarında kurulacaktır. Bu yeni ulaşım sistemiyle bunların kente giriş noktalarında pazar yerleri, hanlar gibi yeni ticaret merkezleri de ortaya çıkmaktaydı.

Haliç'e bakan tepeler çizgisi üzerinde ilk olarak Kanuni'nin saltanatının ilk yıllarında bitirilen Sultan Selim Camisi (1522), daha sonra Şehzade külliyesi (1544-1548) ve daha sonra da Süleymaniye külliyesi (1550-1557) yerleşmiştir. 16. yüzyılın ikinci yarısında bu anıtsal çizginin hemen arkasında, ona paralel olarak, Edirnekapı Mihrimah Külliyesiyle başlayan orta boy camiler ve onların çevresinde yüzlerce mescit Beyazıt-Edirnekapı aksını biçimlendirmiştir. Kanuni ve onu izleyen dönemde, Sultanahmet Camisinin inşasıyla birlikte, sur içinin ana çizgileri kesinleşmiş ve 19. yüzyıla kadar fazla bir değişiklik olmamıştır. Anıtsal gelişmenin son halkası olan Yeni Cami 16. yüzyıl sonunda tasarlanmış, ancak 1663'te tamamlanabilmiştir.

16. yüzyıl boyunca, Bayrampaşa vadisi sırtları Aksaray'a kadar dolmaya başlamıştı. Tarihi bilinen mescit ve camilerin %21'inin daha önce çoğunlukla boş olan bu bölgede yerleştiğini görülmektedir. Marmara kıyıları 15. yüzyıl oranını korumaktadır. Kanuni'nin saltanatı sonunda kent nüfusunun 500.000'e yaklaştığı tahmin edilmektedir. Buna, o sıralarda büyük gelişme gösteren Haliç, Boğaz kıyıları ve Üsküdar da dahildir.⁵⁷

⁵⁶ Burak Baysan ve İhsan Bilgin, "Meydanların Var Oluş ve Yok Oluş Nedenleri", *İnsan Çevre Kent*, Ed. F. Bayramoğlu, WALD (Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi), İstanbul, s. 73-76; R. B. Serjeant, *İslam Şehri*, İz yay., Çev. Elif Topuçgil, İstanbul, 1997, s. 113.

⁵⁷ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 18

Boğaz'ın Rumeli sahilindeki en büyük mahalle Beşiktaş idi. Ayrıca Rumeli'den Anadolu'ya geçen trafiğin başlangıç iskelesi burasıydı. Sefere çıkan donanma da burada toplanırdı. Genellikle kaptanpaşaların sahil sarayları burada bulunmaktaydı.⁵⁸

16. yüzyılda Boğaz'ın her iki yakasında da bazı köyler etrafında iskanın yoğunlaştığı bilinmektedir. Bunu teşvik eden nedenlerden birisi, padişahların ve devlet büyüklerinin bu sahillerde yaptırdıkları saray, kasırlar ve büyük bahçelerdi. Kanuni devrinde Çengelköy'de Kuleli mevkiinde bir saray, IV Murat devrinde Kandilli'de birkaç kasır, Çubuklu civarında bahçeler içinde kanuni devrinde yapılmış bir kasır olduğu biliniyor.

Boğaz'ın Anadolu yakasında köylerin bazıları genellikle gayr-ı Müslimler tarafından iskan edilmeye devam ediyordu. Kuzguncuk ve Çengelköy oldukça büyük köylerdi. 16. yüzyılda Anadolu Hisarı çevresinde bir mahalle ve Kanlıca'da bir gelişme görülmekteydi.⁵⁹

Genel olarak Boğaz, bu yüzyılda şehrin yaşantısının bir parçası olarak kabul edilemez. Beşiktaş, yeni gelişen boğaz yönündeki şehirle sıkı ilişkisi olan son noktadır.

16. yüzyılda, Üsküdar, kentin önemli yerleşim birimlerinden biri olmuştu. Kent nüfusunun yaklaşık olarak onda biri burada yaşamaktaydı. Kadıköy'de ise önemli bir gelişme olmamıştı.

Sonuç olarak, 16 yüzyıl İstanbul'u, dış görünüşüyle dünyanın en anıtsal şehirlerinden biriydi. Avrupa ve Akdeniz ülkelerindeki en kalabalık kent konumundaydı. Kentin henüz sağlam olan surları, Yedikule ayrı bir şehir olarak yine surlar içinde, Galata büyük bir liman, her yönden kentin görünüşüne egemen boy boy binlerce kubbe ve minare bütün yabancıları etkilemiştir.⁶⁰

⁵⁸ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 18

⁵⁹ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 18

⁶⁰ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 19

İstanbul, 17. yüzyılda büyümeye ve nüfusu artmaya devam eder. Fakat büyük yapı etkinliğinin azaldığı gözlemlenmektedir. Yüzyıl başında Sultanahmet ve yarım kalmış olan Yeni Cami bu ölçüde yapılan son hamlelerdi.⁶¹

17. yüzyılda Haliç'te iskan alanları büyümüş ve Eyüp gelişerek surlara yaklaşmıştı. Ayrıca, Kasımpaşa, Hasköy, Piri Paşa, Sötlüce semtleri kıyıları boyunca birbirlerine yaklaşmışlardı. Bu yüzyılda Yedikule dışında Türklerin oturduğu büyük bir dışmahalle ortaya çıkmaya başladı. Galata surlarından öteye Türkler yerleşmeye başlamış, Tünel'le Galatasaray'ın Marmara yakasına doğru olan gelişme hızlanmıştı. Fransız elçiliği buraya 1581 yılında yapılmıştır. 1628'de yine Fransızlar "st. Louis des Français" kilisesini inşa etme iznini almışlardı.⁶²

Yine birçok Müslüman olmayan nüfus göç ederek Galata'ya yerleşmişti. Fakat Galata ve ona bağlı olarak Beyoğlu'nun gelişmesi 18. yüzyılda hızlanmıştır. Tünel-Taksim caddesinin iki tarafı, Balıkpazarı ve Tophane kesimleri yoğun konut alanları ile kaplanmış, Fındıklı ve Ayazpaşa mahalleleri oluşmuştu. Haliç ve Boğaziçi'ndeki gelişme bu yüzyılda artmış ve suriçi nüfusunu dengelemeye başlamıştı. Kağıthane deresinde ünlü bahçe ve köşklerin yapılmasıyla Eyüp ve Haliç'in kuzey kıyılarında nüfus artmış ve kentin bir parçası durumuna gelmişlerdi. Suriçi bölgesinde cami ve mescitlerin sayısı bütünün %62'si iken 17. ve 18. yüzyıllarda bu oran %45'e düşmüştür. Bu oran değişikliği, sur dışında kalan alanların nüfus ve iskan bakımından büyüklüğünü gösteren önemli bir ölçüttür.⁶³

Bizanslıların Sirkeci ve Haliç sahillerine yerleşme izni verdiği Latinler, Türkler geldikten sonra faaliyet merkezlerini Galatasaray'a taşımışlardı. 17. yüzyılda bugünkü Tünel-Galatasaray çizgisinin çevresinde yerleşme alanları geliştirmeye başlarlar. Bu, henüz bostan ve mezarlıklar arasında bir gelişmeydi.

Üsküdar, bundan önceki yüzyılda vardığı sınırlar içinde yoğunlaşmaya devam etmişti. 17. yüzyılın bu yöredeki en önemli yapısı Kösem Sultan'ın 1640'da yaptırdığı Çinili camidir. Doğudan gelen karayolunun bittiği bu noktada, 16. yüzyıldan bu yana,

⁶¹ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 19

⁶² Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 20

⁶³ Kılıçaslan, a.g.e., s. 154-155

daha çok konaklama ve depolama fonksiyonu olan bir ticaret bölgesi gelişmişti. Evliya Çelebi, 11 han ve 2060 dükkan bulunduğunu, Mihrimah ve Orta Valide kervansaraylarının 100'er odalı ve ocaklı olduğunu yazmaktadır.⁶⁴

IV. Mehmet döneminde Beşiktaş sarayı giderek büyümüştür. Boğaziçi'nin diğer köylerinde padişahlara ve devlet büyüklerine ait bahçe ve yalıların sayısı artmıştır. Bu da, bu bölgede iskanın artmasında önemli bir unsur olmaya devam etmektedir.

18. yüzyıla gelindiğinde, kentin genel gelişmesini karakterize eden eğilim, şehrin Boğaziçi ve Haliç'le organik bütünleşmesidir. Bu yüzyılda özellikle Boğaz sahillerinde büyük bir yoğunlaşma göze çarpmaktadır. Bu yoğunlaşmada, 18. yüzyılda yaşanan büyük yangınların da etkisini göz ardı etmemek gerekir.⁶⁵

Boğaz'da yeni mahalleler, özellikle I. Ahmet'in saltanatında artar. Beylerbeyi'ndeki IV. Murat sarayı yüzyıl ortasında yıktırılıp arsasının halka satılmasından sonra Beylerbeyi gelişmeye başlamış ve 1779'da Abdülhamit tarafından kıyıdaki caminin yapılmasından sonra Kuzguncuk ve Çengelköy gibi gayrimüslim köyleri arasında bir Türk mahallesi olarak önem kazanmıştır.

Üsküdar'ın Doğancılar'dan öteye, Haydarpaşa'ya değin gelişmesi III. Selim'in Selimiye kışlasını buraya yaptırması ve Selimiye mahallesinin kurulmasından sonradır. Yine Haydarpaşa çayırı bir yerleşme bölgesi haline bu yüzyılda gelmiştir. Kadıköy ise Yoğurtçu deresine henüz ulaşmamıştı. İnciciyan, Fenerbahçe'de Hasbahçe ve padişah kasrının ve burunda bir fenerin bulunduğunu, arkada Kartal, Pendik ve Gebze'ye uzanan yollarının bulunduğunu yazar. Fakat, 18. yüzyılda bu bölgede, henüz kayda değer bir yerleşmeden söz edilemez.

İstanbul'un bu yüzyılda gelişmekte olan bir diğer bölgesi de, Galata surlarının dışında Beyoğlu idi. Beyoğlu, bir yandan Tünel-Taksim caddesinin iki tarafında özellikle

⁶⁴ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 20

⁶⁵ 1716'da Cibali'de başlayan büyük yangının o zamana kadar İstanbul'da görülen en büyük yangın olduğu söylenir. Yine 1727'de Balat kapısından başlayan yangının da kentteki evlerin 1/8'nin yandığı tahmin edilmektedir. Ayrıca III. Osman zamanında kentin büyük bir bölümünün, I. Abdülhamit zamanında Cibali yangınından 20,000 evin yandığı tahmin edilmektedir. Bu büyük felaketler halkı şehir içinden uzaklaşması yönünde teşvik edici bir unsur olmuştur. Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 21.

Kasımpaşa'ya doğru, bugünkü Balıkpazarı bölgesinde yayılıyor. Boğaz tarafında ise Boğazkesen'de ve Çihangir'de Tophane ile birleşiyordu. Fındıklı'daki mahalle de kıyıda büyük yalılar dizisinin arkasında Ayazpaşa'ya doğru uzanmaktaydı. Ayrıca Beşiktaş bu dönemde Teşvikiye'ye doğru da uzamaya başlamıştır. Bu mahalleler henüz seyrek, bahçeli kırsal yerleşme niteliğindedir.⁶⁶

1765'te, İstanbul'da kent içinde Müslüman ve Hristiyan evlerinin sayısı 88.185'tir. Bu sayı yaklaşık bir rakam da olsa, sur içinde 450.000 kişiye yaklaşan yoğun bir yerleşmenin olduğunu saptamaktadır. İstanbul ve Galata'dan başka daha önceleri iskan edilmemiş olan Haliç, Üsküdar, özellikle Boğaziçi'nde 18. yüzyıldaki nüfus artışları, kent nüfusunun doğal artışından çok, yangın felaketlerinden kaçmak amacıyla halkın banliyölere rağbet etmesinin, Anadolu ve Rumeli'den iç göçlerle gelen halkın özellikle buralarda iskan ettirilmesinin, ve sultan, devlet ricali, ve üst tabaka halkın başlangıçta sadece yaz aylarında, ulaşım imkanlarının gelişmesiyle de yıl boyu safiye yaşamı tercih etmelerinin bir sonucu olduğu söylenebilir.

Cami ve çeşme gibi yapıların işlevsel hizmetleri göz önünde bulundurulursa, 18. yüzyıl içinde yapılan çeşmelerin çoğunun Üsküdar, Boğaziçi ve Haliç'te olması nedeniyle sur dışındaki yerleşmelerin yoğunlaşmakta olduğu sonucu çıkarılabilir. Ayrıca, ulaşımı sağlayan kayık ve kayıkçı sayısının yüzyılın sonuna kadar üç katından fazla artış göstermesi, deniz yolu ulaşımının önem kazandığının bir göstergesidir. Aynı şekilde, 18. yüzyılın ikinci yarısında 13 yıl içinde İstanbul, Galata, Üsküdar, Eyüp semtlerinde fırınların sayısının iki ile dört kat artması, yayılmadan başka kentiçi nüfusun yoğunlaştığının da bir göstergesidir.⁶⁷

2.1.1. Ondokuzuncu Yüzyılda Kentsel Büyüme

19. yüzyıl, İstanbul'un nüfusunda olduğu gibi, büyüme ve gelişiminde de farklı bir yüzyıl olmuştur. Özellikle, yüzyılın ikinci yarında ortaya çıkan yeni olgular, kentin mekansal ve fiziksel yapısını önemli ölçüde etkilemiştir.

⁶⁶ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 23

⁶⁷ DENEL, a.g.e., s. 46-47

Tanzimat'a kadar şehrin etrafında yerleşimi önleyici engeller vardı. Kent içinde büyümenin mevcut parsellerin bölünmesi yoluyla olması zorunluluğu yoktu. 1858 Arazi Kanunnamesi ile kent çevresindeki tarımsal arazide bir tür özel mülkiyet tanınmıştı.⁶⁸

Kentiçi yolların ve taşıma araçlarının yetersizliği kent insanını hareketsiz kılmaktaydı. Örf, adet ve kanunlarla, kentte, Müslüman ve Müslüman olmayanlara ayrı ayrı yerler tahsis edilmiş ve her millet, o sahada ikamete mecbur tutulmuştu.⁶⁹ Kentin büyümesi ve doğal gelişimi, Osmanlı toplumu içindeki etnik ve dini gurupların belirli yerlerde oturmaya teşvikiyle yüzyıllar boyu denetlenmişti. Bu denetleme, kent içinde belirli yerlerde bina kitlelerinin giderek yoğunlaşması ve boyutlarının büyümesi gibi görsel bir sonucu da beraberinde getirmekteydi.⁷⁰ Gülhane Hattı ile bu tür kayıtlar yavaş da olsa kalkma sürecine girmiş, halk dilediği yerde mesken ve ticaretgah inşa edebilmişti. Uzun yıllar Dersaadet ve Galata surları içinde sıkışıp kalmış olan halk, kent dışına çıkabilmiş ve bu doğrultuda toplu taşımacılık gelişmişti.⁷¹

Tanzimat'tan önce yoğun yerleşim alanı 52 km² civarındaydı. İstanbul surları dahili ve Eyüp 22 km², Galata ve Beyoğlu, Ortaköy'e kadar 19 km², Üsküdar Kadıköy ve civarı 11 km² idi. Tanzimat'tan sonra İstanbul cumhuriyete kadar doğuda Bostancı'ya hatta Pendik'e, batıda Ayestefanos (Yeşilköy), kuzeyde Kavaklar'a ve güneyde Adalara kadar uzanmıştı. Yeni yerleşim alanı 152 km² civarındaydı.⁷² 52 km²'lik eski İstanbul'la birlikte 70-80 yıl içinde İstanbul mekan olarak dört kat büyüdü.⁷³

19. yüzyılın başında eski kent surlarla çevrili olmaya devam ediyordu. Sarayburnu'na kadar devam eden surların önünde herhangi bir yerleşme yoktu. Topkapı Sarayı sahile kadar setler ve kasırlarla inmekte, Sarayburnu'nda büyük sahil sarayı ile yukarı platodaki Harem arasında büyük bahçeler bulunmaktaydı. Saray surlarının dışında birkaç köşk vardır. Bir kısım pavyonlar da surların dışında kademelenmekteydi. Şehrin

⁶⁸ Tekeli, a.g.m., s.882

⁶⁹ TOPRAK, Zafer, "Tarihsel Nüfusbilim Açısından İstanbul'un Nüfusu ve Toplumsal Topografyası", *Dünya ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, Sayı. 3, İstanbul, Nisan 1992, s. 110-111.

⁷⁰ DENEL, a.g.e., s. 42

⁷¹ TOPRAK, a.g.m., s. 110-111

⁷² Adalar 10 km², Boğaziçi ile Anadolu ve Rumeli hatları güzergahı 142 km² idi.

⁷³ Toprak, a.g.m., s. 110-111

Marmara'dan görünen silüetini bugünde hakim olan büyük camilerin arasında, boyutsuz ve homojen bir çöku olarak mahalleler dolduruyordu. Bu görünüş liman ağzına dönlüdüğünde biraz değışmekte, Eminönü'nden itibaren Haliç sahilinde sıralanan ve bu çağda kısmen yapılarla dolu bir sahil hattı ve onun arkasında hanlar bölgesi gelmekteydi. Galata ise İstanbul tarafıyla tıpkı bugünkü gibi bir kontrast yaparak daha sık, daha yüksek kargir yapılarıyla değışik bir karakter göstermekteydi. Haliç'in içine girildiğı zamanda bu yoğun yerleşme karakteri azalmakta, Ayvansaray ve Kasımpaşa'ya kadar uzanmaktaydı.⁷⁴

İstanbul yakasında surlar dışına çıkıldığında yerleşme çizgisi, sadece kıyıda kalmakta fakat, Eyüb'e gelindiğinde tekrar yukarıya doğru tırmanmaktaydı. Haliç'in doğu sahili de aynı niteliğe sahipti. Kasımpaşa sahillerine tersane ve kışla binaları ile depolar yerleşmişti. Bunlar Hasköy'e kadar uzanmaktadır. Kasımpaşa gerilere ve tepelere doğru çok büyümüş bir mahalle konumundaydı. Hasköy'den itibaren gittikçe yoğunluk azalmakta, Aynalıkavak kasrını içine alan Hasbahçe, Baruthane ve Kağıthane deresine doğru sadece sahiller işgal edilmişti. Tepeler bahçe ve ağaçlıktı. Galata'nın boğaz tarafı da tıpkı Kasımpaşa gibi, çevrelerinden büyük ölçüyle ayrılan topçu kışlaları ve arkada Tophane gibi yapılarla bir ölçü değışmesi getirmekte ve arka sırtlar da Fındıklı'dan Sarıselvilere, Cihangir'e ve onun arkasındaki yabancı sefarethanelerin büyük bahçeli yapılarına kadar uzanmaktaydı.⁷⁵

1837'de Moltke tarafından hazırlanan İstanbul haritasına göre II. Mahmut'un son yıllarında İstanbul'un sınırları şöyle tespit edilmişti: Yedikule'deki mahalle istisna kabul edilirse, kara surlarının dışı hemen hemen iskan edilmemiş durumdaydı. Sadece Mevlevihane Kapı dışında ve Takiyeci mahallelerinde bir iki sokak bulunuyordu. Sur içinde Bayrampaşa deresi vadisinin Langa'ya kadar uzanmakta ve orada kanallara ayrılmaktaydı. Bayrampaşa vadisi ve Langa bahçe ve bostanlıktı. Yedikule ile Topkapı arasında sura paralel şerit yine bahçe ve bostanlıktı. Bu iskan edilmemiş alan Davutpaşa'ya kadar uzanmaktaydı. Şehir içinde, bundan başka, büyük boşluklar olarak At meydanı, büyük külliyeler ve duvarlarla çevrili eski saray alanı vardı.⁷⁶

⁷⁴ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 23

⁷⁵ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 24

⁷⁶ Doğan Kuban, "İstanbul'un Tarihi Yapısı", *Mimarlık*, 1970/5, s. 41

Yine 1840'da B.R.Davies'in çizdiği bir haritaya göre, Osmanlı başkentinde nüfus genellikle İstanbul yarımadası ve Galata'da yoğunlaşmıştı. İstanbul yarımadasını oluşturan üçgenin sınırı batıda Teodosios Surları'yla belirleniyor ve yoğun bir nüfusu barındırıyordu. Seyrek boş alanlarda ise bazıları eskiden Bizans sarnıçları olan bostanlar vardı. Yarımada'nın batısında, surlara bitişik mahallelerdeki yol yapısından anlaşıldığına göre, kentin bu bölgelerdeki nüfusu diğer bölgelere göre seyrekti.

Sur dışında, Haliç'te, Eyüp en büyük Müslüman yerleşmesiydi. Yine sur dışındaki ikinci Müslüman yerleşmesi hemen Yedikule'nin batısında Marmara sahilindeydi. Eyüp ve Yedikule'den başka sur dışındaki önemli yerleşmeler Bakırköy (Makriköy) ve Yeşilköy'den (Ayastefanos) ibaretti.⁷⁷

Anadolu yakasında Üsküdar, Tunusbağları'na kadar uzanmakta ve Doğancılar tamamen iskan edilmiş durumdaydı. Harem'deki eski kavak sarayının arsasında Sultan Selim'in yaptırdığı kışla bulunmaktadır. Üsküdar'ın doğu yöndeki sınırı eski Valide ve Çinili camiler çizgisidir.

Beyoğlu tarafında kent Taksim'deki, Maksim'e kadar uzanmamıştı. Beşiktaş'tan Vişnezade'ye çıkan yollar tepeler, bahçeler ve mezarlıklarla doluydu. Kasımpaşa'da İplikhane tepesi boyunca çıkan yolun iki tarafı vadinin üst kısımları el değmemiş boş araziydi. Çengelköy, Anadoluhisarı, Arnavutköy gibi eski köylerin tepelere doğru uzanan sokakları dışında Boğaziçi yerleşmesi kıyı boyunca uzanmış durumdaydı. Birbirlerini bir zincirin halkaları gibi izleyerek bütün boğaz kıyıları boyunca Karadeniz'e doğru giden bu sahilsaraylar, kasırlar, yalılar dizisi sarayın ve onun yakın çevresinin yazın kullandığı bir sayfiye bölgesi idi. Tek ulaşım yolu ise denizdi.⁷⁸

Haliç'in kuzey kesiminde, Galata, yüksek yoğunluklu meskun mahaldi. Galata surları içindeki nüfus yoğunluğu öyle yüksekti ki, yerleşim deniz surları dışındaki dar şeride taşmakla kalmayıp, bazı noktalarda denizin doldurulmasıyla elde edilen alanlar yapılaşmaya açılmıştı. Eski surlar, Galata'nın kuzey ve batı sınırlarını belirlemekteydi. Kuzeydoğuda Boğaz sahili boyunca, Tophane ve Fındıklı mahalleleri ortaya çıkmıştı.

⁷⁷ ÇELİK, Zeynep, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti, Değişen İstanbul, TV. Yurt Yay., İstanbul, 1996, s. 34-35.

⁷⁸ Kuban, "Koloni Şehrinden...", s. 24

Bununla beraber bu mahalleler sur içi bölgeye kıyasla daha seyrek bir nüfus yapısına sahiptiler.⁷⁹

Galata'nın kuzeyindeki tepe üstünde kurulu olan Pera'nın nüfusu, kentin ana arteri olan Cadde-i Kebîr'de yoğunlaşmıştı. Tepebaşı ile Tatavla Pera'nın dış mahalleleri konumundaydı. Bu bölgede daha çok gayrimüslimler oturmaktaydı. Haliç'in kuzey sahilindeki başlıca köyler, Kasımpaşa, Hasköy ve Sötlüce idi. Kasımpaşa ve Hasköy'de Müslüman nüfus barınmakla birlikte, Hasköy'e kalabalık bir Yahudi nüfus yerleşmişti.⁸⁰

Yine 19. yüzyılın ikinci yarısında, Tünel'i Galatasaray'a bağlayan ve Taksim'e bağlayan yolun Tarlabası'na inen tarafında mahalleler oluşmuş durumdaydı. Boğaz'ın Rumeli kıyısında, Kabataş ve Taksim arasında çekilen bir çizginin, yani bugünkü Kazancı yolu'nun batısı meskun durumdaydı. Kabataş ile Dolmabahçe arasındaki sahilin arkası henüz iskan edilmemişti. Boğaz'ın kıyıları ise hemen hemen iskan edilmişti. Bu yerleşme, İstinye'den sonra Kalender'e kadar ince bir sahil şeridi şeklinde devam etmekteydi.⁸¹ Beşiktaş sahilindeki saraylar, hanedanın bu bölgeye yerleşme eğiliminin bir göstergesidir.

Üsküdar, Anadolu yakasındaki en büyük meskun alandı. İstanbul tarafı yada Galata gibi dar bir alana sıkışmamış olan bu semtte Müslüman, Ermeni, Rum ve Yahudiler geniş bir alanda birlikte yaşarlardı. Üsküdar'ın güneyindeki Kadıköy, Müslüman ve Rum nüfusun yaşadığı nispeten büyük bir başka köydü. Boğazın Asya yakasındaki yerleşim modeli, Avrupa yakasındaki ile aynıydı. Köyler boş alanlarla birbirinden ayrılıyor, sahil boyunca yalılar sıralanıyordu.

İstanbul, 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar topoğrafik verilere uyan organik bir büyüme göstermektedir. Farklı çağların fiziksel görüntüsü birkaç anıtsal yapı dışında yaşamamıştır. Kentin sokak dokusu ve konutları sürekli olarak değişmiştir. Büyük yangınlar büyük alanları ortadan kaldırmış ve yeni gelişmeler bir plana göre olmadığı için her defasında eskisinden biraz farklı bir durum ortaya çıkmıştır. Bu devamlı değişme

⁷⁹ İnciciyan, a.g.e., s. 82

⁸⁰ İnciciyan, a.g.e., s. 78-79

⁸¹ Kuban, "İstanbul'un Tarihi Yapısı..", s. 42

içinde topografyanın verilerine dayanan ana yönler, anıtlar değişmez röperler olarak kalmış ve yerleşme onların etrafında doğal olarak biçimlemiştir.⁸²

19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın ilk on yılında İstanbul'un fiziksel sınırlarında çarpıcı bir genişleme görüldü. Bu dönemde, Galata ve Pera'da gelişme farklı yönlerde kendini gösterdi. Öncelikle, deniz kıyısında Tophane'den Ortaköy'e doğru bir yayılma başladı. Fındıklı ile Dolmabahçe arasındaki boş kıyı şeridi, 19. yüzyılın sonlarında yerini kesintisiz yapılaşmanın görüldüğü bir bölgeye bırakmıştı. Dolmabahçe Sarayı'nın 1856'da inşasından sonra, saray çevresindeki mahalleler hızla büyüdü ve gelişti. Beşiktaş'ın yeşilliklerle kaplı ve Boğaza nazır sırtları, yeni sakinleri için, devletin iktidar merkezine yakın en uygun bir yerleşim alanıydı. Daha sonra, Taksim'den Şişli'ye uzanan yolun özellikle batısı gelişti. Taksim - Şişli yolu yetmiş yıl içinde, yoğun nüfuslu bir yerleşim bölgesine dönüştü. Diğer bir gelişme, Dolmabahçe'den içeriye doğru uzanan Teşvikiye, Nişantaşı ekseninde görülmekteydi. Bu yerleşim bölgesi 1865'te Taksim - Şişli arterine Harbiye'de bağlandı.⁸³

Bağaziçi köyleri ise hem büyümüş, hem izole yerleşmeler olmaktan çıkıp kentle bütünleşmişlerdi. Ulaşım olanaklarının artmasıyla, kıyı boyu yerleşmeleri büyük ölçüde yıl boyunca yaşanan yerler haline geldi.

Anadolu yakasında, her zaman olduğu gibi yerleşme, daha seyrekti. Üsküdar'da yoğun yerleşme, Üsküdar-Kadıköy yolu ile deniz arasındaydı. Selimiye mahallesi bu yerleşme içinde değişik karakteri ile belirmekteydi.⁸⁴ Bu dönemde, Anadolu yakasında da büyüme ve gelişme gözlenmektedir. Kuzguncuk ile Üsküdar'ın kıyıdan içeriye doğru uzantısında, Bağlarbaşı ve İcadiye gibi yerleşim alanları ortaya çıktı. Üsküdar ile Kadıköy Haydarpaşa ve Yeldeğirmeni'nin gelişmesiyle birbirine bağlandı. Bunlara ek olarak, demiryolu güzergahı boyunca oluşan Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı gibi banliyöler oluştu. Fenerbahçe, 1895'ten beri bir Levanten sayfiyesi olarak gelişti. Adalarda da yerleşim alanlarında gelişmeler oldu.⁸⁵

⁸² Kılıçaslan, a.g.e., s. 161

⁸³ İlhan Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", **Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri**, Tarih Vakfı Yurt Yay., İst., 1996, s.29

⁸⁴ Kuban, "İstanbul'un Tarihi Yapısı...", s. 42

⁸⁵ Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının...", s. 29

19. yüzyıl boyunca, İstanbul'un genel olarak fiziki büyüme ve gelişimine bakıldığında, yerleşmeler, kentin açık alanlarına doğru yayılma eğilimini gösterdiği göze çarpmaktadır. Suriçi bölgesi, surların dışına doğru taşarken, Galata-Beyoğlu, mezarlık alanları da içine alarak genişlemiş, Boğaziçi de, kuzeye doğru genişlemişti. İstanbul panoramaları artık sadece anıtlardan değil, yeni işlerle oraya çıkan yapı türlerinden etkilenmekte, eğitim, ekonomi, yönetim ve ticaret binaları kentin görsel özelliklerini değiştirmekteydi.⁸⁶

Saraylar, köşkler ve askeri binaların 19. yüzyıl içinde yer seçimine bakıldığında, kentin kuzeyine doğru bir gelişme içinde olduğu anlaşılır. Bu yüzyıla gelinceye kadar anıtsal yoğunlaşmanın merkezi İstanbul yarımadası iken bu yoğunluk kuzeye doğru kaymaktadır. Yine önceki yüzyıllarda İstanbul, Galata ve Üsküdar ayrı karaktere sahip yerleşmeler olarak yan yana yaşarlarken, 19. yüzyılda bu üçlü kent yapısı bütünleşmeye başlamıştı. Bu bütünleşmeye yol açan sebeplerden birisi, 18. yüzyıldan beri kırsal yapıdaki değişimler ve ortaya çıkan isyanlar sonucu göçlerin başlaması ve nüfusun artışıdır. İkinci neden, belirli bir büyüklüğe ve yoğunluğa erişmiş kent nüfusunun bir bölgeden diğerine erişmede yeni ulaşım araçlarının sunduğu kolaylıklardır. Ayrıca, İstanbul'un kıyılar boyunca gelişmesinde deniz ulaşımının önemli rolü olmuştur.⁸⁷

İstanbul bu dönemde, kentiçi ulaşımın örgütlenmesinde önemli değişiklikler geçirmiş olmakla birlikte tam bir entegrasyon içinde değildi. Kent, raylı ulaşım sistemleri ve vapurların hizmet verdiği sahiller boyunca uzanan bantlar halinde genişlemekteydi. Bu bantlar kent merkezinin değişik kesimlerine bağlamıyordu, fakat kendi aralarında bağlantı yoktu. Bağlantılar sadece merkez aracılığıyla kuruluyordu. Yol ağı ve sunulan ulaşım hizmetleri ancak sınırlı bir bütünleşmeye imkan sağlıyordu. Kentiçi ulaşımındaki gelişme ve mekan organizasyonundaki rolü üçüncü bölümde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

Kırım Harbi sırasında Kadıköy ve Adalar çok az gelişmiş şehir parçalarıydı. Şehrin sayfiyesi esas itibarıyla Boğaziçi idi. 1900 tarihinde Kadıköy sınırı Kurbağalıdere'ye kadar ancak uzanmaktaydı. Fakat Haydarpaşa koyu karşısında Talimhane'de yeni, muntazam mahalleler oluşmuştur. Bahariye de, muntazam bir sokak görüntüsüne göre yeniden inşa edilmiştir. I. Dünya savaşı başında Moda tamamen dolmuş

⁸⁶ Denel, a.g.e., s. 46.

bulunuyordu. Kalamış ve Fener çevresinde de Kızıltoprak'la Erenköy arasında birkaç mahalle vardı. Suadiye ve Bostancı'da, Abdülhamit'in son yıllarında yazlık köşkler yapıliyordu. Bu seyrek kırsal yerleşme bölgelerinin gelişmesi, Cumhuriyet devrinde olmuştur. Adaların sayfiye yeri olarak önem kazanması ise, 20. yüzyıl başından sonradır.⁸⁸

İstanbul 20 yüzyılda dünyanın en yayılmış kentlerinden biriydi. Viyana'nın 155 km², Berlin'in 107 km², Peşte'nin 227 km², Paris'in 108 km² oldukları göz önüne alınırsa, İstanbul'un yayılma açısından ilk sıralarda yer aldığını söylenebilir.⁸⁹

3. Mekansal Değişim ve İşlevsel Alanların Dağılımı

Bir kentin mekansal yapısı, kentsel mekana bağlı eylemler, bu eylemler arasındaki ilişkiler ve eylemlerin kent mekanındaki göreceli yer seçimi olarak tanımlanabilir.⁹⁰

İstanbul'un tarihi topografyası ve mekan organizasyonunun yıllar itibariyle geçirdiği değişim ve dönüşüm konusunda belirtilmesi gereken birinci nokta, geleneksel İstanbul'un mekansal yapısında ve bu yapının dilimleri arasındaki hiyerarşide, 18. yüzyıla kadar temel bir değişikliğin görülmediğidir.⁹¹ Bu daha çok kentin ekonomik aktivitelerinde niteliksel bir değişimin görülmediğinden kaynaklanan bir olgudur. 19. yüzyıla kadar kentin sosyo-ekonomik yapısında yavaş da olsa görülen değişim, mekan kalıplarında da değişimin ortaya çıkması sonucunu doğurmuştur.⁹²

Yukarıda sözü edilen geleneksel kentteki kent aktivitelerini şu şekilde sınıflandırıp mekana yansıdıklarını belirtmek mümkündür⁹³;

⁸⁷ Kılıçaslan, a.g.e., s. 192-193

⁸⁸ Kuban, "İstanbul'un Tarihi Yapısı...", s.47

⁸⁹ Toprak, a.g.m., s. 110-111

⁹⁰ Aktüre, Sevgi, **19 Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi**, ODTÜ Mimarlık Fak., Ank., 1987, s. V

⁹¹ Geleneksel kent yapılarıyla ilgili olarak bakz: Andre Raymond, **İslam Geleneğinde Şehir ve Yerel Yönetimler I**, İlke yay., İstanbul, 1996; R. B. Serjeant, **İslam Şehri**, İz yay., Çev. Elif Topuçgil, İstanbul, 1997; Kadir Canatan, "Geleneksel Şehirlerden Modern Kentlere Kent Kimliği", **İstanbul**, Aylık Kültür ve Düşünce Dergisi, Yıl. 1, Sayı. 1, Ekim 1998, s. 94-98.

⁹² Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının..." s. 77

⁹³ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s.77

a) Kentsel yönetim ve kontrol faaliyetleri ve bu faaliyetlerin yoğunlaştığı merkezi bölge.

b) Zanaatkar, esnaf ve var ise liman aktivitelerinin yoğunlaştığı iş bölgesi.

c) Konut bölgesi

d) Azınlık gurupları, sistem dışı gurupların ve bazı ekonomik faaliyetlerin yapıldığı çevre.

Sanayi Devrimi öncesi, geleneksel toplumun kıt işbölümüne, organik enerjiye ve ilkel teknolojiye sahip ekonomik yapısı ve buna bağlı olan tabakalaşması, kentsel bölgelerde de bu tür bir mekansal düzen doğurmaktaydı. İstanbul'un mekansal yapısının tarihsel evrimine bakarken bunun göz önünde bulundurulması gerekir.

Roma öncesi dönemde İstanbul, Karadeniz ve Ege arasındaki trafiğin kenetlendiği bir nokta olarak dönemin önemli bir balıkçılık merkezi ve ticari antreposuydu. Kentin Haliç ve bugünkü Eminönü'ne rastlayan liman meydanı bu faaliyetlere göre örgütlenmiş bir merkezdi. Bu merkez aynı zamanda idari ve askeri faaliyetlerin de yoğunlaştığı bir alandı. Sarayburnu ile Unkapanı arası ise, merkezi iş bölgesi aktivitelerinin yoğunlaştığı bir alandı.⁹⁴

Konut bölgesi, liman ve pazarın hemen arkasında başlıyordu. Burada ilk sırada balıkçılar ve aşağı gelir gurubundan halk yaşamaktaydı.⁹⁵ Bu dönemde, bugünkü Galata ve Boğaz'ın bazı yerlerinde düşük oranlı yerleşme noktaları da bulunmaktaydı.⁹⁶

Geleneksel antik kentlerin yapısı ve genel planıyla tamamen uyum halindeki bir yerleşmeyi gösteren bu dağılımda, sonraki Roma devrinde de temel bir değişim ve dönüşüm söz konusu olmamıştı.⁹⁷

⁹⁴ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s.77-78

⁹⁵ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s.78

⁹⁶ Mayer, **Konsetantinopol**, Byzanz, İstanbul, Akad. der Wissenschaften, Pkil.-Hist. Klasse-Wien 1943, s. 216-217). Akt. Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s.78

⁹⁷ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s.79

Konstantin, dördüncü asrın ortalarında, şehri adeta yeniden inşa ettiğinde, bu temel fonksiyonlar ve bunlara uygun mekansal kalıplar daha geniş boyutlara ulaştı. Artan nüfusla orantılı bir şekilde, gerek iş ve idare bölgesinde gerekse konut alanında batıya doğru –niteliksel olmaktan çok- niceliksel bir genişleme ve değişim göze çarpmakla birlikte, mekandaki hiyerarşi değişmedi.

Konstantin'den sonra I. Teodosius zamanında da kentteki mekan organizasyonunda bir değişiklik olmadı. Fakat konut bölgesi ve batı yakasındaki askeri kışlalar batıya doğru bir genişleme gösterirken, liman aktiviteleri ve tesisler de Haliç'in içine doğru genişledi.

Kentin yönetim merkezlerinden sonra, Pazar ve çarşılar ve bu tür faaliyetleri besleyen liman aktivitelerinin yer aldığı merkez gelmekteydi.

Kentteki konut alanları ise, merkezi yönetim ve iş bölgesinden sonra şehrin çeperine doğru yayılmaktaydı. Osmanlı devrinde olduğu gibi, Bizans döneminde de kiliseler her cemaatin etrafında yerleştiği merkezlerdi.⁹⁸

Bizans döneminde Galata, temelde Akdeniz İtalyan şehirlerinin levantdaki faaliyetlerinin yoğunluğuna bağlı olarak gelişti. Başlangıçta İtalyanlar bugünkü Sirkeci ve Unkapanı liman tesislerinin hemen arkasındaki dar sokaklarda yaşıyordu. Konut bölgesinin periferisi olan bu yerden sonraları Galata'ya taşındılar.⁹⁹

Fetihten sonra İstanbul'un boyutlarının yeniden değişmeye başlamasıyla birlikte, mekansal dağılımdaki temel niteliklerde kayda değer bir değişim söz konusu olmadı. İş merkezi, konut alanındaki yerleşme kalıpları, yine Bizans devrindeki görünümünü sürdürmekteydi.¹⁰⁰

Fetihten sonra, kentin mekan organizasyonu, yine geleneksel kent dokusuna özgü kalıpların niteliklerini taşımaktadır. Yönetim ve kontrol bölgesi, Bizans dönemindeki sarayın, devlet bürolarının, yüksek tabaka konutların ve kentin mabedinin bulunduğu alan aynı özelliği devam ettirmekteydi. Fatih'in bugünkü (Beyazıt'ta Üniversitenin yerinde)

⁹⁸ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s.78-81

⁹⁹ Mayer, s. 220. Akt. Ortaylı, İlber, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s.83

¹⁰⁰ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s.83

yaptırdığı saray kısa zamanda terk edildi ve Topkapı Sarayı yapıldı. Ayasofya, kentin en önemli mabedi olmaya devam ediyordu. Hipodrum, At meydanı olarak benzer fonksiyonları yerine getirmekteydi. Genellikle yöneticilerin ve tacirlerin konakları burada yer alıyordu.¹⁰¹

Liman bölgesi ve Pazar yerlerinin İşlevleri temelde bir değişiklik göstermedi. Buralarda ekonomik faaliyetlerin restorasyonu amacıyla, Mahmut Paşa Camii, sonradan inşa edilen Mısır Çarşısı, Büyük Bedesten gibi, cami, imaret ve çarşılar ya yeniden inşa edildi ya da eski yapılar onarıldı. Bu bölge, liman bölgesinden Beyazıt'a kadar uzanıyor, şehrin önemli medreseleri ise konut bölgesi ile bu bölge arasında yer alıyordu.

15. yüzyılda, bugünkü Sirkeci'den başlayarak Haliç içlerine kadar uzanan liman aktivitelerinin genişlediğini ve mekan düzeyinde bir tür uzmanlaşmanın ortaya çıkmaya başladığını belirtmek mümkündür. Yem Pazarı İskelesi, Unkapanı, Yağ Kapanı, Odun Pazarı İskelesi örnek gösterilebilir.

İstanbul'un geleneksel kent özelliklerini gösteren bu mekan kalıpları aynıdır. Kontrol ve iş bölgesindeki genişlemeleri belirtildiği üzere sadece kentin doğal hinterlandının büyümesi ve ülkenin gerçek merkezi durumuna gelmesiyle açıklamak mümkündür.¹⁰²

Geleneksel kentte konut bölgesindeki farklılaşma; gelir ve statüden ileri gelmeyip, etnik ve ırki farklara dayanır. Bunu İstanbul'da da görmek mümkündür. Şehrin konut bölgesinin merkez ve iç kısmında Müslüman nüfus, periferide de gayrimüslim azınlık ve sistem dışı guruplar yerleştirilmişti. Konut bölgesi ile iş bölgesi arasında, geçiş bölgesi niteliğine sahip bekar odaları ve hanlar bulunmaktaydı.

Fetihten sonra şehir, eski Konstantinopolis örneğine uygun olarak, 13 nahiyeye ayrılmıştır. Bu 13 nahiye ise 219 mahalleden oluşmaktaydı.¹⁰³ İlk zamanlar camiye çevrilen kiliselerin etrafında yerleşilmiş, daha sonra yeni yerleşmelerle bazı yeni

¹⁰¹ Denel, a.g.e., s. 45; Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s.83.

¹⁰² Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s.84-85; Denel, a.g.e., s. 45

¹⁰³ İnalcık, "İstanbul", s. 229.

mahalleler de doğmuştur. Mahalleler başlangıçta mescidin veya camiinin adıyla anılmaktaydı.¹⁰⁴

Konut bölgesinin bitiminde surlara doğru, eski Konstantinopolis'deki gibi kışlalar ve askeri alanlar yer alıyordu. (Davutpaşa Kışlası). Kentte asker sayısı 1475'te 12800, 1521'de 24.146 idi. 1699'da sayıları 100.000'e ulaştı ise de asker bu tarihte artık sadece asker değildi ve başka mesleklerle de uğraşıyordu.¹⁰⁵ Fetih'ten sonraki yerleştirme ve iskan sürecinin geleneksel şehrin tipik yerleşme kalıplarını büyük ölçüde ortadan kaldırdığı söylenemez.¹⁰⁶

15. ve 17. yüzyıllarda Eminönü, liman merkezi fonksiyonunu devam ettirmekteydi. Mısır'dan ve uzak adalardan gelen gemiler burada Gümrük Eminliği önünde durup, kontrol için beklemekteydi.¹⁰⁷ Uzak ülkelerden gelen malların depo edildiği antrepolar ve satışının yapıldığı Mısır Çarşısı'nda bu nedenle burada bulunmaktaydı. Yine esir ticaretine bakan "Pencik Emmini" Eminönü'nde idi. Eminönü ve Unkapanı arasında Balık Pazarı yer alıyordu. Balık Pazarından sonra Haliç içlerine (batıya) doğru Sebze Pazarı, Odun Pazarı ve Hapishane bulunmaktaydı. Bu merkezde mekansal kalıplar Bizans dönemiyle benzerlik göstermekteydi. Bundan sonra gelen Unkapanı, kentin ihtiyaç duyduğu Dobruca ve Karadeniz'den getirilen buğday ve onun boşaltıldığı ve ekmekçi esnafının faaliyet gösterdiği yeri.¹⁰⁸

18. yüzyılda, şehrin geleneksel yerleşim düzenindeki değişimin ilk belirtileri ortaya çıkmaya başladı. Ülkenin ekonomik yapısında köklü değişimler meydana gelmemesine rağmen, bürokrasinin elinde toplanan servetler gösterici tüketimi arttırmaktaydı. Diğer taraftan Karadeniz'in ulaşımını ellerine geçiren Fenerli Rumlar ile İstanbul'daki elçilik heyetleri 18. yüzyılda belirgin ölçüde yeni bir yaşam biçimi doğuruyordu.

¹⁰⁴ E.H. Ayverdi, **Fatih Devri İstanbul Mahalleleri**, Ankara, 1958, s. 3-68, s. 70-80).

¹⁰⁵ Ömer Lütfi Barkan, "Osmanlı İmparatorluğu Bütçeleri", **İ.Ü. İktisat Fak. Mec.**, Yıl: 1953, C. XV, s. 312-313.

¹⁰⁶ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s. 86

¹⁰⁷ Eremya Çelebi Kömürcüyan, **17. Asırda İstanbul**, İÜ Fak. Yay., İstanbul, 1952, s. 15.

¹⁰⁸ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yap...", s. 85

Bu yüzyılda, farklı olarak, belirgin ölçüde bir sayfiye yaşamı ortaya çıkmaya başlamıştır. Kağıthane'deki eski bostanlara, kasırlar ve eğlence yerleri yapılmaya başlandı. Boğaz'ın eski münzevi köylerinde birbiri ardından yalı, köşk ve bahçeler kuruluyordu. Boğaz'daki Kuzguncuk, Beylerbeyi, Ortaköy, Kandilli gibi semtler bu yapıların yapıldığı merkezler oldu. Buradaki etnik kompozisyon daha karmaşık bir hal aldı. Fakir balıkçı köyleri olan Yeşilköy ve Tarabya zengin Rum armatörlerin yalılarıyla süslenmeye başladı. Yani İstanbul, 18. yüzyılda, gerçek anlamda banliyölere sahip değilse de mevsimlik eğlence ve sayfiye ünitelerinin doğuşu görülmektedir.¹⁰⁹

Ayrıca Kağıthane'de bir kağıt fabrikası, mühendishaneler, kentin dışında modern kışlalar (Selimiye) yapılmaya başlandı. Bütün bunlar şehrin mekansal yapısında yapay bir banliyöleşmeye sebep olmaktaydı.¹¹⁰

18. yüzyılda mekansal düzeyde yaşanan asıl olgu, Anadolu'dan göç edip gelen bekar erkeklerin ve hatta ailelerin kente yerleşmeye başlamasıydı.¹¹¹ Bu nedenle iş bölgesinde bekarların yaşadığı geniş sefalet yuvaları doğdu. Eyüp, Kasımpaşa ve Üsküdar'da gecekondulaşma olayı baş gösterdi. Buralar niteliksiz işçi ve başıboş kalabalıkla doldu ve kentin periferi semtleri sayılan bu yerlerde gecekondulaşmanın ilk şartları doğmaya başladı.

Mekansal yapıdaki temel değişimler, yani banliyöleşmelerin, gecekondu ve slumların doğuşu ise 19. yüzyıldaki modernleşmenin getirdiği bir olgudur. 18. yüzyılı bu döneme bir hazırlık olarak görmek gerekir.¹¹²

3.1. Mekansal Değişimin Ondokuzuncu Yüzyıldaki Özellikleri

Bir kentin mekansal yapısı, kentsel mekana bağlı eylemler, bu eylemler arasındaki ilişkiler ve eylemlerin kent mekanındaki görelî yer seçimi olarak tanımlandığında, İstanbul'da mekansal yapı 19. yüzyıl ortalarına kadar, toplumun oldukça farklılaşmış

¹⁰⁹ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s. 92; Ayrıca bak: Ortaylı, "Sanayi Çağında İstanbul", *Dünya Kenti İstanbul*, Habitat II, Tarih Vakfı, s. 54.

¹¹⁰ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s. 92.

¹¹¹ İnalçık, "İstanbul", s. 239; M. Aktepe, "İstanbul'un nüfus Meselesine Dair Bazı Vesikalar", *İ.Ü.E.F., Tarih Dergisi*, C. IX, Sayı: 13, s. 1-30.

¹¹² Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s. 94.

yapısına karşın, durağan bir yapı göstermiştir. Ancak, bu yapı, özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bir değişim sürecine girmişti. Mekansal yapıda gözlenen bu değişim, kendi iç dinamiklerinden çok dış etmenlerden kaynaklanmaktaydı.¹¹³

19. yüzyıl, dünya tarihinde önceki çağlara göre daha hızlı bir değişimin yaşandığı yüzyıldır. Bu değişim İstanbul'da da kendini gösterdi. İstanbul, uzun yıllar dünya ekonomisinin ve kültürünün önemli bir merkezi olmasına rağmen, yavaş değişen dünyaya uyarak önemli bir yapısal değişmeye uğramamıştı. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kent, yaşadığı çağa ayak uydurmaya başladı. Bu değişimi, şehrin kurumlarında, nüfusta, yüzölçümünde ve mekansal yapısında gözlemek mümkündür.

Kentin mekansal yapısında gözlenen bu değişim ve dönüşümü, iş merkezindeki değişim ve kaymalar sonucu çift merkezin doğuşu, gecekondulaşma ve buna bağlı olarak banliyölerin doğuşu, sınıfsal yapının ayrıntılarıyla mekana yansımaları, geçiş bölgelerinin belirgin şekilde ortaya çıkması ve daha önce kente entegre olmayan çeşitli semtlerin merkezle organik bir bütünleşmeye doğru gitmesi gibi olgularla açıklamak mümkündür. Bu değişimde, yeni kentiçi ulaşım imkanlarının ortaya çıkmasının da önemli rol oynadığını belirtmek gerekir.

19. yüzyıl ortalarından başlayarak, kent dokusunun değişim süreci iki öğeden yola çıkarak oluştu; kent içi yangın sonrası ifraz ve kent çevresinde yeni semtler oluşturma projesi. Bunlar öncelikle taksim'in kuzeyinde, Pangaltı, Nişantaşı, Şişli'ye doğru gelişecek, aynı zamanda deniz ulaşımının ve 20. yüzyılın başında Haydarpaşa'dan başlayan Bağdat Demiryolu'ndan faydalanarak banliyö seferlerinin başlamasıyla Kadıköy'den başlayıp Bağdat caddesi boyunca uzanacaktır.¹¹⁴

19. yüzyılın ikinci yarısında, İstanbul'un, yeni karşılıklı ekonomik ilişkiler içine girmesinin ve bunlara eşlik eden idari reformun yarattığı yeni kurum ve kuruluşlar açısından ve bu yeni ekonomik ve idari dönüşümlerin ürünü olarak sosyal tabakalaşmanın değişmesi nedeniyle, öncelikle bir merkezi iş bölgesinin yeniden yapılanması ihtiyacı baş gösterdi. Buna ek olarak, kentin nüfusunun hızlı bir şekilde artmasıyla yeni konut alanları

¹¹³ Aktüre, a.g.e., s. V

¹¹⁴ Yerasimos, a.g.m., s. 52-53

ve bu gelişime hizmet edecek bir altyapı oluşturulması gerekmektedir. Doğal olarak, bu durum konut alanında bir farklılaşmayı da beraberinde getirecekti.¹¹⁵

Yukarıda da ifade edildiği gibi, kentin fiziki yapısını ve görüntüsünü etkileyen en önemli gelişmeler, demiryolu ve denizyollarının kent merkezine bağlantısını sağlayan liman, rıhtım ve istasyonların inşası ile yeni kentiçi kara ulaşım olanaklarının artmasıydı. Sirkeci Garı 1889'da, Haydarpaşa Garı 1909'da tamamlandı. Galata Rıhtımı 1895'te, Sirkeci Rıhtımı ve antrepoları 1900'de yapıldı. Haydarpaşa Limanı ve mendireği 1899-1903 yılları arasında depo alanları ve iki siloyla birlikte inşa edildi¹¹⁶

Ayrıca şunu da ifade etmek gerekir ki, İstanbul'da görünen kentsel dönüşüm genel bir tasarımın sonucu değildi. Parça parça mozaiklerin bir araya gelmesi sonucu ortaya çıkmıştı. Fakat bu mozaiklerin her birinin arkasında yeni gelişen teknolojilerin etkisi ile Batı'nın kent imajının yönlendirdiği gözlenmektedir. En önemli değişiklikleri kent merkezi yaşamış, Dış dünya ile ilişki kurma kanalları yeni teknolojik imkanlara göre biçimlenmiş ve kent merkezi bir farklılaşma geçirerek çok odaklı hale gelmişti.¹¹⁷

19 yüzyılda saray ve çevresinin istek ve müdahaleleri, eski kentin biçim değiştirmesinde, öncelikli bir etkidir. Sarayburnu'na yapılan ilk gemi motoru fabrikası sarayın bahçesinde II. Mahmut'un izniyle inşa edilmişti. Sultan Abdülaziz, demiryolunun sarayla denizin ilişkisini kesmesine razı olmuştu. Kuşkusuz o sırada Boğaziçi sarayları da Topkapı'nın yerini almış bulunuyordu. Haliç'te ilk fabrikalar sultan saraylarının yerine kurulmuştu.

Kent fizyonomisinin değişmesi açısından etkili olan diğer bir etken, azınlık burjuvazisinin mahallelerindeki yeni yapılaşmadır. Batı'nın o zamanki çağdaş ev düzeni bu yolla İstanbul'a getirilmişti.

¹¹⁵ İlhan Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının...", s. 20

¹¹⁶ Kuban, "İstanbul'un Tarihi Yapı..." s. 45; Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının...", s. 27

¹¹⁷ Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının...", s. 28

İstanbul'un görünen kentsel dönüşümü, önce tepeden gelen istekler, sonra sosyal yapı değişimleri ve dışa açık ekonomisinin zorlamaları ve bunların yanısıra da kurumların yenilenmesi yoluyla gerçekleşmişti.¹¹⁸

Sosyo-Ekonomik yapının genel değişim sürecine koşut olarak İstanbul'un mekansal yapısında, merkez işlevlerinde ve konut alanlarında, ortaya çıkan "ikili yapı" 19. yüzyıl sonunda kentin en belirgin niteliğiydi. Bu dönemde kentte, geleneksel esnaf çarşılarının oluşturduğu eski merkez ile, değişen dış ticaret ilişkileri sonucu kente dışarıdan gelip yerleşen ticaret burjuvazisinin, devlet görevlilerinin, Rum ve Ermeni azınlıkların işyeri olarak ortaya çıkan ve çoğunlukla üst sosyal kesime hizmet sunan yeni merkezin ortaya çıkardığı kent merkezinin ikili yapısının yanı sıra, konut alanlarında geleneksel sık konut dokusunun yanı başında, "dama tahtası" düzenindeki geometrik dokulu yeni mahalleler, kentin mekansal yapısının içine girdiği değişim sürecinin somut göstergesidir.¹¹⁹

Batılılaşma süreci içinde kentin büyümesi ve geçirdiği mekansal değişim, kent içindeki nüfus dağılımından oldukça etkilenmiştir. Bu dönem süresince Müslümanların ve Osmanlı teb'ası olan ve olmayan gayrimüslimlerin kent içinde dağılımları, mekansal düzeni etkilemiş hatta şekillendirmiştir.¹²⁰

Bu dönemde, İstanbul'da, gerek uzun mesafe gerekse kentsel yeni ulaşım imkanlarının ortaya çıkışı, kentin mekansal yapısındaki değişimleri önemli ölçüde etkiledi. 19. yüzyılda Osmanlı Devleti kayda değer bir endüstrileşme sürecine girmemekle birlikte, bazı girişimler, bu konuda da metropollerini etkilemiş ve şehir yapısal değişimlerle karşılaşmıştı. Bu nedenle kentin mekan organizasyonundaki değişimleri incelemek için, kentsel aktivite bölgelerini fonksiyonlarıyla ele almak gerekmektedir.¹²¹

¹¹⁸ Doğan Kuban, "İstanbul'un Batılılaşması ya da Batılılığı", *İstanbul İçin Şehrengiz*, Yapı Kredi Yay., İstanbul, 1991, s. 149-150

¹¹⁹ Aktüre, a.g.e., s. VI

¹²⁰ Denel, a.g.e., s. 42

¹²¹ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s. 94

İş Merkezi:

19. yüzyılda, Osmanlı Devleti'nde ticaretin gelişmesi, belirli ölçüde dışa açılma, özellikle liman kentlerin ve bu arada İstanbul'u değiştirerek, dışa dönük hale getirdi. Dış ticaretin ağır basmasıyla birlikte buna uygun yapılanmalar çoğaldı. Ticari hareketliliğe uygun doku, kendini işhanları, banka binaları, gümrük yapıları biçiminde göstermekteydi.

19. yüzyılda içine girilen yeni ekonomik ilişkiler çerçevesinde, iş merkezinin yanında yeni iş ilişkilerinin gerektirdiği yeni bir merkezi iş alanı oluşmaktaydı. Böylece kentin merkezi ikili bir yapı kazanıyordu. Kentin çevresi ile olan ilişki biçimi haberleşme kanallarındaki değişme, dış ticaretin niteliğinde ve finansman biçimindeki değişme, Tanzimat'ın getirdiği yeni bürokratik yapıda ilk kez konuttan farklılaşmış devlet dairesinin ortaya çıkışı, Batı kültürüne yönelmenin getirdiği yeni tüketim kalıpları gibi nedenler, ikili iş merkezinin ortaya çıkmasında rol oynamıştır.¹²²

Kent, bölgeyle ve dünya ile ilişkisini artık buharlı gemilerle ve demiryolu ile kuruyordu. Haberleşmesi yalnız askeri sınıfın tekelindeki menzil ve ulaklarla değil tüm topluma açık posta sistemiyle sağlanmaktaydı. Bu yeni ilişki kanalları, merkezde yeni istasyon binaları, rıhtımlar ve yeni postane binaları anlamına gelmekteydi. Böylece bir ulaştırma sisteminin girmesi, malların naklinde antrepoların kurulmasını ve yolculuk yapanların konaklaması için otellerin yapılmasını da beraberinde getirmekteydi. Yani, önceki yüzyılların kervansaray ve hanı farklılaşarak istasyon, antrepo ve otel haline geliyordu.¹²³

İmparatorluğun dış ticaret ve yabancı sermayeye açılışı, yabancı sermayenin finansman kurumlarını gerektirmekteydi. Farklı finans kurumları arasındaki rekabet, bankaların kentin belirli kesiminde toplanmalarına neden olmuştur. Özellikle gelişen dış ticaretin niteliği, tüccarların malla doğrudan ilişkisini gerektirmemekteydi. Tüccar, daha

¹²² Tekeli, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel...", s. 881, Ayrıca: Tekeli, "Osmanlı İmparatorluğunda Kent Planlama Pratiğinin gelişimi", *İslam geleneğinden Günümüze Yerel Yönetimler I*, İlke Yay., İst. 1996, s. 362-363

¹²³ Tekeli, "Osmanlı İmparatorluğunda Kent Planlama...", s. 362-363; Tekeli, "Anadolu'daki Kentsel Yaşantının Örgütlenmesinde Değişik Aşamalar", *Toplum ve Bilim*, Sayı: 9-10, 1980, s. 57

çok bir koordinatördü. Bu iş biçimi ise bankalar çevresinde, buna uygun işhanlarının gelişmesine neden olmuştu.

Son olarak, yeni ekonomik ilişkilerin içinde Batı kültürüne yönelmenin getirdiği yeni tüketim kalıpları ve yaşam biçimi ve bunun ortaya çıkardığı lüks tüketim dükkanları, tiyatrolar, eğlence yerleri gibi kuruluşlar ikili kent merkezinin ortaya çıkmasında etkili olmuştu.

Daha önce de ifade edildiği gibi, 19. yüzyılın getirdiği bu yeni kurumlar, toplumun daha önceki kurumlarını tümüyle kaldıracak hızlı bir değişme sonucu ortaya çıkmamıştı. 19. yüzyılda toplumun yaşadığı değişim yavaştır. Yeni kurumlar eskiyi tasfiye edememişti.¹²⁴

Bu dönemde, İstanbul'da, eski iş merkezinin yapısı değişmekte, yeni tip işhanları ortaya çıkmaktaydı. Değişen ticari yapı, daha çok dış dünya ile olan ilişkilerin yoğunlaştığı Galata ve Beyoğlu'nda görülmektedir. Bu bölge modern ilişkilerin görüldüğü iş bölgesi durumuna geldi. Ticarethane, büyük mağazalar ve bankalar gelişmişti.¹²⁵

Ayrıca, yine özellikle Beyoğlu'nda, iş bölgesinde bir uzmanlaşmanın mekana yansıdığını görmekteyiz. İstanbul'da geleneksel çarşı düzeni büyük ölçüde devam ederken, burada mağazalar, ticarethane ve depolama faaliyetleri belirgin alanlarda toplanmaya başladı.¹²⁶

19. yüzyılda bir yandan dış ticaretin genişlemesiyle, diğer yandan da imkanı olanların gittikçe Beyoğlu sirtlarına yerleşmeleri sonucu, Galata bir iş ve ticaret merkezine dönüşmekteydi. Yüzyılın sonunda bütün sahil şeridi ve Arap Cami ile Tophane arasındaki bölgenin Voyvoda - Kemeraltı caddeleri ekseninin altındaki kısmı tümüyle işyerleri tarafından işgal edilmişti. Bu dönemde İstanbullu müşterilerin yaklaşık % 40'ı Galata'da çalışmakta iken, ancak %3.6'sı aynı semtte ikamet etmekteydi. Bu oran Beyoğlu için ise,

¹²⁴ Tekeli, "Osmanlı İmparatorluğunda Kent Planlama...", s. 362-363

¹²⁵ İstanbul, 115. Yıl, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, 1997, s. 189-190; Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s. 95

¹²⁶ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s. 95

tam tersine %8.5 ile %40.9 oranında idi. İki semt arasındaki ikametgah / işyeri farklılığı hemen kendini göstermekteydi.¹²⁷

19. yüzyılın ikinci yarısı ve 20. yüzyılın ilk çeyreğinde İstanbul piyasasının nabzının attığı Galata, sarraflar ve diğer büyük sermaye sahiplerinin de faaliyet merkeziydi. Devlete bile borç verebilecek güce sahip galata Bankerleri, genellikle Havyar Han'da ikamet etmekteydi. Galata bankerleri genellikle gayrimüslimlerden oluşmaktaydı. 19. yüzyılın başlarında, sarraflar arasında Ermenilerin ağırlığı hissedilmekteydi. Daha sonraları bu yapıda değişimler kendini gösterdi.¹²⁸

Beyoğlu'ndaki İstiklal ve Meşrutiyet caddeleri çevreleri, sadece modern mağazaların değil, otel, lokanta, gazino, tiyatro ve daha sonraları sinemaların bulunduğu bir merkez konumundaydı.¹²⁹ Bunların yanı sıra, yabancı ülke elçilikleri de bu bölgede yoğunlaşmıştı.

Anadolu yakasında Üsküdar, 18. yüzyıla kadar bir peyk kent durumundadır. Asya ile olan ticarete önemli bir konaklama ve antrepo merkeziydi. Bu çerçevede içindeki işkollarında çalışan esnaf ve kayıkçı ve mahalli görevliler Üsküdar'ın nüfusunu oluşturmaktaydı. Anadolu'dan kopup gelen nüfus ile Üsküdar, önceleri önemli ölçüde bekar, işsiz ve vasıfsız işçi kalabalığının, 19. yüzyılda da ilk gecekondulaşmanın alanı oldu. Üsküdar'ın büyük kente entegrasyonu 19. yüzyıldan itibaren, Kadıköy'le birlikte olmuştur.¹³⁰

Konut Bölgesi;

Bu yüzyılda, kentin konut dokusunda da bir dönüşüm yaşandı. Sınırlı bir ölçekte gerçekleşmiş de olsa, ahşap konutlardan kargir konutlara geçilmişti. Ahşap inşaat kentin çevresindeki sayfiyelerde ve kent içindeki düşük gelirliilerin oturduğu mahalelerde devam

¹²⁷ Edhem Eldem, "Galata'nın Etnik Yapısı", *İstanbul*, 3 Aylık Dergi, Sayı. 1, Yıl. 1992, s. 60. Ayrıca bakz: Semavi Eyice, *Galata ve Kulesi*, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, İstanbul, 1969.

