II. Meşrutiyet Dönemi İstanbul'da İmar Faaliyetleri (1908-1914)

Reconstruction Activities In Istanbul at Second Constitutionalist Period (1908-1914)

Dr. Nesrin KANBEROĞLU
ORCID No: 0000-0001-5614-9224

Öz: 23 Temmuz 1908'de Meşrutiyetin ilan edilmesini sağlayan İttihat ve Terakki üyeleri, ülkenin asayişini, siyasetini, mali idaresini kontrol ederek ülkeyi yıkımdan kurtarmayı hedeflerken bir yandan da batı ülkelerinden aldıkları ilhamla ülkelerini bayındır hale getirmek istemişlerdir. Çok geniş topraklara sahip olan Osmanlı Devleti için özellikle yol ve ulaşım önemli bir problem olmuştur. Başkent İstanbul için de bu durum geçerlidir. O yüzden eldeki imkânlar ve alınan borçlar doğrultusunda bir yandan yollar inşa edilmeye, yenilenmeye ya da genişletilmeye çalışılırken bir yandan da durdurulamayan yangınlar sebebi ile ahşap yapı sisteminden kagir yapıya geçilmiştir. Yapılanlar yol ve binalarla sınırlı kalmamış, şehri güzelleştirmek için bahçeler ormanlar inşa edilirken, şehrin simgesi olan camiler, saraylar da restore edilmiştir. Ayrıca 1910 yılında İstanbul'a elektrik gelmiştir. Savaş dönemleri faaliyetler azalmakla birlikte, Meşrutiyet idarecileri bu süreçte ellerinden geldiği kadar şehri imar etmiştir.

Anahtar Kelime: İstanbul, İmar, Karaköy Köprüsü, Cemil Topuzlu, Şehremaneti

Abstract: Members of the Union and Progress Party who had declared the Constitutional Monarchy on July 23, 1908, aimed to save the country from destruction by controlling the public order, politics and financial administration. Also, they wanted to develop country with the inspiration received from the western countries. Ottoman Empire had a very large territory and especially road construction and transportation was an important problem. This problem also applied to the capital Istanbul. In this period, in the direction of possibilities and received debts, the roads were tried to be constructed, renewed and expanded. Also, due to the unstoppable fires, the masonry structure was began to be preferred instead of the wood structure system. The construction was not limited with the roads and buildings. In the same time, gardens and forests were built to make the city beautiful as well as the mosques and palaces, were the symbols of the city, had been restored. In 1910 electricity was started to be used at Istanbul. Along with the decrease in activities during the war periods, the administrators of the Constitutional Monarchy had tried to build the city as much as possible.

Keywords: Istanbul, reconstruction, Karaköy Bridge, Cemil Topuzlu, municipality

Giriş

II. Meşrutiyet, tarih yazımında hakkında en fazla yazılan dönemlerin başında gelmektedir. 1908 yılında Meşrutiyet'in yeniden ilanı ile Osmanlı Devleti'nde yeni bir dönem başlamış ancak 1914 yılında Dünya Savaşı'nın çıkması ile bu dönem kısa sürmüştür. Meşrutiyet'in ilk periyodu, İttihat ve Terakki Cemiyetinin kesin biçimde yönetimi devraldığı 1913 Babıâli baskınına kadar olan süreç ile sınırlandırılmış olmasına rağmen ülkedeki reformların sürekliliği açısından ele alındığında, bu periyodu I. Dünya Savaşı'nın çıktığı 1914 yılına uzatmak uygun görünmektedir. Çünkü Meşrutiyet'in ilanından I. Dünya Savaşı'nın çıktığı güne dek yaşanan siyasi çalkantılar, oturtulamayan rejime ve değişen on bir hükümete rağmen ülkedeki reformlar bir silsile halinde yapılmaya devam edilmiş, bu durum ancak I. Dünya

Savaşı'nın çıkması ile durmuştur. Çünkü savaş bütçesi çok büyük bir meblağ gerektirdiğinden para yalnızca ülke güvenliğine harcanmıştır.

Meşrutiyet idarecileri ülkeyi devraldıktan kısa süre sonra gerek toprakların gerek gayrimüslim tebaanın hızla elden çıkması sebebi ile Meşrutiyet'e dair çalışmalar genel olarak siyasi tarih üzerinde yoğunlaşmıştır. 1908 yılına veya işgal yılları ve sonrasındaki İstanbul'un imar faaliyetlerine, mimari akımlara ya da Şehremini Cemil Topuzlu Paşa'ya dair verimli çalışmalar yapılmış olmakla birlikte, bu çalışmalar 1908-1914 yılları arasında İstanbul'da hükümet eliyle yapılmış imar faaliyetlerine yoğunlaşmamıştır. Bu boşluktan yola çıkan çalışmada Meşrutiyetçilerin İstanbul'un imarı için yaptıkları yenilikler ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

Kaynak taraması yapılırken telif eserlerden ziyade arşiv belgelerinin varlığı göze çarpmıştır, fakat belgelerin hayli fazla olması ve hepsini kullanmanın mümkün olmaması nedeniyle belge konusunda kısıtlama yapılarak makale yaklaşık iki yüz belge ve bu belgelerden oluşturulan başlıkların etrafında şekillendirilmiştir. Belgelerin yanı sıra İstanbul şehreminlerinden olan Cemil Topuzlu Paşa'nın anıları başta olmak üzere, diğer anı ve telif eserlerden ayrıca döneme ait plan, kroki, harita ve fotoğraflardan da faydalanılmıştır.

1. Meşrutiyete Giden Süreçte Siyasi ve Ekonomik Hayat

Osmanlı Devleti Tanzimat'ın ilanından itibaren yönünü batıya dönmüş, ülkeyi mali açıdan Fransa örneğinde olduğu gibi merkezîyetçi bir yapıya büründürmeye çalışırken idare konusunda ise serbest katılım düzenine yönelmiştir. Fakat Tanzimat ile başlayan serbest katılım düzeni 1876 yılında padişah olan II. Abdülhamid ile son bulmuştur. Meşrutiyeti önce ilan ederek Meclis-i Mebusan'ı açan padişah bir yıl gibi bir süreçte, Meclis-i Mebusan'ı süresiz şekilde tatil ettiğini ilan etmiş böylelikle Meşrutiyet yönetimine son vermiştir. Ayrıca Babiâli'de olan yönetim erkini de Yıldız Sarayı'na çekerek tüm ülkeyi tek elden yönetmiştir. Sultan Abdülhamid'in bu baskıcı rejimi -her dönem görüldüğü üzere- kendi muhaliflerini yaratarak İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin oluşmasına ve 1908 yılında Meşrutiyet yanlısı yeni bir düzenin kurulmasına neden olmuştur. Ancak 1908 yılında ilan edilen yeni sistemin oturması zaman aldığı için devlet 1908-1914 yılları arasında ciddi sıkıntılar yaşamış 6 yıl gibi kısa bir süreçte on bir hükümet değişikliğine şahit olmuştur.¹ Ülkede yaşanan yönetsel krize rağmen İttihat ve Terakki Cemiyeti ya da muhalifi olan meşrutiyetçilerin çoğu ülkeyi her anlamda ileri bir seviyeye taşımak istemiş, bunun için gayret de göstermiştir. İlk andan itibaren yaşanan siyasi krizlere, ülkeden kopan topraklara, yaşanan isyanlara rağmen meşrutiyet hükümetleri ülkenin asli konuları ile birlikte bayındırlık konusunu da programlarına alarak, ülkeyi bayındır hale getirmek istemiştir. Ancak maddi imkânsızlıkların farkında olduklarından, ülkenin ihtiyaç duyduğu yatırımların yapılabilmesi için yabancı devletlere gerekli imtiyazları vermeyi hazır olduklarını, imtiyaz vermenin uygun olmadığı yerlerde devlet eliyle gerekenleri yapmaya çalışacaklarını dile getirmişlerdir. Hüseyin Hilmi Paşa hükümeti bir konuşmasında ayrı bir bütçe ile meclisin karşısına çıkacağını ve ülkenin servetini arttırıp, ülkeyi bayındır hale getirmek için gerekirse borçlanmaya gidileceğini söylerken, Talat Paşa ve Said Paşalar ise ülkeyi bayındır hale getirmek için yabancı sermayedara başvurma gerekliliğini dile getirmiştir.²

Meşrutiyet yöneticilerinin bir kısmının batı ülkelerinde bulunmuş olması, onlara ülkeyi modernize etmeleri yönünde fikir sunmakla birlikte, devletin içinde bulunduğu maddi

¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Sina Akşin, *Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, İmge Kitabevi, Ankara 2014.

² İhsan Güneş, *Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Türkiye'de Hükümetler*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2012, s.207-208.

imkânsızlık ellerini bağlamıştır. Ancak buradan hiçbir şey yapılamadığı sonucu çıkarılmamalıdır. Aksine Meşrutiyet Dönemi yokluğa rağmen borçlanarak her alanda iş yapılan bir dönem olmuştur. İstanbul'daki bayındırlık faaliyetlerinde ve Şehremaneti'nin borç arayışlarında bu açıkça görülmektedir.

1908-1914 yıllarında İstanbul Şehremaneti yedi farklı şehremini görmüştür. Bu denli kısa sürede bu kadar çok şehremininin değişmesi çok kısa süre içinde hükümetlerin değişmesi ile doğru orantılıdır. 1908-1914 yılları arasında on bir hükümet değişirken İstanbul Şehremaneti'ne yedi farklı şehreminin gelmesi tuhaf olmasa gerek. Sadrazam Gazi Ahmet Muhtar Paşa tarafından 21. 08. 1912'de İstanbul Şehremaneti'nin başına getirilen Cemil Topuzlu Paşa ise yapmış olduğu hizmetler ve verdiği mücadele nedeni ile kalıcı olmuştur. Cemil Topuzlu Paşa'dan önce Şehremaneti'nin başına gelenler sırası ile Ziver Bey, Hazım Bey, Halil Bey, Subhi Bey, Hüseyin Kazım Bey ve Tevfik Bey'lerdir. İş başında kalma süreleri hayli kısa olan bu isimlerden Tevfik Bey'in, Emanet Meclisi'ndeki(Belediye Meclisi) memuriyeti de hesaba katıldığında seleflerine oranla daha fazla icraatta bulunduğu söylenebilir.³

Belediye başkanlarının hedefledikleri kadar icraat yapamaması kendilerinden değil, Şehremaneti ile Osmanlı yönetimi arasındaki ilişki şekinden kaynaklanmıştır. Avrupa'daki bazı belediyeler bir sınır dâhilinde vergilere zam yapabilirken, Osmanlı yönetiminde belediyenin zam yapabilmesi hükümetin kanun teklifine ve bu teklife Meclis-i Mebusan'ın onay vermesine bağlı olmuştur. Üstelik her zaman teklife onay gelmemiş yahut kanun teklifi derhal gerçekleşmemiştir. Dahası bazen Maliye Nazırlığı İstanbul Şehremaneti'nin büyük meblağlarına el koyduğu gibi, belediyeye ait olan bazı vergiler de belediyeye sorulmadan kaldırılmış bu gibi durumlar da belediyeyi parasız ayrıca borçlu bırakmıştır.⁴

Meşrutiyet'in ilanından sonra Şehremaneti 1908 ve 1914 yıllarında olmak üzere 1'er milyon liralık borçlar almak durumunda kalmıştır. Cemil Paşa Şehremaneti'nin başına geçtiğinde Şehremaneti kasasına giren gelir 180 bin liradır, oysaki masraflar 450 bin lirayı aşmakta ayrıca önceki senelere ait 280 bin lira borç bulunmaktadır, üstelik 250 bin lira da bütçe açığı söz konusudur.⁵ Bu mali sıkıntı Osmanlı Devleti'nin yaşadığı ekonomik sıkıntıyla yakından ilgilidir. 19. yüzyılın sonunda dahi ne Osmanlı Devleti'nde ne de İstanbul'da ağır sanayi kurulamamış, kent kiremit, fes, deri eşya, çimentolu tuğla, çanak çömlek, sigara, tespah, bavul, giysi, çivi vb. şeyleri üretmekle birlikte bu işletmelerin çoğu İngiliz, Fransız ya da İsviçrelilere ait olmuştur.⁶ Önceki yıllarda borcu borçla kapatmaya çalışan maliyenin iflas noktasına gelmesi 1881 yılında Avrupalı devletler tarafından Osmanlı Devleti'nde Duyun-u Umumiye'nin kurulmasına neden olmuştur. Önemli gelirlerini Avrupalılara kaptıran devlet maliyeyi döndürebilmek için sürekli borç arayışında olmuştur. İttihat ve Terakki Cemiyeti II.

