T.C.
SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL'DA 1856 AKSARAY YANGINI SONRASI YANGIN BÖLGESİNDE MEYDANA GELEN DEĞİŞİMLERİN İNCELENMESİ

Zeynep Beyza DEMİR

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Hatice Gökçen ÖZKAYA

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
ISPARTA - 2020

© 2020 [Zeynep Beyza DEMİR]

TEZ ONAYI

Zeynep Beyza DEMİR tarafından hazırlanan **"İstanbul'da 1856 Aksaray Yangını Sonrası Yangın Bölgesinde Meydana Gelen Değişimlerin İncelenmesi"** adlı tez çalışması aşağıdaki jüri üyeleri önünde Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü **Mimarlık Anabilim Dalı**'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak başarı ile savunulmuştur.

Danışman	**Dr. Öğr. Üyesi Hatice Gökçen ÖZKAYA** Süleyman Demirel Üniversitesi
Jüri Üyesi	**Prof. Dr. Gülin BEYHAN** Süleyman Demirel Üniversitesi
Jüri Üyesi	**Dr. Öğr. Üyesi Ülkü GÜRKAN** Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi

Enstitü Müdürü **Doç. Dr. Şule Sultan UĞUR**

TAAHHÜTNAME

Bu tezin akademik ve etik kurallara uygun olarak yazıldığını ve kullanılan tüm literatür bilgilerinin referans gösterilerek tezde yer aldığını beyan ederim.

Zeynep Beyza DEMİR



İÇİNDEKİLER

	Sayfa
İÇİNDEKİLER	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
TEŞEKKÜR	iv
ŞEKİLLER DİZİNİ	v
ÇİZELGELER DİZİNİ	vii
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	viii
1. GİRİŞ	1
2. KAYNAK ÖZETLERİ	6
3. 19. YÜZYIL İSTANBUL KENTİ	12
3.1. Kent İmarına Dair Düzenlemeler	15
3.2. Modernleşme Hareketleri	21
3.3. 19. yüzyıl İstanbul Haritaları Üzerinden Kentin Okunması	27
4. TARİHİ YARIMADA YANGINLARI	40
4.1. 19. yüzyıl Öncesi Yangınlar	40
4.2. 19. yüzyıl Yangınları	45
5. ARAŞTIRMA BULGULARI	54
5.1. 1856 Aksaray Yangını ve Yangın Bölgesi	54
5.2. 1856 Aksaray Yangını Sonrası Yangın Bölgesinin Değişimi	56
5.2.1. Nizamnameler üzerinden 1856 Aksaray yangın bölgesinin değişiminin incelenmesi.	65
5.2.1.1. Ulaşım arterlerinde yapılan düzenlemeler	66
5.1.1.2. Binaların kütlesel değişimleri	72
5.1.1.3.Yapı malzemelerindeki değişimler	78
5.2.2. Dönem haritaları üzerinden değişimin incelenmesi	84
6.TARTIŞMA VE SONUÇ	102
KAYNAKLAR	106
EKLER	110
EK A. Haritalar	110
EK B. Belgeler	114
ÖZGEÇMİŞ	135

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

İSTANBUL'DA 1856 AKSARAY YANGINI SONRASI YANGIN BÖLGESİNDE MEYDANA GELEN DEĞİŞİMLERİN İNCELENMESİ

Zeynep Beyza DEMİR

Süleyman Demirel Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Hatice Gökçen ÖZKAYA

19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'da tarihi yarımadada meydana gelen, geniş bir alanı tahrip eden 1856 Aksaray Yangını'nda yangın alanını düzenlemek adına yapılan çalışmalardan başlayarak bölge önemli ölçüde değişime uğramıştır.

1839 Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesinin ardından kentin düzenlenmesi adına birçok karar alınmış ve bu kararlar ışığında düzenlemeler yapılmıştır. 1856 Aksaray Yangını'ndan sonra ise alanın düzenlenmesi adına ilk imar planı çizilmiştir. Bu yangınla birlikte İstanbul'da görülen yangınlar akabinde, tahrip olan alanların düzenlenmesi için, planlama hareketlerindeki artış dikkat çekicidir. 1856 Aksaray Yangını kent düzenlemesinde önemli bir dönüm noktası oluşturmuş ve bu yangından sonra kent imarı hız kazanmıştır. Bahsi geçen plana ulaşılamasa da, yapılan düzenlemeyle birlikte yollar, caddeler, sokaklar ve parseller büyük ölçüde değişmiştir. Çalışma kapsamında bahsi geçen yangına ek olarak şehre giren yenilikler, modernleşme çalışmaları, doğal afetler, toplumsal yaşam gibi bölgenin değişimine sebep olan tüm etmenler bir arada değerlendirilmiştir. Yöntem olarak, döneme ait nizamnameler ve haritalar incelenmiştir. Bu yöntemle ilk imar planı fitilini ateşleyen 1856 Aksaray Yangını'ndan başlayarak 20. yüzyılın başına kadarki süreçte yangın alanının yaşamış olduğu kentsel değişimlerin izleri sürülmüştür. Sonuç olarak bölgenin sahip olduğu kentsel dokunun, yangın sonrası yapılan düzenlemeler, kente giren yenilikler, modernleşme çalışmaları ve doğal afetler gibi sebeplerle geri dönülmez bir şekilde değişerek dönüştüğünü söylemek mümkündür. Özetle, bu çalışmada, 1856 Aksaray Yangını ile 20. yüzyılın başları arasında, alanda görülen kentsel değişikliklerin araştırılması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: İstanbul, 19. yüzyıl, Yangın, Değişim, Aksaray

2020, 135 sayfa

ABSTRACT

M.Sc. Thesis

A RESEARCH ON THE CHANGES IN FIRE DISTRICT IN ISTANBUL AFTER THE 1856 AKSARAY FIRE

Zeynep Beyza DEMİR

Süleyman Demirel University
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of architecture

Supervisor: Asist. Prof. Dr. Hatice Gökçen ÖZKAYA

Since the second half of the 19 century Istanbul historic peninsula has had a significant change starting from reshaping the burned site in 1856 Aksaray Fire which destroyed a wide area in scale.

After the declaration of Rescript of Tanzimat, a lot of decisions were made in order to reshape the city and regulations were made according to these decisions. After 1856 Aksaray Fire, the construction plan was drawn up for the first time to reorganize the area. After that plan in question, more plans were started to made for the destroyed areas due to the fires took place in Istanbul. For this reason 1856 Aksaray Fire was a major turning point in the city's urban form and the construction of the city accelerated. Although the plan in question was not accomplished, the roads, avenues, streets and plats changed on a large scale. Within the scope of the study, all the factors causing urban changes such as innovations in the city, modernization practice, naturel disasters, social life were also interpreted together in addition to the fire mentioned.As a method, regulations of the period, printed media sources and maps have been investigated. With this method using 1856 Aksaray Fire as the starting point of the city's urban form, tracks of urban change in the destroyed area have been followed until the beginning of 20. century. As a result it is possible to say that urban fabric of the area permanently changed due to reconstructions after the fire, innovations in the city, modernization practice and natural disasters.In this study it is aimed to indicate the urban changes took place in the period from 1856 Aksaray Fire and the beginning of 20th century.

Key Words: Istanbul, 19th Century, Fire, Change, Aksaray

2020, 135 pages

TEŞEKKÜR

Tez süreci boyunca, çalışmamın şekillenmesinde, bilgisini ve deneyimini benden esirgemeyen, değerli danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Hatice Gökçen Özkaya'ya teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca tezimin her aşamasında, ihtiyaç duyduğum her anımda yanımda olan moralimi yüksek tutmamı sağlayan arkadaşlarıma, güveni ve desteğiyle zorları kolaylaştıran babam Erdal Demir'e, enerjisi, bilgisi ve sıcaklığıyla süreci geçirmemi sağlayan annem Ayşe Demir'e, biricik kardeşim H. Berkay Demir'e ve son olarak dualarıyla hep yanımda olan anneanneme çok teşekkür ederim.

Zeynep Beyza DEMİR
ISPARTA, 2020

ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa

Şekil 3.1. Von Moltke tarafından hazırlanmış 1842 tarihli İstanbul Haritası 19
Şekil 3.2. Nur-u Osmaniye Cami'nin 19. yüzyıla ait Gravürü 23
Şekil 3.3. Max Fructerman'ın 1898 yılında basılan V. Serisindeki Beyoğlu, Cadde-i Kebir, Ağa Cami civarının yer aldığı kartpostalın bir bölümü 24
Şekil 3.4. Nur-u Osmaniye Cami, Pazar alanı, Sultan Ahmet Cami'nin göründüğü Fatih semtine ait 1890 tarihli anonim bir fotoğraf..... 25
Şekil 3.5. Cristoforo Buondelmonti'nin 1420 tarihli haritası 28
Şekil 3.6. François Kauffer'in 1786 tarihli İstanbul Haritası..... 29
Şekil 3.7. Hellert'in 1836 tarihli İstanbul Haritası 30
Şekil 3.8. 1852 tarihli "Darü'l-hilafetü'l Aliyye ve civarı haritası" 32
Şekil 3.9. C. Stolpe'nin 1882 tarihli İstanbul haritası..... 33
Şekil 3.10. İstanbul Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Matbaası tarafından basılan 1914 tarihli İstanbul Haritası 34
Şekil 3.11. J.R. Von Scheda'nın 1869 tarihli, Viyana renkli taşbaskı, İstanbul Haritası..... 35
Şekil 3.12. G. Bradshaw'ın 1890 yılına ait taşbaskı tekniğiyle hazırlanmış demiryolu rehberindeki İstanbul Haritası 35
Şekil 3.13. 1920 yılına tarihlenen yangın haritası. 37
Şekil 3.14. G.d'Ostoya'nın 1858-1860 tarihleri arasında Galata, Pera, Pangaltı için oluşturduğu kadastral plan 38
Şekil 4.1. Tulumbacılar Ocağı ve elle taşınan su pompasının yer aldığı yaklaşık 1870 tarihli bir fotoğraf..... 44
Şekil 4.2. Seçeni tarafından kurulan itfaiye teşkilatının yangın söndürme çalışmaları sırasında Guillaume Berggren tarafından çekilmiş bir fotoğraf 48
Şekil 4.3. 23 Ağustos 1908 Çırçır Yangını sonrası Bozdoğan Kemerinden alanın görünümü..... 49
Şekil 4.4. 1911 Mercan'da başlayan Aksaray Yangını 50
Şekil 4.5. 1912 İshakpaşa Yangını..... 51
Şekil 4.6. 1956-1992 tarihleri arasında yayımlanan Hayat Dergisi'nde çıkan 1912 İshakpaşa Yangını haberi 52
Şekil 5.1. 1856 Aksaray Yangın Bölgesinin 1882 tarihli Ayverdi Haritası üzerinden gösterimi 54
Şekil 5.2. Aksaray Caddesi üzerinde bir konut yangını sonrası çekilmiş anonim bir fotoğraf..... 57
Şekil 5.3. 1911 Aksaray Yangını sonrasında Auric tarafından bölge için yapılan düzenleme..... 58
Şekil 5.4. Tramvay hattının geçeceği güzergâhı gösteren 1870 tarihli harita..... 60
Şekil 5.5. İstanbul'un ilk atlı tramvayların depo noktası..... 60
Şekil 5.6. Basiretçi Ali Efendi'nin 38 numaralı Şehir Mektubu 62
Şekil 5.7. 3 Ocak 1856 tarihli''Journal de Costantinople'' gazetesi..... 71
Şekil 5.8. 1875 tarihli ''İstanbul ve Bilad-ı Selâse'de Yapılacak Ebniyenin Suver-i İnşaiyyesine Dair Nizamname''ye göre tarihi

yarımadanınkısımlarının1882 tarihli Ayverdi Haritası üzerinden gösterimi 82
Şekil 5.9. Sebah&Joallier tarafından çekilmiş Aksaray Valide Sultan Cami Sebili'nin bulunduğu sokağın fotoğrafı 83
Şekil 5.10. 1845 tarihli Mühendishane-i Berri-i Hümayun Haritasında bostanlık, meskûn alan ve akarsuların gösterimi..... 85
Şekil 5.11. 1845 tarihli Mühendishane-i Berri-i Hümayun haritasının güney paftasında B5 ve C5 olarak gösterilen kısımlar 86
Şekil 5.12. 1845 tarihli Mühendishane-i Berri-i Hümayun haritasının güney paftasının detayı 88
Şekil 5.13. C. Stolpe'nin 1863 tarihli İstanbul haritasının detayı..... 91
Şekil 5.14. C. Stolpe'nin 1882 tarihli İstanbul haritasının sur içi bölümü 93
Şekil 5.15. 1882 tarihli Ayverdi Haritası üzerinden kentin düzenlenmiş bölgelerinin gösterimi..... 96
Şekil 5.16. Ayverdi'nin 1882 tarihli İstanbul haritasının detayı 98
Şekil 5.17. 1914 tarihli Alman Mavileri'nin detayı 100
Şekil A.1. Mühendishane-i Berri-i Hümayun tarafından çizilen haritanın güney paftası..... 110
Şekil A.2. C. Stolpe'nin 1863 tarihli İstanbul haritası 111
Şekil A.3. C. Stolpe'nin 1882 tarihli İstanbul haritası 112
Şekil A.4. 1882 tarihli Ayverdi Haritasının paftalarının birleştirilmiş hali... 113
Şekil A.5. 1914 tarihli Alman Mavilerinin sur içi bölüm paftalarının birleştirilmiş hali 114

ÇİZELGELER DİZİNİ

Sayfa

Çizelge 5.1. Ersoy (2017)'un yayımladığı nizamnameler çevirisine göre oluşturulmuş ulaşım arterleri düzenlemeleri tablosu 67
Çizelge 5.2. Ersoy (2017)'un yayımladığı nizamnameler çevirisine göre oluşturulmuş binalarda görülen kütlesel değişimler tablosu..... 74
Çizelge 5.3. Haritaların karşılaştırılması 101

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

Bkz.	Bakınız
m	Metre
cm	Santimetre

1. GİRİŞ

19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'da tarihi yarımadada meydana gelen, geniş bir alanı tahrip eden 1856 Aksaray Yangını sonrasında kentin değişiminin hız kazandığını söylemek mümkündür.

19. yüzyıl boyunca İstanbul'un kent dokusunda birçok kentsel değişim gözlemlenmiştir. 1839 Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesiyle birlikte kentin değişimi hızlanmıştır. Fermanın ilan edilmesinin ardından kentin düzenlenmesi adına birçok karar alınmış ve bu kararlar ışığında düzenlemeler yapılmıştır. Yayımlanan nizamnamelerde üzerinde durulan en önemli konulardan biri kentin yaşamış olduğu yangınlarla mücadeledir. Nizamnamelerde hem çıkabilecek yeni yangınları engellemek, hem de yangın sırasında yangınla mücadele etmek adına malzeme seçimi, yol genişliği, yapı yüksekliği gibi konularda bir dizi önlem alınarak, yangınların önüne geçilmeye çalışılmıştır. 1856 Aksaray Yangın alanını düzenlemek için, yabancı bir mühendis olan Luigi Storari'ye bir plan çizdirilmiştir. Çizilen plan, yangın sonrası tahrip olan alanları düzenlemek adına yapılan ilk imar planı olmuştur. Söz konusu planla birlikte, İstanbul'da görülen yangınlar akabinde, tahrip olan alanların düzenlenmesi için, planlar yapılmaya başlanmıştır. Bu gerekçeyle 1856 Aksaray Yangını kent düzenlemesinde önemli bir dönüm noktası oluşturmuştur. 1839 Tanzimat Fermanı'yla birlikte gündeme getirilmeye başlanan modern kent söylemlerinin hayata geçirilmeye başlandığı ilk uygulama olan Aksaray Yangın Bölgesi düzenlemesi kendinden sonra yapılacak olan düzenlemelere de örnek teşkil etmiştir. İstanbul'da farklı alanlarda da benzer uygulamalar görülmeye başlanmıştır. Nitekim bu uygulama ile 1856 Aksaray Yangını akabinde yangına olan yaklaşımın değişmeye başladığını söylemek mümkündür. Yangın öncesinde alanların düzenlenmesi bölgenin eski yapısı korunarak yapılırken, bu yangın sonrasında alanların düzenlenmesi için artık planlamalar yapılmaktadır. Bu yangından sonra İstanbul'da meydana gelen yangınlar, kentin modernleştirilmesi adına adeta bir fırsat gibi değerlendirilmeye başlanmıştır. Modernleşmeyle birlikte yangına olan bakış açısında görülen bu değişimi kentin genelinden okumak mümkündür. Luigi Storari tarafından oluşturulan planlara

benzer uygulamalar ilk olarak Balat, Samatya, Salma Tomruk yangın yerlerinde de görülmüştür. Sonrasında Hocapaşa Yangın alanının düzenlenmesi sırasında, Luigi Storari tarafından yetiştirilmiş haritacılar da benzer bir yaklaşım benimsemiştir (Ergin, 1938). Bu durum 1856 Aksaray Yangınından başlayarak 19. yüzyılda meydana gelen yangınların, modernleşme için önemli bir basamak teşkil ettiğini gösterir. Luigi Storari'nin çizmiş olduğu haritalara ulaşılamasa da, yapmış olduğu düzenlemeyle birlikte yollar, caddeler, sokaklar ve parsellerin büyük ölçüde değiştiği bilinmektedir. Bu tez çalışmasında, 1856 Aksaray Yangını'ndan 20. yüzyılın başlarına kadarki süreçte yangın alanında görülen kentsel değişikliklerin araştırılması amaçlanmıştır. Çalışma kapsamında bahsi geçen yangına ek olarak şehre giren yenilikler, modernleşme çalışmaları, doğal afetler gibi bölgenin değişimine sebep olan tüm etmenler bir arada değerlendirilmiştir. Burada izlenene yöntem de, döneme ait nizamnameler ve haritalar üzerinden imar planı fitilini ateşleyen 1856 Aksaray Yangını'ndan başlayarak 20. yüzyılın başına kadarki süreçte yangın alanının yaşamış olduğu kentsel değişimin izlerinin sürülmesidir.

Bu doğrultuda çalışma üç bölümden oluşmuştur.

Tezin ''19. yüzyıl İstanbul Kenti'' bölümünde, modernleşen kentin ciddi değişimler geçirdiği yüzyıl genelinde kentin düzenlenmesi adına yapılan yasal düzenlemelere değinilmiş ve bu yasal düzenlemelerin ne derece hayata geçirildiği irdelenmiştir. Kentin değişimine zemin oluşturan modernleşme çabaları üzerinde dikkatlice durulmuştur. Ardından temsiliyet tekniklerinin topoğrafya alanı olan haritacılık faaliyetlerine odaklanılarak, haritacılıkta geleneksel yöntemlerden bilimsel yöntemlere geçiş dönemi olan 19. yüzyıl haritalarında kentin nasıl temsil edildiğine bakılmıştır. Farklı teknik ve amaçlarla üretilmiş olan yerli ve yabancı haritacıların elinden çıkan haritaların üzerinden kente dair genel bir okuma yapılmıştır.

''Tarihi Yarımada Yangınları'' bölümünde ise, İstanbul kentinde sıklıkla meydana geldiği bilinen ve bu bağlamda değişimin önemli parametrelerinden biri olan yangınların tarihsel sürecine bakılmıştır. Hafızalara kazınan bu

yangınların etkisi altına giren alanlarda ne derece kayıplara neden olduğu irdelenmiş ve yangınların tarihi yarımadanın değişimindeki etkisi okunmaya çalışılmıştır. Özellikle 19. yüzyıl itibari ile bölgede meydana gelen yangınların, kentin değişimi ve dönüşümündeki etkilerinin de arttığı tespitiyle, 19. yüzyıldaki yangınlar ayrıca değerlendirmeye tabi tutulmuştur. İlaveten bu bölümde, bu yüzyılda yangına olan bakış açısında görülen değişim de irdelenmiştir. Yangının modernleşme için bir basamak olarak görülmesi konusu üzerinde durulmuştur.

Tezin ‘‘Araştırma Bulguları‘‘ bölümünde ise, tezin ana araştırma konusunu oluşturan 1856 Aksaray Yangın alanına odaklanılmıştır. Bu bölümde ilk olarak, 1856 Aksaray Yangını Sonrasında yangın bölgesinin sahip olduğu topoğrafik ve sosyo-kültürel yapısı irdelenmiştir. Ardından kent imarında önemli bir dönüm noktası olan, 1856 Aksaray Yangını sonrasında alanı düzenlemek adına Luigi Storari’ye çizdirilen ilk imar planıyla başlayan düzenlemeler detaylı bir şekilde incelenmiştir.

Araştırma Bulguları’nın alt başlığı olan ‘‘1856 Aksaray Yangını Sonrası Yangın Bölgesinin Değişimi’’ bölümü, 1856 Aksaray Yangını’ndan 20. yüzyılın başlarına kadarki süreçte bölgenin geçirmiş olduğu değişim sürecini gözler önüne serecektir. Bu bağlamda kullanılan temel inceleme materyali de nizamnameler ve haritalar olacaktır.

Çalışmada yangın meselesinin kentin değişimi ve modernleşmesi adına önemli bir olgu olarak okunabileceği fikri öne sürülmektedir. Yangın, kentin değişimini anlamlandırmak adına önemli bir araç olabilmektedir. Yangınlar karşılaştırmalı olarak değerlendirildiğinde, öncesinde ve sonrasında yangına ve yangın bölgelerinin düzenlenmesine dair yaklaşımların değişiyor olmasıyla 1856 Aksaray yangını çok önemli bir dönemeç oluşturmaktadır, bu yangın modernleşme adına çok şey anlatmaktadır. Bu fikirden yola çıkarak, yangınla birlikte değişim okunmaya çalışılmış; temel inceleme materyalleri olan nizamnameler ve haritalar üzerinden karşılaştırmalı incelemeler yapılmıştır. 19. yüzyılda yangından sonraki süreçte çıkarılan nizamnameler ve çizilen

haritaların karşılaştırmalı olarak değerlendirilmesi sayesinde, bölgesel olarak değişimin izleri basamak basamak gözler önüne serilmiştir. İlaveten farklı iki materyalden izlenen değişim basamakları da birbirleriyle kıyaslanmış ve yasal düzenlemelerin ne derece bölgeye yansıdığı gözlemlenmiştir. Çalışmada temel araştırma malzemesi olarak kullanılan nizamnameler ve haritalar üzerinden yapılan değerlendirmeler ayrı alt başlıklar halinde sunulmuştur.

İlk olarak incelenen malzeme, nizamnamelerdir. Nizamnameler; Osmanlı'da, bir kanunun emrettiği işleri belirtmek ve uygulanma yöntemini göstermek üzere, çıkarılan yazılı hukuk kurallarıdır. Nizamnameler içerisinde, kent imarına yönelik çıkarılanlar önemli bir yer tutar. 1839 Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesinin ardından kent imarı için yayınlanan nizamnamelerin sayısında önemli bir artış vardır. 1839 ilmühaberinin yayımlanmasıyla başlayan ve 1891 tarihli Ebniye Kanunu'nun çıkartılmasına kadar devam eden süreçte birçok nizamname çıkarılmıştır. Bu nizamnamelerde, yasaklar ve uygulama yöntemleri izah edilmiş ve giderek detaylandırılmıştır. Çalışmada 1839-1891 tarih aralığında yayınlanan bu nizamnameler, karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiş ve tartışılmıştır.

Nizamnamelerden, ulaşım arterlerinde (yol genişletmeleri, yeni yolların açılması, çıkmaz sokakların kaldırılması), binaların kütlesel yapılarında ve yapı malzemelerinde yapılan değişikliklere dair önemli bilgilere ulaşılmaktadır. Çalışmada, Melih Ersoy (2017)'un ''Osmanlı'dan Günümüze İmar ve Yasalar'' adlı eserinde tercüme edilmiş olan nizamnameler kullanılarak, bölgede sözü edilen konular detaylı bir şekilde incelenmiştir. Her düzenlemenin bir sonrakiyle kıyaslanmasıyla, kentteki değişimin basamakları gözler önüne serilmiştir.

Çalışmanın bir diğer temel materyali, döneminde oluşturulan haritalardır. Farklı kişiler tarafından çizilmiş ve bu tez kapsamında ulaşılabilen haritalar, incelenen dönemde kentin sokak dokusu, parsel şeması, anıtsal yapıları vb. konularda önemli bilgiler vereceği gerekçesi ile detaylı olarak incelenmiştir. Harita seçiminde ölçeğin uygunluğu ve bölgeye odaklanması dikkate alınmıştır.

İncelenen haritalara; İBB Atatürk Kitaplığı'ndan, Cumhurbaşkanlığı Arşivleri'nden, Ayşe Yetişkin Kubilay (2010)'a ait "İstanbul Haritaları 1422-1922" ve A. Yaşar Koçar (2014)'a ait "Sultan II. Abdülhamid Devri Harita ve Planlarında İstanbul" adlı eserinden ulaşılmıştır. Farklı teknik ve amaçlarla üretilmiş olan, yerli ve yabancı haritacıların elinden çıkan bu haritalar karşılaştırmalı olarak incelenmiş ve yangın bölgesindeki değişim detaylarıyla okunmaya çalışılmıştır.

Bunun yanı sıra, yasal düzenlemeler ve bölgede yapılan çalışmalar yazılı basına da yansıdığı için nizamnameler ve haritalar üzerinden yapılan incelemelerde yazılı basında incelenen yangın bölgesinde görülen değişimleri konu alan, haberler ve köşe yazılarına da yer verilmiştir. Dolayısıyla kentte yangın sonrasında yaşanan değişim, farklı kaynaklarla da desteklenerek incelenmiş ve değerlendirilmiştir.

İncelemeler sonucunda elde edilen tüm veriler ışığında, bölgenin 19. yüzyıl ortalarından 20. yüzyıl başına kadarki süreçte geçirmiş olduğu değişimin en önemli basamaklarından birini oluşturan 1856 Aksaray Yangını'nın başlattığı geri dönülmez sürecin genel bir değerlendirmesi yapılmış ve tartışılmıştır.

2. KAYNAK ÖZETLERİ

‘‘İstanbul’da 1856 Aksaray Yangını Sonrası Yangın Bölgesinde Meydana Gelen Değişimlerin İncelenmesi’’ adlı tez çalışmasında, çalışma kurgulanırken, 19. yüzyıl İstanbul kentini inceleyen birçok araştırmacının yaptığı çalışmalara başvurulmuştur ki, bu çalışmalara ve yaklaşımlarına da burada detaylı olarak yer vermek gerekir.

Özellikle Sibel Söğüt (2015)’ün Hocapaşa Yangını sonrası yangın alanının mekânsal dönüşümünü incelediği çalışmasında, konuyu ele alış biçimi dikkat çekicidir. Söğüt (2015), yaygın görüşün aksine, yangın sonrası yapılan çalışmaları, bütüncül düzenlemenin bir parçası olarak değerlendirmektedir. Değişimi incelerken sadece yangının tahrip ettiği alanlarla sınırlı kalmamış ve yangın görülmeyen alanlarda yapılan düzenlemeleri ve yangın çevresindeki gerçekleşen küçük çaplı yangınları da çalışmasına dâhil etmiştir. Bölgenin değişimini incelerken, sadece yangınla sınırlı kalmayarak yıkım gibi diğer parametreleri de eklemiş ve değişime geniş bir perspektiften bakmıştır. Bu bağlamda Söğüt’ün konuya yaklaşım tarzı bu tez çalışmasına ilham vermiş, onun yangın sonrası dönüşümü ele alırken izlediği yol, konu akışının ve değerlendirme basamaklarının oluşturulması konusunda önemli bir referans olmuştur.

Konu akışında referans olarak alınan bir diğer çalışma da, Özyurt (2007)’un 19. yüzyılın ikinci yarısı ve 20. yüzyılın başındaki Galata yangınları sonrası bölgenin değişimini incelediği çalışmasıdır. Bu çalışmada Özyurt (2007), 19. yüzyıldan itibaren bölgede değişime sebep olan yangınları ele almış ve o da dönem haritalarını birbirleriyle kıyaslayarak değişimi onlar üzerinden okumaya çalışmıştır. Özyurt (2007) yangın sonrası değişimi görmek adına; yol genişletmeleri, yeni yolların açılması ve yapı adalarındaki değişim, çıkmaz sokakların kaldırılması, parsel dokusundaki değişimler, binaların kütlesel değişimleri, yapı malzemesindeki değişimler gibi konuları detaylandırarak haritalar üzerinden okumuştur. Özyurt (2007)’un yapmış olduğu bu çalışma da

incelenecek noktaların belirlenmesinde ve alt başlıkların oluşturulmasında örnek teşkil etmiştir.

19. yüzyıl İstanbul yangınları, kenti derinden etkilemiş ve kent imarında bir basamak oluşturmuştur. Bu sebeple 19. yüzyıl İstanbul kentine ya da kent imarına dair çalışma yapan araştırmacıların neredeyse hepsi yangınlara değinmek durumunda kalmıştır. Literatüre önemli katkılarda bulunan bu çalışmalara bakmak ve konuyu nasıl ele aldıklarını irdelemek, tez çalışmasının literatürde mevcut bulunan boşluğa ve literatüre sağlayacağı katkıyı görmek adına anlamlı olmuştur.

Çelik (2010), ‘‘19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul’’ adlı çalışmasında, “Kent Dokusunun Düzenlenmesi” başlığı altında, yangın sonrası yapılan düzenlemeleri irdelemiştir. 1856 Aksaray Yangını, 1865 Hocapaşa Yangını ve 1870 Pera Yangını gibi kent planlamasında önemli bir yere sahip olan ve planlama adına önemli değişimlere işaret eden yangınlara değinerek, yangınların kent planlamadaki yerini gözler önüne sermiştir. 1856 Aksaray ve 1865 Hocapaşa yangınlarının tarihi yarımadanın yeniden şekillenmesine önemli ölçüde etki ettiğinden bahseden Çelik (2010), 1856 Aksaray yangınından sonra bölge için sistematik bir plan çıkartıldığını da anlatmıştır ki bu konu kente dair modern bir anlayışa geçildiğini de gösteren önemli bir ipucudur. Ancak onun değindiği bu yangınların kent imarı açısından ayrıca ele alınması ve ayrıntılı olarak irdelenmesi gerekmektedir ki bu çalışmanın çıkış noktasını bu düşünce oluşturmuştur.

Kuban (2010) da, ‘‘İstanbul Bir Kent Tarihi’’ adlı çalışmasında, yangınların kentin modernleşmesinde katkıları olduğundan bahsetmiştir. Yangınlardan sonra sokakları, yolları düzenlemek adına çalışmalar yapıldığını ifade eden Kuban (2010), bu düzenleme çalışmalarına dair açıklamalarda da bulunmuştur. Geometrik, dikdörtgen sokak bloklarının oluşturulmasının, çıkmaz sokakların engellenmesinin ve kanalizasyon sistemlerinin oluşturulmaya başlanmasının yangınlardan sonra gerçekleştirildiğini anlatmıştır. İstanbul’da meydana gelen

her yangının ardından, yapılan yeni inşaatlarla kent yapısının değiştiğini dile getirmiştir.

Yangınlar ve modernleşme ilişkisinden söz eden bir diğer araştırmacı da İlhan Tekeli'dir. Tekeli (1999), 19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un çözüm bekleyen kent sorunlarından birinin, şehrin ahşap mahallelerine sık sık çıkan büyük yangınlar olduğunu dile getirmektedir. Bu sebeple belirtilen dönemde, çıkan yangınları engellemek için alınacak önlemler ve yangın tehlikesini azaltacak yeni inşaat tekniklerinin benimsenmesi konularının sürekli gündemde olduğunu dile getirmektedir. 1839-Tanzimat Fermanı'ndan sonra birçok nizamnamenin yayımlandığını dile getiren Tekeli (1999), 1856 Aksaray Yangını sonrası yapılan restorasyon çalışmasında, 1848 ve 1849 Ebniye nizamnamelerinin etkili olduğunu dile getirmektedir. Tekeli (1985; 1999; 2009) dönem değişimlerini modernleşme üzerinden okumaktadır. İstanbul'da Tanzimat süreciyle birlikte gündeme gelen değişimleri utangaç modernleşme olarak nitelendirmektedir. Gerçekleşen değişikliklerin bu tarihler öncesinde meydana gelen değişimlerin bir birikimi sonucunda ortaya çıktığını söylemektedir.

Tanyeli (1999), modernleşmenin bilgi ithali ile değil, kendi durumunu sorunlaştırma becerisi ile mümkün olduğunu savunmaktadır. İlaveten, mimarlıkta 18. yüzyılda başlayan batı etkilenmelerini batılılaşma ya da modernleşme saymayı doğru görmez. Lale devrinden itibaren Osmanlı kültürüne yoğun denebilecek bir biçimde batı kökenli verilerin ithal edildiğini dile getiren Tanyeli (1999), bu değişimleri kültürel ve tarihsel bağlamda birer modernleşme hazırlığı olarak nitelendirmektedir. Asıl modernleşmenin ise, söz konusu ithalatı da içeren değişim sürecinin ideolojik süzgeçlerden geçerek üretilen açıklamaları ile birlikte başlayacağını dile getirmektedir. Yani Tanyeli (1999)'ye göre modernleşme, yapılan transferler bir ideolojik sorunsala dönüştüğü zaman başlamıştır. Tanyeli (1999)'ye göre bu dönüşüm 19. yüzyılın başlarından itibarendir.

Kasım 1839'da çıkarılan Tanzimat Fermanı'nın, dar sokak ve çıkmazların kaldırılması, geniş cadde ve rıhtımların açılması gibi kentsel alanda köklü bir değişimi önerdiğini söyleyen Yerasimos (1999)'a göre, bu durum kentin mevcut görüntüsünü toptan bir reddedişi ifade etmektedir. Dile getirilen bu düzenlemelerin hayata geçirilmesi ise uzun zaman alacaktır. Bu sebeple, Yerasimos (1999), Tanzimat kararlarını uzun vadede gerçekleştirilebileceği açıkça belirtilmiş bir niyet mektubu olarak değerlendirir.