¹²⁸ Cevdet Paşa, *Tezâkir* 40, Tetimme, s. 63, 203, 208; Ayrıca ayrıntılı bilgi için bakz: Haydar Kazgan, "Galata Bankerleri", *TCTA*, C. 3, s. 762; Haydar Kazgan, *Osmanlı'da Avrupa Finans Kapitali*, Yapı Kredi Yay., İstanbul, 1995.

¹²⁹ Mustafa Cezar, *19. Yüzyıl Beyoğlu'su*, Akbank, Ak Yay., İstanbul, 1991, s. 367; Denel, a.g.e., s.51

¹³⁰ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s. 92

etmekteydi. Dönüşümün diğer bir boyutu konut alanında sıraevlerin ve apartmanların ortaya çıkışıydı. Bu, bir yandan kentte yeni orta tabakaların oluşması, diğer yandan da arazi fiyatlarının yükselmesiyle ilgiliydi. Dolayısıyla genellikle kargire geçilen alanlarda sıraevler ve apartmanlar yapılıyordu.¹³¹

Üçüncü boyut ise, kentin yeni alanlara yayılma ve yangın yerlerini düzenleme sonucunda yeni bir biçim almasıydı. Ayrıca bu alandaki toplumsal tabakalaşmada etnik bir boyutu da olan değişiklikler görülüyordu.¹³²

Bu dönemde, genel olarak tarihi yarımada ve haliç kıyıları prestij kaybına uğrarken, Boğaziçi, Dolmabahçe çevresi, Nişantaşı, Pera ve Kadıköy'den Bostancı'ya kadar demiryolu güzergahındaki yerleşmeler ile Bakırköy ve Yeşilköy prestij kazandı.¹³³

Konut bölgesinde, İstanbul yakasında büyük değişimler görülmezken, Beyoğlu tarafında hızlı bir değişim göze çarpmaktaydı. Öncelikle, Beyoğlu konut bölgesinde mimari bakımdan bitişik düzen binalar, kargir yapılar artıyor, etnik yönden karışma ve sosyal sınıflaşmaya göre bir mekansal biçimlenme göze çarpıyordu.¹³⁴ Konut alanı, Beyoğlu'nda genişlemiş, o zamana kadar kentin periferisi ve mezarlık olan yerleri bile kapsamaya başlamıştı. Örneğin, bugünkü Taksim Geçisi, daha önce Latin mezarlığı iken bu mezarlık Feriköy'e nakledildi ve orası konut alanı içinde kaldı. Yine park vs. gibi kamusal eğlence alanları kurulmaktaydı (Tepebaşı bahçesi).¹³⁵ 20. yüzyıl başlarında ise apartman yaşamı bu bölgede tipik hale geldi.¹³⁶

Beyoğlu ve Galata bölgesinin gelişiminde iki önemli unsur göze çarpmaktadır. Bunlardan biri su, diğeri ise, Batı'ya açılma sürecidir. Özellikle, Beyoğlu'nda konut

¹³¹ Alan Duben ve Cem Behar, *İstanbul Haneleri*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1996, s. 35-37

¹³² Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol...", s. 28-29

¹³³ Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol...", s. 29

¹³⁴ Yapılaşma ve intizam bakımından Dersaadet ile Beyoğlu ve Galata arasındaki uçurum her yönüyle kendini belli etmekteydi. Modern anlamda belediyeçiliğin ilk defa uygulanmaya başlandığı Beyoğlu ve Galata'da, apartman tipi ve kargir binalar inşa edilirken, Dersaadet'te kamu binaları hariç, kargir yapı yok denecek kadar azdı. BOA. Yıldız Esas Evrakı (YEE). No. 44/121

¹³⁵ BOA. T. Dosya no. 700, Gömlek no. 44

¹³⁶ Reşat Ekrem Koçu, "Feriköy Latin Mezarlığı", *İstanbul Ans.*, C.10, s. 5637-83; Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine...", s. 95

alanındaki hızlı büyümede su sıkıntısının giderilmiş olmasının önemli yeri vardır. Bölgede su sorununun kuyu ve sarnıçlarla, ayrıca tarihi yarımadadan fiçilerle getirilerek çözülmeye çalışıldığı bilinmektedir. 1732’de Bahçeköy su şebekesinin inşasıyla, Galata, Beyoğlu, Tophane ve Fındıklı semtlerine su verilebilmişti. Terkos ve elmalı şebekelerinin devreye girmesiyle konutlar ve diğer yapıları da kapsamaya başlamıştı. Galata ve Beyoğlu bölgesi, konutlarda basınçlı su kullanımının en hızlı ve geniş çapta uygulandığı bölgeydi.¹³⁷

Beyoğlu’na yeterli ölçüde su getirilmesiyle, en önemli altyapı sorunu çözülmüş olmaktaydı. En hayati ihtiyacı oluşturan suya kavuşulması, Beyoğlu’nun daha geniş çapta iskanını sağlanmıştı. Batı’ya açılış olgusu, bir yandan su getirilmesinin itici gücü yerine geçerken, diğer yandan da, kendi dinamiği içinde, nüfuslanması ve yeni binalarla donanmasını hazırlamıştı.¹³⁸

Halkın rağbet ettiği alanların, tarihi yarımadadan Galata yakasına kayması Abdülmecit’in Dolmabahçe Sarayı’nı yaptırıp taşınmasıyla hız kazandı. Ancak Babıali’nin eski yerinde gelişmesi, Padişah’ın yerini değiştirmesinin etkisini bir ölçüde dengelemekteydi.

Cağaloğlu-Soğukçeşme arası, Süleymaniye, Fatih, Çarşamba, Sultan Selim, ulema ve paşa konaklarının yer aldığı semtlerdi. Ancak, yüzyılın sonuna doğru yeni konaklar bu semtlerde değil, Ayaspaşa, Nişantaşı ve Yıldız’da yapılmaya başladı. Müslüman üst tabaka köşklerini Boğaziçi sırtlarıyla, Üsküdar-Çamlıca havalisine, Haydarpaşa, Kadıköy-Suadiye-Caddebostan Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı semtlerinde yapıyordu.¹³⁹

Tarihi yarımada’yı terk eden sadece Müslümanlar değildi. Eski İstanbul’da azınlık mahalleleri halen aynı kompozisyondaydı. Ancak varlıklı sınıflar, Balat, Fener ve Samatya’yı terk ederek Beyoğlu’na (Pera), daha kuzeye ve Boğaziçi’ne geçiyordu. Beyoğlu’nda ise mekan düzeni etnik dini ayrıma göre biçimlenme özelliğini hızla kaybetmekteydi. Fakat bu durum henüz dar bir bölgede etkisini göstermekteydi.¹⁴⁰

¹³⁷ Nur Akın, 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera, Literatür yay., 1998, s. 147

¹³⁸ Mustafa Cezar, a.g.e., s. 13

¹³⁹ Tekeli, “19. Yüzyılda İstanbul Metropol...”, s.29-30.

¹⁴⁰ Ortaylı, “İstanbul’un Mekansal Yapısının...”, s. 96; Tekeli, “19. Yüzyılda İstanbul Metropol...”, s.30

19 yüzyıl kent dokusundaki dönüşümün hızlandırıcı etkeni yangınlardır. Daha çok ahşap binalardan oluşan kentte büyük yangınlar olmakta, bu da yeni dokuya geçişi hızlandırmaktaydı.¹⁴¹

Boğaziçi’de Dolmabahçe Sarayı’ndan sonra yeni bir prestij sıralamasına göre yapılaşıyordu. Dolmabahçe, Beşiktaş ve Çırağan saraylarından sonra, şehzadelerin oturduğu ikinci derecede saraylar geliyordu. Ortaköy’de Yahudi ve Ermeni yalıları kamulaştırılarak yerlerine hanımsultanlar ve damad-ı şehriyari yalıları yapılmıştı. Defterdarburnu ile Kuruçeşme iskelesi arasında yine padişah kızlarının sarayları arasında vükela yalıları da bulunuyordu.¹⁴²

Haliç sahilleri, prestij kaybına uğrayan yerlerin başında geliyordu. Bir taraftan İplikhane Kışlası ve Humbaracılar Kışlası gibi kışlalar, Mühendishane-i Berr-i Hümayun gibi yüksek eğitim kuruluşları, diğer taraftan Feshane, Cibali gibi ilk sanayi kuruluşlarının burada yapılması ve tersanelerin yayılması Haliç’in cazibesini azaltıyordu. Haliç’in iki yakasında Balat ve Hasköy birer sefalet mahallesi haline gelmişti. Müslümanların yaşadığı Eyüp, emeklilerin, kayıkçıların ve düşük gelirlilerin toplandığı bir yerleşmeydi. Kasımpaşa’nın iş merkezlerine kolay ulaşılan bir yerleşim olması nedeniyle, köylerinden İstanbul’a iş bulmaya gelenler bu semtte toplanıyordu.¹⁴³

Diğer taraftan, özellikle sur dibindeki mahallelerde alt gelir gurubundan, ayak esnaflığı, hamallık gibi işlerle geçinen ailelerin yerleştikleri mahalleleri oluşurken, Karagümrük, Haseki gibi azınlık mahallelerinde de bir slumlaşma söz konusuydu. Balat, Fener, karşı tarafta Hasköy yavaş yavaş bu duruma geldiler. Şehrin periferisindeki mezbaha, küçük atölyeler arttı. Haliç kıyısında bu görülmekteydi. Bununla birlikte ilk çevre kirlenmesi sorunları da ortaya çıkmaya başladı.

Böylece İstanbul’da 1930’larda ve II. Dünya Savaşı’ndan sonra hızlanacak gecekondulaşma olgusu, 19. yüzyılda ortaya çıkmış ve gittikçe büyüyen bir sorun haline

¹⁴¹ Tekeli, "Tanzimattan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm", s. 882

¹⁴² Sedat Hakkı Eldem, *İstanbul Anıları*, Aletaş, Alerko Eğitim Tesisleri A.Ş., İstanbul, 1979, s. 1-30; Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol...", s. 30

¹⁴³ İlber Ortaylı, *Tanzimat’tan Sonra Mahalli İdareler*, TODAİE yay., Ankara, 1974, s. 214; Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol...", s. 30

gelmişti. Aslında 19. yüzyıl, bitişik yerleşme düzeni ile birlikte dağınık yerleşmenin de görüldüğü bir dönemdi. Bu nedenle İstanbul, nüfusuyla orantılı olmayan bir alana yayılmıştı ve bu durum bütün belediye hizmetlerini aksatan başlıca sorundu.¹⁴⁴

19 yüzyılda kent merkezinde görülen değişim ve dönüşüm, kendisini konut alanında da gösterdi. 19. yüzyılda, kentin konut alanlarındaki farklılaşma, daha önce olduğu gibi, sadece dinsel bir farklılaşma değil, aynı zamanda sınıfsal farklılaşmayı da beraberinde getirdi. Konut alanlarında yine dinsel farklılaşma vardı, fakat artık her dinin bütün sınıfları aynı mahallede oturmamaktaydı. Zenginleşenleri kent sınırları dışına çıkarmakta; ulaşım olanaklarına paralel olarak banliyöler oluşmaktaydı. Bu banliyöler arasında da dinler (milletler) arası bir farklılaşma vardı, ancak şehir içindeki kadar katı değildi.¹⁴⁵

Yönetim Bölgesi;

Bu yüzyılda, devlet işlerini artık, askeri sınıf üyelerinin konaklarında değil, konuttan farklılaşmış kent merkezinde yer alan devlet dairelerinde görülmeye başlanmıştır. Böylece devlet yapıları kent merkezinin bir başka yeni çekim noktasını oluşturmaktaydı.¹⁴⁶

19. yüzyıla kadar İstanbul'un idari işlevlerinin toplandığı alan Topkapı sarayı ile Babıali arasında yoğunlaşırken, bu yüzyılda Tanzimat'ın ilanı ile beraber yeni yönetim ve eğitim yapıları ihtiyacı ortaya çıktı. Beyazıt'ta 1860 yıllarından başlayarak şimdi üniversite binası olarak kullanılan Serasker binası, Sultanahmet'te Darülfünun binası, tapu kayıtlarının yapılması için Defterhane, Sikeci'deki büyük postahane bu dönemi simgeleyen büyük binalar olarak yer almıştır.

19 yüzyılda, bürokraside modernleşme ve birçok idari organda kurumsallaşma göze çarpmaktadır. Kurulan Nezaretler artık Sadaretin dışında yönetim ve iş bölgesinin her tarafında yer alıyordu. Bu dönemde saray, modern şehirlerdeki gibi merkez bölgenin dışına taşınmıştı. Sokak ve yol yapımı artmaya başlamıştı. 19. yüzyılda, kargir bina yapımının teşvik edilmeye başlanmıştır. Bu amaçla, tuğla, kum, kireç gibi yapı

¹⁴⁴ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının...", s. 96

¹⁴⁵ Denel, a.g.e., s. 45; Tekeli, "Tanzimattan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", s. 882

malzemelerinden alınan vergiler kaldırılma yoluna gidildi.¹⁴⁷ Bütün bu değişim, en başta modern belediye idarelerinin kuruluş ve faaliyetlerini de gerekli kılmaktaydı.

Banliyö ve Gecekondu;

19. yüzyılda banliyö, İstanbul'un önemli bir olgusu olarak karşımıza çıkmaya başladı. 18. yüzyılda ortaya çıkmaya başlayan sayfiye yerleşimleri, bu yüzyılda kentin batı ve doğusunda banliyö trenlerinin işlemeye başlamasıyla daha hızlı bir büyüme gösterdi. Özellikle 1880'lerde demiryolu güzergahında sayfiye yerleşimleri gelişmeye başladı. Buradaki yapıların büyük bir kısmını ahşap köşkler oluşturmaktaydı. Bir süre sonra bu yerleşimler devamlı oturlan yerler haline geldi. Batıda Yeşilköy (Ayestefanos) – Makriköy (Bakırköy), doğuda Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı, Kadıköy önemli banliyö merkezleri halini aldı.¹⁴⁸ Tarabya-Yeşilköy daha çok yazlık sefarethanelelerin ve Levantenlerin bölgesi oldu. Adalar da kentle organik bir bütünleşme sürecine girdi.

Bu dönemde İstanbul'a, Anadolu ve Rumeli'den gelip yerleşen halk, surların batı yakasında, Eyüp'te, Hasköy, Kasımpaşa ve Üsküdar taraflarında gecekondu semtleri oluşturmaya başlamışlardı. Beyoğlu'nun yanı başında alt gelir gurubu insanların yaşadığı Kasımpaşa ve Hasköy-Okmeydanı, Pera'daki yaşıntılardan tamamen farklı bir yaşam biçiminin görüldüğü semtlerdi. Yine Anadolu yakasında Kadıköy ve Üsküdar'ın bazı semtleri de bu görünümdeydi. Şehirdeki dar gelirli ve işsizlerin doldurduğu bu semtler, kamu hizmetleri (belediye hizmetleri) kadar sosyal ve ekonomik yönden de bir kentsel bütünleşememe sorunu yaşamaktaydılar.

Gecekondulaşma, slum ve banliyöleşme gibi olgular; ulaşım araçlarının geliştiği, kent nüfusunun göçlerle arttığı yarı endüstriyel veya ticari faaliyetlerin büyüdüğü kentlerde görülür. İstanbul bu süreci 19. yüzyıldan itibaren yaşamağa başlamıştır.¹⁴⁹ Ancak bu süreç, ülkenin tamamında büyük değişmelerin görülmediği, endüstrinin kurulamadığı ve dışa bağımlı ekonomik aktivitelerin arttığı bir sistemde gerçekleşmekteydi.

¹⁴⁶ Tekeli, "Osmanlı İmparatorluğunda Kent Planlama Pratiğinin gelişimi", s. 362-363.

¹⁴⁷ Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-u Belediye*, C. 2, İBB Yay., İstanbul, 1995, s. 938.

¹⁴⁸ Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol...", s. 27

¹⁴⁹ Ortaylı, "İstanbul'un Mekansal Yapısının...", s. 96-97

Sonuç olarak, İstanbul, mekan organizasyonu bakımından, Bizans ve Osmanlı dönemlerini de içeren 18. yüzyıl ortalarına kadar temel özelliklerini büyük ölçüde korumuş ve ancak 19. yüzyılda dış dünya ile yoğunlaşan ilişkiler ve değişen ekonomik yapıya bağılı olarak mekan düzenini de değiştirdiğini görmekteyiz.



II. BÖLÜM

İSTANBUL'DA YEREL YÖNETİMLER VE KAMU HİZMETLERİ

1. İstanbul'da Yerel Yönetimlerin Tarihi Gelişimi

Tanzimat'tan önce, İstanbul Batı tipi bir yerel yönetim sistemine sahip değildi. Bununla birlikte yerel hizmetleri idare eden farklı kişi ve kurumlar bulunmaktaydı. Klasik dönemde belediye hizmetlerini yerine getiren başlıca kurumlar, mahalle, esnaf loncaları ve vakıf kurumlarıydı. Kent içinde yerel hizmetleri yerine getiren bu kurumlara karşı devletin rolü, kontrolcü ve müdahaleci bir özellik göstermekteydi. Devlet, bu rolünü Kadı ve emri altındaki görevliler vasıtasıyla yerine getirmekteydi. Naib ve İmam mekansal olarak sınırlanmış bir alanda kadıların yardımcılarıydı.

Klasik dönem Osmanlı şehrinde belediye hizmetlerini yerine getiren kurumlardan biri olan esnaf loncaları, ticarete konu olacak biçimde üretim yapan, hizmet sunan, malların dağıtımına katılan, kısacası, herhangi bir ticari faaliyette bulunanların tümünü kapsayan bir örgütlenmeydi. Bu kurum, ulema, yüksek rütbedeki devlet görevlileri ve ordu mensupları dışında hemen hemen tüm halkın lonca altında örgütlendiği bir yapıyı da beraberinde getirmekteydi. Sonuçta devletin, iktisadi faaliyetleri etkin bir biçimde denetlemesi sağlanmış olmaktaydı. Sistem yarı özerk yapısıyla devletin uyguladığı politikanın en önemli yürütme ve denetleme cihazını oluşturmaktaydı.¹ Loncalar, kendi kendilerini yöneten birimler halinde örgütlenmişlerdi. Kentte, malların fiyatları konusunda devlet görevlileri ile lonca idare heyeti ortak bir çalışma yürütmekteydi.²

Loncalar, mesleklerini icra ettikleri çarşılarında, belediye ve yerel hizmetlerin bir kısmını da yerine getirmekteydiler. Çarşının yolları, su ihtiyacı, temizliği, aydınlatılması, personelin eğitimi, malların kalite ve standardizasyonunun sağlanması gibi görevler loncaya aitti.

¹ Ömer Lütfi Barkan, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Esnaf Cemiyetleri", *İÜİFM*, C. XLI, 1985, S.1-4, s.39

² Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, Dergah Yay., İstanbul, 1994, s. 280; Mübahat Küttükoğlu, *Osmanlı Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri*, Enderun Yay., İstanbul, 1983, s. 13.

Esnafların yanı sıra, klasik dönem Osmanlı şehrinde, kentsel hizmetleri yerine getirmekle görevli bir diğer birim “mahalle” idi. Mahalle, kentin temel yerleşme birimini oluşturmaktaydı. Gereksinimlerin önemli bir kısmının karşılandığı mahalleler, bir cami ve külliyesi çevresinde oluşmuş birimlerdi. Genelde homojen bir kültüre sahip insanların yaşadığı bir mekan olan Osmanlı mahallesi, müteselsil bir kefalet sistemine dayanan ve sosyal sorumluluk anlayışı ile birbirine bağlı bir ilişkiler sistemine sahipti. İdari, beledi, adli ve kişisel tüm ilişkiler, mahalleyi topyekün sorumlu kılan ortak bir hukuk sistemi çerçevesinde yürütülmekteydi.

İmamların temsil ve idaresinde olan mahalle, kentteki en alt birimi oluşturmaktaydı. İmamlar, kadı'nın mahalledeki temsilcisi olarak, idari görevlerin mahalle düzeyinde sağlıklı bir şekilde yürütülmesinden sorumluydu. Gayrimüslim mahallelerde bu görev, ruhani reis veya cemaatin kocabaşısına aitti. Mahalle idaresinin diğer görevlilerini, mahalle ileri gelenlerinin oluşturduğu mütevellî heyeti, mahalle bekçisi, mahalle kethüdası ve mahalle sucusu oluşturmaktaydı.

Mahalle aralarındaki sokakların süpürülüp temizlenmesinden mahalle sakinleri sorumluydu. Temizlik işleri ile ilgili olarak vazifeliler istihdam edilebildiği gibi, mahalle halkı nöbetleşe ve bazen de imece usulüyle bu hizmeti yerine getirmekteydi. İmamlar, doğum, ölüm, evlenme, boşanma, mekan değişikliği gibi nüfus işlemlerini takip ederler; medeni hal kayıtlarını, sicillerini tutarlar ve 1254 (1838) tarihine kadar ölü defin izinnamesi verirlerdi. Bunun yanında mahalle imamları, mahalle dahilinde zabıta işlerini de yürütürlerdi. Mahalle halkı arasındaki ufak tefek anlaşmazlıkları çözme işi de imamlara verilmişti.³

Klasik dönem Osmanlı şehrinde belediye hizmetlerini yerine getiren bir diğer kurum ise vakıf kurumuydu.⁴ Vakıf, bir mülkün kamu yararına yönelik bir biçimde

³ Ziya Kazıcı, “Osmanlı Mahalle İmamlarının Bazı Görevleri”, *İslam Medeniyeti Dergisi*, C. V, Sayı: 3, 1982, s. 34; Osman Nuri Ergin, *Türkiye’de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı*, İÜHF Yay., İstanbul, 1936, s. 120; İlber Ortaylı, “Osmanlı Kadı’sının Taşra Yönetimindeki Rolü Üzerine”, *AİD.*, C. IX, Sayı: 1, Mart 1976, s. 99.

⁴ Bazı kaynaklarda bizzat Hz. Muhammed ve sahabeleri tarafından yapılmış vakıflardan bahsedilmekte olup, Hz. Ömer’in bir mülk toprağı hakkında Hz. Muhammed’in fikrini sorması üzerine, onun da “aslını, satılmaz, bağışlanmaz ve miras yolu ile intikal etmez şeklinde sadaka kıl, gelirlerini fakirlere tahsis et” şeklinde fikrini açıklaması ile vakıflar daha İslam’ın başlangıç devresinden itibaren toplumsal hayata girmiştir. Çeşitli

süresiz olarak tahsis edilmesi anlamına gelmektedir. Kamu yararına tahsis edilen bu mülk, Allah'ın mülkü hükmünde kabul edilip, herhangi bir kimsenin mülkiyetine geçmesinin yasaklanması anlamını taşımaktadır.⁵ Vakıfların, hangi belediye hizmetlerini yerine getirdikleri konusuna girmeden önce, genel olarak vakıflar aracılığı ile hangi hayrat binalarının yapıldığı ve hangi hayır hizmetlerinin yerine getirildiğine değinmek yerinde olacaktır.

Mabed, tekke, zaviye, türbe, medrese, okul, kütüphane, aşevi, imaret, kervansaray, misafirhane, dulevi, darülşifa, sığınak, tıp medresesi, hamam, idman sahası, çeşme, sebil, kuyu, su yolu ve tesisatı, kale, köprü, yol, kaldırım, liman, deniz feneri, umumi tuvalet, bedesten, zahire loncası, çamaşırhane gibi yapılar, Osmanlı'da vakıflar tarafından inşa edilen bazı binalardır. Yine, vakıflar aracılığı ile yapılan hizmetler, hatim, mevlit, çeşitli hastalar için ilaç yapımı, kurban kesilmesi, fakirlere odun parası verilmesi, vergisini ödeyemeyecek durumda olanların vergilerinin ödenmesi, su soğutmak için kar tahsisi, yetimlere aylık ve kuş, kedi, köpek gibi hayvanlara yem parası tahsisi gibi akla gelecek ve gelmeyecek hemen her konuda vakıflar kurulmuş ve adeta toplumun her hüccresine bu müesseseler sayesinde ulaşılmaya çalışılmıştı.⁶

Vakıfların üzerinde durulması gereken bir başka önemli özelliği de, halka parasız hizmet sunmanın yanı sıra, önemli miktarda istihdam imkanı sağlamalarıydı. Vakıflara bağlanan gelir kaynaklarının işletilebilmesi ve imaretlerdeki pek çok görevi yerine getirebilmek için gerekli olan işgücü, bu kurumların bünyesinde istihdam edilmekteydi.⁷

Vakıflarla ilgili bu genel bilgileri verdikten sonra, vakıflar vasıtasıyla gerçekleştirilen belediyeçilik hizmetlerinin ne olduğu üzerinde biraz daha ayrıntılı bir şekilde durmak yerinde olacaktır. Vakıflar eliyle meydana getirilen başlıca belediye

mezheplere mensup fıkıhçılar tarafından farklı şekillerde tanımlanan vakıf, Ebu Hanife tarafından ise "bir kimsenin sahip olduğu bir gayrimenkulun gelirlerini ödünç verme şeklinde fakirlere ve İslam cemaatinin dini veya içtimai ihtiyaçlarına tahsisinin anlaşmasıdır" şeklinde tanımlanmıştır. Bahaeddin Yediyıldız, "Vakıf", *İslam Ans.*, C. 13, İstanbul, 1986, s. 153 - 155; Ömer Hilmi Efendi, *İthafü'l Ahlaf fi Ahkâmî'l Evkaf*, Vakıflar Genel Md. Yay., Ankara, 1977, s. 13.

⁵ M. Z. Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, MEB., C. III, İstanbul, 1993, s. 577.

⁶ Bu konuda daha fazla bilgi için bakz: Halim Baki Kunter, "Türk Vakıfları ve Vakfiyeleri Üzerine Mücmel Bir Etüd", *Vakıflar Dergisi*, Sayı. 1, Ankara, 1938, s. 103-117.

⁷ Osman Nuri Ergin, *Türkiye'de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı*, İstanbul, 1936, s. 40-42.

hizmetleri arasında, su işleri, temizlik ve aydınlatma işleri, park ve bahçeler, mezarlık ve altyapı hizmetleri sayılabilir.

Kente suyun getirilip, kent halkına dağıtılması, vakıflar tarafından yapılan en önemli hizmetlerden biri, hatta en önde geleni idi. Çünkü, o dönemde de en pahalı ve zor yatırım olduğu için, kentin ihtiyacı olan suyu taşıyacak olan kemerler, su yolları ve suyu toplayacak, tutacak olan bentler, sarnıçlar çoğunlukla padişahlar ve vezirlerce yapılırdı. Daha sonra bu suyun her mahalleye dağıtılması ise, o mahallenin önde gelenleri ve zenginleri tarafından yapılırken çeşme, sebil, kuyu, yalak gibi çeşitli tesisler vasıtasıyla herkese ulaştırılırdı. En önemli insani görev olarak kabul edilen su getirme işi, tekelden olmayıp, mahalle çeşmesine kadar farklı aşamalardaki birden fazla vakıf sayesinde ulaşırdı.

Yine, kentin genel temizliğini yapmakla yükümlü vakıflar bulunmaktaydı ki, bu vakıflar umumi tuvaletler inşa ettirip, bünyesinde istihdam ettiği “süpürgeçiler” vasıtasıyla belli aralıklarla genel temizlik yaptırırlardı. Bunun yanında, sokakların aydınlatma işi ile görevli vakıflar da bulunmaktaydı. I. Mahmut’a (1730 - 1754) ait bir vakfiyede, kandilci denilen görevliler tayin edildiğini ve vakıf parası ile yağ alınarak, belli başlı merkezlerdeki sokakların aydınlatıldığı bilinmektedir. Bu kandilciler, sokak lambalarının yakılması ve söndürülmesi ile temizliklerinden sorumlu görevlilerdi.⁸

Başta İstanbul olmak üzere Osmanlı kentlerinde vakıflar vasıtasıyla gerçekleştirilen önemli bir hizmet de bahçelerdi. Önceleri sultanlar ve vezirler tarafından kurulan bahçe ve mesire yerleri, daha sonraları halkın da istifadesine sunulacak şekilde yeniden düzenlenmiştir. Evliya Çelebi, 17. yüzyılın ilk yarısında, sadece İstanbul’da kırka yakın bahçe ve mesire yeri bulunduğunu ve çoğu sultan vakıflarına ait olan bu bahçelerin her birinde en az yüzer kişi çalıştığını ifade etmektedir.⁹ Özellikle İstanbul’da çok önem verilen bu bahçelerin bakımı için büyük gelirleri olan vakıflar kurulmuştur.¹⁰

Kent içindeki ve dışındaki mezarlıkların tümü vakıflara aitti. Bu mezarlıklarda sadece az bir miktar mezarıcı parası verilir, onun dışında zengin fakir herkesin cenazesi

⁸ Yediyıldız, a.g.m., s. 6-7.

⁹ Evliya Çelebi, *Seyahatname*, C. 1, İstanbul, 1993, s. 369-370.

¹⁰ Muzaffer Erdoğan, “Osmanlı Devrinde İstanbul Bahçeleri”, *Vakıflar Derg.*, S. 4, Ank., 1958, s. 149-182.

parasız olarak defnedilirdi. Ayrıca mezarlıklar, bu vakıflar tarafından dikilen ağaçlarla yeşillendirilirdi.¹¹

Vakıflar tarafından gerçekleştirilen bir diğer kent hizmeti, yol ve altyapı hizmetleriydi. Osmanlı kentlerinde yollar toprak olup, özellikle kış aylarında sorunlara neden olmakla birlikte, anayollara, sultan vakıflarınca, büyük camilere giden yollara da o camiye yapanların kurduğu vakıflar tarafından taş döşenirdi. Bu yolların bakımı da bu vakıflara aitti. Altyapının en önemli unsuru olan kanalizasyon, bütün şehri kapsayacak şekilde olmayıp, imaretler ile kışlalarda olurdu. Ancak, o dönemde, nüfusun önemli bir kısmı bu tür tesisler etrafında yerleştiği için, onların atıkları da bu büyük tesislerin kanalizasyonuna verilir ve sorun önemli ölçüde çözülmüş olurdu.¹²

Klasik dönem Osmanlı kentinde, belediye hizmetlerini gerçekleştiren belli başlı kurumları ele aldıktan sonra, bu hizmetleri yerine getiren görevlilere de değinmek yerinde olacaktır. Bu dönemde, kadı, muhtesib ve bunların maiyetindeki diğer çalışanlar, kent yönetimi ve belediyecilik hizmetlerini yerine getirmekle sorumlu görevlilerdi.

İstanbul 17. yüzyılda Suriçi İstanbul'u, Galata, Eyüp (Haslar) ile Üsküdar olmak üzere dört kadı tarafından yönetilmekteydi. Yine aynı yüzyılda İstanbul kadısı Çatalca'ya kadar 700 köyün dahil olduğu bir alanda görev yapan 26 nâib tayin etmişti. Galata kadısının da civardaki 300 köyü bölüşen 44 naibi vardı. Üsküdar kadılığı 5 naipliğe sahipti.¹³ Bunların içinde Dersaadet kadısı diğerlerine göre ayrı bir konuma sahipti ve doğrudan doğruya sadaret makamıyla irtibatlıydı.

Kadı, Osmanlı kent yönetiminin bel kemiğini teşkil etmekteydi. Yürürlükteki kanun ve kurallara göre hüküm vermekle görevli olan kadılar, kent içinde idari, mali, askeri ve beledi hizmetlerden sorumluydu.

17. yüzyıldan itibaren kadılar, daha çok belediyeye ait konuların takibi ve çözümlenmesi göreviyle ilgilenmişlerdir. Hükümet yöneticilerinin bizzat başkentin yönetimine müdahaleleri nedeniyle, İstanbul'un yerel yönetiminde birinci derece sorumlu durumunda olan İstanbul ve Bilad-ı Selase (Eyüp, Galata, Üsküdar) kadıları, doğrudan

¹¹ Osman Nuri Ergin, *Beledi Bilgiler*, İstanbul, 1934, s. 98.

¹² Ergin, *Beledi Bilgiler*, s. 98.

¹³ Ergin, 1921, s. 300

karar veren bir merci olmayıp, hükümetin talimatları doğrultusunda görev alan yerel işlerden sorumlu hirimlerdi.¹⁴ Bu işleri maiyetindeki geniş bir kadro ile gerçekleştiren kadıların, yerel konularda en büyük uğraşını esnaf ile ilgili konular oluşturmaktaydı. Her meslek gurubunun bir lonca çatısı altına toplandığı ve esnaf kethüdaları yada yiğitbaşların vasıtasıyla temsil edildiği bir düzeyde, kadılar esnafın hükümet nezdindeki en önemli temsilcileriydi. Esnaf, kethüdaları başkanlığında yaptıkları toplantılarda, kendi aralarındaki meseleyi bölgenin kadısına götürürlerdi. Aynı şekilde hükümet, esnaflar arasında usule aykırı bir durum yada yanlış bir uygulama görürse, bunun araştırılması ve giderilmesi için kadılara hüküm gönderirdi. Bu iki yönlü trafik bize göstermektedir ki, bir şehirde en önemli kesimlerden birini oluşturan esnaf ile hükümet arasında köprü görevini kadılar sağlamaktaydı.

Kadıların esnafla ilgili en önemli görevlerinin başında narh meselesi gelmekteydi. Osmanlı Padişahları, fakir fukarayı hayat pahalılığının baskısı altında ezilmekten korumak amacıyla, narh uygulamasını uzun süre yürürlükte tutmuşlardır. Esnafın malını kaç satacağını, malın hammaddesini nasıl temin edeceğini, imalat sürecinde nelere uyulacağını ve o malın nasıl imal edileceğini, nasıl pazarlayacağını en ince ayrıntısına girerek belirlemeye ve esnafı buna uymaya zorlayan devlet, olağanüstü hallerde uygulanacak önlemleri olağan hale getirmiş ve bir çeşit ekonomik sıkıyönetim uygulayarak, ekonomi ve onun bütün süreçlerini devlet güdümünde tutmaya çalışmıştı. İlk bakışta yanlış ve ters gibi gelen bu sıkı uygulamalar, o devirlerin iç ve dış şartları göz önüne alındığında normal ve gerekli kabul edilebilir.¹⁵

Narh uygulaması zorunluluğunu ortaya çıkaran fiyat artışları ise doğal ve siyasi nedenler olmak üzere iki kısımda ele alınabilir. Doğal sebepler, her çeşit doğal afet ile kuraklık gibi faktörlerdir. Siyasi sebepler ise, savaşlar, devlet gelirini arttırmak için konan

¹⁴ Robert Mantran, 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, Çev. M.A. Kılıçbay, E. Özcan, C.1, Ankara, 1990, s. 125-126.

¹⁵ Ömer Lütfi Barkan, "15. Asrın Sonunda Bazı Büyük Şehirlerde Eşya ve Yiyecek Fiyatlarının Teftişi Hususlarını Tanzim Eden Kanunlar", Tarih Vesikaları Dergisi, sayı: 5, Ankara 1942, s. 327 vd.

vergiler, isyanlar yada abluka nedeniyle ticaret yollarının kapanması ile paranın değerinin düşürülmesiydi.¹⁶

Bu noktada, kadıların en önemli görevlerinden birisi, narha uyulup uyulmadığını kontrol etmektir. Eyaletlerde bizzat kadılar, İstanbul'da ise kadının da aralarında bulunduğu kalabalık bir görevli gurubu ile sadrazam "kola" çıkar ve esnafı denetlerdi. Bu denetlemeler esnasında fiyatların narha uygun olup olmadığına bakılır, terazi ve kantarlar denetlenir, temizliğe ne derece uyulduğu incelenir ve özellikle de ekmeğin gramajı titizlikle ölçülürdü. Bu hususlara uyulmadığı tespit edildiğinde, kadı yetkisini kullanarak esnafı cezalandırırdı. Ancak, sadrazamlar bu "kola çıkma" işini düzenli bir şekilde yapmayıp, genellikle bu işi kadı ve ihtisab ağasına devrederlerdi. Bu tür esnaf denetlemesinde, ve narh kontrolü ile buna bağlı olarak gelişebilecek stokçuluk ve karaborsa olaylarının takip edilip önlenmesinde kadı birinci derecede yetkiliydi.

Kadının narh takibi ve stokçuluk ile mücadeleden sonra en önemli görevlerinden birisi de, kalite kontrolü ve hile yapan esnafla mücadele etmektir. Başta ekmeğin olmak üzere, her türlü gıda maddesi ve eşyanın nasıl imal edileceği ihtisab nizamnameleriyle belirlenirdi. Kadı, esnafın bu nizamnameler gereğince üretim ve satış yapıp yapmadığını kontrol ederdi.¹⁷ Meslek kurallarına uymayan ve hile yapan esnafla uğraşmak ve bu tutumlarından vazgeçmezlerse meslekten men etmek hakkına sahip olan kadıların, bu konudaki en büyük yardımcıları esnaf kethüdaları idi.

Kadıların esnafa yönelik görevlerinden birisi de, işçi - işveren ilişkilerini düzenlemek ve bu konudaki ihtilafları karara bağlamaktır.¹⁸

Bunların yanı sıra kadılar, bölgelerindeki esnafın haksız rekabetten korunması için, başka bölgelerden esnafın gelip, kendi bölgelerinde satış yapmalarını

¹⁶ Mübahat Kütükoğlu, "1009 (1600) Tarihli Narh Defterine göre İstanbul'da Çeşitli Eşya ve Hizmet Fiyatları", İ.Ü.E.F. Tarih Enstitüsü Dergisi, İstanbul, 1978, s. 2-5; daha fazla bilgi için: Mübahat Kütükoğlu, Osmanlı Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri, Ederun Yay., İstanbul, 1983.

¹⁷ 1199 (1784) tarihli İstanbul kadısına gönderilen bir hükümde, El-Hac Ahmet ve Uncu Sait adlı şahısların fırınlarında çıkardıkları ekmeğin, nizamnameye aykırı bir biçimde kalitesiz ve siyah undan imal edildiği bildirilmiş ve bunun kesinlikle önlenmesi istenmiştir. Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-u Belediye, C. 2, İBB Yay., İstanbul, 1995, s. 755.

¹⁸ Ergin, Mecelle, C.2, s. 759

engellemişlerdir. Tüccarın dışarıdan getirdiği malını “kapan” denilen toplama bölgelerine getirip, kontrolden geçirtip, vergisi ödendikten sonra satmalarına izin verilir, aksi davranan tüccarın mal satmasına izin verilmezdi.

Görev ve sorumluluk alanlarını büyük ölçüde dolduran esnafla ilgili konuların dışında, kadılar, kentin genel düzeni ve temizliği ile ilgili bütün işleri takip etmek durumunda oldukları da görülmektedir. Özellikle kentin temizliğinde, ilk elden sorumlu ve bu işin takipçisi olmuşlardır.¹⁹

Yukarıda ifade edildiği gibi, esnafla ilgili konular ve temizlik ve genel düzenlemeler ile ilgili işler, doğrudan kadının yetkisinde idi. Belediye işleriyle ilgili diğer görevlileri, yani kadının bu konudaki yardımcılarını ele alırken, imar - iskan ve zabıtaya ait işlerin nasıl yerine getirildiği de incelenecektir. Bu görevler diğerlerinde olduğu gibi doğrudan, tek başına kadının yetki ve sorumluluk alanında gibi görünse de, bu işler için görevlendirilmiş, ya kadının maiyetinde yada ona yardımcı olan personel tarafından yerine getirilirdi.

İlk bakışta sınırlı alanlarda sorumlu olduğu izlenimini veren kadılar, o dönemin toplumsal yapısı göz önüne alındığında, halka en yakın ve en açık bürokratik makam olmaları dolayısıyla, hemen hemen her konunun muhatabı haline gelmişlerdi. İşlerin daha seri ve hızlı yürütülmesi için yetkinin belli ellerde olması düşünülmüş ve bu görüş dolayısıyla devlette de bir işbölümüne ve yetki devrine gidilmemişti. Bu nedenle kadılar, kentle ilgili her meseleden birinci derecede sorumlu hale gelmişlerdi. Bu konuda bir fikir vermesi açısından özellikle İstanbul kadılarının bu genel işler dışında ne tür ayrıntılarla da ilgilendiklerini gösteren aşağıdaki listeyi vermek yerinde olacaktır. A. Refik Altınay'ın derlediği listeye göre İstanbul kadıları, su sakalarının düzene sokulması, camilerde akıtılan suyun ölçülmesi, su yolları üzerinde kaçak bahçe yapılmaması, esir pazarlarındaki uygunsuz işlerin önlenmesi, meyhane açtırılmaması, kayık navlunlarının tarifeye bağlanması, İstanbul'a gelen her türlü sebze ve meyvenin semtlere göre eşit olarak dağıtılması, kurbanlık dışında canlı hayvan sattırılmaması, ruhsatı olanlar dışında ağ ile balık tutanların cezalandırılması, şehirdeki fazla kireççi dükkanlarının kapatılması, hasırların standart şekilde üretilmesinin kontrolü, mahalle arasında aşçıların yemek

¹⁹ Ergin, Mecelle, C.2, s. 907-909

satmalarının önlenmesi, Arapların dilencilikten men edilmeleri, tıp tahsili görmemiş olanların hekimlik yapmalarının önlenmesi, seyyar esnafa (işportacı) kesinlikle müsaade edilmemesi, iskele nizamlarının uyulup uyulmadığının kontrol edilmesi, kente kaçak girenlerin geri gönderilmesi, bekar odalarında kalanlardan kefilsiz olanların oralardan çıkarılması, kış için odun ve kömür temini ile kıtlığı önleyici tedbirlerin alınması gibi akla gelecek ve gelmeyecek pek çok şeyden sorumlu idiler.²⁰

Sabit bir organizasyon ve yetkileri belirleyen kesin bir durum olmadığı için pek çok şeyle uğraşmak zorunda kalan kadılar, bazı önemli görevlerin yerine getirilmesi için adeta kendiliklerinden yetki devrinde bulunmuşlar ve bir kısım yetki ve sorumluluklarını bazı yetkililer devretmişlerdi.²¹

İhtisab Ağası (Muhtesib):

Muhtesib, kadının birinci derecede yardımcısıydı. Hem idari hem de zabıtaya ait yerel bürokrasinin bir nevi genel organizatörü gibi görev yapmaktaydı. Muhtesib, zaman zaman kadı ile aynı seviyede de tutulmuştu.²² Osmanlı devletinin kuruluşundan itibaren var olduğu tahmin edilen muhtesib, günlük hayatın içinde bir kurum olarak belirmiştir. Kadının yardımcısı pozisyonunda ve esnafın genel denetleyicisi şeklinde görülen muhtesib, veya ihtisab ağası “bütün işyerlerinin kontrol edilmesinden sorumlu ve gerektiğinde cezalandırmaya yetkili” bir kişi olarak tanımlanmıştır.²³

Sadrazamla birlikte, esnafı denetlemek için kola çıkan ihtisab ağası, sadrazamın yanında yürür ve değneğini taşırdı. İhtisab ağası her ne kadar kadıyı bağlı idiyse de, bazı durumlarda doğrudan sadrazamdan emir alırdı ki, bu da muhtesibin Osmanlıda önemini koruyan bir kurum olduğunu gösterir.²⁴

Osmanlı’larda ihtisab ağasının kent hayatı ve belediye ile ilgili görevlerinin başında, yukarıda da ifade edildiği gibi, kola çıkmak gelirdi. Sadrazamın başkanlığında

²⁰ Ahmet Refik Altınay, *Onaltıncı Asırda İstanbul Hayatı (1553 - 1591)*, İstanbul, 1935.

²¹ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bakz: Şinasi Altundağ, “Osmanlılarda Kadının Selahiyet ve Vazifeleri Hakkında”, *Türk Tarih Kongresi III: Seksiyon*, Ankara, TTK Yay., 1967, s. 351.

²² Ergin, *Mecelle*, C.2, s. 856.

²³ Evliya Çelebi, a.g.e., C.1, s. 85

²⁴ Mantran, a.g.e., s. 307; Ahmet Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri*, C. II, Fey yay., İst., 1990, s. 296.

çıkılan bu genel teftişlerin yanı sıra, muhtesib, emrindeki personel vasıtasıyla esnafı sık sık denetlemeye tabi tutardı. Bu denetlemelerde dikkat edilen şeyler, narha uyulup uyulmadığı, esnafın nizamnamelerle belirlenen genel kurallara ne derece bağlı kaldığı ile terazi ve ölçülerin kontrolü idi. Bu çerçevede, muhtesibin sorumlu olduğu çok önemli bir başka konu da, bulundukları yerin iaşesinin zamanında ve eksiksiz olarak sağlanmasıydı. Özellikle de İstanbul'da ihtisab ağalarının en çok dikkat ettikleri konu olan iaşe temini, halk ve asker arasında huzursuzluk çıkmaması için bilhassa hükümet tarafından çok sıkı takip edilirdi. Muhtesib kola çıktığında, kendisine subaşı²⁵ ve asesbaşı²⁶ yardım ederdi. Öncelikli olarak et ve ekmek işiyle uğraşan esnafı denetleyen muhtesib, şehirdeki malın, özellikle de gıda maddelerinin, şehrin her tarafında dengeli bir şekilde dağıtılmasını takip eder, karaborsa ve stokçuluk yapanları engellemeye çalışırdı. Bu temel görevlerin yanı sıra, işyeri açma ruhsatı, vergi toplama, mürur tezkiresi verilmesi²⁷, hayati önemi olan maddelerin ihracatını önlemek ve tekel ve ruhsat tezkiresi vermek gibi görevler de ihtisab ağasının yetki ve sorumluluğundaydı.²⁸

²⁵ Subaşılar yeniçeri ocağına bağlı askerlerdi. Bunlar da kendi aralarında “mezbele subaşı” ve “şehir subaşı” olarak ikiye ayrılırlardı. Çöplük yada mezbele subaşı denenen kişi, temizlik işlerinin kontrolünden sorumlu idi. Bunlar, mahalle imamlarının sokaklarının temizliğine dikkat edip etmediğini kontrol ederlerdi. İstanbul çöplük subaşıları 1243 (1827) tarihinde ilga edilerek görevleri İhtisab Nezaretine devredilmiştir. Şehir subaşı ise, bozulmuş kaldırımların tamiri, yıkmaya yüz tutmuş binaları mimarbaşına haber vermek, geceleri devriye gezip uygunsuz kişileri toplamak gibi görevlerle yükümlü idi. Ergin, Mecelle, C. II, s. 859-860; Sıddık Tümerkan, *Türkiye’de Belediyeler (Tarihi Gelişimi, Bugünkü Durumu)*, İstanbul, İçişleri Bakanlığı Yay., 1946, s. 10

²⁶ Asesbaşı, yeniçeri ortasının 28. Bölük çorbacısı idi. Ocaktaki resmi ve askeri görevinden başka, şehrin asayişiyile de ilgilenirdi. Çarşı aralarında, mahalle içlerinde dolaşır, suç işleyenlerden yakaladıklarını cezalandırılmak üzere gerekli yerlere gönderirdi. Şehrin neresinde ne kadar ases (yasakçı) görevlendirileceği kanunnamelerde belirtilmişti. Görevleri karşılığında dükkan sahiplerinden belirli bir ücret alırlardı. Asesbaşılık genellikle 16. Asırdan itibaren mukataaya verilmeye başlanmıştır. Bunlar, hırsızlık olaylarında ihmalleri görülürse tazminatla yükümlü idiler. Bunun yanında, yeniçeri ocağında görevli Böcekbaşı, şehir içinde zabıta ile ilgili görevler ifa etmekteydi. Ergin, Mecelle, C. II, s. 859

²⁷ İstanbul’a fazla insan gelmesini önlemek için, gelenlerden sorulan bir çeşit izin belgesidir. Bu belge şahıs tarafından geldiği yerin kadısından alınır ve ne için geldiği, nerede kalacağı gibi bilgileri de beyan etmek zorunda tutulurdu.

²⁸ Bu konuda daha fazla bilgi için bakz: Necdet Sakaoğlu, “İhtisab”, *İstanbul Ans.*, C. 4, İstanbul 1994, s. 144; Kazıcı, a.g.e., s. 73 – 223.

II. Mahmut döneminden itibaren, kadı'nın bütün yerel yetkilerini de üstlenecek olan muhtesib, Batılı tarzda bir belediye olan “Şehremaneti” kuruluncaya kadar varlığını sürdürmüştü.²⁹

2. Tanzimat sonrası Yerel Yönetimler

Osmanlı Devleti'nin, dünyadaki ekonomik ve siyasi gelişmelerin dışında kalarak, yeni oluşumları yeterince değerlendirememesi sonucunda ortaya çıkan gerileme, özellikle, 1683 Viyana bozgunundan sonra beraberinde büyük toprak kayıplarını da getirmiş, 1699 Karlofça, 1718 Pasarofça ve 1774 Küçük Kaynarca anlaşmaları ile bu süreç hızlanmıştı. Başta Yeniçeriler olmak üzere, her kurumda görülen bu yozlaşmaya karşı, özellikle III. Selim döneminde önlem alınmaya çalışıldıysa da, bu çabaların başarılı olduğu söylenemez. En sonunda, kangren olan organın kesilerek vücuttan atılmasının kaçınılmaz olduğunu, kendi bürokrasisi için de tespit eden Osmanlı Devleti, 1826 yılında tarihimize “Vak'a-yı Hayriye” diye geçen girişimle Yeniçeri Ocağı'nı kaldırmayı başardı.

Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasının ardından devlet bürokrasisinde de önemli ölçüde yenilenmeye gidildi. Bu yenilenmeden ihtisab ağalığının da önemli ölçüde etkilendiğini belirtmek gerekir. İhtisab ağasının bizzat kendisi olmasa bile, maiyetinde çalışan personelin büyük çoğunluğunun yeniçerilerden oluşması nedeniyle, klasik anlamda ihtisab ağalığı kurumu lağv edilerek, Ağustos 1826 tarihinde çıkarılan “İhtisab Nizamnamesi” ile İhtisab Nezareti kuruldu. Bu nezaretin kuruluşunun en önemli yanlarından biri de, ihtisab nazırının, artık ihtisab ağası gibi kadı'nın emrinde olmayıp,

²⁹ İlk İslam devletlerinde “hisbe” teşkilatı olarak karşımıza çıkan bu kurumun, Hz. Ömer zamanından beri var olduğu bilinmektedir. Kelime olarak “bir şeyi Allah rızası için yapmak” anlamına gelen hisbe, devlet idarecilik terminolojisinde genellikle zabıta ile eşdeğerde kabul edilmiştir. Taşköprülüzade “devletçe ilan edileni yerine getirme, buna muhalif olanları engelleme” şeklinde tanımlanan hisbe, “adalet ve fazileti kanun esaslarına ve her devirde alışlagelen örf ve adetlere uygun olarak gerçekleştirmek amacıyla fertlerin ahlak, din ve iktisat yani genel olarak sosyal sahada refahını temin için devletin özel görevliler yolu ile yerine getirdiği idari bir kontrol” olarak açıklanmıştı. Akt. Y. Ziya Kavakçı, *Hisbe Teşkilatı*, Ankara, 1975, s. 13-14; bakz: Ziya Kazıcı, *Osmanlılarda İhtisab Müessesesi*, İstanbul, Kültür bas. Yay. Birl., 1987, s.

belediye işleri ile genel asayişten sorumlu bir kurum olmasıdır. Bu nizamname ile, kadı'nın belediye ile ilgili gerçekte protokol düzeyine inmiş olan fonksiyonları son bulmuş ve kadılar artık sadece adaletle ilgili meselelerden sorumlu tutulmuşlardır.

İhtisab Nizamnamesi ile ihtisab nazırının emrinde kolluk güçleri olarak, lağv edilen yeniçeri ocağı askerleri yerine, yeni kurulan Asakir-i Mansure-i Muhammediye mensubu askerler “ihtisab neferleri” adı ile bulunacaktı. İstanbul belediyesinin çekirdeğini oluşturacak olan bu nezaret, İlamat ve Tekarir Odası, Varidat Odası Tezkirehane olarak üç ana birimden oluşmaktaydı. Bu odaların başında birer başkatip bulunmakta olup, bunların yardımcılara da refik-i sani denilmekte idi. Nazırın yardımcılığını ise Kethuda Efendi yapıyordu. 1846 yılında güvenlikle ilgili görevlerini Zaptiye Müşavirliği'ne devreden İhtisab Nezareti, 1854 tarihinde “Şehremaneti” kuruluncaya kadar belediye hizmetleriyle ilgili görevlerini yerine getirmeye devam etti.³⁰

İhtisab Nazırı'nın başkentteki belli başlı görevleri arasında, Anadolu'dan gelenlerin tespiti ve mürur tezkirelerinin kontrol edilmesi, taşradan İstanbul'a gelen bekarlara uygun yer tahsis ve bunların kontrol edilmesi, esnafın ilgili nizamnamelere uymasının denetlenmesi ve narhın tespiti, lonca disiplinine nezaret edilmesi, uygunsuz esnafın ve ahaliden nizamnamelere uymayanların cezalandırılması, ihtisab rüsumunun tahsil edilmesi gibi görevler bulunmaktaydı.³¹

O güne kadar protokolde önemli bir yer işgal etmeyen muhtesibin, nezaret şeklini alıp bir çeşit belediye başkanı düzeyine çıkması üzerine, bu durumun düzeltilmesi istenmiş ve aynı yıl içerisinde çıkarılan “... Tevcihat-ı hümayunları defterinde küçük mirahurluk ile başbaki kulluğu beynine kayd olunması...” hükmü ile İhtisab Nazırlığı, protokoldeki yerini de almıştır.³² İlk önce İstanbul'da kurulan ihtisab nazırlığı, daha sonra İzmir, Edirne gibi büyük kentlerde ve daha sonra belli başlı bütün şehirlerde kurulmuştur. Ancak, esnafın bu tür uygulamalara alışık olmaması ve bu tür beledi bir düzeni daha önce görmemiş olması, bu yeni uygulamanın yaygınlaştırılıp, yerleştirilmesinde bazı zorluklarla karşılaşılmasına neden oldu. Buna rağmen, “yeni teklif başlangıçta insanlara pek hoş

³⁰ Sakaoğlu, a.g.m., s. 144

³¹ İlber Ortaylı, *Türkiye İdare Tarihi*, TODAİE yay., Ankara, 1979, s. 204

³² Ergin, Mecelle, C. I, s. 326-327.

görünmese de, yeniçeriler zamanında katlanmak zorunda kaldıkları suiistimaller göz önüne alındığında bu yeni teklif çok hafif kalmakta idi”.³³

1846 yılında güvenlikle ilgili görevlerini Zaptiye Müşavirliği’ne devreden nezaret, 1850 (1267) tarihinde ihtisaba ait işlerin de zaptiye ile ilgili olduğu beyan edilerek lağv edildi. Zaptiye müşavirliği bünyesinde ihtisab işleriyle ilgilenmek üzere “Es’ar Meclisi” adıyla bir meclis oluşturuldu. Fakat bu meclisin ömrü de fazla sürmedi. 1268 (1852) tarihinde çıkarılan bir padişah iradesi ile İhtisab Nezareti yeniden kuruldu ve 1854 tarihinde “Şehremaneti” kuruluncaya kadar belediye hizmetleriyle ilgili görevlerini yerine getirmeye devam etti.³⁴

Osmanlı Devleti’nin klasik yönetim modelinden, Batılı tarzda bir belediyeciliğe geçişinin ara dönemini temsil etmekte olan İhtisab Nezareti, gerçekte, yeni kurulan orduya sağlam gelir kaynakları oluşturmanın dışında fazlaca bir işe de yaramamıştı.

2.1. Şehremaneti

19. yüzyıldaki ekonomik, sosyo-kültürel ve siyasi gelişmelerin bir sonucu olarak belediye hizmetlerini yürüten kurumlar, fonksiyonel yapılarını yitirmeye başlamışlardı. Kentin yerel örgütlenmesinin başı olan kadı, sadece yargı işlerine bakan bir görevli durumuna gelmişti. Kadı’nın boşalttığı alanı doldurmak üzere kurulan İhtisab Nezareti’nin örgütlenmesi mevcut ihtiyaçları karşılayacak yapıda olmadığından kendisinden beklenen sonucu vermemişti. Mahallelerde devletin temsilcisi olan imam, değişmeye başlayan yapıya cevap vermekte yetersiz kalınca, buna bir çözüm olarak mahalle idaresine iki muhtar atanmıştı. Osmanlı kentinde, belediye hizmetlerinin halka sunulmasında birinci derecede fonksiyon yüklenmiş olan vakıf kurumunun misyon ve işlevinde çözümler meydana gelmişti. Sonuçta Osmanlı kent idare kurumları, belediye hizmetlerini yerine getirmekte yetersiz kalmışlardı.

³³ Ergin, Mecelle, C. 1, s. 350.

³⁴ Sakaoglu, a.g.m., s. 144; Ahmed Lütfi Efendi, *Tarihi Lütfi*, Haz. M. Münir Aktepe, TTK Yay., C. IX, Ankara, 1990, s. 50-51 ve 68.

Bu anlamda, yerleşik bir kanı olarak, Osmanlı Devleti'nin batıdan yana kesin tercihini belirlediği tarih olarak 1839, yani Tanzimat'ın ilanı kabul edilmektedir. Ancak, 1839 tarihi, çok daha önceden olup bitmiş bir takım olayların sonucunda, mevcut durumun resmen tasdikinden başka bir şey değildi. Osmanlı Devleti'nin rotasını kesin olarak çevirdiği tarih, 1826 yılıdır. Bu yıl içerisinde meydana gelen ve tarihimizde "Vak'a-yı Hayriye" olarak anılan, yeniçeri ocağının kanlı bir şekilde ortadan kaldırılışı, Osmanlı toplumu için önemli kilometre taşlarından birini oluşturmaktaydı. Pratik çözümler oluşturmak amacıyla iç içe geçmiş olan, Osmanlı toplumsal kurumlarının temel ve orta direğini oluşturan yeniçeri ocağının lağvedilmesi, ona bağlı olan bütün klasik kurumlarda sarsıntıya yol açtı. Yeniçeri ocağının lağv edilmesi, başta kolluk hizmetleri olmak üzere, bir çok belediye hizmetlerinin de yerine getirilmesinde sıkıntılara yol açtığını farkına varan hükümetin, İhtisab Nezareti adı altında oluşturmaya çalıştığı yeni belediyecilik örgütleri de, örgütün uyumsuzluğu ve hatta klasik yapı ile çatışması nedeniyle, beklenen sonucu vermedi. Hükümetin gerçekleştirmekte olduğu bir dizi reform içerisinde, yerinde bir karar olarak, 1836 tarihinde "Evkaf Nezareti'ni" kurması ve vakıflar aracılığıyla yerine getirilen hizmetlerin bu nezarete bırakılması ile nispi bir düzelme sağlanmış oldu.³⁵

Buna rağmen, İhtisab Nezareti'nin esnaf ile ilgili konularda istenilen sonucu vermemesi, denetim ve zabıtaya yönelik fonksiyonları yerine getirememesi sonucunda, belediye hizmetleri adeta tek ayağı ile yürümeye çalışan bir özürlü haline gelmişti. Özellikle de büyük kentlerde çeşitli sorunlar ile karşı karşıya kalan Tanzimat bürokrasisi, bu duruma bir çözüm aramaktaydı. Aranılan çözüm ise, 1853 Kırım Savaşı esnasında kendiliğinden ortaya çıktı.

Kırım Savaşı dolayısıyla İstanbul'a çok sayıda İngiliz, Fransız ve İtalyan askerinin gelişi, belediye hizmetlerindeki yetersizliğini, bir kez göstermiş oldu. Böylesine büyük bir kalabalığı barındıracak ne altyapı, ne de üstyapı düzenini kurmamış olan başkent, bu dönemde çok büyük sıkıntılarla karşı karşıya kaldı. Bu durum karşısında hükümet, ne yapacağını düşünürken, biraz da İstanbul'daki yabancıların etkisiyle, zaten 1839 yılından itibaren başlatılmış bir sürece son nokta konuldu. Bu nokta, her alanda olduğu gibi, belediyecilikte de Osmanlı'nın tercihini artık batılı kurumlardan yana koymasıydı.

³⁵ Osman Nuri Ergin, *Türkiye'de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı*, İstanbul, 1936, s. 122

Kırım Savaşının getirdiği bu karışıklığı gidermek ve başkenti düzene sokmak amacı ile Meclis-i Vala'nın 15 Ağustos 1854 (2 Zilhicce 1271) tarihinde yayınladığı nizamname ile Türk belediyeciliğinde “Şehremaneti” dönemi başlamış oldu.³⁶ Fransızların kullandıkları “Prefecture de la ville” karşılığı olarak kurulan idareye “Şehremaneti” adı verilmiş olmasına rağmen, Fransızca ifadenin tam karşılığı, Osmanlı Devleti'nde imar işleri ile ilgili görevleri bulunan “Şehremini”ne karşılık gelmekteydi.³⁷

Şehremanetin kurulmasıyla ilgili, Meclis-i Al-i Tanzimat'ın mazbatasında, başkent dahilinde “şehremaneti” adı ile bir belediye idaresinin kurulmasının nedenleri üzerinde durulmaktaydı. İstanbul'un özel konumu ve nüfusunun öneminden bahsedilerek, kentin “mevki-i mahsus” dolayısıyla, İstanbul halkının temel ihtiyaç maddelerini sağlamak, çarşılar ve mahallelerin temizliğinin sağlanması, narhı düzenlemek, yol ve kaldırımları yapmak, çarşı ve pazarları denetlemek ve daha önce İhtisab Nezareti'nce toplanmakta olan vergileri hazine adına toplamakla yükümlü idi.

Mazbatada, nüfus artışının önüne geçilmesinin ve mal fiyatlarının denetimi için kontrollere daha fazla itina gösterilmesinin gerekliliği vurgulanmaktaydı. Belirtilen bu hususlara daha önce İhtisab Nezareti tarafından bakıldığı ifade edilmekte, ancak nezaretin üzerine düşen görevleri gereği gibi yerine getirememesinden dolayı ortaya çıkan sorunlar anlatılmaktaydı. Mazbataya göre, çeşitli ihtiyaçların kolayca giderilmesi ve eşya fiyatlarının kontrol edilmesi konusunda genel bir beklenti vardı. Kırım Savaşı nedeniyle İstanbul'da artan yabancı trafiği ve bu sebeple Avrupa'nın gözünün başkent üzerinde olduğu bir sırada, halkın her gün karşı karşıya kaldığı böyle bir konuya ilgisiz kalınmayacağı belirtilmekteydi.

İhtisab lafzı, uzun zamandan beri kullanılan bir kavram olmasına rağmen, zaman içinde yüksek vergiler tahsil edilmiş olduğu, bu yüzden de ihtisab rüsumu kaldırılmış olduğu beyan edilmekteydi.

³⁶ **Takvim-i Vakayi**, 2 Zilhicce 1271, Nr. 529; Şehremanetin kuruluşunu Lütü Efendi şu şekilde ifade etmektedir: “İhtisab Nezareti ünvanının lağvı ve Şehr-emaneti ismi ile bir memuriyet-i cedide idaresi ve Şehir Meclisi ismi ile maiyyetine bir meclis teşkil olunarak, buna Zaptiye Müşiri esbak Mehmed Paşazade Amasya mutasarrıfı sabık Salih Paşa şehremini nasb olundu. **Ahmet Lütü Efendi tarihi**, C. IX, s. 119; **BOA. A.DVN. MHM.**, Nr. 105/52.

³⁷ Osman Nuri Ergin, **İstanbul Şehreminleri**, İBB yay., İstanbul, 1996, s. 28

İhtisab Nezareti kaldırılarak Meclis-i Vala'nın tabii azalarından sayılmak üzere “şehremaneti” unvanıyla bir memuriyet kurulmuş olduğu, bu memuriyetin emri altında iki uygun muavin tayin edileceği, Dersaadetin ahalisi ve itibarlı esnafından oluşan “şehir meclisi” adıyla özel bir meclis oluşturulup, yukarıda sayılan ihtiyaçların karşılanması için gerekli çalışmaları yapacağı ilan edilmişti.³⁸

Dolayısıyla, şehremaneti, şehremini, şehir meclisi ve komisyondan oluşmaktaydı. Meclis-i Vala'nın da doğal üyesi olan şehreminini padişah göreve atıyordu. Şehir meclisine başkanlık eden şehremini, aynı zamanda yürütme görevini yüklenmişti. Pazar ve çarşıları denetlemek de görevleri asındaydı.