³ Osman Nuri Ergin, *İstanbul Şehreminleri*, haz. Ahmed Nezih Galitekin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, İstanbul 1996, s.15

⁴ Ergin, *age*, s.212-213

⁵ Cemil Topuzlu, *80 Yıllık Hatıralarım*, Güven Yayınevi, İstanbul 1951, 160-161.

⁶ 1838 yılında İngiltere ile Ticaret Antlaşması yaparak pek çok ticari sınırlamayı ortadan kaldıran Osmanlı Devlet'i, İngiltere'de üretilen malların Osmanlı Devleti'ne girmesine neden olmuş bu da, bu mallarla rekabet edemeyen Osmanlı'nın zanaatkar ve küçük dükkân sahibi Müslüman orta sınıfını yok ederek Avrupa himayesindeki Ermeni ve Rumlardan yeni bir sınıfın doğmasına etki etmiştir. Bu insanlar fırsatını buldukça Avrupa himayesine sığınıp devlete vergi vermekten kaçınmıştır. Ancak devleti asıl zor durumda bırakan ise Avrupa'nın geçtiği sanayi devrimi ve yapılan savaşlar olmuştur. Savaşlar nedeniyle 1854 yılında ilk defa dış borç alan Osmanlı Devleti, hem Batının yaşadığı sanayi devrimini yaşamamış olması hem de ardı kesilmeyen muharebeler nedeniyle bu tarihten sonra toparlanamamıştır. Borcu borçla kapatmaya çalışan devlet sanayi konusunda üretici konuma geçemediği için başarısız olmuştur. Bkz. Kemal Karpat, *Osmanlı Nüfusu 1830-1914*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, s.133-137.

Meşrutiyeti ilan ettirdiğinde Osmanlı Devleti'nin ekonomik bir dar boğazda olduğunun bilincinde olmakla birlikte doğru bir yönetim ve reformlarla tüm sorunların çözüleceğine inanmıştır. Ancak ironik olan şudur ki reform demek para demektir. Meclis-i Mebusan'ı açmak düşündükleri gibi unsurlar arasındaki bütünleşmeyi sağlamamış, Meşrutiyet'in ilanından I. Dünya Savaşı'na kadar Girit, Bosna-Hersek elden çıkmış, Bulgaristan bağımsız olmuş, Arnavutlar isyan etmiş, İtalyanlar Trablusgarp'a saldırmış, küçük Balkan Devletleri Osmanlı Devleti'ne savaş açarak Osmanlı'nın Avrupa'daki topraklarını ele geçirmiştir. Özellikle Balkan Savaşları Osmanlı Devleti'ni mali açıdan hayli sarsmıştır. Bir yandan büyük miktarda toprağını kaybeden devlet, diğer yandan o topraklardan kaçıp gelen muhacirlerin iskân ve iâşesine para aramıştır. Üstelik 6 yıllık bu süreç zarfında 2'si büyük ve yıkıcı olmak üzere ülke 11 deprem, yalnızca İstanbul'da ve 2'si devasa olmak üzere 37 de yangın geçirmiştir.⁷ Bunların her biri bütçeye mali bir darbe niteliğinde olmuştur. Düzgün bir ulaşım ağı ve sanayisi olmayan devlet, ayakta durabilmek için ülkeyi bir yandan yabancı sermayedara açarken diğer yandan büyük meblağlarda borçlar almıştır.

Ülkenin yaşadığı bu sıkıntı tüm kurumlar gibi İstanbul Şehremaneti'ni de doğrudan etkilemiştir. İstanbul'da çıkan yangınlar, depremler neticesinde şehir her defasında bölgesel olarak yeniden imar gerektirirken, Balkan savaşları muhacirlerin geçici süre de olsa İstanbul'a yığılmasına neden olmuştur. Şehremaneti'nin başkanlığında toplanan İskân-ı Muhacirin Komisyonu muhacirlerin iskân ve iâşesi ile ilgilenmiş, sayı azken bu insanlar kiralanan evlere, hanlara, otellere hatta medrese, okul, tekke ve camilere yerleştirilirken, buraların da yetmemesi sonucu Yedikule sur dışına onlar için barakalar inşa ettirilmiştir.⁸ İstanbul'un yaşadığı tüm sıkıntılar Cemil Paşa'yı borç arayışına itmiştir. Paşa borç istikrazı almadan evvel birkaç kez hükümete başvurmuş, olumlu cevap alamayınca Maliye Nazırı Rifat Bey'i görmeye giderek para talebini dile getirmiştir. Rifat Bey'in verdiği cevap ülkenin durumunu net şekilde açıklamaktadır:

*"Paşa biz, sizden daha vahim vaziyetteyiz. Askere yiyecek tedariki için her gün saatlerce çabalıyorum. Hatta şimdi askeri bir müteahhide verilmek üzere bin lira aradım bulamadım. Veznemiz tamtakır, kuru bakır. Maliye kendi yamalarını yamayamıyor, nerede kaldı ki şehre muavenet edebilsin."*⁹

Ülkenin ve Şehremaneti'nin bu kötü durumuna rağmen, şehreminleri icraat konusunda gayret göstermiştir. Aslen doktor olan Cemil Topuzlu Paşa kendinden önceki şehreminlerine göre daha uzun süre görevde kalmıştır. Bu durum Paşanın arkasındaki destekle ilgilidir. Şehremanetinde bulunmasına karşı çıkanlar olmakla birlikte, yaptığı işler sebebiyle büyük oranda destek görmüştür. Ancak bu diğer şehreminlerine oranla daha kolay iş yaptığı anlamına gelmemektedir.¹⁰ Meşrutiyet İstanbul'unun öne çıkan ismi Cemil Topuzlu Paşa olarak anılmasına ve kendi döneminde önemli işlere imza atmasına rağmen, belgeler önceki belediye başkanlarının da azımsanmayacak derecede iş yaptığını göstermektedir. Belgeler özellikle 1908, 1909-1911 yılları arasında yoğunlaşmakta, sonraki yıllarda ise hayli azalmaktadır. Bu durumun savaşlarla ilgili olduğu muhtemeldir, 1911 yılında Trablusgarp Savaşı'nın, 1912'de ise Balkan Savaşları'nın çıkması paranın öncelikli olarak askeriye ve güvenliğe aktarılmasına neden olmuştur. 1914 yılında Dünya Savaşı'nın çıkması ise belediyecilik başta olmak üzere ülkedeki pek çok şeyi durdurmuştur.

⁷ Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye, C.III*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul 1995, S.1236-1237

⁸ H. Yıldırım Ağanoğlu, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Balkanlar'ın Makûs Tarihi Göç*, İstanbul 2011, s.187-188.

⁹ Topuzlu, *age*, s.160-161.

¹⁰ Topuzlu, *age*, s.105-217.

2. Meşrutiyet Dönemi İstanbul'da İmar Faaliyetleri

2.1. Kültür Mekân İlişkisi ve İstanbul'un Fiziki Gelişimi

1877 yılında yürürlüğe giren Dersaadet Belediye Kanunu'na göre İstanbul, Rumeli Feneri'nden başlayarak Zekeriya ve Bahçe Köyleri önünden Ayazağa Çiftliği, Kağıthane, Alibey Köyü, Küçük Köy, Rami Davud Paşa, Haznedar Çiftlikleri ve Ayastefanos arkasından geçerek Adalar dâhil olarak Anadolu tarafına geçip Bostancı Başı Köprüsü'nden başlayarak Erenköyü, Kozyatağı, Liyada Çakal Dağı, Günsu Deresi arkasından Akbaba ve Kabakoz karyeleri önünden geçerek Anadolu Feneri dâhilindeki mahallerden oluşmaktadır.¹¹ Üç ana bölümden oluşan kentte nüfus, Galata, Üsküdar ve Marmara Denizi kıyıları ile Haliç'teki savunma surları arasında yoğunlaşmıştır.¹² Tarihi olarak bakıldığında dağınık bir görünüme sahip olan şehrin, karmaşık da bir yerleşime sahip olduğu görülür. Batı kent modelleri ile benzerlik göstermeyen şehir, yıllar içinde yaşadığı dinamizm ile kendine has bir hal almış, şehrin köklü tarihi ve demografik yapısı kentin oluşumunda etkili olmuştur.¹³ Balkan Savaşlarına kadar gayrimüslim ağırlıklı olan şehirde 1906/7 verilerine göre nüfusun %47.73'ü Müslüman, %20.13'ü Ortodoks Rum, %8.26'sı Ermeni, %6.11'i Yahudi, %17.17'si diğer gayrimüslim olmak üzere %52.27'si gayrimüslim tebaadır. Balkan Savaşları ile yaşanan göçlerden sonra 1914 yılı verilerine göre İstanbul nüfusunun %61.59'u Müslüman, %38.41'i ise gayrimüslimdir.¹⁴ Farklı gelenek ve kültürden insanların varlığı şehri diller ve dinler mozağine çevirmiş, Müslüman, Yahudi, Ermeni ve Rumların aynı sınırlarda yaşaması şehirde camilerin yanı sıra kilise, sinagog ayrıca gayrimüslimlere ait okulların inşasına imkân vermiştir.¹⁵ Ancak azınlık cemaatlerinin nüfusunun artmasından dolayı konut alanlarının genişletilmesi, buna paralel biçimde bazı umumi bina ve tesislerin giderek çoğalması ya da ilave inşaat ile büyütülmesi şehir yöneticileri tarafından hoş karşılanmadığı için azınlık cemaate ait okul, kilise gibi binaların onarım ya da sıfırdan inşası sıkı bir denetim ile mümkün olmuştur.¹⁶ Bu denetime rağmen şehrin düzen içinde inşası söz konusu olmamış, farklı dini toplulukların varlığı -çarşılar dışında- geleneklerin korunduğu ve birbirine karışmayan farklı mahallelerin inşasına neden olmuştur. Rumlar Samatya, Fener, Cibali ve Boğaz kıyısındaki bazı köylerde yaşarken Ermeniler Kumkapı ve Samatya'da ikamet etmiş, Yahudiler ise Balat, Hasköy, Kasımpaşa civarında oturmuştur.¹⁷ Haliç'in kuzeyindeki Kasımpaşa ve Söğütözü Müslüman köyü iken, Beşiktaş ve Üsküdar Türk, Rum, Yahudi ve Ermenilerden oluşan karışık bir nüfusa sahip olmuştur.¹⁸

Konut yapılacak alanların dar olması ve sınırların sabit tutulması dar sokak ve yüksek yapılara neden olurken yer kazanmak için uzatılan balkon ve sundurmalar bulundukları bölgenin temizlik, su yolu, lağım gibi tesisleri için ciddi problemler oluşturmıştır.¹⁹ Pera gibi yerlerde birbirine bitişik yüksek binalar yükselirken, 19. Yüzyılın sonuna doğru gelişmekte olan Nişantaşı'nda geniş bahçeleri olan konaklar yapılmış²⁰, Boğaz'ın Avrupa kıyısında ise

¹¹ *Düstur*, Tertip I, c.IV, Mahmud Bey Matbaası, İstanbul 1299, s.520.

¹² Karpas, *age*, s.123.

¹³ Deniz Çetin, *Toplum ve Mekân İlişkisinin Kent Dinamikleri İçinde İncelenmesi ve Tarlabası Örneği*, (İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2008, s.59.

¹⁴ Seyfi Yıldırım, "Balkan Savaşları ve Sonrasındaki Göçlerin Türkiye Nüfusuna Etkileri", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi* 8/16, (Güz 2012), s.87.

¹⁵ Çetin, *age*, s.59-61.

¹⁶ İlber Ortaylı, *Tanzimattan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği*, Hil Yayın, İstanbul 1985, s.180.

¹⁷ Karpas, *age*, s.123.

¹⁸ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1998, s.35.

¹⁹ Ortaylı, *Tanzimattan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği*, s.180.