Tanzimat Fermanı'yla birlikte başlayan süreç içerisinde kentin değişimi hız kazanmıştır. Gül (2013) de, ''Modern İstanbul'un Doğuşu'' adlı çalışmasında bu sürece dikkat çekmektedir. O, çalışmasında, 1839'da kenti düzenlemek adına bir yönetmelik çıkartıldığından ve bu yönetmeliğin kentin batılı ilkelere göre düzenlenmeye çalışıldığı ilk ciddi atılım olduğundan söz etmektedir. Gül (2013), 1839 Yönetmeliğinde ilk defa kartografik belgelere ihtiyaç duyulduğunu da dile getirmektedir.

Literatürde çalışmalarıyla önemli bir yere sahip olan birçok araştırmacının hemfikir olduğu konu, yangınların kentin imarında önemli bir yere sahip olması ve Tanzimat'ın ilan edilmesinin ardından kent imarının hız kazanmış olmasıdır.

Bu çalışmaların ardından literatürde, 19. yüzyılda İstanbul kent genelini konu alan çalışmaların yanı sıra, belirli bölgelere odaklanan çalışmalara da bakmakta yarar vardır. Tarihi yarımadanın içerisindeki değişimleri konu alan bu çalışmalardan biri Altunbaş (2016)'ın ''İstanbul Ayasofya'sı odaklı tarihi çevre'' adlı çalışmasıdır. Bu çalışma, 18. ve 19. yüzyıllar içinde Ayasofya çevresinin geçirmiş olduğu, fiziki ve kentsel değişimleri konu almaktadır.

Diğer bir çalışma da, Sinanlar (2001)'ın ''Osmanlı İstanbul'unda Kamu Meydanı Olarak Atmeydanı'' başlıklı çalışmasıdır. Burada da Atmeydanı'nda 19. yüzyılda yapılmış olan düzenlemelere değinilmekte ve meydanın 19. yüzyılda yeniden yapılandırılmaya gidilerek tarihi eser gibi kabul edilip yeniden tasarlandığından bahsedilmektedir.

Gürallar Yeşilkaya (2003)'nın, ''On Dokuzuncu Yüzyıl İstanbul'unda Kamu Mekânının Dönüşümü: Beyazıt Meydanı'' adlı tez çalışmasında da, 19. yüzyılda yeni ordunun merkezi ve askeri törenlerinin itibar sahnesi olarak işlev gören Beyazıt Meydanı'nın yüzyılın başından itibaren büyük değişimler yaşadığı belirtilmektedir. Beyazıt Meydanı'nın, yolların genişletilmesi, kaldırımların oluşturulması, aydınlatma çalışmaları ve tramvay hatlarının yapılması ile önemli yeniliklere de ev sahipliği yaptığı anlatılmaktadır.

Modernleşmenin bir diğer basamağı olan ulaşım arterlerinin düzenlenmesi de Tarihi Yarımada'nın değişimine sebep olan parametreler arasında önemli bir yer teşkil ettiği için bu konuyu ele alan çalışmalara da bakmak gerekir. Ulaşım arterlerini birbiri ile bağlantılı olarak işleyen dört ana unsur oluşmaktadır: Deniz taşımacılığı, atlı tramvaylar, kısa bir metro hattı ve trenler. Bu ulaşım arterlerinin kentin mahalleleri arasında hızlı ulaşım imkânları sağladığı bilinmektedir. İlk etapta yapımı kararlaştırılan dört tramvay hattı: Azapkapı-Ortaköy, Eminönü-Aksaray, Aksaray-Yedikule, Aksaray-Topkapı hatlarıdır. Bozkurt (2004), ''İstanbul Kent İçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi: 1850–1900'' adlı tez çalışmasında, tramvay, araba, tren, omnibüs gibi kent içi ulaşım araçlarının kente girişini incelemektedir. O, tramvay hatlarının faaliyete girmesiyle kent içi ulaşımın hem kolaylaştığını, hem de ucuzlaştığını dile getirmektedir.

19. yüzyılın ikinci yarısından 20. yüzyılın başlarına kadar olan süreçte İstanbul kent geneline ait değişimleri inceleyen ve tarihi yarımadadaki değişimleri inceleyen çok sayıda çalışma bulunmaktadır. Burada tez çalışmasında başvurulan başlıca kaynaklara yer verilmiştir. 19. yüzyıl birçok değişimi bir arada barındıran, kentsel anlamda önemli düzenlemelerin yapıldığı, kentin sorunlarıyla beraber farklı bir şekilde değerlendirilmeye başlandığı, düzenlemelerin de bu değerlendirmelerle birlikte yapıldığı özel bir dönemdir. Bu çalışmada bu dönemin incelenmesi yangının da bir kent sorunu olarak yeni bir bakışla ele alınarak hem çözüm arayışlarında bulunulması, hem de modern düzenlemelerle kentsel alanların da düzenlenmesinde bir dönemeç gibi görülmesi bağlamında önemlidir. Günümüze kadar yapılan çalışmalarda ilk

planlama fitilini ateşleyen 1856 Aksaray Yangını'na değinen çalışmalar olmuşsa da, yangından sonra 20. yüzyılın başlarına kadar olan süreçte, bölgenin nasıl değiştiğini, yangınla birlikte bunun kentsel anlamda nasıl bir dönüşüme sebep olduğunu inceleyen geniş kapsamlı bir çalışma bulunmamaktadır. Bu bağlamda çalışmada, yangının görüldüğü alanla sınırlı tutularak, bölgenin sahip olduğu kentsel dokunun, yangın sonrası yapılan düzenlemeler, kente giren yenilikler, modernleşme çalışmaları ve doğal afetler ve benzeri sebeplerle nasıl bir değişim geçirmiş olduğunun araştırılması hedeflenmektedir.

3. 19. YÜZYIL İSTANBUL KENTİ

1856 Aksaray Yangını'nın kentin değişiminde önemli bir dönüm noktası olmasının sebeplerini anlamak, kentin değişimine zemin hazırlayan parametreleri gözler önüne sermek ve bu tarihten sonra kentin ne derecede değiştiğini görebilmek adına 19. yüzyılda İstanbul kentinin genel durumuna bakmak anlamlı olacaktır. Bu sebeple, çalışmanın bu bölümünde kent 19. yüzyılda genel bir perspektiften bakılarak incelenecektir.

19. yüzyıl, İstanbul kentinin ciddi anlamda dönüşüm geçirdiği bir tarih aralığını ifade etmektedir. Birçok faktörün etkisiyle gerçekleşen bu değişimler, bazı bölgelerde şehri adeta yeniden yapılandırmaktadır. 19. yüzyıl İstanbul'unu değiştiren etmenlerin başında kuşkusuz ki yangınlar gelmektedir. Hemen her gece çıkması ve eğer hava rüzgârlı ise bunların kenti yiyip yutması sebebiyle, yangınlar dönemin önemli problemleri arasındadır. Kentte oluşturdukları tahribatın sonucunda yaşanan değişim bir yana yangınlarla yapılan mücadele, bunlara karşı alınmak istenen önlemlerle, sokaklar, binaların yapımları gibi konularda kentsel düzenlemeler getirilmekte ve kentin çehresi de yenilenmektedir.

Kent yangınlarının önüne geçmek maksadıyla, bir dizi yasal düzenleme yapılmıştır. Yapılan düzenlemelerde, kentin alışılagelmiş bir ahşap yapıdan bir diğerine atlayarak ilerleyen yangın felaketinin geniş alanlara yayılmasını önlemek amacıyla kâgir desteklenmeye başlanmıştır. İstanbul kentinin süregelen ahşap konut dokusunun yerine kâgir konutların desteklenmesi, şehri değiştiren önemli etkilerden birisidir.

Çıkmaz sokakların yangını söndürme çalışmalarını zorlaştırıyor olduğunun düşünülmesi, çıkmaz sokakların da kaldırılması gerekliliğini ortaya koymaktadır. Kentin sahip olduğu organik dokunun yangının yayılmasını kolaylaştıran bir gerekçe olarak ele alınması, bu organik dokuyla mücadeleye başlanmasına sebep olmaktadır. Böylece yollarla ilgili çalışmalar da başlamıştır.

İstanbul'da bu yüzyılda görülen değişimler yalnızca, yangınlarla da bağlantılı olarak yapılan düzenlemelerle sınırlı değildir. Yollarla ilgili çalışmaların yapılmasına sebep olan bir diğer gerekçe, şehre eklenen yeni ulaşım araçlarıdır. Şehre eklemlenen ulaşım araçlarının hizmet vereceği ulaşım yapıları da, 19. yüzyılla birlikte şehre girmiştir. Liman yapıları bu yapı türlerinden birisidir ve özellikle 1838 Ticaret Anlaşması sonrası, deniz ticaretinin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla inşa edilmişlerdir. İstanbul kent içi deniz ulaşımının hayata geçmesi ile birlikte yolcu iskeleleri, demir yollarının hayata geçmesi ile de istasyonlar şehre eklemlenen diğer yapı türleri olmuşlardır.

İstanbul'da görülmeye başlayan diğer yapı türleri de yeni ticaret mekânlarıdır. İşhanları, pasajlar, büro ve depolar yine bu dönem içerisinde görülmeye başlanmıştır. Bunun yanı sıra, bankalar da ticari bir yapı türü olarak bu dönem içerisinde İstanbul'a giriş yapar.

İstanbul'da genel nüfusun artması ve bu yüzyılda yabancıların da belli bölgelerde sayısal olarak daha yoğun olarak bulunmaları nedeniyle, şehirde bulunan hanlar artık beklentileri karşılayamamıştır. Bu nedenle, yabancılar için açılan modern tarzdaki konaklama mekânları (otel, pansiyon, lokanta) da kentte görülen diğer yeni yapı tipleri olarak karşımıza çıkar. Başlangıçta bu mekânlar yabancılar tarafından açılırken, sonraları Müslüman işletmeciler de bu tür iş girişimlerinde bulunmuşlardır.

İki ya da üç katlı sıra evlerin ve çok katlı apartmanların şehre girişi de yine bu dönemde olur. Çoğunlukla alt orta sınıf için üretilen bu konutlar, genellikle küçük sermayelerle çalışan, ucuz işçilik, ucuz malzeme kullanarak üretim yapan müteahhitler tarafından inşa ettirilmiş yapılardır. Üç cephesi bile bulunmayan yapıların 1850'lerden sonra görülmeye başlandığını söylemek mümkündür. Bu durum kapitalist etkilerin şehre girmeye başladığının bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Tanyeli (2015), Musevi asıllı Camondolar ailesi tarafından rant[1] amaçlı gayrimenkul yatırımları yapıldığından, hatta Osmanlı yüksek

[1] Kentin inşa faaliyetlerinde görülen rant kavramının izlerine XVIII. yüzyılda da rastlamak mümkündür. Özkaya, günümüzdeki anlamda olmasa da bir rant oluşumunun varlığından söz

bürokratlarının da bu dönem içerisinde rant elde etmek amacıyla, apartman ve han yaptıranlara katıldığından bahsetmektedir. Bu durum rant kavramının da, 19. yüzyıl İstanbul kentini şekillendiren parametrelerin arasında yerini aldığını göstermektedir.

19. yüzyıl İstanbul kentini derinden etkileyen bir diğer konu da, kente olan yabancı mimar akışlarıdır. Özellikle 1850-1911 yılları arasında İstanbul'a İtalyan mimar akışı başladığı görülmektedir. İstanbul'a gelen Alessandro Vallauri, Giulio Mongeri, Fossati kardeşler ve Rainmondo D'aronco gibi isimlerin kenti derinden etkilediklerini söylemek mümkündür (Tanyeli, 2015). İstanbul'da yoğun olarak ürün veren bu İtalyan mimarların Trablusgarp Savaşı'ndan sonra sayıları ve etkileri giderek azalmaya başlar.

Ayrıca etkileşimin hızla arttığı 19. yüzyıl dünyasında kente giren yeni tarzda yapılara ek olarak, çehreyi değiştiren önemli etmenlerden birisi de farklı üslupların bir arada ifade edilebiliyor olması halidir. Dönem içerisinde Neo-Klasik, Art Nouveau, Barok, Rokoko gibi üslupların bir arada ifade edilme fırsatı yakaladıkları görülmektedir (Kuban, 2010). Bu bağlamda 19. yüzyıl İstanbul'unun mimari anlamda üslupsal bir kozmopolitliği barındırdığından da söz etmek mümkündür.

19. yüzyılda İstanbul kentiyle birlikte kentin temsil yöntemleri de değişime uğrar. Öncesinde kent mekânı suyolu haritaları ve minyatürlerle temsil edilirken, bu yüzyıldan itibaren harita ve planlar aracılığıyla temsil edilmeye başlanır (Özgüven, 2009). Haritalar matematiksel kurallarla, bilimsel yöntemlerle çizilir. Yüzyıl ortalarına gelindiğinde kent planlaması için yangın haritaları da çizilmeye başlanır. Yine aynı dönem içerisinde kentin ilk kadastral planları oluşturulur. 19. yüzyılın sonlarına doğru kadastral planlarda artış görülür. Tekeli (1993)'ye göre, kadastral planlarda görülen artış, sigorta şirketlerinin ihtiyaçlarıyla bağlantılıdır. (Bu konuda daha detaylı bilgi 3.3. 19. Yüzyıl İstanbul Haritaları Üzerinden Kentin Okunması bölümünde verilecektir.)

---

eder. Bkz., Özkaya, H.G., 2015. 18. Yüzyılda İstanbul Evleri; Mimarlık, Rant, Konfor, Mahremiyet. İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, 284, İstanbul

Bu durum 19. yüzyılda kentin ve kent temsil yöntemlerinin de değişime uğradığını, kentin artık farklı bir biçimde ele alınan bir olguya dönüştüğünü gösterir.

19. yüzyıl İstanbul kentini anlamak adına dönemi daha detaylı incelemek için çalışmanın 3.1. bölümünde kent imarına dair düzenlemelere, 3.2. bölümünde modernleşme hareketlerine bakılacaktır, 3.3. bölümü ise kentin 19. yüzyılda haritalar üzerinden okunmasına ayrılmış olup, bu konular ayrıntılı olarak ele alınarak irdelenecektir.

3.1. Kent İmarına Dair Düzenlemeler

19. yüzyılın başlarında İstanbul yönetim mekanizmalarında önemli değişiklikler yapılmıştır. Bu değişikliklerden birisi Ebniye-i Hassa Müdürlüğü'nün kurulmasıdır. Mimari ve inşaat işleriyle ilgilenen Şehreminlik makamı ile Hassa Mimarlar Ocağı bir araya getirilerek Ebniye-i Hassa Müdürlüğü'ne dönüştürülmüştür.

İnşa faaliyetleriyle ilgilenen bu iki kurumdan Hassa Mimarlar Ocağı'na bağlı mimarbaşıların geniş görev alanları bulunmaktadır. Ocak; saray, cami ve hayır eserlerinin yanı sıra, sefer sırasında ordunun ihtiyaçlarını gidermek amacıyla köprü, kale gibi yapıların yapılmasında ve tamirinde görevlidir. Ayrıca mimarbaşılar cumbaların genişliği, sokak genişlikleri, yangın tehlikesi oluşturabilecek yapıların sur dışında konumlanması gibi konularla ilgilenmektedirler. Ancak aldıkları kararların uygulanması için kadının onayı gerekmektedir (Tekeli, 1994).

Şehreminlik makamı imparatorluk dâhilindeki inşaat ve tamirat işlerini yürütmekle görevlidir. Hassa Mimarlar Ocağı da, Şehreminlik'e bağlıdır. Ancak aralarında bir iş bölümü vardır. Şehreminler sultana ait yapıların masraflarının karşılanmasıyla ilgilenirken, mimarbaşılar ise inşaatın teknik yönleriyle ilgilenmektedirler (Tekeli, 1999)

19. yüzyıla gelindiğinde ise Şehreminlik makamı ile mimarbaşılık arasında görev karmaşıklaşması dikkat çekmiş ve 1831 yılında Ebniye-i Hassa Müdürlüğü'nün kurulmasıyla bu iki makam bir araya getirilmiştir. Ergin (1995)'in bu konuyla alakalı değerlendirmesi şöyledir: ''*Asırlardan beri devam eden bu usûlde sekâmet nihayet Sultan Mahmud Han-ı Sâni asrında nazarı-ı dikkati celbederek her ikisinin tevhidiyle bir Ebniye İdaresi tesisi karargir olunmuştur.*''

Ebniye-i Hassa Müdürlüğü' nün kurulmuş olması her ne kadar olumlu bir gelişme olarak görülmüş olsa da, beklentiler karşılanmamış, inşaat ve imar hareketlerinde istenilen ilerleme sağlanamamıştır (Ergin, 1995). Ebniye Müdürlüğü'nün kurulmasının üzerinden çok zaman geçmeden bilindiği üzere 1839 yılında Tanzimat Fermanı ilan edilir. Tanzimat'ın ilanı ile imar ve iskân konusundaki yasal düzenlemelerin hazırlanarak yayımlanması hız kazanır.

Ancak Tanzimat'ın ilanından önce de kentin bulunduğu durumu tespit için çalışmalar yapıldığını söylemek mümkündür. Kaynar (2010) bu konuda, Tanzimat ile III. Selim döneminde hazırlanan çalışmalar arasında bağlantı kurmaktadır. III. Selim'in Devlet-i Aliyye'de ıslahat yapmak adına, ileri gelen devlet adamlarından layiha hazırlamalarını istediğinden söz etmektedir. Hazırlanan layihalar arasında Tatarcık Abdullah Efendi'nin hazırlamış olduğu Layiha'nın, memleketin manzarasını tarif ettiğinden ve ıslahatın temellerini açıkladığından bahsetmektedir. Tatarcık Abdullah Efendi'nin Layihası'nın dördüncü bendi; *''tababetin lüzumuna ve medenî insanlar bedevîler gibi başıboş bırakılamayacağına göre, terbiye, nizamına dairdir''* (Kaynar, 2010). Kaynar'ın ''Mustafa Reşit Paşa ve Tanzimat'' adlı eserinde yer alan dördüncü bendin günümüz Türkçesine çevrilmiş hali aşağıda belirtildiği gibidir.

> *''Lakin devlet ve saltanat oluşturan milletlerin bedevi stili hayat tarzından ayrılması doğal bir zorunluluk iken bu tarz yaşamda meydana gelen sorunlara yine yerleşik (medeni) hayat şartlarına göre çare bulmak gerekir. Mesela İstanbul'da nüfus yoğunluğundan dolayı meydana gelen kötü kokuların giderilmesine, (ahşap binaların) sıklıkla*

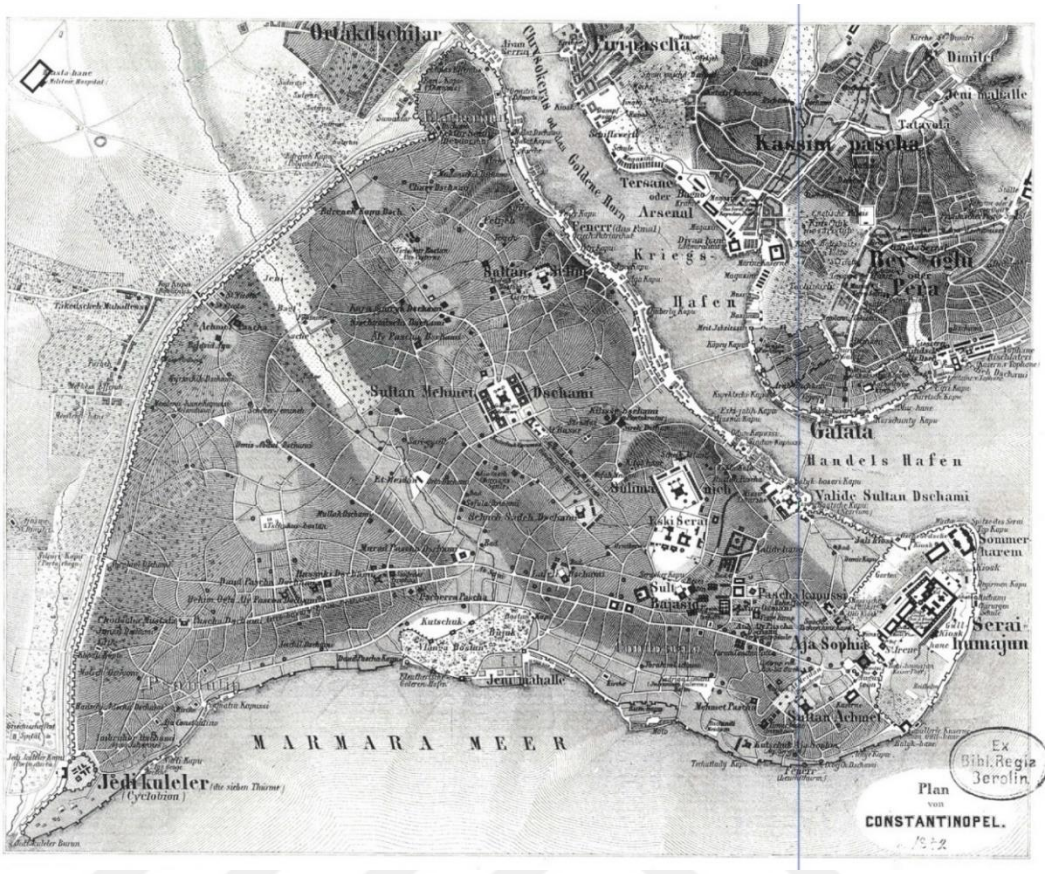
meydana gelen yangınları engelleyici alternatif yollar inşa etmek ve kâgir binalar yapmak, beldenin temizliğine dikkat etmek ve tıbbi önlemlere bağlı kalmak gibi şehir yaşamının getirdiği şartlara uyarak çözüm aramak gerekir; yoksa baskın bir şekilde bedevi yaşamına geri dönmenin çaresini düşünmek zaman ve duruma uygun olan, akla uygun görüş ve tedbir değilmiş gibi zannedilir. Zira yerleşik yaşamın maddi ve manevi her türlü güzel kazancına sahip olunması ile beraber insan vücudunun zarar görmesine çeşitli hastalıkların ortaya çıkmasına sebep vermek ve bu yüzden insana dair bir takım sorunlara sebebiyet verdiği gibi manevi olarak da insana doğuştan gelen güzel ahlâk anlayışını zedeleyici ve insanlar arasında her türlü kötülük ve hile oluşmasına sebep olur. Ve ancak maddi hastalıklara tıp ilmi ile önlem alındığı gibi manevi hastalıklara da eğitim ve terbiye ve özel mülkiyet anlayışının yerleştirilmesi ve siyaset ilmi ile önlem alınarak nasıl ki şehirliler bedeviler gibi doktorsuz olmazlar ise bu yüzden yerleşik yaşam tarzında olan bir kavim çadırda yaşayanlar gibi başıboş ve serkeş bir halde idare etmek düşünülemez." (Kaynar, 2010)

Layiha'da şehrin sorunları üzerinde durulurken bunlara alternatif çözüm yolları önerildiği görülmektedir. Yangınları engelleyici alternatif yolların inşa edilmesi, kâgir binaların yapılması, şehrin temizlenmesi gibi konulara dikkat çekilmektedir. Ancak bahsedilen konuların yıllarca çözüme kavuşturulamadığını söylemek mümkündür. Bahsi geçen konular 19. yüzyılın sonlarına kadar tartışılmaya devam edecektir.

Tanzimat Fermanı'nın öncülerinden, fermanı kaleme alanlardan biri olan Mustafa Reşit Paşa'nın diplomatik görevi icabı bulunduğu Avrupa başkentlerinden etkilendiği bilinmektedir. Paşa, Osmanlı başkentinin de bu kentlerle aynı standartlara sahip olması gerektiğini savunmaktadır. Ona göre, Osmanlı başkentinin bu standartları sağlamasının yolu bilimsel yaklaşımdan geçmektedir. Paşa'nın üzerinde durduğu temelde iki konu vardır. Bunlardan birincisi, ''kavaid-i hendese'', yani yol şebekelerinin düz ve geniş arterlerle kesilmesi konusuyken, ikincisi yapılaşmanın ahşaptan kâgire dönüştürülmesi

konusudur. Mustafa Reşit Paşa bu yaklaşımları ile yangın felaketi ile mücadele etmeyi de amaçlamaktadır. ‘‘Kavaid-i hendese’’ ile yangın afetinin kontrolü kolaylaştırılmış olacaktır. Ayrıca ahşaptan kâgire dönüşüm sayesinde yapının kolay tutuşmasının ve yapıdan yapıya atlayarak yangının geniş alanlara yayılmasının önüne geçilecektir. Çelik (2010)’e göre Mustafa Reşit Paşa’nın 1836’da belirlemiş olduğu bu ilkeler, kent tasarımına ait ilk ilkelerdir. Ancak Tatarcık Abdullah Efendi’nin Layihası da göz önüne alındığında, yapı inşaatında kâgire geçilmesi ve yangını engelleyici alternatif yolların inşa edilmesi konularının, Mustafa Reşit Paşa’dan yıllar önce Tatarcık Abdullah Efendi tarafından dile getirildiğini söylemek gerekmektedir.

Tanzimat’ın ilanından sonra yayımlanan ilmühaberlerde ve nizamnamelerde şehircilik ve mimari konularında bu fikirlerden etkilenildiğini açık olarak görmek mümkündür. 1839 ilmühaberi Tanzimat sonrasında yayımlanan ilk imar ve şehircilik düzenlemesi olarak büyük bir önem arz eder. Ayrıca bahsi geçen ilmühaberin, Helmunt von Moltke’nin çizmiş olduğu harita üzerine aldığı kararların özetlenmiş hali olduğu şeklinde de süregelen bir söylem bulunmaktadır. Yani Helmunt von Moltke’nin bu çalışmaları İstanbul için oluşturulmuş ilk imar planı olarak değerlendirilmektedir. İlk olarak Ergin (1995) tarafından 1922’de öne sürülen bu fikir, Tekeli (1985;2010), Kuban (2000), Çelik (2010) gibi birçok araştırmacı tarafından da kabul görmüştür. Ancak Ergin (1995) bahsi geçen haritalara eserinde yer vermemiş ve bu haritaların kayıp olduğundan söz etmiştir. Öte yandan Von Moltke’nin 1839 tarihli İstanbul imar planı olarak geçen bu çalışmasında kapsamlı kent tasarımlarını ortaya koyduğu şeklindeki yorumlara Özgüven (2009), ihtiyatla yaklaşılması gerektiğini ileri sürmüştür. Özgüven (2009), Moltke’nin 1838-1839 tarih aralığında Anadolu’da olduğundan, o tarihlerde bahsedildiği gibi bir çalışmanın yapılmasının mümkün olmadığından söz eder. Bunun yanında Moltke’nin 1836-1837 tarihleri arasında İstanbul için bir haritalama yaptığından ve 22 Şubat 1837 tarihli Moltke’ye ait mektupta bu çalışmanın tamamlandığına dair ifadeleri bulunduğundan da bahseder. Ayrıca Özgüven (2009) bu bahsi geçen ve kayıp olduğu ileri sürülen haritalara Berlin Devlet Kitaplığı’ndan ulaştığını söylemekte ve ulaştığı bu haritaları yayımlamaktadır.



Şekil 3.1. Von Moltke tarafından hazırlanmış 1842 tarihli İstanbul Haritası (Özgüven, 2009)

Von Moltke'nin çizmiş olduğu haritaları da inceleyen Özgüven (2009), haritaların niteliklerinden de söz eder. Haritaları ölçü alınmadan noktalar arası mesafeleri birbirine orantılanarak bir çizim yapıldığından bahsetmektedir. Yani ona göre var olan durumun gösterilmesi açısından Moltke'nin yapmış olduğu çalışma İstanbul'un ilk planlanma etkinliğine katkı sağlamaktadır. Ancak bu çalışma bir imar planı olarak algılanamaz. Bu bağlamda Helmunt von Moltke'nin haritalara dayandırdığı fikirlerinin özetlenmiş şeklinin 1839 İlmühaberi'ni oluşturduğu fikri de güvenilirliğini kaybetmektedir. Ancak 1839 İlmühaberi'nin kendinden sonra yayımlanacak olan nizamname ve kanunların öncüsü olduğu açıktır.

1839 İlmühaberi'nin ardından 1848 yılında Nafia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı) kurularak imar faaliyetlerine, denetleme ve yönetim konularına dair

uygulamalar tek merkezde toplanmış, görev ve sorumluluklar bahsi geçen kuruma devredilmiştir (Özcan , 2006).

Aynı yıl içerisinde ilk nizamname olan 1848 Ebniye Nizamnamesi yayımlanmıştır. 1848 Ebniye Nizamnamesi'nin yayımlanması kendinden sonra yayımlanacak olan nizamnamelere öncülük etmiştir. 1848-1882 yılları arasında birçok nizamname yayımlanmıştır. Ancak bu nizamnamelere tezin ana konusunu oluşturan 1856 Aksaray Yangın dönemini de içerdiği için burada kısaca değinilip, bunların içeriklerine ''5.2.1 Nizamnameler üzerinden 1856 Aksaray yangın bölgesinin değişiminin incelenmesi'' bölümünde detaylı bir şekilde yer verilecektir. Yayımlanan nizamnamelere örnek olarak, 1848 Ebniye Nizamnamesi, 1858 Sokaklara Dair Nizamname, 1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi, 1875 İstanbul ve Belde-i Selasede Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaiyesine dair Nizamname, 1877 Dersaadet Belediye Kanunu ve 1882 Ebniye Kanunu verilebilir (Çelik, 2010).

1882'de yayımlanan Ebniye Kanunu Osmanlı'nın ilk imar kanunu olarak görülmektedir. Kendisinden önce çıkartılmış olan tüm düzenlemeleri iptal eden bu kanun, oldukça kapsamlı yenilikler önermektedir (Tekeli, 1985).

Yapılan düzenlemelerde genel olarak, yapı malzemesi, sokak genişlikleri, yapı yükseklikleri gibi konular üzerinde önemle durulmaktadır. Ancak alınan kararlar sürekli değişmekte ve birbirinden farklı rakamsal değerler içermektedir. Düzenlemelerin temelde birkaç hedefinin bulunduğundan bahsetmek mümkündür. Bunlardan birisi kâgir yapıya geçilmesi, bir diğeri ise yolların düzenlenmesidir. Böylece bu düzenlemelerle şehrin başındaki en büyük felaketlerden olan yangınların önüne geçilecektir. Ayrıca bu düzenlemeler sayesinde uzun vadede kentin geometrik kurallara uygun planlı bir görünüme kavuşması da amaçlanmaktadır.

19. yüzyıl boyunca, 1839-1882 yılları arasında kentin imarına dair bir dizi karar çıkartılmıştır. Bu kısımda dikkat çeken husus birbiri ardına bu kadar çok yasal düzenlemenin yapılmış olmasıdır. Bir başka önemli husus da benzer yasaların

birbirini tekrar eder durumda olmasıdır. Bu durum kararların uygulamaya geçmesi açısından sıkıntılar yaşandığının bir işareti olarak görülebilir. İlk defa 1839'da dile getirilen düzenlemelerin 1891 yılında halen gündemde olması aradan geçen 52 yıla rağmen 1839 tarihli ilmühaberde dile getirilen aşamaya bile henüz ulaşılamadığının göstergesi niteliğindedir. Benzer bir şekilde Gül (2013), ilk olarak 1839 yılında ortaya konulan imar yönetmeliğinin uygulanmaya başlamasının 1856 tarihini bulduğundan bahsetmektedir. Bu durum 19. yüzyıl boyunca kentin imarına dair bir dizi karar çıkartılmasına rağmen alınan kararların uygulama aşamasında sekteye uğradığını göstermektedir.

3.2. Modernleşme Hareketleri

18. ve 19. yüzyıllar Osmanlı yönetiminde değişimin hızlandığı yıllardır. Gerçekleşen bu değişimler köklü ve devrimsel olarak nitelendirilecek kadar radikaldir. 19. yüzyılın başlarında gerçekleşen ve Vaka-i Hayriye olarak adlandırılan yeniçeri ocağının kaldırılması ile hız kazanan bu değişimlerin ard arda gerçekleştiği görülmektedir. Ocak kaldırılmış ve ardından devlet yönetimi üç bağımsız idari bölüme ayrılmıştır. Bu sınıflar kalemiyye, ilmiyye, seyfiyye olarak adlandırılmaktadır. Yeni ordu yani Muallem Asakir-i Mansure-i Muhammediye seraskerin komutasına verilmiştir. Vezir-i Azam'ın ayrıcalıklı olan konumu şeyhülislam ve seraskerle eşitlenerek sivil bürokrasiden sorumlu 'sadrazam' olarak yeniden düzenlenmiştir. Vezir-i Azam'ın eski vekilleri İç ve Dışişleri bakanı ile Maliye bakanı görevini üstlenmişlerdir. Ayrıca Meclis-i Vala-i Ahkâm-i Adliye olarak adlandırılan bir danışma meclisi kurulmuştur (Ergin, 1995).

İdari yapıda yaşanan bu yoğun değişiklerin şehir yönetimine de yansıdığı görülmektedir. Kadı, şehir üzerindeki yetkilerini kaybetmiştir, yalnızca hukuki görevlerini ifa eden bir konuma getirilmiştir. İhtisab Nazırlığı'nın (Vergi ve Şehir İşlerinden Sorumlu Bakanlık) kurulmasının ardından kurum, vergilerin toplanması, güvenliğin sağlanması, imar faaliyetlerinin uygulanması görevlerini üstlenmiştir. Müslüman mahallelerin idaresinden sorumlu muhtarlık makamı

oluşturulmuştur. Gayrimüslim bölgelerde ise muhtarın yerine kocabaşı göreve getirilmiştir. Muhtarlar ve kocabaşılar, mahallenin hem dini önderi, hem evrak düzenleme yetkilisi, hem de bölgenin güvenliğini sağlamakla görevli devlet yetkilileridir. Genel ve yerel yönetimlerde gerçekleşen bir dizi reformun ardından 1831 yılında Mimarlar Ocağı'nın ve Şehreminliğin görevleri Ebniye-i Hassa Müdürlüğü'ne devredilmiş ve bu müdürlük Nafıa Nezareti'ne bağlanmıştır (Ergin, 1995). Yönetimde görülen bu radikal değişimler payitahtın başkentine de kısa sürede yansımıştır. Ancak kent değişimini tek başına payitahtın radikal değişimine bağlamak çok da doğru bir yaklaşım değildir. Değişen kent yönetimi ve kentli bu değişimi birlikte inşa etmişlerdir. Bu bağlamda kentlinin de kent üzerindeki etkisini değerlendirmeye katmak gerekmektedir.