12 kişilik şehir meclisi de İstanbul'da oturan her sınıf temayüz etmiş esnaftan oluşmaktaydı. Şehremininin iki yardımcısı da bu meclisin doğal üyeleri idi. Şehreminiyle birlikte şehir meclisinin üye sayısı 15 idi. Şehir meclisi üyeleri, Babıali tarafından seçilen adarlar arasında ve padişah iradesi ile atanırlardı. Şehremini ve iki yardımcısının dışındaki meclis üyelerinin her yıl kura ile dördünün yenilenmesi öngörülmüştü. Şehir meclisinin seçtiği adaylar, hazırlanan mazbata ile birlikte Meclis-i Vala'ya sunulur, müzakere sonucu kabul edilirse yürürlüğe girmesi için Padişahın onayına takdim edilirdi. Haftada iki gün toplanan meclis, temel ihtiyaç maddeleri ve narhla ilgili konularda karar merciiydi. Şehir meclisinde karar verilen konular, icrası bakımından “umur-u hayriyye” ve “umur-u külliye” şeklinde tanzim edilmişti. Birinci grup kararları şehremini doğrudan uygulamaya koyabilmekteydi. İkinci grup kararlar ise, Meclis-i Vala'ya sunulur, burada yapılan müzakereler sonucunda uygun bulunanlar padişahın onayı ile geçerlilik kazanırdı.³⁹

Umur-u hayriye ve umur-u külliye şeklindeki ayrım, zaruri ihtiyaçların sağlanması, narh koyma, yol ve kaldırım yapımı gibi mahalli nitelik arz eden hizmetler hakkında şehir meclisince verilecek kararların doğrudan doğruya şehremini tarafından yerine getirileceği, vergi tahsilatı gibi devlet işleri ve hizmetler konusunda verilecek

³⁸ “Meclis-i Al-i Tanzimat Mazbatası”, Bakz: Ergin, Mecelle, C.III, s. 1272.

³⁹ “Meclis-i Al-i Tanzimat Mazbatası”, Bakz: Ergin, Mecelle, C.III, s. 272-1273

kararların ise padişah tarafından onaylandıktan sonra yine şehremini tarafından icra olunacağı sonucuna varılabilir.⁴⁰

Şehir meclisine yargı görevi de verilmişti. Narh kuralının ihlali, esnaf nizamnamelerinde belirtilen suçların işlenmesi veya iki esnaf arasındaki anlaşmazlıklar ile ilgili davalara, şehir meclisi bünyesinde oluşturulan bir komisyon tarafından bakılmaktaydı. Komisyon, şehremini muavinlerinden biri, şehir meclisi içinden seçilen ve dönüşümlü olarak görev yapan iki azadan oluşmaktaydı. Yargılama sonucu verilen cezanın icrası için hazırlanan mazbata ile birlikte suçlu, şehremini tarafından gerektiğinde zaptiyeğe teslim edilmekteydi.⁴¹

Emanet bünyesinde görevli mühendisler, yol ve kaldırım inşaatları ve lağımların ıslahına nezaret eder, bunlarla ilgili harita ve planları hazırlardı. Hükümet tarafından tayin edilen mühendislerin maaşları emanet tarafından ödenirdi. Emanet bünyesinde, şehir kavvasları denilen görevliler de bulunmaktaydı. Bunların bir kısmı yazı ve kayıt, bir kısmı da belediye zabıtası görevini görmekteydi. Belediye zabıtası görevini görenleri “tebdil” adı verilirdi. Kavvaslar şehir meclisince atanırlardı. Bu hizmete alınacaklarda, kefilli olmak ve iyi ahlak sahibi bulunmak şartları aranırdı. Temizlik işleriyle ilgili memur ve görevli olmadığından, herkes ev ve dükkan önlerini temiz tutmak ve biriken çöpleri “çöpçü” denilen görevlilere ücretini verip kaldırtmak zorundaydı. Temizlikle ilgili konuların da kavvasların sorumluluğundaydı. Bu görevlerini yerine getirmedikleri takdirde, gerek kavvaslar, gerekse mahalle sakinleri cezalandırılırlardı.⁴²

Şehremaneti Nizamname Layihası’nda mali yapı ile ilgili herhangi bir hüküm bulunmamaktaydı. Dolayısıyla emanet, kendisine mahsus ve sağlıklı gelir kaynaklarına sahip değildi. 1854 yılında İhtisab Nezareti lağv edilerek, yerine şehremaneti kurulduğunda, nezaret tarafından toplanan vergi ve diğer gelirlerin tamamı emanete devredilmişti. Emanet, tahsil ettiği gelirleri hazineye aktarmaktaydı.

⁴⁰ Tümerkan, a.g.e., s. 15

⁴¹ “Meclis-i Al-i Tanzimat Mazbatası”, Bakz: Ergin, Mecelle, C.III, s. 1273; Zafer Toprak, “Şehremaneti”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansklopedisi*, C. 7, s. 148.

⁴² Tümerkan, a.g.e., s. 18; Ergin, *İstanbul Şehreminleri*, s. 74, Rakım Ziyaoğlu, *İstanbul Kadıları, Şehreminleri, Belediye Reisleri ve Partiler tarihi* (1453 - 1971 İdari Siyasi), İ.Akgün matb., İstanbul, 1971, s. 87.

1856 yılında, emanet tarafından Maliye Nezaretine gönderilen bir yazıda, emanetin gelirlerinin, “harc-ı tezakir, mahiye-i dekakin ile enva’ evrak-ı sahiha esmanından” ibaret olduğu belirtilmektedir. Emanet, çeşitli resmi evrak satışlarından d gelir sağlamaktaydı. Bunlar, iskan, müruriye, silah için ödenen ruhsat ilmuhaberleri, semen kağıdı denilen mukavele senedi, vakıf kağıdı, arzuhallik rikab kağıdı ve arzuhallik battal kağıdı idi.⁴³

Bunun yanında, Istabl-ı Amire’ye süvari ve topçu alaylarına ve elçiliklere ait hayvanlar dışında, araba atlarından 30, binek atlarından 10 ve merkeplerden 3 kuruş aylık hayvan vergisi alınmaktaydı. Ayrıca, şehremaneti sınırları dahilinde, kaldırımların tamir masraflarına karşılık olarak, taşradan ve yabancı ülkelerden gelen at, katır, öküz ve manda nallarının her birinden 30’ar, merkep nalının her birinden 15’er para duhuliye resmi ve kent içindeki tek ve çift atlı binek ve yük arabalarından da vergi alınmakta idi. İnşa ve tamir edilecek kaldırım ve yolların bulunduğu ev ve dükkan sahiplerinin fakirler istisna tutulmak üzere otuz kuruştan beş kuruşa kadar resim alınarak şehremanetine gelir sağlanmıştı.

1872 Belediye Kanunu’nun neşrine kadar belediye gelirleri de hükümet gelirlerinden kabul edilerek, merkezi bütçenin bir kalemi olarak kabul edilmiştir. bu nedenler emanetin bütçe açığı, her yıl hükümet tarafından kapatılmaktaydı. Şehremanetinin yaptığı hizmetlerin masrafları da genellikle hazineden aktarılan paralarla karşılanmaktaydı.⁴⁴

Mahalli idarenin hizmetleri kendi gelir kaynakları ile yapabilmesi, özerkliğin önemli bir göstergesidir. Şehremanetini bu çerçevede değerlendirdiğimizde, bir mahalli idarenin sahip olması gereken mali özerklikten yoksun olduğu görülmektedir. Gelir ve giderlerinin merkezi bütçesinin bir kalemi olarak kabul edilmesi, ihtisab vergilerinin toplanarak hazineye verilmesi, gerçekleştirilen faaliyetlerin tamamına yakınının hazineden aktarılan kaynaklarla gerçekleştirilmesi, emanetin mali özerkliğini ortadan kaldıran başlıca düzenlemeler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kadı, ihtisab ağası, ve ihtisab nazırından sonra belediye işlerinden sorumlu yeni bir görevli olan “şehremini”, sadece belediye işleriyle ilgilenecek olması nedeniyle,

⁴³ Ergin, mecelle, C. III, s. 1537.

⁴⁴ Ergin, mecelle, C. III, s. 1535; Ahmet Lütü Efendi, C. X, s. 32.

olumlu bir yaklaşım olarak görülmesine rağmen, gerçekte bugün bile pek çok alanda yaşadığımız bir olumsuzluğun işaretidir. Şehremaneti diye bir kurum kurulmuş olmasına rağmen, belediye hizmetlerinin hala büyük çoğunlukla Evkaf Nezareti bünyesinde vakıflar aracılığı ile görülmeye çalışılması nedeniyle, ikili bir yapı ortaya çıkmış, bir süre sonra kimin neden sorumlu olduğu tartışması alevlenmiştir. Bu dönemde, ilk kez ortaya çıkan mecliste, nizamnamenin on ikinci maddesinde görüldüğü dibi hemen her türlü işin, çeşitli bakanlıklara bırakılması sebebiyle, bir danışma ve tavsiye kurulu olmaktan öteye gidememişti.⁴⁵

2.2. Altıncı Belediye Dairesi

1854 yılında kurulan şehremanetinden beklenenin elde edilememesi ve beledi işlerin daha da çıkmaza girmesi karşısında, yeni çıkış yolları arayan hükümet, özellikle de İstanbul'da sayıları daha da artan yabancıların baskısıyla, yeni bir takım düzenlemeler yapmaya karar verdi. Paris belediyesi örnek alınarak, sorunun tek bir şehremaneti ile çözülemeyeceği, bunun için daireler kurulması gerektiğinden hareketle, İstanbul 14 belediye dairesine bölündü. İşlerin bu şekilde yerinde ve daha hızlı yapılabileceği düşünülmekteydi.

Konu, Meclis-i Tanzimat'ta kaleme alınan mazbatada ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Öncelikle İstanbul'un, Avrupa'nın en güzel kenti olabilme imkanına karşın, belediye hizmetleri açısından layık olmadığı bir durumda bulunduğu anlatılarak bu durum tespiti yapılmaktaydı. Mazbatada, kaldırımların kötü bir durumda olduğundan ve ara sıra önemli miktarda harcama yapılamakta ise de bir türlü ıslah edilemediğinden bahsedilmekteydi. Sokaklara sadece taş döşemenin yeterli olmadığı, bunun yanında lağım ve su yollarını da düzenlemek gerektiği üzerinde durulan mazbatada, bu tür hizmetler bir defa yapıp bırakılır ise, kısa bir süre sonra tekrar eski halini aldığından dolayı devamlılığı sağlayacak ve kaldırım yapmaktan başka işleri de idare edecek bir kuruma olan gereksinim vurgulanmaktaydı. Tüm bunların yapılması için gerekli olan harcamaları hazineye yüklemek doğru olmayıp, bu hizmetlerden yararlanan halkın da para yardımıyla

⁴⁵ On İkinci Madde: İhtisab Nezareti lağvedildiği için zabıta işleri Zabıta Nezareti'ne, idari işler de meclis-i valaya devredilmiştir. Bunun yanı sıra, tahsilatla ilgili meselelerde Maliye Nezareti'nin, esnafla ilgili meselelerde Ticaret Nezareti'nin, kaldırım ve inşaat işlerinde de Nafia Nezareti'nin görüşleri alınmak suretiyle hareket edilecektir.

bulunması gerektiği ifade edilen mazbatada, halkın da katılımını sağlamak için, uygun bir usul çerçevesinde, kentin veya mahallelerin yeniden düzenlenmesi ve diğer konuların, başkanlığı devlete ait olmak üzere, yerleşik halktan oluşan bir idareye bırakılması genel bir kural halini aldığı vurgulanmaktaydı.⁴⁶

İntizam-ı şehir komisyonu bu amaçla kurulmuş ise de, bir yarar sağlamamıştır. bu bağlamda oluşturulan diğer kurumların da, yukarıda ifade edilen genel kurala uygun olmadığından dolayı başarılı olmayacağı anlaşılmıştı. Bu amaca yönelik olarak, Meclis-i Tanzimat tarafından hazırlanan mazbatada, kentin Bilad-ı Selase, Boğaziçi ve Adalar ile beraber on dört daireye taksim edilmesinin gerekli olduğu görüşü ağır basmaktaydı.

Belediye dairelerinin oluşturulmasıyla ilgili Takvim-i Vekayi'de yayınlanan resmi tebliğde, belediye dairelerinin kuruluş gerekçeleri yer almaktaydı. Buna göre; "İstanbul'un doğal güzelliğini süsleyecek işlerin ilavesiyle düzenli bir heyette bulundurulması ve devamlı olarak temizlik ve düzenine dikkat etmesi ve kontrol altında bulundurulması hayırlı ve güzel işlere sebep olacağından dolayı, İstanbul tarafı, Bilad-ı Selase, Boğaziçi'nin iki sahili ve adalar ile beraber on dört belediye dairesine taksim olunmak üzere evvelce tayin edilen hudut ile Beyoğlu ve Galata'da, Altıncı Belediye Dairesi Oluşturulmuştur. Fakat bu dairelerde yapılacak işlerin tümüne birden başlamak hatalı ve gereksiz külfete girmek olacağından, Altıncı Belediye Dairesi olarak kabul edilen galata ve Beyoğlu'nda çok sayıda gelir getiren yapılar ve önemli binalar bulunduğu, bu bölgede yerleşik olanların çoğunun değişik memleketlerde bu tür bir idareyi görmüş ve faydalarını anlamış kişiler olduklarından dolayı, belediye dairelerinin kurulması işine Altıncı Daire'den başlamak ve orada olumlu sonuçlar elde edildikten sonra diğer yerlere de yaygınlaştırılması uygun olacağı görülmesiyle, bu dairede bulunan mahallelerin sokaklarının, kaldırım, su yolu ve lağımlarının düzenlenmesi ve bunlar için gerekli olan masraflar karşılığında tahsis olunacak gelirlerin tahsili gayesiyle bu işlerle uğraşmak üzere daire içinde özel bir idare teşkil edilmesi lazımdır. Bu dairenin işlerine bakmak ve idare etmek için meclis teşkil edilmesi gerekmektedir. Meclis başkanı olarak Kamil Beyefendi bu hizmete memur kılınmıştır. Bu hususlar padişahın iradesiyle kabul edilmiştir."⁴⁷

⁴⁶ 12 Rebiülahir 1274 tarihli "Meclis-i Tanzimat Mazbatası", Ergin, Mecelle, C. III., s. 1308 - 1311.

⁴⁷ Takvim-i Vekayi, Nr. 560; Ergin, Mecelle, C. III, s. 1308

Hükümet daha çok Beyoğlu ve çevresinde yaşayanların baskısı ile 14 Cemaziyelevvel 1274 (1 Ocak 1858) tarihinde “Altıncı Belediye Dairesi Nizamnamesi” ni yayınlamak, öncelikli bir şekilde bu daireyi hayata geçirmek için harekete geçti. Altıncı Daire’nin kuruluşu, organlarını, mali yapısını ve görevlerini düzenleyen 24 Şevval 1274 (7 Haziran 1858) tarihinde çıkarılan “Beyoğlu ve Galata Dairesi’nin Nizam-ı Umumisi” başlıklı yeni bir tüzükle, altıncı dairenin görev ve yetkileri ayrıntılı olarak düzenlendi.

Bu ilk nizamname 19 maddeden meydana gelmekte olup, buna göre, dairenin başta Babıali’nin atadığı ve padişahın onayladığı ve daire sınırları içerisinde 100.000 kuruşluk emlak olan bir başkan getirilmekteydi. Ayrıca onun yanında birde daire-i belediye meclisi kuruluyordu. İkinci nizamname ise 93 maddeden oluşmaktaydı. Bu nizamnameye göre meclis, başkan dışında yedi üyeden meydana gelecek ve bu üyelerin daire sınırlarında en az 100.000 kuruşluk emlak sahibi olmaları ve İstanbul içinde en az on yıl ikamet etmeleri şartı aranacaktı. Meclis üyelerinin altı ayda bir yapılacak kura ile yarısı değişecekti. Nizamnameye göre asil üyelerin yanı sıra müşavir üyeler de bulunuyordu. Padişah iradesi ile bu göreve atanan müşavir üyelerin, belediye sınırlarında kendilerinin yada yakınlarının 500.000 kuruşluk emlak sahibi olmaları gerekiyordu. Bu müşavir üyelerin yanı sıra belediyede çalışan birinci mimar, mühendis ve tabip de müşavir üye olarak toplantılara katılabileceklerdi. Altıncı Dairenin meclis üyelerinin sayısı, daha sonra iki başkan yardımcısının da eklenmesiyle artırılmıştır.⁴⁸

Dairenin ilk başkanlığına, “Mahşer Midillisi” lakabı ile tanınan Mehmet Kamil Bey atandı. Meclisin ilk üyeleri ise, Tüccar Sava, Tiyatrocu Naum, Mısır sarrafının biraderi İlya Efendi, Miltiyadi Efendi, Balmumcuzade Salih Efendi, Sarraf Ohannes, Bilezikçi Artin, Tabib Servicen efendilerdir. Bunların yanısıra müşavir üye olarak da Alyon, Hanson, Septim Frangini e meşhur banker Avram Kamondo atandılar.

Yayınlanan nizamnameye göre Altıncı Dairenin belli başlı görevleri şunlardı⁴⁹;

⁴⁸ “Altıncı Daire-i Belediye Nizamı”, *Düstur*, Tertib 1, Matbaa -ı amire, Dersaadet, 1289, C. II, Md. 2, s. 460; Beyoğlu ve Galata Dairesi’nin Nizam-ı Umumisi”, *Düstur*, Tertib I, C. II, Bnd. 2, s. 464.

⁴⁹ “Altıncı Daire-i Belediye Nizamı”, *Düstur*, Tertib 1, Matbaa -ı amire, Dersaadet, 1289, C. II, Md. 2, s. 460

1. Mahalle, çarşı ve pazarların düzen ve temizliğine dair karar alıp, tüzük yayınlamak ve bunları uygulamak
2. Yapı işleri ile ilgili tüzük hazırlayıp, ihale açmak ve bunları karara bağlamak
3. Daire sınırları içerisinde yol, kaldırım, lağım ve su yollarını yeniden düzenleyip temizlemek
4. Gıda maddeleri ile ilgili narh kontrolü yapmak.⁵⁰
5. Sokakların petrol lambası ile aydınlatılması.⁵¹
6. Daire dahilinden gelip geçenlere rahatsızlık verecek herhangi bir duruma meydan verilmemesi ve bu halin sürekliliğinin sağlanması.

Genel olarak görevleri bu şekilde belirlenen daire, 1868 tarihli yeni düzenlemeye kadar olan dönem içerisinde, yolları tamir ettirmiş, bölgenin harita ve kadastroğunu yaptırmış, gayrimüslim mezarlıklarını bugünkü Mecidiyeköy'e taşımış, Tepebaşı'nda bir bahçe ve gazino açmış, yangına karşı kargir bina yapımına öncelik vermiş, bölgede çok olay olduğundan bir ilk yardı hastanesi kurulmuş, belediye için özel bir daire binası (bugünkü Beyoğlu Belediye Başkanlığı binası) inşa ettirilmiştir. Bu faaliyetlerin yanı sıra bölgedeki en ilginç gelişme ise, ilk kez hükümet kontrolünde bir genelev ile zührevi hastalıklar hastanesinin açılmasıdır. Hükümet, yabancı sefaretlerin de araya girmesiyle, bu tür işlerin belli bir merkezde, en azından kontrolde olacak şekilde yürütülmesini kabul etmiş ve bu durum çok sert eleştirilere maruz kalmıştır.

Altıncı Belediye Dairesi'ne, daha öncekilerinden farklı olarak bir takım sabit gelir kaynakları da tahsis edilmişti. Adi ve fevkalade vergiler olarak tasnif edilen bu gelir kaynakları , %2 oranındaki emlak vergisi, aydınlatma vergisi, temizlik vergisi, kontrato harcı, terazi ve ölçü vergisi, bina tamir veya inşa ruhsat harcı, patent resmi, ilam harcı, eğlence vergisi ve zabıta cezalarından oluşmaktaydı. Diğer dairelerde rastlanmayacak bir şekilde çok geniş ve imtiyazlı gelirlere sahip olan dairede, yazışmalar da Türkçe ve

⁵⁰ 1865 tarihinden itibaren narh kaldırıldığından dolayı bu kontrolden vazgeçilmiştir.

⁵¹ Bu ancak 1865'te gerçekleşebilmiştir.

Fransızca olarak iki dilde yapılmakta olup, dairenin bünyesinde bir de belediye mahkemesi bulunmaktaydı.⁵²

Başta İstanbul olmak üzere tüm ülkeye örnek teşkil etmesi amacıyla kurulan Altıncı Daire, dil ve din farklılaşması şeklinde şekillenmiş Osmanlı şehircilik anlayışına, zengin - fakir ekseninde kutuplaştığı için ters gelmişti. Osmanlı - Türk toplumu için çok yeni olan bu yapılanma anlayışı ve onun kurumları, gerçekte kapitülasyonların ayrıcalıklı nimetlerinden yararlanan yabancılar ile yerli azınlık ve levantenlerin daha önce alışmış oldukları hayat düzenini burada da sürdürmeleri için yapılmış düzenlemelerden başka bir şey değildi. Daha önce dağınık bir şekilde gerçekleştirilen belediyecilik hizmetlerinin, modern tekniklerle, tek bir elden, bir bütünlük içerisinde nasıl yürütüleceğini göstermesi bakımından bir takım yararları da olan Altıncı Daire, ufak tefek bazı değişikliklerle varlığını 1913 yılına kadar sürdürmüş, o tarihte İstanbul'un tekrar tek bir şehremaneti idaresi altında birleştirilmesi üzerine tarihe karışmıştır.

2.3. Bu Dönemdeki Diğer Yerel Örgütler

Bu dönemde kurulan yerel örgütlerden biri, İntizam-ı şehir komisyonudur. İntizam-ı şehir komisyonu, şehremanetinden beklenen neticenin elde edilememesi üzerine, belediye teşkilatının bir bütün olarak ele alınıp, nihai şeklinin verilmesi amacına yönelik olarak oluşturulmuştu.

İntizam-ı şehir komisyonunun kurulması hakkında verilen tezkire-i maruza'da, kuruluş amacı ayrıntılı bir şekilde anlatılmaktadır.⁵³ Tezkirede, öncelikle şehremanetine nizamnamelerle verilen görevler sayılmış, bu görevlerin şehir meclisinin bütün mesaisini meşgul ettiği, bu nedenle de yeni nizamnameler hazırlama konusunda müzakereye fırsat bulamayarak, çalışmaları istenen düzeyde yürütemediği belirtilmişti. Beledi konularda hazırlanacak nizamnameleri etraflıca müzakere edebilecek ve yapılan nizamnamelerin icra şekillerini açıklayan yönetmelikleri de ortaya koyabilecek bir komisyonun kurulması gerektiği vurgulanan tezkirede, komisyon üyelerinin belediye işleri konusunda yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olmaları gerektiği üzerinde durulmaktadır.

⁵² Zafer Toprak, "Altıncı Daire", *İstanbul Ans.*, C. 1, İstanbul, 1993, s. 220-223.

⁵³ İntizam-ı şehir komisyonu kurulması hakkında verilen "Tezkire-i Maruza", Ergin, Mecelle, C. III, s. 1276.

Komisyonun toplanabilmesi için uygun bir yer tahsis edilmesi ve komisyonun kararlaştıracığı nizamnamelerin Meclis-i Tanzimat ve Meclis-i Vükela'da tetkik edilip padişah tarafından onaylandıktan sonra icraya konulması öngörülmekteydi. 1271 (1855) yılında, ihtiyacı karşılayacak bir belediye nizamnamesi hazırlamak temel görevini yüklenen Meclis-i Vala azası Emin Muhlis Efendi'nin başkanlığında "Teb'a-i Aliyye'den bazı zevat ve kesen ile Dersaadet'te familyasıyla mukim olup yerli ahaliden madud olan teba-i ecnebiyenin vukuf ve malumat erbabı"ndan oluşan İntizam-ı şehir komisyonu kurulmuştur.⁵⁴

Komisyon çalışmalarının ana konusunu, kentte yeni yolların açılması ve mevcutların iyileştirilmesi oluşturmaktaydı. Bu çerçevede kentin ana arterlerini oluşturacak yolların güzergahları belirlenmiş, yeni sokak döşeme biçimleri önerilmiştir. Bunun yanında komisyon, yolların temizlik ve düzeni ile ilgili bir kanun tasarısı hazırlamış ve bu tasarı padişahın onayı ile yürürlüğe girmiştir.⁵⁵

Komisyon tarafından hükümete sunulan idare modellerinin, belediyenin mahalli özerkliğinden daha çok, hizmet yeteneklerinin geliştirilmesine yönelik olduğu söylenebilir. İstanbul'da belediye hizmetlerini yerine getiren idarelerin yapıları konusunda yeni bir yaklaşım sergileyerek "belediye daireleri" modelinin uygulanmasında öncülük rolü üstlenmiştir.

Doğrudan belediye örgütü ile bir bağlantısı olmamasına rağmen, işlevi itibarıyla bu alanı ilgilendirdiği için değinmekte yarar görülen kurumlardan biri de, Ebniye-i Hassa müdürlüğüdür. Ebniye-i Hassa müdürlüğü, 1831 ile 1857 yılları arasında İstanbul'da imar işlerine bakan bir kurumdur. Kasım 1831 tarihinde yayınlanan tezkire ile hayata geçirilen bu teşkilat, İstanbul içindeki her türlü inşaatın yapımı, tamiri, kontrolü ve ruhsat verilmesinden sorumlu idi. 1836'da Meclis-i Umur-u Nafia'ya, 1839'da da Ticaret ve Ziraat Nezaretine bağlanan müdürlük, 1857'de şehremaneti bünyesinde "hendesehane"

⁵⁴ "Tezkire-i Maruza", Ergin, Mecelle, C. III, s. 1276.

⁵⁵ Ayrıntılı bilgi için bakz. 25 Şevval 1272 tarihli "Mazbata", Ergin, Mecelle, C.III, s. 1278-1282.

adıyla yeni bir birim kurulması üzerine Hazine-i Hassa Nezareti'ne bağlandı ve “Ebniye-i Saniye Ambarı Müdüriyeti” adını aldı. Bu müdüriyetin kısa süren görevi esnasında başardığı önemli işlerin başında, İstanbul’un ilk kent planı ile haritasının hazırlanması, suriçi ve surdışında vakıflardan alınan ödenek vasıtası ile taş kaplama yol yapılması ve 1848’de, çıkarılan ilk imar planı denilebilecek, Ebniye Nizamnamesi gelmektedir.⁵⁶

Bu dönemde kurulan bir diğer yerel örgüt, Islahat-ı Turuk Komisyonudur. İstanbul’daki yolların düzenlenmesi ve genişletilmesi amacı ile 1865’te oluşturulmuş bir kurum olan komisyon, kent içindeki yolları ilk kez belli standartlar ve ölçüler getirmek sureti ile bir sınıflandırmaya tabi tutmuştu. Komisyonun bu düşüncelerinin hayata geçirilmesi ise 1865’te tarihe Hocapaşa yangını olarak geçen büyük yangından sonra mümkün olmuştur. Camilere ve tarihi eserlere dokunulmamış, geri kalan tüm arsaların %25’i bir bedel ödenmeksizin kamulaştırılmış ve yeni standartlara göre yeni yollar açılmıştır.

Komisyon’un çalışmalarına hukuki bir çerçeve kazandırılabilmesi amacı ile, 1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi kaldırılmış ve yerine “Turuk ve Ebniye Nizamnamesi” getirilmiştir. Yeni nizamname, eskisi gibi sadece İstanbul’u kapsamayıp, tüm ülkeyi içine almaktaydı. Bu nizamname ile harita yapımına, yol genişliklerine, kamulaştırmaya, parsellemeye ve bina yüksekliklerine belirleyici hükümler getirilmekteydi. Bazı altyapı çalışmaları da gerçekleştiren komisyon, İstanbul’da, Ayasofya ve Beyazıt meydanları ile Aksaray - Beyazıt yolu, Mercan ve Fincancılar yokuşları ve Karaköy caddelerini açmıştır. 1869’a kadar çalışmalarını sürdüren komisyon, görevlerini bu tarihten itibaren şehremanetine devretti.⁵⁷

2.4. Tanzimat Sonrası Yerel Yönetimlerle İlgili Nizamnameler

Osmanlı mülki idaresinde dönüm noktası denilebilecek tarihlerden birisi de, Ekim 1864 tarihidir. Tanzimat’ın ilanından sonra başlayan yeni dönemde, devletin aşırı merkeziyetçi bir şekilde yapılandırılması nedeniyle, karmaşık yapısındaki işleri kendine özgü yöntemlerle çözme esnekliğini kaybeden Osmanlı Devleti’nde, bu yüzden en basit

⁵⁶ Necdet Sakaoğlu, “Ebniye-i Hassa Müdüriyeti”, *İstanbul Ans.*, C. 3, İstanbul, 1994, s. 116-117.

⁵⁷ “Islahat- ı Tarik Komisyonu”, *İstanbul Ans.*, C. 4, İstanbul 1994, s. 113.

işler bile merkezi hükümete sorulur olmuştu. Hem vilayetler ile merkezin ilişkilerini yeni esaslara bağlamak, hem de işleri hızlandırmak amacı ile yeni bir düzenleme yapıldı. 8 Ekim 1864'te yayınlanan “Vilayet Nizamname”si ile her köy bir belediye idaresi kabul edildi. Her ne kadar şehir ve kasabalardaki belediye teşkilatlarına bir açıklık kazandırılmamışsa da, yeniden yapılanan eyaletlerin, sancak, kaza, nahiye ve karye şeklinde bir silsile dahilinde şekillenmesi esas alınmıştı.

Merkezin yükünü azaltmak için, kentin bayındırlık, altyapı, temizlik, aydınlatma, narh, çarşı-pazar işleri, itfaiye gibi meselelerde yetkili olacak olan belediye meclisleri kurulmasına karar verilmişti. Vali yada kaymakam tarafından atanacak olan “reis”, belediye meclisine başkanlık edecek, kararları uygulayacak ve vilayet ile belediye ilişkilerini düzenleyecekti.⁵⁸

1864 tarihli Vilayet Nizamnamesi ile İstanbul dışında da belediye idaresi kurulmasına teşebbüs edilip, gerçekte ciddi bir sonuç alınmazken, İstanbul'daki belediye teşkilatında ise yeni bir takım düzenlemelere gidildi.

Yukarıda da ifade edildiği gibi, İstanbul'un, Bilad-ı Selase, Boğaziçi ve Adalar ile beraber on dört belediye dairesine taksim edilmesi öngörülmüştü. Ancak, tüm belediye daireleri hemen kurulmayarak, ilk planda özel konumu itibariyle Galata-Beyoğlu bölgesinde Altıncı Belediye Dairesi kurulmuştu. Bu denemeden olumlu sonuçlar elde edildikten sonra diğer dairelerin kurulması da öngörülmekteydi.

1858'den bu yana, Altıncı Belediye Dairesi çerçevesinde Beyoğlu bölgesinde yapılan uygulamaların artık belli bir aşamaya geldiği ve diğer dairelere de uygulanabileceği düşüncesi ile harekete geçildi. Adeta pilot bölge olarak seçilen Beyoğlu bölgesinde, Altıncı Daire'nin yapmış olduğu başarılı çalışmalar, “belediye daireleri” şeklindeki idare biçimine olan güveni arttırmış ve bu usulün İstanbul genelinde de hayata geçirilmesi yönünde, hükümeti teşvik edici bir özellik kazanmıştır. Bu doğrultuda, 1868

⁵⁸ Talat Mümtaz Yaman, **Osmanlı İmparatorluğu Mülki İdaresinde Avrupahlaşma Hakkında Bir Kalem Tecrübesi**, İstanbul, 1940, s. 162-163; İlber Ortaylı, **Tanzimattan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği**, İstanbul, 1985, s. 159.

tarihinde, Şura-yı Devlet tarafından hazırlanan “Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi”, padişahın onayıyla yürürlüğe girmişti.

Kurulması öngörülen on dört belediye dairesi, kapladıkları alan, barındırdıkları nüfus miktarı ve emlak sayısı bakımından farklı özelliklere sahipti. Bu nedenle iki sınıfa ayrıldılar. Birinci sınıfta altı, ikinci sınıfta ise sekiz daire bulunmaktaydı.

Belediye dairesi içindeki hizmetlerin yürütülebilmesi için, her dairede on veya on beş mühendisin istihdam edilmesi gerekmekteydi. Bu şekildeki bir idare yapısı, hükümet tarafından, Altıncı Daire tecrübesi de göz önüne alınarak masraflı ve gereksiz bulunmuştur. Bunun yerine bütün kalemlerin şehremanetine alınması daha uygun bir yol olarak görülmüştü. Buna paralel olarak şehremaneti bünyesindeki hendesehane tarafından gerekli projelerin hazırlanması ve dairelerin bunlar çerçevesinde faaliyetin icra etmesi kararlaştırıldı. Bu şekilde, belediye dairelerinin asıl görev alanlarını oluşturan ıslahata dönük faaliyetlerin, daha sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesi planlanmaktaydı.⁵⁹

1868 tarihli nizamname ile kurulması öngörülen on dört belediye dairesinin tamamı hayata geçirilememiştir. Kurulan daireler de ihtiyaçlara cevap verecek imkanlardan uzak bir durumdaydı. 1868 tarihinden önce kurulmuş olan Tarabya, Adalar ve Beyoğlu belediye dairelerine ek olarak, 1868 sonrası, müdürlerinin tamamı resmen atanmış olmalarına rağmen, teşkilatları kurulabilen belediyeler, Yeniköy, Beykoz ve Kadıköy ile sınırlı kalmıştır.⁶⁰

Belediye daireleri, başkan ve daire meclisi olmak üzere iki organdan oluşmaktaydı. Belediye dairesinin yürütme organı konumundaki müdürler padişah tarafından atanmaktaydı. Daire meclislerinin üye sayısı, dairenin büyüklüğü ve önemine göre sekiz veya on iki olarak belirlenmişti.

İlk bakışta, gerek teşkilatı, gerekse mali kaynakları bakımından mükemmel görüntüsünü veren bu yeni düzenlemeler tam olarak hayata geçirilememişti. Ne mali kaynakların kullanılmasına, çeşitli gerekçeler gösterilerek imkan tanınmış, ne de meclisler oluşturulup teşkilat kurulabilmişti.

⁵⁹ “Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi”, *Düstur*, Tertip I, C. III, Md. 53, s. 458

⁶⁰ Ergin, Mecelle, C. 3, s. 1279-1280.

Tablo 5
Belediye Dairelerinin Sınırları

1. Ayasofya Belediye dairesi	Sahildeki Yalı Köşkü'nden Yenikapı iskelesi'ne oradan Langa yoluyla Beyazıt ve Süleymaniye'den Unkapanı Iskelesi'ne kadar olan bölge.
2. Aksaray Belediye Dairesi	Langa yolundan Beyazıt ve Şehzade ve Fatih câmileri mahallelerinden Haliç kıyısıyla Edirnekapısı'na kadar olan bölge
3. Fatih Belediye Dairesi	Odunkapısı'ndan Yedikule'ye ve oradan Langa'ya kadar kıyı boyunca uzanan mahalleler.
4. Eyüp Belediye Dairesi	Eyüp, Bahariye, Kağıdhâneköyü, Alibeyköyü, Küçükköy'den Ayastefanos ve Makriköyü'nden Yedikule'ye varınca sur dışında bulunan mahalleler.
5. Kasımpaşa Belediye Dairesi	Sütlüce, Hasköy, Kasımpaşa.
6. Beyoğlu Belediye Dairesi	Kasımpaşa Deresi'nden Tatavla ve Feriköy dahil olduğu halde Küçükçiftlik Deresi ile Dolmabahçe iskelesi'ne kadar ara yerde bulunan mahaller.
7. Beşiktaş Belediye Dairesi	Dolmabahçe'den kıyıda Kayalar'a ve karayoluyla Levend Çiftliği ve Şişli Feriköyü'ne kadar olan karyeler.
8. Emirgan Belediye Dairesi	Kayalar'dan Kireçburnu'na kadar kıyıda ve içerdeki mahalleler.
9. Büyükdere Belediye Dairesi	Kireçburnu'ndan Belgradköyü'ne ve oradan Kefeliköy ve Rumeli Feneri'ne kadar .
10. Beykoz Belediye Dairesi	Anadolu Feneri'nden Kanlıca Körfezi'ne varınca ara yerde olan karyeler.
11. Beylerbeyi Belediye Dairesi	Kanlıca Körfezi'nden Çengelköyü'ne kadar olan bölge.
12. Üsküdar Belediye Dairesi	Havuzbaşı'ndan Haydarpaşa Çayırı'nın Selimiye Kışlası ciheti ve Büyük Çamlıca'dan Çengelköyü Iskelesi meydanında köyler ve mahalleler.
13. Kadıköy Belediye Dairesi	Haydarpaşa, Kadıköyü, Kurbağalıdere, Moda ve Küçük Çamlıca, Erenköy, Bostancıbaşı Köprüsü bölgesi.
14. Adalar Belediye Dairesi	Adalar (Büyükada, Heybeliada, Burgazada, Kınalıada)

Kaynak: "Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi", Dustur, Tertip I, Dersaadet: Matbaa-ı Amire, 1289, C. IV, Md. 2, a.g.e., s. 45.

Beyoğlu bölgesindeki Altıncı belediye Dairesi, kendisine tanınan imtiyazlarla faaliyetlerini gayet rahat bir şekilde sürdürürken, kentin diğer kesimleri ise söz verilen teşkilatları oluşturamadıkları, hakları olan maddi imkanlara kavuşamadıkları için adeta kaderleri ile baş başa kalmışlardı. Bu durumun değişmesi için ise Meşrutiyet ve sonrasındaki II. Abdülhamit dönemini beklmeleri gerekmektedir.

1868 tarihli Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi ile Başkentin on dört belediye dairesine ayrılması ile birlikte, bu yeni yapılanmaya paralel olarak şehremaneti teşkilatında da bir takım düzenlemelere gidildi. Hükümet, her belediye dairesinde ayrı ayrı kalemler kurulması şeklindeki personel istihdamını masraflı ve gereksiz bulmuş ve dairelerin asıl kurulma amacı olan, ıslahata yönelik faaliyetlerin sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesine engel olarak görmüştü. Bu nedenle, dairelerdeki kalemler, şehremaneti bünyesinde kurularak, hizmetlerin bir merkezden idare edilmesinin ve dairelerin, emanet tarafından hazırlanan programlar çerçevesinde hizmetleri yürütmelerinin daha uygun olacağı sonucuna varmıştı.

Şehremanetinin yeniden yapılandırılması çerçevesinde, o zamana kadar hükümet tarafından yürütülen bazı hizmetler, emanet bünyesine dahil edildiler. Altıncı Belediye Dairesi hariç olmak üzere, kentteki yapı ve yol işleri 1868 yılına kadar Ebniye-i Hassa müdüriyeti tarafından görülmüş, bu tarihten itibaren bu görev emanete devredilmiştir. Yine kentte, yangın yerlerinin imarı ve yeni sokak ve caddeler açılması amacıyla, Nafia Nezareti'ne bağlı olarak kurulmuş olan Islahat-ı Tarik komisyonu da kaldırılmıştır. Bu kurumlara ikame olmak üzere, şehremaneti bünyesinde mir “mühendishane” kurulması, imar ileriyle ilgili bir nizamname çıkarılması ve inşaatların keşif işlerine bakmak üzere “keşif kalemi” adıyla özel bir heyet oluşturulması öngörülmekteydi.⁶¹

3. Meşrutiyet ve Sonrasında Osmanlı belediyeciliği

Osmanlı belediyeciliği, meşrutiyetin ilanı ile çok büyük işler yapabilecek şekilde yeniden yapılandırılmamış bile olsa, en azından silik bir idari birim olmanın ötesinde, tüzel bir kişilik olarak ortaya çıkabilmişti.

⁶¹ Tümerkan, a.g.e., s. 34

Meşrutiyet öncesinde, özellikle Anadolu ve Rumeli kentlerinde, batılı anlamda bir mülki idare ile belediye örgütü oluşturulması yolunda bazı adımlar atılmıştı. Ancak, belediyeler sadece İstanbul ile bazı önemli liman kentlerinde gelişebilmişti. Birçok yerde, değil modern anlamda belediye teşkilatı, Anadolu'nun bazı yerlerinde lağvedilmiş olan ihtisab ağalığı kurumu fiilen devam etmekteydi. Bu tür klasik dönem kurumlarının hala varlıklarını sürdürmelerindeki en büyük etken, Tanzimat sonrasında ihtisab lağvedilince, bunun yerine kurulmasına karar verilen mali ve beledi işlerden sorumlu “muhassıllık meclis” lerinin her yerde hayata geçirilememesiydi.⁶²

1871 Vilayet Nizamnamesi:

1871 tarihinde çıkarılan bu yeni Vilayet Nizamnamesi'ndeki, “vali, mutasarrıf ve kaymakam makamı olan her şehir ve kasabada, umur-u belediye için bir meclis-i beledi bulunacak ve bu meclis bir reis ve bir muavinle altı azadan meydana gelecektir. Mühendis ve memleket tabibi meclisin aza-yı tabiisindendir” ifadesi bir yana bırakıldığında, 1864 Vilayet Nizamnamesi'nden pek farkı olmayan bu yeni düzenlemenin amacı, gerçekte bu düzenlemelerin hayata geçmesini sağlamaktır. Belediye reisi, yine vali ve mutasarrıf tarafından tayin edilen bir memur olacaktı. Altı üyeli meclis, iki yılda bir yapılan seçimler ile belirlenecek ve çeşitli cemaatlardan üye alınacaktı.⁶³

Yapılan bu meclis seçimlerinin, bugünkü anlamda seçimler olmadığını, çok daha farklı bir biçimde yapıldığını belirtmek gerekir. Bu nizamnameye göre seçimler, her iki ayda bir o yerin mülki amiri, müftü ve ruhani reisi ve katiplerden oluşan bir heyetin üye sayısının üç katı aday belirlemesi ve bu isimlerin mahalle ihtiyar heyetine gönderilmesi ile, orada yapılan seçimler sonucunda en çok oy alan üçte ikisinin arasından, vali veya mutasarrıfın altı tanesini seçmesi ile yapıldı. Vilayet belediye meclisleri için Babıali'nin onayı da alınmaktaydı. Bir diğer farklı uygulama da, seçimler günümüzde olduğu gibi bir gün içerisinde yapılmayıp, bazı zamanlar on güne kadar varan süreler içinde tamamlanmaktaydı. Bu nizamname ile, meclislerin görevleri, imar denetimi, yol ve kaldırım yapım ve onarımı, su yollarının bakımı, düzen ve temizliğe nezaret, ulaşım araçlarının sağlanması, yangın tulumbaları kurmaktır. Bu hizmetleri ifa ederken,

⁶² Ortaylı, Tanzimat'tan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği, s. 158.

⁶³ Ergin, Beledi Bilgiler, s. 115.

belediyelere gelir kaynağı olarak da, yapı ruhsat harcı, emlak vergisi, eğlence vergisi, temizlik ve aydınlatmadan alınacak vergiler bırakılmıştı.⁶⁴

İlk bakışta, taşra belediyelerine bir çok şey kazandırıyormuş gibi görünse de, bu düzenlemeler gerçekte ise büyük şehirlerin belediyelerine yarıyordu. Ancak olumsuzluklara rağmen, bu dönemin faydası, taşra ilk kez yerel örgütlenmeyi başlatmaya çalışması ve bu konuda bir gelenek oluşmasına öncülük etmesiydi.

Taşradaki belediyeler bir yana, İstanbul'da bile belediye idaresinin doğru düzgün hayata geçirilememesi, diğer taraftan geçmişte bu işlevi üstlenmiş kurumlarında ortadan kalkmış olması nedeniyle, büyük kentlerde en basit hizmetler bile yerine getirilemez olmuştu. Bu duruma bir son vermek ve belediyelere hukuki bir statü kazandırmak, onları topluma mal etmek ve bu sayede öncelikle kentlerin imarını sağlayarak onları modernleştirmek düşüncesiyle hareket eden meşrutiyet idaresi, bu konuda ilk adımları da atmıştır.

1876 yılında ilan edilen ve o günkü anayasa olan Kanun-u Esasi'nin 112. Maddesinde de belediyeler meselesi şu şekilde ele alınmıştı.; "umur-u belediye Dersaadet ve taşrada seçimle teşkil olunacak daire-i belediye meclislerince idare olunacak ve bu dairelerin suret-i teşkili, vezaifi, ve azanın suret-i intihabı kanun-u mahsusla tayin kılınacaktır".anayasanın açıkça belirlediği bu durumu hayata geçirecek olan kanunlar ise vilayet ve Dersaadet Belediye Kanunları adı ile yayınlandı. Bu kanunun genel olarak öncekilerden farkı ise, belediyeye bir tüzel kişilik kazandırılması, istimlak yetkisinin verilmesi, belediyelerin nüfus sayımı yapmakla zorunlu tutulması, daha önce pek rastlanmadığı şekilde halk sağlığı ile ilgili görevler verilmesi idi. Kanunun eleştirilen en önemli yönü ise, şehir ve kasabanın bir tanımının yapılmamış olmasıydı.⁶⁵

Vilayet Belediye Kanunu, daha önce görev ve yetkilerini belirleyen ayrı bir kanuna sahip olmayan, bu meseleleri vilayet nizamnameleri ile halletmeye çalışan taşra belediyelerine, daha önce hiç ilgilenmedikleri alanlarda görevler vermişti. Yukarıda belli başlılarına değindiğimiz bu görevler için, ilgili personele sahip olmadıkları gibi, kendilerinin de herhangi bir tecrübesi olmadığından, istenilen bu işlerin yerine getirilmesi

⁶⁴ Ortaylı, Tanzimattan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği, s. 159-161.

⁶⁵ Tümerkan, a.g.e., s. 54; Ortaylı, Tanzimattan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği, s.171.

tam anlamıyla mümkün olmamıştır. Verilen ek görevlerin getirdiği olumsuzluklar bir yana bırakılırsa, bu yeni oluşum, taşra belediyeleri için son derece önemliydi.⁶⁶

1877 yılında çıkarılan kanunların bir tanesi de, adından da anlaşılacağı gibi, sadece başkent İstanbul'a aitti. O dönemde Fransa'da yapılan belediyeçilik düzenlemelerinden esinlenerek yapılan bu yeni kanun, Paris belediyesinin yirmi ayrı daireye bölünmesini de aynen alarak, İstanbul yirmi belediye dairesine ayrılmıştı. Bu daireler; Beyazıt, Sultanahmet, Fatih, Samatya, Eyüp, Beyoğlu, Hasköy, Beşiktaş, Arnavutköy, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere, Beykoz, Anadolu Hisarı, Beylerbeyi, Yenimahalle, Doğancılar, Kadıköy, Adalar, Makriköy (Bakırköy) idi.

Yeni kanuna göre, İstanbul belediye teşkilatı, Şehremini, Şehremaneti Meclisi ve Cemiyet-i Umumiye-i Belediye'den meydana gelmekteydi. Şehremini ve altı üyeden oluşan meclis, padişah tarafından göreve atanmaktaydı. Cemiyet-i Umumiye-i Belediye ise, şehremaneti meclisi ile daire belediyelerinin seçtikleri ikişer üyeden oluşmakta olup, yılda iki defa bütçe ve hesapların incelenmesi amacıyla toplanıyordu. Belediye dairelerinin meclisleri ise, halk tarafından seçilen 12 üyeden meydana geliyor ve bu üyelere bir tanesi hükümet tarafından daire meclis başkanlığına atanıyordu. Her yıl yarısı değişen bu üyelerin aday olabilmek için 25 yaşını tamamlamış olmaları, daire sınırları dahilinde ikamet etmeleri, senelik en az 100 kuruş emlak vergisi ödüyör olmaları, Osmanlı vatandaşı olmaları, erkek olmaları ve ağır cezadan hüküm giymemiş olmaları gerekmekteydi. Dairelerin başlıca görevleri, kendi bütçelerini hazırlamak, daireye ait gelirleri tahsil etmek ve memur alımı yapmak gibi konulardı.⁶⁷

Genel olarak şehremanetinin görevleri ise, bütün yol, kaldırım, lağımların tamiri, bakımı ve yapımı, inşaatların kontrolü, meydanların bakım ve temizliği, hayvan pazarlarının kontrolü, vapurların makine ve tesisatını kontrol etmek, kayıkların fazla yolcu almalarını engellemek, iskelelerin bakım ve onarımı, fırın ve ekmek denetimi, mezbaha kurulması, hamamların kontrolü, fakir ve kimsesizler için koruma evleri

⁶⁶ Ayrıntılı bilgi için bakz. Tümerkan, a.g.e., s. 56-114

⁶⁷ Tümerkan, a.g.e., s. 156-159.

kurmak, kimsesiz çocukları yetiştirmek için sanayi mektepleri açmak ve belediyeye ait gelirleri toplamaktı.⁶⁸

İstanbul belediyesinin gelirleri de, taşra belediyelerinde olduğu gibi, doğrudan topladıkları belediye vergileri ile hükümet tarafından kendilerine verilen diğer vergi gelirlerindeki belediye hisselerinden oluşmaktaydı.⁶⁹

Dersaadet Belediye Kanunu, taşra belediyelerinin aksine, şehremanetine ve özellikle de belediye dairelerine önemli miktarda gelir getirecek kaynaklar tahsis edilmiş ve çok geniş yetkiler verilmişti. Özellikle belediye dairelerine tanınmak istenen bu hareket serbestliği, o güne kadar böyle bir yetkiyi kullanmamış olan belediyelerce yanlış anlaşılmış ve o dairenin istediği gibi hareket etmesi şeklinde yorumlanmıştır. Bu durum, daireler arasında yetki kargaşasına neden olmuş ve hizmetleri aksatmıştır.

3.1. İkinci Abdulhamit Dönemi ve 1879 Tarihli Belediyecilik Düzenlemeleri

Bu dönemde, taşradaki belediyeler, hem tam anlamıyla kurulmamış olmaları, hem de kurulmuş olsalar bile merkezin sıkı denetiminde bulunmaları nedeniyle, pek fazla değişikliği uğramadan varlıklarını sürdürürken, esas değişiklik İstanbul'un belediyesinde meydana gelmişti.

Öncelikle, 1879 tarihinde, İstanbul belediyesi, yeni bir idari yapılanmaya tabi tutuldu. Bu yeni düzenlemeye göre, idarenin başında yine tayinle gelen bir şehremini bulunacaktı. Daire sayısı 10'a indiriliyor ve başına da hükümet tarafından atanan birer maaşlı müdür getiriliyordu. Yeni düzenlemeye göre İstanbul'daki belediye daireleri şunlardı; Beyazıt, Fatih, Cerrahpaşa, Beşiktaş, Yeniköy, Beyoğlu, Büyükdere, Kanlıca, Üsküdar ve Kadıköy belediye daireleri. Ayrıca, üyeleri dairece belirlenen Cemiyet-i Umumiye-i Belediye kaldırılıp, yerine üyeleri hükümet tarafından atanan "Meclis-i Emanet" kuruluyordu. İstanbul belediyesinin bu şekildeki idaresi 1908 yılına kadar devam etti.⁷⁰

⁶⁸ Ergin, Mecelle, C. 3, s. 1399.

⁶⁹ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bakz: Tümerkan, a.g.e., s. 156-163.

⁷⁰ Ergin, Beledi Bilgiler, s. 112.

3.2. II. Meşrutiyet ve Sonrasında Yerel Düzenlemeler

II. Meşrutiyet'i ilan edenler, genellikle I. Meşrutiyet dönemindeki yapılanmayı yeniden canlandırmaya gayret ettiler. 1908 yılında, meşrutiyetin ilanından kısa bir süre sonra, Türkiye tarihindeki ilk genel düzeyde belediye seçimleri yapıldı. İstanbul bu seçimler esnasında, I. Meşrutiyet döneminde olduğu gibi, yeniden yirmi belediye dairesine ayrıldı. Her dairede 12 üyeden oluşan ve seçimle belirlenen bir belediye meclisi ve bu meclis üyeleri arasından seçilecek bir daire başkanı olacaktı. Her dairenin reisi ile üyelerinden ikisi de şehremanetinde toplanarak, toplam 64 üyeden oluşan "Cemiyet-i Umumiye-i Belediye"yi meydana getireceklerdi.⁷¹

İlk bakışta her şey yoluna girmiş gibi görünmekte idi. Anca ilk meşrutiyet döneminde yaşanan, yetki kargaşası ve daireler arasındaki koordinasyonsuzluk tekrar ortaya çıkmaya başladı. Bu nedenle ne daireler arasında, ne de şehremaneti ile daireler arasında istenilen anlamda güven ve işbirliği oluşturulamadı. Meşrutiyet idaresi, bu işin böyle gitmeyeceğini gördü ve bize özgü bir şekilde uygulanmaya çalışılan Fransız tarzı belediyeciliğe, 1909 ve 1910 yıllarında bir düzen vermeye çalıştı. Bunun için, Dahiliye, Evkaf, Nafia, Maarif, Maliye, Maden ve Harbiye Nezaretleri ile Defeter-i Hakani'den yetkililer bir araya geldiler. Toplantının amacı, hükümet ile belediyenin çelişen işlerini belirleyerek, birbirinden ayırmak, belediye gelirlerini yeniden düzenlemek ve vilayet idaresi ile belediyeleri birleştirerek idari ikiliği ortadan kaldırmaktı. Ancak bu görüşmelerden belediyecilik lehine bir sonuç alınamamıştı. Ancak bu düzenlemelerde kayda değer tek şey, belediye dairelerinin sayılarını azaltmak olmuştur. Bu düzenleme ile beraber dairelerin sayısı 20'den 11'e indirilmiştir.⁷²

1912 yılında Topuzlu Cemil Paşa'nın İstanbul şehremanlığı görevine gelmesine kadar süren kargaşa ortamı, paşanın hükümete kabul ettirdiği yeni "Belediye Kanunu" ile bir ölçüde sonra ermişti. Bu yeni kanunla, belediye daireleri kaldırılarak, İstanbul Şehremaneti adı altında tek bir belediye teşkilatı kurulup, bu teşkilat da dokuz şubeye ayrıldı. Bu yeni belediye müdürlükleri ise, Beyazıt, Fatih, Cerrahpaşa, Beşiktaş, Yeniköy, Beyoğlu, Bakırköy, Anadolu Hisarı, Üsküdar, Kadıköy, Adalar ve Bakırköy idi.

⁷¹ Ergin, Beledi Bilgiler, s. 113.

⁷² Yeniden belirlenen daireler şunlardır; Beyazıt, Fatih, Cerrahpaşa, Beşiktaş, Yeniköy, Beyoğlu, Bakırköy, Beykoz, Üsküdar, Kadıköy ve Adalar. Ergin, Mecelle, C. 3, s. 1442-1443.

Bu belediye şubelerinin müdürleri, hükümet tarafından atanan maaşlı memurlar olup, kendi başlarına bir yetkileri olmayacaktı. Bunun yanında, her şubenin de halk tarafından seçilmiş altı üyesinin katılımı ile toplam 54 üyeli bir “cemiyet-i umumiye-i belediye” oluşturulacaktı. Bu düzenlemeye göre, cemiyetin başlıca görevleri ise, belediyeye ait işlerde kontrol görevini ifa etmek, muhasebe işlerini denetlemek, borçlanma, istimlak gibi konuları görüşüp karara bağlamaktır. Bu düzenlemeler sırasında, belediye gelirlerini arttırıcı bir takım önlemler de alınmıştır.⁷³

İstanbul’da bu düzenlemeler yapılırken, 1913 yılında çıkarılan “Geçici Vilayet Kanunu” ile taşradaki belediye örgütlenmeleri de yeniden merkezi bir anlayış ile düzenlenmiştir. Son olarak 31 aralık 1922 tarihinde “Teşkilat-ı Belediye Kanun-u Muvakkatı” çıkarılarak, mevcut düzenlemeleri onaylayan bir yasa daha çıkarılmıştır.⁷⁴

4. XIX. Yüzyılda Kamu Hizmetleri

Kentsel kamu hizmetleri, yerel yönetimlerin varlık sebeplerinin en önemlisidir. Yerel yönetimlerin yerine getirmekle görevli oldukları kent hizmetleri, yapı ve imar denetimi, temizlik, aydınlatma, su-kanalizasyon ve kentiçi ulaşım olarak sınıflandırılabilir.

Modern belediye yönetimine geçiş süreci, Osmanlı kent yönetimini, kontrolcü bir yapıdan, yapıcı bir belediye düzenine geçiş aşamasıydı. Bu aşamada, belediye idareleri modernleşme sürecine girmiş dahi olsalar, kent halkı ve yönetim, örgütlenmek, çevrelerini düzenlemek ve yapıcı bir etkinlik göstermek konusunda henüz deneyimsiz ve bilgisizdi.

Bu dönemde belediyeler, beledi kolluk, imar denetimi gibi geleneksel görevlerin yanında, kentin ekonomik hayatını düzenleyen koruyucu ve yapıcı bazı hizmet ve görevler yüklenmekle birlikte, yukarıda ifade edilen temel görevleri de üstlenmişlerdi. Modern belediyelere özgü görevler üstlenen belediye örgütlerinde, buna paralel bazı kurumsal yenilikler de görülmekteydi. Yine de, yerel yönetimlerin en çok göze çarpan ve faaliyetlerinin ağırlık merkezlerini oluşturan görevleri, kentin ekonomik hayatını

⁷³ Tümerkan, a.g.e., s. 163-184.

⁷⁴ Ziyaoğlu, a.g.e., s. 198 - 205 ve 248-255.

düzenleyen fiyat kontrolü ve temizlikle ilgili yasaklar koymak ve denetlemektir. Belediye kolluğa giren imar denetimini de bu gruba dahil etmek gerekir. Bayındırlık konularında belediye idareleri artık sadece denetçilikle yetinmeyip, yapıcı girişimlerde de bulunma çabasında idiler.

Osmanlı kentlerinin metropolleşmesi geçir ve sanayileşme dürtüsüyle ortaya çıkan bir olgu değildi. Bu nedenle, kentlerin örgütlenmesi ve hizmetlerin düzenlenmesi, kendine özgü sorunları da beraberinde getirmekteydi. Yerel yönetimlerin gerek yetki, gerekse gelir kaynaklarının son derece sınırlı olması nedeniyle, asıl kuruluş amacı olan kentsel altyapı hizmetlerini yerine getirememiş ve genellikle bu görevleri merkezi hükümet organları yüklenmişti. Bununla beraber, bu tür hizmetler, liberal ekonomi anlayışı içinde ihaleye çıkarılmış ve imtiyazı yabancı şirketler almıştı.

Kentlerin rıhtımları, havagazı, elektriği, suyu, telefon ve telgraf hizmetleri ve hatta kentiçi ulaşım hizmetleri yabancı şirketler eliyle gerçekleştirilmekteydi. Bu dönemde, kentsel altyapının yapımı ve işletilmesi, yabancı sermayenin en karlı yatırım alanlarından biri haline gelmişti.⁷⁵ Bu çerçevede, modern belediyeciliğe geçiş döneminde, belli başlı kentsel kamu hizmetlerine değinmek yerinde olacaktır.

Aydınlatma: Havagazı ve Elektrik

İstanbul'da modern kent aydınlatma sistemini sağlamak amacıyla ilk havagazı tesisi, 1853 yılında Dolmabahçe Sarayı yapıldığında, sarayın aydınlatılması amacıyla inşa edilen Dolmabahçe Gazhanesi'ydı. Daha sonra, Beylerbeyi Sarayı inşa edildiğinde, Kuzguncuk'ta dere içinde ikinci bir Gazhane daha yapıldı. Bu tesisler, her ne kadar sarayın aydınlatılması için yaptırılmış olsalar da, hem halka ve belediyeye kolaylık sağlamak, hem de yapımı için harcanan paranın karşılanması amacıyla 1856 (1273) tarihinden sonra dışarıya da gaz vermeye ve sokakların aydınlatılmasına başlandı.⁷⁶

⁷⁵ Yabancı sermaye yatırımlarıyla ilgili olarak bakz: Jacques Thobie, "Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye", TCTA, C. 3, İletişim Yay., İstanbul, 1985, s. 724-739.

⁷⁶ Ergin, Mecelle, C. II, s. 920-921.; Mecelle, C. V, s. 2593.

Yüzyılın son çeyreğinde, Dersaadet'in aydınlatılması işi, 25 Ağustos 1887 (6 Zilhicce 1304) tarihinde verilen imtiyazla "İstanbul Şirket-i Tenviriye-yi Umumisi" tarafından yürütülmekteydi. Yine, Beyoğlu ve Yeniköy belediye daireleri dahilindeki mahallelerin havagazı ile aydınlatılması için, 12 Şubat 1914'te (16 Rebiülevvel 1332) Fransız banker Oktav Bezanson ve yine Fransız mühendis Lui Boer'e imtiyaz verilmişti.⁷⁷ Anadolu yakasında, Kadıköy ve Üsküdar ile Boğaziçi'nin Anadolu yakasının havagazı ile aydınlatılması imtiyazı ise, 28 Temmuz 1891'de (21 Zilhicce 1308) yine Fransızlara verildi.⁷⁸

İstanbul'un Rumeli yakasında, telefon ve telgraf nakliyatı dışındaki diğer konuları kapsamak üzere, elektrik enerjisi genel dağıtım imtiyazı, 24 Ekim 1910 (20 Şevval 1328) tarihinde, Ticaret ve Nafia Nazırı ile Peşte'de bulunan "Gaus" adlı elektrik anonim şirketi adına Kornel Dutulnay ve Leopold Ştrak arasında yapılan mukavele ile söz konusu şirkete verildi.⁷⁹

Su temin ve Dağıtımı:

Belediye hizmetleri içerisinde önemli bir yere sahip olan, kente su temin ve dağıtım görevi, önemli ölçüde vakıfların yönettiği su kaynakları ve şebekeleri ile yerine getirilmekteydi. Terkos Gölü'nden Beyoğlu ve Galata ile Boğaziçi'nin Rumeli tarafına su dağıtımı için 20 Ağustos 1874 (8 Receb 1291) tarihinde "Terkos Su Şirketi" ne 40 sene müddetle imtiyaz verildi. Şirkete tanınan 40 yıllık imtiyaz süresi, 1888'de (1305) 75 seneye çıkarıldı. Yine 1888'de, Anadolu tarafına su dağıtımı için kurulan "Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi" ne 60 sene müddetle su dağıtım imtiyazı tanınmıştı.⁸⁰

Kentiçi Ulaşım:

19. yüzyılın ikinci yarısında kadar, kentiçi ulaşım denizden ve deniz araçları kullanılarak gerçekleştirilmekteydi. Kentiçi insan ulaşımını ve eşya naklini sağlayan deniz araçları kayık, pereme ve mavna idi. Yolcu ve az miktarda eşya taşımakta kullanılan peremeler, 16. yüzyıl ve 17. yüzyılın başlarında, en önemli nakil vasıtalarıydı. 17. yüzyılın

⁷⁷ Ergin, Mecelle, C. V, s. 2599.

⁷⁸ Ergin, Mecelle, C. V, s. 2650.

⁷⁹ Ergin, Mecelle, C. V, s. 2690.

⁸⁰ Ergin, Mecelle, C. V, s. 2879, 2918.

ikinci yarısından itibaren kayıklar ön plana çıktı. 1751 yılında İstanbul sur içinde 15 iskelede toplam 1274 kayıkçı esnafı insan ve eşya naklini sağlamaktaydı.⁸¹

Her kayık ve pereme bir iskeleye bağlı olup, bu iskeleye ait yük ve yolcuyu taşımak zorundaydı. Her iskelenin bir kethudası vardı. Kethuda, iskelelerde düzeni sağlayan ve kuralları uygulayan kişi idi. Bunun dışında, her meslek erbabının genel bir kethudası vardı ki, kethuda İstanbul'daki bütün peremeci ve kayıkçıların denetimini yapardı. Kethuda, Pereme ve kayıkların yapım biçimlerini, uygunsuz kimselerin kadınlarla peremelere girerek eğlenmelerini önlemeyi, peremecilerin meslek ehli olarak çalışmaları gibi konuları kontrol ederdi.