²⁰ Çelik, *age*, s.111.

yönetici kesime ait yalılar inşa edilmiştir²¹. Yine bu yüzyılın sonunda İstanbul liman ve demiryolları konusunda gelişim göstermiştir. Sirkeci İstasyonu, Haydarpaşa Tren Garı ve yardımcı tesisleri ile depolama tesislerinin de yer aldığı ilk liman olan Galata Limanı yapılmıştır, ardından yine depo ve siloları ile Sirkeci Rıhtımı ve Haydarpaşa Limanları inşa edilmiştir. Hâlbuki kısa süre öncesine dek İstanbul'un mesire yerlerinden olan Haydarpaşa, demiryolu, liman tesisleri, depo ve silolarıyla kısa sürede şehrin endüstriyel karakteri en güçlü merkezi haline gelmiştir. Bu bölgede liman, rıhtım, depo, demiryolu inşası şehrin tarihi gelişimi ile yakından ilgilidir. Çünkü Galata ve Sirkeci rıhtımları Byzantion ve Sykae limanlarının olduğu yerlere yapılmış, buradaki limanlar demiryolunun da buradan geçmesinde etkili olmuştur. İstanbul'daki bugünkü sanayi alanlarının dağılımına baktığımızda büyük çoğunluğunun Eminönü, Fatih ve Eyüp ilçelerinde olduğu görülmektedir. Eminönü ve Fatih bölgesinde görülen sanayi yerleşimi, İstanbul limanının Sirkeci – Balat arasındaki tarihi ilişkisi sonucu ortaya çıkmıştır. Matbaalar da bu bölgede toplanarak, Haliç'ten Eyüp'e doğru uzanmıştır bu da tamamen İstanbul limanının gelişmesi ile alakalıdır. Haliç'in sanayi alanı olarak kurulumu ise Fatih Sultan Mehmed'in Kasımpaşa'da kurduğu ilk tersaneye kadar geri gitmektedir.²²

Sanayi bölgeleri dışında İstanbul'un -20.yy başlarında- Tophane'den Boğaz'a, Kasımpaşa'dan Eyüp'e, Galata'dan Şişli'ye, Yedikule'den Bakırköy'e, Ayasofya'dan Fatih'e, Üsküdar'dan Kadıköy ve Beykoz'a doğru yoğunlaştığı görülmektedir. Üsküdar ve Anadolu yakası ise daha çok yazlık evlerin olduğu, çoğunlukla da emekli bürokratların yaşadığı bir belde olmuştur. Galata iktisadi gücün, Boğaziçi ise siyasi gücün merkezi olmuştur. Beyoğlu ve Bebek civarlarında memur, Levanten ve iş adamı yoğunluğu mevcuttur. Bürokrasinin yerleşim yeri olan Babıâli ile yeni inşa edilen mahaller arasında yoğun bir iş trafiği söz konusu iken Beyoğlu ve Galata arası ise eğlence ve alışverişin merkezi olmuştur.²³

1896 yılına ait bir şehir haritasında Pangaltı, Osmanbey, Ayazpaşa, Bomonti, Maçka ve Şişli bostanlarla kaplı görünürken, 1913'te yapılan -ilk- elektrikli tramvayın Şişli'ye kadar uzanması bölgenin kısa sürede yapılaşmaya gittiğini göstermektedir. Sultan Abdülaziz zamanında kurulan Vişnezade Mahallesi ile temeli atılan Beşiktaş, Sultan II. Abdülhamid'in padişahlığı ve Yıldız Sarayı'nın önem kazanması ile büyüme göstermiş, Maçka, Dolmabahçe, Teşvikiye konaklar ile dolarken, Akaretler yapılaşma konusunda ön plana çıkmıştır. Ayrıca Suadiye ve Bostancı Sultan Abdülhamid'in son dönemlerinde yazlık köşkler ile sayfiye bir görünüm kazanmıştır. Adaların sayfiye yeri olması ise daha geç olmuştur.²⁴

2.2. İmar Planı Çalışmaları

Büyük bir imparatorluğun başkenti olan İstanbul sürekli artan nüfusu ile imar çalışmalarının bitmediği bir şehir olmuştur. Tanzimat'ın ilanından sonra kurulmaya başlanan modern kurumlarla Şehremaneti belediye çalışmalarından sorumlu kurum haline getirilmiştir. 1877 Belediye Kanunu'na göre Şehremanetinin görevi öncelikli olarak şehrin imar edilmesi, yolların, kaldırımların yapılması, umumi suyollarının inşası ve lağımaların yok edilmesidir.²⁵ Bu kanundan yola çıkan şehreminleri İstanbul'u bayındır hale getirmek için öncelikle şehrin imar planını çıkarmaya çalışmıştır.

²¹ Robert Mantran, *Istanbul dans le deuxième moitié XVII siècle*, Maisonneuve, Paris 1962, s.103.

²² Doğan Kuban, "İstanbul'un Tarihi Yapısı" *Mimarlık Dergisi*, 8/5, 1970, s.45-46.

²³ R. Sertaç Kayserilioğlu, *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay I*, İ.E.T.T. Genel Müdürlüğü, 2. Baskı, İstanbul 2003, s.16.

²⁴ Kuban, *agm*, s.47.

²⁵ Düstur, Tertip I, c. IV, s.523.

İstanbul'da ilk imar planı çalışmasının -henüz Şehremaneti'nin modern hali kurulmadan önce- II. Mahmut Dönemi'nde yapıldığı kabul edilir. 1836-1837 yıllarında Von Moltke tarafından yapılan imar planı 1:25.000 ölçeklidir. Bu plana dayanan ilk imar talimatnamesinde ise mahallelerde geometrik esaslara uyularak düzgün yolların açılması, hiçbir şekilde çıkmaz sokak yapılmaması, imkânı olan yerlerde yeni meydanların bırakılması gibi ilkelere yer verilmiş ancak bunlar gerçekleştirilememiştir. Benzeri girişimler ilerleyen yıllarda da olmuş şehri imar etmek üzere 1855 yılında "İntizam-i Şehir Komisyonu" kurulmuştur. Bu komisyon 1857 yılından itibaren gerek şehrin havagazı ile aydınlatılması gerek yolların yapımı konusunda elle tutulur icraatlar yaparak modern anlamda belediyeçiliği de başlatmıştır.²⁶

1864 yılında Ebniye ve Turuk Nizamnamesi çıkarılarak belediyenin yapması gereken görevler sıralanmıştır. 1882 yılında ise Osmanlı Devleti'nin ilk imar kanunu olarak adlandırılan ve nizamnameden de öte olan Ebniye Kanunu çıkarılarak, 1864 tarihli Ebniye ve Turuk Nizamnamesi yürürlükten kaldırılmıştır. Ebniye Kanununda da 1864 tarihli nizamnamede yer aldığı gibi yapılması planlanan hedeflere yer verilerek belediyelerin açacakları sokak, yol ve çevrelerinin haritalarının yapılması öngörülmüştür. Ayrıca yangın yerlerinin haritalarının da yapılması belediyenin görevi olarak tanımlanmıştır. Genişletilmesi gereken yollardan ve üzeri boş olan arsalarda gerekli toprağın yolun iki tarafındaki arsalardan yarı yarıya bedel ödenmeden alınması esası getirilmiştir. Eğer genişletilen yollarda, bir binanın yüzü kesilmek zorunda kalırsa, belediye kalan binanın cephesini yaptırmak zorundaydı. Kanunda yolların genişletilmesi bilhassa önemli görülmüş buna daha pek çok madde de eklenmiştir.²⁷

Kanuna rağmen Meşrutiyet yönetimi, şehri devraldığında İstanbul hem yapılaşma açısından çarpık hem de icraata başlamak için gerekli olan haritadan yoksundur. İstanbul Şehremaneti yirmi ayrı belediye dairesinden oluştuğu için her belediyenin kendi görüşü doğrultusunda, sokaklar birbiri ile uyumsuz istikamet ve genişlikte düzenlenmiş, sokakların çoğu 9-10 metreyi geçmeyecek şekilde daracık açılmıştır. Ayrıca binaların yüksekliği, yüzlerinin genişliği ve istikametleri de belli bir plandan yoksun inşa edilmiştir. Bazı caddelerin yaya kaldırımları üzerinde merdiven basamaklarına yahut ev ve hanların zemin katlarına tesadüf etmesi olağan hale gelmiştir. Evlerin soba boruları pencereden çıkartılıp kiremitlerde toplanan yağmur suları da sokağa akıtıldığı için, hem sokaklar hem de gelen geçen insanlar borulardan boşalan kurum ve zift pislikleriyle kirlenmektedir.²⁸

Şehri geliştirmek ve yeniden imar etmek isteyen Meşrutiyet idarecilerinin hedefinde caddeler açmak, Avrupalı meydanlar, kaldırım, park, bahçe, kanalizasyon, umumi tuvalet, yer altı abdesthaneleri, su yolları inşa etmek, yolları paket taşları ile döşemek ve tamir gerektiren köprü ile tarihi yapıları yenilemek vardır. Ayrıca sokakların temizliği de önemli görülmüş sokakları yıkamak için Avrupa'dan arazöz ve tanzifat araçları, çöpler içinse kâğıt ve çöp sepetleri getirilmesi planlanmıştır. Yeni binalarının kâğır yapılması planlanmış, Şehrin haritası da öncelikli konulardan olmuştur.²⁹ Tüm bu işler için harekete geçen Şehremaneti hükümetten Avrupa'dan tanınmış bir başmühendis ile iki mühendisin getirilmesini istemiş, Kasım 1908'de hükümet tarafından görüşülen konu derhal kabul edilmiştir. Bu vesile ile Paris Belediyesi'nin tanınmış başmühendisi Mösyö Bouvar ile yanında iki mühendisin getirilmesi kararlaştırılmıştır. Şehrin bir harita ve planının olmaması ayrıca elektrik ve gaz borularının da döşenme gerekliliği bu ihtiyacı arttırmıştır.³⁰ Ancak yurt dışından mühendis getirilmesi

²⁶ Kayserilioğlu, *age*, s.28-29.

²⁷ İlhan Tekeli, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, c.IV, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, s.886-887.

²⁸ Topuzlu, *age*, s.111.

²⁹ Topuzlu, *age*, s.166-167.

³⁰ DAB (Devlet Arşivleri Başkanlığı) *Meclis-i Vükela (DAB, MV)*, 121/74.

İstanbul'da yaşayan mühendisleri rahatsız etmiş, Mehmed Galib isimli mühendis bu rahatsızlığını Tanin Gazetesi'ne gönderdiği mektupta dile getirmiştir. Gazete, mektubu 25 Aralık 1908 tarihli nüshasında yayınlamıştır. Hayli uzun olan mektupta Mehmed Galib, işin yerli mühendisler tarafından da yapılabilecekken neden Avrupa'dan mühendisler getirildiğini sormakta, yöneticileri her şeyin hazırımı görmeye alışmış olmakla suçlamaktadır. Mehmed Galib'e göre yöneticiler bir işin Osmanlı halkı tarafından yapıp yapılamayacağını sorgulamadan Avrupa'dan uzmanlar getirmektedir. Hâlbuki Mösyö Bouvar'ın da dile getirdiği gibi öncelikle İstanbul şehrinin ayrıntılı bir haritasının oluşturulması gerekmektedir. Mehmed Galib'e göre şehrin haritası da 2-3 seneden evvel oluşturulamayacağı için Mösyö Bouvar ve ekibine gerek bulunmamaktadır. Bu iş okuldan yeni mezun olmuş, genç, dinç, yorulmak bilmez mühendislere mahsustur. Böyle bir işte genç bir mühendis yaşlı birine göre çok fazla çalışabileceği gibi, Mösyö Bouvar ve ekibine verilecek paradan çok daha azıyla bu işi çok daha iyi bitirebilecektir. O halde yabancı mühendis ya da mimarlara ne gerek vardır.³¹

Mehmed Galib'in bu söylemine karşın II. Meşrutiyet Dönemi'nde askeriye başta olmak üzere pek çok alanda sık sık yabancı uzmanlara başvurulmuştur. Mehmed Galib'in söylemi dikkate alınmamış olacak ki, bahsedilen İstanbul haritasının yapımı için 20 Kasım 1909'da Paris Tedkikat ve Ameliyat-ı Topografya Cemiyet-i Umumiyesi ile bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşma karşılığında Osmanlı Devleti İstanbul'un nirengisini temin ederken karşılık olarak 150 bin frank ödeyecektir. Anlaşmaya dâhil olarak Lion Belediyesi'nin baş mimarı Mösyö Auric'in, Heyet-i Fenniye Müşavirliğine 137 Osmanlı lirası tahsisatla tayin edilmesi kararlaştırılmıştır.³² 1325 Sene-i Maliyesi Muvazene Cedveli'ne göre 1909 yılında Şehremini 15 bin kuruş(150 lira) maaş alırken, Belediyenin Heyet-i Fenniye Teşkilatı'nda görevli Heyet-i Fenniye/Mimariye Reisi 4 bin kuruş(40 lira), mimar ve mühendis 3 bin kuruş(30 lira), ressam ise 1500 kuruş(15 lira) maaş almaktadır.³³ Ancak Şehremaneti'nin İstanbul'un nirengi haritasının çıkarılması konusunda 1910 yılının Mayıs ayında Dâhiliye Nezareti'ne yapmış olduğu müracaat bu işbirliğinden yeterli neticenin alınamadığını yahut değişen şehremini ile birlikte yeni bir çalışma ekibi kurulmaya çalışıldığını düşündürmektedir. Şehremaneti Dâhiliye Nezareti'ne yaptığı müracaatta şehrin nirengi işleminin yapıp haritasının çıkarılması için Harbiye Tetkik Harita Komisyonu azasından Miralay Şevki, Erkan-ı Harbiye'den Yüzbaşı Şerif, Nafia Nezareti Fennisinde görevli çalışanlar ile Şehremanetinde çalışmakta olan Mühendis Andre'den oluşan bir komisyon kurmak istemiş ancak hükümet buna onay vermeyerek Şehremaneti'nin elinde bulundurduğu Heyet-i Fenniye ekibi ile bu işi yapmasını istemiştir.³⁴ Bu talepte bulunan Şehremini Subhi Bey oldukça sessiz ve Cemiyet-i Umumiye-yi Belediye'ye dahi ses edemeyen bir kişi olduğundan şehrin haritası konusunda hükümete yeni bir talepte bulunmamıştır.³⁵

2.3. Yollar, Parklar, Köprüler

Şehremaneti harita yaptırabilmek için bir yandan Avrupalı mühendis ve mimarlar ile işbirliği sağlamaya çalışırken bir yandan da mevcut yolları tamire başlamıştır. 31 Mart Vakası sebebi ile Sultan Abdülhamid tahttan indirilince kardeşi Mehmed Reşad padişah olmuştur.³⁶ Ancak tahtta çıkması için geleneksel Kılıç Alayı'nın yapılması gerekmektedir. Bu alay sebebi ile Sadaret, Şehremaneti'ne yazı yazarak Edirnekapi'dan Eyüp Sultan'a kadar olan yolların

³¹ "Şehremanetine Açık Mektup", *Tanin Gazetesi*, 12 Kânunuevvel 1324, No: 145, s.3.