Payitahtta görülen bu değişimler sırasında İstanbulluların durumuna bakacak olursak, halkta da önemli değişimlerin olduğunu söylemek mümkündür. Tanyeli (2015), 18. yüzyılın başlarından itibaren İstanbulluların dünyayı, fiziksel çevrelerini ve mimariyi kavrayış biçimlerinde, üretiş biçimlerinde ve estetik duyuşlarında radikal değişimler görülmeye başladığını söylemektedir. Örneğin Nedim'in şiirlerinde bu değişimi görmenin mümkün olduğundan ve öncesinin aksine gündelik yaşamın da şiirin konusu olarak ele alınır hale geldiğinden söz etmektedir. Bir diğer işaret ise, kentin içerisine yerleşmiş durumdaki hanedan mensubu kadınların kentin çeperlerine doğru harekete geçmeye başlamış olmasıdır. Onlar, Boğaziçi ve Haliç bölgesinde dev yalılar yaptırarak yerleşmeye başlamışlardır. Hanedan kadınları arasında başlayan bu geleneğin İstanbul'un banliyöleşmesine de katkı sağladığı açıktır. Bu örnekler bize toplumun yenilik arayışları içerisinde olduğunun bir göstergesi niteliğindedir. 18. yüzyılda başlayan kentlide ve kent yöneticilerinde görülen bu değişim arzusunun, 19. yüzyılda da artış gösterdiği görülmektedir. Bu arzunun kenti ve mimarisini de etkisi altına alması kaçınılmazdır.

Mimari anlamdaki değişimleri anıtsal yapıların üslupları üzerinden de okumak mümkündür. 18. yüzyılın üçüncü çeyreğinde inşası tamamlanan Nur-u Osmaniye Cami'de barok tarzının kullanılması, İstanbul'daki geleneksel mimari

tarzında yapı üretimine farklı tarzların da eklenmeye başladığının bir göstergesidir. Bu tarihten sonra kentte farklı üsluplar bir arada yer almaya başlamıştır. Ayrıca Nur-u Osmaniye Cami'nin farklı tarzda inşa edilmesi, Kuban (2010)'ın Dallaway'den aktardığı bilgiye göre; Padişah'ın bizzat kendi isteğidir. Verilen bu bilgi üzerinden yola çıkarsak, saltanatın henüz 18. yüzyılın ortalarında bile önemli ölçüde yenilik arayışı içerisinde olduğunu söylemek mümkündür.



Şekil 3.2. Nur-u Osmaniye Cami'nin 19. yüzyıla ait Gravürü (Godfrey, 2012)

Bu değişim arzusunun, 19. yüzyıla gelindiğinde dönemin ihtiyaçlarının değişmesi ve bu ihtiyaçların karşılanması gerekliliğinin doğması ile farklı bir boyut kazanmaya başladığı da görülmektedir. İhtiyaçların değişmesine sebep olan en önemli gerekçelerden birisi 1838 Ticaret Antlaşması'dır. Bu antlaşma sonrası şehre girmeye başlayan yabancı tacirlerin üreticiye bizzat kendisinin ulaşabilir hale gelmesi, gümrük vergilerindeki indirim gibi sebepler İstanbul'u bu tacirler için çok kârlı bir ticaret alanı haline getirmiştir. Şehrin limanları; pek çok tacir, bankacı ve iş adamını kente çekmeye başlamıştır. Kentin alt yapıdaki yetersizliği böylece açık bir şekilde gözler önüne serilir. Ulaşım sistemi, posta hizmetleri ve limanlardaki eksiklikler ihtiyaca cevap veremez durumdadır. Ayrıca yeni şehir sakinlerinin ihtiyaçlarına cevap vermesi için konaklama ve

eğlence mekânlarına da ihtiyaç vardır (Gül, 2013). Kente ticaret için gelerek yerleşen yabancılarda bu eksikliklere dair şikâyetler oluşmakla birlikte, eksikliklerin giderilmesine dair istekler de giderek artmaktadır. Önceki bölümlerde belirtildiği gibi, bu ihtiyaçların karşılanmaya başlanmasıyla, malzemesi ve kullanımı alışılagelmişin dışında birçok yapı tipi şehre bu şekilde eklemlenir. Ayrıca şehrin sosyal yaşantısı da öncesine göre farklılaşma içerisindedir. Şehrin bazı bölgelerinin bu durumdan daha yoğun olarak etkilendiğini görmek mümkündür. Özellikle Galata bu farklılaşmayı en yoğun yaşayan bölgedir. Ancak bu etkinin farklı oranlarda da olsa şehrin geneline yayılması kaçınılmazdır.



Şekil 3.3. Max Fructerman'ın 1898 yılında basılan V. Serisindeki Beyoğlu, Cadde-i Kebir, Ağa Cami civarının yer aldığı kartpostalın bir bölümü (Sandalcı, 2000)

Sur içi bölgesinde yeni binaların ortaya çıkışının, Galata bölgesine oranla daha yavaş ve tek tek gerçekleştiği görülmektedir. Ancak Sur içi bölgesi 1882'de

yapılan nüfus sayımına göre halen İstanbul'un en yoğun nüfuslu bölgesi olma özelliğine sahiptir. Buna ilaveten şehirde görülen önemli nüfus artışının 19. yüzyıl boyunca giderek devam etmesi, şehre akın akın gelen insan nüfusunun büyük bir çoğunluğunun eski yerleşim yerlerinde ikamet etmek durumunda kalması ve bu bölgelere ev inşa etmeleri sebebiyle bahsi geçen bölgelerin yapı stokunda ve nüfusunda büyük artış gözlemlenmiştir. Şehre göçenlerin yeni yerleşim bölgelerinde yaşam alanlarını inşa etmesinin ancak padişahın özel izni ile mümkün olması, bu durumu tetikleyen gerekçelerden birisidir (Gül, 2013). Böylece yerleşim alanlarındaki, yapılaşmada sıkışıklıklar ve deformasyonlar görülmeye başlamıştır.



Şekil 3.4. Nur-u Osmaniye Cami, Pazar alanı, Sultan Ahmet Cami'nin göründüğü Fatih semtine ait 1890 tarihli anonim bir fotoğraf (Özendes, 1999)

19. yüzyılda sur içindeki bu yoğun ve sıkışık yapı stokunun büyük bir çoğunluğu, kolektif[2] olarak hafızalarımıza da yer etmiş olan ahşap Türk

[2] Carel Bertram, ''Türk Evini Hayal Etmek, Eve Dair Kolektif Düşler'' adlı çalışmasında Türk Evi ya da Anadolu Evi denildiğinde toplumun ortak hafızasında cumbalı, genellikle ahşap konutların canlandığından söz etmektedir.

evlerinden oluşmaktadır. Bu durum 18. yüzyıldan itibaren büyük artış gösteren yangınların kolaylıkla yayılabilmesi için de elverişli alanlar demektir.

Halkın sık sık başına gelen ve kanıksadığı bir felaket olan, büyük kitleleri bir anda yok eden yangınların önüne geçilmesinin istenmesi, bunun sık sık dile getirilir bir konu haline gelmesi, bu amaçla bir dizi düzenlemenin birbirini izlemesi ve bu konuda çalışmalara başlanması da değişimin ana sebepleri arasında görülebilir. Ancak 1839-Tanzimat'ın ilanı ile hız kazanan ve aynı tarihte çıkartılan imar yönetmeliğinin ilk uygulanmaya başlanması, 1856 yılını bulmuştur (Gül, 2013) (Çelik, 2010) . Bu istek uzun yıllar devam etmekte, ardı ardına birçok kararname ve yönetmelikler oluşturulmaktadır. Kentin bu felaketin etkilerinden kurtarılması yönündeki gereklilik ve buna dair istek ise sürekli dile getirilmektedir. Bahsi geçen bu yangınların modernleşme için de bir basamak oluşturduğu ve geniş kitlelere yayılan yangınların aynı zamanda modernleşme için de uygulama sahalarına dönüşen alanlar olduğu fikri pek çok araştırmacı tarafından da kabul görmektedir. (Çelik, 2010; Söğüt, 2015)

Ancak modernleşme konusu, özellikle 19. yüzyıl itibari ile sürekli dile getirilen bir konudur. Bu bağlamda modernleşme için uygun şartların arandığını ve ele geçen tüm fırsatların değerlendirilmeye çalışıldığını söylemek mümkündür. Tekeli (2009), 19. yüzyılda modernleşmeyi gereklilik olarak gören ve buna bağlı olarak bu olguyu canı gönülden isteyen, ayrıca kendilerini topluma karşı sorumlu hissederek bu yükümlülüğü yerine getirmeleri gerektiğine inanan bir kesimin varlığından söz etmektedir. Ve o, bu kesimi geç modernleşen toplumun erken aydınları olarak nitelendirmektedir.

Geniş bir çerçeveden bakıldığında modernleşmenin 18. ve 19. yüzyıl içerisinde farklı çevreler tarafından arzulanır hale gelen bir konu olduğunu görmek mümkündür.

3.3. 19. Yüzyıl İstanbul Haritaları Üzerinden Kentin Okunması

Temsiliyet tekniklerinden biri olan haritalar, yayımlandıkları döneme ait birçok veriyi içinde barındırmaktadır. Haritalardan elde edilen veriler ışığında, çizildikleri döneme ait kentlerin durumunu incelemek mümkündür. Bu bağlamda haritalar önemli bir belge niteliği taşımaktadır. Bu bölümde İstanbul kent haritaları üzerinden kentin gelişim süreci incelenecek ve 19. yüzyıldaki kent okunmaya çalışılacaktır.

Bilinen ilk İstanbul haritası, 1420 tarihli Cristoforo Buondelmonti'nin perspektif çizimli mekânsal planıdır. Kendisinden sonra çizilecek haritalara bir öncü niteliği taşıyan harita, el çizimidir. Cristoforo Buondelmonti'nin bu haritayı yerinde gözlem yaparak oluşturduğu bilinmektedir (Kubilay, 2015).

15. Yüzyılın ilk yarısına tarihlenen Buondelmonti'nin haritası güneyden bakılarak oluşturulmuştur. Harita incelendiğinde; Galata ve Tarihi Yarımada bölümünün surlarla çevrildiği görülmektedir. Genelinde kırma çatılı bir veya iki katlı konutların yer aldığı haritada, yerleşim, surlarla çevrilmiş alandadır. Surlar dışında bulunan, Rumeli Hisarı, Kız Kulesi gibi birkaç önemli yapıya da haritada yer verilmektedir. Haritanın Tarihi Yarımada'yı tasvir ettiği bölümde; anıtsal yapıların birbirlerine organik yollarla bağlandığı, aralarda da konutların yer aldığı görülmektedir. Tarihi Yarımada'nın içerisinde serpiştirilmiş bir şekilde ağaç tasvirlerine de rastlanmaktadır. Yarımada'yı ikiye bölen Bayrampaşa (likus) Deresi de haritada bulunur. Batıda iki sıra halinde surlar, güneyde de limanlar yer almaktadır.



Şekil 3.5. Cristoforo Buondelmonti'nin 1420 tarihli haritası (Kubilay, 2010)

Buondelmonti Haritası'ndan sonra İstanbul'u tasvir eden birçok harita çizilir. Plan, panorama, manzara, harita karışımı ve kuş bakışı görünümlerle minyatürvari çizilen haritalar zamanla gelişim gösterir.

Ölçeksiz çizilen, yapıların birbirleriyle ve diğer kentsel ögelerle olan ilişkileri okunamayan haritaların yerini bilimsel haritalar alır. 19. yüzyıl öncesinde kent mekânı suyolu haritaları ve minyatürlerle temsil edilirken, bu yüzyıldan itibaren harita ve planlar aracılığıyla temsil edilmeye başlanır. Haritalar matematiksel kurallarla ve bilimsel yöntemlerle çizilir. (Özgüven, 2009).

İstanbul'un bilimsel ölçekli haritasına kavuşması 1786 yılında mümkün olur. Harita, askeri müstahkem yerler ve yollar mühendisi, topoğraf ve haritacı olan François Kauffer tarafından, 1776-1786 gibi geniş bir tarih aralığında parça parça paftalar halinde çizilir. Çizim sırasında Kauffer; teodolit, nivo gibi modern araçlar kullanır. İstanbul'a elçi olarak atanan Choiseul-Gouffier ile birlikte gelen Kauffer'in çizmiş olduğu harita ilk olarak birlikte çalıştıkları bilinen J. B. Le Chevalier'in 1800 yılında Paris'te basılan ''Voyoga de la Propontide et du Pont-Eurin'' isimli kitabında, ardından da Choiseul-Gouffier'in kitabında yer alır. III. Selim'in hizmetinde bulunan Antoine Ignace Melling, ''Pittoresque de Constantinople et du Bosphore (1819)'' adlı anıtsal bir albümüne de bu haritayı ekler. Ancak Melling'in bu haritayı geliştirdiği, şehrin yeni durumuna istinaden haritaya eklemeler yaptığı da bilinmektedir (Kubilay, 2015).

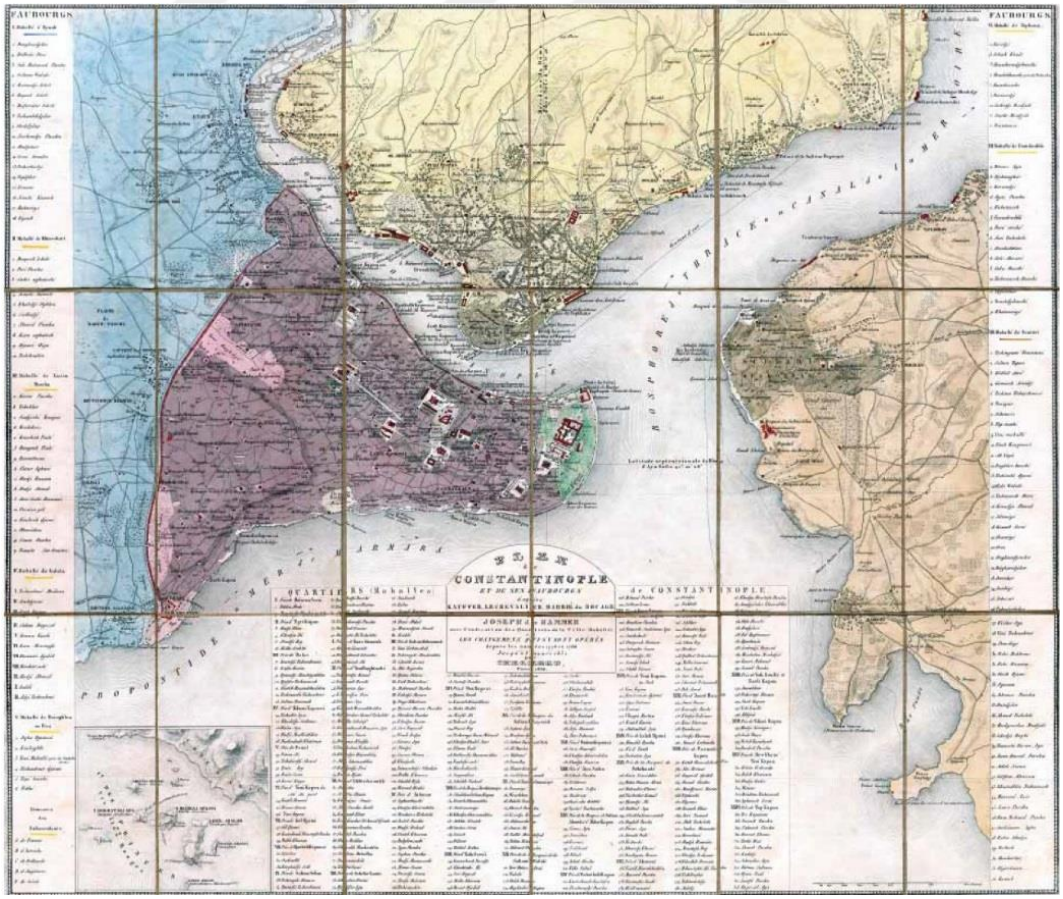


Şekil 3.6. François Kauffer'in 1786 tarihli İstanbul Haritası (Kubilay, 2010)

1/17.280 ölçekli Kauffer Haritası'nda Tarihi Yarımada, Galata ve Üsküdar yer almaktadır(Kubilay, 2015). Haritaya göre kent engebeli bir araziye sahiptir. Haritada; kara ve deniz yolları, iskele ve limanlar, surlar ve sur kapıları, cami-

mescit-kilise gibi dini yapılar, türbe ve mezarlıklar, çeşme-ayazma-okul-saray gibi sivil yapılar ve bahçeler gösterilmektedir. Tarihi yarımada, Galata'nın güney kıyıları ve Üsküdar'ın batı yakası organik yollarla doludur. Alanlar içerisinde çıkmaz sokakların da bulunduğu, haritadan kolaylıkla okunabilmektedir. Bahsi geçen alanların dışında kalan bölgeler, nispeten kırsal alanlardır. Yeşil alanlar, uzun yol aksları ve tarım arazileri de haritadan okunabilmektedir.

Hellert tarafından çizilen 1836 tarihli İstanbul haritasında ise, 1786 tarihli Kauffer Haritası'yla kıyaslanarak incelendiğinde, Galata bölgesindeki yerleşimin; bir taraftan kuzey-doğu yönünde Haliç'e doğru ilerlerken, diğer taraftan da kuzey batı yönünde Boğaz'a doğru genişlediği görülür.
Burada, Boğaz ve Haliç kıyılarındaki yerleşim, Kauffer Haritası'na kıyasla daha yoğundur. Üsküdar'da da; günümüzde Kadıköy yakınlarında yeni yerleşim merkezleri oluşmaya başlamıştır.



Şekil 3.7. Hellert'in 1836 tarihli İstanbul Haritası(Beyoğlu Belediyesi Kataloğu, 2012)

Daha önce ‘‘3.1. Kent İmarına Dair Düzenlemeler’’ bölümünde detaylı olarak değinilmiş olan Helmut Von Moltke tarafından 1836-1837 tarihleri aralığında çizilen İstanbul haritası ise, yenilenerek 1852 tarihinde Mekteb-i Fünun-u Harbiye Matbaası tarafından basılmıştır (Özgüven, 2009).

Helmut Von Moltke Haritası’nın 1852 tarihli düzeltmesi, 1836 Hellert Haritası’yla kıyaslandığında; Galata’da yerleşmenin kuzey-doğu kıyılarına doğru genişlediği görülmektedir. Kuzey-batı yönünde Haliç kıyılarında ise yerleşimin arttığı okunabilmektedir. İlaveten surdışı yerleşimin Haliç’in güney yakası istikametinde büyüdüğü anlaşılmaktadır. Yine, Üsküdar’da Hellert Haritası’nda oluşumunu gözlemlediğimiz Kadıköy’deki yerleşimin de 1852’deki düzeltmede genişlediğini söylemek mümkündür.

Haritada ayrıca Galata ve Tarihi Yarımada’yı birbirine bağlayan Galata ve Unkapanı köprülerinin de var olduğunu söylemek gerekir.



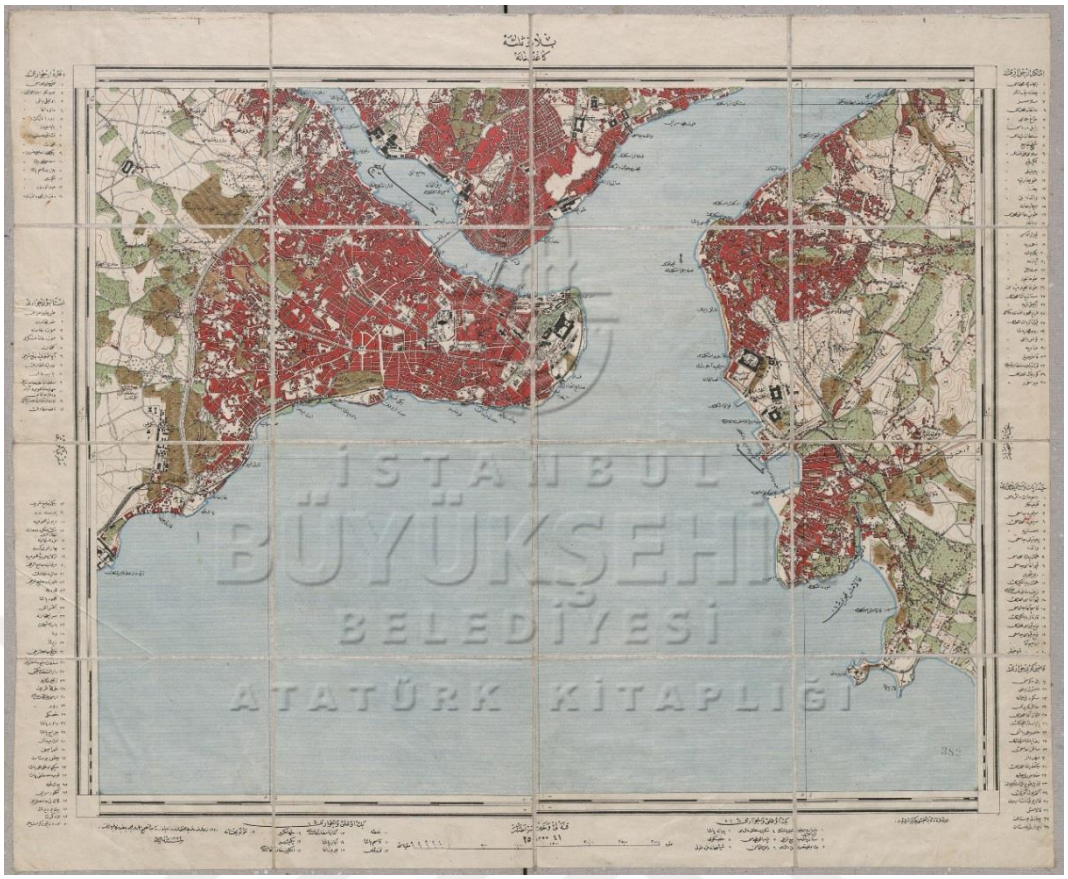
Şekil 3.8. 1852 tarihli "Darü'l-hilafetü'l Aliyye ve civarı haritası"(Özgüven, 2009)

C. Stolpe'nin 1882 tarihli haritasına bakıldığında ise, kendinden önceki haritalardan farklı olarak kente eklenen demir yolları ve tramvay hatları göze çarpar. İlaveten haritalama tekniğinin kendinden önceki haritalara nazaran daha ileri olduğunu, daha fazla detay içerdiğini söylemek mümkündür. Stolpe'nin haritaları çalışmanın ana konusu olan 1856 Aksaray Yangını sonrası gerçekleştirildiği ve yangın sonrası değişimin okunması adına önemli detaylar sunduğu için burada yalnızca değinmekle yetinilecek, ''5.2.2. Dönem haritaları üzerinden değişimin incelenmesi'' bölümünde yeniden daha detaylı olarak incelenecektir.



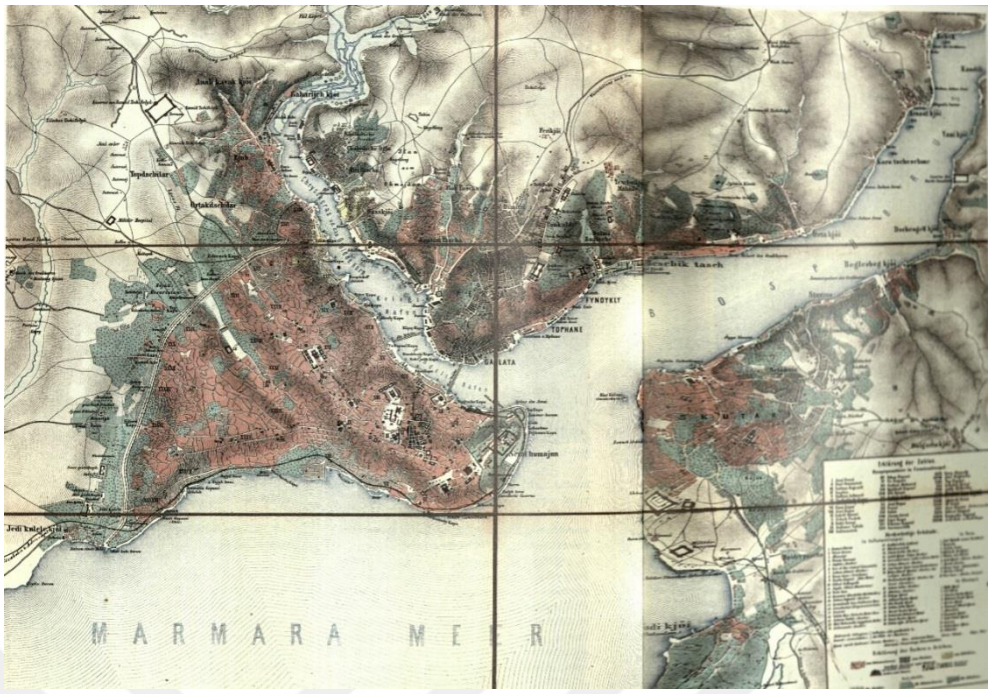
Şekil 3.9. C. Stolpe'nin 1882 tarihli İstanbul haritası (Kubilay, 2010)

Son olarak, 1914 tarihli İstanbul Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Matbaası tarafından basılan harita incelendiğinde, haritanın kendinden önce çizilmiş haritalara göre birçok detay barındırdığını söylemek mümkündür. Demiryolları ağı, parsel şemaları gibi birçok bilgiye haritadan ulaşılmaktadır. Tarihi Yarımada'da, Galata'da ve Üsküdar'da yer yer geometrik olarak düzenlenmiş alanlar göze çarpmaktadır.


İSTANBUL
BÜYÜKŞEHİR
BELEDİYESİ
ATATÜRK KİTAPLIĞI

Şekil 3.10. İstanbul Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Matbaası tarafından basılan 1914 tarihli İstanbul Haritası (İstanbul B.B. Atatürk Kitaplığı)

Seçilen haritaların dışında, İstanbul'u temsil eden birçok harita üretilmiştir. Çizilen İstanbul haritalarının bir bölümünün belirli konular çerçevesinde oluşturulduğunu söylemek mümkündür. Örneğin J. R. Von Scheda'nın 1869 yılına ait Viyana'da basılmış olan renkli taşbaskı haritası demografik yapıyı göstermek adına çizilmiş bir haritadır. G. Bradshaw'ın 1890 yılına ait taşbaskı tekniğiyle yapılan İstanbul Haritasının ise demiryolları rehberi için hazırlandığı bilinmektedir. Ancak bu haritalar her ne kadar belirli bir amaç için çizilmiş olsalar da, amaçlarının çok daha ötelerine geçtikleri ve barındırdıkları bilgiler açısından kayda değer bir öneme sahip olduklarını söylemek mümkündür.



Şekil 3.11. J.R. Von Scheda'nın 1869 tarihli, Viyana renkli taşbaskı, İstanbul haritası (Kubilay, 2015)



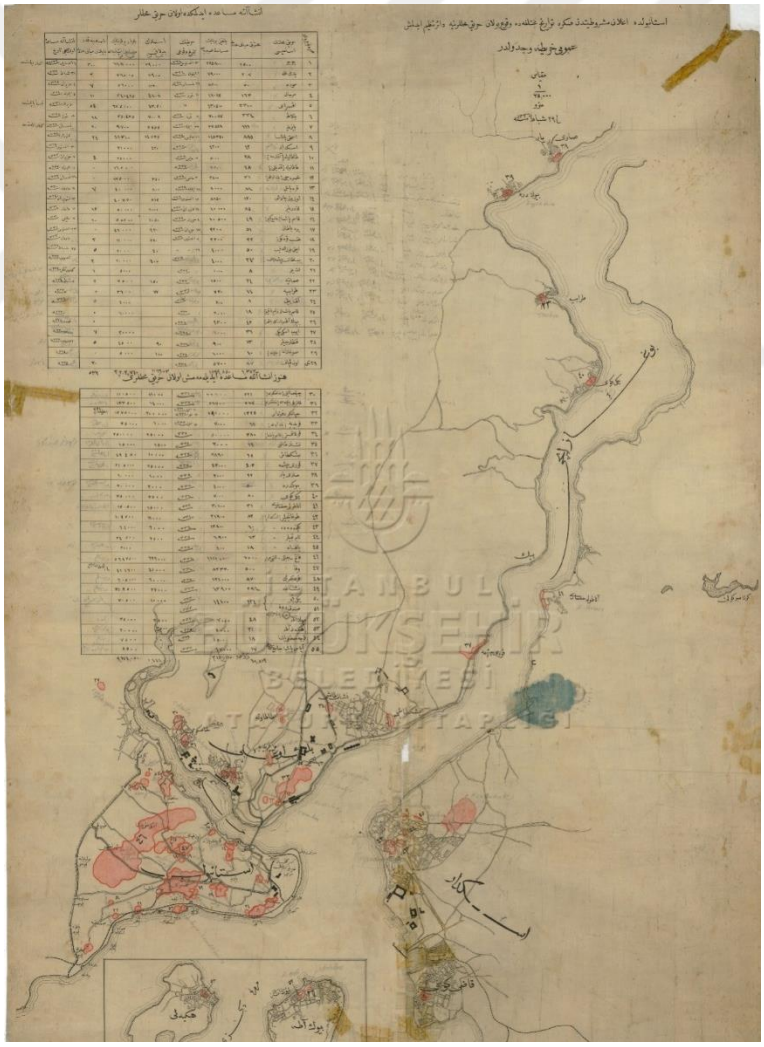
Şekil 3.12. G. Bradshaw'ın 1890 yılına ait taşbaskı tekniğiyle hazırlanmış demiryolu rehberindeki İstanbul Haritası (Kubilay, 2015)

Osmanlı'nın 19. yüzyıldaki haritacılık faaliyetlerine katılması ise, İstanbul'da Harita Subayı yetiştirmek üzere 1818 yılında açtığı bir okul ile olur (Dağdelen, 2015). Ancak burada da 1800'lerin ortalarına kadar çizilen kayda değer bir harita göstermek zordur. Mühendishane-i Berri Hümayun ve Erkan-ı Harbiye-i Umumiye tarafından harita üretimi, 1845 tarihinden sonra hız kazanır. (Dağdelen, 2015; Coşkun, 2015)

II. Abdülhamid dönemine gelindiğinde ise, haritacılığa büyük önem verildiğini görmek mümkündür. Bu dönem içerisinde haritacıların ürettikleri haritaları II. Abdülhamid'e sundukları ve II. Abdülhamid'e sunulan bu haritaların kütüphanede muhafaza edildiği bilinmektedir. (Koçak, 2014; Dağdelen, 2015) Bu dönemde yapılan arşivleme çalışmasının kendinden sonraki dönemler için önemli bir kaynak teşkil ettiğinden, hatta bu haritaların altlık olarak kullanıldığından da bahsetmek gerekir. Söz konusu haritalara da, Stolpe'nin haritası gibi çalışmanın "5.2.2. Dönem haritaları üzerinden değişimin incelenmesi'' bölümünde detaylı olarak yer verileceğinden burada yalnızca değinilmekle yetinilecektir.

İstanbul için çizilen haritalardan birisi de yangın haritalarıdır. 1831 yılında Ebniye-i Hassa Müdürlüğü'nün kurulmasının ve bu kurumun başına dönemin Hassa Mimarbaşı olan Abdülhalim Bey getirilmesinin ardından Abdülhalim Bey'in padişaha sunduğu layihalar ile başkentin şehircilik sorunlarına eğildiği ve çözüm yolları önerdiği bilinmektedir. Abdulhalim Bey; inşaat malzemesi, arsa sorunu, kat konusu vb. konuları ele almış ve yangın yerlerinin haritalarının yapılmasını önermiştir (Cezar, 1996). İstanbul için çizilen bu yangın haritaları, haritalama çalışmaları arasında büyük bir önem arz eder. İstanbul'un değişimini büyük oranda etkileyen ve kentin başına gelen en yıkıcı doğal afet olan yangınlardan sonra düzenlemelere gidilmeye çalışılmıştır ve bu düzenleme için yangın yeri haritaları oluşturulmaya başlanmıştır. Yangınlardan sonra çizilen haritalardan ilki Luigi Storari tarafından Aksaray için çizilen haritadır. 1856 Aksaray Yangını'ndan sonra yangının etkin olduğu Aksaray-Laleli bölgesi için kayda değer bir planlama çalışması yapıldığı bilinmektedir. Yangın alanında düzenleme yapmak için Luigi Storari'den bir planlama yapması istenmiş ve bu

doğrultuda bölge yeniden düzenlenmiştir. (Çelik, 2010; Ergin, 1995) Ancak yapılan araştırmada haritaya ulaşılamamıştır. 1865 Hocapaşa Yangını'ndan sonra ise Islahat-ı Turuk Komisyonu tarafından yanan bölge için düzenleme haritaları oluşturulduğu bilinmektedir. Bir diğer yangın haritası ise: ''İstanbul'da i'lân-ı Meşrutiyet'ten sonra tevârih-i muhtelifede vukû' bulan harîk mahallerine dâir tanzim edilmiş umûmî harita ve cedvelidir'' başlıklı 1920 yılına tarihlenen, İstanbul yangın haritasıdır. Haritanın üzerinde yer alan listede İstanbul'da yanan bölgeler gösterilmekte, buna ek olarak yangın tarihi, bina adedi, yanmış yerin m^2 'si, istimlak bedeli, yapılacak yolların masrafı gibi bilgilere yer verilmektedir.