Yine çoğunlukla Boğaziçi'nde işleyerek insan ve eşya taşımakta kullanılan "*Pazar Kayıkları*" bulunmaktaydı. Bunlar haliçte de işletilmişlerdi.⁸² Moltke, peremeleri kira arabalarına benzetirken, pazar kayıklarını da karada toplu ulaşımı sağlayan omnibus arabalarına benzetmektedir.⁸³

Pazar kayıkları, 13 metre uzunluğunda 2.5 metre genişliğinde ahşap ve denize dayanıklı araçlardı. Bunları günümüzün kamyonlarına da benzetmek mümkündür. Ağır yükler taşıyabilmekteydiler. Peremeler, pazar kayıklarına göre, daha hafif yük taşıyabilen araçlardı.⁸⁴

Kentiçi ulaşımı sağlayan deniz araçlarının sayısı yıllar itibariyle artış göstermişti. 17. yüzyıl için Evliye Çelebi'nin verdiği rakamlara göre; peremeci esnafı 8000, bunların sahip oldukları kayık ve pereme adedi ise 4614 idi. Ancak 1680 tarihli bir defterden 1295 kayıkçı ve 1400 kayık bulunduğu tespit edilmektedir. 1802'de bu sayı 6572 ve 3996 idi. 1680 ile 1802 rakamları karşılaştırıldığında, yaklaşık 12 yıllık bir dönemde, kayık ve kayıkçı sayısında büyük artış olduğu görülmektedir. Bu artışın nüfus artışına paralellik gösterdiğini vurgulamak gerekir. 19. yüzyılın ikinci yarısına doğru kayık ve kayıkçı sayısında 18. yüzyıla nazaran çok daha büyük artış olduğu görülür.⁸⁵ Yukarıda verilen

⁸¹ BOA, **Kamil Kepeci Tasnifi**, No: 7438

⁸² Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I, s. 64

⁸³ Helmuth Von Moltke, **Moltke'nin Türkiye Mektupları**, Remzi Ktb., İstanbul, 1995, s. 93

⁸⁴ Eser Tutel, **Şirket-i Hayriye**, İletişim yay., İstanbul, 1994, s. 14-15

⁸⁵ Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I, s. 67-68

rakamlar göz önüne alındığında, özellikle 19. Yüzyılda İstanbul'da oldukça yoğun bir deniz trafiğinden söz etmek mümkündür.

Kentiçi ulaşımı sağlayarak bir kamu hizmeti veren deniz araçlarının yanında, devlet büyüklerine, sultanlara ve şehrin ileri gelen zenginlerine ait özel kayıklar da bulunmaktaydı.

19. yüzyılın ikinci yarısında Boğaziçi ve Haliç'te buharlı gemilerin işlemeye başlaması ile deniz ulaşımında kayıktan yararlanma ikinci plana düşmüş ve yerini buharlı vapurlara bırakmıştı. İstanbul limanına ilk buharlı gemi, Amerikalı mühendis Robert Fulton'un makineli gemiyi icat edişinin üzerinden 21 yıl geçtikten sonra, II. Mahmut döneminde, 20 Mayıs 1828 tarihinde geldi. İstanbul halkı, bu gemiye "Buğ Gemisi" adını vermişti.

Buharlı geminin öneminin anlaşılmasıyla Haliç'te Aynalıkavak tezgahında, Amerikalı gemi inşa mühendisi Foster Rhodes nezaretinde birkaç ahşap gemi yapıldı. 1837'de bir buharlı gemi inşa edildi. "Eser-i Hayr" adı verilen bu geminin makineleri ithal edilmişti.

Bunun yanında, yine ithal edilen birkaç buharlı geminin idaresi Tersane-i Amire'ye bağlandı. 1839'da, aynı kuruluşun bünyesinde bir "Vapurculuk Nezareti" kuruldu. Devletin bütün ticaret gemileri bu çatı altında toplandı.

İlk buharlı gemilerin hizmete girmesiyle, deniz ticaretinde önemli ölçüde canlanma kaydedilmişti. Mevcut idarenin yeniden yapılandırılmasıyla, 1839'da Şirket-i Osmaniye, 1840'ta Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi, 1842'de ise Mecidiye Şirketi adlarını aldı. 1834 senesine gelindiğinde, Fevaid-i Osmaniye adıyla yeni bir yönetim kuruldu.

Boğaz'da çalışan ilk Türk bayraklı vapur, "Hümapervaz" oldu. Bu vapur her gün belirli vakitlerde, Eminönü ile İstinye arasında faaliyet göstermekteydi. Sabah İstinye'den hareket ederek, güzergahı üzerindeki iskelelere uğrayarak, Eminönü'ne kadar gelmekteydi. Akşam saatlerinde, aynı güzergahı takip ederek geri dönmekteydi. Bunun

yanında Boğaz'da faaliyet göstermekte olan yabancı bandıralı vapurlar da bulunmaktaydı.⁸⁶

1851'de Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıyla, deniz ulaşımı ve deniz ticaretinde önemli bir adım daha atılmış oldu. Şirket, ilk olarak İngiltere'de imal ettirdiği altı vapuruyla, 1854'te Boğaziçi'nde seferlere başladı. İlk seferini Üsküdar'dan yaptı.⁸⁷ Hükümet, Şirket-i Hayriye'nin kurulmasından hemen sonra, Üsküdar - Eminönü hattında çalışan yabancı vapurların faaliyetini yasakladı.⁸⁸

Aynı yıl Tophane Amiri Ahmet Fethi Paşa tarafından kurulan “ Haliç-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi” adlı şirket de, Haliç'teki iskeleler arasında insan ve eşya taşımacılığına başladı. Bu şirket 1913'te “Haliç Şirketi” adlı bir İtalyan şirketine devredildi.

1860'tan sonra, dönem dönem deniz ulaşım şirketleri yeniden düzenlendi. 1878'te İdare-i Mahsusa kuruldu. II. Meşrutiyetin İlanından sonra İdare-i Mahsusa yeniden yapılandırılarak, 9 Eylül 1910'da “Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi” adını aldı.⁸⁹

Sonuç olarak şunu ifade etmek gerekir ki, İstanbul yaşamının her zaman renkli bir unsuru olan deniz ulaşımı, 19. yüzyılın ikinci yarısında iyiden iyiye yaygınlaştı. 1851'de ilk Osmanlı vapur şirketi olan Şirket-i Hayriye'nin kurulması ve altı vapuruyla insan ve eşya taşımaya başlamasıyla, İstanbul'da ilk kez düzenli ve kurumsal anlamda bir toplu ulaşım faaliyeti başlamış oldu.

⁸⁶ “Deniz Ulaşımı” maddesi, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, III. Cilt, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı ortak yayını, İstanbul 1994, s. 30.

⁸⁷ Ayrıntılı bilgi için bakz.: Eser Tutel, **Şirket-i Hayriye**, İletişim yay., İstanbul, 1994; Murat Koraltürk, “Kentleşme, Kentiçi Ulaşım, İstanbul ve Şirket-i Hayriye'nin Kuruluşu”, **M.Ü. İ.İ.B.F. Dergisi**, Yıl. 1994, Cilt. X, Sayı. 1-2, s. 53-113.

⁸⁸ BOA. İrade Dahiliye. No. 16493; BOA. İrade Hariciye. No. 4465.

⁸⁹ Bu işletme için bakz. Abdulahad Nuri, **Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Tarihçesi**, İstanbul, 1926.

III. BÖLÜM

İSTANBUL'DA KARA TOPLU ULAŞIM HİZMETLERİ: KURULUŞ VE GELİŞİM

1. İstanbul'da Kara Toplu Ulaşım Faaliyetlerinin Başlaması ve İlk Tramvay İnşa ve İşletme İmtiyazının Verilişi

19. yüzyılın ilk yarısında, İstanbul kentiçi ulaşımında deniz ve deniz araçları yoğun bir şekilde kullanılırken, karada aynı yoğunluktan söz etmek mümkün değildi. Bunda, kentin denizle çevrili olmasının getirdiği ulaşım kolaylığının yanında, kentte kara ulaşımını kolaylaştıracak yeterli ve sağlıklı yol ağının olmayışı ve kara ulaşım araçlarındaki teknolojik yetersizliğin etkili olduğunu ifade etmek gerekir. Ancak, 19. yüzyılın ikinci yarısına doğru, şehrin gerek mekansal büyümesi, gerekse nüfusundaki artış, karada ulaşımı kolaylaştıracak ve hızlandıracak vasıtaların kullanımını zorunlu kılmaktaydı.

19. yüzyıla kadar, şehir içinde bir yerden bir yere gitmek için tercih edilebilecek bir vasıttan söz etmek genel anlamda mümkün değildi. İnsanlar yürümek yada hayvan kullanmak zorundaydı. Hatta şehir içinde yük taşımacılığında bile araba kullanımı yaygın değildi. Uzun süre araba saraya ve yüksek rütbeli devlet memurlarına has bir araç olma özelliği taşımıştır. Fakat 19. Yüzyılda araba kullanımı yaygınlaşmış ve özel arabalar dışında bugünkü ticari taksi işlevine sahip “*kira arabaları*” kentiçi ulaşımında rol oynamaya başlamıştı.

İstanbul'da kara ulaşımının gelişmesinde en büyük engel, yolların yetersizliği, darlığı ve araba trafiğine imkan vermemesidir. Bu durum devlet ricalinin de dikkatini çekmiş ve kentte araba işleyebilmesi için gerekli tedbirlerin alınması gerektiği birçok defalar ifade edilmiştir.

1614-15 yıllarında seyyah Valle, tek düzgün yolun Ayasofya ile Beyazıt arasında olduğunu diğer yolların eğri, dar ve bakımsız olduğunu yazmaktadır. 1678'de İstanbul'a gelen Bruyn, kent içinde araba yolunun olmadığını, dar ve eğri yolların ancak atlı yada yaya geçişine uygun olduğunu anlatmaktadır. Yollarının büyük çoğunluğunun toprak olduğu,

halkın nadiren arabaya bindiği yine birçok seyyahın gözlemidir.¹ Bugün dahi gözlemeyebileceğimiz bu gerçek, 19. yüzyılda da aynı niteliğe sahipti.

Meclis-i Meabir tarafından hazırlanarak hükümete sunulan raporda, yukarıdaki gözlemler ifade edilmekte ve kentiçi kara ulaşım olanaklarının artırılabilmesi için, yolların genişletilmesi, yeni sokak ve caddeler açılması, bunların bakım ve onarımlarının aksatılmadan yerine getirilmesi gerektiği vurgulanmaktaydı.²

Sonuç olarak, kentiçi ulaşımın daha çok denizden yararlanılarak yapılması, İstanbul'un kıyı boyunca yayılmasını özendirici bir etki yaratmaktaydı. Kentin daha derli toplu bir kent formuna sahip olabilmesi, karada ulaşım olanaklarının arttırılmasına bağlıydı.

Karada toplu ulaşımı sağlayacak ilk gelişme, 1864 yılında bir İngiliz vatandaşı olan Huchiadson'un, İstanbul'da tramvay inşa ve işletme imtiyazı talebiyle girişimde bulunmasıyla başladı. Bunu, sonuçsuz kalan bu girişimden 5 yıl sonra, yani 1869'da, İstanbul'da tramvay inşa ve işletme imtiyazı verilen "*Dersaadet Tramvay Şirketi*"nin kurulması izledi ve 1871'de Azapkapı İle Beşiktaş arasında işlemeye başlayan atlı tramvaylarla, karada ilk toplu ulaşım aracı hizmete girmiş oldu. yine aynı yıl, İstanbul'un iki önemli merkezi konumundaki Galata ve Beyoğlu'nu birbirine bağlayacak olan "Galata Tüneli" imtiyazının Fransız vatandaşı olan Gavand'a verilmesi bu anlamda atılmış önemli bir adımdı.

Huchiadson'un bu talebiyle gündeme gelen, kentiçi ulaşımında tramvayların kullanımına karşı, Osmanlı yönetimi olumlu bir yaklaşım sergiledi. Yönetim, ilk kez Amerika'da ortaya çıktığından olsa gerek "*Amerika Demiryolu*"³ yada "*demirli araba yolu*"⁴ olarak da adlandırdığı tramvayı, "yolcu ve eşya nakline mahsus tramvay tabir olunur bir nev' demirli araba yolu ve araba işletilmesi " yada " Derunu şehirde şimendüfer inşası kabil olmadığından Avrupa'nın bazı mahallerinde olduğu misillü araba tekerleği geçecek mahallere demir hatlar ferşiyle tramvay tabir olunur araba yolları ve hayvan ile kullanılır arabalar inşası" olarak tanımlamıştır.⁵

¹ İsmet Kılıçaslan, *İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı Özellikler*, İTÜ, İstanbul, 1981, s. 156

² BOA. Şura-yı Devlet. No. 2390/37

³ BOA. T. Dosya. No. 701. s. 92

⁴ BOA. T. Dosya No. 702. s. 58

⁵ BOA. İrade Meclis-i Mahsus. No. 1265

Bunun yanında, tramvayın kentiçi ulaşımı ucuzlatacağını, hızlandıracağını ve kolaylaştıracağını da gören devlet, bir medeniyet ve mamuriyet eseri olarak kabul edilen bu gibi nakil vasıtalarının Avrupa’da olduğu gibi başkentte de inşa ve işletilmesini birçok açıdan gerekli görmüştü.

Devlet, kentiçi toplu ulaşım araçlarına bakışında, ulaşımın hız ve ucuzluğunu göz önüne alarak ekonomik bir yaklaşım sergileyerek, Azapkapı - Beşiktaş hattının açılışında, böyle bir faaliyeti, “teksir-i ticarete ve teshilin tezayüdüne sebep olan teşebbüsler olarak” nitelendirmiştir.⁶

Yukarıda da ifade edildiği gibi, İstanbul’da ilk kez tramvay inşa ve işletme düşüncesi, bir İngiliz vatandaşı olan Huchiadson’un, 1864 yılında, imtiyaz talebiyle hükümete başvurmasıyla gündeme geldi. Yapılan görüşmeler sonucunda Huchiadson’la anlaşmaya varılmış ve tramvay inşa ve işletmesine dair mukavelename ve şartname hazırlanmıştı.⁷

50 yıl süre ile imtiyaz verilmesi öngörülen Huchiadson’un, inşa ve işleteceği hatlar dört ana hattan oluşmaktadır. Hattın başlangıcı yeni Galata köprüsü olmak üzere;

Birinci hat: Soğukçeşme, Sultanahmet meydanı ve Divanyolu’ndan geçerek Beyazıt meydanına ve oradan Laleli, Aksaray ve Samatya yoluyla Yedikule’ye ulaşacaktı.

İkinci hat: Aksaray’dan ayrılıp Topkapı’ya ulaşacaktı.

Üçüncü hat: Yine köprübaşından başlayıp sahil yoluyla Eyüp’e kadardı.

Dördüncü hat: köpüden geçip Galata, Tophane, Beşiktaş ve Ortaköy’den geçerek Arnavutköy’e kadar olacaktı.

Bu hatlardan birinci ve ikinci hatlar, imtiyaz fermanının yayınlandığı tarihinden itibaren ikinci yıl, üçüncü hat üçüncü yıl ve dördüncü hat ise dördüncü yılda olmak üzere

⁶ BOA. İrade Dahiliye. No. 44205; BOA. Ayniyat. No.1047. s. 156; Osmanlı Devleti, İstanbul’da ilk kez tramvay inşa edip işleten Dersaadet Tramvay Şirketi müdürü Karapano’yu, yapmış olduğu hizmetten dolayı üçüncü rütbeden nişanla ödüllendirmişti. BOA. Ayniyat. No.1047. s. 156.

⁷ Tramvay hattı ilk kez 1842’de Amerika’nın Newyork şehrinde “Luba” (Loubat) adında bir Fransız tarafından tesis edilmiştir. Daha sonra, Amerika’dan Avrupa’ya geçmiş ve 1854 yılında Fransa’da kullanılmaya başlanmıştı. Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-u Belediye*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yay., No: 21, Cilt: 5, İstanbul 1995, s. 2398.

tümü dört yılda tamamlanmış olacaktı.⁸ Eğer imtiyaz sahibi bu süre içinde hatların yapımını tamamlayıp işletmeye açamazsa imtiyazı kaybedecekti. Yine herhangi bir hatta 10 gün zorunlu bir sebep olmaksızın araba işletmediği durumda aynı sonuçla karşılaşmış olacaktı.⁹

Her bir hattın başlangıcında, en az 20 kişinin oturabileceği, yolcuları güneşten ve yağmurdan koruyacak duraklar yapması zorunlu tutulmuştu.¹⁰

Dikkat çekici diğer bir madde, kadın ve erkeklere ayrı renklerde ayrı arabalar tahsis edilmesi zorunluluğunun getirilmiş olmasıydı. Buna göre, kadınlar ve erkekler kesinlikle karışık bir şekilde arabalara binemeyeceklerdi. Erkekler için tahsis edilen arabalar gece yarısına kadar işleyebildiği halde, kadınlar güneş batıktan sonra yolculuk edemeyeceklerdi.¹¹

Ayrıca şirketin, şirket memurları dışında istihdam edeceği arabacı ve diğer işçilerin Osmanlı vatandaşı olması zorunluluğu getirilmişti.¹²

İstanbul sokaklarının son derece dar olması araba trafiğini imkansız kılmaktaydı. Bu nedenle tramvay hattı geçecek sokakların asgari genişliklerinin 8 arşın olması kararlaştırılmıştı. 8 arşından dar olan sokakların oluşturulacak bir komisyon tarafından tespit edilmesi ve istimlak masrafları şirkete ait olmak üzere genişletilmesine karar verilmişti.¹³

İstanbul'da tramvay inşasını gerekli gören ve bir medeniyet ve mamuriyet eseri olarak kabul eden devletin, Huchiadson'a verilecek imtiyaz fermanı neşredilmeden önce çözülmesini istediği iki sorun bulunmaktaydı. Birincisi, istimlak çalışmalarını yürütmek ve tahmini maliyeti çıkarmak üzere, ikisi Nafia Nezaretinden, biri de şirket tarafından atanan üç kişilik bir komisyon kurulması ve bu komisyon tarafından istimlak masraflarını tespit edilmesi idi.

Bu komisyon kurularak ve birinci hat üzerinde genişletilmesi gereken yerler belirlendi. Hazırlanan raporda, bu hat üzerinde toplam 46 dükkan, ev ve bahçenin bir

⁸ İmtiyaz Şartnamesi, 1. Madde. İmtiyaz mukavelenamesi, şartnamesi ve Nizamnamesi için Bakz: BOA. İrade Meclis-i Mahsus, No: 1265; "Dersaadet Tramvayına Ait Mukavele ve Şartnameler ile Nizamname-i Dahili", Umur-u Nafia Ait Mecmua-i Mukavelat, Cüz. 1, Matbaa-yı Amire, İstanbul, 1328; Ergin, Cilt: 5, s. 2408.

⁹ İmtiyaz Şartnamesi, 27. Madde.

¹⁰ İmtiyaz Şartnamesi, 14. Madde.

¹¹ İmtiyaz Şartnamesi, 17 ve 18. Madde.

¹² İmtiyaz Şartnamesi, 31. Madde.

¹³ İmtiyaz Şartnamesi, 4. Madde.

kısının yola dahil edilmesi gerektiği saptanmış ve bunun için istimlak bedeli 483.650,5 OL olarak tahmin edilmişti.¹⁴

Çözülmesi istenen diğer sorun ise, tramvay hatlarının geçeceği cadde ve sokaklarda bulunan cami, türbe ve diğer kutsal binaların yol genişletme amacıyla yıkılması tehlikesiydi. Bunu göz önünde bulunduran devlet, mukavelenameye ek bir madde ilave edilerek, mukaddes sayılan binaların yıkılmasının uygun olmayacağından, böyle bir durumla karşılaşıldığında, hattın daha uygun başka bir caddeden geçirilmesi gerektiğini hükme bağlanmaktaydı.

Devlet, imtiyaz fermanının neşrini, tramvay hattı boyunca istimlakı gereken emlakın, komisyon tarafından tespit edilen, tahmini istimlak bedelinin, şirket tarafından hazineye tevdi edilmesi şartına bağlamıştı. Ancak, Huchiadson finansmanda yaşadığı zorluklardan dolayı bunu gerçekleştirememiş ve İstanbul'da toplu ulaşımı sağlayacak böyle bir hizmet ilk teşebbüste sonuçsuz kalmıştır.¹⁵

1864 yılında, bir İngiliz vatandaşı olan Huchiadson tarafından yapılan ilk imtiyaz talebi dikkate alındığında, Osmanlı Devleti'nde tramvay inşa ve işletilmesi fikri, Batıdaki ilk kullanımından hayli uzun bir zaman sonra gündeme geldi.

Sonuçlanmayan bu imtiyaz talebinden ancak 5 yıl sonra, yani 1869'da iki önemli imtiyaz talebi ortaya çıktı. Bunlardan ilki, bir Fransız vatandaşı olan Hazi Dodyon tarafından gerçekleşmişti. Dodyon'un bu talebini öğrenen bir kısım yerli sermayedar, karlı bir yatırım olarak gördükleri bu imtiyazı kazanabilmek amacıyla girişimlerini hızlandırarak, resmen talepte bulundular. Bir kısım Galata bankerlerinin de içinde bulunduğu bu yerli sermayedar gurubu, Karapano Efendi temsil etmekteydi.

Hükümetin, benzer şartlarda imtiyaz talebinde bulunan Dodyon ve Karapano'dan birini tercih etmesi gerekmekteydi. Karapano'nun Osmanlı vatandaşı olması ve Osmanlı Bankası'nın, Şirket-i Umumiye-i Osmaniye ile devlet nazarında itibarlı bankerlerden olan Zarifi, Komanto ve Hristaki efendi'nin, kurulacak şirketin sermayedarlarından olması, ayrıca yerli sermaye sahiplerinin böyle bir teşebbüsü, diğer sermayedarları da teşvik edeceği düşünüldüğünde, imtiyazın Karapano'ya verilmesi uygun bulundu.

¹⁴ BOA. T. Dosya No. 702. s. 58. Daha önce tahmin edilen tahmini bedel 467.185,5 OL idi. BOA. T. Dosya No. 698. s. 115

¹⁵ BOA. İrade Meclis-i Mahsus. No. 1265.

Bunun yanında Karapano, teminat olarak devlete 10.000 OL ödemeyi önerirken, Dodyon 6000 OL ödemeyi kabul etmişti. Karapano, imtiyaz tarihinden itibaren 20 gün içinde şirketi kuracağını taahhüt ederken, Dodyon 6 aylık bir süre tanınmasını istemiştir. Bu maddeler de göz önüne alındığında, imtiyazın Karapano'ya verilmesine karar verildi.¹⁶

2. Dersaadet Tramvay Şirketi'nin Kuruluşu

İstanbul'da ilk tramvay inşa ve işletme imtiyazı 30/8/1869 tarihli padişah fermanıyla¹⁷ ve daha sonra tüm imtiyaz hakları kuracağı şirkete devredilmek üzere Osmanlı Devleti tebasından olan Konstantin Karapano Efendiye verildi.

Şirket, bir anonim şirket olarak "*Dersaadet Tramvay Şirketi*" adıyla kurulmuştu. Şirketin kurucuları ve sermayedarları, Osmanlı Bankası, Şirket-i Umumiye-i Osmaniye, Mösyö Kamondo, Hristaki Zagrofos efendi, Mösyö Zarifi ve Kostantin Karapano Efendiden oluşmaktaydı.¹⁸ Şirketin merkezi ve ikametgahı İstanbul'du.¹⁹

Şirketin imtiyaz müddeti 40 yıl olarak öngörülmüştü. Meclis-i Meabir, Nafia Nezaretine sunduğu raporda, bu sürenin 25 yada en fazla 30 yıla indirilmesinin daha uygun olacağı yönünde görüş bildirmiş olmasına rağmen²⁰, imtiyaz sahibinin Osmanlı vatandaşı olmasının vereceği faydayı göz önünde bulunduran devlet, bu sürenin 40 yıl olmasına karar verdi.²¹

İstanbul'da tramvay inşa ve işletme İmtiyazının bir Osmanlı vatandaşına verilmesinin, böyle bir teşebbüsün yerli halk tarafından yapılması anlamına geleceği ve İstanbul'un zengin sermaye sahiplerini teşvik edeceği düşünülmüştü.²² Şunu da ifade etmek gerekir ki, İmtiyaz, Osmanlı tebasından birine verilmiş olmasına rağmen kuruluş sermayesinin önemli kısmı yabancı sermaye niteliği taşımaktaydı.

Karapano Efendi ile tramvayların yapım ve işletme şartlarını belirleyen ilk mukavelename ve şartname 30 Ağustos 1869 tarihinde imzalandı. Sonraki yıllarda yeni

¹⁶ BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 69.

¹⁷ BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 95

¹⁸ Nizamname, madde: 1

¹⁹ Nizamname, madde: 2,3,4, ve 5

²⁰ BOA. T. Dosya No. 701. s. 92.

²¹ BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 69

²² Meclis-i Meabir tarafından Nafia Nezaretine takdim edilen mazbata tercümesi için bakz.: BOA. T. Dosya No. 701. s. 92.

tramvay hatlarının gündeme gelmesiyle, bu mukavelename ve şartname hükümleri tadilata uğramış, bazı maddeleri değiştirilmiş bazıları da iptal edilmiştir. Şirketle 1869 tarihli ilk sözleşmeye ek olarak, 1881, 1907 ve 1911 tarihlerinde olmak üzere üç kez imtiyaz sözleşmesi yenilenmiştir.

1869 tarihli sözleşmeyle, şirkete, tramvay inşa ve işletme imtiyazı yanı sıra, şehrin diğer taraflarını tramvay hatlarına bağlamak amacıyla, bir imtiyaz altında olmayarak, yeterli miktarda “omnibus” tabir edilen arabaları işletme yetkisi de tanınmıştır. Bunun dışında, tramvay hatlarının bulunduğu caddelerde hiç kimse düzenli ve belirli saatlerde araba işletemeyecektir.²³

Devlet, imtiyaz fermanı tarihinden itibaren 5 yıl süreyle, İstanbul, Galata, Beyoğlu, Üsküdar ve Boğaziçi'nin sahil şeridinde, başka bir şirkete tramvay tesis ve inşa izni vermeyecekti. Ancak, Taksim'den başlayıp, bir kolu Kağıthane'ye gitmek üzere, Büyükdere'ye ulaşacak bir tramvay hattı imtiyazını, uygun gördüğü taktirde şimdiden başka bir şirkete vermeye devletin hakkı vardı.²⁴

Şirketin kuruluş sermayesi, 400.000 Osmanlı lirasıydı ve her biri 20 Osmanlı lirası değerinde 20.000 hisseden ibaretti. 18 Haziran 1870'te kurulmuş olan “*Dersaadet Tramvay Şirketi*”nin yarısı yatırılmış 400.000 Lira sermayesinin yaklaşık yedide birine Osmanlı bankası iştirak etmişti.²⁵ Şirket, genel kurul kararıyla ve hükümetin izniyle gerektiğinde tahvil veya hisse senedi arz ederek sermaye artırımına gidebilecekti.²⁶

Bu gibi özel şirketlerin sermaye yapılarıyla ilgili bilgilere ulaşmanın oldukça zor olduğunu ifade etmek gerekir. Ancak şunu biliyoruz ki, şirket sermayesinin önemli bir kısmı yabancı sermaye niteliği taşımaktaydı.²⁷ Örneğin, DT Şirketi, 1881'de yapımına giriştiği

²³ 1869 tarihli sözleşmenin 3. maddesi.

²⁴ 1869 tarihli sözleşmenin 5. maddesi.

²⁵ Andre AUTHEMAN, *Bank-ı Osmani-i Şahane, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Osmanlı Bankası*, Çev. Ali Berktaş, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, I. Baskı, Haziran 2002, İstanbul, s. 69

²⁶ Nizamname, 6. madde.

²⁷ 31 Mart 1898 tarihinde olağan toplantısını yapmak üzere toplanan DT Şirketi Genel Kurulu'nda, 20.249 hisse senedine sahip, 150 hissedar hazır bulunmaktaydı. Bunlar içerisinde Belçikalı hissedarlar 13/7 oranında, yani çoğunluklu olarak temsil edilmekteydi. Toplantıda Belçikalı hissedarlar, şirket yönetim kurulunun tamamen değişmesinde ısrarcı olmuşlardı. Belçikalı hissedarların bu çabaları, şirket yönetimine sahip olmak şeklinde değerlendirilebilir. Ancak şartnamenin buna imkan vermemesi sonucu başarılı olamamışlardı. *İKDAM*, sayı. 1335 ve 1338, 4. Sene, 11 Zilkade 1315 / 2 Nisan 1898.

Galata-Şişli hattı için ihtiyaç duyduğu sermayenin tamamını, yine şirketin ortaklarından olan Mösyö Kamondo'nun sahibi olduğu Fransız Kamondo Bankası'ndan temin etmişti.²⁸ 2.700.000'u Fransız sermayeleri için olmak üzere, 1881'de libere edilen sermaye 4.500.000 franktır.²⁹

Ülkede, 20. yüzyılın başlarından itibaren, özellikle altyapı yatırımlarında Alman sermayesinin ağırlığının artmakta olduğu bilinmektedir. Bu artıştan DT Şirketi de nasibini almış ve yüzyılın başlarından itibaren şirket, Alman sermayesinin yönetimine girmişti. Öyle ki, şirketle devlet arasında baş gösteren anlaşmazlıklarda veya imtiyaz süresinin uzatılması durumlarında, Alman sefareti, hükümet nezdinde girişimlerde bulunmaktan geri durmamıştı.³⁰

2.1. Şirketin Yönetimi

Yönetim Kurulu:

DT Şirketi dahili nizamnamesine göre, yönetim kurulu, 6 üyeden oluşmaktaydı. Bu üyeler genel kurul tarafından seçilir ve görev süreleri 3 yıldır. Üyelerin 1/3'ü her yıl yenilenir. Ancak, ilk yönetim kurulu üyeleri kuruculardan oluşacaktır ve ilk 5 yıl yönetim kurulu üyeliğinde kalabileceklerdir. Altıncı yıldan itibaren üyeler değişebilecektir. İlk değişim kura ile olacaktır ve daha sonraki üye değişimi kademe usulüyle gerçekleşecektir. Görev süresi sona eren üye tekrar seçilme hakkına sahipti.³¹

Yönetim kuruluna seçilen üye, seçim tarihinden itibaren 15 gün içinde ve görevine başlamadan önce, vakti gelmemiş kuponları üzerinde bulunan 100 hisse veya geçici senetleri (senedat-ı muvakkata) şirketin sandığına teslim edecek ve görev süresinin bitimine kadar geri alamayacaktır. Teslim etmeyen üyeler görevi kabul etmemiş olacaktır.³²

İlk yönetim kurulu, ilk beş yıl için kuruculardan oluşmaktaydı. Yani, Osmanlı Bankası direktörlerinin birinden, yönetim kurulunun seçtiği Şirket-i Umumiye-i Osmaniye'nin ya yönetim kurulu azasının birinden yada direktöründen, Kont Kamondo veya

²⁸ BOA. Şura-yı Devlet. No. 709/17

²⁹ Jacques Thobie, "Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye", TCTA, İletişim yay, 3. Cilt, 1985, İST.

³⁰ BOA. İrade Hususi. No: Ş 1324/40; BOA. İrade Hususi. No: ZA 1324/55; BOA. İrade Hususi. No: ZA 1324/18; BOA. Yıldız Defter. No: 14283

³¹ Nizamname, 17 ve 18. maddeler.

³² Nizamname, 19. madde.

biraderinden, Hrisaki Zagrafos efendi, Mösyö Jorej Zarifi ile Konstantin Karapano Efendiden oluşacaktır. Altıncı yıldan itibaren kurul üyeleri değişebilecektir.³³

Yönetim kurulu her yıl kendi içinden bir başkan ve bir başkan vekili tayin edecektir. Kurul, en az ayda ~~iki~~ defa olmak üzere gerektiğinde toplanacak ve şirket yönetimiyle ilgili gerekli kararları alacaktır. Yönetim kurulunun toplanabilmesi dört oya sahip en az üç üyenin hazır bulunmasına bağlıdır. Her bir üye en fazla bir oya vekalet edebilir. Kendi oyuyla beraber en çok iki oy kullanma hakkı vardır. Kurul, oy çokluğuyla karar verebilecektir. Eşitlik halinde, yönetim kurulu başkanın reyinin bulunduğu taraf tercih edilecektir. Başkan, hazır bulunmayan bir üyenin vekaletini üzerine alamayacaktır.³⁴

Yönetim kurulu aldığı kararları icra etmek üzere bir direktör tayin edecektir. Tayin olunacak direktöre kurul üyelerinden biri vekil olabilecektir. Yönetim kurulu üyeleri, şirketin taahhütlerinden ne şahsen ne de kurul olarak sorumlu değildir. Ancak görevlerinin icrasından sorumlu tutulabileceklerdir.³⁵

Genel Kurul:

DT Şirketi dahili nizamnamesine göre, genel kurul, en az 10 hisseye sahip hissedarlardan oluşmaktadır. Genel kurul üyeleri, yerlerine kurula girme hakkı bulunan başka bir üyeye vekalet verebilirler. Yönetim kurulu üyelerinin seçimi, şirket nizamnamesine yeni maddelerin eklenmesi, şirketin kararlaştırılan zamandan önce lağvı, bir yıllık muhasebatın tasdiki, dağıtılacak temettuatın tespiti, tahvil arzı, borçlanma akdi, şirketin diğer şirketlerle birleşmesi ve bedeli 2000 liranın üzerindeki emlakın alım ve satımı genel kurul kararıyla gerçekleşmektedir.

Genel kurul, her yılın ilk üç ayı içinde olağan, yönetim kurulu gerekli gördüğünde veya en az 4000 hisseye sahip hissedarların isteği üzerine olağanüstü olarak toplanır. İlk genel kurul toplantısı şirketin teşkilinin ikinci yılının ilk üç ayında toplanacaktır. Genel kurulun toplanabilmesi için tüm hissenin en az beşte birini hamil 25 hissedarın hazır bulunması gerekmektedir. Ancak, birinci toplantıda bu şartlar gerçekleşmez ise, 15 günden önce olmamak şartıyla ikinci bir çağrı yapılacaktır ve bu şart aranmayarak alınan kararlar geçerli olacaktır. Ancak, bu kararlar ilk toplantı çağrısındaki gündemle sınırlı kalacaktır.

³³ Nizamname, 21. madde.

³⁴ Nizamname, 22, 23, 24 ve 25. maddeler.

³⁵ Nizamname, 29. ve 31. madde.

Olağan ve olağanüstü toplantılarda, toplantı tarihinden en az 30 gün önce üyelere toplantı tarihi ve gündem tebliğ ve ilan olunacaktır. Gündem maddelerini yönetim kurulu belirleyecektir. Ancak, genel kurul toplanmadan 10 gün önce ve en az 10 hissedarın teklifi de toplantıda müzakere edilebilecektir.

Hissedarların, genel kurul toplantılarına katılabilmeleri için, hisse senetleriyle beraber vadesi gelmemiş kuponları Dersaadet'te şirket sandığına, yabancı ülkelerdeki hissedarlar ise yönetim kurulunun belirlediği bankerlerin sandıklarına toplantı tarihinden en az 10 gün önce tevdi ve teslim etmeleri ve karşılığında isimlerini ve teslim ettikleri senetlerin miktarını belirtir “*Duhuliye Pusulası (Giriş Pusulası)*” almaları gerekmektedir.

Genel Kurula yönetim kurulu başkanı yada yönetim kurulu başkan vekili yada son olarak yönetim kurulunun tayin ettiği bir aza başkanlık edecektir. Genel kurulda, her 10 hisse bir rey sayılacak, fakat hiç kimse 15'ten fazla reye sahip olamayacaktır. Kararlar çoğunluğun oyuyla alınacaktır, ancak, tahvil arzı ve borçlanma akdi, hazır bulunan üyelerin üç dördte birinin oyuna bağlıdır.³⁶

2.2. İnşa Edilecek Tramvay Hatları ve İnşa Faaliyetlerinin Başlaması

Şirketle yapılan mukavelename gereğince ilk etapta dört hattın yapımı kararlaştırılmıştı:

Birinci hat: Azapkapı'dan başlayarak Galata, Tophane, Beşiktaş ve Ortaköy'e ulaşacaktır.

İkinci hat: Yeni Haliç Köprüsü'nün İstanbul tarafından başlayarak Babıali ve Soğukçeşme'den geçerek Divanyolu caddesiyle Aksaray'a kadar ulaşacaktır.

Üçüncü hat: Aksaray hattından ayrılarak Samatya ve Yedikule'ye kadardır.

Dördüncü hat: Yine Aksaray hattından ayrılarak Topkapı'ya gidecektir.

İmtiyaz fermanından itibaren 1. ve 2. hatların iki, 3. hattın üç, 4. hattın ise dört yılda tamamlanmış olması kararlaştırılmıştır.³⁷ Belirlenen süre içerisinde şirket, inşaatı tamamlayamaz ise, bu zamana kadar inşaatı başlayıp da bitmemiş hatların imtiyazını kaybedecektir. Ayrıca şirket, inşaatı tamamlanıp işlemeye başlayan hatlarda, zorunlu bir

³⁶ Nizamname, 39. madde.

³⁷ 1869 Tarihli Şartnamenin 2. maddesi.

sebepe olmaksızın, kesintisiz 20 gün tramvay işletmezse yine bu hattın imtiyazını kaybetmekteydi.

Daha önce de ifade ettiğimiz gibi, İstanbul kent içinde araba ve tramvayın işleyebilmesi önündeki en büyük engel, sokak ve caddelerin dar ve bakımsız oluşuydu. Birkaç gün şiddetli yağmur yağsa, sokak ve caddeler çamurdan insanların bile yürütmesini imkansız kılacak bir hale gelmekteydi.

Dersaadet'te tramvay yapımı fikriyle beraber, yolların genişletilmesi zorunluluğu da kendini gösterdi. İstanbul'da görülen büyük yangınlar sonrası, cadde ve sokak düzenlemeleri yapılmaktaydı. Buna rağmen, tramvay arabaların rahatlıkla işleyebileceği bir caddeden söz etmek mümkün değildi. Bu nedenle, inşa aşamasında karşılaşılan en büyük zorluk, istimlak ve yol genişletme çalışmaları olmuştur.

Ağustos 1869'da Karapano ile imzalanan şartnamenin 4. Maddesi olan "*Tevsi'-i Tarik*" maddesi, tramvay hattı geçecek olan cadde ve sokakların genişliği ve bunun için gerekli olan istimlak çalışmalarını hükme bağlamıştır.³⁸

Şirket, tramvayın işleyeceği her bir caddenin haritalarını hazırlayarak devlete sunacak, devlet ise bu tarihten itibaren 6 ay zarfında gerekli istimlak işlemlerini tamamlayıp en az 12 arşın olmak üzere bu caddeleri genişleterek şirkete teslim edecekti.³⁹ Ancak, genişletilmesi gereken yollarda bulunan kutsal binaların yıkımının uygun olmayacağı düşünüldüğünden, şartnameye ek olarak istisnai madde eklenerek, bu tür binaların yıkımı ve tahribi engellenmişti.

Bunun yanında, tramvayın işleyeceği sokakların bir kısmı yeterli genişliği sahip olmadığı halde karşılaşılabilecek zorluklar göz önünde bulundurularak istimlak ve yol genişletme çalışmalarından muaf tutulmuşlardı.⁴⁰

³⁸ 4. Madde: "Demir çubukların vaz' olunacağı mahalleri etrafıyla tayin ederek tramvayın geçeceği yolların bir mükemmel haritasını masarifi kendisine ait olmak üzere kumpanya tanzim ettirip Hükümet-i Seniyye'ye takdim edecektir... takdim olunduğu tarihten itibaren altı ay zarfında *masarifi kamilen devlete ait olup* arzı lail 12 arşın olmak üzere yolların tevsi'iyle kumpanyaya teslimini Devlet-i Aliye taahhüd eder..."

³⁹ Daha önce Huchiadson'la hazırlanan şartnameye göre, sokakların genişliği en az 8 arşın olması kararlaştırılmıştı. Ancak, daha sonra Karapano ile imzalanan şartnamede bu genişlik yetersiz görülerek 12 arşına çıkarılmıştır. Sonraki yıllarda ise, tek hat olarak düşünülen tramvay hatların, çift hatlı duruma getirilmesi gerektiğinde bu genişlik de yetersiz kalmış oldu.

⁴⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz.; BOA. Şura-yı Devlet. No: 676/22

Şirketle kararlaştırılan bu ilk şartnameye göre, istimlak ve yol genişletme masraflarının devlet tarafından karşılanması kararlaştırılmıştı. Masrafların devlete ait olması hazineye önemli bir mali külfet yükledi. Şehremaneti, istimlak masraflarını karşılayabilmek amacıyla zaman zaman borçlanmak zorunda kaldı. 5 Mayıs 1872’de emanet istimlak masraflarında kullanılmak üzere 57.729,215 Kuruş borçlanmak zorunda kaldı.⁴¹ Ayrıca, verilen bedeli az bulan emlak sahipleri tarafından açılan istimlak davalarının sonuçlanması yıllar almış, bu durum, istimlak faaliyetlerinin tamamlanmasını da geciktirmişti.⁴²

Yol genişletme ve istimlak işinin zorluğunu ve mali yükünün ağırlığını anlayan devlet, 1881 tarihli şartnameyle, yeni yapılacak hatlar için tüm yol genişletme ve istimlak masraflarını DT Şirketi’ne yükleyerek bu mali yükten kurtulabilmişti.

Yol genişletme çalışmalarında, kesilmesi gereken binaların tamir ve inşaa masrafları “ebniye kalfalar” tarafından, tamamen istimlaki gereken bina ve arazilerin tahmini bedelleri ise, belediye bünyesinde oluşturulan keşif komisyonu tarafından tespit edilmekteydi.⁴³

Hükümet, 10 Şubat 1870 tarihinde, gerekli istimlak işlemleri tamamlanarak yol genişletme çalışmalarına başlanmasını Şehremanetine bildirdi. İstimlak ve genişletme çalışmaları ilk olarak birinci hat olan Azapkapı – Ortaköy hattında başladı. Bu hat diğerlerine oranla genişletme gereksinimi en az olan hattır.⁴⁴ Emanet bünyesinde oluşturulan keşif komisyonu bu hatta genişletilmesi gereken üç kısım tespit etmişti. Komisyon, yapığı keşif işlemleri sonucunda, bu üç kısım için toplam istimlak maliyetini yaklaşık 700.000 kuruş⁴⁵ olarak tahmin etmişti.⁴⁶

⁴¹ BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 220; BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 157

⁴² Emlak sahiplerinin itirazları için bakınız: BOA. Ayniyat. No. 1046. s. 52; BOA. Ayniyat. No. 1046. s. 35; BOA. Şura-yı Devlet. No. 676/29; BOA. Şura-yı Devlet. No. 677/4; BOA. Şura-yı Devlet. No. 696/51; BOA. Şura-yı Devlet. No. 1183/7 ; BOA. Şura-yı Devlet. No. 702/25. Huchiadson’un imtiyaz talebi üzerine hazırlanan şartnamede devlet, yol genişletme ve istimlak masraflarını üzerine almayarak şirkete yüklemiş olmasına rağmen, 5 yıl sonra Karapano ile imzalanan şartnamede bu masrafları üzerine almış olmasının nedeni, imtiyaz talep edenlerin bu yüksel maliyeti yüklenmeye yanaşmamaları olsa gerektir.

⁴³ BOA. Şura-yı Devlet. No. 674/16. Ayrıca, İstimlak edilmek üzere satın alınması gereken yerler, “Menafi-i Umumiye için Emlak mübayaası hakkında mevzu ve müessis olan nizamnameler”e göre icra edilmekteydi. BOA. Şura-yı Devlet. No. 674/14

⁴⁴ BOA. Şura-yı Devlet. No. 674/14.

⁴⁵ Bu maliyetin içinde Ortaköy-Beşiktaş hattı için gerekli olan meblağ yoktur.

⁴⁶ BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 87; BOA. Şura-yı Devlet. No. 674/14; BOA. Ayniyat. No. 1048. s. 233

Galata'daki Mahmudiye Caddesinin 10 arşın olan genişliğinin mukavelenamenin 4. maddesine göre 12'ye çıkarılması gerektiği halde, devlet, yol genişletme maliyetini düşürmek amacıyla, bu caddenin deniz tarafındaki Kılıçalı Paşa ve Ortaköy tarafındaki Yeni Cami sokaklarını daha önce genişletmiş olduğundan, bu iki cadde, şirketin de muvafakati alınarak, Tophane ile köprüler arasında işleyecek arabalara, Mahmudiye caddesinin ise sadece tramvay arabalarına tahsis edilmesi uygun görüldü.⁴⁷

Şirket, bu teklifi kabul etmiş olmakla birlikte, ek bir mukavelename imzalanmasını talep etmiş ve tramvayın işleyeceği bu caddede tramvay arabalarının işleyişine ve halkın geçişine zarar vermemek için, şirketin izni olmadıkça araba, at ve yüklü hamalların geçişinin yasaklanması ve bu caddenin mukavelenamenin aksine genişletilmediğinden dolayı, yolun darlığından dolayı oluşacak kazaların hükümet tarafından tazmin edilmesi gerekliliği üzerinde ısrarla durulmuştu. Hükümet ise, yolun darlığından dolayı oluşacak kazaların tazminin devlete ait olamayacağını, *“vukuuna sebep olanlara raci”* olması gerektiğini ve *“bu mesuliyetin mercii i tabiisinden başka bir mahalle tahmilinin hukuken dahi caiz olmayacağını”* ifade ederek bu teklifi reddetti.⁴⁸

Şehremaneti, şirketin diğer taleplerine paralel bir şekilde ek mukavelename hazırlayarak hükümete onayına sunmuştur. Buna göre: tramvayın işleyişini kolaylaştırmak amacıyla, adi binek arabası, binek hayvanları, yüklü araba ve hayvanların, yüklü hamalların ve hayvan sürülerinin caddeden geçişleri yasaklanarak, bu caddelerdeki ev, mağaza ve dükkanların nakliyatını şirket kendi arabalarıyla belli zamanlarda ve uygun bir fiyat ile yerine getirecekti.

Hükümet, Emanet tarafından hazırlanan bu ek mukavelenamenin bazı kısımlarını tadil etmiştir. Yüklü hamalların tramvayın işleyişine herhangi bir zararlarının olmayacağı ve bu caddedeki dükkan ve hanelerin bu hamallara devamlı gereksinim içinde oldukları göz önüne alınarak, bunların caddeye giriş çıkışlarının yasaklanması uygun bulunmayarak ve mukavelename bu yönde değiştirildi. Bu değişikliklerle, bu caddede araba ve hayvanlar için cari olan yasak, sadece tramvayın işlediği zamanla sınırlı tutulmuştu. Yine şirketin talebi

⁴⁷ BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 87; BOA. Şura-yı Devlet. No. 675/2.

⁴⁸ BOA. Şura-yı Devlet. No. 675/2

üzerine, uygulanacak bu yasaklara nezaret etmek üzere emanet tarafından yeterli sayıda memur istihdam edilmesine karar verildi.⁴⁹

Şartnamenin dördüncü maddesi⁵⁰, tramvay geçecek yolların haritaları şirket tarafından hazırlanıp şehremanetine takdim edildikten itibaren altı ay içinde, bu yolların devlet tarafında genişletilip şirkete teslimini gerektirmekteydi. Devlet, 1. ve 2. hat için gerekli parasal tahsisatı yaparak istimlak çalışmalarına başladığı halde, yine şartnamenin 2. maddesine göre⁵¹, 3. ve 4. hatların tamamlanması 3. ve 4. yıllara bırakıldığından, şimdiden para ve emek sarfını gerektirecek kadar acil bir yarar görmemiş ve istimlakini ertelemişti. Şirket ise, dört hattın birden haritalarını hazırlayıp Emanete teslim etmiş ve Karapano Şura-yı Devlete gelerek, bu hatların tümünde istimlak çalışmalarının başlayıp yolları genişletilmesi gerektiğini ve şartnamedeki dört yıllık sürenin şirket işlerini kolaylaştırıcı bir ruhsat olduğunu, şirket kendi menfaati gereğince 1. ve 2. hatlarla beraber 3. ve 4. hatları da tanzim ve tesviyeye karar verdiğinden bu iki hatta da istimlak çalışmalarının başlatılmasını talep etmişti.

Şirketin bu talebine karşılık devlet, tüm hatlarda birden gerekli istimlak çalışmaları yapılıp, yol genişletme işlemlerini tamamlayarak şirkete teslim ettiğinde, şirketin, yolları ve kaldırımları bozuk bir halde bırakma ihtimalini ortadan kaldıracak bir maddenin şartname ve mukavelenamede bulunmadığından dolayı, yolların bozuk bir halde kalmasının uygun olmayacağını göz önünde bulundurarak, 3. ve 4. hatları da iki yılda tamamlayıp tramvay işleteceğini taahhüt etmesi gerektiğini ifade ederek şirketin bu talebini reddetmiştir.⁵²

Birinci hattın yol genişletme ve istimlak çalışmaları tamamlandıktan sonra şirkete teslim edilmiş, şirket ise yapım çalışmalarına hemen başlamıştır. Devlet, birinci hattın istimlak işlemlerini bitirdikten sonra diğer hatların geçeceği yollarda genişletilmesi gereken yerlerini tespit ederek, oluşturulan komisyon tarafından tahmini bedelleri çıkarılmıştı.

⁴⁹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 675/2

⁵⁰ 1869 tarihli şartnamenin 4. Maddesi: "...Her bir hattın haritası kumpanya tarafından tanzim olunub takdim olunduğu tarihten altı ay zarfında mesarifi kamilen devlete ait olub arzı laakal 12 arşun olmak üzere yolların tevsiyle kumpanyaya teslimini devlet-i aliye taahhüd eder...."

⁵¹ 1869 tarihli şartnamenin 2. Maddesi: "...İmtiyaz ferman-ı alisi tarihinden itibaren birinci ve ikinci hatlar iki, üçüncü hat üç, dördüncü hat dahi dört sene zarfında tekmi olunub bu halde işbu dört hattın cümlesi tarih-i mezkurdan itibaren nihayet dört senede hitam bulacaktır..."

⁵² BOA. İrade Meclis-i Mahsus. No. 1592; BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 95

Komisyon, yaptığı çalışmalar sonucunda, ikinci, üçüncü ve dördüncü hatlar için yol genişletme masrafları toplam 5.883.954 kuruş olarak tahmin etmişti.⁵³ İkinci hat, yeni Galata Köprüsünün İstanbul tarafından başlayarak Babıali, Soğukçeşme ve Divanyolu caddesiyle Aksaray'da Yusufpaşa'ya kadar olan hattır. Bu hattın istimlak maliyeti 1.799.142 kuruş olarak tahmin edilmişti.⁵⁴ İkinci hat üzerinde, Şehremaneti önünden Ayasofya meydanına kadar olan kısmın tahmini istimlak bedeli 487.500 kuruş olarak hesaplanmıştı.

Üçüncü hat olan, Aksaray – Samatya – Yedikule ve Dördüncü hat olan, Aksaray – Topkapı hattı için ise, yol genişletme masrafları toplamı 4.084.812 kuruş olarak tahmin edilmişti.⁵⁵ Şehremaneti, bu hattın istimlak masrafları ile diğer bazı harcamaların karşılanabilmesi için, emanete ait bazı rüsum karşılık gösterilmek suretiyle 250.000 lira borçlanmak zorunda kaldı.⁵⁶

Aksaray hattından ayrılarak Topkapı'ya gidecek olan dördüncü hattın Aksaray - Topkapı caddesi genişletilmekten ise, bahçe ve bostanlar arasından yeni bir yol yapılması fikri doğdu. Ancak bunun, yol genişletme masraflarından daha maliyetli olacağı anlaşılacak ve bu fikirden vazgeçildi.⁵⁷

İstimlakte yaşanan güçlükler, şirketle Şehremaneti arasında çıkan anlaşmazlıklar ve şirketin taahhütlerini vaktine yerine getirememesi hatların yapımını geciktirmişti. Tramvay birinci hattı olan Azapkapı – Beşiktaş hattı imtiyaz tarihinden ancak 2 yıl sonra hizmete girebilmişti.

Karapano, 8 Temmuz 1871'de Emanete gönderdiği mektupta, teşebbüsünü *"yerlilerin teşkil ve tertip edebildikleri bir kumpanyanın husule getirdiği ve umum*

⁵³ Köprübaşından Hasanpaşa karakolhanesi arası 1.254.142,5, Aksaray Topkapı arası 2.072.746 ve Cellat çeşmesi Yedikule'arası 1.640.065,5 kuruş olarak tahmin edilmişti ve Yine, Şehremaneti dairesi önünden Salkımsöğüt ve Soğukçeşme yoluyla Ayasofya meydanına giden yol için alınması gereken emlak ve akarın fiyatı 487.500, Beyazıt meydanında daha önce yıktırılan Buğdaycılar kapısı bitişiğinde Beyazıt hamamının alt tarafına kadar alınması gereken emlak ve akar bedeli 57.500, Davutpaşa yoluyla Yedikule meydanında Körükçü Paşa mahallesine kadar olan yolda alınacak emlak ve akar değeri 372.000 kuruş olarak tahmin edilmişti. BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 95; BOA. İrade Meclis-i Mahsus. No. 1592; BOA. Şura-yı Devlet. No. 674/16

⁵⁴ BOA. İrade Meclis-i Mahsus. No. 1592; BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 95; BOA. Şura-yı Devlet. No. 674/16.

⁵⁵ BOA. Şura-yı Devlet. No. 674/16.

⁵⁶ BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 157.

⁵⁷ BOA. Şura-yı Devlet. No. 679/7.

vatandaşları sa'y ve gayrete sevk edici bir teşebbüs" olarak nitelendirerek, Azapkapı - Beşiktaş hattının tamamlandığını ve açılışının yapılabileceğini ifade etmiş ve bir kısım devlet erkanını davet etmişti.

Devlet, böyle teşebbüsleri *"teksir-i ticarete ve teshilin tezayüdüne sebep olan teşebbüsler olarak"* nitelendirmiş ve Karapano'yu hizmetinden dolayı üçüncü rütbeden bir mecidi nişanla ödüllendirmiştir.⁵⁸ 1875'e kadar, diğer üç hatta, tramvay arabaları seferlere başlamışlardı.

2.3. 1881 Tarihli Yeni Sözleşme ve Galata – Beyoğlu – Şişli Tramvay Hattı Projesi

Tramvayın İstanbul'da faaliyete başlamasıyla kentiçi ulaşım ucuzlamış, kolaylaşmış ve hız kazanmıştı. Tramvay, ulaştığı yerleşim bölgeleriyle ticari ve idari merkezleri birbirine bağlamıştı. Bu da halkın hem ticari ve ekonomik, hem de idari işleri için geçmek zorunda oldukları mesafeyi kısaltmış ve kolaylaştırmıştı. Ticari ve idari bölgelere ulaşımın kolaylaşması ise kente hareketlilik ve canlılık kazandırmaktaydı. Seyrek iskan bölgelerinde yerleşimin artmasıyla kentleşmenin hız kazanması, toplu ulaşım imkanlarıyla doğrudan ilintili olduğu göz önüne alındığında, kentiçi ulaşım hizmetlerinin önemi azımsanmayacak boyuttaydı. Tramvay hatlarının ulaştığı bölgelerde yerleşim artmış, emlak fiyatları yükselmişti. Kentiçi ulaşım imkanlarından mahrum diğer bölge sakinleri, kendi bölgelerinde de bu imkandan yararlanma isteklerini devlete bildirmişlerdi.

Pangaltı, Feriköy, Şişli, Fatih, Eyüp gibi Avrupa yakasındaki yerleşim bölgeleriyle, Anadolu yakasında Çamıca, Üsküdar, Kadıköy gibi nüfus yoğunluğu olan bölgeler, kentiçi ulaşımı sağlayan toplu ulaşım araçlarından yoksundu.

Pangaltı, Feriköy ve Şişli halkı birçok defa Dahiliye Nezaretine başvurarak tramvay hattının kendi bölgelerine kadar uzatılması talebinde bulunmuşlardı. Dahiliye Nezareti durumu Şehremaneti'ne havale etmiş, emanet ise imtiyaz talep olduğu takdirde bu hattın inşasına ruhsat verileceğini bildirmişti.⁵⁹

Bölge sakinleri son olarak 30 Haziran 1880'te hükümete sundukları dilekçelerinde, mahallelerinin uzak mesafede bulunduğundan ve herhangi bir toplu ulaşım aracına sahip olmadıklarından dolayı, özellikle kadın, çocuk ve yaşlıların çok zorluk çektiklerini, kışın

⁵⁸ BOA. İrade Dahiliye. No. 44205; BOA. Ayniyat. No. 1047/156.

⁵⁹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44

yağmur, çamur ve kardan, yazın da toz ve topraktan geçilmediğini, bu yüzden de nüfusun azalarak mahallelerinin tenhalaştığını ve sahibi oldukları emlak, arsa ve arazinin değerinin günden güne düşmekte olduğunu, emlaklerini kimsenin kiralamadığından geçimlerini temin edemediklerini, öyle ki, emlak vergilerini ve emlak-ı hümayun icarelerini bile veremeyecek dereceye gelmiş olduklarını, arsalara bina ve inşaat yapmak şöyle dursun, olanları dahi yok pahasına satmaya mecbur ve razı oldukları halde alıcı bulamadıklarını, mahallelerinin ıssızlığından ve tenhaliğinden dolayı yol kesme ve sarkıntılık gibi olayların görüldüğünü, bu halin aynı zamanda hazinenin vergi gelirlerini de kayba uğratacağını beyan ederek tramvay hattı taleplerini bildirmişlerdi.⁶⁰

Şişli ahalisinin vermiş olduğu dilekçeden de anlaşılacağı üzere, tramvayla ilk kez 1871'de tanışan halk için, toplu ulaşım hizmeti önemli ve zorunlu bir gereksinim konumuna gelmişti.

Galata - Beyoğlu - Şişli hattında tramvay inşa ve işletmek için halihazır tramvay şirketinden başka, Erkan-ı Harp miralaylarından Miralay Lakok ile Seflor adında biri de imtiyaz talebinde bulunmuştu. Şehremaneti meclisi bunların yaptıracıkları tramvay usulü ve şartlarının daha faydalı olacağı görüşündeydi.⁶¹

Miralay Lakok, ilk kez 1877'de Beyoğlu - Pangaltı arasında tramvay hattı yapmak ve işletmek üzere imtiyaz talebinde bulundu. Bu talep altı hafta sonra emanete havale edilmiş ancak, bir sonuç alınamamıştı. 30 Mart 1879 tarihinde hükümete sunduğu ikinci bir dilekçe ile imtiyaz talebini yineleyen Lakok, DT Şirketi'nin rüçhan hakkını gerektirecek resmi ve meşru hiçbir talepte bulunulmadığını, şirketin defterleri incelendiğinde dahi iddiasının aksine herhangi bir kaydın olmayacağından emin olduğunu öne sürerek, imtiyaz başvurusunun ertelenmemesini talep etti.⁶²

DT Şirketi'nin imtiyaz mukavelenamesinin 5. Maddesinden doğan bir rüçhan hakkının olduğunu ileri sürmesi üzerine, şirket tarafından, aslı olmayan bir dilekçenin takdim edilmiş olduğunu ve devletin bu yolla yanıltmak istendiğini iddia eden Lakok, iddiasına delil olarak, 1869 dan 1874 tarihine kadar şirketin haiz olduğu haktan yararlanmak için herhangi bir teşebbüste bulunmayarak, sadece omnibus arabaları işletmekle yetindiğini

⁶⁰ Şişli sakinlerinin dilekçesi için bakz.; BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44.

⁶¹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44

⁶² Lakok'un dilekçesi için bakz.; BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44.; İmtiyaz mukavelenamesinin 5. Maddesi, DT Şirketi'ne yeni hatlarının yapımıyla ilgili 5 yıllık bir öncelik hakkı tanımaktaydı.

ileri sürmüş ve şirketin Beyoğlu'na tramvay inşası için resmen talepte bulunmamış olduğunu, hükümetin müsaade etmemiş olmasının ispat ettiğini, zira şirket böyle bir talepte bulunmuş olsaydı, her halde hükümetin dahi izin vermesi gerekeceğini öne sürmekteydi.⁶³

DT Şirket, imtiyaz sözleşmesinin 5. maddesine⁶⁴ göre, Dersaadet ve Galata taraflarında inşa olunacak tramvaylardan başka, imtiyaz fermanından itibaren beş yıla kadar 5. maddede belirtilen yeni tramvay hatları inşasına hak ve salahiyeti bulunmaktaydı.

Lakok'un bu iddalarına karşı, şirket, mukavelenameden doğan rüçhan hakkını kullanmak üzere gerek Şehremaneti'ne, gerek Şura-yı Devlet Riyaseti'ne ve gerekse Nafia Nezareti'ne birçok defa başvuruda bulunduğunu, ancak sonuç alamadığını ileri sürmekteydi.⁶⁵ Gerçekten de DT Şirketi, ilk sözleşme tarihinden üç yıl sonra yani, 1872 yılının Temmuzunda, Aksaray - Topkapı hattı yapılmadan önce, Beyazıt - Edirnekapi, Üsküdar - Çamlıca ve Galata - Beyoğlu hatlarında tramvay tesis etmek için ruhsat talebinde bulunmuş, ancak bu talebi hükümet tarafından kabul görmemişti.⁶⁶

Şirketin bu iddiasına karşılık ŞD, şartnamedeki 5 yıllık sürenin geçtiği gerekçesiyle şirketin rüçhan hakkı talebinin geçersiz olduğunu düşünmekteydi. Ancak, tam olarak karara varabilmek ve şirketin iddialarını değerlendirmek amacıyla Babıali Hukuk Müşavirliği'nin de görüşünü almayı gerekli gördü. Bu çerçevede ŞD, anlaşmazlığın yasal bir sonuca bağlanabilmesi için, dosyayı görüşü alınmak üzere Babıali Hukuk Müşavirliği'ne gönderdi.

Hukuk Müşavirliği'ne göre, Dersaadet Tramvay Şirketi, beş yıl içinde mukavelenamede adı geçen caddelerde, yeni bir tramvay hattı inşası için ruhsat talebinde bulunmamış ise imtiyazını kaybedecekti. Bu durumda hükümet, adı geçen caddelerde başka şirketlere imtiyaz vermekte serbestti. Ancak, bu süre içinde şirket ruhsat talebinde bulunduğu ve bu hatları inşaya hazır olduğunu beyan ettiği halde ruhsat verilmemiş veya ret

⁶³ BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44.

⁶⁴ Şirketle imzalanan 1869 tarihli imtiyaz mukavelenamesinin 5. maddesinde, tramvay şirketinin imtiyaz fermanı tarihinden itibaren 5 sene zarfında, şartnamenin 1. maddesinde zikredilen 4 hattın başka, İstanbul, Galata, Beyoğlu, Üsküdar ve Boğaziçi'nin sahil caddelerinde, şartnamenin içerdiği hükümlere uygun olarak, yeni hatlar inşa etmesi, hükümetin ruhsatına bağlı bulunduğu ve 5 yıl içinde hükümetin yukarıdaki yeni hatlarda tramvay işletmek üzere hiçbir şirkete ruhsat veremeyeceği ve bu müddet bittikten sonra, adı geçen sokaklarda tramvay inşa etmek üzere, diğer taleplere ruhsat verip vermemekte devletin serbest olduğu hükme bağlanmıştır.

⁶⁵ BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44.

⁶⁶ BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 235.

ve kabule dair herhangi bir cevap verilmemiş ise, beş yılın bitiminden sonra da şirketin bu hakkı saklı olmalıydı.⁶⁷

Bunun yanında BHM, hükümetin, şirketin beş yıl içinde talep ettiği ruhsatı, sürenin bitimine kadar erçileyemeyeceği görüşündeydi. Fakat şirket ruhsat talebinde bulunmuş olduğu halde daha sonra bunu geri alır ise ruhsat talep etmemiş olacaktı. Ayrıca, hükümet şirketin talep ettiği hattın aynı olmasa bile, bu hattı atıl bir duruma düşürecek ve zarar verecek bir rekabette bırakacak şekilde diğer bir şirkete tramvay hattı inşasına ruhsat verir ise taahhüdünün aksine hareket etmiş olacaktı.

Şirket, mukavelenamenin 5. maddesine göre, 5 sene içinde haiz olduğu haktan yararlanmak için girişimde bulunmuş ise, bu maddenin hükmü, bu sürenin bitiminden sonra da cari olması gerektiği Babıali Hukuk Müşavirliği'nin mütalaanamesinde ifade edilmekteydi.⁶⁸

Sonuç olarak, Babıali Hukuk Müşavirliği, şirketin başvuru dilekçelerinin aranmasını ve eğer zamanında böyle bir başvuru olmuş ise şirkete ruhsat verilmesi gerektiği sonucuna vardı.

Emanete yazılan tezkireye cevaben sözü edilen dilekçelerin emanetin arşivinde olmadığına bildirilmesi üzerine, şirketi haklı çıkaracak bir delil bulunamamış ve artık şirket idarecilerinin gelip gitmesine gerek kalmadığı ve gerektiğinde kendilerine haber verileceği ŞD tarafından DT Şirketine bildirildi.