³² Ergin, *İstanbul Şehreminleri*, s.237.

³³ Ergin, *İstanbul Şehreminleri*, s.223-224.

³⁴ (DAB, MV), 140/76.

³⁵ Ergin, *İstanbul Şehreminleri*, s.242.

³⁶ Marcelle Tinayre, *Bir Kadın Gezgin Tinayre'nin Günlüğü*, çev. Engin Sunar, Aksoy Yayıncılık, İstanbul 1998, s.18-51.

tamirini buyurmuş, bu talimat üzerine Şehremaneti işe koyulmuştur.³⁷ Bundan bir ay sonra yine Sadaret'ten gelen talep üzerine perişan halde bulunduğu dile getirilen Ayaspaşa yolu³⁸ ile Kâğıthane, Ayazağa ve Balmumcu Çiftliklerine giden yolların tamiri acilen gündeme alınmıştır.³⁹ Kasım ayında ise Şehremaneti tarafından Eminönü'nden Sirkeci'ye dek açılacak olan yola başlanması kararlaştırılmıştır.⁴⁰ Aralık 1911'de ise Taksim – Harbiye yolunun genişletilmesi çalışmalarına başlanmıştır. Ancak yolun genişletilmesi için eski Pangaltı Ermeni Mezarlığı olan arazinin bir kısmının yola dâhil edilecek olması Ermeni Cemaati'ni rahatsız etmiştir. Bu yüzden Ermeni Patrikhanesi'nden birkaç kişi arazinin yola dâhil edilmemesi için hükümet nezdinde girişimde bulunmuş⁴¹ davası bugün de gündemde olan arazinin tamamen hükümet eline geçmesi ise 1930'lu yılları bulmuştur.⁴² Pangaltı Ermeni Mezarlığı Pera'ya oldukça yakın bir yerdedir. 1865'te yaşanan kolera salgını ve Pera'ya olan yakınlığı sebebiyle buraya bu tarih sonrası ölü gömülmesi yasaklandığı, Ermenilere de Şişli Ermeni Mezarlığı tahsis edildiği için boş kalan bu arazinin bir kısmının yola dâhil edilmesi istenmiştir.

İstanbul yaklaşık 1,5 milyonluk nüfusu ile durmadan büyüyen dolayısıyla ölü sayısının da arttığı bir şehirdir. Bu durum mezarlık ihtiyacını da arttırmıştır. Boş kalan mezarlığı yol çalışmaları için kullanmak isteyen Şehremaneti, ilerleyen tarihlerde mezar ihtiyacı içinse Mecidiyeköy'de bir arazi istimlak etmiştir.⁴³

Bu dönem ayrıca Ayasofya'daki Maksim'den Topkapı Sarayı'na akan Kırk Çeşme suyolları tamir edilirken⁴⁴, Hazine-i Celile Dairesi'ne akan Terkos suyunun düzenli akması için inşaat ve tamirat yapılmıştır.⁴⁵ Hatta bu inşaat sırasında çıkabilecek arızadan anında haber alınabilmesi için su yolu boyunca, bağlama imtiyazı İngiliz Mr. H. Laws Webb'e verilen⁴⁶ telefon hatları döşenmiştir.⁴⁷ Konum ve işlevi nedeniyle önemli olan Kadıköy Rıhtımı'nın inşaatı da gündeme gelmiş, Hazine-i Hassa'dan Maliye'ye devredilen⁴⁸ Kadıköy Rıhtımı'nı Şehremaneti devralmıştır. Şehremaneti bu rıhtımın tamir ve inşası için 40 bin lira kadar bir bütçe de ortaya koymuştur ancak rıhtımın bitmesi için 30 bin liranın daha gerekli olduğu ortaya çıkınca rıhtımın o an için inşaatı mümkün olmamıştır.⁴⁹ Fakat elde para bulundukça şehrin ihtiyaçları giderilmeye çalışılmıştır. Şehremaneti şehrin ihtiyaçlarını belirlemek ve bu ihtiyaçları gidermek için sık sık Meclis-i Umumi'yi toplayarak hangi semtlere cami yapılacak, hangilerine pazar kurulacak, nereler yıkılıp nereler inşa edilecek, halkın talepleri nedir, köprü varidatları⁵⁰, tarik bedelleri ne olmalıdır⁵¹ gibi soruların cevaplarını vermeye çalışmıştır. Bununla birlikte yaptıkları ile kimi zaman teşekkür alırken kimi zaman da eleştirilerin hedefi olmuştur. Belediyenin, Beyazıt Meydanı'ndaki Harbiye Kapısı'nın iki tarafında bulunan saatlerin iç taraflarına kör kandil asması -geceleri saatin görülmesine engel olduğu için⁵²- ya da

³⁷ Babıalı Evrak Odası (DAB.BEO), 3541/265556.

³⁸ (DAB, BEO), 3580/ 268463.

³⁹ (DAB, BEO), 3614/ 270980.

⁴⁰ (DAB, BEO), 3656/ 274140, (DAB, BEO), 3666/ 274887.

⁴¹ (DAB, BEO), 3978 / 298317.

⁴² Cumhuriyet Arşivi, Muamelat Genel Müdürlüğü (DAB. CA. MGM)193 – 325 - 8 /231.

⁴³ (DAB, BEO), 4220/ 316434.

⁴⁴ (DAB, MV), 154/82.

⁴⁵ (DAB, MV), 156/23.

⁴⁶ "A Telephone System For Constantinople", *The Times*, 23 March 1911, Is: 39540.

⁴⁷ (DAB, MV), 146/6.

⁴⁸ (DAB, MV), 127/41.

⁴⁹ (DAB, MV), 128/16.

⁵⁰ "Meclis-i Umumi Vilayeti", *Peyam Gazetesi*, 18 Kanunu Evvel 1329, No:48.

⁵¹ "Tarik Bedeli", *Peyam Gazetesi*, 17 Kanunu Evvel 1329, No:47.

⁵² "Teşekkürname!", *Arz-u Hal Gazetesi*, 11 Mart 1910, No:5.

sokaktaki tozların suyla yeteri kadar temizlenmemesi⁵³ gibi durumlar eleştiriye neden olmuştur.

Servet-i Fünun'a göre İstanbul özellikle 1911'de imar faaliyeti dönemine girmiştir. Köprü yenileniyor, Eminönü'nde meydan açılıyor, Beyoğlu'na çıkan cadde genişletiliyor, yokuş düzeltiliyor, Şişli'ye doğru olan tramvay hatları değiştiriliyor, Tatavla'ya ise yeni hat işlemeye başlıyordu (**Resim 1**). Şehzadebaşı Caddesi tramvayla donatılırken, bu hatlarda işleyen tramvaylar ise ıslah ve tanzim olunarak sarı olan renkleri değiştiriliyordu. Tramvaylar artık sarı olan rengi yerine kırmızı ve beyaz olan Osmanlı rengine bürünmekteydi. Ayrıca kondüktörlerin de Osmanlı vatandaşı olup Türkçe'ye aşina olanları tercih ediliyordu.⁵⁴

Resim 1. İstanbul tramvaylarının Karaköy-Bebek, Galata-Ermeni Mezarlığı, Azapkapı-Kasımpaşa-Tatavla güzergahının durak ve istasyonlarını gösteren plan.

Rum Mahallesi olan (Kurtuluş)Tatavla'nın evleri Taksim'den görünmesine karşın aralarında dik yollar ve derin keskin bir vadi olduğu için Tatavla ile Taksim arasındaki ulaşım hayli zor olmuştur, ancak tramvay bağlantısı ile ulaşım sağlandığı gibi yol da yarım saate düşürülmüştür.⁵⁵ Ayrıca 1912 itibariyle Kasımpaşa, Tatavla, Yenibahçe'de bulunan ve açık bir dere halinde akan lağımın kapatılmış, yerin üstünde otuza yakın, yerin altında ise yirmi beş adet umumi tuvalet inşa edilmiştir. Sokakların Avrupalı tarzda olabilmesi için İtalyan'dan yirmiden fazla işçi getirilerek yüz binlerce parke taşıyla Üsküdar, Kadıköy ve büyük yangın yerlerinde paket kaldırımları ve dayanıklı şoseler yapılmıştır. Yedi buçuk metre olduğu için yeni yapıldığı halde tramvayların kullanamadığı Karaköy Caddesi, caddenin hemen kenarında bulunan Borsa Hanı'nı satın alınmasıyla genişletilerek yirmi metreye ulaştırılmıştır. Bu sayede tramvaylar Galata Köprüsü'nü kullanabildiği gibi satın alınan hanın arazisinde birçok dükkân inşa edilerek, oradan gelen gelir ile Şehremaneti'ne para aktarılmıştır. Ayrıca Ayasofya Meydanı'ndan Salkımsöğüt'e inerek Karaköy'de sona eren yirmişer metrelik, Şehzade Karakolu'ndan Fatih'e, Koska'dan Aksaray'a ulaşmak üzere de otuzar metrelik caddeler açılmıştır. Şehir parklardan yoksun olduğu için Sultanahmet'te dikili taşların bulunduğu yerleri önce temizlenmiş ardından bir park inşa edilmiştir, ayrıca boş ve geniş bir arazi halinde bulunan Gülhane de park haline getirilmiştir. Gülhane Parkı'nın peyzajı ile Bahçeler Müdürü Fransız Mösyö Deruvan ilgilenmiştir. Mösyö Deruvan Gülhane Parkı için Fransa'dan yirmi

⁵³ "Sokak Tozları", *Resimli İstanbul Gazetesi*, 6 Temmuz 1325, No:5.

⁵⁴ *Servet-i Fünun Dergisi*, 12 Mayıs 1327, No:1042.

⁵⁵ Friedrich Schrader, *İstanbul*, çev. Kerem Çalışkan, Remzi Kitabevi, İstanbul 2015, s.112.

binden fazla ağaç getirtmiş ayrıca parkı denize kadar genişletmiştir. Üstelik bu işler yapılırken Sarayburnu'ndaki rıhtım tamir edilirken yakın bir bölgede yeni de bir rıhtım inşa edilmiştir. Fatih ve Üsküdar'da da parklar inşa edilmiş (**Resim 2**), Çamlıca'daki Kısıklı Bahçesi yeniden düzenlenmiştir. Kadıköy ve Fatih Belediye Binaları ise tamamen kâgır olarak inşa edilmiştir.⁵⁶ Yalnızca bina ya da bahçe yapımı ile kalınmamış ayrıca Şehremaneti'nden gelen talep üzerine hükümet, İstanbul'u ağaçlandırma konusunu gündeme almıştır. Şehremini Cemil Paşa'ya göre Osmanlı şehirleri ormanlarla kaplı olmasına karşın İstanbul bundan mahrumdur. Yaklaşık 1,5 milyon nüfusa sahip olan İstanbul halkını bundan mahrum etmek doğru değildir. Bu yüzden Paşa, Hürriyet-i Ebediye Tepesi'nden Kâğıthane'ye kadar olan kısmın iki tarafı ve içi de dâhil olmak üzere orman yapılması için izin istemiştir. Haliç'e kadar ormanlarla kaplı bir alan yaratıp, dere yolu boyunca köprüler ve rıhtım inşası planlamıştır.⁵⁷

Resim 2. Üsküdar Divancılar Meydanında kadınlar için parka çevrilen alan

Servet-i Fünun'un yenilendiğini yazdığı köprü ise, Karaköy Köprü'südür. Haliç'te bir köprü inşa etme fikri çok eskilere dayanmaktadır. Leonardo da Vinci'nin dahi Haliç'te köprü yapmak için eskizler yaptığı bilinmektedir. Fakat buraya bir köprü yapmak limanın kapanmasına sebep olacağından köprü yapımına uzun yıllar girişilememiştir. 19. yüzyılda, ortasından açılan böylelikle gemilerin Haliç içine girmelerini engellemeyen köprü yapımı mümkün duruma gelince 1836'da bu iş için ilk adımlar atılmıştır. İlk köprü Haliç'te ticari limanın bittiği yerde yapılan adına da Hayratiye konulan köprüdür.⁵⁸ II. Mahmud tarafından yaptırılan köprü için padişah "*Cisrin inşasından garaz, bila ivaz ahaliye suhulet ve menfaat iraesidir...zinhar kimesneden bir akçe alınmaması*" diyerek köprüyü halka ücretsiz kıldığından köprüye "Hayratiye" denmiştir.⁵⁹ Karaköy ile Eminönü'yü bağlayan köprü ise 1845 yılında Sultan Abdülmecit döneminde inşa edilmiştir.⁶⁰ Ancak bu köprüden mürur vergisi alınmıştır. Yalnızca açılışının ilk iki üç günü parasız olan köprü II. Meşrutiyet'ten evvel 1863 yılında yenilenmiştir. Yenileme işi 100 bin liraya mal olan köprü Jorj Vals isimli kişi tarafından yapılmıştır. Bu yenileme esnasında köprü demir dubalar üstüne oturtulmuştur.⁶¹ O tarihten sonra yenilenmeyen köprü Meşrutiyet yıllarına geldiğinde hayli yıpranarak halk için

⁵⁶ Topuzlu, *age*, s.128-167.