Şekil 3.13. 1920 yılına tarihlenen yangın haritası. (İstanbul B.B. Atatürk Kitaplığı)

Kadastral planlar ise, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren oluşturulmaya başlanır. G.d'Ostoya tarafından 1858-1860 tarihleri arasında ''Cadastre de la Ville de Constantinople'' adıyla Galata, Pera, Pangaltı'nın çizdiği plan, kentin ilk kadastral planıdır. Bu plan üzerinde binalar, bahçeler, sokak ve caddelere ait detaylı bilgiler yer almaktadır.



Şekil 3.14. G.d'Ostoya'nın 1858-1860 tarihleri arasında Galata, Pera, Pangaltı için oluşturduğu kadastral plan (Beyoğlu Belediyesi Kataloğu, 2012)

19. yüzyılın sonlarına doğru kadastral planların yapımında artış görülür. Söz konusu planların büyük bir çoğunluğunun kente gelen yabancılar tarafından oluşturulduğu söylenmelidir. R. Huber bu haritacılardan biridir. Huber'in çizimlerinin Galata bölgesinde yoğunlaştığı görülür. 1887-1891 yılında oluşturulan haritalar; meydan, yol, yapı yoğunluğu, boş alanların gösterimi gibi birçok detayı bünyesinde barındırır (Akın,2002).

20. yüzyılın başlarında ise daha ayrıntılı kadastral planlar da yapılmıştır. 1904-1906 tarihleri arasında Charles Ed. Goad Ltd. şirketi tarafından çizilen yangın sigortası haritaları, birçok ayrıntıyı bünyesinde barındırır(Dağdelen, 2015).

Yukarıda anlatılan haritalara ilaveten; 1875-1882 tarihleri arasında Ayverdi haritaları, 1911 yılında merkezi nirengi sistemiyle oluşturulan Alman Mavileri[3], 1914-1918 yılları arasında Necip Bey[4] haritaları, 1922-1945 yılları arasında Pervititch sigorta haritaları, 1927-1934 yılları arasında İstanbul Şehri Rehberi[5] ve 1946-1952 yılları arasında da Suat Nirven Haritaları çizilmiştir. Haritaların bilimsel yönlerinin ve barındırdıkları detayların giderek arttığını söylemek mümkündür.

[3] Fransız plancılar Galata Kulesi'ne merkezi bir nirengi sistemi kurarak ölçümlerin yapılmasının ardından 1913 yılında ölçümlerden elde edilen veriler Almanya'ya gönderilerek çizilmiştir. 1/500, 1/1000 ve 1/2000 ölçeklerinde hazırlanan haritalarda parsel düzeyinde bilgiler yer almazken; sokaklar, yapı adaları ve kamu binaları gösterilmiştir (Dağdelen, 2015).

[4] İstanbul Şehremaneti'de Harita Şubesi Müdürü olarak görev yapan Mühendis Necip Bey tarafından çizilen harita 15 paftadan oluşur. 1/50.000 ölçekli İstanbul'u ve Boğazları gösteren genel bir haritaya ilaveten, 1/5.000 ölçekli 14 pafta vardır (Dağdelen, 2015).

[5] 1927'de İstanbul sokaklarına isim vermekle görevlendirilen Osman Nuri Ergin, beş ay içinde 6214 sokağın isimlendirmiştir. Birçoğuna Türk büyüklerinin adlarını vermiş ve otuz sekiz haritadan meydana gelen bir rehber hazırlamıştır. Bu eser daha sonra İstanbul Şehri Rehberi adıyla basılmıştır(Ölçer,2014).

4. TARİHİ YARIMADA YANGINLARI

İstanbul'u etkisi altına felaketlerden en önemlisi kuşkusuz ki yangınlardır. Kent yüzyıllarca irili ufaklı birçok yangına maruz kalmıştır. Kentin geçirdiği bu yangınlar, kenti derinden etkilemiştir. Tarihsel gelişimi içerisinde kentin ana unsuru olan Tarihi Yarımada'nın da bu yangınlardan nasibini aldığını, birçok yangına maruz kaldığını söylemek mümkündür. Bölgenin sahip olduğu ahşap doku sebebiyle yapılar kolaylıkla tutuşmuş, yine aynı gerekçe ile kolaylıkla alev almıştır. Alevler ise, yapıdan yapıya atlayarak geniş alanlara yayılmış ve büyük kitleleri kısa sürede yok etmiştir. Geçirdiği bu yangınlar sebebiyle bölge birçok kez yeniden inşa edilmiştir.

Tarihsel süreç içerisinde yangınların sayısında ve etki alanlarında önemli bir artışın gözlemlendiğini söylemek mümkündür. Kent nüfusunun da artmasıyla birlikte, yapılaşma yoğunlaşmış ve yangınlar geçmişe kıyasla daha zararlı bir hal almıştır (Tanyeli,2004). Bu durum yangın sorunsalına karşı önlem alınması gerekliliğini ortaya koymuş ve yangınlarla mücadele yasal düzenlemelerde de gündeme getirilen önemli konular arasında yerini almıştır.

Bu bölümde tarihsel süreçte Tarihi Yarımada'yı etkisi altına alan yangınlar incelenecektir. 19. yüzyıla gelindiğinde yangınlara bakış açısında görülen değişimler yangına karşı olan tutumu da değiştirdiği için 19. yüzyıl öncesi yangınlar ve 19. yüzyıl yangınları ayrı ayrı başlıklar halinde değerlendirilecektir.

4.1. 19. Yüzyıl Öncesi Yangınlar

Bu bölümün 19. yüzyıl öncesine dair yangınların tamamını anlatmak gibi bir gayesi yoktur. Bölümde geniş alanlara yayılarak büyük hasara sebep olan yangınlara ve yangınla mücadele yöntemlerinde değişiklik oluşmasına sebep olan yangınlara yer verilmiştir. Burada hedeflenen yangınların kente etkisini anlamak ve yangınlarla mücadelenin gelişimini izlemektir.

İstanbul'da yüzyıllar boyunca maruz kalınan iki felaketten biri depremler, bir diğeri ise yangınlardır. İstanbul denince akla gelen ilk olgular arasında bulunan yangınlar, kent tarihinde derin etkilere sahiptir.

Bizans döneminde kentte meydana gelen yangınlar azımsanmayacak düzeydedir. Hava muhalefetinden kaynaklı yıldırım düşmeleri, insan kaynaklı tedbirsizlikler ve bunlara ek olarak ayaklanmaların sebep olduğu yangınlar kentte görülen yangınların başlıca sebepleri arasındadır. Tarihte bilinen ilk İstanbul yangını 388 yılının yazında meydana gelmiştir (Hür, 1994).

Bizans döneminde onlarca yangına maruz kalan kentin kaderi fetihten sonra da değişmemiştir. İstanbul'un fethinden sonra; Fatih Sultan Mehmet Han ve Yavuz Sultan Selim Han dönemlerine ait baruthaneye düşen yıldırım sebebiyle 1489 ve 1501 senelerinde iki yangın meydana gelmiştir (Cezar, 1963). 1489 Baruthane yangınına ilaveten aynı tarihte meydana gelen yangında, Fatih-Sultanpazarı'nda 123 dükkân ve 16 odanın hasar gördüğü tespit edilmiştir (Sakaoğlu,1994). 1510'da Balat ve Balıkpazarı'nda 800 dükkân, ev ve odanın tahrip olduğu bir yangın daha kayıtlara geçmiştir. 2 Temmuz 1539 Haliç kıyılarında çıkan yangın da geniş alanlara yayılmıştır. Bahsi geçen bu yangın Osmanlı'nın yaşamış olduğu ilk büyük yangın olarak bilinmektedir. Yangın Zindankapı'da başlamıştır. Baba Cafer Zindanı, içindeki mahkûmlarla birlikte yanmıştır. Yangın Ahi Çelebi Cami, Ummal Zindanı, Subaşı Zindanı, Haliç kıyılarındaki iş yerleri, kaft, katran, kalafat, zift dükkânlarını da yok etmiştir. Yangın sonrasında yangın alanı yağmaya uğramıştır.

Haliç'te çıkan yangından sonra aradan yedi ay geçmemiştir ki, 5 Şubat 1540'da Eski Saray'da bir yangın çıkmıştır. Çıkan yangın sarayda ciddi bir deformasyona sebep oluştur. Eski Saray'da çıkan bu yangın, yangınlar sonrası cezalandırma sisteminde de değişikliğe sebep olmuştur. Cezar (1865)'ın Tarih-i Ali Osman'dan aktardığını söylediği bilgiye göre, bu yangından önce yangın çıkan mülk kime aitse, o kişinin asılması söz konusu iken, yangından sonra bu uygulama ortadan kaldırılmıştır.

16. yüzyılda kentin maruz kaldığı tek yangın sadece 1540-Eski Saray yangını değildir. Selâniki Mustafa Efendi'nin kayıtlarına göre, 1565-1600 yılları arasında 17 yangın meydana gelmiştir (Yıldız, 2012). Bu durum 16. Yüzyılda da kentin yangınlardan mustarip olduğunun göstergesidir.

17. yüzyıldan itibaren ise, kentin nüfusunun ve yapı yoğunluğunun artması nedeniyle kentte meydana gelen yapı sıkışıklığı yangınların daha kolay bir şekilde geniş alanlara yayılmasına neden olmuştur. Bu durum 17. yüzyıldan sonra meydana gelen yangınların tahribat etkilerinin artmasına sebep vermiştir (Sakaoğlu,1994). İstanbul tarihinin en büyük yangınlarından olan Cibali Yangını da bu yangınlardan biridir. 2 Eylül 1633 yılında meydana gelen yangın, Cibali kapısında başlamış ve üç farklı kol üzerinden geniş alana yayılmıştır. Yangında; Küçükmustafapaşa Çarşısı, Hamza Paşa Sarayı, Kurşuncubaşı Sarayı, Unkapanı, Sultanselim, Atpazarı, Aşıkpaşa, Büyükkaraman, Küçükkaraman, Saraçhane, Sarıgürz, Fatih semtleri büyük hasar görmüştür. Kentin beşte birini yok eden bu yangın, üç gün sürmüş ve bu süre zarfında önüne ne gelirse yakıp yok etmiştir. (Cezar, 1865). Bu yangından sonra 24 Temmuz 1660'da meydana gelen Ayazmakapısı'nda başlayan İstanbul Yangını ise, Yılmaz (2012)'ın Eremya Çelebi Kömürciyan'dan aktarmış olduğu bilgiye göre, İstanbul'un geçirmiş olduğu en büyük yangındır. Beyazıt'tan Süleymaniye'ye kadar bütün mahalleler, Kapalıçarşı, Tahtakale, Mahmutpaşa, Fatih, Şehzadebaşı, Hocapaşa, Sultanahmet, Kumkapı, Kadırga, Nişanca, Samatya, Davudpaşa, Langa Bostanı yanmıştır. Kentin üçte ikisini yok eden bu yangınla birlikte, yüz yirmi saray ve konak, kırk hamam, üç yüz altmış cami ve mescit, yüzden fazla mahzen, birçok medrese, tekke ve kilise yanmıştır. 2700'den fazla insan ölmüştür (Sakaoğlu,1994).

18. yüzyılına gelindiğinde ise, Osmanlı tarihinde ilk defa Tüfekhane Yangını olarak bilinen 17 Temmuz 1718 yangını, Tüfekhane'de çıkarak oradan Unkapanı'na, oradan da, Küçükpazar, Kantarcılar, Zeyrek, Süleymaniye, Vefa, Şehzadebaşı, Eski Odalar, Çukurçeşme, Laleli, Küçük Langa, Davutpaşa, Altımermer, Kumkapı ayrıca Fatih civarına yayılmıştır. 2283 dükkân, 171 cami ve mescit, 152 konak ve saray, 51.000 ev yanmıştır. Yangının söndürülmesinde

yangın tulumbası kullanılmıştır. Bu tulumba, Gerçek Davud Ağa tarafından imal edilmiştir. Gerçek Davud Ağa çocukluğu Hollanda'da geçmiş bir Fransız'dır. Asıl ismi David olup, 1715'te İstanbul'a gelerek Galata'ya yerleşmiştir. Venedik Savaşında Vezir İbrahim Paşa'nın dikkatini çeken David, savaş dönüşünde Müslüman olarak Davud-ı Gerçek ismini almıştır (Yıldız, 2014).

Gerçek Davud Ağa tarafından icat edilen yangın tulumbası, İstanbul yangınları ile mücadelede önemli bir dönüm noktası oluşturmaktadır. Bu sayede; Sarnıçlar üzerinden taşınan suların yangın mahalline tutulması ve henüz yangının ulaşmadığı noktalardaki yapılardan birini yıkarak yangının bir yapıdan diğerine atlamasının engellenmesi ya da tersi yönde ateş yakılması gibi yöntemlerle önüne geçilmeye çalışılan yangın felaketiyle mücadele bir nebze de olsa kolaylaşmıştır (Sakaoğlu,1994).

1720 yılında Nevşehirli Damad İbrahim Paşa'nın padişaha arzı neticesinde tulumbacı ocağı kurulmuştur. Tulumbacı ocağı, yeniçeri ocağına bağlanmıştır. Gerçek Davud Ağa'nın oluşturduğu tulumbacı ocağında elli tulumbacı eri göreve getirilmiştir (Banoğlu,2008). Davud Ağa 120 akçe, kâhya 60 akçe, kâtip 20 akçe, odabaşı için ise 30 akçe olarak maaş düzenlemesi yapılmıştır (Yıldız, 2014).

5 Temmuz 1721 tarihli Küçükmustafapaşa yangını da yangın tulumbasının faydasının daha net olarak anlaşıldığı ilk olaydır. Meydana gelen Küçükmustafapaşa yangınında yalnızca; balta, kanca, kazma gibi yıkma araçlarıyla değil, yeni bir icat olan, Gerçek Davud Ağa tarafından imal edilen yangın tulumbasıyla yangına karşı konulmuştur (Şekil 4.1.) ve böylece yangın iki saatte söndürülmüştür. Kısa sürede yangınların kontrol altına alınabilir hale gelmesi, yangınların oluşturmuş olduğu tahribatta da azalmalara sebep olmuştur.



Şekil 4.1. Tulumbacılar Ocağı ve elle taşınan su pompasının yer aldığı yaklaşık 1870 tarihli bir fotoğraf (Özendes, 2006)

18. yüzyılın sonlarına doğru III. Selim yangınlara önlem olarak Bayezid, Nuruosmaniye, Süleymaniye, Yeni Cami ve Laleli Camilerinin avlularına havuzlar yaptırmıştır. Yangın çıkması halinde bu havuzlardaki suların kullanılması hedeflenmiştir (Sakaoğlu,1994). 18 Temmuz 1798 Yangını'nda bu havuzlardan su çekilerek yangınla mücadele edilmiştir. Sakaoğlu (1994)'nun aktarmış olduğu bilgiye göre bu uygulama işe yaramıştır.

Tarihsel süreç içerisinde Tarihi Yarımada'nın Tarih-i Kebir olarak adlandırabileceğimiz birçok büyük yangına maruz kaldığını görmek mümkündür. Bu yangınların kimisi bölgenin beşte birini, kimisi üçte ikisini, kimisi yarısını yok etmiştir. Her yangından sonra yangın alanları düzenlenmiş, yeniden yapılandırılmıştır. Ancak bu düzenlemeler bölgenin yangın öncesi durumu korunarak gerçekleştirilmiştir. İlaveten neredeyse her büyük yangından sonra yeni bir düzenleme getirilerek yangınlarla mücadele edilmeye çalışılsa da, hedeflenen sonuca ulaşıldığını söylemek zordur.

4.2. 19. yüzyıl Yangınları

19. yüzyıla gelindiğinde İstanbul'da meydana gelen yangınların etki alanlarında önceki yıllara oranla artış gözlenir (Tanyeli, 2004). Tanyeli (2004) bu durumu 19. yüzyılda İstanbul'a olan insan göçüyle birlikte nüfusta meydana gelen artışla bağlantılı olarak değerlendirir. İstanbul'a göç eden insanların barınma ihtiyacının karşılanması için yapılan yeni konutlar, yapı stokunda artışa sebep olmuştur. Sınırlı alanlarda meydana gelen yapı sıkışmaları yüzünden yangınlar, daha geniş alanlara yayılabilmekte ve büyük alanları yok edebilmektedir. Bu sebeple 19. yüzyıl yangınları daha öncesinde meydana gelen yangınlardan farklılaşır.

16 Kasım 1808'de meydana gelen Alemdar Olayı'nda yeniçeriler Bâbıâli'yi ve Sekban askerinin bulunduğu Cebehane Kışlası'nı yakmıştır. Yakılan bu iki ateş arasında kalan Bâbıâli'den Sultanahmet'e kadar olan bütün alan yok olmuştur (Sakaoğlu, 1994).

Aynı anda iki yangının çıktığı bir diğer tarih de 1818'dir. Ancak bu sefer kundaklama söz konusu değildir. Mahmutpaşa Çarşısı'nda ve Kadırga Limanı'nda eş zamanlı çıkan yangınlarda tulumbacılar tercih yaparak, Kadırga Limanı'ndaki yangına müdahale etmiştir. Ancak tulumbacıların diğer yangın koluna müdahale etmemesi, Okçularbaşı'ndan Beyazıt Meydanı'na kadarki alanın yok olmasına sebep olmuştur (Sakaoğlu,1994).

Geniş alanları yok eden bir diğer yangın ise, 2 Ağustos 1826'da meydana gelir. Hocapaşa Yangını olarak adlandırılan yangın, tarihteki İstanbul yangınları arasında önemli bir yere sahiptir. Cezar'a göre (1965), Elvanzade mahallesinde çıkarak geniş alana yayılan yangın, 1826 tarihli büyük Hocapaşa Yangını olarak bilinmektedir. Sakaoğlu (1994), yangının tulumbacıların bağlı olduğu Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasından sonra gerçekleşmiş olması ve havanın rüzgârlı olması gibi sebeplerle daha da büyüdüğünü dile getirmektedir. 1826 tarihli Hocapasa Yangını; Demirkapı'dan Salkımsöğüt'e, Cağaloğlu'ndan Çiftesaraylar'a

ve Babıâli'ye, Kapalıçarşı'dan Beyazid, Kumkapı ve Yenikapı'ya kadar geniş bir alanı tahrip etmiştir. Bu yangından sonra dağıtılan Tulumbacı Ocağı'nın yerine ''Asakir-i Mansure-i Muhammediye'' teşkilatı içinde tulumbacı takımları meydana getirilir (Sakaoğlu,1994).

Yeni tulumbacı takımlarının, mücadele ettiği ilk büyük Tarihi Yarımada yangını 31 Ağustos 1833 tarihinde gerçekleşmiştir. Cibali yangınlarından birisi olan yangın Tüfekhane'de başlamıştır. Yangın, kollara ayrılarak; Üsküplü, Aşıkpaşa, Fatih, Çıngıraklı Değirmen, Devehanı, Aşıkpaşa, Sofula Hamamı, Kızıltaş, Horhor, Akarçeşme, Süleymaniye, Hoşkadem Mescidi, Şehzadebaşı'nda yanmadık yer bırakmamıştır (Cezar, 1965; Sakaoğlu, 1994).

19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde ise, yangın sayılarında önemli bir artış gözlenir. Cezar (1965), özellikle Meşrutiyet döneminde meydana gelen yangın sayısının oldukça yüksek olduğunu dile getirmektedir.

19. yüzyılın ortalarına denk gelerek tahribat oluşturan ilk yangınlar, 1852 yangınlarıdır. Sakaoğlu (1994), 28 Mayıs'taki yangında, Unkapanı'nda 500 dükkânın yandığını dile getirmektedir. 2 Ağustos'ta Sultanahmet bölgesinde 600 evin, 4 Ağustos'ta ise Samatya'da 2500 evin yandığını dile getirmektedir (Cezar, 1965).

Kaynaklarda bu tarihten sonra meydana gelen ilk yangın olarak 1856 Aksaray yangını gösterilmektedir. Hicri 3 Rabi'ül evvel 1271 tarihinde meydana gelen yangında, Çelik (2010)'e göre; 650'den fazla yapı yanmıştır; Ayverdi (1995)'ye göre 748; Cevdet Paşa'ya göre ise yanan yapı 1000'den fazladır. Aksaray'dan Laleli'ye kadar olan alan ise tahrip olmuştur. Yangından sonra yangın alanı için bir plan oluşturulmuş ve bölgenin geçmişteki halinden çok farklı bir düzenleme yapılmıştır. Bu uygulama bir ilktir. Öncesinde yangın alanları bölgenin geçmişteki durumuna göre düzenlenirken, bu uygulamanın ardından yangın alanları için planlar oluşturulmaya başlanmıştır. 1856 Aksaray Yangını'ndan sonra yangın alanlarını düzenleme yönteminde görülen bu değişiklik, bu yangının tarihsel değerini arttırmaktadır. 1856 Aksaray Yangını'nın oluşturduğu

tahribat, tezin ana araştırma konusunu teşkil etmesi sebebiyle, konuda daha detaylı bilgi tezin ‘‘5.2. 1856 Aksaray Yangını Sonrası Yangın Bölgesinin Değişimi’’ bölümünde yer alacaktır.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kentte meydana gelen yangınlara karşı olan tutum, değişimin yangınların modern kent olgusunun oluşturulmasında bir fırsat olarak görülmesine sebep olur. Böylece yangın alanlarında düzenlemeler yapılır ve kent yeniden şekillendirilir. Yangınlar modernleşme sırasında kullanılan bir araca dönüştürülür. Bu yangından sonra yangın alanları hem değişimin yoğun görüldüğü, hem de kentin modernleştirildiği alanlara dönüştürülmüştür.

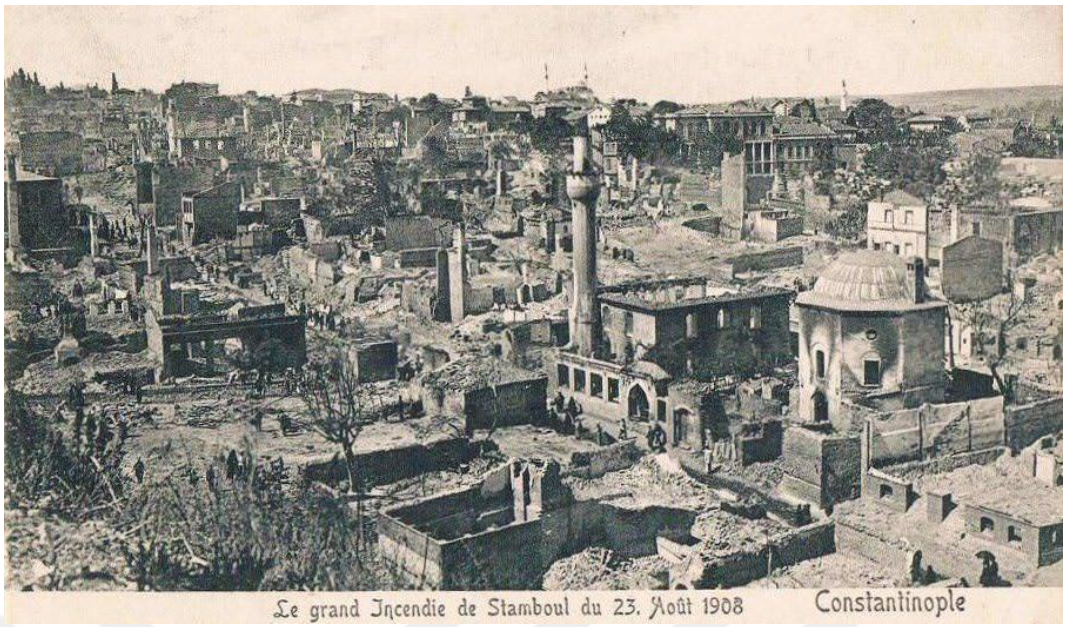
1865 yılında meydana gelen Hocapaşa yangını ise; 19. yüzyılın en büyük yangınları arasında yerini alır. 1 Eylül gecesi çıkan yangın, bir gün sürmüştür. Bölgeyi tesiri altına alan yangın şiddetli kuzey rüzgârları sebebiyle kısa sürede; Cağaloğlu, Çarşıkapı, Sultanahmet, Kadırga Limanı, Nişanca, Kumkapı, Divanyolu’na yayılır. 4 gün sonra ise Gedikpaşa’da çıkan yangın Beyazıt’a kadar yayılarak alanı tahrip eder (Ergin, 1995). Hocapaşa yangını da hem etki alanının bu kadar geniş olması, hem de kendisinden sonra görülen yoğun düzenlemeler sebebiyle önemlidir. İlaveten Luigi Storari’nin yetiştirmiş olduğu haritacılar tarafından alanların tasarlanmış olması da, 1856 Aksaray Yangını’nın kent imarındaki etkisini göstermektedir.

Yangınların bırakmış olduğu hasarın artması, yönetimi bu konuda önlem almaya zorlar. Abdülaziz (1861-1876) döneminde Macaristan’dan Kont Seçeni İstanbul’a davet edilir. Seçeni’nin İstanbul’a gelişiyle birlikte iki taburlu bir itfaiye alayı kurulur (Şekil 4.2). Bu dönemde yeni kıyafetler benimsenmiş ve yönetmelikler hazırlanmıştır (Çelebi, 1995). Yangın sonrasındaki bu düzenleme çalışmaları çok hızlı gerçekleşir. Tanyeli (2004), 1 Eylül 1865’de meydana gelen Hocapaşa yangınının ardından haritalama çalışmalarının yapıldığından ve bu haritaların yapımının Şubat 1866’da tamamlandığından bahseder. Altı ay gibi kısa bir sürede çalışmalar tamamlanmış ve 1866’da yapı inşaat izinleri verilmeye başlanmıştır.



Şekil 4.2. Seçeni tarafından kurulan itfaiye teşkilatının yangın söndürme çalışmaları sırasında Guillaume Berggren tarafından çekilmiş bir fotoğraf (www.eskiistanbul.net)

13 yıl aradan sonra II. Abdülhamid (1876-1909) döneminin ilk yangını ise, 1878 yılında Bâbıâli'de çıkar. Yangında Bâbıâli'deki daireler bir kez daha yok olur. II. Abdülhamid döneminin en can alıcı yangını ise, 23 Ağustos 1908'de meydana gelir. Çırçır'da Arabacı Mehmed Ağa'nın oturduğu evde çıkan yangın Sofular'a, oradan Büyük Karaman'a ve Saraçhanebaşı'na kadar büyük bir alanı tahrip eder. Çırçır Yangını olarak bilinen bu yangında 1500 bina yok olur (Şekil 4.3).



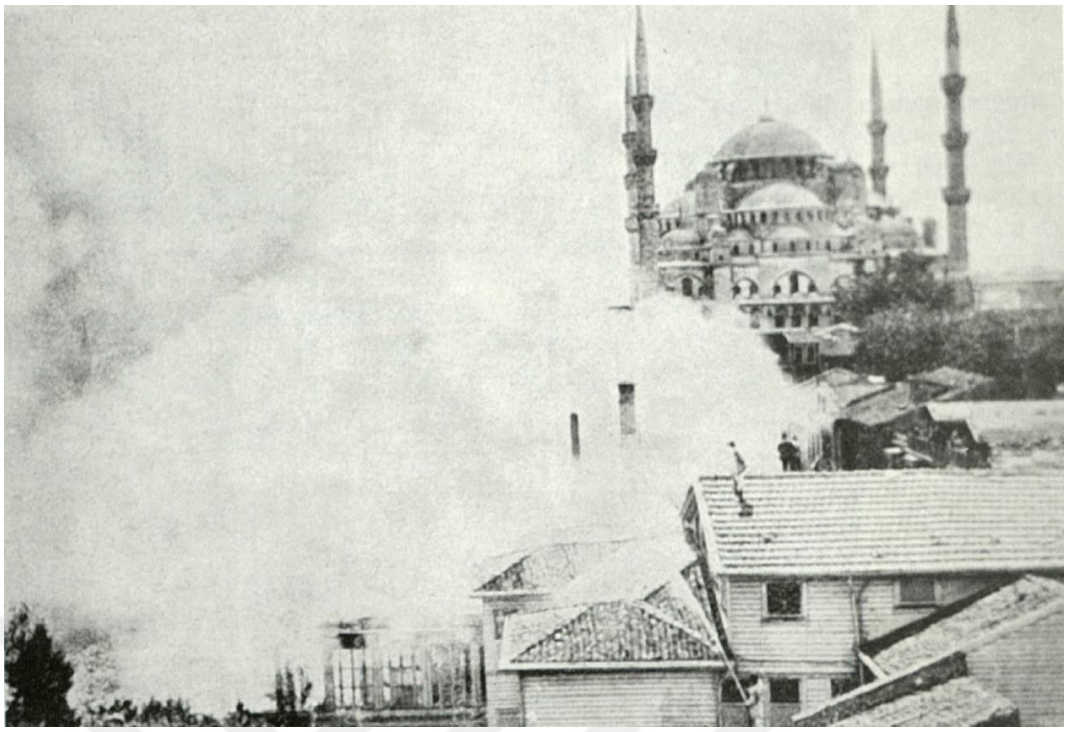
Şekil 4.3. 23 Ağustos 1908 Çırçır Yangını sonrası Bozdoğan Kemerinden alanın görünümü (www.eskiistanbul.net)

Çırçır Yangını'nın ardından 23 Temmuz 1911 tarihinde Aksaray Yangını meydana gelir (Şekil 4.4). Tarihi Yarımada'nın büyük bir kısmına yayılan yangın Mercan'da başlar ve Mercanağa, Şehzadebaşı-Camcıali, Babanağa, Kızıltaş-Kemalpaşa, Çobançavuş, Fevziye, Laleli-Yakubağa, Cellat Çeşmesi, Küçük Langa, Sorguççu, Aksaray, Koska, Alembey, Alacamescit, Mesihpaşa, Koğacıdede, Kuyumcu Bahşayiş, Gureba Hüseyinağa, Ahmetkethuda, Kumkapı, Çakırağa ve Yenikapı'yı etkisi altına alarak tahrip etmiştir (Sakaoğlu,1995). Cezar (1965)'a göre bu yangın meşrutiyet yangınlarının en büyüğüydü. Uzunçarşı Yangını olarak da bilinen yangında 2500'den fazla bina yandı. Yangın sonrasında bölge için düzenleme çalışmaları yapıldı.



Şekil 4.4. 1911 Mercan'da başlayan Aksaray Yangını (Sakaoğlu,1995)

1912 yılında ise Sultanahmet ve Ayasofya'yı kül eden ünlü İshakpaşa Yangını meydana gelmiştir (Şekil 4.5). 8 mahallenin ağır şekilde etkilendiği yangında yanan ev sayısı konusunda kesin bir rakam olmamasına rağmen, yaklaşık 900 ev zarar görmüştür. Yangın sırasında yangının daha çabuk söndürülmesi için Terkos Su Şirketi şehrin diğer yerlerine yakın su şebeke hatlarını kesip, yangın bölgesi ve civarındaki şebekelere su aktarımı yaparak yangının söndürülmesine katkıda bulunmuştur (Gürses Söğüt, 2019). İshakpaşa Yangını, İstanbul'un görmüş olduğu en büyük yangınlardandır.



Şekil 4.5. 1912 İshakpaşa Yangını (Sakaoğlu,1995)

Kenti derinden etkileyen İshak Paşa Yangını'nın yazılı basına da yansıdığını görmek mümkündür. Yangının meydana gelmesinden yıllar sonra bile, konu gündeme getirilmektedir (Şekil 4.6) Haluk Yusuf Şehsuvaroğlu tarafından kaleme alınan makale ''Hayat Dergisi''nde yayımlanmıştır. Yayımlanan makalenin tam tarihi tespit edilemese de, yapılan araştırma 1956-1963 yılları arasını işaret etmektedir (Pınarcı, 2013; Demirtaş, 2018). Makalede, yangının 3 Haziran 1912 tarihinde saat 8:30'da Maarif Nezareti kütüphane memuru Fethi Bey'in yeni yaptırmakta olduğu evde çıktığı ve kısa zamanda geniş alanlara yayıldığı anlatılmaktadır. Yangının ilk olarak Kabasakal, Ahırkapı, Bayramfırını çıkmazını ve Arasta sokaklarını yaktığı, ardından iki kola ayrılarak Sarayburnu ile Ahırkapı istikametinde ilerlediği dile getirilmektedir. Çıkan poyrazla şiddetini arttıran yangın altı kol halinde çevreye yayılmıştır. Yangından kaçanların kurtarabildikleri eşyalarla birlikte Ayasofya ve Sultanahmet meydanında toplandıkları söylenmektedir. Yangın sonrasında ise V. Mehmet Reşat'ın bu acı haberi almasıyla, başkâtibi Halit Ziya Bey'le başyaveri Salih Paşa'yı yangın alanına gönderdiği ve yangın mağdurlarına sekiz yüz altın lira yolladığı anlatılmaktadır. Makaleye göre; İshakpaşa, Nahılbend, Kapıağası,

Güngörmez, Küçük Ayasofya, Akbıyık, Seyit Hasan ve Kabasakal semtleri yanmıştır. 1912 İshakpaşa Yangını'nın yangından yıllar sonra bile gündeme getirilmesini, yangının bıraktığı hasar boyutuyla bağlantılı değerlendirmek anlamlı olacaktır. Haberde yer alan fotoğraf da yangının etkilerini de gözler önüne sermektedir.