Bunun üzerine şirket, içinde bulunduğu durumu Sadarete protestolu bir mektupla bildirmiş ve şirketin bugüne kadar takdim ettiği dilekçelerin suretlerinin kendisinde bulunduğu gibi, asılları Babıali'de çıkan yangında yanmış olsa bile, emanetin defterlerinde kayıtlı olduğunu ileri sürmüştü. Şirket, göndermiş olduğu mektupta, zamanında başvuruda bulunduğunu kanıtlamak amacıyla hükümetin ruhsat vereceği ümidiyle Şişli'de bir arabalık yaptırdığını da ifade etmişti.⁶⁹

⁶⁷ BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44.

⁶⁸ Babıali Hukuk Müşavirliği'nin raporu için bakz: BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44.

⁶⁹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44.

Sorunun çözümsüzlüğünü gören şirket, diğer bazı istekleriyle beraber bu konu hakkında bir karar alınması amacıyla şartnamenin 26. maddesine⁷⁰ dayanarak kendisi tarafından atanacak hakemler ile bir komisyon teşkili amacıyla, emanet tarafından da hakemlerin tayin edilmesini talep ederek, bu hat başka birine ihale edildiği takdirde şirket hissedarlarının çok zarar göreceğinden dolayı, ortaya çıkacak sorumluluğun icap edenlere yükleneceğini ifade etmişti.⁷¹

Hükümet, şirketin bu yeni talebini kabul etmemekte serbest olmakla beraber, Galata'dan Pangaltı'ya kadar bir tramvay hattı inşasını da gerekli görmekteydi. Bu arada, bölge sakinlerinin de ısrarlı bir şekilde tramvay hattı talepleri devam etmekteydi.

Babıali hukuk müşavirliğinin görüşü doğrultusunda ŞD, mukavelenamenin 5. maddesini tekrar müzakere etmiş ve sonuçta Dersaadet Tramvay Şirketi'nin bu hakkının devam ettiği ve bu hakkını kullanmak istedikçe, yukarıda adı geçen caddelerde, başka bir şirkete tramvay inşa ve işletme imtiyaz yada ruhsatı verilemeyeceği anlaşılmıştı.⁷²

Şehremaneti, mukavelenamenin 5. Maddesinde belirtilen 5 yıllık süre zarfında şirketin Galata - Şişli hattının yapımıyla ilgili talebine dair herhangi bir kayda rastlanmadığını bildirmiş olmasına rağmen, Dersaadet Tramvay Şirketi belirtilen süre zarfında gerekli başvuruyu yapmıştı.

Temmuz 1872 tarihinde şirket, Emanete resmi olarak başvuruda bulunarak, 5. maddeden kaynaklanan hakkını kullanmak istediğini bildirmişti. Şehremaneti ise, şirketin bu talebini Sadarete havale etmiş, 5. maddeye göre, yeni hatlar için şirkete ruhsat verilmesinin

⁷⁰ 26. Madde: "İşbu şartname veya mukavelename ahkâmının icrasından veyahut havi olduğu ibarelerin manasından dolayı Şehremaneti ile kumpanya beyrinde zuhur edebilecek ihtilaf ve dava, taraflardan eşit sayıda nasbolunacak hakemlerden oluşan bir komisyonda görüşülecek ve bu komisyonun hüküm ve kararı icra edilecektir. İşbu komisyonda oylarda eşitlik olursa Şuraidevlet Muhakemat dairesine havale edilecektir. Bu madde 1881 tarihli şartname ile değişikliğe uğramıştır. Yeni şartnameye göre, şehremaneti ile şirket arasında mukavelename hükümlerinin yorumundan dolayı çıkabilecek herhangi bir anlaşmazlık, Şura-yı Devlet'e havale edilecektir. Şirketle halk ve Şehremaneti arasında çıkabilecek anlaşmazlıklara ise, diğer ilgili mahkemeler bakacaktır.

⁷¹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 683/14; BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44; BOA. Ayniyat. No. 1049. s. 58; BOA. Ayniyat. No. 1046. s. 103; BOA. Şura-yı Devlet. No. 688/18.

⁷² BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44.

devletin iradesi altında olduğu ifade edilerek, hiçbir gerekçe göstermeksizin ruhsat verilmediği Sadaret tarafından Şehremanetine bildirmişti.⁷³

Yine şirketin talebi üzerine, 8 Şubat 1874 tarihinde ŞD tarafından Emanete gönderilen resmi yazıda; “*mevcuttan başka tramvay yapılmaması Meclis-i Hass-ı Vükela kararı iktizasındandır*” ifadesi yer almaktadır.⁷⁴ Yine, 21 Ocak 1880 ‘de Nafia Nezareti’nden ŞD’e gönderilen bir diğer resmi yazıda, yeni tramvay hatlarının yapımı için imtiyaz verilmemesinin nedeni olarak, sokak ve caddelerin darlığı gösterilmekteydi.⁷⁵ Bu kararda, tramvayın faaliyete ilk başladığı zamanlarda ortaya çıkan kazalarında etkisi azımsanmayacak derecedeydi. Ancak, daha sonra halkın tramvayı alıştığına ve bu durumların bertaraf edildiğine dikkat çekilmekteydi. Gerçi Galata ve Beyoğlu arasındaki insan trafiği oldukça fazla olmasından dolayı böyle bir nakil vasıtasının gerekliliği devlet tarafından da kabul edilmekte ise de, bu kararın gerekçesi ayrıntılı bir şekilde açıklanmamaktaydı.

Açıkçası devlet, bu hattın inşası için şirkete tanıdığı rüçhan hakkını görmezden gelmek eğilimindeydi. Hükümetin amacı imtiyaz talebinde bulunanlar arasından en iyi şartlara haiz birini seçmektir. Halihazırda 3 talipli olmakla beraber bu sayının artacağı da umulmaktaydı. Şirkete böyle bir ruhsat verildiği takdirde, mukavelenin 5. maddesi gereğince eski şartname hükümleri geçerli olduğundan, başta emlak alımı (istimlaki) gibi bazı şartların hükümet tarafından icrası gerekecek, bu ise devlete önemli mali yük getirmiş olacaktı. Devlet, bu maliyeti yüklenmek istemediğinden dolayı, şartnamedeki diğer bazı maddelerle birlikte, emlak alımına dair olan maddenin “*istimlaki gereken binaların şirket tarafından satın alınması*” şeklinde değiştirilmesini ve şirketin ortaya attığı iddialardan vazgeçmesini gerekli görmekteydi.⁷⁶

Hükümetin bu yönde yapılan teklifine karşılık şirket yönetimi, bu teklifi kabul ettiğini ifade etmekle birlikte, bunun yönetim kurulunun yetkisinde olmadığını, genel kurulun karar verebileceğini bildirdi. Ayrıca, yolların genişletilmesi için kesilecek binaların tazmin, şartname gereğince devlete ait iken bu kez şirkete yüklenmesinden dolayı, Beyoğlu hattı için verilecek imtiyazın mükafat sayılamayacağı ifade edilerek, hiç değilse imtiyaz müddetinin 40 yıla çıkarılması ve eski imtiyazın da bu süre bitimine kadar devam etmesini

⁷³ BOA. Ayniyat. No. 1046. s. 80.

⁷⁴ BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44.

⁷⁵ BOA. Şura-yı Devlet. No. 2434/3.

⁷⁶ BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44.

ve şirketin Tatabla'ya (Kurtuluş) bir şube açmak ve Eyüp hattının inşa izninin kendisine verilmesini talep etmekteydi. Bu durumda, hükümetin emlak alımıyla ilgili teklifinin, genel kurulda daha kolay kabul göreceği düşünülmekteydi.

Hükümet işe, şirketin bu taleplerini uygun bulmuş olmakla beraber, imtiyaz müddetinin 40 yıla uzatılmasını çok fazla bulmaktaydı. Daha sonra yapılan müzakereler sonucunda, imtiyaz süresinin, bu hat için belirlenen 1,5 yıllık inşaat müddetinin bitiminden itibaren 35 yıl olmasında mutabakata varıldı.⁷⁷

Şirket yönetim kurulunun talebiyle genel kurul toplantıya çağrıldı ve 26 Mart 1881'de genel kurul olağanüstü olarak toplandı. Toplantı sonucunda kurul, gerek devletle yapılacak yeni mukavele ve şartname hükümlerinin belirlenmesinde, gerekse yeni hatların yapımı için gerekli sermayenin sağlanmasında yönetim kuruluna tam yetki verdi.⁷⁸

Yapılacak hattın hangi güzergahı takip etmesi gerektiğini tespit etmek amacıyla, Altıncı Belediye Dairesi Reisi Balak Bey Şurayıdevlet'e çağrıldı. Yapılan müzakereler sonucunda, Tepebaşı ve Beyoğlu caddelerinde bazı evlerin yola doğru çıkmış olduğu ve yolu daralttığı, buna Beyoğlu caddesindeki yoğun yaya trafiği ve kalabalık da eklenince tramvay hattının inşa ve işletilmesinde zorluk çekileceği sonucuna varıldı. Balak Bey, yola doğru çıkan binaların caddenin istikametine getirilmesi, büyük masraflar gerektirdiğini ve Dairenin mali sıkıntısından dolayı bunu karşılamayacağını, ancak, şirket, istimlak ve yol genişletme masraflarını üzerine aldığından, caddelerin dar olan yerlerinin genişletilmesi ile bu sorunun çözülebileceğini ifade etmiştir.

Bu çerçevede, Galata - Beyoğlu - Şişli tramvay hattının, Tepebaşı caddesiyle İngiliz konsoloslüğundan ve Beyoğlu'nun büyük caddesinden (İstiklal Caddesi) geçerek Pangaltı'ya kadar ulaştırılması uygun bulundu.

Devlet, Galata - Şişli hattı imtiyazının şirkete verilmesiyle aşağıdaki faydaların elde edileceğini düşünmekteydi⁷⁹:

1. Devlet istimlak masrafları da dahil hiçbir maddi yükümlülük altına girmemekteydi. Hattın tüm inşa ve işletme masrafları ve tüm maliyeti şirkete ait olacaktı.

⁷⁷ BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44.

⁷⁸ BOA. Şura-yı Devlet. No. 709/17.

⁷⁹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44.

2. Hükümetle şirket arasındaki birtakım anlaşmazlıklar, muallakta kalan konular ve şirketin şikayetleri tamamen ortadan kalkacaktı. Dolayısıyla hükümetin başı ağrımayacak demektir.

3. Çok düşmüş olan şirket hisse senetlerinin fiyatı ve piyasadaki itibarı artacak ve senet sahiplerinin şimdiye kadar uğradıkları zarar ve ziyan bir dereceye kadar telafi edilmiş olacaktı.

2.3.1. Galata – Beyoğlu – Şişli Tramvay Hattı İnşa ve İşletme İmtiyazının Genel Şartları

Yeni mukavele ve şartnamenin hazırlanması için Şehremaneti ve DT Şirketi yetkililerinden oluşan bir komisyon kuruldu. Bu komisyonun diğer bir görevi de, 1869 tarihli mukavele ve şartname maddelerini ele alarak, daha sonra ihtilaf ve anlaşmazlıklara sebep olan hükümleri belirleyip, gerek hükümetin gerekse şirketin taahhütlerini sorunsuz bir şekilde yerine getirebilmesi için, yeni hazırlanacak mukavele ve şartnamede gerekli değişiklikleri ve düzenlemeleri yapmaktı. Daha sonra ifade edileceği gibi, tramvayın geçtiği yolların bakım ve onarımlarını zamanında ve şartnameye uygun olarak yapmakla yükümlü olan şirkete, bu konuda gösterdiği ihmal ve temerrüdüne karşılık, devletçe herhangi bir yaptırım uygulanamamaktaydı. Hükümet, bu konudaki aciziyetini, yeni hazırlanacak olan sözleşmeyle ortadan kaldırmak düşüncesindeydi.⁸⁰

Yapılan uzun müzakereler sonucunda, Galata - Şişli tramvay hattı inşa ve işletme imtiyazının yine Dersaadet Tramvay Şirketine verilmesi uygun görülmüş ve şirketle yapılacak yeni sözleşmenin genel şartları aşağıdaki şekilde tespit edilmişti⁸¹:

1. şirket, hükümet ve Şehremaneti'ne karşı olan tüm talep ve şikayetlerinden vazgeçecektir.

2. Tüm istimlak masrafları şirket tarafından karşılanıp, istimlaki gereken binaları İstimlak Kanunu'na uygun olarak yerine getirecektir. Ancak bunların hizasında bulunacak binalardan alınacak şerefiye kendisine ait olacaktır.

3. Yapılacak hat Tepebaşı caddesiyle İngiliz sefarethanesinden ve Beyoğlu'nun büyük caddesinden geçerek Pangaltı'ya ulaşacaktır.

⁸⁰ BOA. Şura-yı Devlet. No. 2434/3

⁸¹ BOA. İmtiyaz Defteri. No. 1, s. 136; BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44.

Bu yeni sözleşmeyle, devlet ile şirket arasında eski sözleşme yükümlülüklerinin yerine getirilmemesinden kaynaklanan ve bu güne kadar birikmiş tüm anlaşmazlıklar ve bu anlaşmazlıklardan doğan sonuçlar “hiç olmamış” gibi kabul edilmekteydi.⁸⁵

Şirketin, yeni hatlar için teminat olarak Osmanlı Bankasına 4000 OL yatıracaktı. Yeni yapılacak hatlardan birinci hat olan Galata - Beyoğlu - Şişli hattı tamamlanıp, tramvay arabaları faaliyete başladığında, yatırılan teminatın yarısı şirkete geri ödenecekti. Diğer yarısı ise, ikinci hat olan, Eminönü - Eyüp hattının tamamlanmasıyla şirkete iade edilecekti. Şirket, sekiz ay içinde inşaaata başlamadığı takdirde, imtiyazı kaybedecek ve teminat olarak yatırdığı meblağ devlete kalacaktı.⁸⁶

1881 tarihli yeni sözleşmeyle, tramvaylarda çekim gücü olarak elektrik kullanımına da bir anlamda ruhsat verilmiş oldu. Yeni sözleşmeyle, 1869 tarihli ilk sözleşmenin birinci maddesinde yer alan “*hayvan vasıtasıyla çekilir tramvay*” tanımı değiştirilerek, tramvaylarda “*devletin kabulüne arz olunmak şartıyla nev’ icad bir vasıta ile*” de çektirilebilme imkanı şirkete tanınmaktaydı.⁸⁷

İstanbul kentiçi toplu ulaşımında önemli bir yere sahip olan tramvay hatlarında elektrik enerjisinin kullanımına 1881’de kapı açılmış olduğu halde, yaklaşık olarak 34 yıl sonra, yani, 1914’te elektrikli tramvayların hizmete girmesi mümkün olabilmisti.

Yeni sözleşme ile üç yeni hattın yapımı öngörülmüştü⁸⁸;

Birinci Hat: Galata’da Voyvoda sokağından başlayıp Tepebaşı, Beyoğlu, Taksim ve Pangaltı’dan geçerek Şişli’ye ulaşacaktır.

İkinci Hat: Karaköy köprüsünün İstanbul tarafından başlayıp Eyüp’e kadar ulaşacaktır.

Üçüncü Hat: Birinci hattın uygun bir yerinden ayrılan Tatavla hattıdır.

Birinci hattın Voyvoda sokağı ile 6. Belediye dairesi arasında bulunan birinci kısmı ile üçüncü hat olan Tatavla (Kurtuluş) hattının yapımı zorunlu olmayıp şirkete bırakıldı.⁸⁹

⁸⁵ 1881 tarihli sözleşmenin 3. Maddesi.

⁸⁶ 1881 tarihli sözleşmenin 5., 7. ve 8. Maddeleri.

⁸⁷ 1881 tarihli sözleşme ile 1. Madde üzerine icra edilen tadilat.

⁸⁸ Şartnamenin 1. Maddesi; BOA. İmtiyaz Defteri. No: 1, s. 136.

⁸⁹ Şartnamenin 2. maddesi.

Yine yeni sözleşme gereğince, şirket, birinci hattı bir buçuk, ikinci hat olan Eyüp hattını ise üç yıl içerisinde tamamlamak zorundaydı.⁹⁰

2.3.2. Galata – Şişli Tramvay Hattının Finansmanı

DT Şirketi, 1881 tarihli sözleşmeye yapımı öngörülen yeni hatların hayata geçirilmesi için ek sermayeye gereksinim duymaktaydı. 1881 tarihli sözleşmenin 6. maddesi, şirketin, ihtiyaç duyduğu sermayeyi temin edebilmek amacıyla, tediye müddeti, haiz olduğu imtiyaz müddetini geçmemek üzere, borç senedi ihraç edebilmesini hükme başlamıştı. Ancak, daha önce hissedarların uğradıkları zararı göz önüne alan devlet, yeni sözleşmeyle, savcılar vasıtasıyla gerektiğinde şirket hesaplarını teftiş ve inceleme yetkisini üzerine aldı.⁹¹

Fransız Komondo Bankası, ek finansman arayışında olan şirkete, ihtiyaç duyduğu krediye sağlayabileceğini bildirdi. 26 Mart 1881'de toplanan olağanüstü genel kurul kararıyla, yeni hatların finansmanı için gerekli sermayeyi sağlamak amacıyla borçlanma yetkisini alan şirket yönetim kurulu, borç senedi arz etmeye karar vermiş ve bu amaçla Paris'te faaliyet gösteren Komondo Bankasının teklifini kabul ederek anlaşmaya varmıştır. Bu itibarla, Galata - Şişli hattının finansmanı tamamen yabancı sermaye niteliği taşımaktaydı.

Yapılan anlaşmayla, Kamondo Bankası'ndan yıllık %7,5 faizli 2.500.000 frank (109.506,59 OL) kredi alındı. Alınan kredi, istimlak edilecek olan emlak bedellerinin ödenmesi ve tramvay hattının yapımının finansmanında kullanılacaktı. Kredinin geri ödemesi, % 7,5'u faiz % 1'i de anapara olmak üzere yıllık % 8,5'u ödenecek şekilde tamamı 30 yıla dağıtıldı. Bu hesaba göre 212.500 frank (9300 OL yaklaşık) yıllık anapara ve faiz ödemesi yapılacaktı. 30 yılda toplam 6.375.000 Fransız frangının bankaya geri ödemesinin yapılması öngörülmüştü.

Anlaşmayla, ihraç edilecek borç senetlerinin zamanı, şekil ve miktarının tayini Mösyö Komondo'ya bırakıldı. Ayrıca, Galata- Şişli hattıyla birlikte diğer hatların hasılatı borç senetlerinin ödemesine tahsis edilmişti. Yine yapılan anlaşmayla, Mösyö Komondo'ya, şirket faaliyetlerini teftiş ve tetkik yetkisi de tanınmaktaydı.

⁹⁰ Şartnamenin 3. maddesi.

⁹¹ Şartnamenin 6. maddesi.

TABLO 6

6568 Adet Borç Senedi Bedellerinin Tediye Zamanı ve Adedi

Yıl	Ay	Adet	Yıl	Ay	Adet
1882	Kanun-u Evvel	48	1897	Kanun-u Evvel	102
1883	Haziran	50	1898	Haziran	103
1883	Kanun-u Evvel	51	1898	Kanun-u Evvel	107
1884	Haziran	52	1899	Haziran	109
1884	Kanun-u Evvel	53	1899	Kanun-u Evvel	112
1885	Haziran	54	1900	Haziran	115
1885	Kanun-u Evvel	57	1900	Kanun-u Evvel	117
1886	Haziran	57	1901	Haziran	121
1886	Kanun-u Evvel	59	1901	Kanun-u Evvel	123
1887	Haziran	60	1902	Haziran	126
1887	Kanun-u Evvel	62	1902	Kanun-u Evvel	130
1888	Haziran	63	1903	Haziran	133
1888	Kanun-u Evvel	65	1903	Kanun-u Evvel	136
1889	Haziran	67	1904	Haziran	140
1889	Kanun-u Evvel	68	1904	Kanun-u Evvel	143
1890	Haziran	70	1905	Haziran	147
1890	Kanun-u Evvel	72	1905	Kanun-u Evvel	150
1891	Haziran	73	1906	Haziran	154
1891	Kanun-u Evvel	76	1906	Kanun-u Evvel	158
1892	Haziran	77	1907	Haziran	162
1892	Kanun-u Evvel	79	1907	Kanun-u Evvel	166
1893	Haziran	81	1908	Haziran	171
1893	Kanun-u Evvel	83	1908	Kanun-u Evvel	174
1894	Haziran	85	1909	Haziran	179
1894	Kanun-u Evvel	88	1909	Kanun-u Evvel	183
1895	Haziran	89	1910	Haziran	188
1895	Kanun-u Evvel	92	1910	Kanun-u Evvel	192
1896	Haziran	94	1911	Haziran	198
1896	Kanun-u Evvel	97	1911	Kanun-u Evvel	202
1897	Haziran	98	1912	Haziran	207

Kaynak: BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44

Yukarıda ifade edilen şartlara binaen banka, %5 faizli 500 Frank değerinde 6568 adet borç senedi ihraç etti. Senetlerin geri ödemesi, 6 ayda bir defa yapılacak ve kura ile belirlenecekti. Kura, çekilişten 15 gün önce, kuranın yapılacağı gün ve saat gazetelerle ilan edilmekteydi. Gözlemcilerle birlikte isteyen herkes kura çekilişinde hazır bulunabilecekti. Kurada çıkan numaralar yine gazeteler vasıtasıyla duyurulmaktaydı.

Galata - Beyoğlu – Şişli hattının net hasılatı, Komondo Bankası'ndan alınan kredinin yıllık anapara ve faiz ödemesini karşılayabilmekteydi. 1884'te bu hattın toplam hasılatı 2 milyon 60 bin kuruş olarak tahmin edilmişti. Bunun 930.000 kuruşu borç ödemesine 1.130.000 kuruşu da diğer masraflara ayrılmıştı.⁹²

TABLO 7

Tramvay Şirketinin 1896 ve 1897 Yılı Hasılatı

HATLAR	1896 (OL)	1897 (OL)	1897 Yılındaki gelir kaybı
Beşiktaş	18.747,58	17.366,06	1.381,52
Aksaray	13.706,81	13.039,50	667,31
Yedikule	1.437,27	1.265,34	171,93
Topkapı	1.393,36	1.289,28	104,08
Şişli	28.788,98	26.513,42	2.275,56
TOPLAM	64.074	59.473,60	4.600

Kaynak: İKDAM, Sayı. 1335, yıl. 4, 11 Zilkade 1315 / 2 Nisan 1898

2.3.3. Galata – Şişli Tramvay Hattının Faaliyete Başlaması

Galata - Şişli hattı istimlak çalışmaları henüz tamamlanmamış olmasına rağmen, şirket, hattın inşaatı biten kısmının hemen faaliyete geçmesi arzusundadır. Şartnamenin 5. Maddesine göre şirket, yolun genişletilmesi için gerekli istimlak ve onarım faaliyetleri bitmeksizin demir çubukları döşeyemeyecektir. 5. maddenin bu hükmüne rağmen, binaların çoğu henüz istimlak edilip de yolar genişletilmeden, hattın genişletilmesi gerekmeyen kısmı inşa edilerek, 1882 yılının Haziran ayında tramvay arabaları işlemeye başlamıştı. Şirketin istimlak işlemleri ve hattın geçeceği caddeleri genişletmesi işini tamamlamadan arabaları işletmeye başlaması ŞD'in tepkisini yol açtı.

ŞD'in tepkisini karşılık Şehremaneti, şartnamede, "kabul-ü katı" işlemleri tamamlanmadan hattın işletilemeyeceğine dair açık bir hüküm olmadığını ve beşinci maddedeki kısıtlamanın, genişletilmesi gerekli olan sokaklara mahsusmuş gibi anlaşıp,

⁹² BOA. Şura-yı Devlet. No. 709/17

yolun genişletilme ihtiyacı olmayan kısımlarını kapsamadığını ifade ederek, faaliyetin yasaklanamayacağını ŞD'e bildirdi.

Bunun üzerine konu ŞD'te tekrar değerlendirmeye alındı. Değerlendirme sonucunda, Tepebaşı'ndan Şişli'ye kadar olan hattın inşasının muayyen müddeti içerisinde tamamlanmasının zorunlu olduğu, bu nedenle bu hattın taksiminin veya ayırımının mümkün olmadığı sonucuna varıldı. Bundan dolayı, beşinci maddedeki yasak gerekçesinin, şirketin yol genişletme konusundaki yükümlülüğünün yerine getirilmesine yönelik olduğunu göz önüne alarak, şirketin, istimlakten önce hattı kısmen yapıp faaliyete başlamasının şartnameye aykırı olduğu görüşüne varmıştır.

Sonuç itibarıyla, ŞD, tüm hattın inşasını temin etmek amacıyla, istimlak işlemleri bir an önce yapıp, tüm hattın yapımı tamamlanıncaya kadar, arabaların işleyişinin yasaklanmasını gerekli görmüş ise de, bir defa buna izin verilmiş olduğundan, şimdi yasaklanması halinde halkın şikayet ve huzursuzluğuna sebep olacağını da göz önüne alarak, faaliyete devam etmesine izin verildi. Ancak, şirketin, faaliyete geçmiş olan kısımdan istifade ederek, hattın diğer kısımlarında yapması gereken istimlak ve yol genişletme taahhüdünü ihmal etmemesi için, şimdiden istimlak edilecek emlakın tahmini bedellerini % 20 fazlasıyla bankaya yatırmasını gerekli görmüştü.⁹³

Böylece, Galata - Şişli hattı, tamamen olmasa da kısmen fiili olarak 1882 yılının Temmuz ayında, İstanbul halkının ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere, Ağacami - Şişli arasında faaliyete başlamış oldu.⁹⁴

2.4. 1907 ve 1911 Tarihli İmtiyaz Sözleşmeleri

1881 tarihli sözleşmesiyle 36.5 yıl imtiyaz verilen DT Şirketi'nin sahip olduğu imtiyaz müddetinin bitimine on yıl gibi bir süre olduğu halde, yeni tramvay hatlarının gündeme gelmesi ve buna paralel olarak yeni imtiyaz taliplilerinin ortaya çıkmasıyla birlikte, karlı bir yatırım olan Dersaadet tramvayları üzerindeki rekabet kızışmıştı.

Her zaman olduğu gibi ilk talipli, halihazır tramvay hatlarının imtiyazına talip DT Şirketi'di. Alman sermayesinin hakim olduğu DT Şirketi'ne en büyük rakip Belçika'dan

⁹³ BOA. Şura-yı Devlet. No. 700/37; İstimlak süreciyle ilgili ayrıntılı bilgi için bakz: BOA. Şura-yı Devlet. No. 701/3; BOA. Şura-yı Devlet. No. 701/32; BOA. Şura-yı Devlet. No. 702/25; BOA. Şura-yı Devlet. No. 699/35.

⁹⁴ BOA. Şura-yı Devlet. No. 700/37; BOA. Şura-yı Devlet. No. 504/29

çıkmişti. 1905 yılının ilk aylarında, Bir gurup Belçikalı banker, Dersaadet, Galata ve Beyoğlu tramvaylarının ve yeni inşa edilecek hatların inşa ve işletme imtiyazını talep etmek üzere hükümet nezdinde girişimde bulundu.

Bunlara ilâyeten önemli bir diğer talipli Şehremini Rıdvan Paşa'nın oğlu Reşat Bey'di. Reşat beyin Osmanlı vatandaşı olması ve hükümet üzerindeki nüfuzu, imtiyazı elde edebilmesinde önemli iki unsur durumundaydı.⁹⁵

Hükümet, yaptığı müzakereler sonucunda, verilen teklifleri de göz önünde bulundurarak, Dersaadet, Galata ve Beyoğlu tramvayları imtiyazının, 75 sene müddetle, Şehremini Rıdvan Paşa'nın oğlu Reşat Bey'e verilmesini uygun bulmaktaydı. İmtiyazın kendisine verildiği ve bu nedenle imtiyazla ilgili gerekli işlemleri yerine getirmesi için bir kaç defa tebligatta bulunulduğu halde, Reşat Bey, kendisine tanınan süre içerisinde bu yönde herhangi bir teşebbüste bulunmamıştı.⁹⁶ Bunun üzerinde, Reşat Bey'e verilmiş olan, İstanbul tramvaylarını işletme ve yeni hatlar inşa etme imtiyazı geçerliliğini yitirdi. Reşat Bey'in bu tutumunun nedeniyle ilgili herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır.

Reşat Bey'e tanınmış olan imtiyazın iptal edilmesi üzerine, DT Şirketi, sahibi olduğu imtiyazın süresinin uzatılması talebini yineler. Ancak, bu kez devreye Alman sefaretı de girecektir. Şirket hisselerinin önemli bir kısmının Alman sermaye sahiplerinin elinde olması ve altyapı hizmetlerinde uzmanlaşmış Belçika sermayesi gibi önemli bir rakibin bulunması, Alman sefaretini hükümet nezdinde girimde bulunmaya yöneltmişti.

Almanya sefiri, Sadarete gönderdiği mektupta, DT Şirketi'nde önemli miktarda Alman sermayesi bulunmakla birlikte, devletin menfaatine olacak her türlü şartın da kabul edileceğini beyan ederek, DT Şirketi'nin sahip olduğu imtiyaz müddetinin uzatılmasını talep etmekteydi.⁹⁷

Alman sefirinin bu talebine rağmen Sadaret, bu durumun, imtiyazın başka bir şirket yada şahsa ihalesinden ise, DT Şirketi'nin imtiyaz süresinin uzatılmasının tercih edilmesine sebep olamayacağı yönünde görüş bildirerek, keyfiyetin Meclis-i Vükela'da müzakere edilmesi uygun gördü. Bunun üzerine Alman sefiri, şirket müdürü Perdikaris'in, imtiyazın

⁹⁵ BOA. İrade Hususi. No. M 1323/14

⁹⁶ BOA. İrade Hususi. No. M 1323/14; BOA. İrade Hususi. No. R 1323/105

⁹⁷ BOA. İrade Hususi. No. Ş 1324/40; BOA. İrade Hususi. No. Ş 1324/78

uzatılması yönündeki talebini ve bu yönde tekliflerini içeren mektubunun, Padişaha ve Sadarete ulaşmasına aracılık etti.⁹⁸

Sefaretin girişimleri bununla da sınırlı kalmadı. Sefaret, sözleşme maddeleri üzerinde, hükümet ile şirket arasında baş gösteren anlaşmazlık durumlarında da etkin rol oynadı. Örneğin, şirkete tanınacak imtiyaz müddetinin 60 yılın üzerinde olmasını uygun görmeyen hükümet, Alman sefirinin girişimleri sonucunda, bu sürenin, şirketin talebi doğrultusunda, 75 yıl olmasını kabul etmişti.⁹⁹

Perdikaris, Sadarete gönderdiği mektupta, şirket müdürü olduğu 7 yıl boyunca, mevcut tramvay hatlarının yenilenmesi ve yeni hatların inşası için, Nafia Nezareti'ne birçok defa müracaat ettiğini, fakat her defasında nezaretin öne sürdüğü şartların ağırlığından dolayı bir sonuç alamadığını ifade ederek, imtiyazın uzatılması talebini yinelemekteydi.

Perdikaris, Sadarete göndermiş olduğu mektupta, imtiyazın uzatılması talebiyle birlikte, bazı teklifler de öne sürmekteydi. Hükümetin kendisine olumlu yanıt vermesi durumunda, öncelikle üç yeni hattın inşa edileceğini bildirmişti. Bunlar;

Birincisi: Fatih yolunu takip ederek Edirnekapı'ya ulaşacaktı.

İkincisi: Tavatla'dan Galata Sarayı'na kadardı.

Üçüncüsü: Pangaltı'dan başlayıp Tavatlay'a (Kurtuluş) kadar olacaktı.

Yapımı düşünülen bu yeni hatların yanı sıra, eski hatlar yenilenecekti. Galata – Ortaköy hattı çift hatta dönüştürülecek, eski ve yeni hatların geçtikleri ve geçecekleri caddelerin 20 arşın genişliğinde olan kısımlarına granit taşlardan kaldırım döşenerek, bunların bakım ve onarımı şirket tarafından yapılacaktı. Ayrıca şirket, serasker ve şehremanetinden olan taleplerinden tamamen vazgeçecek, Galata'da Kavaflar ve Fatih caddelerinin genişletilmesi için daha önce teklif ettiği 20.000 OL'sını 30.000 liraya çıkarmayı önermekteydi.

Şirketin, Nafia Nezareti'ne daha önce yaptığı başvurularda, bu iki caddenin genişletilmesi için önerdiği 30.000 liraya karşılık Nezaret, bu masrafların tümünün şirket tarafından karşılanması gerektiğini belirtmişti. Nezaretin bu kararına karşılık şirket, bu iki

⁹⁸ Perdikaris'in 9 Ekim 1906 (20/08/1324) tarihli mektubu için bakz: BOA. İrade **Hususi**. Ş 1324/78.

⁹⁹ BOA. İrade **Hususi**. No. ZA 1324/51; BOA. İrade **Hususi**. No. ZA 1324/55; BOA. **Yıldız Defter**. No. 14283 ve 14291.

caddenin genişletme maliyetinin çok yüksek olacağını göz önüne alarak, şimdilik 30.000 lira tahsis edebileceğini ancak, daha sonra, elektrikli tramvay imtiyazının kendisine verilmesi durumunda, bu iki caddenin tamamını genişletebileceğini bildirmişti.

Perdikaris, yazmış olduğu mektupta, hükümete sunduğu bu tekliflerin maliyetinin 250.000 lira olduğunu ifade ederek, buna karşılık imtiyaz müddetinin 75 yıla çıkarılması talebinde ısrar etmekteydi.¹⁰⁰

Meclis-i Vükela, sahibi olduğu imtiyazın bitimine 10 yıl kadar bir süre olduğu halde, şirketin, bunun bitiminden itibaren imtiyazın 75 yıl daha uzatılması talebine olumlu bakmamakta, şirkete verilecek imtiyaz müddetinin en fazla 60 sene olmasını uygun görmekteydi. Alman sefaretinin, bu gibi imtiyaz sözleşmelerinin 99 sene olduğunu ifade ederek, tramvay için dahi bunun 75 sene olması yönündeki ricası üzerine, Meclis-i Vükela dört gün sonra almış olduğu kararla, 60 ile 75 arasında fazla bir fark olmadığı göz önüne alınarak, sefirin bu talebini kabul etmişti.¹⁰¹

1869 ve 1881 tarihlerinde DT şirketi ile Osmanlı devleti arasında imzalanan imtiyaz sözleşmelerine ek olarak, yeni tramvay hatları inşası ve şirketin uhdesinde bulunan imtiyaz süresinin uzatılmasına ilişkin olarak, 1 Şubat 1907 (17/12/1324) tarihinde, Ticaret ve Nafia Nazırı Zihni Paşa ile DT Şirketi yönetim kurulu başkanı Mösyö Vayze ve şirket müdürü Mösyö Perdikaris yeni bir sözleşmeye imza atmışlardır. Bu yeni sözleşmenin getirdiği yeni anlaşma şartlarıyla birlikte, 1869 ve 1881 tarihli eski imtiyaz sözleşmeleri ile buna ait şartnamelerin değiştirilmeyen maddeleri geçerliliğini koruyacaktı.¹⁰²

1907 sözleşmesiyle, DT Şirketi'ne tanınmış bulunan imtiyaz süresinin, eski imtiyazın bitiminden itibaren 75 yıl olması öngörülmekteydi.¹⁰³

Eski hatlara ilave olarak yeni inşa edilecek hatların geçeceği cadde ve sokakların gerekli yerlerinin genişletilmesi gerekmekteydi. Buna göre, tek hat döşenmesi planlanan caddelerin genişliğinin en az 12 arşın ve çift hat döşenmesi düşünülen caddelerin ise en az 15 arşın olması kararlaştırılmıştı. Şirket, genişletilmesi gereken yerlerin düzenleme ve

¹⁰⁰ BOA. İrade Hususi. No. Ş 1324/78

¹⁰¹ BOA. İrade Hususi. No. ZA 1324/51; BOA. İrade Hususi. No. ZA 1324/55; BOA. Yıldız Defter. No. 14283 ve 14291. (Meclis-i Mahsus-u Vükela mazbatası).

¹⁰² 1907 tarihli imtiyaz sözleşmesi için bakz: BOA. İmtiyaz Defteri. No. 3. s.211

¹⁰³ Sözleşmenin 2.maddesi.

istimlak masrafları için 30.000 OL tahsis etmişti. Şirketin taahhüt ettiği bu meblağın, öncelikle, tek hat geçecek caddelerin istimlak çalışmalarına sarf edilmesi, geri kalan miktarın ise, çift hatlı caddeler için harcanması öngörülmüştü.¹⁰⁴

Yapımı tamamlanan hatlar, Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından oluşturulan bir komisyon tarafından kontrol edilecek, komisyon uygun gördüğü takdirde, bir yıllık bir deneme süresi boyunca tramvay arabalarının işleyişine izin verilebilecekti. Bir yılın sonunda, aynı komisyon tarafından yapılacak ikinci bir muayenede, yapım şartlarının yerine getirilmiş olduğu onaylanır ise kesin kabul işlemleri yapılacaktı.¹⁰⁵

Önceki sözleşmelerde olduğu gibi, eski hatlarla birlikte, yapımı tamamlanan yeni hatların ve hatların geçeceği cadde kaldırımlarının bakım ve onarımı şirketin yükümlülüğündeydi.¹⁰⁶ Önceki dönemlerde, bu yükümlülüğü yerinde getirmekte son derece ağır davranan şirket ile hükümet arasında birçok defa anlaşmazlık yaşanmıştı.

Şirket, teminat olarak, Osmanlı Bankası'na 2000 OL tevdiatta bulunacaktır. Şirket, taahhütlerini tamamen veya kısmen yerine getirmediği takdirde, bu teminat hazineye aktarılacak ve almış olduğu imtiyazı kaybedecektir.¹⁰⁷ Bununla birlikte şirket, ihtiyaç durumunda, sermaye tedarik etmek amacıyla, zorunlu hatlar için 250.000 ve ihtiyari hatlar için ise 150.000 liralık tahvil ihraç edebilecekti.¹⁰⁸

1907 sözleşmesinde yer alan bir diğer önemli madde ise, devlet, gerektiğinde, yeni ve eski tramvay hatlarına en az 500 metre mesafede olmak kaydıyla, istediği bir şahıs ve şirkete tramvay hattı inşa ve işletme imtiyazı verebilecekti.¹⁰⁹

1881 tarihli sözleşmede olduğu gibi 1907 sözleşmesiyle de, DT Şirketi, devletle arasındaki tüm anlaşmazlıkları yok saymayı ve tüm taleplerinden feragat etmeyi taahhüt etmekteydi.¹¹⁰

¹⁰⁴ Sözleşmenin 5. Maddesi.

¹⁰⁵ Sözleşmenin 7. Maddesi.

¹⁰⁶ Sözleşmenin 4. Maddesi.

¹⁰⁷ Sözleşmenin 13. maddesi

¹⁰⁸ Sözleşmenin 10. maddesi

¹⁰⁹ Sözleşmenin 8. maddesi

¹¹⁰ Sözleşmenin 15. maddesi

1907 tarihli imtiyaz sözleşmesinin 11. maddesi üzerinde yoğun pazarlıklar yaşanmıştır. 11. madde¹¹¹, tramvay hatlarında elektrik enerjisinden yararlanma usulünü tanzim eden ve karara bağlayan maddedir. Bu madde, 1911 tarihli “*Dersaadet Tramvay Şirketi Hututunda Kudret-i Elektrikiyye İstimaline Dair Mukavelename*”nin 21. maddesiyle kaldırılmış olmasına rağmen, şirketle devlet arasında yaşanan en önemli anlaşmazlık konusunu olmuştur.

DT Şirketi, elektrikli tramvayların işletme imtiyazı kendisine tanındığında¹¹², ihtiyaç duyduğu elektriği kendisinin üretebilmesine izin verilmesi üzerinde ısrarla durmuştu.¹¹³ Eğer bu mümkün olmazsa, şirket, ihtiyaç duyduğu elektriği, araya bir üçüncü şahıs yada şirket girmeksizin, doğrudan doğruya devletten almayı talep etmekteydi. Şirketin bu talebinde ısrarcı olmasının nedeni, üçüncü bir şahıs veya şirketle anlaşmanın zor olacağını ve bunun maliyeti çok yükselteceği endişesiyle, böyle bir konuda başka bir şahıs yada şirkete bağımlı olmayı istememesiydi. Diğer bir nedeni ise, elektrik üçüncü bir şahıstan alındığı takdirde, tramvaylarda elektrikten dolayı ortaya çıkabilecek kazaların asıl nedenlerinin belirlenemeyeceğini, bunun sorumluluğunun ise çok ağır olacağını düşünmesiydi.¹¹⁴

Şirket, elektrik kullanımıyla ilgili çekincelerini hükümete kabul ettirmeye çalışırken, Osmanlı Devleti de, elektrik üretimini stratejik bir faaliyet olarak görmüş ve devletin çıkarları açısından kendi eliyle üretmeyi yeğlemiştir.¹¹⁵

Yapılan müzakereler sonucunda, 11. madde üzerinde bir anlaşmaya varıldı. Buna göre şirket, imtiyazı dahilindeki yerlerde, kendi hesabına elektrik kullanmak ve işletmek

¹¹¹ 1907 tarihli sözleşmenin 11. maddesi şöyleydi; “İleride hükümet-i seniyyece tramvay arabalarının kuvve-i elektrikiyye ile müsaade buyurulduğu halde tramvay arabalarının cerri ve depoların tenviri için iktiza eden kuvvet doğrudan doğruya bila vasıta hükümet-i seniyye tarafından tramvay şirketine furuht olunmak üzere ol vakit hükümet-i seniyye canibinden tramvay hatlarının güzergahıyla mürur edeceği yolların memleketin husulu intizamıyla mürur ve uburca selamet-i umumiyyeyi temin edecek surette vüs’atı ve şerait-i fenniyesi tayin edilecek ve bu yolların tevsi’ine muktazi istimlak masarısı tamamen şirket tarafından tesviye kılınacaktır.” Bu madde 1911 tarihli sözleşmenin 21. maddesiyle iptal edilmiştir. BOA. *İmtiyaz Defteri*. No. 3. s.211

¹¹² Bu tartışmalar yapıldığında henüz hatlarda elektrik kullanımıyla ilgili herhangi bir sözleşme müzakeresi söz konusu değildi. Bu tartışmalar, 1907 tarihli sözleşmenin 11. Maddesi üzerinde yapılmıştır. Ancak 1911 tarihli sözleşmeyle, şirkete elektrik enerjisinden yararlanma imtiyazı tanınmıştı.

¹¹³ BOA. *Yıldız Defter*. No. 14283

¹¹⁴ BOA. *İrade Hususi*. No. ZA 1324/51; BOA. *İrade Hususi*. No. ZA 1324/55

¹¹⁵ BOA. *İrade Hususi*. No. ZA 1324/55

isterse, ihtiyaç duyduğu elektriği, hükümetle kararlaştırılacak şartlara uygun olarak, hükümetin fabrikalarından almaya mecbur olacaktı. Hükümet tarafından, şirketin imtiyazı dahilindeki yerlerde, elektrik üretmek amacıyla üçüncü bir şahsa izin verildiği takdirde, şirket kendi elektriğini kendisi üretebilecekti. Her iki durumda da, tramvaylarda elektrik kullanımına karar verildiği takdirde yeni bir şartname hazırlanacaktı.¹¹⁶

Bu sözleşme ile, eski hatlara ek olarak, üçü zorunlu ve üçü isteğe bağlı olmak üzere toplam altı yeni hattın yapımı öngörülmüştü.¹¹⁷ Yapımı zorunlu hatlar şunlardır¹¹⁸;

Birinci Hat: Eminönü - Aksaray hattının Beyazıt istasyonundan ayrılarak, Beyazıt Meydanı ile Şehzadebaşı'ndan geçerek Fatih ve Edirnekapi'ya ulaşacaktı.

İkinci Hat: Şişli hattının Galatasaray mevkiinden ayrılarak Tünel'e kadar olacaktı

Üçüncü Hat: Yine Şişli hattı Pangaltı mevkiinden ayrılarak Tatavla - Ayadimitri Kilisesi'ne kadardı.

Yapımı zorunlu olmayan hatlar ise şunlardır¹¹⁹;

Birinci Hat: Eminönü veya Unkapanı'ndan Eyüp'e kadardı.

İkinci Hat: Unkapanı'ndan başlayıp Fatih hattıyla birleşecekti.

Üçüncü Hat: Ortaköy, Kuruçeşme ve Arnavutköy'den geçerek Bebek'e ulaşacaktı.

1907 tarihli sözleşme ile birlikte, 20. yüzyılın başlarında DT Şirketi ile yeni bir sözleşme daha imzalanmıştır. 1911 tarihli bu yeni sözleşme, tramvay hatlarında elektrik enerjisinden yararlanma usul ve şartlarını düzenlemekteydi.

2.5. Tramvayın İşlediği Caddelerin İnşa, Bakım ve Onarımı

1869 tarihli şartnamenin 4. maddesi¹²⁰, tramvay arabalarının işlediği caddelerin yol ve kaldırımlarının inşa, bakım ve onarım konusunu ele almaktaydı.

¹¹⁶ BOA. İrade Hususi. No. ZA 1324/51

¹¹⁷ Sözleşmenin 3. maddesi

¹¹⁸ Sözleşmenin 1. Maddesi.

¹¹⁹ Sözleşmenin 1. Maddesi.

¹²⁰ Şöyle ki; “..... İşbu demiryollarının inşası zamanında(zımnında) sokakların tevsi için taraf-ı devletten sarf olunacak akçeye mukabeleten kumpanya dahi şartnamenin birinci maddesinde beyan olunan dört hattın gerek kaldırım ve gerek makadam¹²⁰ olarak şosesini ve yaya kaldırımlarını cümlesinin arzı nihayet yirmi arşın olmak üzere müceddeden inşa ve bütün müddet-i imtiyaziye zarfında icab eden tamiratını icra eylemeyi taahhüd eder.

Yine 1869 tarihli şartnamenin 8. maddesiyle “*Tramvayın yollarıyla müştemilatı kumpanya tarafından daima hüsni halde tutulacaktır*” hükmü getirilerek, yolların bakım ve onarımı imtiyaz müddetince şirket tarafından yerine getirilecekti.¹²¹

Yukarıda da ifade edildiği gibi devlet, sokakların genişletilmesi için yapacağı masraflara karşılık, tramvayın işleyeceği caddelerdeki yol ve kaldırımların yapımını ve imtiyaz müddeti boyunca bunların bakım ve onarımlarını şirkete bırakmıştı. Yol ve kaldırımların yapımında Fransa’da cari olan usulün icrası öngörülmüşse de, şirketin emanete sunacağı birkaç usulden hangisinin uygun olduğuna emanet karar verecek, teferruatı ise şirket ile emanet arasında karara bağlanacaktı. Fakat Azapkapı’dan Tophane’ye ve Yeni Köprüden Babıali’ye kadar olan yollara dört köşe yontulmuş taş döşenmesi öngörülmüştü.¹²²

Yukarıdaki şartlar 1881 tarihli şartnameyle değişikliğe uğramıştır. 1881 tarihli şartnamede yapılan bu değişiklik, yeni yapılacak tramvay hatlarının yapımında, genişletilmemiş olan caddeler daha sonra genişletildiğinde bu caddelerin genişlikleri kaç arşın ise yapılacak kaldırımların o kadarlık kısmının tanzim ve tamiri şirkete ait olacaktır. Devlet ise, yeni şartnameyle genişletilecek caddelerin kaldırımlarının yapım ve onarımını üzerine almıştı.

İşbu inşaatı Fransa’da cari olan usul ve şekil ve metanette inşa etmeye kumpanya müteahhit olup bu halde şehremanet-i behiyyesine ita eyliyeceği birkaç usul-ü inşaattan hangisi tensip kılınır ise onun teferruatı kumpanya ile bi’l-ittifak emanet-i müşarunileyha tarafından karar verilecektir. Fakat Azapkapı’dan Tophane’ye ve Yeniköprü’den Babıali’ye olan yollar dört köşe yontulmuş taş ile muntazam usulde kaldırım olacaktır. Ve küsur tarikler makadam olarak şose yapılacak ve yaya kaldırımları dahi üç arşından ziyade olmamak üzere tabii veyahut ma’mül düz kapak taşından olmak ve kenarları sert taştan yapılmak üzere inşa kılınacaktır.....”

¹²¹ Şartnamenin 4. maddesi

¹²² Şehremaneti tarafından Babıaliye gönderilen bir yazıda; “...bu iki cadde, dört köşe yontulmuş taş ile geri kalan caddeler ise daha önce şose yapılmak ve yay kaldırımları dahi en az 3 arşın olmak üzere tabii yada mamul düz kapak taştan ve kenarlarına sert taş döşenerek yapılmak gerektiği halde şimdi yaya kaldırımlarının cümlesi beton tabir edilir bir çeşit dondurma suretinde duvar sıvası gibi yapılmakta, bu usule göre yapılmış yolların çoğu şimdiden bozulmaya başlamış olduğundan 15. Şaban 1288 tarihinde şirkete ihtar edildiği halde inşaata istediği gibi devam etmiştir...” ifadesi yer almaktadır. Şirket ise, sirkeci iskelesi caddesi emanet tarafından şose olarak tanzim edilmiş ve Soğukçeşme meydanıyla Ayasofya’ya giden yol şartnameye uygun olarak şose yapılması gerektiğinden bu şoseler ile imtizaç etmek üzere bu surette yapılmasının uygun görüldüğünü ifade etmiştir. Şartnameye uygun olmadığı halde imalat tamamlanmış olduğundan şirkete yaptırım uygulanmamıştır. BOA.Şura-yı Devlet. No. 676/8; BOA. Ayniyat.No.1047.s.133.

Şartnameye rağmen, şirketin taahhüdünü tam olarak yerine getirdiğini söylemek yanlış olur. Şirket, taahhüt etmiş olduğu yolların bakım ve onarımında son derece ağır ve hantal davranmaktaydı. Yol ve kaldırımlar zamanla öyle bozuk bir hal almıştı ki, insanlar yollardan geçemez olmuş ve arabalar raydan çıkarak bir kısmı ölümle sonuçlanan kazalara sebep olmaya başlamıştı.¹²³

İstanbul sokak ve caddelerinin içinde bulunduğu bu kötü durumun, Osmanlı Devleti'nin başkenti olan İstanbul'a değişik amaçlarla gelen bir çok yabancı ziyaretçi ve ecnebi seyyahlar üzerinde kötü tesir bırakacağı da devletin dikkatinden kaçmamıştı.¹²⁴

20. yüzyılın başlarında dahi yollar o kadar bozuk ve bakımsız bir halde idi ki, sadece araba ve hayvanlar için değil, yaya ulaşımını bile oldukça güçleştirmekteydi. Şehrin en kalabalık bölgesi olan Galata ve Beyoğlu sokaklarında bile düzgün bir yaya kaldırımından söz etmek imkansızdı. Özellikle kış mevsiminde, çocuk ve yaşlıların düşerek arabaların altına kalmaları sık rastlanan kazalardandı. Yine Tophane ile Dolmabahçe ve Topkapı ile Yedikule yolu şose yol olduğundan, kar ve yağmurda hemen bozulmakta ve arabaların bile geçişini güçleştirmekteydi.¹²⁵

Yol ve kaldırımların inşa, bakım ve onarımı meselesi, şirketle devlet arasında en uzun süreli ve en temel anlaşmazlık konularından biriydi.¹²⁶ Bu konudaki anlaşmazlıklara bir çözüm olarak, Şurayıdevlet 27 Aralık 1871'de emanetten, şirketin mukavelename hükümlerini tamamen yerine getirip getirmediğini denetlemek üzere komiser tayin etmesini istedi. Görevlendirilen komiserlerin maaşı mukaveleye göre şirket tarafından ödenmekteydi.¹²⁷ Yine, Tramvay şirketi tarafından tamir edilen yolların sözleşmeye uygun

¹²³ Samatya'dan Aksaray'a gelmekte olan tramvay arabası Ağa hamamı civarında bozuk olan demir raylardan biri kırılmasından dolayı hattın çıkıp duvara çarparak parçalanmış, ancak yolculara ciddi bir şey olmamıştı. Şirkete bu tür kazaların önlenmesi için gerekli tedbirleri almasını ve Topkapı ile Yedikule hattı raylarının da bozuk olduğu bildirildi. Buna karşılık şirket, bu hatlardan istediği kadar kazanç sağlayamadığından, çok baskı geldiği takdirde, bu hatta faaliyeti durdurabileceğini bildirmiştir. BOA. Şura-yı Devlet. No. 769/18.

¹²⁴ BOA. Şura-yı Devlet. No. 776/12.

¹²⁵ BOA. Şura-yı Devlet. No. 818/26.

¹²⁶ BOA. Şura-yı Devlet. No. 805/11; BOA. Şura-yı Devlet. No. 847/1; BOA. Şura-yı Devlet. No. 825/30; BOA. Şura-yı Devlet. No. 835/40; BOA. Şura-yı Devlet. No. 675/3 .

¹²⁷ BOA. Şura-yı Devlet. No. 677/6.

olup olmadığını kontrol etmek amacıyla, şirket ve Şehremaneti memurlarından oluşan bir komisyon kuruldu.¹²⁸

Hükümetin bu konuda aldığı bir diğer önlem, yaya, araba ve lağım yollarının¹²⁹ ve kaldırımların şartnameye uygunluğu kontrol edilmedikçe, tramvay arabalarının işletilmesine izin verilmesini önlemek amacıyla emaneti görevlendirmek olmuştur.¹³⁰

Alınan tüm bu önlemlere rağmen, Devlet, şirketin şartnameden doğan yükümlülüklerini savaştırmamasına karşın, 1869 tarihli sözleşmede zorlayıcı (cezai) bir hüküm bulunmadığından dolayı, herhangi bir yaptırım uygulayamamaktaydı. Bu hukuki boşluktan yararlanan şirket, bunu devletle arasındaki anlaşmazlıklarda bir koz olarak kullanmaktan da geri durmamıştır.¹³¹

Devlet, bu konudaki acizliğini 1881 tarihli yeni mukaveleyle ortadan kaldırmaya çalışmışsa da bu eksikliği tam olarak giderdiği söylenemez.¹³²

Emanet, yol ve kaldırımların bakım ve tamiratındaki ihmalden dolayı şirkete birçok defalar ihtarda bulunduğu halde bir türlü sonuç alamamıştır. Yukarıda da ifade edildiği gibi, şirkete karşı uygulanabilecek bir yaptırıma dair şartnamede açık bir hüküm olmadığından, şirkete birkaç gün zaman tanınmış ve bu zaman zarfında da herhangi bir teşebbüs görünmediği takdirde, yol ve kaldırımların şirket hesabına (adına) olmak üzere emanet tarafından tamir edilip, masrafların daha sonra şirketten tahsil edilebileceği düşünüldü. Fakat, masrafların şirketten tahsilinde zorluk çekileceği ve emanetin içinde bulunduğu mali sıkıntıdan dolayı bundan da bir sonuç alınamayacağı anlaşılarak bu yoldan vazgeçildi.¹³³

Şirket ise, yol ve kaldırımların bakım ve onarımlarının kendisine ait olduğunu inkar etmemekle beraber, devletin de caddelerin genişletilmesi gibi bir kısım taahhütlerini tam olarak yerine getirmediğini gerekçe göstermiş ve kendisinin de taahhütlerini tamamen icraya

¹²⁸ İKDAM, Sayı: 296 Yıl:1 (29 Zilkade 1312/24 Mayıs 1895)

¹²⁹ Çirkab yolları, atık su yolları anlamında kullanılmaktadır.

¹³⁰ BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 224.

¹³¹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/26; BOA. Ayniyat. No. 1046. s. 98

¹³² BOA. Şura-yı Devlet. No. 2434/3

¹³³ BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/26; BOA. Ayniyat. No. 1046. s. 98; BOA. Şura-yı Devlet. No. 778/16;

İKDAM, Sayı: 239 2 Şevval 1312/28 Mart 1895

mecbur tutulamayacağını beyan ederek, bunu bir koz olarak kullanmaktan geri durmamıştı.¹³⁴

Şirketin yönetim kurulu başkanı Karapano, Şura-yı Devlet'e çağrılarak 7 gün süre tanınmış ve eğer bu süre zarfında da bir teşebbüste bulunulmaz ise şirket hesabına olarak Emanet veya 6. dairenin gerekli inşaat ve tamirâtı yapacağını, masrafların şirketten talep edileceğini, eğer bunda da bir zorluk ortaya çıkarsa, şirketin ortadaki birtakım gelir ve emlakine el konulacağı bildirildi.¹³⁵

Bunun üzerine şirket, göstermelik olarak yol ve kaldırımları tamire başlamış, fakat havanın muhalefeti, Beşiktaş yolunda denizin dalgalı olması gibi bazı bahanelerle işi gayet ağırdan alarak savsaklamıştı.¹³⁶ Ayrıca şirket, yollarda gerekli tamir ve bakımı yaptıklarını fakat, su ve gaz şirketlerinin devamlı hafriyat yaptığından dolayı tekrar bozulduğunu ifade ederek kendini savundu.¹³⁷

Gerçi 1869 tarihli şartnamenin 8. maddesinde yapılan değişiklikle, şirket, yapması gereken bakım ve onarımı zamanında yerine getirmez yada sadece tramvay hattı geçen yerleri yapıp diğer arabaların güzergahını ve yaya yollarıyla bunların kenar taşlarını imar ve tanzim etmez, yada sadece hattın bir kısmını yapıp diğer taraflarını ihmal eder ise emanet tarafından bir hafta süre tanınarak ihtarname gönderileceği ve eğer bu süre zarfında da yine şirketin bir teşebbüsü görülmez ise gerekli tamir ve inşaat emanet tarafında yapıp, masrafları şirketten talep edileceği ve 15 gün içinde şirket parayı ödemeyecek olursa, sadece bozuk yollarda şirketin araba işletmesini yasaklanabileceği hükmü getirilmişti.¹³⁸ Ancak, yukarıda da ifade edildiği gibi, emanet, içinde bulunduğu mali sıkıntıdan dolayı, yollar tamir edememişti. Tramvay arabaların yasaklanması ise, kuruluş amacına aykırı olduğu ve şirket hissedarlarına da zarar vereceği düşüncesiyle gerçekleştirilemedi.

Şehremaneti, yine şirketin günlük hasılatına el konulmasının zararsız bir yol olarak görmüş ve böyle bir teşebbüs için Babıali'den izin istedi.¹³⁹ Babıali ise, şirket gelirlerinin el

¹³⁴ BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/26; BOA. Ayniyat. No. 1046. s. 98; BOA. Şura-yı Devlet. No. 694/19.

¹³⁵ BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/26; BOA. Ayniyat. No. 1046. s. 98; BOA. Y.A.HUS. No. 341/75; BOA. Şura-yı Devlet. No. 1366/137

¹³⁶ BOA. Şura-yı Devlet. No. 683/20; BOA. Ayniyat. No. 1046. s. 106.

¹³⁷ BOA. Şura-yı Devlet. No. 769/18.

¹³⁸ BOA. Şura-yı Devlet. No. 769/18.

¹³⁹ BOA. Şura-yı Devlet.no. 769/18.

konmasını mukavele ve şartname hükümlerine aykırı bulmuş ve böyle bir önleme başvurulmasını uygun bulmamıştı. Buna rağmen, Emanet, bu durumun böyle devam edemeyeceğini, böyle gider ise şirketin hiçbir taahhüdünü yerine getirmeyeceğini bildirmiş, şirketin hasılatının yarısına el konulmasına yada arabaların yasaklanmasına Babıali'nin karar vermesini talep etmişti.¹⁴⁰ Halkın tepkisi de göz önüne alınarak, mukavelenamede bir hüküm bulunmamasından dolayı arabaların işleyişinin yasaklanması uygun görülmedi.¹⁴¹

Hükümet, bu problemi çözebilmek için, bu işin yıllık muayyen bir bedel karşılığında şirketten alıp emanete vermek istemiş, fakat buna dair de mukavelenamede herhangi bir hüküm bulunmadığından dolayı yürürlüğe konulamamıştı. Şirketin görevini yapmaması halinde cezai işlem yapılabilmesi için mukaveleye yeni madde ilavesini gerekli görülmüş, fakat şu aşamada şirketin buna yanaşmayacağını bildiği için sadece tebligat yapmakla yetinilmekteydi.¹⁴²

Devlet'le şirket arasındaki yol ve kaldırımların bakım ve onarımından kaynaklanan anlaşmazlıklar uzun yıllar devam etmişti. Tüm bu olumsuz şartlar altında dahi, yükümlülüğünü yerine getirmediğinden dolayı şirkete herhangi bir yaptırım uygulanamamıştı.¹⁴³

2.6. Tramvayların İşleyişi ve Tramvay Kazaları

İstanbul sokaklarında tramvay işlemeye başlamasıyla beraber 1869 tarihli şartnamenin 14. maddesi gereği her merkezde yolcuların istirahatı, güneş ve yağmurdan korunmaları için en az 20 kişilik duraklar yapılacağı, meydan ve geniş caddelerde şirket memur ve biletçilerinin barınmaları için, emanetin göstereceği yerlerde kulübeler yapılmasını gerektirmekteydi. Durakların yapılacağı yerlerin şirket tarafından satın alınması gerektiği halde, şirket memur ve biletçileri için yapılması gereken kulübelerin yerleri, emanet tarafından şirkete gösterilecek ve emanetin gösterdiği yerlerde inşa edilecekti.¹⁴⁴

¹⁴⁰ BOA. Şura-yı Devlet. No. 770/14; BOA. Şura-yı Devlet. No. 778/16.

¹⁴¹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 683/20; BOA. Ayniyat. No. 1046. s. 106. BOA. Şura-yı Devlet. No. 769/18; BOA. Şura-yı Devlet. No. 694/19

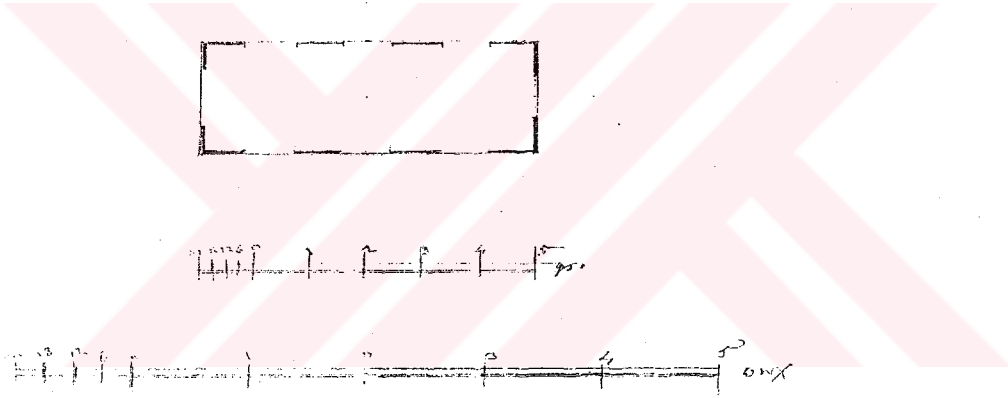
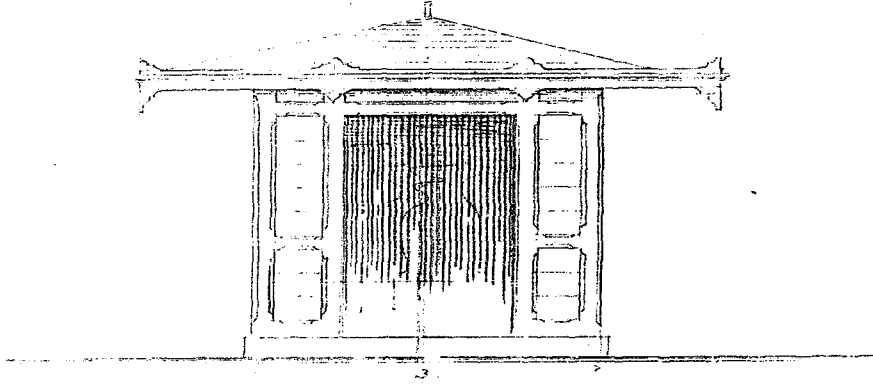
¹⁴² BOA. Şura-yı Devlet. No. 683/20; BOA. Ayniyat. No. 1046. s. 106.