⁵⁷ (DAB, BEO), 4281/321052.

⁵⁸ Murat Belge, *İstanbul Gezi Rehberi*, 10. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2004, s.79.

⁵⁹ Sermet Muhtar Alus, *İstanbul Yazıları*, haz. Erol Şadi Erdinç, Faruk Ilıkan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı Yayınları, İstanbul 1994, s.78.

⁶⁰ Belge, *age*, s.79.

⁶¹ Alus, *age*, s.78.

tehlike arz etmeye başlamıştır. Tehlike oluşturmaları sebebiyle gerek halkın şikâyeti gerek Zabtiye Nezareti'nin konuyu dile getirmesi sonucu köprünün inşası bir kez daha gündeme gelmiştir.⁶² Köprünün yeniden inşası hem Sultan Abdülhamid dönemi hem de Meşrutiyet dönemi, üzerinde en fazla durulan konulardan biri olmuştur. Bu yüzden arşiv belgeleri Karaköy Köprüsünün yeniden yapımı üzerinde yoğunlaşmıştır.⁶³

Köprü'nün yapım meselesi zaman zaman nezaretlerle Şehremaneti'nin gerilmesine neden olmuştur. Bahriye Nezareti ya da Ticaret ve Nafia Nezareti de köprü yapımına müdahil olunca işlerin yapımı karışık ve yavaş bir hal almıştır. Ancak Meclis-i Mebusan'dan çıkan kararlar köprülerin Şehremaneti'ne terk edilmesi, belirsizliği ortadan kaldırmıştır. Ayrıca Şura-yı Devlet'te alınan karara göre de eğer Şehremaneti köprülerin tetkikinde gerekli ekibe sahip olmazsa, Ticaret Ve Nafia Nezareti'nden gerekli ekibi isteyebilecekti.⁶⁴ Benzer bir anlaşmazlık Eminönü Meydanı'nın düzenlenmesi konusunda da Şehremaneti ile Evkaf Nezareti arasında yaşanmış, konu çözülmek üzere yine Şura-yı Devlet'e bırakılmıştır.⁶⁵ Bu ve benzeri anlaşmazlıklar imar yapımı konusunda zaman zaman karşılaşılan ve yavaşlamaya neden olan durumlar olmuştur.

Köprü'nün tamiri için birçok fabrika ile görüşülmüştür, Almanya'da bulunan Vilbros, Machinery Bau, Maşınanfabrik Augsburg Nürenberg ile İtalyan Ansaldo Armstrong fabrikaları bunlardan birkaçıdır.⁶⁶ Köprünün yapımı için Alman Maşınanfabrik Augsburg Nürenberg(MAN) Firması 1894'ten 1909'a kadar on beş yıl boyunca ara vermeden başvurmuştur. 1907'de köprünün yapım ihalesinin kendisine verildiğine dair Bahriye Nezareti ile anlaşma da imzalamıştır ancak 1908 yılında Meşrutiyet ilan edilince anlaşma iptal edilmiştir.⁶⁷ Ancak firma Meşrutiyet sonrası da başvurularına devam etmiş, bunun sonucunda 1909 yılında köprü yapımını almayı başarmıştır. Köprünün ilk başta 20 metre genişliğinde olması kararlaştırılırken bu genişlik daha sonra 25 metreye çıkarılmıştır. 5 metrelik fark 40.000 liraya mal olmuş, fabrikanın 3.000 lira indirimine gitmesi ile 37.000 liralık bir fark oluşmuştur. Köprünün toplam maliyeti ise 237.000 liradır. Hükümet 237.000 lira tutarındaki meblağı karşılayabilmek için Şehremaneti adına borç arayışlarına girmiştir.⁶⁸ Borca karşılık olarak köprünün günlük 160 lira olan gelirinin yarısını göstermeyi planlamıştır. Alınan borcun %1'i esas ikmal akçesi, %4'ü ise faiz olduğundan alınan borç ancak 9 yıl içinde ödenebilecekti.⁶⁹ Ancak 237.000 liralık meblağ tramvay yolları gibi bazı ilavelerle 250.000 liraya ulaşmıştır. 1910 yılında demir köprünün inşasına başlayan firma, köprüyü Sultan Mehmed Reşad'ın tahta çıkış yıldönümü olan 27 Nisan 1912 tarihine yetiştirerek, törenle hizmete açmıştır.⁷⁰

Köprü yeniden yapılmasına rağmen, Karaköy Caddesi'nin çok dar olması-yedi buçuk metre- tramvayların yeni yapılan köprünün üzerinden Galata yolu ile İstanbul'a geçişini engellemiştir. Çünkü plana göre Cadde on iki metre değildir, ancak caddenin bu genişlikte açılması için 80 bin altın gerektiği, tramvay şirketi de bu parayı Şehremaneti'ne yüklemek istediği için cadde açılmamıştır. Çünkü Şehremaneti'nde para yoktur. Ancak 1912 sonrası alınan borç ile burası genişletilebilmiştir. Caddenin hemen sol tarafında bulunan Borsa

⁶² Dahiliye, Mektubi Kalemi, (DAB.DH. MKT) 2788 / 55.

⁶³ (DAB.BEO), 3523/ 264189, (DAB.BEO), 3531/ 264804, (DAB.BEO), 3164/ 237234, (DAB.BEO), 3656/ 274163, (DAB.MV), 120/9, (DAB.MV), 121/14, (DAB.MV), 122/34 vd.

⁶⁴ Dahiliye, Muhaberat-ı Umumiye Dairesi, (DAB. DH. MUI), 69/51.

⁶⁵ Dahiliye, İdare, (DAB. DH. İD), 38/3.

⁶⁶ (DAB. DH. İD), 3/25, (DAB. BEO), 2911/ 218286, (DAB. DH. MUI), 69/51, (DAB. MV) 128/76, (DAB. BEO), 3591/269323, (DAB. MV), 129/29, (DAB. MV), 123/41.

⁶⁷ Semavi Eyice, Tarih Boyunca İstanbul, 3. Baskı, Etkileşim Yayınları, İstanbul 2010 s.273.

⁶⁸ (DAB. BEO),3673/ 275463, (DAB. MV),125/78.

⁶⁹ (DAB. MV), 129/58.

⁷⁰ Eyice, age, s.273.

Hanı'nın satışa çıkarıldığını duyan Şehremini Cemil Paşa, borç para bularak bu hanı Belediye adına 120 bin altına satın alıp, yıktırması, tramvayın geçmesi için gerekli olan on iki metre yerine caddeyi yirmi metreye kadar genişletmiştir. Yıkılan hanın arsasının geri kalanına da birçok dükkân yaptırarak belediyeye gelir kaynağı sağlamıştır.⁷¹

Bu dönem yenilenmesi gündeme gelen yerlerden biri de Galata Kulesi olmuştur. Aram Tahtacıyan isimli kişinin kuleyi yenilemek için verdiği dilekçe üzerine konu hükümet nezdinde ele alınmıştır. Rasathane ve fener olarak kullanılmak istenen mekânın ahşap kısmı yenilenip demirden ilaveler yapıp ayrıca bir de bahçe ilavesi dile getirilmiştir. Ayrıca dilekçe sahibi, yenileme sonrası kule gelirinin %20'sini 30 sene boyunca devlete bırakacağını da eklemiştir. Ancak hükümet bu talebe sıcak bakmayarak Âsâr-ı Atike Nizamnamesi'nin 8. Maddesine göre her ne sebeple olursa olsun kulenin şekil ve zarafetine zarar verecek bir yenilemenin yasak olduğunu beyan etmiştir. Bununla birlikte müze müdürü ile nafia nazırı ve şehremininin görüşlerine başvurmuş, her üç görüş de yapılacak yenileme sonucunda kulenin değerinin artacağını beyan edince hükümet, Bahriye Nezareti, Ticaret ve Nafia Nezareti ve Şehremaneti tarafından seçilecek memurlardan bir komisyon oluşturularak kulenin incelenmesini istemiştir.⁷² Fakat belgelerden anlaşıldığı kadarıyla konunun devamı gelmemiştir, Aram Tahtacıyan'ın önerdiği tamirin çizimleri⁷³ (**Resim 3**) dışında başka belge görülmemektedir, yangın kulesi olarak kullanılan Galata Kulesi daha sonra rasathane ya da fener olarak da kullanılmamıştır. Ancak yine belgelerden görüldüğü kadarıyla 1914 yılında kuleye Avrupa'dan 990 lira tutarında bir "Time Ball" saat küresi alınmıştır.⁷⁴ Bu küre uzun yıllar halka hizmet veren önemli bir araç olmuştur. Time Ball tüm halkın görebilmesi için kulenin tepesine yerleştirilmiş, saat 12.00 olduğunda siyah olan küre kuledeki bayrak direğinden indirilerek halka öğle vaktinin geldiğini bildirmiştir.⁷⁵

Resim 3. Aram Tahtacıyan tarafından sunulan Galata kulesinin planı

⁷¹ Topuzlu, *age*, s.129-130.

⁷² (DAB. MV), 126/20, (DAB. MV), 126/27.

⁷³ (DAB. PLK.p.), 06548.

⁷⁴ (DAB. DH.MKT), 2648/56, (DAB. MV), 185/26.

⁷⁵ Doğan Gündüz, Emektar Kulenim Unutulmuş Bir Hizmeti: Galata Kulesi'ndeki Saatleri Ayarlama Küresi, *Toplumsal Tarih Dergisi* 126, 2004, s.26-29.