BÜYÜK İSTANBUL YANGINLARI

İshakpaşa Yangını

Hayat

Şekil 4.6. 1956-1992 tarihleri arasında yayımlanan Hayat Dergisi'nde çıkan 1912 İshakpaşa Yangını haberi (İstanbul Şehir Üniversitesi Taha Toros Arşivi)

19. yüzyılın Tarihi Yarımada yangınları incelendiğinde; bunların geniş alanlarda etkili, tahrip etkisi yüksek yangınlar olduklarını söylemek mümkündür. Bu sebeple yangınlar 19. yüzyılda da gündemden düşmediği gibi, yangınları engellemek ve yangın sonrası alanları düzenlemek adına bu dönemde birçok çalışma yapılır. Tüm bunlar düşünüldüğünde yangınlar ve yangınlar sonrası yapılan çalışmalar, kentte sürekli bir değişim haline neden oluşturur. 19. yüzyıl tarihi yarımadası sürekli dönüşen bir kentsel bölgedir. İlaveten yüzyılda geçen tüm bu değişimler için yangının bir fırsat olarak görülmesi ve modernleşmenin yansıtıldığı alanlara dönüştürülmesi yani modernleşme aracı olarak görülmesi bu dönem yangınlarına özel bir önem yükler. Yangınlar üzerinden kentin değişimini de okumak mümkün hale gelmiştir. 1839 Tanzimat Fermanı öncesinde yangına olan bu yaklaşımın değişmesini yine modernleşmeyle bağlantılı değerlendirmek anlamlı olacaktır. Bu tarihten önce yangın bölgelerindeki yangına olan yaklaşımlarla yapılan düzenlemelerle, sonrasında

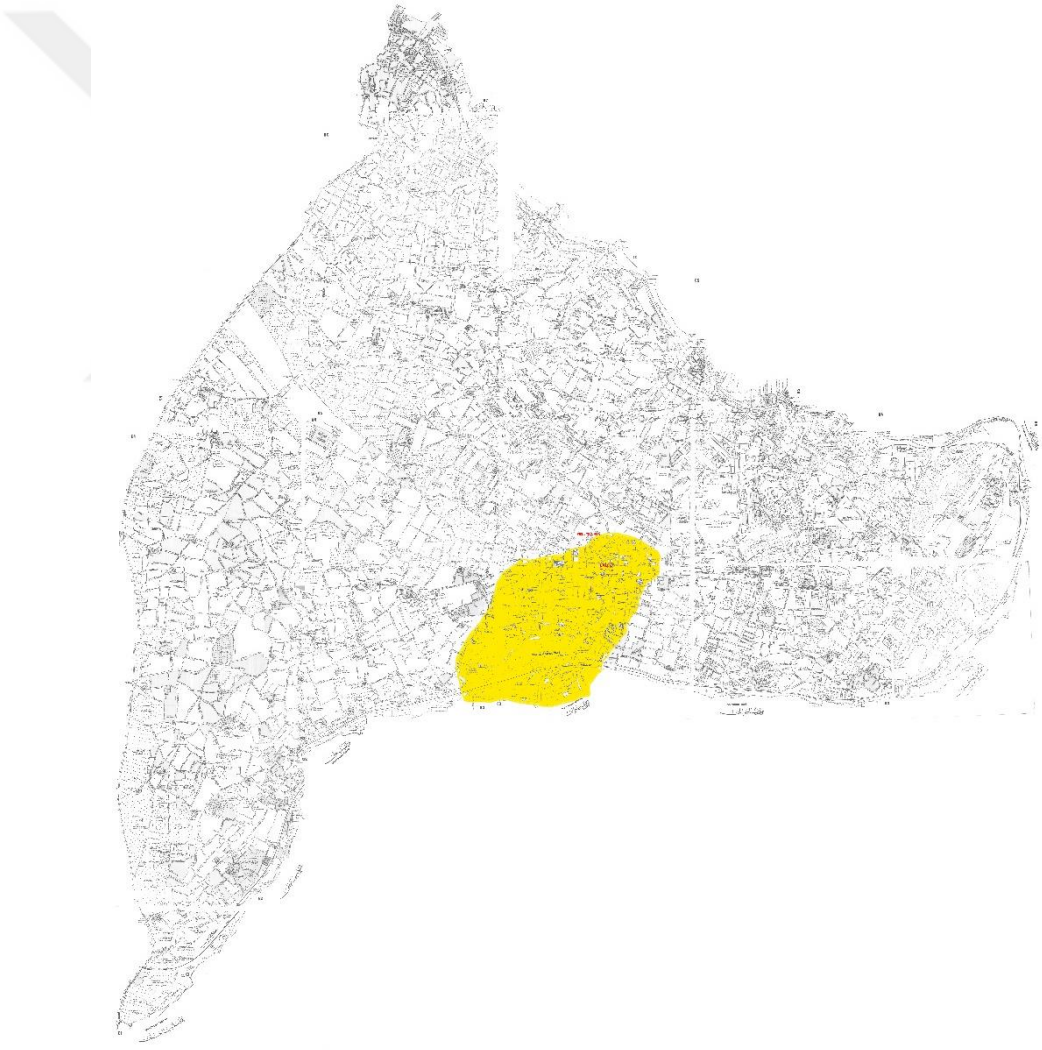
yangının adeta modernleşmede bir araç olarak görülür hale gelmesiyle gerçekleştirilen düzenlemeler birbirinden çok farklıdır. Bu durum 19. yüzyıl yangınlarının modernleşme adına çok şey ifade ettiğini göstermektedir.

Bir sonraki bölümde ise, tüm değişimlere sebep olan 1856 Aksaray Yangını detaylı olarak incelenecektir.

5. ARAŞTIRMA BULGULARI

5.1. 1856 Aksaray Yangını ve Yangın Bölgesi

1856 Aksaray Yangını bölgesi; Aksaray, Laleli ve Yeşiltulumba'yı içeren geniş bir alanı kapsamaktadır (Şekil 5.1.). Tarihi yarımadanın ortalarında yer alan bölge ulaşım ağı açısından da büyük öneme sahiptir. Bölge, yarımadanın doğusu ve batısı arasında köprü görevi gören önemli bir geçit ve kesişim noktasıdır. 19. yüzyılın başlarına kadar Divanyolu olarak bilinen ve literatürde büyük bir öneme sahip olan yol aksının bir kısmı da bu bölge üzerinde yerini alır.



Şekil 5.1. 1856 Aksaray Yangın Bölgesinin 1882 tarihli Ayverdi Haritası üzerinden gösterimi

19. yüzyılda bölge, çoğunlukla 2-3 katlı ahşap, cumbalı yapıların bulunduğu bir konut bölgesidir. Orta halli esnaf, zanaatkâr ve tüccarların ikamet ettiği bu alanda ilmiye ve yönetim sınıfından kimselerle saray görevlileri de nadiren yer almıştır. Cezar (1965)'ın Cevdet Paşa'dan aktardığını söylediği bilgiye göre, 1856 Aksaray Yangını sırasında Babıali'deki memurların bir kısmı vazife için, birçoğu ise evlerinin telaşına düştükleri için işlerini bırakıp yangın alanına gitmişlerdir. Bu aktarım bize bölgede yönetim sınıfından kimselerin de yaşadığını göstermektedir. Ancak çoğunlukla orta halli halk ikamet etmektedir. Orta halli halk 2-3 katlı ahşap konutlarda yaşarken, ilmiye ve yönetim sınıfıyla saray görevlileri ise köşk ve konaklarda ikamet etmektedir (İşli, 2008).

Bulunduğu alanın önemli bir geçit noktası olması ve bünyesinde barındırdığı ticaret mekânları nedeniyle bu bölge, yalnız ikamet eden halkın değil, çevresinde ikamet edenlerin de kullandığı bir bölgedir. Bunun yanında Marmara Denizi'ne yakın olması ve Langa Limanı'nı da içinde barındırması, bölgenin önemini arttıran bir diğer gerekçe olmuştur. Bu bağlamda bölge 19. yüzyılın gözde alanlarındandır.

1826 tarihine kadar yeniçerilerin de yerleşim alanı olma özelliğini koruyan bölgede, çoğunlukla Müslüman tebaa ikamet etmektedir (İşli, 2008). Yeni mahalle civarında Rum ve Ermeni tebaanın da ikamet etmekte olduğu bilinmektedir.

19. yüzyıla kadar bölge, bahçe ve bostanlarla dolu, yeşil alanlarla kaplıdır. Alanda yer alan Büyük ve Küçük Langa Bostanları bölgenin sebze ihtiyacını karşılamaktadır. Tarihi Likus (Bayrampaşa) Deresi de alanın tam ortasından geçer.

Bazen Haliç kıyılarında, bazen de Marmara kıyılarında çıkan yangın kolaylıkla Tarihi Yarımada'nın ortalarında yer alan 1856 Aksaray Yangını Bölgesi'ne sirayet etmiştir. Bölgenin maruz kaldığı yangınlar, bazen de bölgenin sınırları içerisinde başlamıştır. Alanın yoğun ahşap konut dokusuyla çevrili olması, yangının bölgede kolaylıkla yayılmasına sebep olmuştur (İşli, 2008). Nitekim bu

gerekçeyle bölge birçok kez yangına maruz kalarak değişime uğramıştır. 1856 Aksaray Yangını sonrasında Luigi Storari'ye bölgeyi planlamak adına çizdirilen planla, yangın sonrası düzenlemeler de önemli bir değişimin ilk adımı olmuştur. Bu tarihten önce yangın alanlarının yangın öncesindeki durumu korunarak yapılan çalışmalara artık yeni bir yaklaşım tarzı getirilmiştir ve ilk olarak da bu bölgede uygulanmıştır. Diğer bir deyişle, 1839 Tanzimat Fermanı'nda ilk olarak gündeme getirilen kentsel düzenlemelerin 1856 yılına kadar beklemiş olması ve yangından sonra bölgede uygulamaya konması bu yangının rolü üzerine düşündürücüdür. Bu durumu, bölgenin konumu itibariyle önemli bir geçit noktası teşkil etmesiyle ve yangın sırasında geniş bir alanın tahrip olmasıyla bağlantılı değerlendirmek mantıklı görünmektedir.

Özetle, 1856 Aksaray Yangını, sonrasında yapılan düzenlemeler ve ilk planlama çalışmalarını başlatması anlamında büyük öneme sahiptir. Buna ilaveten modern imar çalışmalarının ilk uygulama alanı olarak bu bölgenin seçilmesi de bölgenin özel bir öneme sahip olmasıyla bağlantılı değerlendirilmelidir.

5.2. 1856 Aksaray Yangını Sonrası Yangın Bölgesinin Değişimi

Bu bölümde 1856 Aksaray Yangın bölgesinde yangın sonrasında görülen değişim irdelenecektir. Bu sayede değişime sebep olan tüm etmenler değerlendirilmeye çalışılacaktır.

1856 Aksaray Yangını bölgesi, Osman Nuri Ergin'in ''İstanbul Yangınları'' listesine göre; Aksaray, Laleli ve Yeşiltulumba'yı içeren geniş bir alanı kapsamaktadır[6]. Tarihi Yarımada'nın ortalarında yer alan bölge düz bir topoğrafyaya sahipken, ulaşım ağı açısından da önemli bir kesişim noktasıdır. 19. yüzyıla kadar bölge bahçe ve bostanlarla dolu, yeşil alanlarla kaplıdır. Marmara Denizi'ne yakın olması ve Langa Limanı'nı da içinde barındırması, bölgeyi 19. yüzyılın gözde alanlarından biri yapar (İşli, 2008). Ergin'in ''İstanbul Yangınları'' listesine göre, bölge Hicri 1270-1335 (1855-1916) yılları arasında

[6] Osman Nuri Ergin'in ''İstanbul Yangınları'' listesinin Osmanlıca nüshalarına, İstanbul Araştırmaları Enstitüsünün Nadir Eserler bölümünden ulaşılarak tarafımca günümüz Türkçesine çevrilmiştir. Çevirilerin tamamı Ekler bölümünde Ek B'de yer almaktadır.

10’dan fazla yangına maruz kalmış ve bu yangınlardan da derinden etkilenmiştir (Ek B.). Bu yangınlar; 15 Ağustos 1279 Karakolhane Yangını, 12 Eylül 1286 Nalburlar Yangını, 1289 Büyük Langa Yangını, 1291 Çatal Odalar Yangını, 3 Temmuz 1292 İnebey Yangını, 16 Ağustos 1294 Gureba Hüseyinağa Mahallesi Yangını, 25 Nisan 1306 Horhor Yangını, 1 Mart 1319 Selimpaşa Yokuşu Yangını, 10 Temmuz 1327 Aksaray Yangını’dır. Bunların dışında tam tarihleri belli olmamakla birlikte Yenikapı’da ve Laleli civarlarında iki yangın daha gerçekleşmiştir. Bu yangınlarda toplam 3740’dan fazla yapı yok olmuştur.

Bölgede geniş alanlara yayılarak büyük kayıplara sebep olan yangınlar dışında, birkaç binanın yok olmasına sebep olan küçük yangınlar da görülmüştür. Bu yangınların bölgede yarattığı hasar zaman zaman fotoğraflara da yansımıştır (Şekil 5.2). Fotoğraf incelendiğinde cadde üzerinde yanan bir konuta ait ahşap yangın kalıntılarının temizlendiği görülmektedir. Fotoğrafın üzerinde yazan notlar da bu görüşü destekler niteliktedir. Fotoğrafın üzerinde; ‘‘Yanan Hanemin Elim Hatırası’’ ve ‘‘Aksaray Caddesi’’ notlarına ilaveten ‘‘20 Temmuz 1327’’tarihi not düşülmüştür.

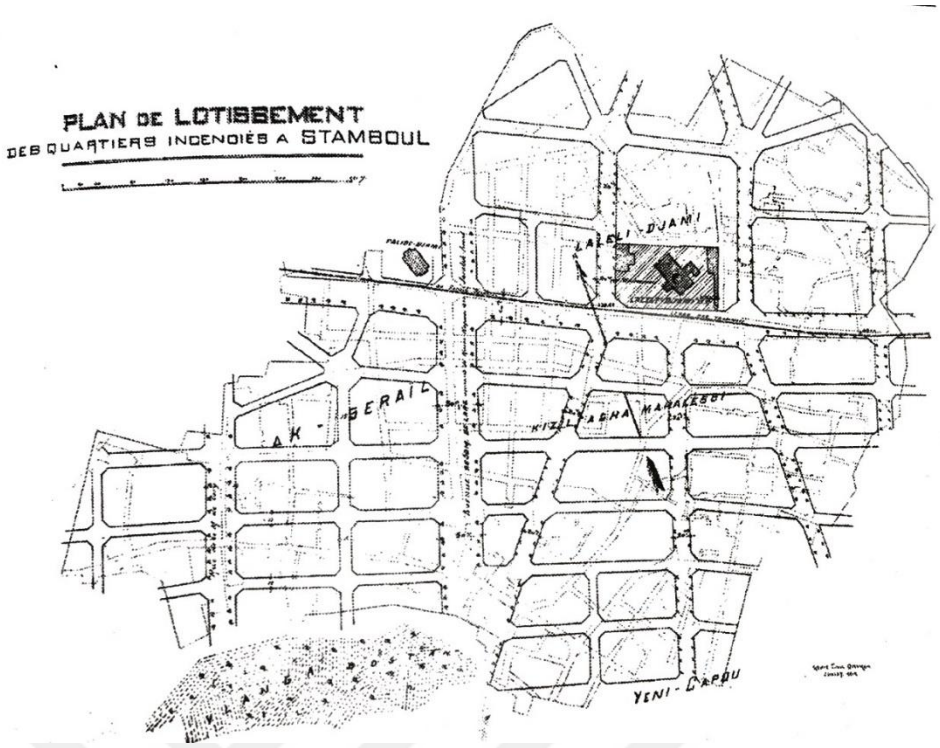


Şekil 5.2. Aksaray Caddesi üzerinde bir konut yangını sonrası çekilmiş anonim bir fotoğraf (Mazak,2008)

19. yüzyıl boyunca 1856 Aksaray Yangın bölgesi, küçük büyük birçok yangına maruz kalmıştır. Bu sebeple bölgeyi etkisi altına alan ve değişmesine sebep olan en temel etkenlerden birisi yangınlardır. Ancak yangınlar tek etken değildir. Bir diğer önemli etken ise; 19. yüzyılda yoğun bir şekilde görülen modernleşme çalışmalarıdır. Görülen yangınlar sonrası bu alanlarda yapılan düzenlemeler ile modernleşme etkisiyle yapılan düzenlemeler, birbiri ardına gerçekleşmiştir. Adeta bu sarmal nitelikte birbirine karışmış olan düzenlemelerin sonuçları, ancak toplu olarak incelenebilmektedir.

Yangın sonrası alanların düzenlenmesine ilişkin yapılan çalışmalarda, 1840'lardan sonra değişim gözlenmiştir. Önceleri yangın bölgelerinde eski sokak ağını yineleyerek eskiden belirlenmiş kalıplara göre düzenlenmeler yapılırken, 1840'lardan sonra, bu durum değişmeye başlamış, modernleşme ateşinin etkileriyle birlikte yangından korunma ve yangına çözüm bulunması konuları kent tasarımının yeniden değerlendirilmesine sebebiyet vermiştir (Çelik, 2010). Bu düzenlemelerin uygulamaya konulmaya başlaması ise, kentin değişiminde önemli bir basamak oluşturmuştur. Belirtilen bu farklı yaklaşım tarzının ilk olarak görüldüğü bölge de, 1856 Aksaray yangın bölgesidir. 1856'da Aksaray'da görülen yangın, geniş alanlara yayılarak Ergin (1995)'e göre 748, Çelik (2010)'e göre 650'den fazla yapıyı yok etmiştir. Bu yangından sonra İstanbul'un tarihinde bir ilk olarak yangın yerinin sistematik bir haritası yapılmıştır (Çelik, 2010). Yangın yerini imar etmek için ise, İtalyan mimar Luigi Storari görevlendirilmiştir. Bu olaylar, bölgenin 1856 öncesi ve sonrası çehresinde önemli değişimlere sebep olmuştur.

1856 Aksaray Yangın Bölgesi'nde yaşanan bir diğer yangın ise, 1911 yılında meydana gelmiştir. 1911 Aksaray Yangını, 2.500 yapının yok olduğu büyük bir yangındır. Yangın sonrasında Fransız bir mühendis olan Auric tarafından, bölgeyi düzenlemek adına planlama çalışması yapılmıştır (Şekil 5.3).



Şekil 5.3. 1911 Aksaray Yangını sonrasında Auric tarafından bölge için yapılan düzenleme (Gül, 2013)

Bölgenin değişimine sebebiyet veren bir diğer gelişme ise, modern ulaşım araçlarının İstanbul'da yerini almaya başlamasıdır. Özellikle atlı tramvayların İstanbul sokaklarında yer almaya başlaması, bölgeye yeni bir çehre kazandırmıştır. İstanbul'da tramvay inşaatının başlaması, Konstantin Karapano Efendi'ye verilen imtiyaz sayesinde olmuştur. Karapano Efendi'nin 18 Şubat 1870'te İstanbul Tramvay Şirketi'ni kurmasının ve Mart ayında hazırlanan haritaların (Şekil 5.4) tasdik edilmesinin ardından yolları düzenleme çalışmaları başlamıştır. Mukaveleye göre yol düzenleme masraflarını hükümet karşılayacaktır. Karapano Efendi, dört farklı hat inşa etmeyi öngörmektedir. Birinci hat; Azapkapı'dan başlayarak Galata, Tophane, Beşiktaş ve Ortaköy'e ulaşacaktır. İkinci hat; Eminönü'nden başlayıp Bâbıâli ve Soğuk Çeşme'den geçerek, Divanyolu Caddesi ile Aksaray'da Yusufpaşa çeşmesine kadar uzanacaktır. Üçüncü hat; Aksaray'da ikinci hattan ayrılarak, Samatya ve Yedikule'ye gidecektir. Dördüncü hat ise, Aksaray'dan Topkapı'ya ulaşacaktır (Engin, 2013).



Şekil 5.4. Tramvay hattının geçeceği güzergâhı gösteren 1870 tarihli harita(Engin, 2015)

14 Kasım 1871'de Eminönü-Aksaray, 14 Ağustos 1872'de Aksaray-Yedikule, 14 Ağustos 1873'te Aksaray-Topkapı hattının hizmete girmesiyle birlikte tramvay hatlarının Aksaray ayağı tamamlanmıştır (Şekil 5.5). Bahsi geçen birbiri ile bağlantılı bu hat için yapılan düzenlemelerin, bölgenin fiziksel yapısını önemli ölçüde değiştireceği açıktır.

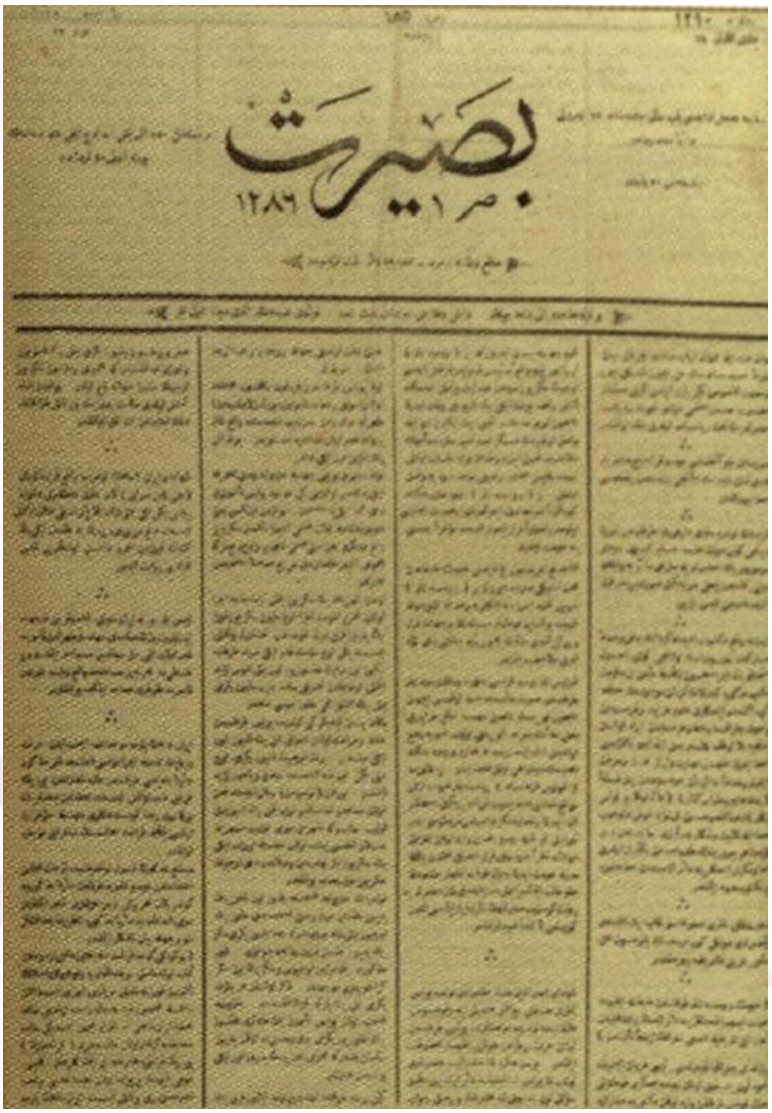


Şekil 5.5. İstanbul'un ilk atlı tramvayların depo noktası (Engin, 2011).

Tramvay hatlarının döşenebilmesi için, tramvayın geçeceği güzergâh üzerinde bulunan arsa ve binalar istimlak edilmiş ya da bir kısmı kesilerek tramvay yoluna dâhil edilmiştir. Bina ve arsa sahiplerine belirlenen rayiç bedel ödenmiştir. Arsa ya da bina sahipleri rayiç bedeli kabul etmediği durumda ise devletin araya girip kamulaştırılma yapmasına karar verilmiştir. Yapılan tüm bu yol tadilatların denetlenmesi konusunun Şehremaneti'ye verilmesi ve İstanbul Şehremini Servet Paşa sayesinde sözleşmeye tramvay rayları döşenirken kaldırım yapımı ve onarımının da eklenmesi sadece tramvayın geçtiği yolun değil, çevresinin de değişmesine sebep olmuştur.

Tramvay hatları için yapılan bu çalışmaların yazılı basında da konu edildiği görülmektedir. 1870-1878 tarihleri arasında çıkan ''Basiret Gazetesi''nde[7] 2 Teşrinisani 1287- 2 Ramazan 1288 tarih aralığında yayımlanan 38. numaralı Şehir Mektubu (Şekil. 5.6) yapılan düzenlemelerin uygulanması konusunda değerlendirmeler içermektedir.

[7] Basiret Gazetesi, Basiretçi Ali Efendi tarafından ara vermek koşuluyla toplamda 7 yıllık bir süre boyunca çıkartılan gazetedir. ''Şehir Mektupları'' adıyla oluşturduğu yazı dizisi dönem şehrine dair önemli ipuçlarını içinde bulundurur.



Şekil 5.6. Basiretci Ali Efendi'nin 38 numaralı Şehir Mektubu (Sağlam,2010)

Metnin günümüz Türkçesi;

> *"Şu Tramvay Şirketi teessüs edildiğinden beri arabalarının geçtiği yollardan muhtac-ı tamir ve tevsi olan sokakların tanzimine hayli muavenet etmekte olduğunu mealmemnuniye görüyor idik. Ancak Sirkeci İskelesi'nden Yenikapı'ya değin yolların bazı cihetlerinde memulün aksi çıkacak gibi görünüyor.*
>
> *Ez-cümle Sultan Beyazıt'tan Hassa Paşa Hamamı'na değin Büyük Cadde namına olan tarikin bi'l-icab iki taraflı dükkânları aslı gibi kalıp bunların bilâkis nizamca sokağa kalacak Sırmakeş Hanı tarafı dükkânları, tramvayın geçtiği yol hizasında tamirleri bile olup da karşı yakası haliyle kalması, mezkûr caddenin şimdiki halde tevsiine lüzum*

> *göstermeyeceğini temeyyüz ediyorsa da tramvay arabası geçerken mukabiline gelecek arabaların müşkül mürur edebileceği ve bunun ileride arabaların işlemeğe başladıklarında tehlikesi de görüleceği hayallerden geçmekte ise de buraları düşünülmüş ve ona göre dükkânlar halleriyle bırakılmış olacağı dahi hatıralara hutür eyler.''* (Sağlam, 2010)

Basiretci Ali Efendi'nin metnine bakıldığında, yapılan çalışmaların başlarda memnuniyetle takip edildiği, ancak ilerleyen süreçte tedirginlik uyandırdığı görülmektedir. İlaveten metinde çalışmaların nasıl uygulandığı da anlatılmaktadır. Söz gelimi Sırmakeş Hanı tarafında bulunan dükkânların tadilat ile yoldan çekildiği, bu sebeple, bulundukları aksın değiştiği anlatılmaktadır. Bu gazete yazısı, tramvay hatları için yapılan tadilatlar sırasında, güzergâhta bulunan binaların ve yolların değiştiğini göstermektedir.

1871-1912 yılları arasında varlıklarını sürdüren Atlı Tramvaylar, Balkan Savaşı esnasında tramvay şirketinin bünyesinde bulunan atlara hükümetin el koymasıyla birlikte tamamen tarih sahnesinden silinmiştir (Engin, 2013).

Dönem içerisinde bölgenin değişimine sebep olan bir diğer gelişme ise, 10 Temmuz 1894'te öğle ile ikindi vakti arasında görülen Marmara fay sisteminde büyüklüğü 7.3 olduğu tahmin edilen depremdir. Depremin, yarıçapı 400 km'yi aşan bir alanda etkili olduğu düşünülmektedir. Çok sayıda ölümün kaydedildiği depremde, şehrin bütünü depremden etkilenmiştir ve 10.000 civarında yapının ciddi şekilde zarar gördüğü düşünülmektedir. Tarihî yarımadada, Haliç kenarındaki semtlerde; Fatih'te, Edirnekapı'da, Topkapı'da, Marmara kıyılarında bu deprem nedeniyle büyük hasarlar oluşmuştur (Angell, 2015).

Kentsel anlamda bir düzenleme hayali ile çıkarılan nizamnameler ise, değişimin bir başka bileşenini oluşturmuştur. İlk olarak 1848 yılında yayımlanan Ebniye Nizamnamesini, 1858 Sokaklara dair Nizamname, 1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi, 1875 İstanbul ve Belde-i Selasede Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaiyesine dair Nizamname, 1877 Dersaadet Belediye Kanunu ve 1882 Ebniye

Kanunu'nun izlediği bilinmektedir. Bu nizamnameler ve kanunnameler ana hatlar ile sokakların genişletilmesini, yolların düzleştirilmesini, yapıların boyutlarının belirlenmesini, inşaat alanın da kısıtlanmasını amaçlamıştır. Ayrıca kentin önemli sorunlarından olan yangınları önlemek amacıyla malzemenin denetlenmesi de amaçlanmıştır (Ergin, 1995). Belirtilen tarihlerde çıkartılan nizamnamelerin birbirinden farklı düzenlemeler önermesi ve düzenlemelerin bölgede uygulanması bölgenin değişmesine sebep olmuştur.

19. yüzyılın sonlarından 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadarki süreçte bir dizi değişime sebep olan bu düzenlemeler, bölgenin çehresini önemli ölçüde değiştirmiştir. Bölgede yapılan düzenleme bir afet sonrası yapılıyor olsa bile, düzenlemelerin kurallı bir plan ve proje düzleminde yapılıyor olması, hayata geçirilen düzenlemelerin modernizasyondan bağımsız değerlendirilmesinin mümkün olmadığını göstermektedir. Bu bağlamda bahsi geçen tüm düzenlemeler, 19. yüzyıl modernleşmesi ile birlikte düşünülmelidir. Bahsi geçen bu değişimlerin ilk etkilerini fiziksel yapıda görmek mümkündür.

Aksaray, Laleli ve Yeşiltulumba'yı içerisine alan 1856 Aksaray Yangın bölgesi, geçirmiş olduğu yangınlar ve yangınlar sonrası yapılan düzenlemeler, modern ulaşım araçlarının bölgeye eklenmesi ile 19. yüzyılın ortalarından 20. yüzyılın başlarına kadarki süreçte ardı ardına birçok dönüşüm geçirmiştir. Geçirmiş olduğu her dönüşümde bölge, bir önceki durumuna göre farklılaşmıştır. Basamak basamak gerçekleşen bu dönüşümlerin aşama aşama incelenmesi süreci görmek ve anlamak açısından kıymetlidir.

Bu gerekçeyle bu süreci gösterecek olan tüm materyaller kıymete değerdir. Süreci izlememizi sağlayacak olan nizamnameler ve haritalar bu bölümün ana materyallerini oluşturur. Bölgenin değişimi nizamnameler ve haritaların verdiği bilgiler ışığında incelenecektir. Nizamnameler üzerinden incelenirken; ulaşım arterleri, binaların kütlesel değişimleri ve yapı malzemelerinin değişimlerine detaylı olarak bakılacak ve düzenlemeler kıyaslanarak değişim okunacaktır. Haritalar incelenirken; haritanın vermiş olduğu bilgilere göre; ulaşım arterleri,

yerleşim sıklığı, kırsal ve kentsel alan, topoğrafik ögeler, demografik yapı açısından değerlendirilecektir.

5.2.1. Nizamnameler üzerinden 1856 Aksaray yangın bölgesinin değişiminin incelenmesi

19. yüzyılın ortalarından 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar olan sürede, 1856 Aksaray Yangını bölgesinde, dönemin en büyük sorunlarından birisi olarak görülen yangınlara çözüm arayışı bölgeyi fiziksel anlamda değiştirmiştir. Bölgenin sahip olduğu plan, parsel dokusu, yol sistemi ve binalar yapılan her düzenlemede biraz daha değişerek farklılaşmıştır. Ancak bu farklılaşma adım adım gerçekleşmiş ve bir süreç teşkil etmiştir. Bu süreci incelemede, kenti düzenlemek adına çıkartılan nizamnameler en temel kaynak niteliği taşımaktadır. Nitekim bu çalışmada, nizamnameler detaylı olarak incelenecektir.

Öncelikle nizamnamelerin kapsamı ve bu çalışmadaki değeri üzerinde durmak anlamlı olacaktır. Nizamnameler; Osmanlı döneminde, bir kanunun emrettiği işleri belirtmek ve uygulanma yöntemini göstermek üzere, çıkarılan yazılı hukuk kurallarıdır. Nizamnameler içerisinde kent imarı için olanlar önemli bir yer tutar. Özellikle 1839 Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesinin ardından kent imarı için yayınlanan nizamnamelerin sayısında artış görülür. 1839 İlmühaberi'nin yayımlanmasının ardından, 1891 yılına kadar kent imarını konu edinen birçok nizamname çıkarılmıştır. Bu nizamnamelerde, yasaklar ve uygulama yöntemleri izah edilmiş ve giderek detaylandırılmıştır. Nitekim bu çalışmada 1839-1891 tarih aralığında yayınlanan nizamnameler, temel kaynak olarak değerlendirilmiştir.

1839-1891 tarih aralığında yapılan düzenlemelerin, belirli konular çerçevesinde oluşturulduğunu söylemek mümkündür. Bu konular içerisinde yangınlarla mücadele önemli bir yer tutar. Bu amaçla; çıkmaz sokakların kaldırılması, yol genişletilmesi gibi ulaşım arterlerinde yapılan düzenlemeler, bina kütlelerine ilişkin düzenlemeler, alışılagelmiş ahşap dokunun terk edilerek kâgir yapıya

geçilmesinin desteklenmesi gibi yapı malzemesi ve tekniğine ilişkin düzenlemeler aşağıda detaylarıyla ayrı başlıklar halinde açıklanacaktır.