¹⁴³ Tramvay hattı geçen cadde ve sokakların tamire muhtaç yerleriyle ilgili ayrıntılı bilgi için bakz: BOA. Şura-yı Devlet. No. 709/17

¹⁴⁴ BOA. Şura-yı Devlet. No. 676/39.

RESİM I

Tramvay İşçileri Tarafından Kullanılan Bilet Satış Kulübesinin Çizimi



Kaynak: BOA. Şura-yı Devlet. No. 676/39

Şartnamenin 14. maddesine uygun olarak, Yeni Galata köprüsünün İstanbul tarafı, Sultanahmet Meydanı, Sultan Mahmut türbesi karşısı, Azapkapı, Beşiktaş, Karaköy, Kabataş gibi merkezlerde yolcuların beklemesi için duraklar inşa edilmişti. Bu durakların her birine şirket tarafından büyük saatler asılmıştı. 1881 tarihli şartnameyle, şirket ayrıca, her durakta, halkın şikayetlerini yazabilmeleri için birer defter bulundurmak zorundaydı.¹⁴⁵

Şirket memur ve biletçileri için de halkın yoğun olarak bulunduğu geniş cadde ve meydanlarda kulübeler inşa edilmişti. Devlet, şirket memurlarının barınmaları için yapılacak

¹⁴⁵ Ergin, Mecelle, C. 5. s. 2424.

kulübelerin 2,5 arşın 18 parmak genişliğinde ve 3 arşın uzunluğunda olmasını ve istenildiği zaman nakledilebilecek şekilde inşa edilmesini gerekli görmekteydi.¹⁴⁶ (Resim 1)

Tramvay arabaları, her merkez ve duraktan yolcu alabileceği gibi, tramvaya binmek yada inmek bu duraklarla sınırlı değildi. Tramvay arabaları, yolcuların tramvaydan inmek veya tramvaya binmek istediği her yerde durmak zorundaydılar.¹⁴⁷

Tramvayların İstanbul halkının ulaşım ihtiyacını karşılamak amacıyla hizmete girmesiyle birlikte tramvay arabalarının neden olduğu kazalar da ortaya çıkmaya başladı. Daha önce de ifade edildiği gibi, İstanbul sokak ve caddeleri araba trafiğine elverişli değildi. Caddelerin dar olmasının yanı sıra bakımsızlığı, özellikle kış aylarında, şose yolun bozulması, yaya trafiğinin bile imkansız hale gelmesine yol açmaktaydı. Bu olumsuz yol şartlarına, İstanbul halkının araba trafiğine alışık olmaması ile sürücülerin acemiliği ve dikkatsizliği de eklenince, İstanbul'da tramvay kazalarının ardı arkası kesilmedi. Hatta, hükümet, yolların darlığından ve *“tramvayın bidayet-i inşasında vuku bulan bazı feceattan”* dolayı, yeni hatların yapımına bir müddet izin vermemişti. Ancak daha sonra, *“bu durum bertaraf edilerek halkın tramvayı alıştırdığı”* düşüncesiyle, bu yaklaşımdan vazgeçildi.¹⁴⁸

Bir kısmı ölümle sonuçlanan kazaların büyük bir kısmı sürücülerin acemiliğinden, arabaları hızlı sürmelerinden ve dikkatsizlikten kaynaklanmaktaydı.¹⁴⁹ Şirketin kazalara karşı duyarsızlığı ve tedbirsizliği karşısında halkın da şikayetleri artmış ve gazetelerde şirket aleyhine sık sık haberler yayınlanmaya başlanmıştı. Bu durum karşısında devlet, birçok defa şirkete ikazda bulunarak, kazaların önlenmesi için gerekli tedbirleri almasını istemiş, eğer buna bir çözüm bulmaz ise, tramvayın işleyişini yasaklayacağını bildirmişti.¹⁵⁰

Şirket, gazetelerde aleyhine çıkan haberlere ve devlet tarafından yapılan tüm ısrarlı ikazlara kayıtsız kalmış ve cevapsız bırakmıştı. Öyle ki, kazaya sebep olan tramvay

¹⁴⁶ BOA. Şura-yı Devlet. No. 676/39.

¹⁴⁷ 1869 tarihli Şartnamenin 15. Maddesi.

¹⁴⁸ BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/44; BOA. Şura-yı Devlet. No.2434/3.

¹⁴⁹ BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 189; BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/12; BOA. Şura-yı Devlet. No. 778/16. 20 Temmuz 1875'de şirket seyislerinden Dimitri'nin dikkatsizliğinin sonucu oluşan kazadan dolayı mahkeme Dersaade Tramvay Şirketi'ni 1850 kuruş tazminat ödemeye mahkum etmiştir. Vapur ve demiryolu şirketleri bu gibi durumlarda tazminat ödedikleri halde, Dersaade Tramvay Şirketi, bazı bahaneler ileri sürerek verilen cezayı kabul etmemiştir. BOA. Şura-yı Devlet. No. 1282/17 ; BOA. Şura-yı Devlet. No. 1282/24

¹⁵⁰ BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 189.

arabacıları, zabıta dairesine ifadeleri alınmak üzere çağrıldıkları halde, daireye gitmemekte ısrar etmekteydiler. Bu durum karşısında hükümet, kaza yapan arabacının ilk duracağı durakta, halkı rahatsız etmeyecek şekilde yakalanması ve sorgulanmak üzere daireye getirilmesi için zabıta memurlarına emir vermek zorunda kaldı.¹⁵¹

Devletin tüm bu ikaz ve tedbirlerine ve hatta tramvayın işleyişini yasaklama tehdidine rağmen bir türlü kazaların önü alınamamış ve yeni tedbirler düşünölmeye başlanmıştır.

İstanbul'da tramvay arabalarının işlemeye başlamasıyla beraber görölmeye başlayan tramvay kazaları, sadece sürücülerin dikkatsizliğinden ve arabaların hızlı gitmesinden kaynaklanmamaktaydı. Caddelerin darlığı ve yoğunluğu ile beraber, İstanbul halkının tramvaya alışık olmaması da kazalara davetiye çıkartmakta ve çözümü zorlaştırarak kazaların önlenmesi imkansızlaştırmaktaydı.

Yapılan uyarılara ve alınan tedbirlere rağmen kazalarının önünün alınamaması, devleti kazaları önlemeye yönelik yeni önlemler almaya yöneltti. Öncelikle, şirketten, belli mevkilerde işleyen tramvay arabalarında "Gözbekçisi" denilen birer memur bulundurması istendi. "Gözbekçileri", bir boru ile tramvay arabasının geçmekte olduğunu duyurarak, halkı uyarmaya çalışmaktaydılar. Şirket tarafından istihdam edilen bu memurlar, Zaptiye Nezareti'ne çağrılarak kazaların önlenmesi için gereken tedbirleri almaları tembih ve ikaz edilerek göreve başlamışlardı.¹⁵²

Yine kazaların önlenmesine yönelik olarak alınan diğer bir önlem de, "kılavuz" adı verilen memurların istihdam edilmesi olmuştı. Kılavuzlar, tramvay hareket halindeyken önleri sıra koşturularak, arabanın önüne çıkabilecek yayaların ve engellerin bertaraf edilmesini sağlamakta görevliydi.

Kılavuzlar ilk etapta birinci hatta Azapkapı'dan Beşiktaş'a, ikinci hatta ise Köprübaşı'ndan Aksaray'a kadar istihdam edilmişlerdi. Fakat daha sonra yeni hatların da devreye girmesiyle istihdam edilen Kılavuz ve gözbekçilerinin sayısı artırıldı.¹⁵³

10 Eylül 1884'te tramvay hatlarında istihdam edilen kılavuz ve gözbekçilerinin sayısı aşağıdaki gibidir¹⁵⁴:

¹⁵¹ BOA. Ayniyat. No. 1048. s. 56.

¹⁵² BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 191.

¹⁵³ BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 192.

Aksaray Hattı:

Eminönü – Sirkeci İskelesi arasında 1 kılavuz,
 Soğukçeşme – Babıali yokuşuna kadar bir gözbekçisi,
 Beyazıt'ta bir gözbekçisi,
 Beyazıt – Laleli arasında herbir katarda bir kılavuz,
 Laleli – Aksaray arasında herbir katarda bir kılavuz,
 Yedikule hattında 2 kılavuz,
 Topkapı hattında 2 kılavuz istihdam edilmişti.

Beşiktaş Hattı:

Galata ve Azapkapı'dan Karaköy'e kadar her bir katarda bir kılavuz,
 Karaköy'den Tophane'ye kadar her katarda bir kılavuz,
 Beşiktaş hattında bir kılavuz istihdam edilmişti.

Galata – Şişli Hattı:

Galata Voyvoda caddesinden Galata Sarayı'na kadar boru ile bir gözbekçisi,
 Tepebaşı'ndan Taksim'e kadar her katarda bir kılavuz istihdam edildi.

Kazaları önlemek için görevlendirilmiş olan Kılavuzların görevlerine dikkat etmemeleri ve ihmal etmeleri sonucu ortaya çıkan kazalar da şikayete konu olmaktaydı.¹⁵⁵ Devlet, birçok defa şirkete bu durumu hatırlatarak, kılavuzların görevlerini tam olarak yerlerine getirmelerini istemiştir.

Alınan diğer bir önlem de, kazaların sık olarak görüldüğü Beyazıt Meydanı'ndaki sıkışıklığın giderilmesi olmuştu. Meydandaki makrasın bulunduğu yere iki taraftan arabalar geldikçe yayaların geçişini zorlaştırmakta ve bu durum kaza ihtimalini arttırmaktaydı. Kaza tehlikesini gidermek üzere makras, meydana doğru daha geniş bir yere taşındı.

¹⁵⁴ BOA. Şura-yı Devlet. No. 707/30.

¹⁵⁵ BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 192; BOA. Şura-yı Devlet. No. 707/30.

Yine, 18 kişi alabilecek şekilde imal edilmiş olan arabalara, daha fazla yolcu alınması yasaklanmış ve bir çift atla çekilen ve “imperyall” denilen iki katlı arabalar için bir çift at yetersiz görülerek, bu çift katlı arabaların kullanımı yasaklanmıştı.¹⁵⁶

Alınan bu önlemlere rağmen tramvay arabalarının yol açtığı kazaları asgariye indirmek mümkün olmadı. Günlük gazetelerde sıklıkla kaza haberlerine rastlamak mümkündü.¹⁵⁷ Örneğin 1895 yılında Şişli – Tünel hattında bir aylık süre zarfında 10 önemli kaza meydana geldi.¹⁵⁸ Yine de, tramvay arabalarının önleri sıra koşturulan kılavuzlar ve arabaların geçmekte olduğunu bildirmekle görevli gözbekçileri, kazaların önlenmesinde en etkili yöntem olmuştu.¹⁵⁹

2.7. Tramvay Yolcu Taşıma Ücretleri

Tramvay hatlarında ücretlendirme, genel olarak, 1869 tarihli şartnamenin 10., 11., 12. ve 13. maddelerinde ele alınmış, 1881, 1907 ve 1911 tarihli yeni sözleşmelerle de bazı değişikliklere uğramıştı.

Ücret belirlemede öncelikle, tramvay hatları, dört kısma ayrılmıştı. Yolculardan alınacak ücret de bu kısımlar itibarıyla belirlenmekteydi. Her bir kısım dört yol ağızlarındaki duraklarda son bulmuş olacaktı. Azapkapı - Beşiktaş hattı, Eminönü - Beyazıt hattı, Beyazıt - Aksaray hattı gibi. Her bir hat, bir kısım olarak düşünülmüştü. Örneğin, Eminönü’ne gidecek bir yolcu, Beyazıt’tan binmeyip de Çemberlitaş’tan binmiş dahi olsa tam ücret ödemekteydi.¹⁶⁰

Yolculardan alınacak ücret, her bir kilometre için, 40 Para’nın üzerinde olamayacaktı. Bu limit, 1881 şartnamesiyle 30 Paraya indirilmiştir.¹⁶¹ Bu üst limiti geçmemek şartıyla şirket, tarife değişikliği yapmakta serbest bırakılmıştı. Ayrıca, altı yaşından küçük, anne veya babalarının dizinde oturan çocuklardan ücret alınmamaktaydı.

¹⁵⁶ BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/12.

¹⁵⁷ SABAH, sene: 1, sayı: 112 ; İKDAM, Sayı: 1038, 1091, 350 (24 Muharrem 1313), 249 (12 Şevval 1312), 306 (10 Zilhicce 1312), Ruzname-i Ceride-i Havadis, sayı: 2228.

¹⁵⁸ BOA. Şura-yı Devlet. No. 510/8.

¹⁵⁹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 707/30; BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/12.

¹⁶⁰ 1869 tarihli Şartnamenin 10. Maddesi.

¹⁶¹ Mecidiye 20 kuruş itibarıyla

Posta memurları ile çavuş rütbesine kadar olan askerler, üniformalı olmaları ve ikinci mevkide bulunmaları şartıyla, normal ücretin yarısını ödeyeceklerdi.¹⁶²

Şehremaneti, Tramvay, Tünel ve Şirket-i Hayriye vapurlarında, emanet ve belediye dairelerine mensup müfettiş ve çavuşlardan hiç ücret alınmaması yönünde yapmış olduğu teşebbüslerden bir sonuç alınamadı.¹⁶³ Ancak, 1881 tarihli şartnameyle, indirimli tarife uygulamasından belediye memurlarının da yararlanması sağlanmıştır.¹⁶⁴

Yolcular, yanlarında getirdikleri eşyalar için, 10 okkayı geçmemek şartıyla ücret ödemeyeceklerdi. 10 okkanın üzerindeki eşyalar, yolcuları rahatsız etmeyecek şekilde ise 18 kıyyeye kadar kabul edilecek ve arabaların üst kısmında, eşyalar için ayrılan yerlere konulacaktı. Bunlar için, yolculardan alınacak ücretin yarısı kadar bir ücret talep edilecekti.¹⁶⁵

Şirket, işleyecek tramvay arabalarının hareket tarifesiyle birlikte ücret tarifelerini de, 8 gün önceden, İstanbul gazetelerinde ve tramvay duraklarında Türkçe, Rumca, Ermenice ve Yahudice ilan etmek zorundaydı. Tarifedeki herhangi bir değişiklikte de aynı yol izlenecekti.¹⁶⁶

1872 yılı Kasım ayında inşaatı tamamlanmış ve uzunluğu 3 kilometre olan Aksaray - Topkapı hattında birinci mevki ücreti 80 para, ikinci mevki ücreti 60 para, askerlerden ise, ikinci mevkiye binmiş olmaları şartıyla, diğer hatlarda olduğu gibi 20 para ücret alınması uygun bulunmuştu.¹⁶⁷ Yine 1882'de faaliyete girmiş olan Ağacami - Şişli hattı için taşıma ücreti 60 para olarak belirlenmişti.¹⁶⁸

Tramvayların taşıma ücretleri, hükümet ile şirket arasında zaman zaman anlaşmazlıklara yol açmaktaydı. Taşıma ücretleri genellikle değişmemiş olmakla birlikte, özellikle 1880'lerden itibaren, altın liranın kuruşa göre değer kazanması üzerine, şirket ücret artırımına gitmeyi zorunlu görmüştür. Bu durum halkın yoğun şikayetlerine neden olmasına

¹⁶² 10. Madde; BOA. Şura-yı Devlet. No. 1232/20; BOA. Ayniyat. No. 1048. s. 166.

¹⁶³ BOA. Şura-yı Devlet. No. 694/11.

¹⁶⁴ 1881 tarihli şartnamenin 10. Maddesi; BOA. Şura-yı Devlet. No. 695/15.

¹⁶⁵ 1869 tarihli Şartnamenin 11. maddesi.

¹⁶⁶ 1869 tarihli Şartnamenin 17. maddesi.

¹⁶⁷ BOA. Şura-yı Devlet. No. 678/12; BOA. Ayniyat. No. 1003/155.

¹⁶⁸ BOA. Şura-yı Devlet. No. 700/37.

rağmen, şartnamede belirlenmiş olan limitin üzerinde olmamak şartıyla hükümet tarafından da kabul edilmişti.¹⁶⁹

Şirketin, Azapkapı - Ortaköy hattının Kabataş - Beşiktaş kısmında yapmış olduğu 10 para zamma “işbu zam Osmanlı altınının fiyat-ı carisi bir vakitten beri terakki eylediğinden naşi olarak mamefih zemaim-i mutasavvire muvakkaten cari bulunduğu ve alınan ücret-i nakliye şartnamenin onuncu maddesinde gösterilen tarifenin fiyatından pek dun olduğu ve onyedinci maddesine taffikan sekiz gün evvel umuma ilan-ı keyfiyet kılındığı...” şeklindeki gerekçesi hükümet tarafından da uygun bulunmuştu.¹⁷⁰

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla, baş gösteren ekonomik buhran ve fiyat artışları, taşıma ücretlerine de yansdı. Bu dönemde, İstanbul'da tramvay taşıma ücretleri, harpten önceki fiyatlara oranla %300 oranında artış göstermişti.¹⁷¹

3. Galata Tüneli İnşa ve İşletme İmtiyazının Verilişi

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, İstanbul'da, kentiçi toplu ulaşım hizmeti vermek üzere gerçekleştirilmiş bir diğer önemli proje ise, “Galata Tüneli” projesiydi. Galata ile Beyoğlu arasına tünelle ulaşımı sağlama fikri, ilk defa Fransız mühendis Eugene-Henri Gavand'ın girişimiyle ortaya çıkmıştı.

Gavand, 1867'de İstanbul'da bulunduğu sırada, Karaköy'den Yüksek kaldırım yoluyla İstiklal caddesine ulaşmanın zorluğunu görmüş ve küçük bir metro özelliğine sahip “tünel” projesi ile bu iki merkez arasındaki ulaşımın kolaylaşacağını düşünmüştü. Gerçekten de, Galata ile Beyoğlu'nu birbirine bağlayan cadde olan Yüksek Kaldırım, dik bir yokuş olması nedeniyle, yaya olarak yürümek çok güç ve yorucuydu. Atla gidildiğinde ise, eğimden dolayı düşme tehlikesini göze almak gerekmektedir.

O dönemde Galata ve çevresi, borsa, gümrük, işlerleri, sarraflar, mağaza ve antrepolarıyla canlı bir ticari ve mali merkez konumundaydı. Beyoğlu ise, eğlence yerleri, oteller ve ikametgahlar yanı sıra yabancı elçiliklerinde içinde bulunduğu önemli bir

¹⁶⁹ Bu konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bakz: BOA. Şura-yı Devlet. No. 847/25; BOA. Şura-yı Devlet. No. 715/24; BOA. Şura-yı Devlet. No. 504/29; BOA. Şura-yı Devlet. No. 690/14; BOA. DH.MUİ. No. 109/61; BOA. Şura-yı Devlet. No. 688/55; BOA. Y.A.Res. No. 2/48; BOA. Şura-yı Devlet. No. 696/46; Sabah, sayı:157, yıl: 13

¹⁷⁰ BOA. Ayniyat. No. 1046. s. 104.

¹⁷¹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 513/7; BOA. DUİT. Dosya no: 19, Vesika no: 2(1-8).

merkezdi. Bu konumlarından dolayı Galata ve Beyoğlu arasında yoğun bir insan trafiği söz konusuydu.

Bu iki merkez arasındaki ulaşımın yoğunluğunu ve zorluğunu fark eden Gavand, yapılacak asansör şeklindeki bir yer altı demiryolu ile insan ve eşya naklini kolaylaştırmanın mümkün olabileceğini görmüştü.

Bu düşünce ile Fransa'ya dönen Gavand, düşüncesini hayata geçirebilmek için gerekli olan sermayeyi temin etmek amacıyla, Fransız sermayedarlarıyla görüşüp, projesini anlatmayı ihmal etmemişti. Görüştüğü sermayedarların bir kısmından destek sözü alan Gavand, şubat 1868'de İstanbul'a döndü. Gavand, İstanbul'da dönemin sadrazamıyla görüşerek, Galata ve Beyoğlu arasında yer altından işleyecek bir demiryolu yapım ve işletme imtiyazı talebini içeren projesini sundu.¹⁷²

Projeye göre, Galata ve Beyoğlu arasında açılacak tünele demiryol döşenecek ve sabit bir buharlı makineye bağlanan halatlar vasıtasıyla çekilecek vagonlar, insan ve eşya naklini sağlayacaktı. Galata tarafına yapılacak istasyon, Yenicami sokağında köprüye yakın bir mevkide, Beyoğlu istasyonu ise, Altıncı Belediye Dairesinin arka tarafında, Galata Mevlevihanesi'nin karşısındaki eski mezarlığın bulunduğu alana yapılacaktı. Beyoğlu istasyonunun yapımı için, ihtiyaç duyulan 1800 zira'lık arazinin, 1610 zira'lık kısmı eski kabristan arazisinden, geri kalan kısmı ise, yoldan alınacaktı.¹⁷³

Gavand'ın imtiyaz talebiyle birlikte, hükümetle uzun süreli bir müzakere süreci başlamış oldu. Hükümet, esas itibariyle tünel fikrine olumlu yaklaşmakla beraber, Gavand'ın öne sürdüğü şartlarda bazı değişiklikler yapmayı gerekli görmekteydi. Ayrıca, imtiyaz süresi, kabristanın istimlak ve kurulacak şirketin tebaiyyeti konuları, müzakere sürecindeki ihtilaflı konulardandı.

Gavand, imtiyaz müddetinin 99 sene olmasını isterken, Osmanlı Hükümeti bu süreyi çok uzun bulmuştu. Yine kabristanın istimlakini çok zor gören Gavand, burasının devlet tarafından istimlak edilerek kendisine verilmesini istemekteydi. Kurulması öngörülen

¹⁷² Eugene-Henri Gavand, *Chemin de Fer Metropolitan de Constantinople ou Chemin de Fer Souterrain de Galata é Pera dit Tunnel de Consantinople*, Paris, 1876, s. 5. akt. Vahdettin Engin, *Tünel*, Simurg Yay., İstanbul 2000, s. 24

¹⁷³ BOA. Ayniyat. No. 1003. s. 3; BOA. Ayniyat. No. 1049. s. 106; BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/1; BOA. Ayniyat. No. 1049. s. 24; BOA. Şura-yı Devlet. No.681/8; Gavand, a.g.e., s. 6 akt. Engin, s. 24

şirketin tebaiyyeti meselesi de anlaşmaya varılamayan konular arasındaydı. Devlet, kurulacak şirketin Osmanlı Devleti kanunlarına tabi bir Osmanlı şirketi olmasını isterken, Gavand, Avrupa'dan sermaye teminini güçleştireceği düşüncesiyle buna yanaşmamıştı.¹⁷⁴

Müzakere süreci ara sıra kesintiye uğramış da olsa, nihayet, Galata ve Beyoğlu arasında insan ve eşya naklini gerçekleştirecek olan “*Galata Tüneli*”nin inşa ve işletme imtiyazı 10 Haziran 1869 tarihli Padişah Fermanı ile Eugène-Henri Gavand'a verildi.¹⁷⁵

3.1. Galata Tüneli Mukavele ve Şartnamesi

Gavand, Galata Tüneli yapım ve işletme imtiyazını aldıktan sonra, sıra, üzerinde mutabakata varılmış şekliyle mukavele ve şartnamenin imzalanmasına gelmişti. İmtiyazın verildiği tarih olan 10 Haziran 1869'dan yaklaşık beş ay geçtikten sonra, 6 Kasım 1869 tarihinde, Nafia Nazırı Davut Paşa ile imtiyaz sahibi Henri Gavand 3 maddelik mukavelename ve 34 maddelik şartnameyi imzaladılar.¹⁷⁶

Tünel Mukavelesi:

Saltanat-i Seniyye ile Mösyö Gavand arasında akd olunan mukaveledir.

Birinci madde: Taraf-ı Saltanat-ı Seniyye'den tanzim olunan şartnamenin hüküm ve şartlarına uygun olarak Galata'dan Beyoğlu'na yeraltından bir demir yolu inşası için Mösyö Gavand'a imtiyaz verilmiştir.

İkinci madde: Mösyö Gavand, Taraf-ı Devlet-i Aliyye'den nakdi yardım veyahut temettu akçesi verilmeksizin zarar ve hasarı kendisine ait olmak üzere işbu mukavelenin konusu olan demiryolunu inşa etmeyi ve bunun inşası ve işlettilmesi hususunda tanzim olunan şartname hüküm ve şartlarına uymayı taahhüt eder.

Üçüncü madde: İmtiyaz sahibi işbu teşebbüsün gerçekleşmesi için gerekli sermayeyi tedarik için lazım gelen mali tedbirleri olmada serbest olmakla beraber, şirket heyeti teşekkül etmedikçe ve bu şirketin dahili nizamnamesi devlet tarafından kabul edilmedikçe hisse senedi ihraç edemeyecek ve her hisse senedi ihracında Devlet-i Aliyye

¹⁷⁴ Müzakere süreciyle ilgili daha fazla bilgi için bkz.; BOA. ŞDD. No.1090. hüküm. 102 - 117 - 153; BOA. ŞDD. No.1091. hüküm. 706 - 767 - 777 - 782

¹⁷⁵ BOA. A.DVN.NMH. Dosya no. 19, gömlek no. 2; Ergin, Mecelle, cilt.5, s. 2489

¹⁷⁶ Mukavele ve şartname için bkz. BOA, A. DVN, MKL, dosya no. 8, gömlek no. 1: Ergin, Mecelle, c. 5, s. 2490; Gavand, a.g.e., s. 35-38.

tebaasından buna talip olanların söz konusu senetlerin beşte ikisine rüçhan hakları olacaktır.

Tünel Şartnamesi:

Birinci madde: Mösyö Gavand, devlet tarafından nakdî yardım veya temettu akçesi verilmeksizin zarar ve hasarı kendisine ait olmak üzere Galata'dan Beyoğlu'na kadar yer altı tüneli vasıtasıyla bir demiryolunu işbu imtiyaz hakkında çıkacak irade-i seniyye tarihinden itibaren otuz ay içinde bütünüyle inşa etmeyi ve tamamlamayı ve söz konusu sürenin bitiminde işletmeye hazır bir hale getirmeyi taahhüt eder.

İkinci madde: Galata cihetinde olacak istasyon Galat caddesinin veya Yeni Cami sokağının sol tarafında ve Perşembe Yazarı caddesiyle Galata Gümrüğü arasında bulunan mesafe dahilinde bir mahalle inşa edilecektir. Bu mesafe dahilinde yapılması lazım gelen istasyon mevkii imtiyaz sahibi tarafından tayin edilerek Saltanat-ı Seniyye'nin kabul ve tasdikine arz olunacaktır.

Üçüncü madde: İmtiyaz sahibi imtiyazname hakkında irade çıkmasından itibaren üç ay zarfında iki binde bir ölçüsünde olmak üzere demiryolunun kati güzergah haritasını takdim edecek ve işbu haritada istasyonların mevkilerini ve resimlerini gösterecektir. Bu haritaya, demiryolunun orta hattı üzerine tanzim edilmiş uzunluk kesiti haritasıyla, demir hatların ve emniyet ve çekme aletlerinin mükemmel resimleri, arabaların çekilmeleri ve durdurulmaları hususunda imtiyaz sahibi tarafından alınacak tedbirleri ile inşaatı tarif eden bir kıta layiha ilave edilecektir. İmtiyaz sahibi inşaatı dair yapılmasını uygun göreceği değişiklikleri arz ve teklif edebilecek ancak bu değişiklikler devlet tarafından açık bir şekilde kabul edildiği takdirde uygulanabilecektir.

Dördüncü madde: Demiryolu çift hattan ibaret olup genişliği 7. 70 metre ve her bir hattın demir çubuklarının kenarları arasında olan eni 1.44 metreden 1.45 metreye kadar olacaktır. İki hat arasında kalacak mesafe her bir hattın demir çubuklarının dış yüzeyinden en az 1.39 metre mesafede bulunacaktır. Kenarda bulunacak demir çubukların dış yüzleri ile Tünelin taban duvarları arasındaki mesafe en azından 1.85 metre ve yolun taban duvarlarının demir çubukların yüzeyinden itibaren yükseklikleri 88 santimetre olacaktır. Tünelin kemeri tam daire olup 3.85 metre yarı çapında bulunacaktır. Açılacak tünelden çıkacak toprağın nakli ve ortadan kaldırılması hususunda imtiyaz sahibi liman nizamlarına ve belediye emirlerine uymak zorundadır.

Beşinci madde: Demiryolu bir ucundan diğer ucuna kadar bir hat üzere olarak bir veyahut birkaç yokuşları olup bu yokuşların en ziyadesi metre başına 16 santimetreden dik olmayacaktır. İmtiyaz sahibi gerek bu gerekse önceki maddelerde yer alan hükümlerde, inşaat sırasındaki tecrübelerle dayanarak gerekli gördüğü değişikliği teklif edebilecektir. Ancak bunlar devlet tarafından açık bir şekilde kabul edildikleri takdirde icra olunacaktır.

Altıncı madde: İşbu demiryolu bilcümle sokakların altından geçebileceği gibi emlak satın alınmasına ve güzergahta bulunacak emlak sahibi veya tüccarın iddialarına mahal bırakmamak üzere tamamen yeraltından inşa edilecektir.

Yedinci madde: Emlak ve arazinin geçici olarak kullanımı sahiplerinin rızasına bağlı olup bundan dolayı lâzım gelen ücret ve tazminat imtiyaz sahibi tarafından verilecektir.

Sekizinci madde: İmtiyaz sahibi tünle, yol, istasyon vs.nin inşa ve imalinde bu tür inşaatlarda kullanılan edevat ve levazımın en iyi cinsinden olanını kullanacaktır. Tünelin başları, zaviyeleri, pay bentleri ile duvarların üst düzeyi som taştan yapılacaktır. Demir çubuklar ile demiryolunun diğer gereçleri en iyi cinsinden olup, maksadın gerçekleşmesine elverişli surette bulunacaktır. Demir çubuklar taban ağacı üzerine konulacak ve bunların ağırlığı metrede 20 kilogramdan aşağı olmayacaktır.

Dokuzuncu madde: Yeraltından yapılacak kemerin giriş ve çıkışında istasyonlar ve demiryolu için gerekli bütün arazi imtiyaz sahibi tarafından kıymetleri verilerek satın alınacaktır. Satın almada arazi sahiplerinin rızaları temin edilmezse, kamu yararına alınan emlak ve arazi hakkındaki kanun hükmünce uygulama yapılacaktır. Bu durumda söz konusu emlakın tahmini değeri olarak Ferman-i Ali'nin çıkışından altı ay önceki fiyat esas kabul edilecektir. Arazinin altı ay önceki hakiki kıymeti eksperler vasıtasıyla ve Belediye 6. dairesinin kıymet-i emlak defterlerine bakılarak tayin edilecektir. Bununla beraber senelerden beri emlakın kıymetlerinde meydana gelen fiyat düşüklüğü ve emlakın sahibi tarafından mecburen satıldığı ve icrayı sanatları hususunda yer değişikliği meydana gelmesi hasebiyle iddia edebilecekleri her türlü masraf, zarar ve ziyan konuları nazar-ı dikkate alınarak imtiyaz sahibi emlakın tahmini kıymetinin yüzde yirmi fazlasını sahiplerine verecektir. Ancak emlakın hakiki kıymetinin tespiti için gerek mal sahipleri ve gerekse imtiyaz sahibinin Şura-yı Devlet'e müracaat etme hakları olacaktır.

Onuncu madde: İmtiyaz sahibi seçmiş olduğu insanlar ve vasıtalar ile icraatına devam ederken hükümetin teftiş ve nezareti altında bulunacaktır. Bundan maksat imtiyaz sahibinin şartnamede bulunan hüküm ve şartlardan sapmasını önlemektir.

Onbirinci madde: Çalışmalar tamamlandığında hükümet tarafından seçilecek bir komisyon tarafından yolun açılışı sağlanacaktır. Bu komisyon araba ve vagonların çekilme ve durdurulma yöntemleri ile fren aletlerini tecrübe ve muayene edecektir. Teftiş sonunda demiryolu imalatının kabulüne ve söz konusu tecrübenin yapıldığına dair komisyon tarafından hazırlanacak mazbata devletçe kabul ve tasvip edilmedikçe imalat bitmiş sayılmayacaktır. Bu mazbata kabul edildikten sonra imtiyaz sahibi demiryolunu işletmeye açıp aşağıda yazılı nakliye ücretlerini uygulayabilecektir. Hükümet her ne vakit ister ise, masrafları imtiyaz sahibine ait olmak üzere, zikredilen tecrübeleri tekrarlayabilecektir.

Onikinci madde: İmtiyaz sahibi inşaatın bitiminde masrafı kendisi tarafından karşılanmak üzere, demiryolunun ve teferruatının bir haritasını ve bu şartnamede bulunan hükümler doğrultusunda tesis edilecek tünel ve istasyonların bir kısa tarifnamesini tertip ettirecek ve bunlar Nafia Nezareti'ne teslim edilecektir.

On üçüncü madde: Demiryolu ve bütün teferruatı üzerinde daima kolaylık ve emniyetle hareket edilecek derecede iyi halde bulundurulacak ve bunların durumları senede bir ve ihtiyaç halinde ve hadise vukuunda daha sık olarak, hükümet tarafından tayin edilecek bir veya birkaç komiserce muayene edilecektir. Bunların gerek iyi halde bulundurulması gerekse normal veya fevkâlade surette tamir edilme masrafları imtiyaz sahibine ait olacaktır. İmtiyaz sahibi demiryolunun ve teferruatının iyi halde muhafazası veya tamirâtı hususunda hükümetin teftiş ve nezareti altında bulunacaktır. Demiryolunun tamamlanmasından sonraki dönemde iyi halde bulundurmamaktan meydana gelecek masraflar imtiyaz sahibine ait olmak üzere hükümet tarafından gereği yapılacaktır.

Ondördüncü madde: İmalatın kabul ve teftişi, kabul ve tasdiki ve demiryolunun işlettilmesine nezaret için lâzım gelen masraflar imtiyaz sahibine ait olacaktır. Bu masraflar gerek demiryolunun inşa olunduğu, gerekse işletildiği vakit için senelik 1500 frank olarak tespit edilmiş olup, tayin olunacak memurlar verilmek üzere işbu meblağ imtiyaz sahibi tarafından Nafia Nezareti vizesine yatırılacaktır.

Onbeşinci madde: Mukavelenin imza olunduğu tarihten itibaren on aya kadar imtiyaz sahibi işbu teşebbüsün tamamlanmasına gerekli sebepleri hazırladığını ispat

edemediği ve imalata gerçek bir surette başlamadığı takdirde kendisine hiçbir ikazda bulunulmaksızın imtiyaz fesholunup hakları kaybolacaktır. Bu durumda kefalet akçesi namıyla yatırılmış olan para hazinenin malı olacaktır.

On altıncı madde: İmtiyaz sahibi icra etmeyi taahhüt ettiği imalatı şartnamenin birinci maddesinde belirlenen müddet zarfında tamamen icra ve ikmal etmediği takdirde her kaç gün tehir vuku bulur ise her gün için 100 frank nakdî ceza alınacaktır. Eğer tehir bir seneyi bulursa imtiyaz fesholup sahibi her türlü hakkını kaybedecektir. Bu durumda satın alınan arazi ve imalat toplanarak, tedarik olunan edevat ve levazım müzayedeye çıkarılarak kimin üzerinde kalırsa imalatın onun tarafından yürütülmesine devam edilecektir. İmtiyaz sahibi ise müzayede neticesi ortaya çıkacak bedeli alacaktır. İşbu müzayedenin üç ay süresi olup bir netice alınmadığı takdirde birinci müzayede müddetinin bitiş tarihinden itibaren iki ay sonra bir kere daha müzayede olunacaktır. Bunun süresi ise beş ay olup, bundan dahi bir netice alınamazsa imtiyaz sahibi, imtiyazından bütünüyle mahrum olduğu gibi, işbu yolun inşa edilmiş kıtaları ile ona bağlı olarak emlâk ve arazi parasız olarak ve derhal devletin malı olacaktır.

On yedinci madde: Demiryolunun işletilmesine ara verildiği takdirde zarar ve hasarı imtiyaz sahibine ait olmak üzere yolun işletilmesini temin için hükümet tarafından gerekli tedbirlere başvurulacaktır. Bu şekilde yolun işletilmesine başlandığı tarihten itibaren üç aya kadar imtiyaz sahibi yolu işletmeye muktedir olduğunu kati bir surette ispat etmediği ve yolu işletmeye başlamadığı takdirde imtiyazı düşecektir. Bu durumda on altıncı maddede beyan olunduğu üzere demiryolu iki defa müzayedeye konulup bir netice hasıl olmadığı takdirde devletin malı olacaktır.

On sekizinci madde: İmalat ve inşaatın tehiri ve tatili ile demiryolu işlemesine ara verilmesi maddi bir sebepten kaynaklanmış ise on beş, on altı ve on yedinci maddelerin hükümleri bu gibi durumlar için geçerli olmayacaktır.

On dokuzuncu madde: Demiryolunun inzibatı ile kendisinin ve teferruatının iyi halde muhafazası hususlarını temin için devletçe alınması lazım gelen tedbirler imtiyaz sahibine danışılarak yapılacak nizamnamelerde tayin kılınacaktır. Bu tedbirlerin gerektirdiği masraflar imtiyaz sahibine danışılarak yapılacak nizamnamelerde tayin kılınacaktır. Bu tedbirlerin gerektireceği masraflar imtiyaz sahibine ait olacaktır.

Yirminci madde: İmtiyaz sahibi demiryolunun muameleleri ve işletilmesi için tanzim edeceği her türlü nizamları hükümetin nazar-ı kabulüne arz edecektir.

Yirmi birinci madde: Demiryollarının arabalarını çekecek makineler en iyi cinsten olup bunların kullanma şekilleri ve özellikle dumanın giderilmesi için fümivor (filtre) konulması ve diğer tedbirlerin alınması hakkında devlet tarafından ileri sürülecek bütün şartlara imtiyaz sahibi uyacaktır. İki takım makine mevcut olup bunlardan birinin tamiri halinde demiryolunun devamlı işlemesine hâlel gelmemek üzere diğer takım kullanılacak ve yolun arabaları âlâ ve yaylı olacaktır. Kadın ve erkek yolcular için ayrı ayrı mevkiler olacak ve bir araba içinde kadın ve erkeğe mahsus iki türlü mevki olabilecektir. Demiryolunun arabaları yolcu nakline mahsus arabalar hakkında tertip olunmuş ve ileride tertip olunacak şartları taşıyacaktır. Arabaların düz yüzeyden eğimli yüzeye geçişlerinde yolcuların hiçbir surette rahatsız olmayacakları şekilde tedbirler alınacaktır. Demiryolu kısa olduğu cihetle imtiyaz sahibi tarafından arabaların ikinci sınıf mevkilerinde ayakta duracak yolcular için bazı yerler ayrılabilceğinden vagon ve arabalar ona göre tertip olunacaktır. Eşya ve hayvanın nakline mahsus arabalar güzelce ve kuvvetlice inşa edilecek, arabaların çekilmesine mahsus halatlar kazaen koparsa her arabanın kendi başına durabilmesi için fren tabir olunan bir alet kullanılacaktır. Bu alet Fransa'da kullanılmakta olup bir numunesi Nafia Nezareti'nde bulunan aletin cinsinden olacaktır. Demiryolunun işlemeye başlaması için lazım olan makineler ile edevat-ı müteharrikenin tamamı gümrük resminden muaf tutulacaktır.

Yirmi ikinci madde: İşbu şartname hükümlerine uyarak ve bunun ihtiva ettiği şartları tamamen yerine getirmek koşuluyla, deruhte ettiği imalat ve masraflar için imtiyaz sahibine mükafat olmak üzere, imalatın tamamlanması için tayin olunan tarihten kırk iki sene müddet zarfında aşağıda yazılı olduğu üzere yolcu ve eşya nakli için ücret alınması hususunda saltanat-ı seniyye tarafından imtiyaz sahibine izin verilmiştir. On okkaya kadar olan yüklerden on okka itibariyle nakliye ücreti alınacağı gibi, on okkadan yirmi okkaya kadar olan eşya dahi yirmi okka itibar olunacaktır. Hükümet imtiyaz sahibinin fikrini alarak araba katarlarının en son süratlerini ve her bir katarın ne miktar yolcu ve eşya arabasından ibaret olacağını nizamnamelerle belirleyecektir. Hükümet tarafından özel ve geçici surette bir ruhsatı olmadığı durumlarda imtiyaz sahibi adi araba katarlarına demiryolu istasyonuna gelmiş olan yolcular için iki sınıf mevkiden yeteri kadar yer tedarikine mecbur olacaktır. Bir araba katarında hem yolcuya mahsus ve hem eşya için araba olabilecektir. Nakliye ücretinin nihayet derecesi bakır akçe hesabıyla aşağıdaki şekilde tayin edilmiştir. Şöyle ki: 5 yaşından yukarı olan yolculardan birinci sınıf için 2 ve ikinci sınıf için 1 kuruş nakliye ücreti alınacaktır. 5 yaşından aşağı olup

yanında bulunan adamın dizinde veya kucağında giden çocuktan ücret alınmayacak ve subaylar dışında resmî elbiseli askerlerden yarı ücret alınacaktır. 10 okkaya kadar olan eşyadan 20 para, 10 okkadan 20 olan eşyadan 40 para, 20 okkadan 30 okkaya kadar olan eşyadan 60 para ve bundan daha ziyade eşyadan beher okka fazlalık için 10 para ücret alınacaktır. İnek, öküz, boğa, katır, adi beygir ve koşum beygirleri için 3 kuruş, dana, keçi ve koyun cinsi hayvandan 2 kuruş, arabasıyla beraber bir beygirden 6 kuruş, hayvansız arabadan 4 kuruş, eşya yüklü arabadan 10 kuruş alınacaktır. İmtiyaz sahibi zikr olunan tarife mucibince alınması lazım gelen ücretleri azaltmak istediği halde tenzil olunan nakliye üç ay geçmedikçe yeniden arttırılmayacaktır. Tarifede yapılacak değişikliğin bir ay evvelden olması lazım geldiği gibi, imtiyaz sahibi tarafından tasdik edilesi gerekecektir. Ücret herkesten istisnasız ve eşit olarak alınacaktır. Şayet bazılarının tarifedeki miktardan aşağı ücret vermelerine imtiyaz sahibi izin verirse keyfiyet öncelikle hükümet-i seniyyeye arz ve beyan edilecektir.

Yirmi üçüncü madde: Her hangi yolcunun nezdinde bulunan eşyası 20 okkadan ziyade olmayarak yolcuları taciz etmez ise ondan nakliye ücreti alınmayacak ve şu kadar ki zikr olunan eşyanın sahibi olan yolcu işbu eşyayı elinde taşıyacaktır.

Yirmi dördüncü madde: Tarifede belirlenen nakliye ücretleri 1600 okkadan fazla yekpare eşya ve 1 metreküp cesametinde olup 160 okka ağırlığa sahip olmayan hububat hakkında geçerli değildir. gerek bu istisnalar gerekse de tarifede belirlenmiş hususlar hakkında imtiyaz sahibi hükümet tarafından kabul olunmuş nakliye ücretini ölçü alarak bir tarife uygulayabilecektir.

Yirmi beşinci madde: İmtiyaz sahibi beyan olunan nakliye ücretlerini tahsil ile işbu şartnamede bulunan istisna maddelerinden başka yolcu, hayvan, hububat, erzak, emtiâ ve kendilerine tevdi olunacak her türlü eşyayı daima büyük bir dikkat ve süratle nakletmeyi taahhüt eder. Hayvanat, hububat, erzak, emtiâ ve saire, deftere kayıtları sırasıyla ve biri diğerinin önüne geçmeyecek şekilde nakledilecektir. Tarifede zikredilmeyen eşyanın ücretleriyle umumi eşyanın demiryoluna yüklenme ve indirilmesi ile istasyonlarda bulunan ambar ve mağazalarda saklanması gibi yine tarifede yer almayan diğer masrafların tarifesi her sene saltanat-ı seniyyenin muvafakatine arz olunacaktır. Eşya göndericileri emtiâlarının emanetçiliğini istedikleri halde bizzat icra ederek arabalara koyabileceklerdir. Bununla beraber imtiyaz sahibi işbu maddenin ihtiva ettiği hükümleri onlar hakkında tamamen uygulanmaya mecbur olacaktır. İmtiyaz sahibi emtiâ ve eşyanın nakli için bir veya birkaç gönderici ile mukavele ettiği halde mukaveleyi

mevki-i icraya koymadan evvel keyfiyeti hükümete bildirecek ve her kim isterse bu mukavele hükümlerinden yararlanacaktır. Emtiâ ve eşyayı demiryoluna getirmek ve demiryolundan çıkan eşyayı dahi şehirde sahiplerine ulaştırmak üzere, imtiyaz sahibinin gerek vasıtalı olarak gerekse doğrudan doğruya bazı tedbirlere baş vurmasına müsaade edilmiştir.

Yirmi altıncı madde: Demiryolunun hesap vesair hususlarını muayeneye memur olan komiser ve mühendis ve yangın vukuunda tulumbacılar ile diğer yangın memurları bedava naklolunacaktır.

Yirmi yedinci madde: Saltanat-ı Seniyye bir telgraf hattının kurulması veya uzatılması için yolların iki tarafına iktiza eden bilcümle inşaatı icra ile alat ve edevat-ı lazimeyi vaz' etmek ve demiryolunun işlerine sekte getirmeksizin telgraf hattının geçişini temin için icap eden tamirâtı icra ve her türlü tedbiri alma hakkını muhafaza eder.

Yirmi sekizince madde: Saltanat-ı Seniyye imalatın bitmesi için birinci maddede belirlenen müddetten itibaren birinci 15 senenin tamamlanmasından sonra her vakit demiryolunu satın almak hak ve salahiyetine sahip olacaktır. Demiryolunun muayyen fiyatını tayin için hangi senede satın alınacak ise ondan evvelki yedi sene zarfında vuku bulan hasılat hesap edilerek en az hasılatın elde edildiği iki senenin geliri bundan çıkarılarak kalan beş senenin ortalama geliri bulunacaktır. İşte imtiyaz müddetinden geri kalan senelerin beheri için imtiyaz sahibine verilecek miktar bu ortalama gelir çerçevesinde tayin edilecektir. Fakat her halde söz konusu meblağ esas kabul edilen yedi senenin son senesinin gelirinden az olmayacaktır. İmtiyaz sahibi demiryolunun satın alınması tarihinden itibaren üç ay zarfında aşağıda zikredilen madde hükmünce imtiyaz müddetinin bitiminde almaya hakkı olan meblağı tahsil edecektir.

Yirmi dokuzuncu madde: İmtiyaz müddeti sona erdiğinde Saltanat-ı Seniyye imtiyaz sahibinin hartasında beyan olunan arazi ve inşaat üzerinde olan bilcümle hukukunu yalnız bu müddetin bitmesiyle haiz olacaktır. Bu durumda demir yolunun bütün teferruat ve hasılatını derhal tasarrufu altına alacaktır. İmtiyaz sahibi demiryolu ve onun bütün müştemilatını iyi halde olarak teslim etmeye mecburdur. İmtiyaz sahibi demiryolu ile teferruatının iyi halde teslimi için gerekli teşebbüslerde bulunmadığı takdirde Saltanat-ı Seniyye imtiyaz müddetinin son beş senesindeki hasılatı demiryolunun iyi hale getirilmesi için sarf edebilecektir. Araba, vagon, yük arabası, edevat, yakacak, vesair levazımat gibi menkûl emlâka gelince; imtiyaz sahibi istediği halde Saltanat-ı

Seniyye bunları eksperlerin tahminleri üzerine alacağı gibi, Saltanat-ı Seniyye dahi arzu buyurduğu halde imtiyaz sahibi eksperlerin takdir ve tahminleri üzerine bunları terk etmeye mecburdur. Fakat Saltanat-ı Seniyye imtiyaz müddetinin bitiminde yalnız altı ay için lazım olacak levazımatı almaya mecbur olacaktır. İmtiyaz müddetinin sonunda Saltanat-ı Seniyye bu demir yolunu kendi hesabına alarak işletmeyip iltizam suretiyle işletmeyi arzu ederse şerait-i mütesaviyede rüçhan hakkı imtiyazı sona eren imtiyaz sahibinin olacaktır.

Otuzuncu madde: Beyoğlu ve Galata arasında her türlü yol veya şose inşası için ruhsat verildiği takdirde ol babda imtiyaz sahibinin tazminat istemeye hakkı olmayacaktır. Ancak mezkur demiryolunun hatt-ı mutavassıtından itibaren ikişer kilometre mesafe dahilinde veya İstanbul'da bu türlü sabit makine ile icra olunur bu nevi bir demiryolu inşasına ruhsat veya imtiyaz verildiği takdirde ol babada imtiyaz sahibi şerait-i mütesaviye ile rüçhan hakkına sahip olacaktır.

Otuz birinci madde: İmtiyaz sahibi mukavele imza olunmazdan evvel kefalet akçesi olmak üzere hazineye nakden 1500 Osmanlı lirası veya teslim gücünün piyasası fiyatıyla bu kıymette senet verecek ve senetlerin faizi kendilerine ait olacaktır. Bu akçe veya senetler imalatın bitiminde imtiyaz sahibine iade edilecektir. On beşinci maddede beyan olduğu üzere imtiyaz fesholunursa kefalet akçesi devletin olacaktır.

Otuz ikinci madde: İmtiyaz sahibi safi hasılatın yüzde bir buçüğünü hükümete verecektir. Demiryolu müteferriatından olan bina ve mağazalar için sair emlak sahiplerinin verdikleri gibi vergi vermeye mecbur olacaktır.

Otuz üçüncü madde: İmtiyaz sahibi Galata'yı veya Beyoğlu'nu ikametgâh seçecektir. Mumaileyh, mevcut ve ileride konulacak Osmanlı Devleti kanun ve nizamlarına tabi olacaktır. Fakat aslen ecnebi olup da bu demir yolunda istihdam edilenler yürürlükteki kapitülasyonlar hükmünce mensup oldukları devletin himayesi altında kalacaklardır.

Otuz dördüncü madde: İşbu şart namenin hüküm ve şartlarının ihtiva ettiği hususlardan veya manalarından dolayı imtiyaz sahibi ile hükümet arasında her türlü ihtilaf vukuunda keyfiyet Şura-yı Devlet'de muhakeme ve fasl olunacaktır.

3.2. Tünel Şirketinin Kuruluşu

Galata Tüneli inşa ve işletme imtiyazını alan Gavand'ın atması gereken ilk adım, bir şirket kurmak olacaktır. Bu şirket adına hisse senedi ve tahvil ihraç ederek, inşaat için gerekli olan sermayeyi temin edebilecekti. Bu amaca yönelik olarak 1870 yılı Ocak ayında Fransa'ya giden Gavand, 4 Haziran 1870 tarihi itibarıyla Paris'te iki banka ile kontrat imzalayıp, dört ay zarfında "*Chemin de Fer Metropolitain de Galata é Pera*", "*Dersaadet Metropolitan Demiryolu Anonim Kumpanyası*" adında anonim bir Fransız şirketi kurmayı ve gerekli sermayeyi sağlamayı taahhüt etmişlerdi.¹⁷⁷

Daha sonra İstanbul'a gelen Gavand, kurulan şirketin dahili nizamnamesini onaylanmak üzere hükümete sunmuştur. Nizamname üzerindeki müzakereler devam ederken, 19 Temmuz 1870'te Fransa ve Almanya arasında ortaya çıkan savaşın, Gavand'ı zor durumda bırakacağı muhakkaktır. Savaşla birlikte Fransa'da baş gösteren mali ve siyasi istikrarsızlık, inşaat için gerekli olan sermayenin Fransa'dan teminini imkansız kılmıştı. Fransa'nın içinde bulunduğu savaş ortamı, Tünel inşaatı için gerekli olan sermaye tedarikini güçleştirmesinin yanı sıra, Gavand için zaman kaybına da yol açacaktır. Çünkü, şartnamenin on beşinci maddesine göre; sözleşmenin imzalandığı tarihten itibaren 10 ay zarfında, işin tamamlanması için gerekli sermayeyi temin edip inşaat faaliyetine başlanmadığı takdirde, verilmiş olan imtiyaz iptal edilecek ve teminat akçesi olarak ödenen meblağ hazineye aktarılacaktır.

Şartnamenin on beşinci maddesi gereği verilen 10 aylık süre 6 Şubat 1871 tarihinde sona ermiş olacaktır.¹⁷⁸ Sürenin bitimine kısa bir süre kalmış olmasına rağmen, herhangi bir teşebbüste bulunamamış olan Gavand, Fransa'daki savaş durumunu gerekçe göstererek, sürenin uzatılması talebiyle hükümete başvurdu.¹⁷⁹

¹⁷⁷ BOA. Şura-yı Devlet. No. 1293/20

¹⁷⁸ İmtiyaz mukavelenamesi 6 Kasım 1869 tarihinde imzalanmış ve şartnamenin 15. Maddesi gereği Gavand'a verilen 10 aylık inşaat başlama süresi, mukavelenamenin imza edildiği tarihten itibaren başlaması gerekirken, Gavand, devlet tarafından Beyoğlu'na su getirilmesi işinde görevlendirilmiş olduğundan, inşaat başlama süresinin beş ay uzatılması uygun bulunmuştu. Buna göre, Ağustos 1869'da bitmesi gerekirken, 6 Şubat 1871 tarihinde bu 10 aylık süre sona ermiş olacaktır. BOA. Şura-yı Devlet. No. 2395/26

¹⁷⁹ BOA. Ayniyat. No. 1002. s. 9; BOA. Şura-yı Devlet. No. 496/31; BOA. Şura-yı Devlet. No. 1293/20; BOA. Şura-yı Devlet. No. 2395/26; BOA. ŞDD. 1096/709

Gavand'ın bu talebini değerlendiren hükümet, Gavand'ın ileri sürdüğü gerekçeleri haklı bulmuş ve şartnamenin on sekizinci maddesinin, “inşaatin ertelenmesi veya ara verilmesi maddi bir sebepten kaynaklanıyor ise, 15, 16, ve 17. maddeleri geçerli olmayacaktır” hükmüne dayanarak sürenin uzatılmasına karar verdi. Buna göre, 6 şubat 1871'de sona erecek olan inşaata başlama süresi, 1 Eylül 1871 tarihine kadar ertelendi.¹⁸⁰

Fransa ve Almanya arasındaki savaşın Almanların galibiyetiyle sonuçlanması ve Paris'in 28 Ocak 1871'de Almanlar tarafından işgali, Gavand'ın sermayeyi Fransa'dan tedarik etme umudunu tamamen tüketti. Bu arada inşaata başlama süresinin de sona ereceği 1 Eylül 1871 tarihinin yaklaşması, Gavand'ı yeni arayışlara yönlendirmişti. Bu şartlar içerisinde Gavand'ın bulduğu ilk çıkış yolu, inşaat için gerekli sermayeyi İngiltere'den ve İngiliz sermayedarlarından temin etmek olacaktı.

Bu çerçevede Gavand, “*The Metropolitan Railway of Constantinople from Galata to Pera*” adını verdiği limited şirket için hazırlanmış olduğu dahili nizamnameyi onaylanmak üzere hükümete sundu. Ayrıca, İngiltere'de yeni bir şirket kurabilmek için, sunduğu yeni nizamnamenin geçici olarak onaylanması talebinde bulunmuştur. Hükümet, Gavand'ın bu talebini, usule aykırı olacağı gerekçesiyle reddetmişti.¹⁸¹ Bu şartlar dahilinde yeni şirketi kurmak için Londra'ya giden Gavand, burada geçici bir nizamname ile şirket kurulamayacağını anlayarak, dahili nizamnamenin onaylanmasını bir an önce temin etmek amacıyla tekrar İstanbul'a döndü. 1871 Haziranına gelindiği halde, tünel inşaatının başlaması yönünde herhangi bir gelişme olmamıştı.

Gavand, 31 Ekim 1871'de hükümete gönderdiği protestolu mektubunda, inşaata başlama süresinde ortaya çıkan gecikmenin nedenlerini açıkladı. Mektupta, 8 Mayıs 1871'de dahili nizamnameyi takdim ettiğini, kendisine 15 günde ŞD'te müzakerenin biteceğinin söylenmesine rağmen 175 gün geçtiği halde hala resmen onaylanmadığını ifade etmiştir. Bu nedenle, sorumluluğun devlete ait olduğunu ve ne kadar süre geçerse, bunun inşaata başlama süresine ilave edilmesi gerektiğini savunmaktaydı.¹⁸² Gavand'ın bu talebini müzakere eden ŞD, tünel mukavele ve şartnamesinde dahili nizamnamenin tasdiki için herhangi bir süre sınırlaması olmadığından, bu talebin hükümsüz olacağı sonucuna vardı. Bununla beraber, verilen sürenin bitimine az bir süre kaldığından, ileride

¹⁸⁰ BOA. Ayniyat. No. 1002. s. 9; BOA. Şura-yı Devlet. No. 496/31; BOA. ŞDD. 1096/709; BOA. Şura-yı Devlet. No. 1293/20; BOA. Şura-yı Devlet. No. 2395/26; BOA. A.DVN.MKL. dosya no. 9. Gömlek. 7.

¹⁸¹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 496/31

¹⁸² Gavand'ın mektubu için bakz: BOA. Şura-yı Devlet. No. 2395/26

bir anlaşmazlık ve şikayete meydan vermemek üzere bu işin beş on gün içinde tamamlanmasını uygun buldu.¹⁸³

Gavand tarafından, kurmayı planladığı İngiliz uyruklu şirket için hükümete sunmuş olduğu dahili nizamname, Encümen-i Mahsus-u Vükela'da da görüşüldükten sonra, bazı kısımları tadil edilerek, 4 Nisan 1872 tarihi itibarıyla onaylandıktan sonra, şirketin teşekkülü için izin verilmiş oldu.¹⁸⁴

Haziran 1870'te şirket kurma girişiminde bulunan Gavand, ortaya çıkan olumsuz şartlar sonucunda, tünel şirketinin kuruluş iznini 1872 yılı Nisan ayında alabilmişti.¹⁸⁵ Nisan 1872 tarihinde İngiliz uyruklu Tünel şirketinin kuruluşunu tamamlayan Gavand, % 5 faizli şirket tahvillerini 19-20 Ağustos 1872'de Londra ve İstanbul'da piyasaya arz etmiştir.¹⁸⁶

3.3. Tünel İnşaatının Başlaması ve İstimlak Çalışmaları

Galata Tüneli'nin yapımı, şirketin kuruluş sürecinin uzaması, ve istimlakte baş gösteren sorunlar nedeni ile, bir hayli zaman almıştı. Gavand, Haziran 1869 tarihli padişah fermanı ile Galata Tüneli inşa ve işletme imtiyazını almış olmasına rağmen, inşa faaliyetlerinin gerçek anlamda 1872 yılı sonrasında hız kazandığı söylenebilir.

H. Gavand, tünel yapımı için gerekli olan gayrimenkulun bir kısmını, henüz yapım çalışmaları başlamadan önce, 1871 haziranına kadar bedellerini ödeyerek sahiplerinden satın almıştı. İnşaat başladığında, emlak fiyatlarının artacağını düşünen Gavand, bu şekilde emlakin bir kısmını ucuz fiyatla alabilmişti.

Hükümetle yaşanan sorunlar giderildikten sonra, tünel inşaatına başlanabilirdi. Öncelikle, tünel inşaatı için istimlaki gereken emlakin değerlerinin tespit edilmesi gerekmektedir. Bu amaçla, 16 temmuz 1872 tarihinde Altıncı Daire-i Belediye bünyesinde bir keşif komisyonu oluşturuldu.¹⁸⁷ Komisyon, 6. Daire Reisi Muhtar Bey

¹⁸³ BOA. Şura-yı Devlet. No. 496/31; BOA. Şura-yı Devlet. No. 2395/26; BOA. Şura-yı Devlet. No. 696/31; BOA. ŞDD. 1097/113; BOA. ŞDD. 1098/270;

¹⁸⁴ BOA. Maliye Nezaret Maliye Defteri, No. 1117; BOA. Ayniyat. No. 997. s. 145

¹⁸⁵ Şirketin kuruluş senedi ve nizamname için bakz: BOA. Şura-yı Devlet. No. 2393/20; BOA. Şura-yı Devlet. No. 2394/33; Ergin, Mecelle, s. 2499-2500

¹⁸⁶ Gavand, s. 8, akt. Engin, s. 45

¹⁸⁷ BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/1; BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 253; BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 254; BOA. Şura-yı Devlet. No.2883/57

başkanlığında Salih bey, Ali efendi, Tünel şirketi mühendisi Süleyman bey, Sezar Efendi, Zühtü Bey, ve belediye mühendisi Nikolaki Bey'den oluşmaktaydı. Galata Tüneli için ev ve mağaza olmak üzere 45 parça emlakın istimlakı gerekmekteydi. Bu emlakten 22'si daha önce Gavand tarafından satın alınmış olduğundan, komisyon, kalan 23 parça gayrimenkulün değerini tespitle görevliydi.¹⁸⁸

Komisyon çalışmalarını bir hafta içinde tamamlamış ve hazırladığı raporu Şehremanetine sunmuştu. Emlakin değer tespit işlemleri tamamlandıktan sonra, sıra istimlak işlemlerinin başlamasına gelmiştir. Emanet, tünel inşaatı için gerekli olan ve keşif komisyonu tarafından değerleri tespit edilen emlakın istimlakı işlemlerini tamamlamak üzere hemen çalışmalara başladı. Bu çerçevede, komisyonun hazırladığı rapor doğrultusunda gerekli istimlakin yapılması için 24 temmuz 1872 tarihinde, emanet tarafından Altıncı Daireye yetki ve emir verildi.

ŞD, şartnamenin dokuzuncu maddesinde de ifade edildiği gibi, emlak sahipleri razı edilemez ise, "*Menaifi-i Umumiye İçin Emlak İştirası*" hakkındaki nizamnameye göre, ihtiyaç duyulan emlakın istimlak edilerek Gavand'a teslimi için gerekli işlemlerin yapılması yönündeki kararını 2 ve 8 Ekim 1872 tarihlerinde göndermiş olduğu yazılarla emanete bildirmişti.¹⁸⁹

Gavand, şartnamenin dokuzuncu maddesine uygun olarak, istimlak edilecek emlakın bedellerini, keşif komisyonunun raporu doğrultusunda ve % 20 fazlasıyla Osmanlı Bankası'na depozito olarak yatırmıştı. Şimdiye kadar sorunsuz olarak devam eden istimlak işlemleri, bir kısım emlak sahiplerinin, şartnamenin dokuzuncu maddesinin kendilerine tanıdığı itiraz hakkını kullanarak, bu tahmini bedellerin emlakın gerçek değerlerinin çok altında olduğunu ileri sürmeleriyle kesintiye uğramıştır. Bu durumda, keşif ve değer tespit işlemlerinin tekrarlanması gerekmekteydi. Emanet, emlak sahiplerinin bu itirazlarını 10 Aralık 1872 tarihinde ŞD'e bildirerek, şirket tarafından muvafakat olunmamış olmasına rağmen, ya emlakın gerçek değerlerinin tespiti için yeniden keşif ve tahmini yada gerekli emlakın sahiplerinden cebren alınıp şirkete teslimi şıklarından hangisinin tercih edilmesi gerektiğini sormuştur.¹⁹⁰

¹⁸⁸ Engin, a.g.e., s. 47

¹⁸⁹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/1; BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 253; BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 254

¹⁹⁰ BOA. Ayniyat. No. 1003. s. 77; BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/1

Emlak sahiplerinin bu itirazları ŞD’te görüşülerek bir sonuca bağlandı. Buna göre, adı geçen emlakın tahmini bedellerinin “*Menafi-i Umumiye İçin Emlak İştirası*”na dair nizamname ve Gavand ile yapılan mukavelename hükümlerine uygun olmadığı sonucuna varılmıştır. Çünkü, dokuzuncu maddede ifade edildiği gibi, tahmini değere emlak sahipleri yada şirket tarafından itiraz edilir ise, tarafların bu konuda ŞD’e müracaata hakları bulunmaktaydı.