2.4. Elektriğin Gelişi, Hükümet Konakları, Saray ve Yangınlar

Meşrutiyet döneminde İstanbul'da yaşanan en önemli gelişme şehre elektriğin gelmesi olmuştur. 1910 yılında, Osmanlı hükümeti merkezi Budapeşte'de bulunan Macar "Ganz Anonim Elektrik Şirketi"ne elli yıl müddetle İstanbul'a elektrik dağıtım imtiyazını vererek Osmanlı Devleti'ne elektriğin gelmesini sağlamıştır. Yaklaşık on –on beş sene evvel Osmanlı Devleti'ne elektriğin getirilmesi için yabancı girişimciler tarafından teklif getirilmişse de Sultan Abdülhamid evhamlı yapısından dolayı bu teklifi reddetmiştir. O yüzden Osmanlı Devleti'ne elektriğin gelmesi Avrupa ülkelerine nazaran daha geç olmuştur⁷⁶. Askeri fabrikalar, Şehremaneti ve diğer resmi kurumlar ile Tophane, Boğaziçi, Beyoğlu ve İstanbul'un diğer yerlerinin aydınlatılması için elektrik üretimi konusunda ihaleye gidilmesi ilk kez 1909 Mart'ında gündeme alınarak diğer nezaretlerle de haberleşmek kaydıyla Ticaret ve Nafia Nezareti görevlendirilmiştir.⁷⁷ Böylece elektrik ertesi yıl gelmiştir. Ganz Anonim Elektrik Şirketi'ne ait olan bu imtiyaz ilk zamanlar İstanbul'un Rumeli yakasındaki 1'den 12'ye kadar olan Şehremaneti Daireleri ile Yeniköy'de bulunan 20. Şehremaneti Dairesi arasında olmuş, diğer mıntika ise İstanbul Havagazı Şirketi'ne ait olmuştur. Şirket 3000 kilovatlık bir merkez tesis ederek, imtiyaz süresi boyunca Şehremaneti adına 600 lamba yakıp ev aydınlatılması, sanayi ihtiyaçlar ile genel aydınlatma için maksimum derecede hizmet vermeyi taahhüt etmiştir. Şirket 1911 yılında Banque Generale Credit Hongrois ve Benque de Bruxelles ile ortak olarak Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi'ni açmıştır. Elektriğin gelmesi ile birlikte artık tramvaylara verilecek güç de hazır hale gelmiş, İstanbul elektrikli tramvaylarla donatılma imkânına sahip olmuştur.⁷⁸

Mayıs 1910'da, Meşrutiyet'in ve yeni padişahın sarayı olan Dolmabahçe'de (**Resim 4**) tamir başlamıştır. Sarayın elektrik ve kalorifer tesisinin döşenmesi, ayrıca köhnemiş yerlerinin yenilenmesi için işinde iyi olan mimar, mühendis ve işçiler seçilmiştir.⁷⁹ Bu ekibin içinde Mimar Vedat Bey, Asador Efendi, Ahmed Nuri Bey ve hesap işleri için maliyeden bir müdür ile kâtip yer almıştır.⁸⁰ Otuz yıl boyunca kullanılmamış olan saray tamire başlandığında harap haldedir. Rıhtımından başlanarak, çatısı, bodrumu, merdivenleri, döşemeleri, duvarları her yanı tamir gerektirmiştir. Sultan Reşad'ın Mabeyn Kâtibi Halid Ziya Bey'in söylemiyle

“Duvarları hep metrukiyetinin matemini ağlarcasına izhar eden bu sarayın cesameti(büyüklüğü) hakkında kâfi bir fikir edinebilmek ve tamamıyla ihya ve imarının ne büyük himmetlere(yardımlara) tevakkuf edeceğine hüküm vermek(bağlı olduğuna karar vermek) için onu dışından ve içinden ayrı ayrı görmek lazımdır.”

Sarayın tamiri için sarayın baş mimarı Vedat Bey görevlendirilmiştir. Abdülhamid Dönemi sarayın mimarı Raimondo D'araco iken 31 Mart Vakası'ndan sonra saray çalışanlarının pek çoğu gibi o da görevden uzaklaştırılmış, sarayın yeni "Sermimar-ı Hazret-i Şehriyari"si de Vedat Bey olmuştur. Zevk sahibi ve işinin ehli olarak anılan Vedat Bey, içinden çıkılmaz olarak nitelendirilen sarayın işlerini aciliyet ve öneme göre bir sıraya koymuş ardından sarayı hızla tamir ederek kısa sürede gereken düzenlemeleri yapmıştır. Yeni sistemin kuralları gereği siyasete bulaşmaması gereken Sultan Reşad da can sıkıntısı sebebi ile Dolmabahçe'nin tamiri ile yakından ilgilenmiştir.⁸¹

⁷⁶ Kayserilioğlu, *age*, s.143-144.

⁷⁷ (DAB. MV), 126/32.

⁷⁸ Kayserilioğlu, *age*, 144-145.

⁷⁹ (DAB. MV), 127/36.

⁸⁰ (DAB. MV), 128/54.

⁸¹ Halid Ziya Uşaklıgil, *Saray ve Ötesi*, haz. Nur Özmel Akın, Özgür Yayınları, İstanbul 2003, s.101-102.

Resim 4. Dolmabahçe Sarayının denizden görünümü

Meşrutiyet'in ilan edilmesi ile Meclis-i Mebusan'ın tekrar faal hale gelmesi, meclisin çalışması için yer problemine sebep olmuştur. Meşrutiyetçiler yeni bir bina bulmak ile eski binada toplanmak arasında kalmış, ancak yeni bina bulmak ya da inşa etmek hızlı bir çözüm olarak görülmediğinden eski binanın restore edilerek kullanılmasına karar verilmiştir. Eski binadan kasıt Ayasofya'da bulunan, İtalyan Mimar Fosatti tarafından tasarlanarak 1840'ta yapımına başlanmış ve daha sonra Darülfünun ve Maliye Nezareti olarak da kullanılmış olan binadır. Ayrıca bu binada Evkaf, Nafia, Ticaret ve Maarif Nezaretleri de bulunmuştur.⁸² II. Meşrutiyet ilan edildikten sonra da yine aynı binada çalışılmasına karar verilmiştir, ancak aradan otuz yıl geçtiği için bina tekrardan restore gerektirmiştir. Binanın restorasyonu için Şehremini Ziver Bey, Müze-i Hümayun Müdürü Hamdi Bey, Mimar Vedat Bey, üç – dört mühendis ve kalfalar birlikte çalışarak tamire ihtiyaç duyan yerleri restore etmişlerdir. Ancak binanın açılması için restorasyon yeterli gelmemiş içi tekrar döşenerek gerekli olan halı, soba, kilim, yazı takımı gibi ihtiyaçlar da temin edilmiştir. Ayrıca vekillere kolaylık olması için binaya asansör takılması da gündeme gelmiş, bazı vekillerin karşı çıkmasına karşın Sultan Abdülhamid'in izni ile binaya asansör de getirilmiştir. Pera'da ikamet eden Georges Arthur Baker ile anlaşma yapılarak 1200 sterlin karşılığında Londra'ya Pera'dakinin aynından bir asansör sipariş edilerek, meclis binası asansörüne kavuşmuştur. Ayrıca vekiller için binaya telefon bağlanmış, yemek sıkıntılarını gidermek için bir de lokanta tesis edilmiştir.⁸³

Meclisin müzakere salonu birinci katta ve dikdörtgen uzanan bir oda olup, odanın içi masa ve sıralarla doldurulmuştur. Odanın tam ortasında ise azaların konuşması için beyaz küçük bir kürsü, kürsünün hemen üstünde de bakanlar ve sadrazam için ayrılmış bir bölüm bulunmaktadır. Her sıranın sonunda, iki loca büyüklüğünü geçmeyecek oranda balkonlar, kürsünün karşısında ise steno tarzında not alacak muhabirlere ayrılmış balkonlar inşa edilmiştir. Müzakere salonunun yanında uzunca bir koridor olup, bu koridor da kulis çalışmalarının yapıldığı bölüme uzanmaktadır. Ayasofya'ya yürüme mesafesinde olan bina⁸⁴ Meclis-i Mebusan, Ayan ve burada mevcut olan birkaç nezaret için yetersiz kalmıştır. Bina

⁸² İhsan Güneş, *Türk Parlamento Tarihi, Meşrutiyete Geçiş Süreci I. Ve II. Meşrutiyet, I. Cilt*, TBMM Vakfı Yayınları, Ankara 1996, s.82.

⁸³ Güneş, *age*, s.270-271.

⁸⁴ Maurice Baring, *İstanbul'dan Mektuplar 1909-1912*, çev. Mahmut Muku, Dergâh Yayınları, İstanbul 2008, s.30.

fazla kalabalık olduğu için ilk başta nezaretlerin buradan gönderilerek binanın yalnızca meclise bırakılması düşünülmüştür. Fakat daha sonra Meclis-i Mebusan Reisi Ahmed Rıza Bey'in Sultan Reşad'dan bir oldubittiyle Çırağan Sarayı'nı almasıyla Kasım 1909 itibariyle meclisin yeni binası Çırağan Sarayı olmuştur.⁸⁵ Ahmed Rıza Bey Çırağan Sarayı hazırlanırken buraya Yıldız Sarayı'ndan bazı değerli eşyalar getirtmiştir. Ancak meclisin Çırağan Sarayı'ndaki varlığı uzun sürmemiştir, çünkü saray 19 Ocak 1910 sabahı erken saatlerde çıkan bir yangın sonucu kullanılmaz hale gelmiştir. Tüm saraylar içinde gerek mimari açıdan gerek içindeki eşya açısından en muhteşemi olarak gösterilen Çırağan Sarayı'nın elektrik kaçağı nedeniyle yanmış olabileceği dile getirilmiştir. Kalorifer bacasından çıkan bir ateşle başlayan yangın Zıçeni Paşa'ya göre aparatların beklenmedik şekilde ısınmasından kaynaklanmıştır. Muhtemelen işçiler çatıyı tamir etmek için bir lamba ya da mangalı yanlış bir pozisyonda bırakmış bu da hızlı ve tahrip edici bir yangına sebep olmuştur.⁸⁶ Sarayın elektrik kaçağı nedeniyle yanmış olma ihtimali Sultan Reşad'ın vahamete kapılmasına neden olmuş, bu vahamet nedeniyle –kendi oturduğu saray yenilenirken elektrik hattı döşenmiş olmasına karşın- Sultan kendi sarayında elektrik kullanımına izin vermemiştir.⁸⁷

Çırağan Sarayı'nın yanarak kullanılmaz hale gelmesi sebebiyle meclis için yer aranmaya başlanmış, Fındıklı'da bulunan Cemile Sultan'a ait salhanenin tamir edilerek Heyet-i Ayan ve Mebusan'a daireler yapıp onlara devri için hükümet girişimde bulunmuştur.⁸⁸ Yaptığı incelemeler neticesinde salhanenin kayıkhanesi ile birlikte karşısındaki arsının da alınması kararlaştırılarak tüm bu yerler için 5 bin lira ödenmiştir.⁸⁹ Meclis-i Mebusan ve Ayan daireleri için geçici olarak bir yer bulunurken Çırağan Sarayı'nın kullanılması fikrinden vazgeçilmemiştir. Temmuz 1910'da Çırağan Sarayı'nın tamir edilerek tekrar Meclis-i Milli Dairesi olarak kullanılması gündeme geldiğinden, hasarın tespiti için Nafia Müdürü Frankyan Efendi, Muammer Kemal Bey, Mösyö Valori, Şehremaneti mühendislerinden Terziyan Efendi ile mühendis Orbek'ten bir komisyon oluşturulmuştur.⁹⁰ Komisyonun sunduğu rapora göre sarayın onarılarak tekrar meclis binası haline getirilmesi için 400 bin lira gerekmektedir. Eğer sarayın yalnızca duvarları tamir edilerek içi olduğu gibi muhafaza edilirse 1050 lira yeterli gelmektedir. Devlet para konusunda sıkıntı çektiği için Meclis-i Vükela yalnızca dış duvarların tamir edilmesini kararlaştırmıştır.⁹¹ Sarayın tam manası ile tamiri Meşrutiyet dönemi mümkün olmamış⁹², saray ancak Cumhuriyet dönemi düzgün şekilde restore edilebilmiştir.⁹³

Çırağan yangınından bir yıl sonra, 1911 yılında, hükümetin yönetim merkezi olan Babiâli de yanmıştır. 1740, 1755, 1808, 1826, 1839, 1878 ve 1911 yıllarında yangın atlatan Babiâli 1911 yılında yedinci ve son yangınına yaşamıştır. 1740, 1755 yıllarında yaşadığı yangınları farklı mekânlarda geçiren hükümet binası, yeni mevkiinde iken 1808, 1839 yıllarında tamamen, 1878 ve 1911 yılında ise kısmen yanmıştır. 1839 yangınından sonra Babiâli binası Mimar İstefan Kalfa'ya yaptırılmıştır⁹⁴. Ayrıca o sıralarda İstanbul'da bulunan Mimar Gaspare Fossati de bir salonun bezemesi ile ilgilenirken bahçede de evrak mahzeni inşa etmiştir.⁹⁵

⁸⁵ Ahmed Rıza Bey'in Anıları, Haz. Bülent Demirbaş, Arba Yayınları, İstanbul 1988, s.46.

⁸⁶ "Turkish Parliament House Burnt Down", *The Times*, 20 January 1910, Is:39174.

⁸⁷ Uşaklıgil, *age*, s.630-632.

⁸⁸ (DAB. MV), 136/26.

⁸⁹ (DAB. MV), 137/37.

⁹⁰ (DAB. MV), 142/48.

⁹¹ (DAB. MV), 146/51.

⁹² (DAB. MV), 174/108.

⁹³ Uşaklıgil, *age*, s.162.

⁹⁴ Reşat Ekrem Koçu, Babiâli Yangınları, *İstanbul Ansiklopedisi*, c.IV, İstanbul 1960, s.1762-1765.

⁹⁵ Eyice, *age*, s.194.