5.2.1.1. Ulaşım arterlerinde yapılan düzenlemeler

1839 tarihli ilmühaberden başlayarak yapılan düzenlemeler, kent adına değişmesi arzulanan konuların da gündeme gelerek değerlendirilmesine sebep olmuştur. Temelde birkaç konu çevresinde şekillenen bu düzenlemelerin dikkat çektiği en önemli hususlardan biri ‘‘ulaşım arterleri’’ konusudur. Ulaşım arterlerinin düzenlenmesindeki en önemli hedef, yangın sırasında yangın alanına ulaşmayı zorlaştıran organik çıkmaz sokaklar ile dolu olan alanların ortadan kaldırılmaya çalışılması ve yerine Mustafa Reşit Paşa’nın önerdiği şekliyle, ‘‘Kavaid-i Hendese’’, yani geometrik kurallara uygun bir planlama oluşturulmasıdır. Bu amaçla bir dizi karar alınmıştır. Alınan kararlarda; yol genişlikleri ve kaldırım genişlikleri belirtilmiştir.

1839 tarihli ilmühaberden sonra bir dizi düzenleme yapılmıştır. Yapılan bu düzenlemelerden; 1848 tarihli ‘‘Ebniye Nizamnamesi’’, 1849 tarihli ‘‘Ebniye Nizamnamesi’’, 1863 tarihli ‘‘Turuk ve Ebniye Nizamnamesi’’, 1882 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’,1891 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’nda ulaşım arterlerinde değişiklikler önerilmiştir (Çizelge 5.1).

Çizelge 5.1.’de alınan kararlara bakıldığında, yol genişliklerine ve çıkmaz sokaklara ilişkin düzenlemelerin her defasında farklılaşmakta olduğu görülür. Yayımlanan her kararnamede yollar adına yeni sınıflamalar yapılarak, yol genişlikleri yeniden belirlenmiştir. Yapılan her yeni düzenlemede yol sınıfları artış gösterir. 1839 ilmühaberinde tek cins olarak belirlenen yollar, 1848 tarihli ‘‘Ebniye Nizamnamesi’’nde üç sınıfa ayrılır. 1849 tarihli ‘‘Ebniye Nizamnamesi’’nde dört sınıf oluşturulur. 1882 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’ndan sonra ise beş sınıf önerilir. Bu sınıflandırmadaki yol genişlikleri birbirinden farklılaştığı için, kent içerisinde birbirinden çok farklı genişliklerde yollarla karşılaşılmaktadır. İlaveten yapılan düzenlemeye bakıldığında, yol genişliklerinin giderek artış gösterdiğini söylemek mümkündür.

Çizelge 5.1. Ersoy (2017)'un yayımladığı nizamnameler çevirisine göre oluşturulmuş ulaşım arterleri düzenlemeleri tablosu

ULAŞIM ARTERLERİ							
Yasal Düzenlemeler	YOLLAR					Çıkmaz Sokaklar	Kaldırım Genişlikleri
	Büyük Caddeler Birinci Sınıf	Adi Caddeler İkinci Sınıf	Diğer Yollar Üçüncü Sınıf	Dördüncü Sınıf	Beşinci Sınıf		
1839 İlmühaberi (Rapor)	İlmühaberde yol kademelendirilmesi yapılmamıştır. Önerilen yol genişliği kaldırımlar dâhil 20 zira olarak belirlenmiştir. (15 m.)					Yasaklanmıştır	Yolun her iki tarafında 4'er zira yapılacak (3 m)
1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi	10 zira[8] (7,5 m)	8 zira (6 m)	6 zira (4,5 m)			Mümkünse Kaldırılacak	
1849 tarihli Ebniye Nizamnamesi	15 zira (11 m)	12 zira (9m)	10 zira (7,5 m)	8 zira (6 m)		Mümkünse Kaldırılacak	
1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi	15zira (11 m)	12 zira (9m)	10 zira (7,5 m)	8 zira (6 m)		6 zira (4,5 m)	
1882 tarihli Ebniye Kanunu	20 zira (15 m)	15 zira (11 m)	12 zira (9m)	10 zira (7,5 m)	8 zira (6 m)	En fazla 8 en az 6 zira	
1891 tarihli Ebniye Kanunu	20 zira (15 m)	15 zira (11 m)	12 zira (9m)	10 zira (7,5 m)	8 zira (6 m)		

Nizamnameler incelendiğinde hedeflenen yol genişliklerine ulaşmanın yolu; yangın mahallerinde, yıkım yapılan alanlarda ve bostanlık, bağ gibi alanların kamuya açılan yerlerinde yapılacak çalışmalardan geçmektedir. Parça parça gerçekleştirilmesi hedeflenen bu yol düzenlemelerinin, yol kenarında bulunan konutların belirlenen yol sınırından geriye çekilerek yapılması ön görülmüştür. Yapılan düzenlemelerde gündeme getirilen bu konu giderek daha da detaylandırılmıştır.

Bu düzenlemelerden ilki olan, 1839 ilmühaberinden itibaren; yolların geniş tutularak sonradan ek yapılabilecek şekilde düzenleneceği ve geometrik kurallara göre oluşturulacağı dile getirilmiştir.İlaveten1839 tarihli ilmühaberde, tarihi yarımadanın ana yol aksları; Saltanat Kapısı'ndan Divanyolu'yla Aksaray'a

[8] 1 zira = 0,75774 metre

oradan Selvi ve Mevlevihane Kapıları'na, Sultan Bayezid'den Edirnekapı'ya, Çarşambapazarı'ndan Eğrikapı'ya, Kadırga Limanı'ndan Yedikule'ye, Bahçekapısı'ndan Ebû Eyyûb el Ensâri Türbesi'ne gidecektir (Çelik, 2010). Belirtilen bu ana yol güzergâh genişliğine ise 20 zira olarak karar verilmiştir. Ancak genişlikleri belirlenen bu yolların, arazi yükseltileri belirtilen bir kıt'a haritası düzenlendikten sonra oluşturulacağı dile getirilmiştir.

Bahsedilen ana yollar içerisinde yer alan Divanyolu'nu Aksaray'a bağlayan yolda önerilen bu değişim,1856 Aksaray Yangın mahallînde yangın öncesinde de düzenleme önerildiğini göstermektedir. Ancak bu konuda düzenlemenin yapılması 1856 Aksaray Yangını'ndan sonra mümkün olur. Storari tarafından yapılan planlamanın hayata geçirilmesi bölgenin ulaşım arterlerini büyük oranda değiştirir. Bu düzenleme kapsamında yeni yollar açılmış, yeni caddeler oluşturulmuştur. Yollar genişletilmiş ve yeni parseller oluşturulmuştur. Ayrıca İstanbul'un bünyesinde yoğun olarak görülen çıkmaz sokaklar ortadan kaldırılmıştır. Yapılan tüm bu düzenlemeler ile bölgenin fiziksel yapısı geri dönülmez bir şekilde değişmiştir.

1856 Aksaray Yangını'ndan önce yol genişlikleri hakkındaki kararları içeren son yayımlanan belge olan, 1849 tarihli ''Ebniye Nizamnamesi''nde birinci sınıf yollar 15 zira (11 metre), ikinci sınıf yollar 12 zira (9metre), üçüncü sınıf yollar 10 zira (7,5 metre), dördüncü sınıf yollar 8 zira (6 metre) olarak belirlenmiştir. Storari'nin 1856 Aksaray Yangını sonrası yapmış olduğu düzenlemede ise, Aksaray Caddesi olan ana cadde 9,5 metre, ara yollar 7,6 metre ve ara sokaklar 6 metre olarak düzenlenmiştir (Çelik, 2010). Bu durum 1856 Aksaray Yangını sonrası bölgede yapılan düzenlemenin 1849 tarihli ''Ebniye Nizamnamesi''nde önerilen yol genişliklerine ulaşamadığını göstermektedir.1865-Hocapaşa Yangını sonrasında çıkarılan 1863 tarihli ''Turuk ve Ebniye Nizamnamesi''nde de 1849 tarihli ''Ebniye Nizamnamesi''ndeki yol genişlikleri yinelenmiştir.

Düzenlemelerde gündeme gelen en dikkat çeken hususlardan birisi de geometrik kurallara göre düzenlenmiş yapı adaları konusudur. Her düzenlemede bu konu gündeme getirilmiştir. Düzenlemelere göre, yangın

bölgelerinde ve yerleşime açılan bölgelerde oluşturulacak yapı adaları için geometrik kurallar geçerli olacaktır. Düzenlemeler uygulamaya geçirildikçe organik parsel dokusunun yerini geometrik parsel doku almaya başlamıştır. Ancak her düzenlemede gündeme getirilen bu konunun uygulamaya dökülmesi parça parça gerçekleşmiştir. Bu sebeple organik doku ile geometrik doku yan yana bulunur bir hal almış ve zamanla baskın olan organik doku yerini geometrik dokuya bırakmıştır.

Düzenleme yapılan alanlarda uygulama yapılırken yol kenarlarında bulunan yapı stokunun belirlenen hizaya kadar yolu boşaltması ile yolların genişletilmesi hedeflenmiştir. Hedeflenen yol için, yolun her iki kenarında bulunan yapı arsalarından, yola eklenecek olan alanın, yarı yarıya alınması kararlaştırılmıştır. Ancak bu genişletme yeni binaların yapılmasıyla gerçekleşecektir. İlk olarak 1848 tarihli ‘‘Ebniye Nizamnamesi’’nde gündeme getirilen bu düzenleme kendinden sonra yayınlanan düzenlemelerde daha da detaylandırılmıştır (Ersoy, 2017). 1882 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’nda ise sokak genişliklerinin levhalara yazılarak sokak girişine asılması ve bölgenin düzeninin bu sayede sağlanması hedeflenmiştir.

Belirlenen yapı hizası konusunda taviz verilmeyeceği bir arşın bile yola geçişin kabul görmeyeceği dile getirilmiştir. Köşe parsellere denk gelen konutlarda ise yolun her iki tarafından belirlenen kadar alanın boşaltılacağı neredeyse her düzenlemede istikrarlı bir şekilde dile getirilmiştir.

Yollar konusunda yapılan düzenlemelerin giderek bu kadar detaylandırılması, konuya ne derece önem verildiğini göstermektedir. Yolların düzenlenmesi adına sert önlemler alınmaktadır. Ancak yol genişletmeleri sürece bırakılmış gibidir. Düzenleme, konutun yenilenmesi söz konusu ise, uygulamaya konulma şansı bulmaktadır. Bu sebeple yol genişletmeleri için de yangınlar iyi bir fırsata dönüştürülmüştür.

Nizamnamelerde gündeme getirilen bir diğer önemli konu da çıkmaz sokaklar konusudur. İlk olarak 1839 ilmühaberde gündeme getirilen konu her düzenlemede yinelenmiştir. Başlangıçta yapılması kesin olarak yasaklanmışken,

1848 tarihi ‘‘Ebniye Nizamnamesi’’ ile 1849 tarihi ‘‘Ebniye Nizamnamesi’’nde var olan çıkmaz sokakların ortadan kaldırılması istenmiştir. 1863 tarihli düzenlemeden sonra ise çıkmaz sokaklara da ölçülendirmeler getirilmiştir. Ancak çıkmaz sokakların gerekli durumlarda oluşturulabileceği özellikle belirtilmiştir.

Meydan kavramı da nizamnamelerde gündeme getirilen önemli bir husustur. Kentte görülmeyen ancak artık kente eklemlenmesi istenen meydanların, yangın görmüş alanlarda cami, medrese vb. binaların önüne eklenmesi istenmektedir. İlk olarak 1839 tarihli ilmühaberde; mevcut câmi-i şerif gibi büyük binaların çevresinde uygun olan yerlerde ve gerekli görülen durumlarda meydanlar oluşturulacağı dile getirilmiştir. Bu hususun kendinden sonra yayımlanan düzenlemelerde de dile getirildiği görülmektedir.

Nizamnamelerde sıklıkla ve kararlılıkla dile getirilen meydan kavramının günümüzdeki meydan kavramıyla eşdeğer olup olmadığı konusu düşündürücüdür. Söz gelimi,1856 Aksaray Yangını sonrasında Aksaray’da tasarlanmış olan ve vurgulanmak adına üç kez tekrarlanan kavşaklardan ‘‘Journal de Costantinople’’de ‘‘Güzel Bir Meydan’’ olarak bahsedilmektedir. Bu durum günümüzdeki meydan kavramıyla o günün dünyasındaki meydan kavramının farklılıklar arz ettiğini düşündürür (Şekil 5.7). İlaveten sekiz kenarlı bir çokgene benzeyen bu kavşakların, yapılan ilk meydan olarak gündeme getirilmesi, kavşak kavramının da henüz İstanbul için yabancı bir kavram olduğunu göstermektedir. Öte yandan yayımlanan nizamnamelerde kavşak kavramının geçmiyor olması da bu görüşü destekler niteliktedir.



JOURNAL DE CONSTANTINOPLE, ECHO DE L'ORIENT. — JEUDI 3 JANVIER.

SOUVERAINETÉ DE L'INTELLIGENCE

L'année 1855 et les fêtes du carnaval ont été inaugurées hier, à l'ambassade anglaise, de la façon la plus heureuse et la plus courtoise. Le vicomte Stratford de Redcliffe, qui a donné à ses hôtes un magnifique bal, n'en a encouragé que la première réunion. Des chefs de mission, grand nombre de hauts fonctionnaires de la S. Porte, des généraux et des officiers supérieurs de terre et de mer, des familles étrangères distinguées étaient réunies dans ces riches et grandes salles. La musique exécutait, au fond de la galerie, un choix de morceaux d'opéras. Les danses avaient lieu dans les spacieuses salles de l'ambassade jusqu'à une heure fort avancée de la nuit. Inutile de dire que les buffets de cette première fête, qui ne sera certainement pas la dernière pour le carnaval, ont été faits par M. l'Ambassadrice et Mr l'Ambassadeur avec la plus grande abondance et la distinction la plus parfaite.

— Le Moniteur du Grand-Vézir Chevket Bey, est gravement malade depuis de 17 jours. Aujourd'hui pourtant les médecins sont plus satisfaits de son état, et nous sommes heureux d'annoncer qu'il est en pleine convalescence. Hobeb effendi remplit les fonctions de Moniteur par intérim.

— Après l'incendie qui exhuma en quelque le quartier d'Aksaraï, le gouvernement s'empressa d'aider les malheureux sinistrés pour que la reconstruction se fasse complétement à un plan régulier, qui traversât les alignements. Le terrain des rues et indiquerait les places et les fontaines à établir. Ce travail fut confié à la municipalité de Ali Nihat Efendi, qui s'est si bien acquitté de sa mission que les dommages propres à faire de cadavre de la ville et de la province de Nicomédie. Nous apprenons que le nouveau plan du quartier d'Aksaraï vient d'être approuvé par le gouvernement impérial, et que d'après ce travail, on aura dans ce quartier des rues bien alignées, larges de 12 pas et demi, 18et 8 belles places, et deux fontaines en attendant que cette construction.

— On sait très certain le bruit que l'Asie, battue à coups de canon par l'escadre anglaise, avait pris par la fuite en pleine mer. Nous sommes heureux d'annoncer que l'Asie est arrivée hier à Constantinople sans la moindre avarie.

— Le soir dernier, une fête a été célébrée dans le couvent de Kuruçe par la première légion anglo-allemande, sous la présidence du vice-consul M. Von Hoche. Cette petite solennité a été fort brillante et fort joyeuse. Des invitations distribuées par les ordonnateurs avaient attiré une nombreuse assistance. Des divertissements de tous genres ont été organisés et nous aimons à croire que cette nouvelle entr'acte ne contribuera pas peu à resserrer les liens fraternels qui unissent les deux nations alliées. L'auteur avait un des principaux rôles dans la pièce qui représentait toutes les coutumes d'un soldat depuis son départ du pays jusqu'à son retour au milieu de sa famille. Le tout était fort joliment tourné et a obtenu naturellement un succès. Nous nous applaudissons des spectateurs.

Comme une visite du général Vanderlinden avait été simultanément annoncée, tous les officiers de la légion anglo-allemande étaient à la présence du général et de nombreux dignitaires. En entrée il sait le cortège avait changé d'aspect et des trophées d'armes ornaient le passage du général. Nous nous plaisons à enregistrer ce fait qui témoigne de la gaîté des soldats de la légion anglo-allemande. Les hommes qui volontairement sont franchement à leur joyeuse insouciance sont presque toujours d'excellents soldats et de tel haut caractère; l'esprit et l'entrain ne gâtent rien au courage. Aussi croyons-nous que la légion anglo-allemande prendra une place d'honneur dans les exploits auxquels elle figurera dans la campagne prochaine.

— S. M. I. le Sultan, toujours soucieux de tout ce qui peut contribuer à la prospérité de son Empire, a bien voulu accorder à nos Ecoles, depuis la guerre de 1828 jusqu'à ce jour, à chaque semestre, à M. Paul Amico le grade de major de division, grade qu'il s'est efforcé de mériter par des services qui datent depuis 1828. M. Paul Amico a été nommé de Sultan dans l'Ordre de la Médaille de Bronze.

— Lundi dernier, une revue militaire a lieu qui aurait la certain polonaise et un grand nombre d'autres personnes, a été célébrée à la caserne des Lazaristes, pour la repas de Tsar de l'illustre Pole Mickiewitz.

Cet état la même intention qu'une autre revue matinale, à laquelle n'ont assisté toutefois une quelques soldats, a eu lieu le 6 Cette cérémonie religieuse a eu lieu dans l'église St Antoine.

— On nous écrit d'Athènes, en date du 25 décembre 1854 :

« Malheureusement je ne puis vous dire rien de consolant pour la pauvre famille Bondurri, qui se trouve toujours entre les mains des brigands. Il paraît cependant que M. Scaldaki montre enfin les vrais sentiments qui l'animent. Il a consenti à donner les trois quarts de la somme demandée, et il paraît que le gouvernement royal, se prêtant aux dernières exigences des brigands, a chargé le général Mamouri pour compléter, de son côté, la somme exigée. Il paraît que le gouvernement hellénique, qui ne peut pas ouvertement montrer en libérant les captifs, laissera à Scaldaki la facilité de s'échapper de gaîté de cœur !

« Des nouvelles d'Albanie, arrivées tout chez pillus contre les brigands. Le Mirdite Pélion sur qui on fondait tant de belles espérances va être exposé, il paraît être lui-même.

— Très intéressante, première représentation de la comédie française. Les personnes qui ont eu la bonne idée d'aller au théâtre pour la représentation italienne, et qui désiraient les garder pour les représentations françaises, sont priées de vouloir bien en prévenir l'administration avant samedi, dans le cas contraire, il en serait disposé.

Les bureaux de la comédie française ne s'ouvrira au Théâtre Neuf.

INTÉRIEUR.

Les nouvelles d'Europe que nous venons de recevoir ne nous sont que le courrier de Marseille, vous jusqu'à la date du 24 décembre.

TRAITÉ AVEC LA SUEDE.

Le *Moniteur* publie dans sa partie officielle le traité conclu le 21 novembre dernier entre les puissances occidentales et le royaume de Suède et de Norwége.

Nous en publions la teneur :

Traité conclu le 21 novembre 1855, entre la France, le royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et les royaumes de Suède et de Norwége.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Un traité ayant été conclu à Stockholm, le 21 novembre de la présente année 1855, entre la France, le royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et les royaumes unis de Suède et de Norwége, et les ratifications de cet acte ayant été échangées le 17 du présent mois de décembre, ledit traité, dont la teneur suit, recevra sa pleine et entière exécution.

TRAITÉ

Sa Majesté l'Empereur des Français, Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et Sa Majesté le Roi de Suède et de Norwége, désirant prévenir toute complication de nature à troubler l'équilibre européen, ont résolu de s'entendre dans le but d'assurer l'intégrité des royaumes unis de Suède et de Norwége, et ont nommé plénipotentiaires pour conclure un traité à cet effet :

Sa Majesté l'Empereur des Français, le sieur Charles-Victor Lobstein, officier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, grand-croix de l'ordre royal de l'Etoile polaire de Suède, commandeur de l'ordre du Christ et chevalier du ordre de la Conception de Portugal, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége ;

Sa Majesté la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le sieur Arthur-Charles Magenis, écuyer, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége ;

Et Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége, le sieur Gustave Nicolas Ugglas, grand-croix de l'ordre de l'Etoile polaire de Suède, commandeur de l'ordre du Christ et chevalier du ordre de la Conception de Portugal, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés à bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Art. 1er. Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége s'engage à ne céder à la Russie, ni à échanger avec elle, ni à lui permuter, en vertu d'aucune autre convention quelconque, aucune partie des territoires appartenant aux couronnes de Suède et de Norwége. Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége s'engage, en outre, à ne céder à la Russie aucun droit de pêcherie, de pêche, ou de quelque autre nature que ce soit, dans les eaux territoriales que sur les côtes de Suède et de Norwége, et à reprendre toute prétention que pourrait élever la Russie à la faveur d'aucun des droits précédents.

Art. 2. Dans le cas où la Russie ferait à Sa Majesté le Roi de Suède et de Norwége quelque proposition ou demande ne rentrant point objet ci-dessus, soit la cession de l'archipel d'une partie quelconque des territoires appartenant aux couronnes de Suède et de Norwége, soit la faculté d'occuper certains points desdits territoires, soit la création de droits de pêche, de toutes ou tout autre nature que ce soit, sur les côtes de Suède et de Norwége, Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége s'engage à communiquer immédiatement cette proposition à Sa Majesté l'Empereur des Français et à Sa Majesté Britannique, et aussi dans le plus bref délai possible, à un accord entre les trois puissances.

Art. 3. Le présent traité sera ratifié, et les ratifications seront échangées à Stockholm le plus tôt que faire se pourra.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Stockholm, le vingt et un novembre, l'an de grâce mil huit cent cinquante-cinq.

(L. S.) Signé : V. LOBSTEIN.
(L. S.) Signé : ARTHUR MAGENIS.
(L. S.) Signé : STIERNEVAL.

Art. 2. Pour mettre à exécution d'ici au département des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 19 décembre 1855.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le garde des sceaux, ministre de la justice.

ABBATUCCI.

Le ministre des affaires étrangères,
WALEWSKI.

Nous trouvons bien quelques renseignements dans une partie de la presse parisienne au sujet du traité avec la Suède, mais tout peu d'intéressant. Du reste généralement que la partie essentielle du pacte, cette relative aux fortifications de Suède et de Norwége, et à reprendre toute prétention que pourrait élever la Russie à la faveur d'aucun des droits précédents.

Art. 2. Dans le cas où la Russie ferait à Sa Majesté le Roi de Suède et de Norwége quelque proposition ou demande ne rentrant point objet ci-dessus, soit la cession de l'archipel d'une partie quelconque des territoires appartenant aux couronnes de Suède et de Norwége, soit la faculté d'occuper certains points desdits territoires, soit la création de droits de pêche, de toutes ou tout autre nature que ce soit, sur les côtes de Suède et de Norwége, Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége s'engage à communiquer immédiatement cette proposition à Sa Majesté l'Empereur des Français et à Sa Majesté Britannique, et aussi dans le plus bref délai possible, à un accord entre les trois puissances.

Art. 3. Le présent traité sera ratifié, et les ratifications seront échangées à Stockholm le plus tôt que faire se pourra.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Stockholm, le vingt et un novembre, l'an de grâce mil huit cent cinquante-cinq.

(L. S.) Signé : V. LOBSTEIN.
(L. S.) Signé : ARTHUR MAGENIS.
(L. S.) Signé : STIERNEVAL.

Art. 2. Pour mettre à exécution d'ici au département des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 19 décembre 1855.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le garde des sceaux, ministre de la justice.

ABBATUCCI.

Le ministre des affaires étrangères,
WALEWSKI.

Nous trouvons bien quelques renseignements dans une partie de la presse parisienne au sujet du traité avec la Suède, mais tout peu d'intéressant. Du reste généralement que la partie essentielle du pacte, cette relative aux fortifications de Suède et de Norwége, et à reprendre toute prétention que pourrait élever la Russie à la faveur d'aucun des droits précédents.

REVUE POLITIQUE.

Dans les cercles politiques de Berlin, on persiste à croire que la cour s'occupera pas aux propositions d'arrangement parties de Vienne, et l'on considère comme de plus en plus probable le rappel de Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége ;

S. Majesté la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le sieur Arthur-Charles Magenis, écuyer, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége ;

Et Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége, le sieur Gustave Nicolas Ugglas, grand-croix de l'ordre de l'Etoile polaire de Suède, commandeur de l'ordre du Christ et chevalier du ordre de la Conception de Portugal, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés à bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Art. 1er. Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége s'engage à ne céder à la Russie, ni à échanger avec elle, ni à lui permuter, en vertu d'aucune autre convention quelconque, aucune partie des territoires appartenant aux couronnes de Suède et de Norwége. Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége s'engage, en outre, à ne céder à la Russie aucun droit de pêcherie, de pêche, ou de quelque autre nature que ce soit, dans les eaux territoriales que sur les côtes de Suède et de Norwége, et à reprendre toute prétention que pourrait élever la Russie à la faveur d'aucun des droits précédents.

Art. 2. Dans le cas où la Russie ferait à Sa Majesté le Roi de Suède et de Norwége quelque proposition ou demande ne rentrant point objet ci-dessus, soit la cession de l'archipel d'une partie quelconque des territoires appartenant aux couronnes de Suède et de Norwége, soit la faculté d'occuper certains points desdits territoires, soit la création de droits de pêche, de toutes ou tout autre nature que ce soit, sur les côtes de Suède et de Norwége, Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége s'engage à communiquer immédiatement cette proposition à Sa Majesté l'Empereur des Français et à Sa Majesté Britannique, et aussi dans le plus bref délai possible, à un accord entre les trois puissances.

Art. 3. Le présent traité sera ratifié, et les ratifications seront échangées à Stockholm le plus tôt que faire se pourra.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Stockholm, le vingt et un novembre, l'an de grâce mil huit cent cinquante-cinq.

(L. S.) Signé : V. LOBSTEIN.
(L. S.) Signé : ARTHUR MAGENIS.
(L. S.) Signé : STIERNEVAL.

Art. 2. Pour mettre à exécution d'ici au département des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 19 décembre 1855.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le garde des sceaux, ministre de la justice.

ABBATUCCI.

Le ministre des affaires étrangères,
WALEWSKI.

Nous trouvons bien quelques renseignements dans une partie de la presse parisienne au sujet du traité avec la Suède, mais tout peu d'intéressant. Du reste généralement que la partie essentielle du pacte, cette relative aux fortifications de Suède et de Norwége, et à reprendre toute prétention que pourrait élever la Russie à la faveur d'aucun des droits précédents.

Şekil 5.7. 3 Ocak 1856 tarihli "Journal de Costantinople'' gazetesi(İ.B.B. Atatürk Kitaplığı)

Haberin detaylarına bakacak olursak, Aksaray'ı küle çeviren bir yangın sonrasında bölgenin İzmir'in düzenlenmesindeki başarısıyla ün yapan Ali Nihat Efendi'nin denetimine verildiği ve bölge için önerilen düzenlemenin hükümet tarafından onaylandığı dile getirilmektedir. İlaveten yapılan düzenlemede bölge için iki güzel çeşme önerildiği de belirtilmektedir. Ayrıca haberde bölgenin yol genişliklerinin; 8 zira[9],10 zira ve 12 zira olarak belirlendiği söylenmektedir[10].

[9]1 zira= 0,75774 metre

5.1.1.2. Binaların kütlesel değişimleri

Yayımlanan nizamnamelere bakıldığında 1839 tarihli ilmühaberden başlayarak yapıların yüksekliklerinde ve çıkma saçak gibi kütlesel yapılarında değişikliğe gidildiğini görmek mümkündür. Konut ve dükkânlara dair giderek detaylanan yenilikler ön görülmüştür.

Ahşap ve kâgir yapılarda farklı yükselti sınırları getirilmiştir. Başlarda farklı yol genişliklerinde de aynı yükselti sınırı varken, 1875 tarihli ‘‘İstanbul ve Bilad-ı Selâse’de Yapılacak Ebniyenin Suver-i İnşaiyyesine Dair Nizamname’’den itibaren yol genişlikleriyle orantılı yapı yükselti sınırları oluşturulmaya başlanmıştır.

Çıkmalar hususunda da yol genişliklerindekine benzer bir durumu görmek mümkündür. 1839 tarihli ilmühaberde yasaklanan çıkmalar, 1848 tarihli ‘‘Ebniye Nizamnamesi’’yle birlikte mümkün hale gelmiştir.1863 tarihli ‘‘Turuk ve Ebniye Nizamnamesi’’nden sonra ise, çıkma boyutları yol genişliği ile bağlantılı bir hal almıştır (Çizelge 5.2).

Ahşap ve kâgir binaların inşasına dair düzenlemeleri de ayrı ayrı değerlendirmek gerekir. Çizelge 5.2.’de görüldüğü gibi, 1839 tarihli ilmühaberde ahşap bina inşası yasaklanmıştır. 1839 tarihli ilmühaberden sonra yapılan düzenlemelerde ise ahşap bina inşasına izin verildiği görülmektedir. Ahşap binaların yapı yükseklikleri 1848 tarihli ‘‘Ebniye Nizamnamesi’’nde 22 zira (16,5 metre) iken, aynı tarihli ‘‘Ebniye Beyannamesi’’nde 14 ziraya (10,5 metre) düşürülmüştür. 1863 tarihli ‘‘Turuk ve Ebniye Nizamnamesi’’ne kadar da ahşap bina yükseklik sınırı 14 zira (10,5 metre) olarak kalmıştır. 1875 tarihinde yayımlanan ‘‘İstanbul ve Bilad-ı Selâse’de Yapılacak Ebniyenin Suver-i İnşaiyyesine Dair Nizamname’’de ise; kent iki bölgeye ayrılmış ve bu ayrıma göre kentin bir kısmında ahşap bina yapımı tamamen yasaklanmıştır. 1882 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’ ile 1891 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’nda ise; yol genişliğine göre, bina yüksekliği getirilmiştir. 1882 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’nda, yol

[10] ‘‘Journal de Costantinople’’ gazetesinin ilgili alanı Fransızca’dan Türkçe’ye Ayşe Demir tarafından çevrilmiştir.

genişliği 8-10 arşın (yaklaşık 6-7,5 metre) arası ise, bina yüksekliği 16 arşın (yaklaşık 12 metre); yol 12-15 arşın (yaklaşık 9-11 metre) arası ise, bina yüksekliği 18 arşın (yaklaşık 13,5 metre); yol 15 arşından (yaklaşık 11 metre) büyükse, bina yüksekliği 20 arşın (yaklaşık 15 metre) olarak belirlenmiştir. 1891 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’nda da, kâgir bina ile ahşap bina arasındaki yükselti farkı ortadan kaldırılmış, ahşap binalarla kâgir binalara eş yükselti hakkı tanınmıştır. Ve bu kanunda, yol genişliği 8 arşın (yaklaşık 6 metre) ise, bina yüksekliği 12-18 arşın (yaklaşık 9-13,5 metre) arası; yol genişliği 10 arşın (yaklaşık 7,5 metre) ise, bina yüksekliği 15-20 arşın (yaklaşık 11-15 metre) arası; yol genişliği 15 arşın (yaklaşık 11 metre) ise; bina yüksekliği 25-35 arşın (yaklaşık 19-26,5 metre) arası olması üzerine karar kılınmıştır.

Öte yandan kâgir binalara bakıldığında, çizelge 5.2’de belirtildiği gibi, 1839 tarihli ilmühaberde bina yüksekliği 20 zira (15 metre) olarak belirlenmiştir. Kâgir binaların yapı yükseklikleri 1848 tarihli ‘‘Ebniye Nizamnamesi’’nde 30 ziraya (22,5 metre) çıkarılmış iken, aynı tarihli ‘‘Ebniye Beyannamesi’’nde de 1839 tarihli ilmühaberde olduğu gibi 20 ziraya (15 metre) düşürülmüştür. 1863 tarihinde yayımlanan‘‘Turuk ve Ebniye Nizamnamesi’’nde ve 1875 tarihinde yayımlanan ‘‘İstanbul ve Bilad-ı Selâse’de Yapılacak Ebniyenin Suver-i İnşaiyyesine Dair Nizamname’’de de kâgir bina yüksekliği 20 zira (15 metre) olarak tekrar edilmiştir. 1882 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’nda ve 1891 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’nda ise; ahşap bina yüksekliğinde olduğu gibi, kâgir binaların yükseklikleri de yol genişliğine göre değişmektedir. 1882 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’nda, yol genişliği 8-10 arşın (yaklaşık 6-7,5 metre) arası ise, bina yüksekliği 24 arşın (yaklaşık 18 metre); yol 12-15 arşın (yaklaşık 9-11 metre) arası ise, bina yüksekliği 28 arşın (yaklaşık 21 metre); yol 15 arşından (yaklaşık 11 metre) büyükse, bina yüksekliği 30 arşın (yaklaşık 23 metre) olarak belirlenmiştir. 1891 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’nda ise; daha önce belirtildiği üzere ahşap binalarda olduğu gibidir. Kanun’a göre; yol genişliği 8 arşın (yaklaşık 6 metre) ise, bina yüksekliği 12-18 arşın (yaklaşık 9-13,5 metre) arası; yol genişliği 10 arşın (yaklaşık 7,5 metre) ise, bina yüksekliği 15-20 arşın (yaklaşık 11-15 metre) arası; yol genişliği 15 arşın (yaklaşık 11 metre) ise; bina yüksekliği 25-35 arşın (yaklaşık 19-26,5 metre) arası olmalıdır.