Emlak sahiplerinin talepleri doğrultusunda emlakın tekrar keşfi gündeme geldi. Bunun için Evkaf-ı Hümayun Nezareti, Şehremaneti, Altıncı Daire ve diğer bilirkişilerden yeni bir keşif komisyonu oluşturuldu. Oluşturulan bu komisyona ŞD azasından Serkez efendi başkanlık etmekteydi.¹⁹¹

Emlak sahiplerinin tahmini değere itirazları ve keşif işlemlerinin yenilenmesi talepleri, bunun sonucunda yeni bir keşif komisyonu oluşturularak ikinci defa keşif işlemlerine başlandığı sırada, Gavand’ın en büyük endişesi istimlak meselesinin sürüncemede kalması ve inşaatın tamamlanması için öngörülen sürenin uzaması tehlikesiydi. Nitekim, Gavand bu endişesinde haksız çıkmamıştır. İstimlak işlemlerinin sonuçlandırılması uzun zaman almış, tünel işlemeye başladığında dahi istimlak işlemleri tam olarak sonuçlandırılmamış.¹⁹²

Gavand, istimlakte baş gösteren sorunlar çözülmeye çalışılırken, tünel inşaatının gecikmemesi talebiyle hükümete müracaat etmiştir. Buna karşılık hükümet, ikinci değer tespit işlemleri sonuçlandığında fazlası kalır ise kendisine iade edilmek üzere, ilk keşif raporunda belirlenen tahmini bedellerin bir buçuk (1,5) mislinin bankaya yatırılması durumunda, inşaat için gerekli emlakın hemen tahliye edilerek şirkete teslim edilebileceğini ve bu şekilde inşaatın gecikme tehlikesinin de bertaraf edilmiş olacağını Gavand’a bildirildi.¹⁹³

Buna karşılık Gavand, istimlak için daha fazla masraf yapmak istemediğinden, hükümetin bu olumlu teklifini kabul etmeyerek, bu emlakın şimdiden teslim edilmesinin gerekli olmadığı cevabını verdi. Bunun üzerine, adı geçen nizamnamenin ikinci bendinde ifade edilen hükümler çerçevesinde, ahalinin ileri gelenleri, ilk keşifte görev almamış muhminlerle birlikte oluşturulan yeni keşif komisyonu, münazaalı emlakın bulunduğu

¹⁹¹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/1

¹⁹² BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/1; BOA. Ayniyat. No. 1049. s. 18

¹⁹³ Bu konuyla ilgili olarak bkz.; BOA. Şura-yı Devlet. No. 680/8

mevkilere giderek yeni istimlak bedellerini tespiti işine başladı. Komisyonun keşif faaliyetleri sonuçlandığında, emlakın toplam tahmini istimlak bedelleri 33.132 OL olarak belirlenmiş ve çoğunun şimdiki değerleri ile önceki değerleri arasında bir hayli fark olduğu görülmüştü.¹⁹⁴

Yukarıda da ifade edildiği gibi, emlak sahiplerinin itirazları üzerine ikinci defa oluşturulan keşif komisyonu çalışmalarını tamamladığında, emlakın daha önce tespit edilen değerleriyle şimdiki değerleri arasında önemli oranda fark olduğu görülmüştü. Gavand, ikinci komisyon tarafından yapılan keşif sonuçlarına itiraz etmeyerek sadece, emlakın yeniden değer tespitine devletin yetkisi olmadığını ileri sürmekle yetindi.

Emlak sahiplerinin paralarının hemen ödenmesi yönündeki ısrarlı taleplerine rağmen, bankada depozito edilen paranın bunu karşılayamayacağı belliydi. Gavand, bankadaki meblağın ilk tahmin üzerine olan fazlasının emlak sahiplerine verilmesine muvafakat göstermemiştir. İlk tahmin üzere bankada depozito edilen miktardan daha fazla bir meblağın talep edilemeyeceğine dair Altıncı Daire tarafından kendisine verilmiş resmi yazı olduğunu ve bundan dolayı daha fazla bir ödeme yapamayacağını bildirdi. Bunun üzerine ŞD, Gavand'ın bankadaki paranın emlak sahiplerine dağıtılmasına itiraz yetkisinin olmadığı gerekçesiyle, bu paranın sahiplerine verilmesiyle beraber, ikinci tahmine göre eksik kalan miktarın ve % 20 fazlasının yine sahiplerine verilmek üzere, Altıncı Belediye Dairesi'ne ödenmesi için şirkete tebligatta bulunulmasını istemiş ve tebliğ tarihinden itibaren 8 gün içinde herhangi bir ödemede bulunulmaz ise, ihtilaflı emlak üzerindeki inşaatın durdurulacağının şirkete resmen bildirilmesine karar verdi.¹⁹⁵

Şehremaneti, ŞD tarafından alınan bu kararı, icra edilmek üzere 16 Eylül 1873 tarihinde Altıncı Daire'ye göndermişti.. Kararın aynı gün Gavand'a tebliğ edilmesiyle birlikte, verilen 8 günlük süre de başlamış oldu. Dolayısıyla, eksik olan istimlak bedellerinin ödenmesi için Gavand'a tanınan süre 24 Eylül'de dolmuş olacaktı.¹⁹⁶

Sekiz günlük süre zarfında, eksik kalan meblağın bankaya yatırılması yönünde son güne kadar herhangi bir gelişme olmayınca, son gün Gavand'a yapılan tebliğat yinelenmiştir. Gavand, aynı gün Daireye gönderdiği mektupta, sahip olduğu imtiyazı şirkete devrettiğini, bu nedenle kendisinin tünel "sahib-i imtiyazı" olmadığı ve dolayısıyla

¹⁹⁴ BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/1; BOA. Şura-yı Devlet. No. 680/17

¹⁹⁵ BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/1; BOA. Ayniyat. No. 1049. s. 101

¹⁹⁶ BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/1

muhabatın da kendisi olamayacağı gerekçesiyle, tebliğatı kabul edemeyeceğini ileri sürerek, Daireye iade etti.¹⁹⁷ Gavand'ın bu tepkisi üzerine, Altıncı Daire, şirket veya Gavand tarafından, inşaatın durdurulmasına dair herhangi bir tebliğat yapılmamıştır, iddiasının önünü kesmek amacıyla, adı geçen tebliğatı “La Turquie” gazetesine verilen ilanla tekrar tebliğ etmiş oldu.

Bundan da bir sonuç alınamadığından, ihtilaflı emlak üzerindeki inşaat yasağını uygulamaktan başka bir yol kalmamıştı. Hükümet aldığı yasaklama kararını uygulamak üzere altıncı Belediye Dairesini görevlendirdi. Adı geçen emlak, Altıncı Daire hendesehanesi tarafından tam olarak bilinmediğinden, Nafia Nezareti memurlarından tünel komiseri Süleyman Bey daireye çağrılarak bilgisine başvurulmuştur. Süleyman Bey, ikinci keşifte görevli olmadığı gerekçesiyle ihtilaflı emlakın hangileri olduğunu tam olarak bilmediğini ifade etmesi üzerine, Daire doğrudan ŞD'e başvurarak, hangi emlakın münazaalı olduğu ve üzerinde inşaatın yasaklanması gerektiği belirlenmişti. Altıncı Daire kitabet muavini Manas efendi ile hendesehaneden iki memur, iki komiser ve dört çavuşla birlikte 25 Eylül 1873 tarihinde faaliyetin durdurulması kararını icrayla görevlendirilmişlerdi.¹⁹⁸

Buna mukabil Gavand, hükümetin bu kararına itiraz ederek, inşaatın durdurulması durumunda günlük 2000 OL tazminat talep edeceğini bildirdi.¹⁹⁹ Yine Gavand'ın dava vekili, 24 Ekim 1873'te Altıncı Belediye Dairesi reisine gönderdiği mektupta, inşaat yasağının kaldırılmaması durumunda, bizzat kendisinden, günlük 1000 OL zarar ve ziyan talep etme hakkına sahip olduğunu ileri sürmüştür.²⁰⁰ Ancak, şirket tarafından yapılan bu gibi tehditlerden bir sonuç alındığı söylenemez.

Hükümetin, anlaşmazlığa düşülen emlak üzerinde inşaatın durdurulması yönünde aldığı karar, tünelin tamamlanıp hizmete girmesini geciktirmiştir. Gavand, bu engeli aşmak ve inşa faaliyetinin tamamen durmasını engellemek için öncelikle, münazaalı olduğu emlak sahipleriyle birebir görüşerek anlaşma yoluna gitmiştir. Bu şekilde,

¹⁹⁷ Resmi yazışmaların nereyle yapılacağı konusunda ortaya çıkan bu sorun, Galata tünel istasyonunun karşısında Nadir sokağında 8 numaralı binanın şirketin ikametgahı olarak bildirilmesi ve şirketin İstanbul'daki vekili olarak Mösyö Albert'in atanması ile ortadan kalkmıştır. BOA. Ayniyat. No. 1049. s. 31.

¹⁹⁸ BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/1.

¹⁹⁹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/1 .

²⁰⁰ BOA. Şura-yı Devlet. No.681/10.

sahiplerini razı ederek anlaşmaya varılmış olan emlak için, daha önce Osmanlı Bankası'na yatırılmış olan depozito Gavand'a iade edilmiştir.²⁰¹

11 Mayıs 1874 tarihi itibarıyla istimlak edilmemiş emlakın son keşfe göre tahmini bedelleri ile şirketin depozito ettiği akçe miktarı tablo 8'da gösterilmiştir.

TABLO 8

İstimlak Edilen Emlak ve Depozito Tutarları

Sokak Adı ve Emlak Numarası	Sahipleri	Son Keşfe Göre İstimlak Bedelleri (OL)	Şirket Tarafından O. Bankasına Yatırılan Tutar (OL)
Billur 13	Kalaycı Mustafa Ağa	3.688	3.625
Mertebani 14 ve 16 Kameri 4 ve 6	Değirmenci Haçık ve hissedarları	4.723	5.000
Yeni Cami 18	Mehmed Ağa	3.446	3.125
Billur 17	Marim ve hissedarları	1.600	1.079,16
Yeni Cami 22 ve 24	Karviçyone (?) ve hissedarları	1.200	-----
	Toplam	14.657	12.829,16
	% 20	2.931,40	
	Toplam Ödenmesi Gereken Tutar	17.588,4	
	Depozito edilen tutar	16.829,16	

Kaynak: BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/4

Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere, 1874 Mayısına gelindiğinde hala istimlak işlemleri tamamlanmamış ve üzerinde inşaat yasağı devam etmekte olan dokuz parça emlak bulunmaktaydı.

İhtilafı emlak üzerindeki inşaat yasağı bir taraftan devam ederken, diğer taraftan inşaa faaliyeti de devam etmektedir. Gavand, görüştüğü emlak sahiplerinden bir kısmını razı ederek anlaşmaya varmış olmasına rağmen, bir kısım emlak üzerindeki inşaat yasağı devam etmekteydi.²⁰²

²⁰¹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/4; BOA. Ayniyat. No. 1046. s. 76; BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/14; BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/13.

²⁰² 22 Aralık 1874'de Şehremaneti tarafından Sadarete gönderilen bir tezkirede, Gavand'ın münazaalı emlakın tümünü sahipleriyle anlaşarak aldığı, sadece alınması gereken bir han kaldığı ifade edilmekteydi.

İstimlakte baş gösteren sorunlar ve bu sorunların bir türlü giderilememesi tünel inşaatı ile birlikte emlak sahiplerini de zor durumda bırakmıştı. Emlak sahipleri, şikayetlerini, çeşitli defalar sundukları dilekçelerle hükümete bildirmişlerdir. Bu şikayet dilekçelerinden birkaçına değinmek, emlak sahiplerinin içinde bulundukları durumu anlamak bakımından yerinde olacaktır.

Hükümetin münazaalı emlak üzerinde aldığı inşaat yasağı kararının uygulanmaya başlandığı günlerde, emlak sahipleri, şikayetlerini dile getirmekteydiler. Emlak sahipleri, hükümete verdikleri dilekçede, bir yıla yakındır emlakleri ellerinden alındığı halde bedellerinin ödenmediğini, bu süre zarfında, ne mallarını kullanabildiklerini ne de kiraya verebildiklerini, bu nedenle de perişanlıklarının daha da arttığını ifade ederek, zarar ve ziyanlarının telafisiyle, emlak bedellerinin faiziyle birlikte ödenmesini talep etmişlerdi.²⁰³

Emlak sahipleri içinde bulundukları mağduriyetin sorumluluğunu Altıncı Belediye Dairesi'ne yüklemişlerdi. Dairenin, hükümetin aldığı yasaklama kararını tam olarak icra etmediğini ve şirketin emlakleri üzerinde tasarrufta bulunmaya devam ettiğini ileri süren emlak sahipleri, üç gün içerisinde malları kendilerine teslim edilmez veya paraları ödenmez ise mallarına sahip çıkacaklarını ifade ederek, kendilerine bir cevap verilmesini talep etmekteydiler.

Emlak sahiplerinin mağduriyetlerinin temel nedeni, istimlak işlemlerinin başlamasıyla birlikte ev ve dükkanlarını boşaltmak zorunda bırakılmış olmalarına rağmen paralarını alamamalarıydı. İstimlak süreci boyunca emlaklerini kullanamamalarının yanı sıra, kira ve diğer gelirlerinden de yararlanamamışlardır.

Yine 27 Mart 1874'de bir kısım emlak sahibi *"tünele tesadüf eden emlakin İslam ve Hristiyan mutasarrıf ve mutasarrıfesi kul ve cariyeleri"* imzasıyla hükümete verdikleri dilekçeyle, talep ve şikayetlerini ifade ederek, inşaat yasağının tam olarak uygulanmadığını ileri sürmekteydiler.²⁰⁴ Bu iddialarında tamamen de haksız değillerdi. Çünkü Gavand'ın, yasaklı emlak üzerinde geceleri izinsiz ve gizlice faaliyet göstererek yasağı delmeye çalıştığı bilinmekteydi.²⁰⁵ Bu durum, emlak sahiplerinin şikayetleri

²⁰³ Emlak sahiplerinin dilekçesi için bakz: BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/6.

²⁰⁴ Dilekçe için bakz: BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/7

²⁰⁵ Nergiz sokağındaki 4 ve 6 nolu münazaalı arsalar ile henüz satın alınmamış kabristan ve yol üzerine şirket tarafından kiremit konulmak istendiği halde izin veilmemiştir. BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/5; Gavand, 4 ve 6 nolu bu iki arsa sahibiyle bir ay sonra anlaşmaya vararak arsalar üzerindeki yapım çalışmaları başlamıştır. Ayrıca Gavand'a bu iki arsa için daha önce bankaya yatırmış olduğu depozito iade

doğrultusunda hükümete de intikal etmiştir. ŞD, Gavand'ı, münazaalı emlak için, son tahmin raporuna göre, Osmanlı Bankası'na depozito edilen tutarın eksik olan miktarını tamamlamadıkça ya da diğer ihtilaflı emlak gibi sahipleriyle birebir görüşüp anlaşmadıkça, herhangi bir faaliyette bulunamayacağı yönünde uyarmıştır. Buna rağmen izinsiz ve gizlice faaliyette bulunmaya devam ederse zaptiyenin bunu engelleyeceği bildirilmiştir.²⁰⁶

Hükümetin ikazına rağmen Gavand, yasaklı emlak üzerinde, izinsiz ve gizlice faaliyet göstermeye devam etti. Örneğin, 12 Ocak 1875'te, tünel hizmete başlamış olmasına rağmen, durağın bitişiğinde, henüz istimlak edilmemiş bir hanın duvarı, şirket çalışanları tarafından gizlice yıkmıştır. Altıncı daireye çağrılan şirket direktörüne, bu hanın durağın yanında olması ve tamamen yıkılma ihtimalinden dolayı durakta bekleyen yolcular için büyük tehlike oluşturabileceği hatırlatılarak, böyle bir durumda daire ile birlikte şirketin de sorumlu duruma düşeceği ve tünelin işleyişinin durdurulacağı bildirildi. Bunun üzerine şirket direktörü, bu han için tespit edilen istimlak bedelin tamamının şirket tarafından ödenerek tehlikenin bertaraf edileceğini ifade etmiştir.²⁰⁷

Tünelin inşaatı için gerekli olan arazinin bir kısmı mevlevihaneye ait kabristana tesadüf etmekteydi. Beyoğlu tarafına durak inşası için gerekli olan arazinin tamamı 1800 ziralık bir alanı içine almaktaydı. Bu 1800 zira'lık alanın yaklaşık 1610 zira'lık kısmı kabristan arazisinden, geri kalan kısmı ise yoldan alınacaktı. Bu arazinin herbir zira'ı için 5 OL değer tespit edilmişti. Arazinin tamamı için toplam 9000 lira Osmanlı Bankası'na depozito edildiğinde, arazinin şirkete teslimi öngörülmüştü.²⁰⁸ Buradan alınacak para, hayırlı işlere (umur-u hayriyeye) harcanacaktı.²⁰⁹ Ayrıca 1800 zira' arazinin haricindeki boş alanların bir kısmı Daruşşafaka'ya gelir sağlamak, diğer bir kısmı da, "Mekteb-i

edilmiştir. BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/4; Yine, Kulekapı'da durak inşaatı esnasında Müslüman mezarlarına tecavüz ve tahrip edildiği görülerek bunu önlemek için gönderilen Altıncı Daire memurlarına Gavand silahını göstererek tehdit etmiştir. BOA. Şura-yı Devlet. No. 679/20

²⁰⁶ BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/23; Emlak sahiplerinin şikayetleri için bakz: BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/6.

²⁰⁷ BOA. Şura-yı Devlet. No. 683/13; BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/23; BOA. Şura-yı Devlet. No. 683/8.

²⁰⁸ BOA. Ayniyat. No. 1003. s. 3; BOA. Ayniyat. No. 1049. s. 106; BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/1; BOA. Ayniyat. No. 1049. s. 24; BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/8.

²⁰⁹ BOA. Ayniyat. No. 1049. s. 106; BOA. Ayniyat. No. 1003. s. 3

Sanayi”nin masraflarını karşılamak üzere ekmek sattırılması için bir baraka yapımına tahsis edilmesi kararlaştırılmıştı.²¹⁰

Ancak, Mevlevihane şeyhi, kendi vakfiyesine ait olduğunu ileri sürdüğü kabristanın, tünel istasyonunun yapımı için gerekli olan 1610 zira’lık kısmının şirkete devredilmesini uygun bulmamıştır. Hükümete gönderdiği mektupta, itiraz gerekçelerini ileri süren şeyh, kabristanın, durak yapılmak üzere şirkete verilmesiyle birçok hukukun çiğnenmiş olacağını ifade etmekteydi.²¹¹

Bunun üzerine Gavand, tünel için gerekli emlakın şimdiye kadar çok az bir kısmını alabildiğini büyük bir kısmının ise gerek Evkaf-ı Hümayun gerekse emlak sahipleri tarafından çıkarılan zorluktan dolayı hala alamadığını, ayrıca, mevlevihane karşısında bulunan ve oradan başka elverişli ve uygun yer bulunmayan kabristanın kendisine verilmesi için şeyhin muhalefet ettiğini, altıncı dairenin bu konudaki teşebbüsünden de bir sonuç alınamadığını ifade eden protestoyu havi mektubunu hükümete göndermiştir. Bunun üzerine hükümet Gavand’ın tazminat davası açma ve faaliyeti bırakma ihtimaline karşı işlemleri hızlandırması için Evkaf Nezareti’ne emir vermiş ve istimlak için yapılması gereken işlemlerin bir an önce sonuçlandırılmasını istemişti.²¹²

Hükümet, ayrıca tekkeye ait olduğunu iddia edilen kabristanın, asıl mahiyetinin keşif ve tayin edilmesi için ŞE’ne talimat vermiştir. Bunun üzerine Nafia Nezarti’nden bir mühendis ile Emanet ve Altıncı Daire sermühendisleri bu iş için görevlendirildi. Heyet hazırladığı raporda, burasının, aralarında ufak yollar olan kadim kabristan olduğu sonucuna varmışlardır. Ancak bu kabristanın mevlevihaneye ait olduğuna dair herhangi bir tespitte bulunmamışlardır.²¹³

Kabristanın istimlak meselesi, Gavand için tahmininden daha kolay bir şekilde çözüme kavuşmuştu. Dönemin sadrazamı Rüştü Paşa bu konuyla bizzat ilgilendi. Hükümet, padişah iradesi için sunduğu tezkerede, şirketin 4700 zira araziye ihtiyacı bulunduğuna, bunun büyük bölümünün istimlaklerle temin edildiğine, kabristan arazisinden istenilen mahallin 1610 zira olduğu ve burasının uygun olacağına mukavele

²¹⁰ BOA. Ayniyat. No. 1049. s. 107; BOA. Ayniyat. No. 1243. s. 154

²¹¹ Mevlevihane şeyhinin dilekçesi için bakz: BOA. Şura-yı Devlet. No. 679/21.

²¹² BOA. Şura-yı Devlet. No. 499/7; Engin, a.g.e., s. 49

²¹³ BOA. Şura-yı Devlet. No. 679/21

sırasında karar verildiğine binaen, herhangi bir değişikliğin söz konusu olamayacağından dolayı kabristan arazisinin şirkete devrinde bir sakınca görmemişti. Daha önce de ifade ettiğimiz gibi buranın her bir zira'ı için 5 OL alınarak şirkete devrinin uygun olacağı şeklinde görüş bildirmişti. Padişah iradesi de hükümetin tezkeresi yönünde çıkmış ve kabristan arazisinin şirkete teslimi yönünde herhangi bir engel kalmamış oldu.²¹⁴

Yukarıda da ifade edildiği gibi, istimlaki gereken emlakın büyük bir bölümünü alınması ve 1872 senesinde “*Dersaadet Mülhakatından Galata’dan Beyoğlu’na Tahtelarz Demiryolu Şirketi*” adlı şirketin kurulması ve inşaat için gerekli sermayenin temini amacıyla aynı yıl piyasaya tahvil arz etmesi sonucu, inşaatta hız bir ilerleme söz konusu olmuştu. 1872 yılının Aralık ayı sonu itibarıyla, tünelde 408 metrelik küçük bir galeri açılmış olup, bunun 110 metresi genişletilmiş ve 96 metresi de tonozlaşmış durumdaydı. Ayrıca Gavand, Creuset fabrikasından her biri 500 beygir gücünde iki buharlı makine sipariş etmişti.²¹⁵

Tünelin açılması sırasında ortaya çıkan toprak ve molozların nereye döküleceği de Gavand için halledilmesi gerek bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda Gavand, Altıncı Daireye başvurarak, tünelin imalatından çıkacak toprak ve molozun Tepebaşına dökülmesi için izin talep etmişti. Bu talebine karşılık Gavand’a, imalattan çıkan toprak ve molozun Tepebaşı’nda hazine malı bir arsaya dökülmesi için izin verildi. Bu şekilde zaten seviyesi düşük ve çukurda olan bu arsanın zemininin düzeleceği düşünülmüştü. Ancak, lüzumundan fazla toprak nakledilmemesi için Dairenin tedbir alması istenmiştir.²¹⁶

Galata Tüneli’nde inşaat çalışmaları Kasım 1874’te önemli ölçüde tamamlanmıştır.²¹⁷ Tünelde deneme seferleri, 1874 Kasım ve Aralık aylarında gerçekleşti. Bu seferler boyunca vagonlarda insan değil hayvanlar taşınmıştır. Deneme seferleri başarılı bir şekilde tamamlanınca, Galata Tünel’i, İstanbul kentiçi ulaşım hizmetlerinde yerini almaya hazırdır.

²¹⁴ BOA. İrade Meclis-i Mahsus. No. 2017; BOA. Ayniyat. No. 1003. s. 3; BOA. Şura-yı Devlet. No. 679/20; BOA. Ayniyat. No. 1049. s. 106; BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/1; BOA. Ayniyat. No. 1049. s. 24; BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/8 .

²¹⁵ *The Levant Herald*, 21 December 1872 ve 24 December 1872. akt. Engin, a.g.e., s. 57

²¹⁶ BOA. Ayniyat. No. 1048. s. 106

²¹⁷ Basiret, 21 Şevval 1291

3.4. Tünelin Hizmete Girişi

Boyu 555.80, çapı 6.70, yüksekliği 4.90 metre olan tünelin içinden geçen demiryolu hattının uzunluğu 626 metredir. Vagonlar, birinci mevki 40 ve ikinci mevki 50 olmak üzere toplam 90 yolcu kapasitesindedir. Yük ve eşyalar için ayrılan ön bölmeler, eşya olmadığı taktirde, 60 yolcu alabilmektedir. Dolayısıyla, Tünel bir defada 150 yolcu taşıma kapasitesine sahiptir.

Vagonlar, demir telden imal edilen kablolar tarafından çekilmektedir. Tünel için düşünülebilecek tek kaza şekli, bu kabloların kopması tehlikesidir. Bu tür bir kazayı önlemek için çift fren sistemi uygulanmıştır.²¹⁸ Vagonları hareket ettiren iki silindirli sabit buharlı makine, Beyoğlu tarafına yerleştirilmiştir.

Tünel'in toplam maliyeti 4.125.554 franktır. Bunun içindeki istimlak bedellerinin tutarı, 1.984.372 franktır. Tünel'in yapımı için 1.017.500 frank harcanmıştır. Arta kalan miktar diğer harcama kalemlerini oluşturmaktaydı.²¹⁹

Galata Tünelinin açılış töreni 17 Ocak 1875 tarihinde yapılmıştır. Törene kalabalık halk kitlesinin yanı sıra, Nafia Nazırı Ethem Paşa, Maliye Nazırı Kabüli Paşa, Bahriye Nazırı Kayserili Ahmet Paşa, Zaptiye Nazırı Hüsnü Paşa, Evkaf Nazırı Kemal Paşa devleti temsilen katılmışlardı. Ayrıca, yabancı ülkelerin sefaret mensupları ve hükümet temsilcileri törende hazır bulunmaktaydı. Ancak, tünel fikrini ortaya atan ve gerçekleşmesinde en çok paya sahip olan Gavand bulunmamaktaydı.²²⁰

Tören, davetlilerin müzik eşliğinde vagonlarla Beyoğlu'ndan Galata'ya gidiş dönüşleriyle başlamış, daha sonra davetlilere yemek ikram edilmişti. Yemekte, şirket müdürü William Albert, "kadehimi Sultan Abdülaziz'in sağlığına kaldırıyorum" diyerek başladığı konuşmasında, Sultan'ın, devletin iyiliği için azami gayret sarf ettiğini, halkının refahına yönelik başlıca yatırım olan ulaştırma hizmetlerini geliştirdiğini,

²¹⁸ Nitekim, 25 Ağustos 1875'te kablo kopması sonucu Tünel'deki ilk kaza meydana geldi. Bu kazada herhangi bir can kaybı olmamıştır. Aynı nedenden kaynaklanan 9 Eylül 1876 tarihindeki kaza sekiz kişinin yaralanması ile sonuçlandı. Basiret, (20 Şaban 1293); Yine 28 Ekim 1875'te makinistin maiyetinde çalışan bir işçi geçirdiği kazada bacağından yaralanmıştır. BOA. Ayniyat. No. 1048. s. 262

²¹⁹ Tünelin yapım ve maliyetliyle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz.: Gavand, a.g.e., s. 19-30. akt. Engin, a.g.e., s. 63-65

²²⁰ Açılış törenine katılmamış olmasına rağmen Gavand, 5 Şubat 1875 tarihli padişah iradesi ile çalışmalarından ötürü üçüncü rütbeden nişana layık görülerek ödüllendirilmişti. BOA. İrade Dahiliye. No. 48668

nihayetinde eski Bizans'ın iki mahallesini birbirine bağlayan yeraltı demiryolunun imtiyazını verdiğini belirtmişti. Yapılan diğer konuşmalardan sonra tören sona erdi.²²¹

17 Ocak 1875 Pazar günü açılış töreni yapılan Galata Tüneli, 18 Ocak 1875 pazartesi günü halkın hizmetine sunuldu. Vagonlar Galata ve Beyoğlu'ndan aynı anda hareket etmek üzere, 7:00 ile 21:00 saatleri arasında çalışacaktır. Saat 7:00 ile 11:00 arasında her beş dakikada, saat 11:00 ile 15:00 arasında her on dakikada, saat 15:00 ile 19:00 arasında her beş dakikada ve son olarak saat 19:00 ile 21:00 arasında her onbeş dakikada bir hareket edecektir. Ortalama sefer müddeti 2.5 dakikadır.²²²

3.5. Taşıma Ücreti

Tünel hizmete girdiğinde, birinci mevki taşıma ücreti, tek gidiş 2 kuruş, gidiş-dönüş 3 kuruştur. İkinci mevki ücretleri ise, tek gidiş 1 kuruş, gidiş-dönüş 1,5 kuruş olarak belirlenmişti. Toplu bilet almak isteyenler için 20 biletlik gidiş-dönüş, birinci mevki için 50, ikinci mevki için 25 kuruş ücret alınmaktaydı. Beş yaşına kadarki çocuklardan ücret alınmayacak, asker ve üniformalı memurlar yarım ücret ödeyecekti.²²³

Taşıma ücretleri bir müddet bu şekilde devam ettikten sonra, 20 Mayıs 1875'te şirket, fiyatta indirim gitti. Daha önce, 2 kuruş olan birinci mevki tek gidiş ücreti 60 paraya, 3 kuruş olan yine birinci mevki gidiş-dönüş ücreti 2 kuruşa indirilmişti. İkinci mevki fiyatı ise, birinci mevki fiyatının ½'si nispetindeydi. Toplu bilet almak isteyenler için 20'lik gidiş-dönüş ücreti birinci mevki için 50 kuruş iken, indirimle birlikte, 50 kuruşa 40 bilet alınabilmekteydi. Görüldüğü gibi, taşıma ücretlerinde önemli oranda indirim yapılmıştır.

Fiyat indirimi ile birlikte, taşınan yolcu sayısında da artış olduğu gözlemlenmektedir. Nisan ayında 127 bin 500 yolcu taşınmış iken, bu rakam haziran ayında 225 bine yükselmiştir. Ayrıca, istasyonlarda yolcuların giriş yaptığı kapılara karışıklığı önlemek amacıyla turnikeler yerleştirilmişti.²²⁴

²²¹ *The Levant Herald*, 20 January 1875; *Reveu de Constantinople*, yıl. 1875 c. 1 s. 122-124. akt. Engin, s.61-62

²²² *The Levant Herald*, 19 January 1875. akt. Engin, s. 62

²²³ BOA. İrade Dahiliye. No. 48668; BOA. Ayniyat. No. 4003. s. 110.

²²⁴ BOA. Ayniyat. No. 1046. s. 107; BOA. Şura-yı Devlet. No. 683/26; BOA. ŞDD. No.1100, hüküm no. 548.

4. Kentiçi Ulaşımında Arabalar

Yüzyıllar boyu İstanbul kentiçi kara ulaşımında herhangi bir nakil vasıtasından söz etmek mümkün değildi. İnsanlar bir yerden diğer bir yere gitmek için yürümek yada hayvan kullanmak durumundaydılar. Hiç şüphesiz bu durum, şehrin nüfus ve fiziksel ölçütleriyle de yakından ilgiliydi. 19. yüzyıla kadar, kentiçi kara ulaşımında araba kullanıldığı söylenemez. 19. Yüzyıla birlikte, gerek kent nüfusundaki belirgin artışa paralel olarak baş gösteren kentin mekansal ve fiziksel büyüklüğü, gerekse ticari ve toplumsal gelişmeyle orantılı bir şekilde kentiçi nüfus hareketliliğinin artması, kara ulaşımında nakil vasıtalarının kullanımını zorunlu kılmaktaydı. Bundan dolayı, 19. Yüzyılda saraya mahsus bir vasıta olan arabalar, yüzyılının ikinci yarısında geniş halk kitlesinin kentiçi ulaşımını sağlamaya yönelik bir nitelik kazanmaya başladı.

19. yüzyılın başlarında Koçu, Katip Odası ve Talika tipi arabalar kullanılırken, Tanzima'tan sonra Avrupa tipi arabalar, Fayton, Kupa, Landau ve Paşarol ithal edilmeye başlandı. 1860'tan sonra, bu arabalar Osmanlı İmparatorluğu'nda imal edilmekteydi. Arabaların yaygınlaşması sonucu, kentiçi yolların genişletilmesi ve genellikle, yangın sonrasında yapılan mevzii planlarda yolların araba trafiğine elverişli şekilde tasarlanması sonucu, kent içinde araba ile yük ve yolcu taşınması gelişti. Yük taşımada yaylı araba, muhacir arabası, sııklı araba kullanılmaktaydı.²²⁵

19. yüzyılın ikinci yarısından sonra, bugünkü ticari taksi işlevine sahip "Kira Arabaları", kentiçi kara ulaşımında yaygın olarak kullanılmaya başlandı. Kentin belirli merkezlerinde kira arabaları için duraklar bulunmaktaydı.

Kentiçi ulaşımında araba kullanımı önündeki en büyük zorluk, cadde ve sokakların araba trafiğine elverişli bir genişliğe sahip olmamaları ile yolların bakımsızlığıydı. Bu durum, devletin de gözünden kaçmamış ve birçok defa resmi belgelere yansımıştı.²²⁶

²²⁵ Araba tipleriyle ilgili ayrıntılı bilgi için bakz: Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yay., s. 35-40; R. Ekrem Koçu, "Araba", *İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt. III, s. 902.

²²⁶ 18 Şubat 1869 tarihinde İstanbul kentiçi ulaşımın kolaylaştırılmasıyla ilgili ŞD'e sunulan bir raporda şu ifadeler yer almaktaydı; "Dersaadet nüfusunun günden güne tezayüd etmesi, böylece sokaklarda izdihamın ziyadeleşmesi, tarik usulünün ıslahına mecburiyet hasıl etmiş olmasıyla, bu bada halihazır ihtiyaca münasip gerekli ıslahat hakkında Saltanat-ı Seniyye canibinden ihtimam buyrularak şehrin dahil ve civarında hayli tarik ıslah olunmuş, ve yeniden bir takım tarik açılmış olduğu cihetle, birkaç seneye kadar şehrimiz diğer Avrupa şehirlerinin hal-i terakkisine mümasil bir hüsn-ü nizama gireceği kuvvetle ümit edilmektedir..."

Kara ulaşım olanaklarının yetersizliğinden dolayı İstanbul, düzenli bir kent formuna sahip değildi. İstanbul, nüfusça aynı büyüklüğü sahip olan diğer Avrupa şehirlerine kıyasla daha büyük bir fiziki özellik taşımaktaydı. Bunda, şehrin denizle çevrili olması ve bunun getirdiği ulaşım kolaylığından dolayı, kentin kıyı boyunca yayılma eğilimi göstermesinin önemli yeri vardır.

Tanzimat'la birlikte, kentiçi ulaşımı kolaylaştırmak için, kentin yol ve caddelerini düzenlemeye yönelik faaliyetler hız kazandı. Kent planlaması ve inşaat faaliyetlerini düzenleyen ilk nizamname 1848'de hazırlandı. 1848 ile 1882 yılları arasında belli başlı altı nizamname çıkarıldı. Bunlar: 1848'de Adalet Divan-ı Alisi tarafından hazırlanan "*Ebniye Nizamnamesi*", 1858'de Altıncı Daire-i Belediye tarafından hazırlanan "*Sokaklara dair Nizamname*", 1863'te Şura-yı Ahkam-ı Adliye tarafından hazırlanan "*Turuk ve Ebniye Nizamnamesi*", 1875'te Şura-yı Devlet tarafından hazırlanan "*İstanbul ve Bilad-ı Selase'de Yapılacak Ebniye'nin Suret-i İnşaiyesine dair Nizamname*", Meclis tarafından hazırlanan 1877 tarihli "*Dersaadet Belediye Kanunu*" ve 1882 tarihli "*Ebniye Kanunu*"dur.

4.1. Araba Taşımacılığında Şirketleşme Talebi

İstanbul'da kentiçi ulaşımında araba kullanımı, 19. yüzyıl boyunca, oldukça yaygınlaşmıştı. Ancak, bu alanda, Tramvay, Tünel ve Şirket-i Hayriye gibi, imtiyazla kurulup faaliyet gösteren, örgütlenmiş herhangi bir anonim şirketten söz etmek mümkün değildi. Kent içinde yolcu ve eşya taşımak için arabacılık yapmak isteyenler, Şehremaneti'nden aldıkları izinle bu alanda faaliyet gösterebilmekteydiler. Bunların büyük çoğunluğunun bireysel talepler olduğunu belirtmek gerekir.

...mevcut olan ebniyenin tarz ve binası ve zaten İstanbul şehrinin deniz ile muhit bulunduğundan dolayı olan mevki-i müstesnası cihetiyle nüfusça müsavi bulunan sair şehirlere nispeten pek ziyade vüsatlı bulunduğundan cesameti dahi fevkalade tezayüd eylemiş. Bu hal tul-u mesafeye sebep olup, bir mahalden diğer mahalle gitmek mucib-i müşkilat olduktan başka, vakit kaybuna dahi sebep olmakta bulunmuştur. Bu müşkilatın, mümkün mertebe halli çaresine bakılmak lazım gelerek, Hükümet-i Seniyyenin yardım ve teşvikinin semeresi olarak bundan önce Şirket-i Hayriye'nin tesis ve ihdası Boğaziçi ile İstanbul beyninde sürat ve rahatı müstelzim olduğu gibi, bu nev'i vasıta-i suhuletten şehir ahalisinin istifade etmeleri esbabının istihsalı icab eylemiş olduğu halde, *sokakların hal-i sabıkı böyle bir işe ve araba işletmek usulünün ittihazına şimdiye kadar mani-i müstakil olmuş ise de*, (yolların ıslah edilmesiyle birlikte)... hemen şehrin her tarafına ve haric-i sur ile Bilad-ı Selase ve Boğaziçi'nin iki cihetine temdid olunmak üzere hemen şimdiden mevcut olan caddelerde işlemek ve yollar yapıldıkça her tarafa gitmek üzere bir **Omnibus şirketi** tesis çaresinin istihsalı...". BOA. Şura-yı Devlet. No. 2390/37.

Yukarıda ifade edilen, İstanbul kentiçi ulaşımın kolaylaştırılmasıyla ilgili ŞD'e sunulan rapordan da anlaşılacağı gibi, yüzyılın ikinci yarısında, kentiçi ulaşımında arabaların etkin ve düzenli bir şekilde kullanılması gerekliliği, devletin dikkatine sunulmuştu. Esasen Osmanlı yönetimi de böyle bir gereksinimin farkındaydı. Yukarıda adı geçen raporda, kentiçi ulaşımında arabaların etkin bir şekilde kullanılması için, yönetime alternatif usuller de önerilmekteydi.

Bu konuda hükümete sunulan alternatiflerden ilki, tramvay ve tünel yapımında olduğu gibi, kentiçi araba işletmeciliğinde faaliyet gösterebilecek mali güce sahip ve muteber bir şirkete imtiyaz verilmek suretiyle, bu hizmetin vücuda getirilmesi idi. Bu durumda devlet, arabaların faaliyet göstereceği cadde ve sokakların tamir, bakım ve genişletilmesi gibi altyapı yatırımlarını üstlenecekti. Alternatif olarak sunulan diğer bir yol ise, hükümetin doğrudan doğruya böyle bir hizmeti yerine getirmesi idi. Raporda, bu ikinci şıkkın da birçok zorluğu beraberinde getireceği belirtilmişti.

Raporda, kentiçi ulaşımında arabaların kullanımıyla ilgili hem hükümetin hem de halkın yararına olacak bir sonucun alınabilmesi için önerilen yol ise, Şirket-i Hayriye örneğinde olduğu gibi, hissedarlarının sadece Osmanlı vatandaşı olduğu, hükümetin önderliğinde kurulan ve idaresi hükümetin nezaret ve teftişinde olan bir araba şirketinin kurulması idi. Kurulması önerilen bu omnibus araba şirketinin aşağıdaki şartlar dahilinde faaliyet göstermesi öngörülmekteydi²²⁷:

1. Şirket, imtiyaz fermanı tarihinden itibaren 40 yıl müddetle belirlenecek hatlar üzerinde omnibus arabası işletebilecekti.
2. Şirket, yine aynı süre dahilinde, Emanetin göstereceği yerlerde kira arabası işletebilecekti.
3. Şirketin imtiyazı dışında olan yerlerde ve Boğaziçi köylerinde, diğer şahıs ve şirketler tarafından araba işletme imtiyazı talep edildiğinde, eşit şartlarda bu şirketin rüçhan hakkı bulunacaktı.
4. Mevcut bulunan ve ileride yapılacak olan köprülerden geçiş ücretinden şirket muaf tutulacak, ancak şirketin karından yıllık belli bir miktar tersane hazinesine aktarılacaktı.

²²⁷ Raporun ayrıntıları için bakz: BOA. Şura-yı Devlet. No. 2390/37

5. Beş yıl süreyle, şirkete gerekli olan araba, at, nal ve diğer malzeme her türlü vergiden muaf tutulacak, öncelikle, getirilecek at, araba, koşum ve diğer takım ve malzemenin 40.000 mecdiye altınına karşılık olan miktarından gümrük resmi alınmayacaktı.

Şehremaneti'nin, halkın en çok kullandığı cadde ve sokakları göz önüne alarak belirleyeceği 4 veya 5 caddede faaliyet göstermesi öngörülen omnibus arabalarını işletmek üzere kurulacak şirketin ihtiyaç duyduğu sermaye 60.000 OL olarak hesaplanmıştı. Aşağıdaki tabloda kurulması önerilen araba şirketinin 60.000 OL olarak hesaplanan tesis masraflarının ayrıntısı gösterilmektedir.

TABLO 9

Kurulması Önerilen Araba Şirketin Tesis Maliyeti

	ADET	BİRİM FİYATI (kuruş)	TOPLAM TUTAR (kuruş)
12 kişilik omnibus arabası	50	21.500	1.075.000
Kupa Araba	50	9.500	475.000
Açık Fayton	50	6.500	325.000
Bargir (at)	250	3000	750.000
Koşum	75	1300	225.000
Nal	230	2500	575.000
Ahır yapımı için gerekli edevat maliyeti			100.000
araba, koşum vs. Eşya ve edevatın tamir ve boyalarının yenilenmesi için gerekli olan aletler vs.			250.000
		TOPLAM	3.775.000
Yapımı gereken bina ve kiralanacak yerler ile diğer masraflar			2.225.000
		GENEL TOPLAM	6.000.000

Kaynak: BOA. Şura-yı Devlet. No. 2390/37

60.000 OL sermaye ile kurulması öngörülen araba şirketinin aylık gelir ve giderleri de tahmini olarak hesaplanmıştı. Bu tahmini hesaba göre, aylık giderleri toplamı 3.100 OL, gelirleri ise 3.750 OL 'dır. Buna göre, aylık sabit gider ve gelirleri oluşturan kalemler ve gelir gider miktarları tablo 10 ve 11 da gösterilmektedir.

TABLO 10**Kurulması Önerilen Araba şirketinin aylık sabit harcamaları**

Harcama Kalemleri	Tutar (kuruş)
480 adet beygirin yem gideri	123.200
Nal gideri	14.400
50 adet omnibusta istihdam edilecek 50 arabacının aylık maaşı (herbiri için 400 kuruştan)	15.000
50 adet omnibusta istihdam edilecek 50 kondüktörün aylık maaşı (herbiri için 400 kuruştan)	15.000
100 adet omnibusta istihdam edilecek 100 arabacının aylık maaşı (herbiri için 250 kuruştan)	25.000
120 adet seyisin aylık maaşı (herbiri için 250 kuruştan)	30.000
aylık tamir ve onarım masrafı	21.000
yıllık 100 baş beygirin değiştirilerek 2.500 kuruş fiyatla yenilerinin alınması için gereken 250.000 kuruştan herbir aya isabet eden miktar	20.833
işçiler İçin yıllık yapılacak 200 arabacı elbisesinin herbiri 400 kuruştan yıllık 80.000 kuruşun herbir aya isabet eden miktarı	6.666
İdare masrafları	38.901
TOPLAM GİDERLER	310.000

Kaynak: BOA. Şura-yı Devlet. No. 2390/37**TABLO 11****Kurulması Önerilen Araba Şirketinin Aylık tahmini Gelirleri**

40 omnibus arabasının 5 veya 6 kol üzerinde günde beş defa işletilmek üzere yapacakları 200 seferden her birinde yirmi yolcu bulunmak üzere taşıyacağı toplam 4000 yolcudan alınacak 2 kuruş ücretin toplamı	8000
75 adi arabanın saati 10 kuruştan herbiri günde altı saat çalıştığında günlük hasılatının toplam	4.500
Günlük Toplam Hasılat	12.500
Aylık Toplam Hasılat	375.000
Aylık Toplam Gider (310.000 kuruş) Düşüldüğünde Kalan	65.000
60.000 OL Sermaye Üzerine %6 oranında verilecek faiz	36.000
NET REEL GELİR TOPLAMI	29.000

Kaynak: BOA. Şura-yı Devlet. No. 2390/37

Yüzyılın ortalarına doğru, anonim araba şirketlerin kurulması ve kentiçi toplu ulaşımın sağlanmasında arabaların etkin bir şekilde kullanılması fikrinin gündeme gelmesinde, tramvay ve tünelde olduğu gibi, bu konuda ortaya çıkan yeni imtiyaz taleplerinin etkili olduğunu ifade etmek gerekir. 8 Haziran 1867 tarihinde, bir Osmanlı vatandaşı olan Manok İcadciyan ve ortağı Mösyö Kastero, hükümete sundukları dilekçede, İstanbul'da dolmuş usulüyle çalışan ve kentin birçok bölgesini birbirine bağlayacak olan bir toplu ulaşım projesi için imtiyaz talebinde bulunmuşlardı. Yine, Bedros Nakalyan ve İtalyan vatandaşı olan ortağı Mikele(?), İsviçre vatandaşı olan Mösyö Manuel, Fransız Mösyö Şene ile ortağı namına vekilleri Mösyö Etyan Lorendo bir araba şirketi kurmak ve İstanbul kent içinde faaliyet göstermek üzere imtiyaz talebinde bulunmaktaydılar.²²⁸

4.1.1. Manok ve Ortaklarının İmtiyaz Talebi

Manok İcadciyan ve ortağı Kastero, 8 Haziran 1867 tarihinde ŞD'e gönderdikleri dilekçede, Dersaadet ve Bilad-ı Selase'de yaşayan ahalinin ulaşımını kolaylaştırmak ve eşyalarını taşımak üzere, kuracakları anonim şirket vasıtasıyla araba işletmek için imtiyaz talep ettiler. Böylece, kentin birçok bölgesinin birbirine bağlanmış olacağını ve İstanbul halkının yazın sıcaktan, kışın da soğuktan korunmasıyla birçok yararın sağlanmış olacağını ileri sürmekteydiler.²²⁹

Manok ve ortakları, talep ettikleri imtiyazın genel şartlarını sekiz maddede toplamışlardı²³⁰;

1. "Omnibus" tabir edilen arabalar, altı kişiden yirmi ve daha fazla yolcu alabilecek, "Fiyakari" arabaları ise, bir kişide en fazla dört kişiye kadar yolcu alabilecektir. Erkekler ve kadınlar için ayrı arabalar tahsis edilebileceği gibi, arabalara perde ve bölme konularak, kadın ve erkekler ayrı yerlerde bulunacaklardır. Gerekliğinde, geceleri hasta ve hamileler için doktor ve ebe getirmek amacıyla, mahalleler ile bazı merkezlerde arabalar bulundurulacak ve bunlar için alınacak ücret normal tarifenin üç katı olacaktır.

²²⁸ BOA. Ayniyat. No. 1047. s. 235-236; BOA. Şura-yı Devlet. No. 2851/13

²²⁹ Manok ve ortağının hükümete sundukları dilekçe için bakz: BOA. T. No. 700, Gömlek. 47; BOA. Şura-yı Devlet. No.2861/25; BOA. Şura-yı Devlet. No. 2862/19; BOA. Şura-yı Devlet. No. 2863/3; BOA. Şura-yı Devlet. No. 2864/35

²³⁰ BOA. T. No. 700, Gömlek. 47

2. Kurulacak şirket anonim bir şirket olacak ve hisse senedi ihraç edebilecektir.
3. Kaldırım ve yolların bakım ve onarım masrafına karşılık olmak üzere yıllık 50 OL hazineye vergi verilecektir.
4. Şirketin teşkili için gerekli izin verildiğinde, 200 Mecidiye lira depozito alınacak ve iki sene içinde şirket faaliyete başladığında depozito şirkete iade edilecektir.
5. Şirketin faaliyetini kolaylaştırmak için daima hükümet tarafından yardım alınacaktır.
6. İşbu şirket arabaları gibi, hiçbir şahıs veya şirket araba işletemeyecektir.
7. Başka bir şirket imtiyaz talep ettiğinde, öncelikle şirketimize teklif edilecek, bunu dahi şirketimiz ister ise, icraya hak ve salahiyeti olacaktır.
8. Şirket herhangi bir sebep olmaksızın, kötü idaresinden dolayı faaliyetine devam edemediği durumda, imtiyazı kaldırılacak ve bundan dolayı Saltanat-ı Seniyye'den zarar ve ziyan talebinde bulunamayacaktır.

İstanbul'da kentiçi toplu ulaşımı sağlayacak bir araba şirketi kurmak ve araba işletmek üzere imtiyaz talep eden Manok, yukarıda ifade edilen şartlar çerçevesinde imtiyaz verildiği takdirde, araba işletilecek hatlar ve alınacak ücretle ilgili önerilerde de bulundu. Buna göre, Beyazıt merkez olmak üzere, Beyazıt - Edirnekapı hattı 100 para, Beyazıt - Topkapı hattı 100 para, Beyazıt - Mevlevihane hattı 100 para, Beyazıt - Yedikule hattı 120 para, Beyazıt - Sulumanastır hattı 80 para, Beyazıt - Yusufpaşa hattı 60 para, Beyazıt - Kadın pazarı hattı 60 para, Beyazıt - Ayazmakapı hattı 100 para, Beyazıt - Bab-ı Hümayun hattı 60 para, Pangaltı - Taksim hattı 60 para, Taksim - Galatasaray hattı 40 para, Galatasaray - Galata hattı 100 para olarak belirlenmişti.

Anadolu yakasında da araba işletmek isteyen Manok'un, bu yakada öngördüğü bazı hatlar ve bu hatlarda yolcu başına alınması önerilen ücret ise şöyleydi; Üsküdar iskelesi merkez olmak üzere, Üsküdar - İcadiye hattı 80 para, Üsküdar - Bağlarbaşı hattı 100 para, Üsküdar - Doğancılar hattı 80 para, Üsküdar - Karacaahmet hattı 180 para.

Manok, yukarıda ifade edilen şartlar hükümet tarafından kabul edildiği takdirde, araba, hayvan ve diğer ihtiyaçlar ile merkez ve mevkillerin tanzimi büyük masraf

gerektireceğinden, arabaların faaliyete başladığı tarihten itibaren 30 sene müddetince kendisine imtiyaz tanınmasını talep etmekteydi.²³¹

4.1.2. Bedros Nakalyan'ın İmtiyaz Talebi

Bedros Nakalyan ve İtalyan vatandaşı olan ortağı Mikele(?), Manok gibi, İstanbul'da dolmuş usulüyle çalışan ve kentin birçok bölgesini birbirine bağlayacak bir toplu ulaşım projesini hayata geçirmek ve kent içinde araba işletmek amacıyla imtiyaz talebinde bulunmuşlardı.

Nakalyan imtiyaz talebini dört maddede toplamıştı²³²:

1. Kullanılacak arabalar henüz hazır olmayıp, iki seneye kadar tedarik edilmiş olacağından, bu müddet dahilinde arabalar tedarik edilemeyip, faaliyete geçilemez ise, kendisine tanınan ruhsat iptal edilebilecektir. Bunun yanında, iki yıllık süre zarfında başka bir şahıs veya şirkete araba işletme ruhsatı verilemeyecektir.
2. Şirket arabalarının köprülerden geçişinde alınacak geçiş ücreti, diğer konak ve kira arabalarından alınan ücret kadar olacaktır.
3. Arabaların kolayca işleyebilmesi için, kaldırım ve yollar Şehremaneti tarafından düzenli ve bakımlı bir halde bulundurulacaktır. Bunun için, vereceği vergiye mahsuben ya doğrudan doğruya şirket bu işi yerine getirecek, yada yolların bakım ve onarımı için gerekli para şirket tarafından emanete borç olarak verilecektir.
4. Şirket, imtiyazsız sadece ruhsat verilerek araba işleteceğinden, daha sonra imtiyaz verilmesi konusunda devlet tarafından bir sakınca görülmez ise, bu imtiyaz, eşit şartlarda öncelikle kendisine teklif edilecektir.

Nakalyan, öne sürdüğü şartlarda, tam ve uzun süreli bir imtiyaz talep etmemekle birlikte, kısmi bir imtiyaz talebinde bulunmaktaydı.

4.1.3. Tunuslu Mahmud b. İyad'ın İmtiyaz Talebi

İstanbul'un gerek ticari ve mali, gerekse idari merkezi konumundaki Avrupa yakasında, kentiçi ulaşım ve taşımacılıkta arabaların kullanımıyla ilgili ortaya çıkan imtiyaz taleplerinin yanı sıra, Asya yakasında, Üsküdar iskelesi merkez kabul edilerek, Kadıköy, Bağlarbaşı, Çamlıca gibi önemli yerleşim bölgeleri arasında bağlantıyı

²³¹ BOA. T. No. 700, Gömlek. 47.

²³² BOA. Şura-yı Devlet. No. 678/36.

sağlamak ve kentiçi insan ve eşya taşımacılığını gerçekleştirmek üzere, Omnibus arabaları işletmek isteyen imtiyaz taliplileri ortaya çıkmıştı.

Bu çerçevede, 1871 yılının son aylarında, Tunuslu Mahmud b. İyad, Üsküdar'da araba işletmek üzere imtiyaz talebinde bulunmuştu. İyad'ın bu talebi, 8 Ocak 1871 tarihinde ŞD Nafia Dairesinde görüşüldü. Dersaadet Tramvay Şirketi ile imzalanan 1869 tarihli imtiyaz sözleşmesi ile şirkete, imtiyaz fermamı tarihinden itibaren 5 yıl zarfında inşa edilmek üzere, Üsküdar ve civarında tramvay hattı inşa ve işletme önceliği tanınmıştı. Eğer bu süre zarfında şirket herhangi bir girişimde bulunmaz ise, bu imtiyazını kaybedecekti. Bununla birlikte şirkete, şehrin diğer bölgelerini, tramvay duraklarına bağlamak üzere, omnibus arabası işletme yetkisi de verilmişti. Sözleşmenin bu hükümlerini göz önüne alan Nafia Dairesi, DT Şirketi müdürü Karapano'yu çağırıp, İyad'ın bu talebini ileterek, Çamlıca'da tramvay inşasına ne zaman başlanacağını sordu. Karapano verdiği cevapta; bu tramvayı inşa etmeyi bu günlerde düşündüklerini, ancak, keşif için gönderdikleri mühendise göre, mevki itibariyle buralarda tramvay inşa etmenin mümkün olmadığını ileri sürerek, kendilerinin de buralarda omnibus işletmek üzere imtiyaz talep ettiğini bildirdi.²³³ Böylece, DT Şirketi de, Tunuslu Mahmud b. İyad ile birlikte, Asya yakasında omnibus arabası işletme imtiyazını talep etmiş oldu.

4.1.4. Beşiktaş ve Üsküdar Ahalisinin İmtiyaz Talebi

1871 yılının ikinci yarısında, Mahmud b. İyad ve DT Şirketinin Üsküdar ve civarında omnibus işletmek üzere yapmış oldukları imtiyaz talebinden yaklaşık iki yıl sonra, Beşiktaş ve Üsküdar ahalisi, müştereken hükümete vermiş oldukları dilekçede, Üsküdar ve civarında omnibus, Dersaadet ve Bilad-ı Selase'de ise adi şehir arabaları işletmek üzere, imtiyaz talebinde bulundular. Ancak, Meclis-i Masus-u Vükela'nın almış olduğu karar gereği, araba işletmeciliğinde ruhsat esaslı kabul edilmişti. Hükümet, bu konuda imtiyaz verilmesini gereksiz görmekteydi.²³⁴

Bu karara rağmen hükümet, Şehremaneti tarafından belirlenen cadde ve sokaklarda faaliyet göstermek ve bu cadde ve sokakların şose ve kaldırımlarını inşa ve tamir etmek şartıyla, imtiyaz talep eden Üsküdar ve Beşiktaş ahalisinin müştereken, Üsküdar'da omnibus işletmek üzere kuracakları şirkete, 5 sene müddetle, imtiyaz vermeyi uygun buldu. Esas itibariyle bu karar, hükümet tarafından vatandaşlarına tanınan bir

²³³ BOA. Şura-yı Devlet. No. 675/14; BOA. Şura-yı Devlet. No. 2858/28

²³⁴ Hükümetin almış olduğu bu karar, daha sonra ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

ayrıcalıktı. Çünkü, ileride ayrıntılı olarak ifade edileceği gibi, hükümet, gerek adi arabalar, gerekse omnibus arabalarını işletecek herhangi bir şahıs yada şirkete imtiyaz vermeyi uygun görmemekte ve arabaların kent içinde Emanetten alacakları çalışma ruhsatıyla faaliyet göstermesini yeğlemekteydi.²³⁵

Hükümetin bu iltimasına karşın, Beşiktaş ahalisi, Üsküdar ahalisi ile ortaklıklarının sadece imtiyaz talebinde olduğunu, kendi sermayelerinin Üsküdar ahalisi sermayesinin iki katı civarında olup, sadece omnibus işletmekte ortaklık kuramayacaklarını, Dersaadet ve Bilad-ı Selase'de adi şehir arabası işletmek üzere imtiyaz verilmediği takdirde, sadece ruhsatla bu işe girişemeyeceklerini hükümete bildirdiler. Bunun yanında, DT Şirketi tarafından getirilmiş olan arabalar, yakın zamanda faaliyete geçeceğinden, şirketle rekabete girişemeyeceklerini ve şirketin işleteceği fiyat ile araba işletmeye muktedir olmadıklarını ileri sürerek, bu konudaki şikayetlerini de ifade ettiler.²³⁶

Şehremaneti, Beşiktaş ahalisini kent içinde adi şehir arabalarını imtiyazlı bir şekilde işletmekteki bu ısrarlı yaklaşımını, fahiş ücret uygulayarak daha çok kazanç sağlama amacı olarak değerlendirmişti. Arabacı esnafı namına, DT Şirketi tarafından işlettirilecek arabalardan dolayı öne sürdükleri şikayetleri ise, daha önce Şirket-i Hayriye vapurlarının faaliyete başlamasıyla, Boğaziçi'nde kayıkçılık yapan esnafın göstermiş olduğu şamata ve gürültüleri kabilinden değerlendirdi.²³⁷

4.2. Üsküdar'da Omnibus İşletme İmtiyazının Verilişi

Hükümetin, kent içinde imtiyazlı araba işletilmesine yönelik yaklaşımı aşağıda ayrıntılı olarak ele alınacak olmakla beraber, kentiçi ulaşımında arabaların imtiyazlı bir şekilde faaliyet göstermesini olumlu karşılamadığını şimdiden ifade etmek gerekir. Hükümetin bu konuda sergilediği olumsuz yaklaşıma rağmen, istisnai bir durum olarak, bu konuda verdiği tek imtiyaz, Üsküdar ahalisine tanıdığı, Üsküdar ve civarında omnibus arabaları işletme imtiyazıdır.

Bu imtiyazın verilişinde, halkın kentiçi ulaşım ihtiyacının karşılanması yanında, bu imtiyaz talebinin Üsküdar ahalisi namına olması, kurucularının ve hissedarlarının

²³⁵ BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/5

²³⁶ BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/5. Bu sıralarda, DT Şirketi de Altıncı Belediye Dairesi sınırları içerisinde kira arabaları işletmek üzere hükümetten izin almış ve yakın bir tarihte faaliyete başlayacaktır.

²³⁷ BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/5

ahaliden oluşması ve yine tanınan bu imtiyazdan elde edilecek fayda ve kazancın, herhangi bir tarafa hâşredilmeyip, ahaliye ait olması en önemli etkenlerdendi. Dolayısıyla bu imtiyazı, devletin kendi vatandaşlarına tanıdığı bir ayrıcalık olarak görmek yerinde olacaktır.

Üsküdar ahalisi tarafından “*Üsküdar Omnibus Şirketi*”adıyla kurulacak olan anonim şirket, Şehremaneti’nin izin verdiği sokak ve caddelerde faaliyet gösterecekti. 3 Ekim 1873’te neşredilen padişah fermanıyla, şirkete tanınan imtiyazın genel çerçevesini aşağıdaki hükümler oluşturmaktaydı²³⁸:

1. Şehremaneti’nden verilen ruhsatla faaliyet göstermekte olan diğer omnibus arabalarından alınan aylık 2 altın vergi, şirketin işleteceği arabalardan alınmayacak, buna karşılık şirket, arabalarının faaliyet göstereceği cadde ve sokakların kaldırım ve şoselerinin bakım ve onarımlarını gerçekleştirecektir.

2. Şirketin faaliyet göstereceği mahalde, diğer bir şahıs veya şirketin muntazam bir surette araba işletmesine izin verilmeyecektir.

3. İthal edilecek araba, hayvan ve diğer malzemeler, bir defaya mahsus olmak üzere gümrük vergisinden muaf utulacaktır.

4. Şirket, almış olduğu imtiyazı diğer bir şahıs veya şirkete devredemeyecektir.

5. Şirket, imtiyaz fermanı tarihinden 6 ay sonra iade edilmek üzere, hazineye 2000 esham-ı umumiye tevdi edecek, bu süre içerisinde faaliyete başlanmaz ise bu meblağ hazineye ait olacak ve verilmiş olan imtiyaz feshedilecektir.

6. Bir defaya mahsus olmak üzere, şirket, işleteceği her bir araba için Şehremanetine 1 altın “kaydiye resmi” verecektir.

7. Şirket, daha sonra yürürlüğü girecek her türlü usul ve nizamata uyacaktır.

8. Şirkete imtiyaz fermanı tarihinden itibaren 5 yıl müddetle imtiyaz verilmiştir. Bu sürenin üçte biri geçtikten sonra, hissedarların talebi ve şirketin iyi idare edildiği tahakkuk ettiğinde, imtiyazın 5 yıl daha uzatılmasına karar verilebilecektir.

²³⁸ BOA. İmtiyaz Defteri. No. 1, s. 56; BOA. İrade. Meclis-i Mahsus. No. 2010

4.3. Hükümetin İmtiyazlı Araba Şirketi Kurma ve İşletme Talebine Yaklaşımı

İstanbul kentiçi insan ve eşya taşımacılığı yapmak için omnibus ve diğer tip arabaları işletmek isteyen taliplilerin ısrarlı imtiyaz taleplerine karşın, Osmanlı Devleti bu faaliyetin tekel oluşturacak bir şekilde herhangi bir şahıs veya şirkete imtiyazlı bir şekilde verilmesini uygun bir usul olarak görmemekteydi. Hükümet, kentiçi ulaşımında arabaların kullanımını, halkın ihtiyacına cevap vermesi bakımından gerekli görmekte birlikte, bu konuda imtiyaz verilmek suretiyle tekel oluşturmayı gereksiz bulmaktaydı.

İmtiyaza konu olabilecek, yani imtiyaz verilmeyi gerektirecek girişimleri iki alanla sınırlandırmıştı. Bunlardan birincisi, imtiyaz verilecek olan girişim uzun yıllar kalarak, halkın veya memleketin yararına olabilecek hizmetler sunan bir yatırım olmalıydı. İmtiyaz vermeyi gerektiren diğer bir alan ise, devlet veya memleketin yararına olabilecek yeni bir icat ve keşifler olmalıydı.

Bunun yanında hükümet, omnibus arabalarının kent içinde ve özellikle de tramvay işleyen sokaklarda işleminin halkın gidiş gelişini engelleyeceği ve birçok kazaya sebep olabileceğini düşünmekteydi. Bu nedenle, imtiyaz altında olmamak üzere kent içinde omnibus arabası işleteceklerden aşağıdaki şartlara uymaları istenmekteydi²³⁹;

1. Beyoğlu – Büyükdere, Bülbülderesi – Çamlıca gibi araba işletilmeye elverişle ve Şehremaneti tarafından izin verilen cadde ve sokaklarda faaliyet göstermek,
2. Yürürlükte olan ve daha sonra yürürlüğe girecek kanun ve nizamnamelere tabi olmak,
3. Zaptiye Nezareti tarafından yapılacak ikaz ve uyarılara uymak,
4. Arabacı esnafının mükellef olduğu vergileri ödemek.

Yukarıda ifade edilen şartları kabul ederek omnibus ve araba işletmek isteyenlere, inhisar altında olmamak üzere ruhsat verilmesi uygun görülmekteydi.²⁴⁰

Ancak hükümetin imtiyaz konusundaki bu kısıtlayıcı yaklaşımı, talep edenlerin çıkarlarıyla çelişmekteydi. Bu nedenler, bu konuda kendilerine imtiyaz tanınmadan böyle bir girişimde bulunmaya yanaşmamaktaydılar. Birçok şahıs yada şirketin aynı hatta araba

²³⁹ BOA. Ayniyat. No. 1047, s. 235-236

²⁴⁰ BOA. Ayniyat. No. 1047, s. 235-236

işletebilmesi durumunda, aralarında çıkabilecek rekabetten çekinen talipliler, imtiyaz verilmeden herhangi bir girişimde bulunmayacaklarını hükümete bildirdiler.