Osmanlı Devleti'nde saray, mektep, hükümet binaları gibi devlet dairelerinin tam olarak taş ve tuğladan(kâgir) inşa edilmiyor olması çıkan yangının binayı kolay şekilde yok etmesine neden olmuştur. 1808 – 1839 yılları arasındaki üç Bâbîli yangınına atıfta bulunan Vakanüvis Lütfî Efendi “*ihtiyar olunan emek ve masraflar tam kâgire sarf edilmiş olsa idi ne âlâ olurdu*” sözleri ile durumun vahametini dile getirmiştir.⁹⁶ Tanzimat yöneticileri de benzer bir fikre kapılmış olacak ki 1839 yangınından sonra bina öncekiler gibi ahşaptan değil taştan inşa edilmiş, fakat binanın taştan inşa edilmesi durumu değiştirmemiş, 1878 yılında bina Şura-yı Devlet dairesinden çıkan bir alevle tekrar yanmıştır.⁹⁷

1911 yılında çıkan son yangının ise telgraf odasından başladığı rivayet edilir. Pazar günü sabaha karşı başlayan yangında yine Şura-yı Devlet ile Dâhiliye Nezaretleri tamamen yanarken, Sadaret dairesinin müsteşar, mektupçu, teşrifatçı, beylikçi odalarıyla sadaret kalemi yanmıştır. Yanan yerler arasında vakanüvis odası da yer aldığı için burada Vakanüvis Abdurrahman Şeref Efendi tarafından kaleme alınan evraklar ile Tarih-i Lütfî'ye ait birçok evrak yanmış, yalnızca Tarih-i Lütfî'ye ait sekizinci cilt daha evvel matbaaya gönderildiği için kurtulmuştur. Ayrıca binanın iki ucunda yer alan Hariciye Nezareti ile Sadaret'in kendi odası da kurtulanlar arasındadır.⁹⁸ Yangın hayli büyük olduğundan Bâbîli'den geriye çok az şey kalmıştır. I. Dünya Savaşı başladığında hükümetin yönetim merkezi olan Bâbîli'nin hala kullanılmaz halde olması İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin en sert biçimde eleştirilmesine neden olmuştur.

*“Harb-i Umumi esnasında Enver ve İsmail Hakkı Paşalarda zerre kadar vatan duygusu olsa idi, ellerindeki salahiyet ve vesaitle Makriköy ve Ayestefanoslarda vesair umrandan baid mahallerde yüzlerce bi-lüzum ve zaid mebani-i askeriye vücuda getireceklerine ve onları da nataman bırakacaklarına hiç olmazsa Bâbîli'yi inşa ederlerdi de hükümet ve milleti enzar-ı ecanibte biraz yükseltilmiş olurlardı. Bâbîli'nin bu gidişle daha kaç sene harabe halinde kalacağını ancak Allah bilir.”*⁹⁹

Yangınlar tüm Osmanlı tarihi boyunca hükümetlerin korkulu rüyası olmuştur. Taş, kerpiç ya da samanlı topraktan inşa edilen Arap vilayetleri hariç tutulursa¹⁰⁰, Osmanlı kentlerinde önu alınmayan büyük yangınlar meydana gelmiştir. Bir yandan itfaiyeciliğin gelişmemiş olması diğer yandan evlerin hatta hükümet yapılarının dahi ahşap olması, sobanın yalnız ecnebi evlerinde kullanılırken Müslüman ahalinin mangal ya da tandır ile ısınmaya çalışması yangınların çıkma ve yayılma olasılığını arttırmıştır.¹⁰¹ Yangın konusunu kafasına hayli takan Sultan II. Abdülhamid Macaristan'dan getirttiği Kont Zıçeni Paşa ile konu hakkında çözüm üretmişse de temel konu para olduğundan yangınların önüne geçmek mümkün olmamıştır.¹⁰² Binalar ahşap olduğu için bir yerde yangın çıktığında, yangın hızla etrafa sıçrayıp kısa sürede geniş bir alanı yakıp kül etmiştir. Bazı mahallelerde yangının durdurulma ihtimali olmadığı

⁹⁶ Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye, C.III*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul 1995, s.1201-1235.

⁹⁷ Altı saat süren yangın Adliye Dairesi, Dâhiliye Nezareti ile Hariciye Nezaretlerinin tamamen yanmasına sebep olmuş, büyük bir gayret sonucunda Sadaret dairesi kurtarılabilmiş ancak her defasında olduğu gibi resmi evrakin büyük kısmı tahrip olmuştur.⁹⁷ Yangın sonrası binada tamir yapılmak üzere Nafia Nezareti ile Şehremaneti gözetiminde bir komisyon oluşturulmuş, komisyona mimar olarak da baş mimar Sarkis Bey atanmıştır. Bkz. Koçu, *age*, s.1765, Haluk Y. Şehsuvaroğlu, *Asırlar Boyunca İstanbul*, Cumhuriyet Gazetesi Yayınları 1956, s.182.

⁹⁸ Koçu, *age*, s.1765.

⁹⁹ Ergin, *Mecelle-i Umuri Belediye*, s.1201.

¹⁰⁰ André Raymond, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, çev. Ali Berktaş, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul 1995, s.102-103.

¹⁰¹ Necdet Sakaoğlu, *Yangınlar, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, C.VII*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayınları, İstanbul 1994, s.428.

¹⁰² *Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları, Sultan Abdülhamid*, 5. Baskı, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1999, s.234-236.

anlaşıldığı vakit, yangının hizasındaki evler yıkılarak yangın söndürülmeye çalışılmıştır.¹⁰³ Bu yüzden II. Meşrutiyet Dönemi taş ve tuğladan yapılan kagir bina yapımına başlanmış, şehri hızla sulamak için bazı şirketlerle anlaşma sağlanmış¹⁰⁴, buna rağmen şehirde kurulu bir ahşap yapı düzeni var olduğundan yangınların önüne geçilememiştir. 1908'den 1914 sonuna dek yalnızca İstanbul'da Kadıköy, Sultanahmet, Haliç, Fatih başta olmak üzere 37 yangın meydana gelmiştir. Bu yangınlardan 26 Ağustos 1908 tarihli Fatih'teki Çırçır yangını ile Aksaray'da meydana gelen 23 Temmuz 1911 tarihli yangın büyük tahribata yol açmış, Çırçır yangını esnasında 1500 ev yanarken Aksaray yangınında 2400 ev yanıp kül olmuştur.¹⁰⁵ Süleymaniye Cami ile Eski Saray arasında başlayan "Aksaray yangını" hızla büyüyerek saat 5 civarı Genelkurmay binasına da sıçramış, üç saat sonra ise maksimum düzeye çıkarak 2 binden fazla evin yanmasına sebep olmuştur.¹⁰⁶

Bu da şunu göstermektedir ki hükümetin mali olarak yetişmesi gereken çok fazla yer vardır. Yanan mahalleler, yıkılan evler, tamir bekleyen yapılar, Çırağan Sarayı, meclise yeni bina arayışları, Trablusgarp, Balkan Savaşları vb. birçok durum mali sıkıntıların artmasına neden olmuştur. Üstelik Divan-ı Muhasebat Dairesi¹⁰⁷, Meclis-i Mebusan ve Ayan daireleri¹⁰⁸, Topkapı Sarayı¹⁰⁹ gibi devlet daireleri ile şehrin simgesi olan camiler, imaretler ve daha birçok yapı tamire ihtiyaç duyar haldedir.¹¹⁰

2.5. Cami ve Hastaneler

Şehrin simgeleri olan camiler de (**Resim 5**) yenilenen eserler arasında olmuştur. Evkaf ve Hümayun Nezareti'ne bağlı olan camiler Trablusgarp Savaşı başlayana dek imkânlar el verdikçe hükümetin verdiği bütçe ile restore edilebilmişti. Hükümet yalnız vilayet camilerinin tamiri için 100 bin kuruş ayırabilmiş¹¹¹, İstanbul'da bulunan camilere daha bir önem vermiştir:

Resim 5. Bir Osmanlı Camii

¹⁰³ Ergin, *Mecelle-i Umuri Belediye*, s.1184.

¹⁰⁴ (DAB. BEO), 4048/ 303527.

¹⁰⁵ Ergin, *Mecelle-i Umuri Belediye*, s.1236-1237.

¹⁰⁶ "Great Fire at Constantinople", *The Times*, 24 July 1911, Is: 39645.

¹⁰⁷ (DAB. MV), 155/70.

¹⁰⁸ (DAB. MV), 154/96.

¹⁰⁹ (DAB. MV), 156/21.

¹¹⁰ Hükümet zor durumda olduğu için yenileme işlemlerinde pazarlık usulünü kullanmakta, ancak 5 bin kuruşu geçmeyen yenileme ve tamiratlarda pazarlığa gerek görmemektedir. (DAB. MV), 152/9.

¹¹¹ "Teşekkür", *Adl ve İhsan Gazetesi*, 19 Nisan 1327, No:2.

Ayasofya Cami, Fatih Sultan Mehmed Cami, Kılıç Ali Paşa Cami, Sokullu Cami, Cerrahpaşa Cami, Humbarahane Cami, Ahmediye Cami, Hazreti Halid Cami, Ortaköy Cami, Zeyrek Kilise Cami(Pantokrator Manastır Kilisesi) ile Gazanfer Ağa Medresesi ve Şehzadebaşı'ndaki İsmail Efendi Medreseleri tamir edilerek muhafaza edilmeye çalışılmıştır. Bu camilerin aşırı yıpranmadan dolayı özellikle minareleri tamir gerektirmiştir.¹¹²

Ayasofya Cami-i Şerifi'ni tamir ettirmek isteyen ancak bu sırada eski mimari yapısını korumaya önem veren Osmanlı yetkilileri için hassasiyeti dolayısıyla İtalyan mühendis Mara Tagdini ya da o gelmez ise Avrupa'dan başka bir mühendisin getirilmesini istemiştir.¹¹³ İtalyan Mühendis, Ayasofya Cami'nin tamiri için İstanbul'a davet edilmiş, Mara Tagdini'nin İstanbul'a gitmesine engel olmayan İtalyan hükümeti mühendise günlük 50 Frank yevmiye verilmesi karşılığında İstanbul'da çalışmasına izin vermiştir.¹¹⁴

Sayılan camilerin her biri oldukça kıymetli eserler olduğundan bu camilerin tamir edilirken mimari yapılarının korunması dikkate alınmıştır. Belgelerden anlaşıldığı kadarıyla Zeyrek Kilise Cami olarak adlandırılan eskinin Pantokrator Manastır Kilisesi de enfes bir mimariye sahiptir, bu yüzden bu caminin tamiri konusunda da hassas davranılması istenmiştir. Yapılan keşif sonrası caminin tamiri için 165.885 kuruş gerektiği anlaşılmış, caminin hemen tamir edilebilmesi için gerekli para bütçeye eklenmiştir.¹¹⁵

Evkaf ve Hümayun Nazırlığı aracılığıyla yapılmış başka bir inşaat ise Gureba-i Müslime Hastanesi ve 4. Vakıf Han'ın inşaatı olmuştur. Elden ayaktan düşmüş fakir kimseler için Sultan Abdülmecid'in annesi Bezm-i Alem Valide Sultan tarafından 1843 yılında kurulan hastane¹¹⁶ Meşrutiyet döneminde ek binalarla büyütülmüş olsa gerek çünkü hastanenin 1912'de başlanılan inşaatı için 8 milyon 413 bin 200 kuruş, 4. Vakıf Hanının inşaatı içinse 8 milyon 721 bin kuruş gerekmiştir.¹¹⁷ Bu dönem inşaatı yapılması için harekete geçilen bir hastane daha olmuştur. Mülkü Sultan Mehmed Reşad'a ait olan Şişli Karakolu'nun ardında bulunan otuz beş dönümlük arazi üzerinde hastane yapılması gündeme gelmiştir. Hastanenin inşası için öncelikle Defter-i Hakani, Şehremaneti ve Hazine-i Hassa Müdüriyeti'nden bir heyetin tayin edilerek arazinin kıymetinin belirlenmesi yoluna gidilmiştir.¹¹⁸ Heyetin yaptığı tetkik sonucunda arazinin her dönümü için 20 lira bedel biçilmiş, inşaatın yapılabilmesi için de arazi Şehremaneti'ne devredilmiştir. Hastanenin adı Mehmed Han-ı Hamis, işlevi açısından ise halka hizmet veren şehir hastanelerinden olacaktır.¹¹⁹ Osmanlı Devleti 1911'de Trablusgarp, 1912 yılında Balkan Savaşları ve 1914 itibari ile Dünya Savaşı'na dâhil olduğundan halka hizmet veren şehir hastanelerinin varlığı değerli olmuştur. Çünkü savaş dönemlerinde hastaneler askerlerle dolup taşıdığı için halk hizmet alacak hastane bulmakta zorlanmıştır. Nitekim Osmanlı I. Dünya Savaşı'na katıldıktan bir iki ay sonra hastaneler askerlerle dolmaya başlayınca İstanbul halkı tedavi olacak hastane bulmakta zorlanmış, Üsküdar'da bulunan Fakülte ve Haydarpaşa Hastaneleri öncelik olarak askerleri tedavi ettiğinden bir çözüm yolu olarak Zeynep Kamil Hastanesi halka hizmet vermesi için geçici süreliğine Şehremaneti'ne devredilmiştir.¹²⁰

¹¹² (DAB. MV), 153/3, 157/71, 157/80, 159/8, 141/87, 143/20, 159/17, 159/18, 159/53, 159/58, 159/105, 226/48.