Çizelge 5.2. Ersoy (2017)'un yayımladığı nizamnameler çevirisine göre oluşturulmuş binalarda görülen kütlesel değişimler tablosu

BİNALARIN KÜTLESEL DEĞİŞİMLERİ						
Yasal Düzenlemeler	BİNA YÜKSEKLİĞİ		DÜKKÂN YÜKSEKLİĞİ		ÇIKMALAR	SAÇAK
	KÂGİR	AHŞAP	KÂGİR	AHŞAP		
1839 İlmühaberi	20 zira[11] (15 m)	İnşası yasak			İnşası yasak	İnşası yasak
1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi	30 zira (22,5 m)	22 zira (16,5 m)		7 Arşın[12] Üzerinde Oda Varsa 10 Arşın	5 arşın yüksekliğinde 1 zira genişliğinde	18 Parmak[13] (56 cm)
1848 tarihli Ebniye Beyannamesi	20 zira[14] (15 m)	14 zira (10,5 m)				
1849 Tarihli Ebniye Nizamnamesi	20 zira (15 m)	14 zira (10,5 m)	5 Arşın Üzerinde Oda Varsa 8 Arşın		5 arşın yüksekliğinde 1 zira genişliğinde	18 Parmak (56 cm)
1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi	20 zira (15 m)	14 zira (10,5 m)	Üzerinde Oda olsa da olamasa da 8 Arşını geçmeyecek	Üzerinde oda olmayacak Yüksekliği 5 arşını geçmeyecek	Meydan ve rıhtımlarda (1 arşın 18 parmak) Yol 12 arşınsa (1 arşın 12 parmak) Yol 10 arşınsa (1 arşın 6 parmak) Yol 8 arşınsa (1 arşın) Yol 6 arşınsa (18 parmak)	En az 4 arşın yüksekliğinde 1 arşın genişliğinde
1875 tarihli İstanbul ve Bilad-ı Selâse'de Yapılacak Ebniyenin Suver-i İnşaiyyesine Dair Nizamname	Yol 20 zira (15 m) Yol 15 ziranın üstündeyse 24 zira (18 m)	Kent iki bölüme ayrılacak birinci kısımda ahşap bina yapılmayacak			Yapının ikinci katında yapı kâgir olması durumunda cumba yapılabilir	
1882 tarihli Ebniye Kanunu	Yol 8-10 arşınsa (24 arşın[15]) Yol 12-15 Arşınsa (28 arşın) 15 arşından büyükse (30 arşın)	Yol 8-10 arşınsa (16 arşın) Yol 12-15 arşınsa (18 arşın) 15 arşından büyükse (20 arşın)	Üzerinde Oda yoksa (6 Arşını geçmeyecek) Üzerinde Oda varsa (10 Arşını geçmeyecek)	Üzerinde Oda yoksa (10 arşın geçmeyecek) Üzerinde Oda varsa (yol genişliği hükmü uygulanacak)	Meydan ve rıhtımlarda (1 arşın 18 parmak[16]) Yol 12 arşınsa (1 arşın 12 parmak) Yol 10 arşınsa (1 arşın 6 parmak) Yol 8 arşınsa (1 arşını geçmeyecek)	Tenteler zeminden 4 arşın yüksekte olacak

111 zira= 0,75774 metre
121 arşın=1 zira= 0,75774 metre
13 1 parmak= 3,15 santimetre

1891 tarihli Ebniye Kanunu	Yol 8 arşınsa (12-18 arşın) Yol 10 arşınsa (15-20 arşın) 15 arşından büyükse (25-35 arşın)	Yol 8 arşınsa (12-18 arşın) Yol 10 arşınsa (15-20 arşın) 15 arşından büyükse (25-35 arşın)			Meydan ve rıhtımlarda (1 arşın 18 parmak) Yol 12 arşınsa (1 arşın 12 parmak) Yol 10 arşınsa (1 arşın 6 parmak) Yol 8 arşınsa (1 arşını geçmeyecek)	Tenteler zeminden 5 arşın yüksekte olacak Cephe genişliğinin 3'te 1'i genişliğinde olacak

Yapılan düzenlemelerde, genel olarak kâgir bina yüksekliğinin, ahşap bina yüksekliğinden fazla olduğu görülmektedir. Ancak daha önce de belirtildiği gibi, 1891 tarihli ''Ebniye Kanunu'' bu konuda bir istisna teşkil eder. İlaveten ahşap ve kâgir bina yüksekliklerinin de her düzenlemede arttığına da dikkat çekmek gerekir. Bu konudaki istisna, 1848 tarihli ''Ebniye Nizamnamesi''dir.

Ardı ardına yayımlanan bu nizamnamelerden bazıları, bir önceki düzenlemenin açık olmaması gerekçesiyle, kendinden önceki düzenlemelere ek olarak çıkartılmıştır. Yayımlanan düzenlemelerde bu husus açıkça dile getirilmektedir. Söz gelimi; 1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi'nde ''*...kelime ve ifadelerin açık olmaması yanı sıra bazı maddelerin uygulanmasının da zor olması nedeniyle...*'' ibaresi yer almaktadır (Ersoy, 2017). Bu durum 1848 tarihli ''Ebniye Nizamnamesi''nin kendinden önce yapılan düzenlemelerin açıklaması niteliğinde olduğunu göstermektedir. Ancak bazı düzenlemeler, yayımlanmasından sonra kendinden önce yapılan düzenlemeleri geçersiz kılmıştır.Örneğin 1863 tarihli ''Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'' böyle bir düzenlemedir. Bu nizamnamenin yayımlanmasıyla, 1848 tarihli ''Ebniye Nizamnamesi'', 1848 tarihli ''Ebniye Beyannamesi'' ve 1849 tarihli ''Ebniye Nizamnamesi'' geçerliliğini yitirmiştir. Yine benzer bir durum 1882 tarihli ''Ebniye Kanunu'' ve 1891 tarihli ''Ebniye Kanunu'' için de geçerlidir. 1882 tarihli ''Ebniye Kanunu''nun yayımlanması kendinden önce yapılan tüm düzenlemeleri geçersiz hale getirmiştir. 1891 tarihli ''Ebniye Kanunu''nun yayımlanmasının ardından da, 1882 tarihli ''Ebniye Kanunu'' geçerliliğini yitirmiştir. Ancak 1891 tarihli ''Ebniye Kanunu'' yalnızca 10 ay yürürlükte kalmıştır (Ergin, 1995). Ergin (1995)'in 4 Mayıs 1892 tarihli ve 82 numaralı tezkereden aktardığını söylediği bilgiye göre, bu kanunun yürürlükten

kaldırılması, yeni kanunun uygulanması sırasında görülen zorluklardan kaynaklanmaktadır.Ayrıca tezkerede kanunda görülen aksaklıklar düzeltilinceye kadar, inşaatların devam ettirilebilmesi için, daha önce yayımlanmış olan kanunun geçerliliğinin devam ettirileceği belirtilmektedir. Ancak Ergin (1995), o dönemde olayların iç yüzünün gizli kaldığını dile getirmekte ve bu kanunun kaldırılmasıyla ilgili detaylı bir araştırma yaptığını da söylemektedir. Ona göre, kanunun kaldırılmasının sebebi başkadır.

1882 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’ ile 1891 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’ kıyaslandığında; düzenlemelerin 32. ve 34. maddelerinin farklı olduğu görülür. 32. madde bina yükseklikleri ile ilgilidir. Daha önce belirtildiği gibi, 1891 tarihli düzenlemede kâgir ve ahşap yapı farkı gözetilmemiş ve yükseklikler arttırılmıştır. 1891 tarihli düzenlemenin 34. maddesinde ise, dükkânların tek katlı olarak yapılması yasaklanmış ve ‘‘hava hakkı’’ adı altında dükkânlara kat eklemesi yapılabileceği ön görülmüştür. Ergin (1995) yaptığı araştırmalar sonucunda, bu iki maddenin halktan şikâyetlere neden olduğunu, bu sebeple 1891 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’nun yürürlükten kaldırıldığını dile getirmektedir.

Öncesinde dükkân yüksekliklerinin çizelge 5.2.’de belirtildiği üzere, 1882 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’nda dükkânın yüksekliğinin, üzerinde oda olup olmamasına ve kâgir ya da ahşap olmasına göre değiştiği görülmektedir. Eğer yapı kâgir ve üzerinde oda yok ise, 6 arşını (yaklaşık 4,5 metre) geçmeyecek; var ise, 10 arşını (yaklaşık 7,5 metre) geçmeyecektir. Yapı ahşap ve üzerinde oda yok ise, 10 arşını (yaklaşık 7,5 metre) geçmeyecek ve üzerinde oda varsa, yola göre yüksekliği belirlenecektir. 1863 tarihli ‘‘Turuk ve Ebniye Nizamnamesi’’nde ise, yapının kâgir olması durumunda üzerine oda yapılmasına izin verilmiş, ancak ahşap olması durumunda oda yapılması yasaklanmıştır. Ahşap dükkânlarda bu nizamnameye göre 5arşını (yaklaşık 4 metre) geçmeyecektir. Kâgir olması durumunda da, üzerinde oda olmasından bağımsız olarak en fazla 8 arşın (yaklaşık 6 metre)olacaktır. 1849 tarihli ‘‘Ebniye Nizamnamesi’’ne göre ise, kâgir dükkânlar eğer üzerinde oda inşa edilecekse en fazla 8 arşın (yaklaşık 6 metre), edilmeyecekse en fazla 5 arşın (yaklaşık 4 metre) olabilecektir. 1848 tarihli ‘‘Ebniye Nizamnamesi’’nde de, dükkânların yükseklik üst sınırı, ahşap

dükkânların üzerine oda inşa edilmezse 7 arşın (yaklaşık 5 metre), inşa edilirse 10 arşın (yaklaşık 7,5 metre) olacaktır.

Dükkânların yüksekliğinde de bina yüksekliklerindeki gibi giderek artış gözlenmektedir. Ancak her bir düzenleme birbirinden farklıdır. Bu konuda istikrardan söz etmek mümkün değildir.

Öte yandan düzenlemelerin en istikrarlı olduğu konu çıkmalardır. 1863 tarihli ‘‘Turuk ve Ebniye Nizamnamesi’’nde kategorize edilerek çıkma ölçüleri belirlenmiş ve daha sonraki düzenlemelerde de bu kural tekrar etmiştir. Meydan ve rıhtımlarda, çıkma genişliği 1 arşın 18 parmaktır (yaklaşık 130 cm). Bunun dışındaki çıkmalar yol genişliğine göre belirlenmiştir. Eğer yol genişliği 12 arşınsa (9 metre), çıkması 1 arşın 12 parmak (yaklaşık 113 cm) olacaktır. Eğer yol genişliği 10 arşınsa (7,5 metre), çıkması 1 arşın 6 parmak (yaklaşık 94 cm) yapılacaktır. Yol genişliği 8 arşınsa (6 metre), çıkması 1 arşın (75 cm); yol genişliği 6 arşın (4,5 metre) olması durumunda ise, çıkma boyutu 18 parmak (yaklaşık 56 cm) olabilecektir. İlaveten belirtilen düzenlemede oluşturulacak olan bu çıkmaların bina uzunluğunun üçte ikisini geçmemesi gerekmektedir. 1882 tarihli ‘‘Ebniye Kanunu’’nda ise çıkma boyutları 1863 tarihli düzenlemedekinin tekrarı niteliğindeyken, çıkmanın cephe uzunluğu binanın üçte birine düşürülmüştür (Ersoy, 2017).

Binaların kütlesel anlamda değişmelerine sebebiyet veren bir diğer önemli husus da, yol genişletme çalışmaları sırasında binaların arsalarının bir kısmının yola bırakılmasıdır. Yola bırakılan arsa kısımları, cephe boyutlarında değişime sebep olmuştur. Özellikle, köşe parsellerin çift yönlü olarak yola bırakmış olduğu kısımlar, yapı adalarını ve dolayısıyla bina cephelerini küçültmüştür. İlk olarak, 1848 tarihli ‘‘Ebniye Nizamnamesi’’nde gündeme getirilen bu konunun uygulaması da düzenlemede detaylı olarak anlatılmıştır (Ersoy, 2017).

Bu nizamnamede ilk defa gündeme getirilen bir diğer konuysa, ahşap binaların yangından korunması amacıyla oluşturulması kuralı getirilen yangın duvarıdır.

Binaların iki tarafından çatıyı 2 zira[17] (yaklaşık 1,5 metre) geçmesi kuralı getirilmiştir. Ancak bu uygulamayı yapmaya gücü yetmeyecek olanlar için, 10 ahşap yapı arasına da bir duvar örülebileceği dile getirilmiştir. 1849 tarihli ''Ebniye Nizamnamesi''nde ise, yapı sayısı 5 olarak değiştirilmiştir. 1875 tarihli ''İstanbul ve Bilad-ı Selâse'de Yapılacak Ebniyenin Suver-i İnşaiyyesine Dair Nizamname''de de yapı sayısı yeniden 10'a çıkartılmıştır. Binaların etrafına ya da aralarına eklenen bu duvarlar, yapı cephelerini ve sokak siluetlerini değiştirmiştir.

Bu anlatıların ardından, görülen o ki, 1839 tarihli ilmühaberden başlayarak 1891 tarihinde yayımlanan ''Ebniye Kanunu''na kadar yapılan düzenlemeler, her seferinde tek tip bir yapılaşma önermiştir. Ancak sık sık yeni bir düzenlemenin yapılması ve yapılan her düzenlemenin birbirlerinden farklı değerler içermesi, farklı yükseklik ve farklı cephelere sahip binalar oluşmasına sebebiyet vermiştir.

Düzenlemelerde dikkat çeken bir diğer husus ise, düzenlemelere genel olarak bakıldığında bina yüksekliklerinde artış gözlenmesine karşın, çıkma ölçülerinde genel bir istikrar söz konusu olmasıdır.

5.1.1.3.Yapı malzemelerindeki değişimler

19. yüzyıl öncesinde temelde iki farklı yapılaşma türü olduğunu söylemek mümkündür. Bunlardan ilki kâgir anıtsal yapılar, ikincisi ise ahşap karkas konutlardır. 19. yüzyıldan itibaren bu durum değişerek biçimsel anlamda büyük bir çeşitlenme içerisine girmektedir. Bu çeşitlenmeyi nizamnamelerden okumak mümkündür. Nizamnamelerde, yapılar sınıflara ayrılarak inşa yöntemleri tüm detaylarıyla birlikte anlatılmaktadır. Kent, nizamnamelerin de desteğiyle, yapılaşma tarzında ve malzemelerinde farklılaşma üretmeye başlamaktadır.

Yapılarda görülen farklılaşmanın ilk gerekçesi olarak yangınlar gösterilmiş ve yangınla mücadele amacıyla kâgir yapı desteklenmiş ve aynı gerekçeyle ahşap

17 1 zira= 0,75774 metre

yapıyla mücadele başlamıştır. 19. yüzyılda 1839 tarihli ilmühaberle birlikte başlayan bu mücadele, Osmanlı'nın yaptığı son imar düzenlemesi olan1891 tarihli ''Ebniye Kanunu''na kadar devam etmiştir. 1839 tarihli ilmühaberle tamamen yasaklanmasına karşın ilmühaberden sonra yayımlanmış olan düzenlemelerde belirli kurallar çerçevesinde ahşap yapı inşaatına izin verilmiştir. İlaveten bu düzenlemelerin ilmühaberle hayata geçirilmesinin kolay olmadığından, bu sebeple adım adım hayata geçirileceğinden bahsedilmiştir (Ersoy, 2017).

1839 tarihli ilmühaberde alınan kararların açık olmadığı ve bu durumun uygulama aşamasında aksaklıklara sebep olacağı gerekçesiyle 1848 tarihinde ''Ebniye Nizamnamesi'' yayımlanmış, ardından bu düzenlemede uygulama noktasında yetersiz kaldığı için 1848 tarihli ''Ebniye Beyannamesi'' yayımlanmıştır. 1848 tarihli ''Ebniye Beyannamesi''nde, kâgir yapılar; tam kâgir, yarı kâgir olarak sınıflandırılmışken; ahşap yapılar da dört farklı türe ayrılmıştır. Yapıların inşa aşamasında kullanılan malzemelere ve yöntemlere göre ayakta kalma süresi belirtilmiştir. İlaveten bu düzenlemede, malzemelerin birbirine olan üstünlüklerinin de dile getirildiği görülmektedir. Söz gelimi, tam kâgir bina yapımında bakır, demirle kıyaslandığında daha dayanıklı bir malzeme olarak gösterilmiş ve mukavemeti iki kat arttıracağı dile getirilmiştir. 1848 tarihli ''Ebniye Beyannamesi''ne dikkatli olarak bakıldığında, kategorize edilen bu farklı yapı inşa türlerinin nasıl uygulanacağının da detaylı olarak izah edildiği görülmektedir. Örnek vermek gerekirse; ''*500 ziradan küçük dördüncü derecedeki binalarda da öncelikle sağlamlık kurallarına dikkat edilerek, zeminden en az yarım zira yükseklikteki bir temel üzerine, kürsü taşı, ya da buna rağbet edilmediği durumda meşe kirişinden taban konulmalı, üzerine bayağı yenidünyadan sütun tesviye edilmeli ve üst katı varsa yarım yenidünyadan ve bütün payandaları da aynı şekilde yarım yenidünyadan yapılmalıdır.''* gibi ifadeler yer almaktadır(Ersoy, 2017). Bu durum 1848 tarihli ''Ebniye Beyannamesi''nin eğitici bir yönünün de olduğunu da göstermektedir.

Beyannamede yeni bir malzeme türü olan saç desteklenmiştir. İnşa edilen dükkânlarda ve binalara yapılacak olan çıkmalarda binaların yangın sırasında tutuşmasını engellemek amacıyla saçın kullanılması kuralı getirilmiştir.

Öte yandan bu beyanname ile yangınların kolaylıkla yayılmasına sebep olarak görülen ahşap dokunun inşasının önüne geçilmesi temel hedef olmasına rağmen, istenilene ulaşılamadığını söylemek gerekir. Ahşap yapıyla mücadeleyi zorlaştıran en önemli gerekçe de, ahşap yapı yerine önerilen kâgir yapının masraflı olmasına bağlanmıştır. Bu konu 1839 tarihli ilmühaberde; ‘‘*…Kâgir ev inşasında kullanılan kireç, tuğla ve taş nedeniyle sözü edilen binaların büyük bölümünün harcamaları kuşkusuz yüksek olacaktır.’’* şeklinde dile getirilmiştir. Bu tarihten sonra yayımlanan düzenlemelerde de, bu nedenle ahşap yapıların yangına maruz kalmasının önüne geçmek adına önlemler alınmaya çalışılmıştır.1875 tarihinde yayımlanan ‘‘İstanbul ve Bilad-ı Selâse’de Yapılacak Ebniyenin Suver-i İnşaiyyesine Dair Nizamname’’ görüşmeleri sırasında, Ergin (1995)’in aktarmış olduğu bilgiye göre, bazı üyeler tarafından yeni yapılacak yapılarda ahşap kullanımının tamamen yasaklanması fikrinin ortaya atılsa da, önerinin reddedilmesi de bunun göstergesidir. Bu görüşmelerde uzun tartışmalar sonucunda, yeni yapılacak tüm binaların kâgir olması durumunda, kâgir malzeme üreten işletme sayısının yeterli olamayacağı, bu nedenle malzeme ihtiyacının karşılanamayacağı da bu önerinin reddedilmesindeki temel gerekçedir. (Ergin, 1995). Öte yandan yine de kâgir yapı malzemelerine ulaşımın kolaylaştırılması, malzeme fiyatlarının düşürülmesi ve kâgir malzeme üretimi yapan fabrika ve ocakların sayısının arttırılması kararlarının alınmasıyla bu konuya da çözüm bulunması yolunda adımlar atılmıştır (Ersoy, 2017). Bu düzenlemede kâgir yapı inşa edenlerin vergilerden muaf tutulması konusu da gündeme getirilmiş, ancak uygulamaya dönüştürülmemiştir.

İstanbul’da hedeflendiği gibi, tamamen kâgir yapı inşasına geçilememesinin önündeki bir diğer engel ise Ergin (1995)’e göre hükümetin yanlış uygulamalarıdır. Bu hususta Ergin (1995);‘‘ *… Her ne zaman bir yangın olmuş ise akabinde bir takım irâdeler sâdır olarak ve kânunlar, nizâmlar yapılarak hatta kerestelerle sâir malzeme-i inşâiyye ucuz fiyatlar narhlar vaz’edilerek velhâsıl*

vilâyâta ve civâr iskelelere hükümler, irâdeler gönderilerek İstanbul'a lüzumundan fazla malzeme celbettirilip herkese yerli yerinde ve istediği tarzda inşaatta bulunması için her türlü teshîlât ibrâz ve irâesinden geri durulmamıştır.'' yorumunu yapmış ve yangınlar sonrasında İstanbul'a gereğinden çok daha fazla ucuz ahşap malzemenin getirildiğini söylemiştir.

Tanyeli (2015), bu dönemde İstanbul'da kullanılan ahşap yapıların yerini kâgir yapılara bırakmasının maliyet açısından bakıldığında neredeyse bir hayal niteliğinde olduğunu dile getirmektedir. O da, özellikle bu dönem içerisinde Avrupa'dan çok daha ucuza ahşap malzeme ihraç edildiğini belirterek, ahşap ve kâgir malzeme arasındaki maliyet farkının dikkat çekecek kadar fazla olduğunu söylemektedir.19. yüzyılın sonlarına doğruda, inşaat m^2 maliyet fiyatları hakkında bilgi verir. Ona göre, iki katlı bir ahşap yapı için inşaat maliyet fiyatı m^2 başına 3-5 lira iken, iki katlı kâgir yapı için 15-20 liradır. Üç katlı yapı maliyetleri de ahşap için 6-7 lira iken, kâgir yapı için 30-40 liraya çıkmaktadır.[18] Bu bilgilerden de anlaşılacağı üzere, ahşap yapıların İstanbul'daki varlığının devam etmesinin başlıca sebebi malzemelerin ekonomik boyutudur.

Diğer bir taraftan, genel olarak yasaklanamayan ahşap yapı inşası ile ilgili, bölgesel anlamda yasaklar söz konusu olmuştur. 1875 tarihinde yayımlanan ''İstanbul ve Bilad-ı Selâse'de Yapılacak Ebniyenin Suver-i İnşaiyyesine Dair Nizamname''de kent iki bölgeye ayrılmış, bölgelerden birinde ahşap yapı inşasının tamamen yasaklanması kararı alınmıştır. Tarihi yarımadada Unkapanı'ndan başlayarak Zeyrek ve Sepetcilerbaşı'na, oradan Horhor yoluyla Aksaray Karakolu önünden geçerek Yenikapı'ya kadar olan hattın Beyazıt tarafı 1. kısım, Fatih tarafı 2. kısım kabul edilmiştir (Ersoy, 2017). Bahsi geçen ayrım kentin diğer bölgelerinde de mevcuttur. Bu durum kentin belirli bölgelerinde ahşap yapı inşasının devam etmesine karşın, bazı bölgelerde yasaklandığını göstermektedir (Şekil 5.7).

[18]Tanyeli bu bilgileri, ''İstanbul Mimarisinde Radikal Değişim Evresi: XVIII ve XIX. Yüzyıllar'' adlı makalesinde ''Mehmet İzzet, Rehber-i Umûr-i Beytiyye: Eve Müteallil Bilcümle Umûrun Rehberidir, İstanbul, c.1, s. 234''den aktarmaktadır.



Şekil 5.8. 1875 tarihli ‘‘İstanbul ve Bilad-ı Selâse’de Yapılacak Ebniyenin Suver-i İnşaiyyesine Dair Nizamname’’ye göre tarihi yarımadanın kısımlarının 1882 tarihli Ayverdi Haritası üzerinden gösterimi

Bu ayrımda dikkat çeken bir başka husus da, 1856 Aksaray yangın alanının bir kısmında ahşap yapılaşmaya izin verilirken, bir kısmında halen yasak olmasıdır. Dolayısıyla bu düzenlemeye göre, alanın bir tarafında halen ahşap ile kâgir yapı yan yana inşa edilebilirken, diğer tarafta yalnızca kâgir yapılaşma görülebilecektir.

Pascal Sébah tarafından çekilen bölge fotoğrafı da alanın yapı dokusu ve malzeme hakkında önemli bilgiler sunar (Şekil 5.9). Fotoğraf detaylı olarak incelenirse, burada ilk olarak ahşap ve kâgir yapının bir arada olduğu görülmektedir. Binalardaki çıkmalarının ve yapı yüksekliklerinin de

birbirlerinden farklı olduğunu söylemek gerekir. Bunun yanında yapılar birbirlerinden farklı hizalardadırlar. Fotoğrafın üzerinde tarih bulunmamaktadır. Ancak fotoğrafta tramvay hattının bulunması fotoğrafın 1871'den sonra çekildiğini göstermektedir. İlaveten Pascal Sébah'ın 1823 ile 1886 arasında İstanbul'da fotoğraf çekimi yaptığı bilgisini de değerlendirmeye katarsak, fotoğrafın 1871 ile 1886 arasına tarihlenmesi mantıklı olacaktır.



Şekil 5.9. Sebah&Joallier tarafından çekilmiş Aksaray Valide Sultan Cami Sebili'nin bulunduğu sokağın fotoğrafı (www.eskiistanbul.net)

1839 tarihli ilmühaberden başlayarak kâgir dokunun desteklenmesiyle birlikte bölgede ahşap doku yerini kâgire bırakmaya başlamıştır. Özellikle 1875 tarihli ''İstanbul ve Bilad-ı Selâse'de Yapılacak Ebniyenin Suver-i İnşaiyyesine Dair Nizamname''nin yayımlanmasından sonra, yangın alanının doğu kısmında ahşap yapının yasaklanması, bölgenin daha hızlı kâgirleşmesine sebep olmuştur. Ancak fotoğrafın da belgelediği gibi, 1870'lerden sonra da bölgede ahşap doku varlığını sürdürmektedir.

İlaveten yapılan kâgir binaların birbirlerinden farklı tekniklerle oluşturulduğunu söylemek de mümkündür. Tam kâgir bina üç farklı teknikte yapılabilir. Birincisi, binanın gövde duvarları derin ve katışıksız taştan ve üzeri taştan kemerli ya da tuğladan yapılıp kenarı ve hatılı demirden imal edilebilir. İkincisinde, yalnızca köşe kısımları katışıksız taş olup ortaları sıradan taştan da yapılabilir. Üçüncüsündeyse, iki tarafı katışıksız taştan olup arasına rıhtım yapılabilir. Her üç yöntemde de demir yerine bakır da kullanılabilir. Yarı kâgir yapılarda da yapı aksamı tam kâgir gibi olup, tavanın makas ve kalasları ahşap meşe ağacından yapılmalıdır.

5.2.2. Dönem haritaları üzerinden değişimin incelenmesi

Bu bölümde; 1856 Aksaray Yangını sonrası bölgenin değişimi, haritalar üzerinden okunmaya çalışılacaktır. Bölge için döneme ait çizilmiş kadastral plan bulunmamaktadır. Bu nedenle bu okuma için Tarihi Yarımada'ya odaklanan kent haritaları seçilmiştir. Kadastral planlardaki kadar detaylı bir irdeleme imkânı olmasa da, haritaların verdiği bilgiler ışığında, bölgedeki değişimin izleri sürülecektir. Bu doğrultuda; 1845 tarihli Mühendishane-i Berri-i Hümayun Haritası, 1863 tarihli C. Stolpe'ye ait''Plan De Constatinople'' Haritası, C. Stolpe'nin ''Plan De Constatinople'' Haritası'nın 1882 tarihli düzeltmesi, 1875-1882 tarihleri arasında çizilmiş Ekrem Hakkı Ayverdi Haritası ve 1911-1914 tarihli Alman Mavileri'nin hazırlamış olduğu haritalar irdelenerek kıyaslanmıştır.

Mühendishane-i Berri-i Hümayun Haritası, 19. yüzyılın ikinci çeyreğinde Mühendishane-i Berri-i Hümayun öğrencileri tarafından çizilmiştir (Şekil A.1.).Bu harita, 1:2000 zirâ'-i Osmânî ölçekli olup, iki paftadan oluşur. Haritanın güney paftası Suriçi İstanbul'unu ve yakın çevresini barındırırken, Kuzey paftası ise İstanbul boğazının güney kesimlerini içerir. Her iki pafta da 152x192 cm boyutlarında oluşturulmuştur (Coşkun, 2015). Haritada; liman, iskele, tabya, dalyan, çeşme konaklar gibi şehrin içerdiği ögelerin bilgisinin verilmesinin yanında; bağ, bahçe bostan, tarla gibi tarım alanları da gösterilmektedir. Ayrıca haritada; bina, yol ve mevki tanımlamalarına da yer verilmiştir. Haritanın

üzerinde bulundurduğu bir başka unsur da lejanttır. Lejant sayesinde, haritaya dair akla gelebilecek tüm sorulara olmasa bile, birçok soruya cevap bulunabilmektedir.

Haritanın lejantı, güney kısımda yer alır. Lejantta; haritanın ölçeği, içeriği ve kimler tarafından yapıldığına dair bilgilerin yanı sıra; cadde, mevki ve yokuşların isimleri de yer almaktadır. Ayrıca cami isimlerinin yer aldığı bir cetvel de bulunmaktadır. Tarla, bağ, çayır, vadi, akıntı gibi topoğrafik ögeler, lejantta belirtilmemiş olsa da, tarama ve boyama gibi bazı yöntemler ile farklılaştırılmış ve harita üzerine yazılarak ayrıştırılmaya çalışılmıştır. Pembe renkte gösterilen kısımlar meskûn alanları, yeşil ve koyu yeşil lekelerle oluşturulmuş kısımlar ise bahçe ve bostanlık alanları göstermektedir. Dikkat çeken ögelerden birisi de, harita üzerine akarsuların işlenmiş olmasıdır (Şekil 5.9.). Ayrıca harita üzerinde bazı kurum ve mekânların da yazı ile gösterildiği görülmektedir. Böylece noktasal anlamda bu mekânların yerleri tespit edilemese de, o bölge içerisinde bulunduğunu söylemek mümkündür.



Şekil 5.10. 1845 tarihli Mühendishane-i Berri-i Hümayun Haritasında bostanlık, meskûn alan ve akarsuların gösterimi

Suriçi İstanbul bölgesinde bulunan camilerin yerleri de haritada belirtilmiştir. Ayrıca bu camilere numaralar verilmiştir. Verilen bu numaraların karşılığı lejant kısmında bulunur. Lejantta bulunan numaralı liste sayesinde, caminin ismine ulaşılmaktadır. Listede ismi belirtilemeyen camilerin ise harita üzerinde isimleri belirtilmiş durumdadır. Örneğin 1856 Aksaray yangın bölgesi içerisinde kalan ‘‘Laleli Camii’’, harita üzerinde isimlendirilmiştir. Benzer bir şekilde yokuşlar, mevkiler, caddeler ve yollar, bazen rakamla bazen de harf ile işaretlenmiş olup, yine bu işaretlenen yerlerin isimlerine lejantta oluşturulan cetvellerden rakam veya harfin karşılığına bakılarak ulaşılabilmektedir.

Haritanın güney paftası, kuzey-güney bandında 7, doğu-batı bandında ise 6 bölme ile bölümlendirilmiştir. Bu bölümlendirmelerin içerisinde kalan unsurlar, lejantta liste halinde sunulmuştur.

Haritanın güney paftasının B5 ve C5 olarak gösterilen kısımları, 1856 Aksaray yangınının sirayet ettiği Aksaray ve Laleli bölgesini de içine alır (Şekil 5.10). Bu sayede de, harita 1845 yılında çizilmiş olduğu için, bölgenin bahsi geçen yangından önceki durumunu incelememize yardımcı olacaktır.



Şekil 5.11. 1845 tarihli Mühendishane-i Berri-i Hümayun haritasının güney paftasında B5 ve C5 olarak gösterilen kısımlar (Coşkun, 2015)

Ayrıca lejant içerisinde 1845'te bölgenin barındırdığı belli başlı cami, iskele, türbe ve meydan gibi kent unsurları, haritanın bölümlendirilmiş kısımlarında ayrı ayrı listelenmiştir. Coşkun (2015) lejantın bu kısımlarını çevirmiştir. Coşkun (2015)'un hazırlamış olduğu listeye göre B5'te sırasıyla Kızıltaşı, Küçük Langa, Büyük Langa Bostanları, Davud Paşa İskelesi, Ağa Çayırı, İsmail Paşa Bostanları, Bostanlar, Seyyid Nizameddin Türbesi, Balıklı, Söğüdaltı, Mezaristan, Bostanlar, Mevlevihane, Mevlevihane Kapısı, Merkez Efendi Tekyesi ve Bostanlar yer almaktadır. C5'e ise Saray-ı Hümayın Hududu, Bağçekapısı İskelesi, Vezir İskelesi, Bağçekapısı, Yeni Cami, Süleymaniye Cami, Bab-ı Müşirî, Şehzade Camii, Laleli Camii, Langa Yenikapısı, Yenikapı İskelesi, Sandık Burnu, Liman, Taşlık, Kumkapı iskelesi, Sultan Bayezit Camii, Osmaniye Cami, Cinci Meydan, Kadırga Limanı, Çatladıkapı, Sultanahmet Camii, Ahurkapı, At Meydanı, Dikilitaş, Burmalıtaş, Mıknatıslıtaş, Bab-ı Âli, Sirkeci İskelesi, Yalı Köşkü, Yalı Köşkü Kapısı, Temyurkapı, Karakolhane, Sarayburnu, Topkapı, Cami,

Değirmenkapısı, Bâb-ı hümayun, Balıkhane, Balıkhanekapısı ve Gülhane kapısı bulunmaktadır.

Haritada 1856 Aksaray Yangın bölgesine odaklanarak detaylı bir şekilde inceleyecek olursak, ilk olarak göze çarpan konu parsel dokusunun düzensiz olmasıdır (Şekil 5.12). Parsel boyutları birbirinden şekil ve boyut anlamında farklılık göstermektedir. Ayrıca parsellerin büyük bir kısmı pembe renk olarak gösterilmişken, az sayılabilecek bir kısmında da gri tonların kullanıldığı görülmektedir. Bunun sebebi haritada belirtilmemiştir. Ancak burada kullanılan teknik, J. R. Scheda'nın İstanbul'un demografik yapısını göstermek için yapmış olduğu tekniği hatırlatır. Scheda Müslüman nüfusun yerleştiği alanı göstermek için pembe tonu, Hristiyan nüfusun yerleştiği alanı göstermek için ise gri tonu kullanmıştır. Buradan hareketle parselde oluşturulan bu farklılaşmanın gerekçesinin de aynı olabileceği düşünülmektedir. Bu bağlamda az sayıda da olsa, 1856 Aksaray Yangın Bölgesi içerisinde Hristiyan tebaanın da ikamet ettiğini söylemek mümkündür. Hatta bazı parsellerde, Hristiyan tebaa ile Müslüman tebaanın aynı parseli paylaştığı görülmektedir. Parsellerin yapıları organiktir. Net ve belirli bir şekilleri yoktur. Haritanın büyük bir kısmında parselin içerisine sızmış çıkmaz sokaklar görülmektedir.