Kent içinde araba işletmek üzere imtiyaz talep edenlerin bu tavrı üzerine, Şehremaneti Meclisi konuyu değerlendirmek üzere tekrar görüştü. Görüşmede bazı üyeler, İstanbul'un sokak ve caddelerinin günden güne ıslah ve tanzim edildiğini, halkın ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere bu sokak ve caddelerde omnibus arabası işletilmesinin gerekli olduğunu ileri sürerek, bunun hayata geçirilebilmesi için beş yıl gibi kısa bir süreliğine dahi olsa, imtiyaz tanınması gerektiğini ileri sürdüler.

Görüşmeden çıkan karar, daha önce hükümet tarafından alınan karardan farklı değildi. Araba işletmek isteyen taliplilere imtiyaz verilemeyeceğine gerekçe olarak aşağıdaki maddeler belirlendi²⁴¹;

1. Bu gibi yatırımların demiryolları gibi yatırımlarla kıyaslanamayacağını, işletilecek arabaların, devlet tarafından açılan, genişletilen ve düzenlenen sokak ve caddelerde faaliyet göstereceğinden dolayı, kalıcı bir yatırım veya büyük bir masraf gerektirmemektedir.

2. Kısa bir süreliğine dahi olsa bu alanda herhangi bir şahıs veya şirkete imtiyaz tanınması, halkın ve memleketin menfaatine olmayacaktır.

3. Geniş ve düzenli caddeler çoğaldıkça, imtiyazsız bir çok araba şirketi kurulacak ve faaliyet gösterecektir.

4. kurulacak bu şirketler arasında oluşacak rekabet, ticaretin değişmez kuralı olduğundan, olağan karşılanmalıdır. Bununla birlikte rekabet, fiyatları düşüreceğinden dolayı umum halkın da yararına olacaktır.

4.4. Dersaadet Tramvay Şirketi Tarafından İşletilen Arabalar

1869 tarihli imtiyaz sözleşmesinin Üçüncü ve aynı tarihli şartnamenin Onaltıncı maddesi, DT Şirketine, kent içinde omnibus arabaları işletme yetkisi tanımaktaydı.²⁴² Buna göre şirket, kentin tramvay hatları ulaşmamış olan bölgelerini, tramvay merkezlerine bağlamak üzere, imtiyaz altında olmayarak, omnibus arabası işletebilecektir. Şirket tarafından işletilecek omnibuslar, güneşin doğuşundan gece yarısına kadar faaliyet

²⁴¹ BOA. Şura-yı Devlet. No. 678/16

²⁴² Şirket tarafından işletilen arabalar, beklenen sonucu vermediğinden, bu maddeler, 1881 tarihli sözleşmeyle tadil edilmiştir.

gösterebilecekti. Geceleri arabaların içi aydınlatılacak, ön ve arka taraflarına renkli fenerler takılacaktı.

DT Şirketi, kendisine tanınan bu hakkı kullanmak üzere girişimde bulundu. İlk etapta, omnibus işletmeyi düşündüğü hatlar, Galata-Şişli, Eminönü-Eyüp ve Beyazıt-Fatih-Edirnekapi hatlarıydı. Şirket bu talebini emanete bildirerek, bu konudaki hazırlıklarının büyük kısmını tamamladığını, kalan az bir kısmın ise kısa bir süre içerisinde tamamlanmış olacağını beyan etti. Ancak, daha önce de ifade edildiği gibi, İstanbul'da kentiçi ulaşımın önündeki en büyük engel olan, yol ve caddelerin bakımsız, düzensiz ve dar oluşu, burada da kendini göstermekteydi. Özellikle kışa aylarında çok çabuk tahrip olan yol ve kaldırımlar, sadece araba trafiğine değil, yaya geçişine bile imkan vermemekteydi.

DT Şirketi, arabaların faaliyet göstereceği sokak ve caddelerin ıslah ve tanzimine karar vermek amacıyla, kendisine yardımcı olabilecek bir memurun görevlendirilmesini talep ederek, omnibus işletilmesi düşünülen sokak ve caddelerin tamir ve bakımı için gerekli paranın emanete faizsiz olarak verilebileceğini ve emanetin bu borcu, arabalardan alınacak vergi ile tesviye edebileceğini bildirdi.²⁴³

Hükümet, şirketin bu önerisini olumlu karşılamayarak, araba işletilecek sokak ve caddelerin halihazır durumuyla kabul edilmesi gerektiğini, eğer ıslah ve tanzimleri gerekli görülür ise, bunun için yapılacak tüm masrafların şirket tarafından karşılanması gerektiğine karar verdi. Bunun yanında, bu hatlarda faaliyet gösterecek her bir arabadan aylık 2 OL vergi alınacağını şirkete bildirdi. Hükümetin önesürdüğü bu şartları kabul eden şirket yönetimi, arabalar için gerekli olan depo inşaatları tamamlanır tamamlanmaz arabaların faaliyete geçirileceğini emanete bildirmiştir.

DT Şirketi tarafından işletilmesi planlanan omnibus arabaları, 1873 yılı başında deneme seferlerine başladı. Galata-Şişli hattının uzunluğu 5 km, Edirnekapi-Beyazıt ile Eminönü-Eyüp hatlarının her birinin uzunluğu yaklaşık 4,5 km idi. Her bir sefer için yolculardan alınması kararlaştırılan ücretin 2 kurul olmasına karar verildi.²⁴⁴

DT Şirketi, omnibus arabaları yanı sıra, mukavele ve şartnamede bu konuda herhangi bir madde olmamakla birlikte, Altıncı belediye dairesi sınırları dahilinde, kupa, fayton, tek ve çift atlı kira arabaları da işletmek arzusundaydı. Bu yöndeki izin talebini

²⁴³ BOA. Şura-yı Devlet. No. 678/20

²⁴⁴ BOA. Şura-yı Devlet. No. 679/20

hükümete iletmış ve gerekli izni alabilmişti. 1873 yılı Haziran ayında, şirket tarafından kira arabaları işletilmeye başlanması, arabacı esnafını tepkisini yol açtı. Şirket arabalarıyla rekabet edemeyeceklerini düşünen arabacı esnafı, altıncı daireye verdikleri dilekçeyle şikayetlerini bildirerek, esnafın perişan olacağını, vergilerini dahi ödeyemez hale gelebileceklerini ve içinde bulundukları perişanlığı daha da arttıracığını ifade etmişlerdi. Ancak, bu girişimlerinden bir sonuç alamadılar.²⁴⁵

Şirket, işlettiği kira arabalarından, her bir sefer üzerinden (sefer-i muayyen) ve saat üzerinden olmak üzere iki türlü ücretlendirme yapmaktaydı. Tramvayda olduğu gibi, ödenen ücrete karşılık müşteriye bilet (ücret varakası) verilmekteydi. Şirket, arabacıların, biletleri yolculara vermeyerek yapabilecekleri yolsuzluğu önlemek amacıyla, alınan biletler arasından, iki ayda bir defa yapılacak çekiliş ile, iki yada üç kişiye 5 ile 20 OL arasında nakden veya bedelen ikramiye verileceğini, bu arabaların hasılatı artarsa ikramiye bedelinin de artacağını ilan etmişti.²⁴⁶

Devlet, şirketin bu uygulamasına, piyango yasağını gerekçe göstererek izin vermemiş, ancak daha sonra, bu usulü, piyango değil, toptan alınan demiryolu bilet ücretlerine uygulanan indirim gibi değerlendirmişti.²⁴⁷

İstanbul sokaklarında DT Şirketi tarafından işletilen omnibusların faaliyetleri, bir süre sonra, ortaya çıkan anlaşmazlıklar sonucunda aksamaya başladı. Hükümet ile şirket arasında omnibusların işletilmesi konusunda ortaya çıkan anlaşmazlıkları, ilk defa gündeme getiren, şirket yöneticisi Karapano oldu. Nisan 1874 tarihli DT şirketi olağan genel kurul toplantısında yapmış olduğu konuşmada Karapano, şirket gelirlerinde görülen düşüşün sorumluluğunu hükümete yükleyerek, Eminönü-Eyüp hattında çalışan omnibus arabalarının işleyişine, yolların bozukluğu ve bakımsızlığının engel olduğunu, yolların bu kötü durumunun araba ve hayvanlara olumsuz etki ettiğini ve yolcu miktarını azalttığını

²⁴⁵ Esnafın dilekçesi için bakz: BOA. Şura-yı Devlet. No. 680/3. Şirketin bu faaliyetiyle birlikte, araba işletmeciliğinde yeni vergiler getirilmesi ve bir kısım eski vergilerin yükseltilmesi de gündeme geldi. Bu da, arabacı esnafı arasında huzursuzluk ve şikayetlere konu olmuştur. Yine, kira arabacılarına mahsus 14 maddelik yeni bir talimatname layihası yayınlanmıştır. BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/5; BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/25; BOA. Ayniyat. No. 1049, s. 41; BOA. Ayniyat. No. 1049, s. 168. Kira arabacılarına mahsus talimatname layihası için bakz: BOA. Şura-yı Devlet. No. 761/12.

²⁴⁶ BOA. Şura-yı Devlet. No. 680/25. Bunda şirketin tek kaygısı, arabacıların yapabilecekleri yolsuzlukları önlemek değil, aynı zamanda diğer arabalarla rekabet şansını arttırmak ve daha fazla müşteri çekmektir.

²⁴⁷ BOA. Şura-yı Devlet. No. 680/25.

ileri sürdü. Hükümetin gerekli bakım ve onarımı zamanında yerine getirmediğinden dolayı da, bu hatıra çalışan arabaların faaliyetine son vermeye, Şişli-Galata hattında çalışan arabaların ise sayılarını azaltmak zorunda kaldıklarını belirterek, halbuki yolların bakım ve onarımına harcanmak üzere devlete borç verme ve bu borcun da arabalar için ödenmesi gereken vergiden düşürebileceği teklifinde bulunduklarını beyan etti.

Karapano tarafından yapılan bu suçlama karşısında hükümet, şirketin şartnameden doğan hakkını kullanarak omnibus işletebileceğini, ancak şirket, yolların onarılmasını zorunlu görür ise, masraflarının kendisine ait olacağını bildirmişti. Bununla beraber, şirketin ödemesi gereken verginin ise, kent içinde faaliyet gösteren tüm arabalardan alınmakta olduğunu ve bunların tamir masraflarına karşılık olmak üzere değil, alınması gereken bir çeşit vergi olduğunu ifade ederek suçlamaları reddetti.

Devlet, bu şartları, 1-1,5 yıl önce, 4 Şubat 1873 tarihinde şirkete bildirmiş, şirket ise bu koşulları kabul ederek, araba işleteceği yollar üzerinde gerekli tamir ve bakımı yapıp faaliyete başlamıştı. O zamandan beri de, arabalar faaliyetine devam etmiş olmakla birlikte, ödemesi gereken vergiyi ödememişti.²⁴⁸ DT şirketi ile hükümet arasındaki bu anlaşmazlık giderilememiş ve bir süre sonra, Şişli-Galata omnibus seferlerinin de faaliyetine son verilmişti.

İstanbul'da imtiyazlı bir araba şirketi kurulamamış olmasına rağmen, kentiçi toplu ulaşım hizmeti veren omnibus arabalarının, son derece sınırlı bir şekilde belediyeden alınan ruhsatla işletildiği söylenebilir. Ancak, bunların kentiçi ulaşımına katkıları sınırlı olmuştur.

²⁴⁸ BOA. Şura-yı Devlet. No. 682/12; BOA. Şura-yı Devlet. No. 679/20.

Özet ve Sonuç

İstanbul'da kentiçi toplu ulaşım hizmetlerinin ortaya çıkmaya başladığı 19. yüzyıl, Osmanlı Devleti için olduğu kadar, devletin başkenti olan İstanbul için de önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu yüzyılda, sadece ülke ve kent düzeyinde değil, dünya konjonktüründe ortaya çıkan yeni şartlar, başkent İstanbul'u sosyal ve ekonomik açıdan etkiledi. Özellikle 19. Yüzyılın ikinci yarısında, İstanbul'da, kentsel düzeyde baş gösteren değişimleri ortaya koyarken, dünya konjonktüründen bağımsız olarak değerlendirmek mümkün değildir.

Fetih sırasında daha da azalmış olma olasılığıyla birlikte, fethin hemen öncesinde, sadece 40-50.000 civarında bir nüfusa sahip olan İstanbul, fetihle birlikte, Balkanlar ve Anadolu'ya egemen olan bir siyasal gücün merkezi ve Karadeniz ile Akdeniz'in önemli bir buluşma noktası haline geldi. Bu dönemde, kent nüfusunu artırma çabaları çerçevesinde, İstanbul'a müslim, gayrimüslim bir çok kalifiye eleman yerleştirilerek nüfus artırıldı.

16. ve 17. Yüzyıllarda kent nüfusundaki artış devam etmişti. 18. Yüzyıla gelindiğinde, kente göç olgusu, 16. Yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkmaya başlamış olmasına rağmen, 1730 Patrona Halil ayaklanmasının da etkisiyle, bu göçler, ferdi olmaktan çıkıp ailesel göç haline gelmişti. bu durum, nüfus yapısı kadar, kent ekonomisini de etkilemekteydi. Zira, artan talep fiyatları yükseltmiş, daha çok seyyar satıcılıkla uğraşmaları nedeniyle, kadrolu esnafın geçim imkanlarını azaltmıştı. Bunun yanında, kiracılık ve gecekondulaşma gibi yeni olguları da beraberinde getirmiş ve asayişin bozulmasına yol açmıştı.

19. yüzyıl ise, gerek Anadolu, gerekse İstanbul'un nüfusunun yüksek oranda artış gösterdiği bir dönem olmuştu. Bu artışta iki süreç etkiliydi. Birincisi, az da olsa nüfus artış hızının yüksekliği idi. Devletin düzeni koruyabilmesiyle, özellikle kentsel kesimin sağlık koşullarındaki görece iyileşme etkili olmuştu. Diğer süreç ise, devletin toprak kaybetmesi ve bu kaybettiği topraklardan önemli ölçüde göçe maruz kalmasıydı. 1856-1913 yılları arasındaki dönemde, Rusya ve Balkanlar'dan önemli ölçüde muhacir geldi. Muhacirlerin kısmen iskan edildikleri yada iskan edilmek üzere bir süre ikamet ettikleri

yer İstanbul olduğu için, nüfus artışıyla birlikte yeni iskan alanlarının açılmasına neden oldu.

İstanbul'un nüfusunda ortaya çıkan değişimler, kent fizyonomisini de etkilemekteydi. Bizans öncesi dönemde İstanbul, bir yarımada olarak kabul edilen alanda kurulmuş küçük bir kent konumundayken, Bizans döneminde, kıyı boyunca yayılmış bir kent fizyonomisine sahipti. Bugünkü Fatih ve Eminönü ilçelerini içine alan bu bölge, yedi tepeden oluşmaktadır. Osmanlı döneminde bu kavrama, Bilad-ı Selase, yani, Eyüp-Haslar, Galata-Beyoğlu ile Üsküdar-Boğaziçi de eklenmiştir. Dolayısıyla, 19. Yüzyıl, İstanbul'un nüfusunda olduğu gibi, kentin büyüme ve gelişmesinde de farklı bir yüzyıl olmuştu. Tanzimat'tan önce yoğun yerleşim alanı 52 km² civarında iken, 70-80 yıl içinde bu alan dört kat büyüyerek 152 km² 'ye ulaşmıştı.

Bir kentin mekansal yapısı, kentsel mekana bağlı eylemler, bu eylemler arasındaki ilişkiler ve eylemlerin kent mekanındaki görelî yer seçimi olarak tanımlandığında, İstanbul'da mekansal yapı, 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren bir değişim sürecine girmişti.

Şehrin mekansal yapısında gözlenen bu değişim ve dönüşümü, iş merkezindeki değişme ve kaymalar sonucu çift merkezin doğuşu, gecekondulaşma ve buna bağlı olarak banliyölerin doğuşu, geçiş bölgelerinin belirgin şekilde ortaya çıkması ve daha önce kente entegre olmayan çevre semtlerin merkezle organik bir bütünleşmeye doğru gitmesi gibi olgularla açıklamak mümkündür. Bu değişimde, yeni kentiçi ulaşım imkanlarının ortaya çıkmasının da önemli rol oynadığını belirtmek gerekir.

19. Yüzyılın ikinci yarısında, İstanbul'un, yeni karşılıklı ekonomik ilişkiler içine girmesi, yeni konut, işyeri ve yönetim merkezlerinin ortaya çıkması ve en önemlisi de, kent nüfusundaki artışa paralel olarak fiziki ölçütlerinin büyümesi, kentsel altyapı ve kamu hizmetlerini bir sorun olarak gündeme getirmekteydi.

Tanzimat'tan önce İstanbul, yeni şartların getirdiği sorunları çözebilecek, batı tipi bir yerel yönetim sistemine sahip değildi. Yerel hizmetler, farklı kişi ve kurumlar tarafından yerine getirilmekteydi. Klasik dönemde belediye hizmetlerini yerine getiren başlıca kurumlar, mahalle, esnaf loncaları ve vakıflardı. Kent içinde yerel hizmetleri yerine getiren bu kurumlara karşı devletin rolü, kontrolcü ve müdahaleci bir özellik

göstermekteydi. Devlet, bu rolünü Kadı ve emri altındaki görevliler aracılığıyla yerine getirmekteydi. Naib ve İmam mekansal olarak sınırlanmış bir alanda kadıların yardımcılığını yapmaktaydı.

Esnaf loncaları, ticarete konu olacak biçimde üretim yapan, hizmet sunan, malların dağıtımına katılan, kısacası, herhangi bir ticari faaliyette bulunanların tümünü kapsayan bir örgütlenmeydi. Mesleklerini icra ettikleri çarşılarında, belediye ve yerel hizmetlerin bir kısmını da icra eden loncalar, çarşının yolları, su ihtiyacı, temizliği, aydınlatılması, personelin eğitimi, malların kalite ve standardizasyonunun sağlanması gibi işlevleri yerine getirmekteydi.

Klasik dönem Osmanlı şehrinde, kentsel hizmetleri yerine getirmekle görevli bir diğer birim “mahalle” idi. Mahalle, kentin temel yerleşme birimini oluşturmaktaydı. İmamların temsil ve idaresinde olan mahalle, kentteki en alt birimi oluşturmaktaydı. İmamlar, kadı'nın mahalledeki temsilcisi olarak, idari görevlerin mahalle düzeyinde sağlıklı bir şekilde yürütülmesinden sorumluydu. Gayrimüslim mahallelerde bu görev, ruhani reis veya cemaatin kocabaşısına aitti.

Klasik dönem Osmanlı şehrinde belediye hizmetlerini yerine getiren bir diğer kurum ise vakıflardı. Vakıflar eliyle meydana getirilen başlıca belediye hizmetleri arasında, su işleri, temizlik ve aydınlatma işleri, park ve bahçeler, mezarlık ve altyapı hizmetlerini sayılabilir.

Bu dönemde kadı, Osmanlı kent yönetiminin bel kemiğini teşkil etmekteydi. Yürürlükteki kanun ve kurallara göre hüküm vermekle görevli olan kadılar, kent içinde idari, mali, askeri ve beledi hizmetlerden sorumluydu. 17. yüzyılda Suriçi İstanbul'u, Galata, Eyüp (Haslar) ile Üsküdar olmak üzere dört kadı tarafından yönetilmekteydi.

19. yüzyılda ortaya çıkan ekonomik, kültürel ve siyasi gelişmelerin bir sonucu olarak, başkentte belediye hizmetlerini yürüten kurumlar, fonksiyonel yapılarını yitirmeye başlamışlardı. Kentin yerel örgütlenmesinin başı olan kadı, sadece yargı işlerine bakan bir görevli durumuna düşmüştü. Bu alanı doldurmak için kurulan İhtisab Nezareti'nin örgütlenmesi, mevcut ihtiyaçları karşılayacak yapıda olmadığından beklenen faydayı gösteremedi. Mahallede devletin temsilcisi olan imam, değişmeye başlayan yapıya cevap vermekte yetersiz kalınca çözüm yolu olarak 1829 yılında muhtarlık teşkilatı kurularak,

mahalle idaresine iki muhtar atanmıştı. Sonuçta, Osmanlı kent idare kurumları, yerel hizmetleri yerine getirmekte yetersiz kalmışlardı.

Bunun yanında, Kırım Savaşı dolayısıyla, başkentte yabancı nüfusun artması, kamu hizmetlerindeki aksaklıkların uluslararası düzeyde şikayetlere konu olmasına neden oldu. Bu durumun düzeltilmesine yönelik bir ilk adım olarak, 1854 yılında Şehremaneti kuruldu. Kurulan şehremanetinden beklenenin elde edilememesi ve beledi işlerin daha da çıkmaza girmesi karşısında, yeni çıkış yolları arayan hükümet, özellikle de İstanbul'da sayıları daha da artan yabancıların baskısıyla da, yeni bir takım düzenlemeler yapmaya karar verdi. Paris belediyesi örnek alınarak, sorunun tek bir şehremaneti ile çözülemeyeceği, bunun için daireler kurulması gerektiğinden hareketle, İstanbul 14 belediye dairesine bölündü. İşlerin bu şekilde yerinde ve daha hızlı yapılabileceği düşünülmekteydi. Fakat bu dairelerde yapılacak işlerin tümüne birden başlamak hatalı ve gereksiz külfete girmek olacağından, Altıncı Belediye Dairesi olarak kabul edilen Galata ve Beyoğlu'nda çok sayıda gelir getiren yapılar ve önemli binalar bulunduğu, bu bölgede yerleşik olanların çoğunun değişik memleketlerde bu tür bir idareyi görmüş ve faydalarını anlamış kişiler olduklarından dolayı, belediye dairelerinin kurulması işine Altıncı Daire'den başlamak ve orada olumlu sonuçlar elde edildikten sonra diğer yerlere de yaygınlaştırılması uygun olacağı görülmesiyle, 1 Ocak 1858 tarihinde "Altıncı Belediye Dairesi" kurulmuş oldu. Osmanlı döneminde, yerel yönetimler ve kamu hizmetleri çerçevesinde başlayan reform çabaları, Cumhuriyete kadar devam etti.

Osmanlı kentlerinin metropolleşmesi geçir ve sanayileşme dürtüsüyle ortaya çıkan bir olgu değildir. Bu nedenle, kentlerin örgütlenmesi ve hizmetlerin düzenlenmesi, kendine özgü sorunları da beraberinde getirmiştir. Yerel yönetimler, gerek yetki, gerekse gelir kaynaklarının son derece sınırlı olması dolayısıyla, asıl kuruluş amacı olan kentsel altyapı hizmetlerini yerine getirememiş ve genellikle bu görevleri merkezi hükümet organları yüklenmişti. Bununla beraber, bu tür hizmetler, liberal ekonomi anlayışı içinde ihaleye çıkarılmış ve imtiyazı yabancı şirketler almıştı. Kentlerin rıhtımları, havagazı, elektriği, suyu, telefon ve telgraf hizmetleri ve hatta kentiçi toplu ulaşım hizmetleri yabancı şirketler eliyle gerçekleştirilmekteydi. Bu dönemde, kentsel altyapının yapımı ve işletilmesi, yabancı sermayenin en karlı yatırım alanlarından biri haline gelmişti. kentiçi kara toplu ulaşım hizmetlerini de bu kapsamda ele almak gerekir.

İstanbul için ancak 19. Yüzyılın ikinci yarısında, kentiçi toplu ulaşım faaliyetlerinden söz etmek mümkün olmaktadır. İlk kez yüzyılın ikinci yarısında, yabancılar tarafından işletilen buharlı vapur seferlerinin devreye girmesiyle, denizde toplu ulaşım hizmetlerinin başladığı söylenebilir. Daha sonra bunu, 1851’de ilk Osmanlı vapur şirketi olan Şirket-i Hayriye’nin kurulması izlemiştir. Şirket-i Hayriye vapurlarının hizmete girmesiyle, İstanbul’da ilk kez düzenli ve kurumsal anlamda bir toplu ulaşım faaliyeti başlamış oldu.

Tophane Amiri Ahmet Fethi Paşa tarafından kurulan “ Haliç-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi” adlı şirket de, Haliç’teki iskeleler arasında insan ve eşya taşımacılığına başladı. Bu şirket 1913’te “Haliç Şirketi” adlı bir İtalyan şirketine devredildi.

1860’tan sonra, dönem dönem deniz ulaşım şirketleri yeniden düzenlendi. 1878’te İdare-i Mahsusa kuruldu. II. Meşrutiyetin İlanından sonra İdare-i Mahsusa yeniden yapılandırılarak 9 Eylül 1910’da “Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi” adını aldı.

İstanbul yaşamının her zaman renkli bir unsuru olan deniz ulaşımı, 19. Yüzyılın ikinci yarısında iyiden iyiye yaygınlaştı. Yukarıda da ifade edildiği gibi, 1851’de ilk Osmanlı vapur şirketi olan Şirket-i Hayriye’nin kurulması ve altı vapuruyla insan ve eşya taşımaya başlamasıyla, İstanbul’da ilk kez düzenli ve kurumsal anlamda bir toplu ulaşım faaliyeti başlamış oldu.

Sonuç olarak, kentiçi ulaşımın daha çok denizden yararlanılarak yapılması, İstanbul’un kıyı boyunca yayılmasını özendirici bir etki yaratmaktaydı. Kentin daha derli toplu bir kent formuna sahip olabilmesi, karada ulaşım olanaklarının arttırılmasına bağlıydı.

Karada toplu ulaşımın gerçekleştirilmesi anlamında, İstanbul’da ilk kez tramvay inşa ve işletme fikri, bir İngiliz vatandaşı olan Huchiadson’un 1864 yılında, imtiyaz talebiyle hükümete başvurmasıyla gündeme gelmişti. Yapılan müzakereler sonucunda Huchiadson’la anlaşmaya varılmış ve tramvay inşa ve işletmesine dair mukavelename ve şartname hazırlanmıştı.

Devlet, imtiyaz fermanının neşrini, tramvay hattı boyunca istimlakî gereken emlakın, komisyon tarafından tespit edilen, tahmini istimlak bedelinin, şirket tarafından

hazineye tevdi edilmesi şartına bağlamıştı. Ancak, Huchiadson finansmanda yaşadığı zorluklardan dolayı bunu gerçekleştirememiş ve İstanbul'da toplu ulaşımı sağlayacak böyle bir hizmet ilk teşebbüste sonuçsuz kalmıştı.

Sonuçlanmayan bu imtiyaz talebinden ancak 5 yıl sonra, yani 1869'da iki önemli imtiyaz talebi ortaya çıktı. Bunlardan ilki, bir Fransız vatandaşı olan Hazi Dodyon tarafından gerçekleştirilmişti. Dodyon'un bu talebini öğrenen bir kısım yerli sermayedar, karlı bir yatırım olarak gördükleri bu imtiyazı kazanabilmek amacıyla girişimlerini hızlandırarak, resmen talepte bulundular. Bir kısım Galata bankerlerinin de içinde bulunduğu bu yerli sermayedar gurubu, Karapano Efendi temsil etmekteydi. İki talipliden birini tercih etmekle karşı karşıya kalan Osmanlı hükümeti, Karapano'nun Osmanlı vatandaşı olması ve Osmanlı Bankası'nın, Şirket-i Umumiye-i Osmaniye ile devlet nazarında itibarlı bankerlerden olan Zarifi, Komanto ve Hristaki Efendi'nin, kurulacak şirketin sermayedarlarından olması, ayrıca yerli sermaye sahiplerinin böyle bir teşebbüsü, diğer sermayedarları da teşvik edeceğini düşünerek, imtiyazın Karapano'ya verilmesini uygun buldu.

İstanbul'da ilk tramvay inşa ve işletme imtiyazı 30/8/1869 tarihli padişah fermanıyla¹ ve daha sonra tüm imtiyaz hakları kuracağı şirkete devredilmek üzere Osmanlı Devleti tebasından olan Konstantin Karapano Efendiye verildi. Karapano Efendi ile tramvayların yapım ve işletme şartlarını belirleyen ilk mukavelename ve şartname 30 Ağustos 1869 tarihinde imzalandı. Sonraki yıllarda yeni tramvay hatlarının gündeme gelmesiyle, bu mukavelename ve şartname hükümleri tadilata uğramış, bazı maddeleri değiştirilmiş bazıları da iptal edilmişti.

Şirketle yapılan mukavelename gereğince ilk etapta dört hattın yapımı kararlaştırılmıştı: Bunlar: Azapkapı - Ortaköy, Eminönü - Aksaray, Aksaray - Yedikule, Aksaray - Topkapı hatları idi. İmtiyazın veriliş tarihinden iki yıl sonra, Temmuz 1871 tarihinde Azapkapı - Beşiktaş hattında tramvay seferleri başladı. Bunu, sırasıyla diğer hatlar izledi. 1875'e kadar tüm hatlarda tramvay seferleri başlamış oldu.

Tramvayın İstanbul'da faaliyete başlamasıyla kentiçi ulaşım ucuzlamış, kolaylaşmış ve hız kazanmıştı. Tramvay, ulaştığı yerleşim bölgeleriyle ticari ve idari

¹ BOA. Ayniyat. No. 1047/95

merkezleri birbirine bağlamıştı. Bu da halkın hem ticari ve ekonomik, hem de idari işleri için geçmek zorunda oldukları mesafeyi kısaltmış ve kolaylaştırmıştı. Ticari ve idari bölgelere ulaşımın kolaylaşması ise kente hareketlilik ve canlılık kazandırmaktaydı. Seyrek iskan bölgelerinde yerleşimin artmasıyla kentleşmenin hız kazanması, toplu ulaşım imkanlarıyla doğrudan ilintili olduğu göz önüne alındığında, kentiçi ulaşım hizmetlerinin önemi azımsanmayacak boyuttaydı. Tramvay hatlarının ulaştığı bölgelerde yerleşim artmış, emlak fiyatları yükselmişti. Kentiçi ulaşım imkanlarından mahrum diğer bölge sakinleri, kendi bölgelerinde de bu imkandan yararlanma isteklerini devlete bildirmekteydiler.

Devlet, kentiçi toplu ulaşım araçlarına bakışında, ulaşımın hız ve ucuzluğunu göz önüne alarak ekonomik bir yaklaşım sergilemiş ve bu tür faaliyetleri, “teksir-i ticarete ve teshilin tezayüdüne sebep olan teşebbüsler olarak” nitelendirmişti.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, İstanbul’da, kentiçi toplu ulaşım hizmeti vermek üzere gerçekleştirilmiş bir diğer önemli proje ise, “*Galata Tüneli*” projesiydi. Galata ile Beyoğlu arasına tünelle ulaşımı sağlama fikri, ilk defa Fransız mühendis Eugene-Henri Gavand’ın girişimiyle ortaya çıkmıştı.

Gavand, 1867’de İstanbul’da bulunduğu sırada, Karaköy’den Yüksek kaldırım yoluyla İstiklal caddesine ulaşmanın zorluğunu görmüş ve küçük bir metro özelliğine sahip “tünel” projesi ile bu iki merkez arasındaki ulaşımın kolaylaşacağını düşünmüştü.

O dönemde Galata ve çevresi, borsa, gümrük, işlerleri, sarraflar, mağaza ve antrepolarıyla canlı bir ticari ve mali merkez konumundaydı. Beyoğlu ise, eğlence yerleri, oteller ve ikametgahlar yanı sıra yabancı elçiliklerinde içinde bulunduğu önemli bir merkezdi. Bu konumlarından dolayı Galata ve Beyoğlu arasında yoğun bir insan trafiği söz konusuydu.

Gavand, İstanbul’da dönemin sadrazamıyla görüşerek, Galata ve Beyoğlu arasında yer altından işleyecek bir demiryolu yapım ve işletme imtiyazı talebini içeren projesini sundu.

Müzakere süreci ara sıra kesintiye uğramış da olsa, nihayet, Galata ve Beyoğlu arasında insan ve eşya naklini gerçekleştirecek olan “*Galata Tüneli*”nin inşa ve işletme imtiyazı 10 Haziran 1869 tarihli Padişah Fermanı ile Eugène-Henri Gavand’a verildi.

Galata Tüneli’nde inşaat çalışmaları Kasım 1874’te önemli ölçüde tamamlanmıştır.² Tünelde deneme seferleri, 1874 Kasım ve Aralık aylarında gerçekleşti. Bu seferler boyunca vagonlarda insan değil hayvanlar taşınmıştır. Deneme seferleri başarılı bir şekilde tamamlanınca, Galata Tünel’i, İstanbul kentiçi ulaşım hizmetlerinde yerini almaya hazırdır.

Boyu 555.80, çapı 6.70, yüksekliği 4.90 metre olan tünelin içinden geçen demiryolu hattının uzunluğu 626 metredir. Vagonlar, birinci mevki 40 ve ikinci mevki 50 olmak üzere toplam 90 yolcu kapasitesindedir. Yük ve eşyalar için ayrılan ön bölmeler, eşya olmadığı takdirde, 60 yolcu alabilmektedir. Dolayısıyla, Tünel bir defada 150 yolcu taşıma kapasitesine sahiptir.

17 Ocak 1875 Pazar günü açılış töreni yapılan Galata Tüneli, 18 Ocak 1875 pazartesi günü halkın hizmetine sunuldu.

İstanbul’da kentiçi ulaşımında araba kullanımı, 19. yüzyıl boyunca, oldukça yaygınlaşmıştı. Ancak, bu alanda, Tramvay ve Tünel ve Şirket-i Hayriye gibi, imtiyazla kurulup faaliyet gösteren, örgütlenmiş herhangi bir anonim şirketten söz etmek mümkün değildi. Kent içinde yolcu ve eşya taşımak için arabacılık yapmak isteyenler, Şehremaneti’nden aldıkları izinle bu alanda faaliyet gösterebilmekteydiler. Bunların büyük çoğunluğunun bireysel talepler olduğunu belirtmek gerekir.

İstanbul kentiçi insan ve eşya taşımacılığı yapmak için omnibus ve diğer tip arabaları işletmek isteyen taliplilerin ısrarlı imtiyaz taleplerine rağmen, Osmanlı Devleti bu faaliyetin tekel oluşturacak bir şekilde herhangi bir şahıs veya şirkete imtiyazlı bir şekilde verilmesini uygun bir usul olarak görmemekteydi.

İmtiyaza konu olabilecek, yani imtiyaz verilmeyi gerektirecek girişimleri iki alanla sınırlandırmıştı. Bunlardan birincisi, imtiyaz verilecek olan girişim uzun yıllar kalarak, halkın veya memleketin yararına olabilecek hizmetler sunan bir yatırım olmalıydı. İmtiyaz

² Basiret, 21 Şevval 1291

vermeyi gerektiren diğ er bir alan ise, devlet veya memleketin yararına olabilecek yeni bir icat ve ke ifler olmalıydı.

İstanbul'da imtiyazlı bir araba  irketi kurulamamı tı. Bununla birlikte, kenti i ula ım hizmeti veren omnibuslar, h  k metten alınan ruhsatla i letilebilmekteydiler. Ancak, bunların kenti i ula ıma katkıları son derece sınırlı     lerde ger ekle mi ti.



EKLER**EK: I****Yıllar İtibariyle Tramvay Şirketinin Gelirleri ve Borsa İşlemleri**

Yıllar	Hasılat	Net Hasılat	Dağıtılan Temettü (Frank %)	BOSRA İŞLEMLERİ	
				Aksiyon	Obligasyon (Frank)
1891	62.242	12.638	5	6,30	--
1892	64.725	10.648	5	6,32	--
1893	69.809	9.379	5	5,89	507
1894	67.901	14.854	5	8,37	500
1895	73.585	18.240	7,40	8,10	595
1896	64.074	12.374	5	9,97	495
1897	59.473	9.090	5	7,12	495
1898	63.484	2.456	2	7,82	496
1899	69.438	6.403	5	7,10	495
1900	74.528	14.161	5	6,25	483
1901	72.385	10.474	5	5,65	456
1902	70.213	11.968	5	5,55	481
1903	69.886	12.050	5	6,30	491
1904	71.999	14.557	5	6,35	491
1905	72.688	14.489	5	7,25	486
1906	74.140	13.493	6	11,30	484
1907	72.692	8.529	5	8,70	485
1908	74.296	5.308	5	7,80	465
1909	78.235	2.202	1,5	8,30	470
1910	--	--	--	13,15	495

Kaynak: 1329 Senesi İstatistik Mecmuası

EK: II**Yıllar İtibariyle Taşınan Yolcu Miktarı ve Tünel Şirketi'nin Net Geliri**

Yıllar	Yolcu Sayısı	Net Gelir (Sterlin)
1891	3.251.879	6.777
1892	3.402.302	8.399
1893	3.508.743	8.245
1894	3.213.629	8.016
1895	3.248.643	7.170
1896	3.874.545	5.543
1897	2.781.829	2.043
1898	3.115.213	4.051
1899	3.143.169	5.256
1900	3.102.743	3.611
1901	3.089.524	5.039
1902	3.093.082	5.264
1903	3.127.644	5.544
1904	3.201.864	5.740
1905	3.089.524	5.590
1906	3.387.452	6.406
1907	3.457.651	7.051
1908	3.547.305	7.899
1909	4.090.142	9.217

Kaynak: E. Pech, Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie, 5^{ème} Edition, Constantinople, 1911, s. 261, akt. Engin, s. 77

EK: III**Kentiçi Toplu Ulaşım Araçlarında Taşınan Yolcu Miktarı (milyon)**

İstanbul	1897	1912	1913	1914
Banliyö	5.6	5.95	7.67	8.67
Tramvay	6.2	8.99	16.5	24.07
Omnibüs ve otobüs	0.6	0.8	1.2	1.4
Tünel	2.8	7.53	8.85	9.0
Seyr-i Sefain	9.0	14.8	15.1	16.5
Şirket-i Hayriye	9.0	16.64	18.61	15.90
Haliç Vapurları	8.8	9.24	10.32	10.5
	42.0	66.95	78.25	86.04

Kaynak: Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, TTK., Ankara 1994, s. 111

KAYNAKÇA

A. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ

1. İrade Tasnifi

Dahiliye: No: 25333 – 44088 – 44205 – 47316 – 48688 – 64534 – 75538 - 62750/123 - 64344/3

Hususi: No: M 1323/14 – R 1323/105 – Ş 1324/40 – Ş 1324/78 – ZA 1324/51 – ZA 1324/55 ZA 1324/18 – Ş 1324/40 - S 1313/8

Meclis-i Mahsus: No: 1067 – 1265 – 1533 – 1592 – 1750 – 2010 – 2017 - C 1332/68 - C.1330/25 - Ca 1333/8 - S 1334/2 - S 1334/8 - Ş 1331/37 - ZA 1330/36

Defter-i Hakani. No. CA 1316/2

Hariciye. No. 20727

Meclis-i Vala. No. 17395 – 18815

Şura-yı Devlet. No. 443

Ticaret ve Nafia. No. ZA 1327/4

2. Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.HUS.):

No: 200/113 - 244/13 - 277/133 - 328/100 - 330/160 - 332/67 - 333/23 - 383/69

3. Kâmil Paşa Evrakı (Yıldız Esas Evrakına Ek):

Dosya No: 86/35 Vesika No: 3463

4. Dahiliye Nezareti İdare Evrakı (DH.İD):

Dosya No: 88 Gömlek No: 7

Dosya No. 38-2 Gömlek No. 12

Dosya No. 4-2 Gömlek No. 26

Dosya No. 61-1 Gömlek No. 66

Dosya No. 66 Gömlek No. 9

Dosya No. 77 Gömlek No. 14

5. Dahiliye Nezareti Muhaberât-ı Umumiye İdaresi Belgeleri (DH.MUI):

Dosya No. 105 Gömlek No. 5

Dosya No. 108-1 Gömlek No. 14

Dosya No. 111 Gömlek No. 38

Dosya No. 123 Gömlek No. 13

Dosya No. 2-2 Gömlek No. 26

Dosya No. 42 Gömlek No. 66

Dosya No. 4-3 Gömlek No. 1

Dosya No. 77-2 Gömlek No. 3

Dosya No. 97-2 Gömlek No. 15

6. Meclis-i Vükela Mazbataları (MV):

No: 77 Sayfa. 14

No. 81 Sayfa. 49

7. İmtiyaz Defterleri:

No: 1. Sayfa: 1 – 56 – 136

No: 3. Sayfa: 77 – 211

No: 4. Sayfa: 178

8. Ayniyat Defterleri:

No. 996. Sayfa: 153

No. 997. Sayfa: 145

No. 1001. Sayfa: 141

No. 1002. Sayfa: 9

No. 1003. Sayfa: 3 – 77 – 155

No. 1046. Sayfa: 35 – 52 – 66 – 76 – 79 – 80 – 92 – 98 – 103 – 104 – 106 – 107

No. 1047. Sayfa: 69 – 87 – 95 – 133 – 156 – 157 – 189 – 191 – 192 – 220 – 224 – 235 – 236 – 253 – 254

No. 1048. Sayfa: 56 – 106 – 166 – 233 – 262

No. 1049. Sayfa: 4 – 18 – 24 – 31 – 41 – 58 – 101 – 106 – 107 168 – 179

No. 1238. Sayfa: 142 – 166

No. 1243. Sayfa: 154

No. 1366. Sayfa: 137 – 205

No. 1367. Sayfa: 130 – 238 – 276

No. 1596. Sayfa: 93

No. 1639. Sayfa: 597

No. 1680. Sayfa: 411 – 827

No. 1687. Sayfa: 947

No. 4003. Sayfa: 110

9. Şura-yı Devlet Defterleri (ŞDD):

Defter No: 1090 Hüküm. 102 – 117 – 153

Defter No: 1091 Hüküm. 706 – 767 – 777 – 782

Defter No: 1096 Hüküm. 709

Defter No: 1097 Hüküm. 133

Defter No: 1098 Hüküm. 270

Defter No: 1100 Hüküm. 548

10. Ticaret, Nafia, Orman, Meadin ve Ziraat Nezaretlerine Ait Belgeler (T):

Dosya No. 696. Gömlek. 74

Dosya No. 698. Gömlek. 115 – 141

Dosya No. 700. Gömlek. 47

Dosya No. 701. Gömlek. 92

Dosya No. 702. Gömlek. 58

11. Maliye Nezareti Maliye Defteri:

No. 1117

12. Şura-yı Devlet Vesikaları (ŞD):

1181/5	2883/57	676/8	682/26	701/32
1182/29	2887/66	677/38	682/4	701/92
1183/7	2888/28	677/4	682/5	702/1
1185/1	2894/77	677/6	682/7	702/19
1214/31	2905/70	678/12	683/10	702/25
1227/29	496/31	678/16	683/11	704/22
1232/20	498/23	678/20	683/12	707/30
1235/6	498/29	678/21	683/13	709/17
1239/30	499/7	678/36	683/14	715/24

1245/6	504 /29	678/7	683/18	717/9
1282/17	508/14	678/8	683/20	759/43
1282/24	508/5	679/16	683/24	761/12
1293/20	509 /18	679/20	683/26	769/18
1366/137	509 /27	679/21	683/28	770/14
2390/20	510/1	679/29	683/4	774/6
2390/37	510/11	679/7	683/8	776/12
2394/33	510/14	680/11	683/9	777/6
2395/26	510/25	680/17	684/16	778/16
2395/40	510/4	680/25	684/26	783/17
2416/17	510/8	680/3	684/6	783/7
2432/33	511/19	680/8	685/14	800/14
2434/3	511/2	681/1	687/7	801/3
253/9	511/4	681/10	688/18	805/11
2799/26	511/5	681/12	688/55	806/8
2819/24	512/12	681/13	690/14	812/19
2833/7	512/18	681/17	690/44	818/26
2851/13	512/9	681/19	691/8	825/30
2855/20	513/7	681/25	694/11	827/30
2856/63	573/14	681/26	694/19	835/40
2858/28	657/2	681/28	694/22	842/40
2858/43	674/14	681/29	694/38	845/22
2858/51	674/16	681/35	695/15	847/1
2861/25	674/30	681/5	696/31	847/16
2862/19	675/14	681/6	696/46	847/25
2863/3	675/2	681/8	696/51	848/30
2864/35	675/3	682/10	698/20	849/20
2864/36	676/1	682/11	699/20	849/36
2881/9	676/22	682/12	699/35	849/6
2882/17	676/29	682/14	699/7	851/20
2882/7	676/35	682/18	700/37	
2882/8	676/39	682/23	701/3	

GAZETELER:

Basiret

Sabah

Ruzname-i Ceride-i Havadis

İkdam

Kitap ve Makaleler:

----- "Osmanlı İstanbul'u", **İstanbul'un Dört Çağı**, Konuşmacılar: Aptullah Kuran, İlber Ortaylı, Edhem Eldem, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1996.

Ahmed Lütü Efendi, **Tarihi Lütü**, Haz. M. Münir Aktepe, TTK Yay., C. IX, Ankara, 1990.

AKGÜNDÜZ, Ahmet, **Osmanlı Kanunnameleri**, C. II, Fey yay., İstanbul, 1990.

AKIN, Nur, **19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera**, Literatür yay., İstanbul, 1998.

AKTEPE, M., "İstanbul'un nüfus Meselesine Dair Bazı Vesikalar", **İ.Ü.E.F., Tarih Dergisi**, C. IX, Sayı: 13.

AKTÜRE, Sevgi, **19 Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi**, ODTÜ Mimarlık Fak., Ank., 1987.

ALTINAY, Ahmet Refik, **Onaltıncı Asırda İstanbul Hayatı (1553 - 1591)**, İstanbul, 1935.

ALTUNDAĞ, Şinasi, "Osmanlılarda Kadının Selahiyet ve Vazifeleri Hakkında", **Türk Tarih Kongresi III: Seksiyon**, Ankara, TTK Yay., 1967.

ALUS, Sermet Muhtar, **Masal Olanlar**, İletişim Yay., İstanbul, 1997.

AMİCİS, Edmond de, **İstanbul (1874)**, Çev. Beynün Akyavaş, TTK Yay., Ankara, 1993.

ANIL, Yaşar Şahin, **Osmanlıda Kadılık**, İletişim Yay., İstanbul, 1993.

AUTHEMAN, Andre, **Bank-ı Osmani-i Şahane, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Osmanlı Bankası**, Çev. Ali Berktaş, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, I. Baskı, Haziran 2002, İstanbul.

AYDIN, Mahir, "Sultan II.Mahmud döneminde yapılan nüfus tahrirleri", **Sultan II.Mahmud ve Reformları Semineri**, İstanbul, 1990.

AYNURAL, Salih, **Selim III döneminde İstanbul'da iktisadî hayat (1789-1807)**, Basılmamış doktora tezi, İstanbul, 1989.

AYVERDİ, E.H., **Fatih Devri İstanbul Mahalleleri**, Ankara, 1958.

BARKAN Ömer Lütfi, "İhtisap kanunları", **Tarih Vesikaları**, No. 5, 7 ve 9., Yıl. 1942, İstanbul.

BARKAN Ömer Lütfi, "Osmanlı imparatorluğunda bir iskan ve kolonizasyon metodu olarak sürgünler", **İÜİF. M**, C. XI., Yıl. 1949-50, İstanbul.

BARKAN Ömer Lütfi, "Osmanlı imparatorluğu'nda esnaf cemiyetleri" **İÜİF. M. C.** 41, S. 1-4, İstanbul, 1984..

BARKAN Ömer Lütfi, "Tarihî demografi araştırmaları ve Osmanlı tarihi"; **TM**, X, İstanbul, 1954.

BARKAN, Ö.L., "Osmanlı İmparatorluğu Bütçeleri", **İ.Ü. İktisat Fak. Mec.**, Yıl: 1953, C. XV.

BARKAN, Ömer Lütfi, "15. Asrın Sonunda Bazı Büyük Şehirlerde Eşya ve Yiyecek Fiyatlarının Teftişi Hususlarını Tanzim Eden Kanunlar", **Tarih Vesikaları Dergisi**, sayı: 5, Ankara, 1942.

BAYSAN, Burak ve BİLGİN, İhsan, "Meydanların Var Oluş ve Yok Oluş Nedenleri", **İnsan Çevre Kent**, Ed. F. Bayramoğlu, WALD (Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi), İstanbul

BEHAR, Cem, **Osmanlı imparatorluğu'nun ve Türkiye'nin nüfusu**, Tarihi istatistikler dizisi, DİE, Ankara, 1996.

CANATAN, Kadir, "Geleneksel Şehirlerden Modern Kentlere Kent Kimliği", **İstanbul**, Aylık Kültür ve Düşünce Dergisi, Yıl. 1, Sayı. 1, Ekim 1998.

CARBOGNANO, Cosimo Comidas de, **18. yüzyılın Sonunda İstanbul**, Çev. Erendiz Özbayoğlu, Eren Yay., İstanbul. 1993.

CEZAR, Mustafa, **19. Yüzyıl Beyoğlu'su**, Akbank, Ak Yay., İstanbul, 1991.

ÇELİK, Zeynep, **19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti, Değişen İstanbul**, TV. Yurt Yay., İstanbul, 1996.

DAĞLI, Yücel ve ÜÇER, Cumhure, **Tarih Çevirme Kılavuzu**, TTK. Yay., Ankara, 1997

DENEL, Serim, **Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekanda Değişim ve Nedenleri**, ODTÜ Mimarlık Fak, ODTÜ, Ankara, 1982.

DUBEN, Alan ve BEHAR, Cem, **İstanbul Haneleri**, İletişim Yayınları, İstanbul, 1996.

ELDEM, Edhem, "Batılılaşma, Modernleşme ve Kozmopolitizm: 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında İstanbul", **Osman Hamdi Bey ve Dönemi Sempozyumu (17-18 Aralık 1992)**, TV Yurt Yay., İstanbul 1993.

ELDEM, Edhem, "Galata'nın Etnik Yapısı", **İstanbul**, 3 Aylık Dergi, Sayı. 1, Yıl. 1992.

ELDEM, Sedat Hakkı, **İstanbul Anıları**, Aletaş, Alerko Eğitim Tesisleri A.Ş., İstanbul, 1979.

ELDEM, Vedat, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, TTK. Yay., Ankara, 1994.

ENGELHARDT, **Türkiye ve Tanzimat**, Çev. Ali Reşad, İstanbul, 1328.

ENGİN, Vahdettin, **Tünel**, Simurg Yay., İstanbul 2000, s. 47

ERDOĞAN, Muzaffer, "Osmanlı Devrinde İstanbul Bahçeleri", **Vakıflar Dergisi**, Sayı. 4, Ankara, 1958.

ERGİN, Osman Nuri, **Beledi Bilgiler**, İstanbul, 1934.

ERGİN, Osman Nuri, **İstanbul Şehreminleri**, İBB yay., İstanbul, 1996.

ERGİN, Osman Nuri, **Mecelle-i Umur-u Belediye**, İBB Yay., İstanbul, 1995.

ERGİN, Osman Nuri, **Türkiye'de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı**, İÜHF Yay., İstanbul, 1936.

ERYILMAZ, Bilal, "Osmanlı Yerel Yönetiminde İstanbul Şehremaneti", **İslam Geleneğinden Günümüze Yerel Yönetimler I**, İlke Yay., İstanbul, 1996.

ERYILMAZ, Bilal, **Tanzimat ve Yerel Yönetimde Modernleşme**, İşaret Yay., İstanbul, 1992.

ERYILMAZ, Bilal, **Yerel Yönetimlerin Yeniden Yapılandırılması**, Birleşik Yayınları, İstanbul, 1997.

EYİCE, Semavi, **Galata ve Kulesi**, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, İstanbul, 1969.

GALİB Ata, "İstanbul evkâf suları", *İstanbul Su Külliyyatı, XIII, Vakıf Su Tahlilleri, 19 ve 20. yüzyılda İstanbul suları* içinde, İBB Yay. İstanbul.

GAVAND, Eugene-Henri, **Chemin de Fer Metropolitan de Constantinople ou Chemin de Fer Souterrain de Galata é Pera dit Tunnel de Consantinople**, Paris, 1876.

GEDİK, Betül, **Eski İstanbul Hayatı ve Yahudiler**, Pera Orient, İstanbul, 1996.

GENÇ, Mehmed, "18. yüzyılda Osmanlı sanayii", **Toplum ve ekonomi**, S. 2, İstanbul, 1991.

GÖKAÇTI, M. Ali, **Dünyada ve Türkiye’de Belediyecilik**, Ozan Yay., İstanbul, 1996.

GÜÇER, Lütfi, **XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı imparatorluğunda hububat meselesi ve hububattan alınan vergiler**, İstanbul, 1964.

GÜLERSOY, Çelik, **Eski İstanbul Arabaları**, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yay.,

GÜRAN, Tefik, **Osmanlı devleti’nin ilk istatistik yıllığı**, 1897, Tarihi istatistikler dizisi, DİE., Ankara, 1997.

GYLLIUS, Petrus, **İstanbul’un tarihi eserleri**, çev:Erendiz Özbayoğlu, Eren Yay., İstanbul, 1997.

IMBERT, Paul, **Osmanlı imparatorluğunda yenileşme hareketleri**, Çev. A. Cemgil, İstanbul, 1981.

İHSANOĞLU, Ekmeleddin - KAÇAR, Mustafa, **Çağını yakalayan Osmanlı**, Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri, IRCICA, İstanbul, 1995.

İNALCIK, Halil (1992), **İstanbul: Bir İslam şehri**, Çev.İbrahim Kalın, Dergah yay., İstanbul, 1992.

İNALCIK, Halil, "İstanbul", **Enc. Of Islam**, New Edit, vol. IV, s. 243.

İNCİCYAN, P.Ğ., **18. asırda İstanbul**, Ter.: Hrand D. Andreasyan, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul, 1976.

İstanbul İçin Şehrengiz, Yapı Kredi Yay., İstanbul, 1991.

İstanbul, 115. Yıl, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, 1997.

KAL'A, Ahmet (1988), **Mahmud II döneminde sanayiın iktisadî ve sosyal organizasyonu, 1808-1839**, Basılmamış doktora tezi, İstanbul, 1988.

KARPAT, Kemal, "Ottoman Population Records and The Census of 1881/82-1893" **İnternatşonal Journal of Middle East Studies**, 9 (1978).

KAVAKÇI, Y. Ziya, **Hisbe Teşkilatı**, Ankara, 1975.

KAZGAN, Haydar, "Galata Bankerleri", **TCTA**, C. 3.

KAZGAN, Haydar, **Osmanlı'da Avrupa Finans Kapitali**, Yapı Kredi Yay., İstanbul, 1995.

KAZICI, Ziya, "Osmanlı Mahalle İmamlarının Bazı Görevleri", **İslam Medeniyeti Dergisi**, C. V, Sayı: 3, 1982.

KAZICI, Ziya, **Osmanlılarda İhtisab Müessesesi**, Kültür basın yayın birliği, İstanbul, 1987.

KESKİN, Ahmet, **Ulaşım ve Şehirleşme İlişkileri Üzerine Bir Araştırma**, İTÜ Mimarlık Fak., İstanbul, 1975.

KILIÇASLAN, İsmet, **İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri**, İTÜ. Mimarlık Fak., 1981.

KOÇU, Reşat Ekrem, "Feriköy Latin Mezarlığı", **İstanbul Ans.**, C.10.

KORALTÜRK, Murat (1992), **İstanbul'da denizyolu ulaşımı ve Şirket-i hayriye**, Basılmamış yüksek lisans tezi, İstanbul, 1992.

KÖMÜRCÜYAN, Eremya Çelebi, **İstanbul tarihi, XVII. Asırda İstanbul**, Eren Yay., İstanbul, 1988.

KÖPRÜLÜ, M. Fuad, **Bizans müesseselerinin Osmanlı müesseselerine tesiri**, İstanbul, 1981.

Kritovulos, **İstanbul'un fethi**, çev. M. Gökman, İstanbul, 1999.

KUBAN, Doğan, "Anadolu-Türk Şehri, Tarihi Gelişimi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler", **Vakıflar Dergisi**, S. VII, İstanbul, 1968.

KUBAN, Doğan, "İstanbul'un Tarihi Yapısı", **Mimarlık**, 1970/5.

KUBAN, Doğan, "Kentin Gelişmesi", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, C. 4, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yay., İstanbul, 1994.

KUBAN, Doğan, "Koloni Şehrinden İmparatorluk Başkentine", **1969 Yılı İstanbul Nazım Planı** (Raporun Tarih Bölümü). T.C. İ.B. Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başk. Şehir Planlama Md.,

KUNTER, Halim Baki, "Türk Vakıfları ve Vakfiyeleri Üzerine Mücmel Bir Etüd", **Vakıflar Dergisi**, Sayı. 1, Ankara, 1938.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, "1009 (1600) Tarihli Narh Defterine göre İstanbul'da Çeşitli Eşya ve Hizmet Fiyatları", **İ.Ü.E.F. Tarih Enstitüsü Dergisi**, İstanbul, 1978.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, "Tanzimat Döneminde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri", 150. Yılında Tanzimat, s. 91-138???

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, **Osmanlı Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri**, Enderun Yay., İstanbul, 1983.

MANSEL, Philip, **Konstantinopolis, Dünyanın arzuladığı şehir (1453-1924)**, Çev. Şerif Erol, Sabah Kitb., İstanbul, 1996.

MANTRAN, Robert (1990), **17. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul**, Çev. M. Ali Kılıçbay-E. Özcan, Ankara, 1990.

Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri, editör: Paul Dumont ve François Georgeon, TV. Yurt Yay., İstanbul, 1996.

Mustafa Nuri Paşa, **Netayicu'l-Vukuat**, 2. bs. İstanbul, 1327.

OKTAR, Tiğince, **Osmanlı devletinde reji şirketi**, Bil. Tek. Yay., İstanbul, 1992.

ORHONLU, Cengiz, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, Der. Salih Özbaran, Ege Ün. E.F. Yayınları no: 31, İzmir, 1984.

ORTALI, İlber, "Sanayi Çağında İstanbul", **Dünya Kenti İstanbul**, Habitat II, Tarih Vakfı.

ORTAYLI, İlber, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine Bir Bakış", **Amme İdaresi Dergisi**, C. 10, S. 2, TODAİE, Ankara, 1977.

ORTAYLI, İlber, "Osmanlı Kadı'sının Taşra Yönetimindeki Rolü Üzerine", **Amme İdaresi Dergisi**, C. IX, Sayı: 1, Mart 1976.

ORTAYLI, İlber, "Türk Belediyeciliğinin Denetim Yetkisinin Tarihi Gelişimi ve Günümüzdeki Durumu", **Amme İdaresi Dergisi**, C. 6, S. 4, Ankara, 1973.

ORTAYLI, İlber, "XVIII-XIX. Yüzyıllarda Galata", Tarih Boyunca İstanbul Semineri, 29 Mayıs-1 Haziran 1988, İ.Ü. E.F. Tarih Araştırmaları Merkezi, İstanbul 1989.

ORTAYLI, İlber, **Tanzimat'tan Sonra Mahalli İdareler**, TODAİE yay., Ankara, 1974.

ORTAYLI, İlber, **Tanzimattan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği**, Hil Yayınları, İstanbul, 1985.

ORTAYLI, İlber, **Türkiye İdare Tarihi**, TODAİE yay., Ankara, 1979.

Ömer Hilmi Efendi, **İthafü'l Ahlaf fi Ahkami'l Evkaf**, Vakıflar Genel Md. Yay., Ankara, 1977.

ÖZBAY, R. Deniz, 19. Yüzyılda Osmanlı'da Devletin Emek İstihdamı, Marmara Ün., SBE, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2003.

PAKALIN, Mehmet Zeki, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, MEB. Yay., C. III, İstanbul, 1993.

RAYMOND, Andre, **İslam Geleneğinde Şehir ve Yerel Yönetimler I**, İlke yay., İstanbul, 1996.

REYHANLI, Tülay, **İngiliz Gezginlerine Göre XVI. Yüzyılda İstanbul'da Hayat (1582-1599)**, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, No: 554, Ankara, 1983.

SAKAOĞLU, Necdet, “Ebniye-i Hassa Müdüriyeti”, **İstanbul Ans.**, C. 3, İstanbul, 1994.

SAKAOĞLU, Necdet, “İhtisab”, **İstanbul Ans.**, C. 4, İstanbul 1994.

SEMA, Sadri, **Eski İstanbul’dan Hatıralar**, İletişim Yayınları, İstanbul, 1991.

SERJEANT, R. B., **İslam Şehri**, İz yay., Çev. Elif Topuçgil, İstanbul, 1997.

SHAW, S., “The Population of İstanbul in the Nineteen Century”, **İnternational Journal of Middle East Studies** 10, 1979.

SİVRİKAYA, İbrahim, “XVIII. yüzyılda işportacılıkla ilk mücadele”, **BTDD**. S. 13. Eylül 1968.

TABAKOĞLU, Ahmet (1997), **İslam ve ekonomik hayat**, Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, II. Baskı, Ankara, 1997.

TABAKOĞLU, Ahmet, **Türk İktisat Tarihi**, 2. Baskı, Dergah yay., İstanbul 1994.

TEKELİ, İlhan ve ORTAYLI, İlber, **Türkiye’de Belediyeciliğin Evrimi**, Ed. Ergun Türkcan, Türk İdareciler Derneği, Ankara, 1978.

TEKELİ, İlhan, “19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü”, **Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri**, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1996.

TEKELİ, İlhan, “Anadolu’daki Kentsel Yaşantının Örgütlenmesinde Değişik Aşamalar”, **Toplum ve Bilim**, Sayı: 9-10, 1980.

TEKELİ, İlhan, “Osmanlı İmparatorluğunda Kent Planlama Pratiğinin gelişimi”, **İslam geleneğinden Günümüze Yerel Yönetimler I**, İlke Yay., İst. 1996.

TEKELİ, İlhan, “Tanzimat’tan Cumhuriyete Kentsel Dönüşüm”, **TCTA**, İletişim Yay., İstanbul, 1985.

TEKELİ, İlhan, “Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım”, **İstanbul** (Üç Aylık Dergi), Sayı: 2, Yıl: 1992.

THOBİE, Jacques, “Osmanlı Devleti’nde Yabancı Sermaye”, **TCTA**, İletişim yay, 3. Cilt, 1985, İST.

TOPRAK, Zafer, “Altıncı Daire”, **İstanbul Ans.**, C. 1, İstanbul, 1993.

TOPRAK, Zafer, “Şehremaneti”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansklopedisi**, C. 7.

TOPRAK, Zafer, “Tarihsel Nüfusbilim Açısından İstanbul’un Nüfusu ve Toplumsal Topografyası”, **Dünü ve Bugünüyle TOPLUM VE EKONOMİ**, Sayı. 3, İstanbul, Nisan 1992.

TÜMERKAN, Sıddık, **Türkiye’de Belediyeler (Tarihi Gelişimi, Bugünkü Durumu)**, İstanbul, İçişleri Bakanlığı Yay., 1946.

ÜÇÖK, Coşkun, **Siyasi Tarih (1789 - 1960)**, Ankara 1980, 3. Baskı, s. 136-137.

YAMAN, Talat Mümtaz, **Osmanlı İmparatorluğu Mülki İdaresinde Avrupalılaşma Hakkında Bir Kalem Tecrübesi**, İstanbul, 1940.

YAZAN, Ümit Meriç, “Bir Asır Boyunca (1840-1940) İstanbul Şehrinin Nüfusunda Meydana Gelen Değişmelerin Tahlili”, **Tarih Boyunca İstanbul Semineri**, 29 Mayıs - 1 Haziran 1988, İ.Ü.E.F. Tarih Araştırma Merkezi, İstanbul 1989.

YEDİYILDIZ, Bahaeddin, “Vakıf”, **İslam Ans.**, C. 13, İstanbul, 1986.

YERASİMOS, Stefan, “Tanzimat’ın Kent Reformları Üzerine”, **Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

YERASİMOS, Stefanos, “Batılılaşma Sürecinde İstanbul”, **Dünya Kenti İstanbul**, Habitat II, Tarih Vakfı.

ZİYAOĞLU, Rakım, **21. Yüzyıl Yaklaşırken Beyoğlu**, Beyoğlu Belediyesi Yay., İstanbul, 1989.

ZİYAOĞLU, Rakım, **İstanbul Kadıları, Şehreminleri, Belediye Reisleri ve Partiler tarihi (1453 - 1971 İdari Siyasi)**, İ.Akgün Matb., İstanbul, 1971.