¹¹³ (DAB. MV), 141/87.

¹¹⁴ (DAB. MV), 143/20.

¹¹⁵ (DAB. MV), 159/58.

¹¹⁶ Sennur Sezer - Adnan Özyalçın, *Öyküleriyle İstanbul Anıtları, c.I*, Evrensel Basım Yayın, İstanbul 2010, s.231.

¹¹⁷ (DAB. MV), 227/186.

¹¹⁸ (DAB. BEO), 4189 / 314107.

¹¹⁹ (DAB. BEO), 4220/ 316497.

¹²⁰ (DAB. BEO), 4332/ 324847.

Sonuç

Gerek konumu nedeniyle gerek de yüzyıllardır başkentlik yaptığı için imparatorluğun diğer şehirlerine kıyasla İstanbul göz önünde ve kıymetli bir şehir olmuştur. Farklı dinlerin bir arada yaşadığı şehirde, çeşitli dini gruplar sebebi ile birbirinden bağımsız farklı geleneklerin yürütüldüğü mahalleler mevcut olmuş, bu durum bir yandan dağınık bir görünüm sunarken diğer yandan imparatorluğa has bir ruhu bünyesinde barındırmıştır. İstanbul –özellikle Tanzimat sonrası- anıtsal yapıları ile Avrupa başkentleri gibi krali bir havaya bürünmeyi başarmışsa da hiçbir zaman Avrupa şehirlerindeki düzene sahip olmamıştır. Bunda gerek coğrafi alanının büyüklüğü gerek farklı dini grupların varlığı gerekse yöneticilerin şehircilik konusunda Avrupa'daki meslektaşlarının tecrübesine sahip olmaması etkili olmuştur. Bununla birlikte şehir sürekli imar içinde dönüşmeye ve büyümeye devam etmiştir.

Meşrutiyet idarecileri daha ilk andan itibaren -gerek hükümetler gerekse belediye bazında- şehri Avrupa'dakiler gibi imar etmeyi planlamıştır. 1877 Dersaadet Belediye Kanunu'nun kullanıldığı ilk yıllarda kanunda yer alan yirmi ayrı belediye dairesi, Cemil Topuzlu Paşa'nın girişimi ile değiştirilerek tek bir belediye dairesi ile ona bağlı dokuz şubeye çevrilmiş, böylelikle İstanbul'un yönetimi ve imarı tek elden merkeze çekilmiştir. Ancak Meşrutiyetin ilanından hemen sonra yaşanan isyan ve savaşlar Duyun-u Umumiye'nin mevcut olduğu ülkeyi maddi anlamda daha güç bir duruma sürüklemiştir. Buna rağmen görülen o ki bu durum şehrinin durdurmamış, aksine onları şehri imar edebilmek için borç para arayışlarına yöneltmiştir. Borç alabilmek için Maliye Nezareti'ne başvuran şehrinin, Maliye Nezareti aracılığıyla aradığı kredileri de bulabilmiştir.¹²¹ Küçük - büyük meblağlardan oluşan bu borçlar kimi zaman Maliye Nezareti'nden alınırken¹²² kimi zaman da Bank Nasyonel¹²³, Periye Bankası¹²⁴ ya da Deutsche Bank gibi yurt dışındaki bankalar aracılığıyla alınmıştır.¹²⁵ Şehrinin bu borçlar ile kimi zaman çalışan personelinin maaşını öderken çoğu zaman da şehre lazım olan ihtiyaçları gidermeye çalışmıştır.

Bilhassa 1911 itibariyle faaliyetler artmıştır. Osmanlı'nın klasik ahşap yapıları yerine batıda olduğu gibi taş ve tuğladan oluşan kâgir yapı inşası başlamış, sokakların Avrupai tarzda yapılabilmesi için İtalya'dan işçiler getirilip yüz binlerce parke taşıyla paket kaldırımlar ve dayanıklı şose yollar yapılmıştır. Karaköy Köprüsü tamamlanırken, Galata Kulesi'nin tepesine tüm halkın görebileceği bir saat küresi alınıp takılmıştır. Boş bir araziden ibaret olan Gülhane Parkı yeniden yapılırken, kilise harabesi ile on sütunlu sarnıç bulunmuş, bahçeler için yurt dışından binlerce ağaç getirilirken, Ayasofya, Fatih Sultan Mehmed, Kılıç Ali Paşa gibi yıpranmış ama çok kıymetli olan camiler¹²⁶ restore edilmiştir. Bunlar şehircilik ve belediyecilik açısından önemli adımlardır çünkü Meşrutiyet öncesi kaldırım, su yolu ya da lağımalar konusunda çalışmalar pek yapılmamıştır.¹²⁷ Meşrutiyetçiler maddi sıkıntılara rağmen İstanbul'da eskiye nazaran yeni ve etkin bir belediyecilik sergilemiş kapsamlı bir inşaat süreci başlatırken, gerek alt yapı konusunda gerek polis, itfaiye ve ulaşım konusunda yeni

¹²¹ Hasan Babacan, Servet Avşar, *Cavid Bey Meşrutiyet Ruznamesi, C.I*, TTK Yayınları, Ankara 2014, s.568.

¹²² (DAB. MV), 174/12.

¹²³ (DAB. BEO), 3673/275463.

¹²⁴ (DAB. BEO), 4188/314057.

¹²⁵ (DAB. MV), 130/79.

¹²⁶ Yaptığımız başka bir çalışma bu altı yıllık süreç boyunca gayrimüslim tebaanın ibadethane, okul açma ya da bu binaları yenileme taleplerinin Osmanlı hükümetleri nezdinde onaylandığını göstermektedir. Ancak bu mekânların yapım ya da yenilenmesi cemaatler tarafından karşılandığı için Şehremanetinin ya da hükümetin yaptığı yenileme çalışmaları içinde yer almamıştır.

¹²⁷ Ortaylı, *age*, s.281-282.

düzenlemeler getirmiştir. Bernard Lewis'in de dile getirdiği gibi anayasal rejimi getirmeyi başaramamış olsalar da İstanbul'a en azından kanalizasyonu getirmişlerdir.¹²⁸

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

Devlet Arşivleri Başkanlığı

Babıâli Evrak Odası

Başbakanlık, Muamelat Genel Müdürlüğü

Dâhiliye, İdare

Dâhiliye, Mektubi Kalemi

Dâhiliye, Muhaberat-ı Umumiye Dairesi

Meclis-i Vükela

Süreli Yayınlar

“Şehremanetine Açık Mektup”, *Tanin Gazetesi*, 12 Kanunuevvel 1324, No: 145.

Tanin Gazetesi, 7 Kanun-i Sani 1325, No: 27-496.

Resimli İstanbul Gazetesi, 29 Haziran 1325, No:4.

“Sokak Tozları”, *Resimli İstanbul Gazetesi*, 6 Temmuz 1325, No:5.

“Teşekkür”, *Adl ve İhsan Gazetesi*, 19 Nisan 1327, No:2.

Serveti Fünun Dergisi, 12 Mayıs 1327, No:1042.

“Tarik Bedeli”, *Peyam Gazetesi*, 17 Kanunu Evvel 1329, No:47.

“Meclis-i Umumi Vilayeti”, *Peyam Gazetesi*, 18 Kanunu Evvel 1329, No:48.

“Şehremaneti”, *Peyam Gazetesi*, 18 Kanunu Evvel 1329, No:48.

“Teşekkürname!”, *Arz-u Hal Gazetesi*, 11 Mart 1910, No:5.

“Turkish Parliament House Burnt Down”, *The Times*, 20 January 1910, Is:39174.

“A Telephone System For Constantinople”, *The Times*, 23 March 1911, Is: 39540.

“Great Fire at Constantinople”, *The Times*, 24 July 1911, Is: 39645.

Kitap ve Makaleler

Ahmed Rıza Bey'in Anıları, Haz. Bülent Demirbaş, Arba Yayınları, İstanbul 1988.

AĞANOĞLU, H. Yıldırım, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Balkanlar'ın Makûs Tarihi Göç*, İstanbul 2011.

AKŞİN, Sina, *Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, İmge Kitabevi, Ankara 2014.

ALUS, Sermet Muhtar, *İstanbul Yazıları*, haz. Erol Şadi Erdinç, Faruk Ilıkan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı Yayınları, İstanbul 1994.

¹²⁸ Çelik, *age*, s.27.

II. Meşrutiyet Dönemi İstanbul'da İmar Faaliyetleri (1908-1914)

- BABACAN, Hasan, Servet Avşar, *Cavid Bey Meşrutiyet Ruznamesi, C.I*, TTK Yayınları, Ankara 2014.
- BARİNG, Maurice, *İstanbul'dan Mektuplar 1909-1912*, çev. Mahmut Muku, Dergah Yayınları, İstanbul 2008.
- BELGE, Murat, *İstanbul Gezi Rehberi*, 10. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2004.
- ÇELİK, Zeynep, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1998.
- ÇETİN, Deniz, *Toplum ve Mekân İlişkisinin Kent Dinamikleri İçinde İncelenmesi ve Tarlabası Örneği*, (İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2008.
- Düstur*, Tertip I, IV. Cilt, Mahmud Bey Matbaası, İstanbul 1299.
- ERGİN, Osman Nuri, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye, C.III*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul 1995.
- ERGİN, Osman Nuri, *İstanbul Şehreminleri*, haz. Ahmed Nezih Galitekin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, İstanbul 1996.
- EYİCE, Semavi, *Tarih Boyunca İstanbul*, 3. Baskı, Etkileşim Yayınları, İstanbul 2010.
- GÜNDÜZ, “Doğan, Emektar Kulenim Unutulmuş Bir Hizmeti: Galata Kulesi'ndeki Saatleri Ayarlama Küresi”, *Toplumsal Tarih Dergisi* 126, 2004, ss.26-29.
- GÜNEŞ, İhsan, *Türk Parlamento Tarihi, Meşrutiyete Geçiş Süreci I. Ve II. Meşrutiyet, I. Cilt*, TBMM Vakfı Yayınları, Ankara 1996.
- GÜNEŞ, İhsan, *Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Türkiye'de Hükümetler*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2012.
- KARPAT, Kemal, *Osmanlı Nüfusu 1830-1914*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003.
- KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç, *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay I*, İ.E.T.T. Genel Müdürlüğü, 2. Baskı, İstanbul 2003.
- KOÇU, Reşat Ekrem, “Babıâli Yangınları”, *İstanbul Ansiklopedisi*, c.IV, İstanbul 1960, ss. 1762-1765.
- KUBAN, Doğan, “İstanbul'un Tarihi Yapısı”, *Mimarlık Dergisi*, 8/5, 1970, ss.25-48.
- Mantran, Robert, *Istanbul dans le deuxieme moitié XVII siècle*, Maisonneuve, Paris 1962.
- ORTAYLI, İlber, *Tanzimattan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği*, Hil Yayın, İstanbul 1985.
- RAYMOND, André, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, çev. Ali Berktaş, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul 1995.
- SAKAOĞLU, Necdet, “Yangınlar”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, C.VII*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayınları, İstanbul 1994, ss.427-438.
- SCHRADER, Friedrich, *İstanbul*, çev. Kerem Çalışkan, Remzi Kitabevi, İstanbul 2015.

- SEZER, Sennur - Adnan Özyalçın, *Öyküleriyle İstanbul Anıtları, c.I*, Evrensel Basım Yayın, İstanbul 2010.
- ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y., *Asırlar Boyunca İstanbul*, Cumhuriyet Gazetesi Yayınları 1956.
- Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları, Sultan Abdülhamid*, 5. Baskı, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1999.
- TEKELİ, İlhan, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, c.IV, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, ss.878-890.
- TİNAYRE, Marcelle, *Bir Kadın Gezgin Tinayre'nin Günlüğü*, çev. Engin Sunar, Aksoy Yayıncılık, İstanbul 1998.
- TOPUZLU, Cemil, *80 Yıllık Hatıralarım*, Güven Yayınevi, İstanbul 1951.
- UŞAKLIĞİL, Halid Ziya, *Saray ve Ötesi*, haz. Nur Özmel Akın, Özgür Yayınları, İstanbul 2003.
- YILDIRIM, Seyfi, Balkan Savaşları ve Sonrasındaki Göçlerin Türkiye Nüfusuna Etkileri, *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi* 8/16, (Güz 2012), ss. 75-92.