Şekil 5.12. 1845 tarihli Mühendishane-i Berri-i Hümayun Haritasının güney paftasının detayı (Coşkun, 2015)

Dikkat çeken bir diğer husus ise, yolların durumudur. Yolların organik olmasının yanı sıra, yol genişlikleri birbirinden farklıdır. Bu genişliklerin bir düzen içerisinde olduğunu söylemek mümkün değildir. Bazı yerlerde ana yollar diyebileceğimiz yolların; ara sokak sayılabilecek kısımlardan, hatta bazı çıkmaz sokaklardan bile daha dar olduğu görülmektedir. Ayrıca bazı çıkmaz sokakların genişliklerinin de, ana yollardan daha geniş olduğu durumlara rastlanmak mümkündür.

Bölgede yer alan bostanlıkların yol sistemlerinin ise, daha düzgün olduğu görülmektedir. Aynı şekilde parselasyon sistemlerinin de daha düzenli olduğunu söylemek mümkündür. Bostanlıklar, belli bir bölgede yoğunlaşmış durumdadır. Böylece yerleşimin yoğunlaştığı alandan kısmen de olsa ayrılma söz konusudur.

Bahsi geçen bölgenin, geniş bir meskûn alana ev sahipliği yaptığı da görülmektedir. Bölge organik parsellere yerleştirilmiş yapılardan oluşan yoğun bir yerleşim alanıdır.

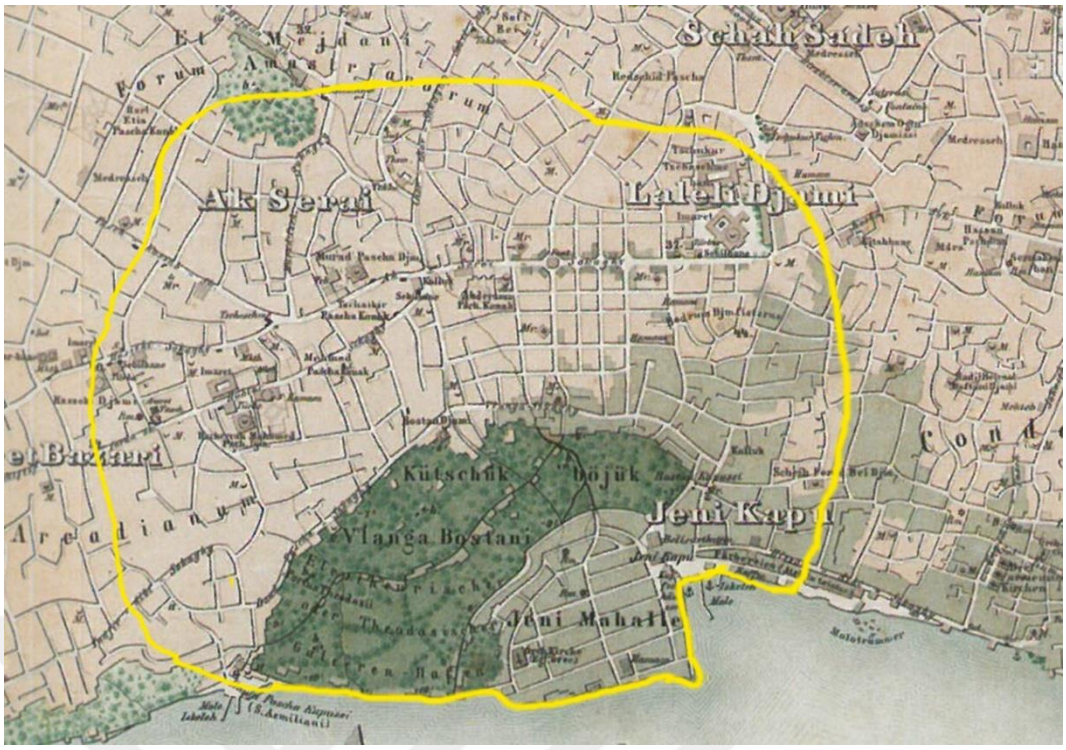
Özetle, Mühendishane-i Berri Hümayun öğrencileri tarafından çizilen haritanın bize verdiği bilgilere göre1845 yılındaki 1856 Aksaray yangın bölgesinin parsel dokusunun ve yollarının organik olduğu, yol genişliklerinin birbirlerinden farklı ve ana yollar ve tali yollar üzerinden tanımlanmadığı ve çıkmaz sokakların bölgede yoğun olarak görüldüğü söylenebilir.

19. yüzyılın ikinci yarısında çizilen, İstanbul ve Suriçi bölgesini içine alan bir diğer harita ise, C. Stolpe'ye ait ''Plan De Constatinople''dür. Stolpe'un bu haritası ilk olarak 1863 yılında yayımlanmıştır(Kubilay, 2010). Harita, İstanbul Suriçi bölgesini ve sur dışında kalan bölgenin bir kısmını içine almaktadır. Ayrıca Galata'nın da küçük bir kısmı haritada yer almaktadır. Harita 1:10.000 çizgi ölçeğine sahiptir. Stolpe, İstanbul'un haritasını çıkarmanın yanında demografik dağılımını da göstermeyi amaçlamıştır. Dolayısıyla Müslüman, Hristiyan ve Yahudi tebaanın yaşadığı bölgeler haritada farklı renklendirme tekniğiyle gösterilmiştir. Haritada temel olarak liman, iskele, tabya, dalyan, çeşme, konaklar gibi şehrin belli başlı ögelerinin verilmesinin yanında; bağ, bahçe bostan, tarla gibi tarım alanları da gösterilmiştir. Ayrıca bina, yol ve mevki tanımlamalarına da yer verilmiştir. Haritanın kuzey-doğu yönünde, haritanın gösterim sistemlerini anlatan bir lejant bulunmaktadır. Lejantta demografik farklılıkların haritaya nasıl aktarıldığı konusunda bilgilendirme de yapılmıştır. Farklı dinlere sahip grupların hangi renklerle gösterildiğinin izah edilmesinin yanında, kilise, cami gibi ibadet yapılarının nasıl gösterildiği bilgisi de verilmiştir (Şekil A.2.).

Haritayı incelediğimizde ilk olarak göze çarpan konu,1860'lara gelindiğinde de parsel dokusunun düzensizliğini koruyor olmasıdır. Parsellerin büyük bir kısmı şekil ve boyut olarak farklılıklarını korumaktadır. Ancak bazı alanlarda benzer şekil ve boyutlarda parsellerin bulunduğu görülmektedir. Parsellerin büyük bir kısmı pembe renk ile gösterilmiştir. Özellikle Suriçi bölgesinin ve Haliç

kıyılarının yoğun bir şekilde pembe renge boyanmış olduğunu görmek mümkündür. Bu durum bahsedilen kısımlardaki yerleşmelerin çoğunlukla Müslüman tebaadan oluştuğunu gösterir. Galata bölgesinde ise yoğunlukla Hristiyan tebaa ikamet eder. Bunun dışında, Tarihi Yarımada'nın Eski Saray ve Sultan Bayezid arasında, Samatya ve Yedikule arasında, Kumkapı ve Yenikapı'da da Hristiyan tebaanın yoğunlukta olduğu görülmektedir. Haliç kıyılarında az sayıda da olsa, yine gruplanmış halde krem renkli alanlara yani Yahudi tebaaların yaşadığına rastlanmaktadır. Ancak bahsi geçen gruplanmış alanların bazılarının içerisinde farklı tonlarla boyanmış alanlar da görülmektedir. Hatta bazı alanlarda farklı tonlar yan yana bulunabilmektedir. Bu durum ise; farklı inanç gruplarının farklı alanlarda yoğunlaşmış durumda bulunmalarına karşın, bazı yoğunlaşmış grupların içerisinde aynı inanç grubuna sahip olmayan insan gruplarının da barındığını göstermektedir.

Haritaya daha detaylı bakacak olursak (Şekil 5.13), Laleli Cami'nin güneyinde kalan ve Aksaray'a devam eden yol üzerinde, yolun kuzey ve güzeyinde kalan parsellerin nispeten düzenli olduğudur. Aksaray Caddesi'nin kuzeyindeki iki sıra parsel ile güneyindeki dört sıra parsel düzenlidir. Ancak parsel boyutları birbirlerinden farklıdır ve çıkmaz sokaklar yoktur. Parsellerin Aksaray Caddesi'nin bulunduğu yola bakan kısımlarında ise, keskin köşe bentleri düzleştirilmiş durumdadır. Aksaray Caddesi hariç, cadde ile Laleli Cami arasında kalan üç kavşağın da köşe bentleri düzleştirilmiş durumdadır. Kavşaklar sekiz kenarlı çokgene benzemektedir.



Şekil 5.13. C. Stolpe'nin 1863 tarihli İstanbul Haritasının detayı(Koçak, 2014)

Langa Bostanı'nın güneyinde kalan Yeni Mahalle'nin parsel düzeni de geometriktir. Ancak parsel boyutları birbirinden büyük oranda farklıdır. Bahsi geçen alanların dışına bakarsak, parsellerin boyutlarının ve şekillerinin düzensiz olduğu göze çarpar. Aralarında yoğun olarak çıkmaz sokaklar bulunmaktadır.

Yol genişliklerine bakıldığında ise; Aksaray Caddesinin, diğer yollara nispeten daha geniş olduğu görülmektedir. Ara arterlerin genişlikleri ise birbirlerinden farklıdır. Yeni mahallenin kapladığı bölgenin ve Aksaray Caddesinin etrafında bulunan parsellerin dışında kalan alanlarda yol genişlikleri, birbirlerinden farklı ve çoğunlukla dardır. Öte yandan çıkmaz sokakların yer yer ara arterlerden daha geniş olduğu alanları da gözlemlemek mümkündür.

Bölgede Laleli Cami ve Yeni Kapı arasındaki hatta yoğun olarak Hristiyan nüfusun yerleşmiş olduğu görülür. Yeni Mahalle'de de durum benzerdir. Aksaray ve Laleli Cami arasında kalan hatta ise, yoğun olarak Müslüman nüfusun yerleştiğini gözlemlemek mümkündür. Ancak detaylara inildikçe Aksaray Caddesi'nin etrafında bulunan parsellerde Hristiyan tebaanın da

yerleşmiş olduğu anlaşılmaktadır. Aksaray Caddesi ve Langa Bostanı arasında kalan hatta da, bazı parsellerin köşe noktalarında yine Hristiyan tebaanın varlığından söz etmek mümkündür. Bahsi geçen bu parsellerin diğer kısımlarında Müslüman tebaanın da bulunduğu görülmektedir. Bu durum bize aynı parselde Hristiyan tebaa ile Müslüman tebaanın yan yana ikamet etmekte olduğunu göstermektedir.

Stolpe tarafından çizilen ‘‘Plan De Constatinople’’, ilk yayınlandığı tarih olan 1863’den sonra da birçok kez yayımlanmıştır. Yayımlanan nüshalar üzerinde yayımlanma tarihleri de belirtilmiştir. Elimizde Stolpe’nin 1882 tarihinde yayımlanan haritası da bulunmaktadır (Şekil A.3.). Bu harita 1:15.000 çizgi ölçeğine sahiptir. Harita 1863’te yayımlanan halindeki gibi İstanbul’un haritasını çıkarmanın yanı sıra; demografik dağılımı, şehrin belli başlı ögelerini (liman, iskele, tabya, dalyan, çeşme, konaklar gibi) ve tarım alanlarını (bağ, bahçe bostan, tarla gibi)göstermektedir. İlaveten bu haritada, bina, yol ve mevki tanımlamalarına da yer verilmiştir.

Bu haritada 1863’te yayımlanan nüshasından farklı olarak yükselti farklılıkları ve eğim yönlerine de yer verildiği görülür. Bu sayede engebeli topoğrafyaya sahip alanlar net olarak okunabilmektedir. Ayrıca haritaya modernleşme etkisiyle şehre eklemlenen ulaşım araçları da işlenmiş durumdadır. Haritanın lejantı güney kısma taşınmıştır. Lejantta bazı değişiklikler yapılmıştır ve buraya arazinin dokusu hakkında detaylandırmalar eklenmiştir. Lejantta bulunan bir diğer bilgi ise; şehre eklenen demiryolu ve tramvay hatları gibi ulaşım güzergâhlarının haritada nasıl gösterildiğidir.

Haritaya detaylı bir şekilde bakacak olursak, 1863’te yayımlanan nüshasına göre 1882 nüshasında Galata’nın daha geniş olarak yer aldığı görülür. Hatta haritada Üsküdar’ın da bir kısmı yer alır durumdadır. Suriçi bölgesine ve Haliç kıyılarına ek olarak; Üsküdar’ın ve Galata’nın Kasım Paşa mahallesinin yoğun bir şekilde pembe renge boyanmış olduğunu görmek mümkündür. Bu durum bahsi geçen bölgelerde yoğun Müslüman nüfusun bulunduğuna işaret eder. Galata bölgesinin diğer kısımları ise, yoğunlukla Hristiyan nüfusun barındığı yerlerdir.

Yayımlanan bu nüshada Galata ve Üsküdar'ın bir bölümünün de haritaya eklemlenmesi ile bu bölgelerde de farklı tonların yan yana bulunabildiği görülebilmektedir. Bu durum farklı inanç gruplarının Galata ve Üsküdar'da da yan yana yaşıyor olduklarının göstergesi niteliğindedir.



Şekil 5.14. C. Stolpe'nin 1882 tarihli İstanbul haritasının sur içi bölümü (Kubilay, 2010)

Haritada görülen bir diğer önemli husus, demiryolu ve tramvay hatlarının gösterimidir. Haritada Sur içi bölgesinin Marmara kıyıları boyunca uzanan ve boğaz sınırı boyunca devam ederek Haliç yönünde kıyı sınırınca devam edip Sirkeci iskelesine yakın bir noktada biten bir demiryolu yer almaktadır. Ayrıca Suriçi'nin ortalarına yakın olan bir bölgede üç kol halinde uzanmakta olan tramvay hattı olduğu görülür. Tramvay hattının Ayasofya'dan gelen kolu ikiye ayrılarak bir kol Yedikule'ye kadar, diğer kol ise Topkapı'ya kadar uzanmaktadır.1845'te Mühendishane-i Berri-i Hümayun öğrencileri tarafından

çizilen harita ile Stolpe'nin 1863'te ilk olarak yayınlanan haritası karşılaştırılacak olursa, birçok farklılık göze çarpmaktadır. 1845'te çizilen haritada organik bir dokuya sahip olan Laleli Cami'nin güneyinde, güney batısında, hatta batısını da içine alan geniş kısmın Stolpe'nin haritasında lineer yollara ve düzenli parsellere dönmüş olduğu görülür. Bu alanlarda çıkmaz sokaklar gözlenememektedir. Ayrıca Laleli Cami'nin hemen solundaki bölgede birbiriyle dik kesişen yollar bulunmaktadır. Bu dörtlü kavşakların köşe noktaları kesilmiş, daha geniş alanlı kavşaklar oluşturulmuştur. Bu oluşum net olarak Stolpe'nin haritasından okunabilmektedir. Storari'nin 1856 Aksaray yangınından sonra bölge için yaptığı düzenlemeler de bilinen bir olgudur. Dolayısıyla bu iki harita arasındaki farkın, Storari'nin yapmış olduğu düzenlemelerle yakından ilişkili olduğu söylenebilir. Yapılan düzenlemelerle kentteki değişim, haritadan kolaylıkla okunabilir durumdadır.

Laleli Cami'nin güneyindeki alanın 1845'te çizilmiş haritada pembe olarak, C. Stolpe'nin haritasında ise gri yoğunlukta gösterildiği görülmektedir. Eğer gösterimlerin her ikisi de doğru ise, ikamet eden kesimin etno-dinsel kökenleri bağlamında bölgede bir değişim yaşandığını söylemek mümkün hale gelmektedir. 1845'lerde bölgede yoğunluk Müslüman nüfus iken, Stolpe'nin çizdiği tarihte bölgede bir değişim yaşanmış ve Hristiyan tebaanın nüfusundabir artış gözlenmiştir.

Ayrıca, güney kısımda Langa Bostanı ile Marmara arasında kalan kısmın 1845'li yıllarda yerleşim yoğunluğu az iken, Stolpe'nin çizmiş olduğu haritaya göre, bölgede yerleşim yoğunluğu artmıştır. Ve bu bölgede bir mahalle oluşturulmuştur. Bu oluşturulan yeni mahallede lineer bir planlama olduğu görülmektedir. Ayrıca buradaçıkmaz sokaklara da yer verilmemiştir. Öncesine kıyasla daha geometrik bir hal kazanmış olan alanda Hristiyan nüfusun yoğun olduğu görülmektedir. Langa Bostanı'nın solunda kalan küçük bir alanda da parsel düzenlemesini andıran değişimler söz konusudur. 1845 haritasında organik olan parseller,1860'lara gelindiğinde lineer ve dik kesişen formatlardadır.

Stolpe'ün1882 haritasında Yeni mahalle ile Langa Bostanı arasına demiryolunun işlenmiş olduğu da görülmektedir (Şekil A.3.). Modernleşmeyle kent yaşamına katılan yeni bir ulaşım aracının kullanımıyla bölgenin çehresinin değiştiğini söylemek kaçınılmazdır. Demiryolunun hatlarının inşasıyla sözü edilen bölge, modern anlamda yeni bir kimlik kazanmıştır. Öte yandan demiryolunun hatlarının haritalara işlenmesi konusunun sorgulanması gerekir. Öncelikle, Satan (2013), Osmanlı'da tarihi yarımadanın demiryollarının1870'lerde inşa edilmeye başladığını anlatmaktadır. Dolayısıyla 1870'lerden önce çizilmiş olan; 1845 tarihli haritada ve 1863 tarihli harita da demiryolu hatlarının olması beklenemez. Ancak Stolpe'ün 1882 tarihinde yayımlanan nüshasında demiryolu hattı gösterilmektedir.

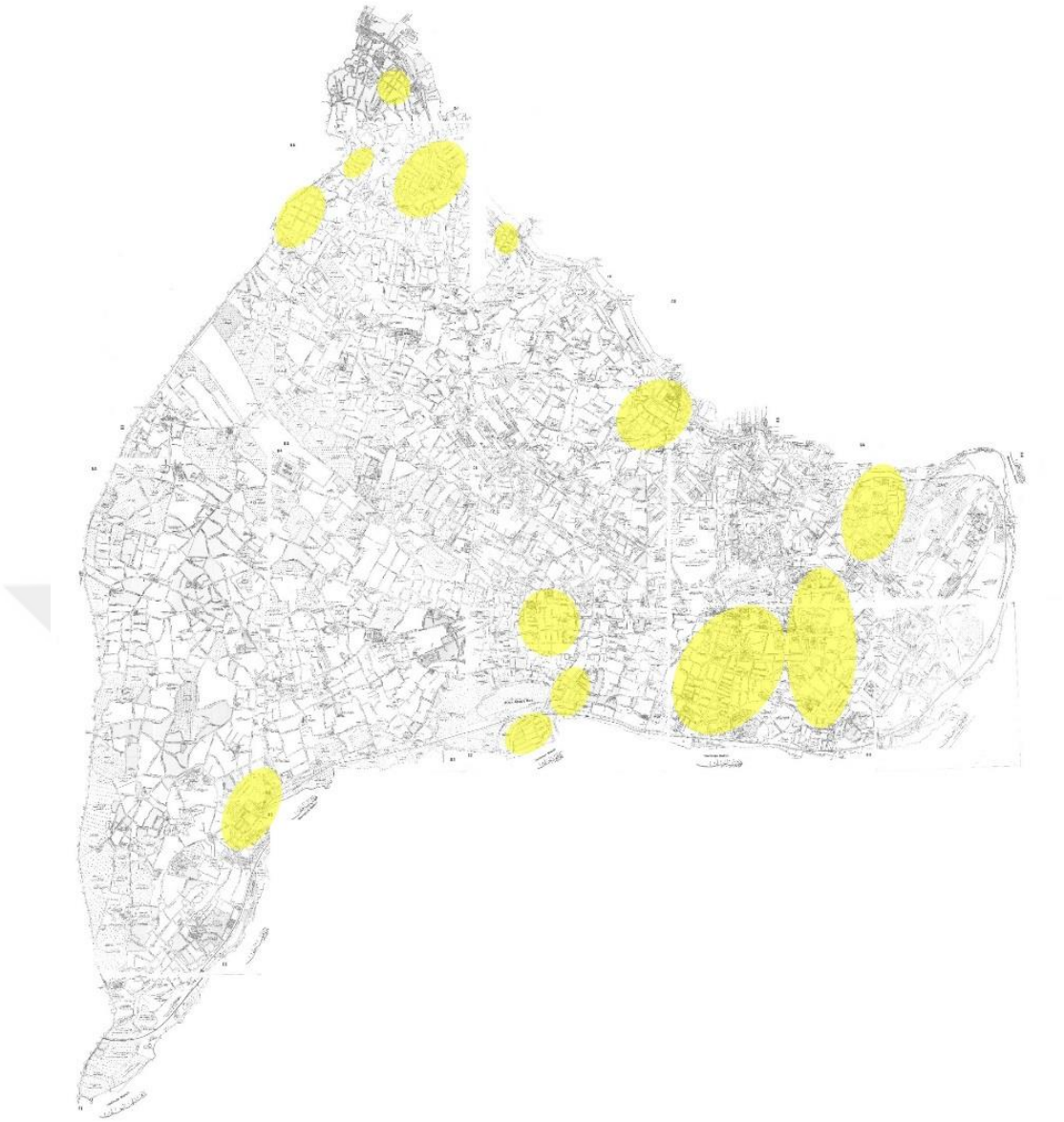
1882 tarihli C. Stolpe Haritası'nda görülen, ancak 1845'li haritada bulunmayan bir diğer önemli ulaşım aracı da tramvaylardır. Dolayısıyla demiryolu gibi tramvayların da kent haritalarına yansıması 1880'leri bulmuştur. Artık haritalarda kentteki bu yeni ulaşım aksları görülebilmektedir. Ve buna göre Aksaray Caddesi boyunca uzanan atlı tramvay hattı, Laleli Cami'nin bulunduğu cadde üzerinden Sultan Bayezid'e uzanarak devam etmektedir. Diğer tarafta ise Topkapı'ya doğru uzanmaktadır.

Bu bölümde incelenecek olan bir diğer harita ise; Ayverdi Haritaları'dır. Ayverdi Haritaları, 19. yüzyılın son çeyreğinde 1875-1882 tarihleri arasında çizilmiş ve Ekrem Hakkı Ayverdi tarafından bir araya getirilmiştir (Ayverdi, 1958). İBB Atatürk Kitaplığı arşivinde yer alan Rıdvan Paşa zamanı haritaları ile aynı haritalar olması muhtemeldir. Arşivde tarihi 1875 olarak verilmiştir. 45×20 cm ebatlarında 20 paftadan oluşan bu harita, sadece İstanbul tarihi yarımadasını içermektedir. Haritada, yol ve sokakların isimlerine de yer verilmektedir. Cami, medrese, tekke, mescit, han, hamam, okul gibi binalar da belirtilmektedir. Ayverdi, toplamış olduğu haritaların büyük bir ihtimalle Mühendishane-i Berri-i Hümayun mezunu askeri haritacılar tarafından çizilmiş olduğunu dile getirmektedir. Haritaların ölçeğinin 1:2000 olduğunu tahmin eden Ayverdi (1958), çalışmasına haritada yer alan cadde, sokak, yapı vb. isimleri için alfabetik sıralı bir liste ile kısaltmaların açılımlarının yer aldığı bir listeyi de

eklemiştir. Haritada rakım ve yüksekliğe dair bilgi bulunmamaktadır. Demografik yapısına dair bilgi de mevcut değildir. Ancak haritanın barındırdığı yol, sokak, cadde, yapı isimleri gibi detaylar kıymete değerdir.

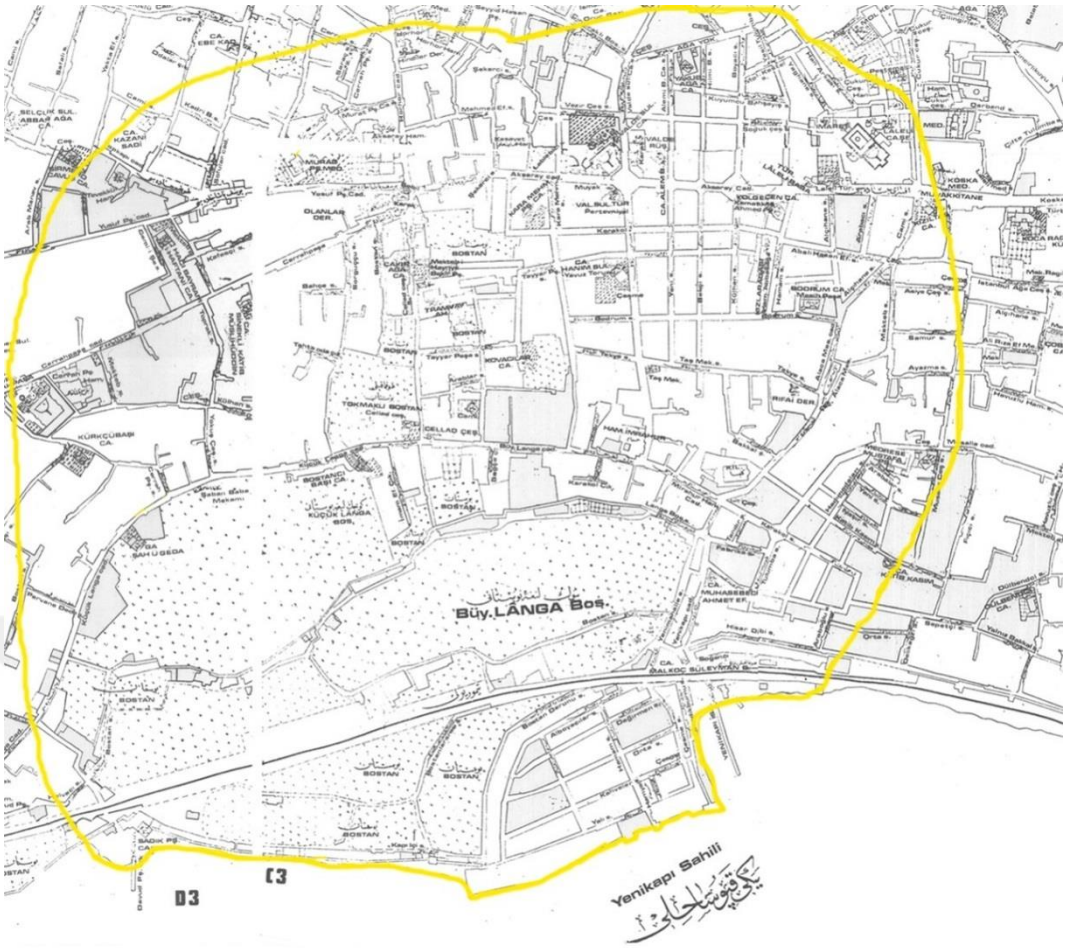
Haritayı incelediğimizde, ilk olarak göze çarpan konu parsel dokusunun 1870'lere ait bu haritada da düzensizliğini koruyor olmasıdır. Kentin büyük bir kısmı organik dokuya sahip, çıkmaz sokaklarla doludur. Adaların bir kısmı şekil ve boyut olarak farklılıklarını korumaktadır. Ancak bazı alanlarda benzer şekil ve boyutlarda geometrik adaların olduğu görülmektedir. Organik doku ile geometrik doku karma bir şekilde yan yana yer almaktadır (Şekil A.4) Harita üzerinde düzenleme çalışması yapılmış, 13 farklı alan tespit edilmiştir.

Harita üzerinden çalışma alanımıza odaklandığımızda (Şekil 5.13), doğu-batı hattında; Laleli Cami'nin güneyinde kalan Cami Sokak'tan, Şekerci Sokak'a kadar olan alan ile kuzey-güney hattında; Taş Mektep Sokak'tan Ağa Yokuşu'na kadarki bölgenin taradığı alanın düzenlenmiş olduğunu ve çıkmaz sokaklardan arındırıldığını söylemek mümkündür. Yine, Aksaray Caddesi'nin kuzeyinde Ağa Yokuşu ile Vezir Çeşmesi Sokak'tan Soğuk Çeşme Sokak'a kadar uzanan hat arasında farklı boyut ve geometrik şekillerde sekiz farklı adanın bulunduğu görülmektedir. Valide Sultan Cami ile Laleli Cami arasında geometrik şekillere sahip dört ada bulunmaktadır. Aksaray Caddesi'nin güneyinde Tekye Sokak'a kadar olan kısımda, dört sıra yapı adası düzenlenmiş şekildedir. Bunun yanında bahsi geçen alanda parsel boyutları birbirlerinden farklıdır ve çıkmaz sokaklar yoktur. Parsellerin Aksaray Caddesi'nin bulunduğu yola bakan kısımlarındaki köşe bentleri C. Stolpe haritalarında olduğu gibi, düzleştirilmiş halini korumaktadır.



Şekil 5.15. 1882 tarihli Ayverdi Haritası üzerinden kentin düzenlenmiş bölgelerinin gösterimi

Yenikapı Sahili'nin kuzeyinde yer alan Yeni Mahalle'nin sahip olduğu parsel dokusu ise geometriktir. Kuzeybatı-güneydoğu hattında dört sıra yapı adası mevcut iken, kuzeydoğu-güneybatı hattında üç sıra yapı adası bulunmaktadır.



Şekil 5.16. Ayverdi'nin 1882 tarihli İstanbul haritasının detayı (Ayverdi, 1958)

Langa Bostanı'nın doğusunda kalan bölgede ise Karakol Sokak'ın güneyinde kalan Yenikapı Caddesi ile Arabaoğlu Sokak arasında kalan bölgede, iki sıra yapı adasının düzenlenmiş olduğunu söylemek mümkündür. Ayrıca Karakol Sokak ile Tulumba Sokak'ın kesiştiği noktada Aksaray Caddesinde yapılan düzenlemenin bir benzeri olarak, haritadan birleşim noktasının köşelerinin düzleştirildiği ve sekizgenvari bir görünüm elde edildiği anlaşılmaktadır. Karakol Sokak'ın kuzeyinde kalan alanda ise, Mustafa Paşa Medresesi'ne kadar olan alan düzenlenmiş görünmektedir.

Bahsi geçen alanların dışına bakarsak, parsellerin boyutlarının ve şekillerinin düzensiz olduğu göze çarpar. Çıkmaz sokaklar varlığını koruyor olsalar da, sayılarında ciddi bir azalma mevcuttur.

Yol genişliklerine bakacak olursak; Aksaray Caddesi'nin ve Valide Sultan Cami'nin önünden geçen yolun, ara arterlere nispeten daha geniş olduğu görülmektedir. Ancak ara arterlerin genişlikleri burada da birbirlerinden farklıdır.

1882'de yayımlanan Stolpe haritasıyla 1875-1882 tarihleri arasında çizildiği tahmin edilen Ayverdi haritası, bölge bazında detaylı olarak kıyaslandığında; Stolpe'nin haritasında Pertevniyal Cami'nin bulunmadığı ancak bu caminin Ayverdi haritasına işlenmiş olduğu görülür. Caminin 1869-1971 tarihleri arasında inşa edilmiş olmasına karşın, 1882'de yayımlanan Stolpe haritasında bulunmaması, Stolpe'nin ilk çizimini 1863'te yapmasından kaynaklı olabilir.

Bunun yanında diğer bir farklılık, Laleli Cami'nin kuzey-batısındaki alanın Stolpe haritasında organik dokuya sahip iken, Ayverdi haritasında geometrik bir düzenle tarif edilmesidir. Bölge incelendiğinde göze çarpan bir diğer husus da, Langa Bostanı'nın doğusunda kalan alanın da yeniden düzenlenmiş olduğudur. Karakol Sokak'ın kuzeyinde kalan bölge de, bu düzenlemelerden nasibini almıştır.

İstanbul'un nirengi sistemiyle oluşturulmuş bir haritaya ulaşması 1914 yılına nasip olmuştur. Alman Mavileri adıyla bilinen bu haritaların yapım çalışmaları, Halil Ethem Bey'in şehreminliği döneminde olmuştur. Fransızların Galata Kulesi'ne merkezi bir nirengi sistemi kurarak yaptıkları ölçümler, 1911 yılında tamamlanmıştır. Ölçümler 1913 yılında birleştirilmek üzere ''Deutsch Syindicat für Staebaliche Arbeiten'' şirketine Almanya'ya gönderilmiştir. Çizimler 1914 yılına kadar tamamlanmıştır. Haritaların Almanca'dan Osmanlıca'ya çevirisi İstanbul'da yapılmıştır. Haritalar 66×100 cm boyutlarında, renkli, 1/1000 ve 1/500 ölçekli olarak hazırlanmıştır (Şekil A.5.). Haritalarda; resmi binalar, dini ve askeri yapılar ile diğer kamu yapılarına da yer verilmiştir. Ancak haritada, hamam ve konutlar gösterilmemiştir (Dağdelen,2006).

Harita, Osmanlı'nın son yıllarına denk gelen bir tarih aralığında, 1911-1914 tarih aralığında çizilmiştir. Ve haritaya bakıldığında, çizim tarihinin 1911 tarihli Aksaray Yangını'ndan sonra oluşturulduğu kuvvetle muhtemeldir.



Şekil 5.17. 1914 tarihli Alman Mavileri'nin detayı (Dağdelen,2006)

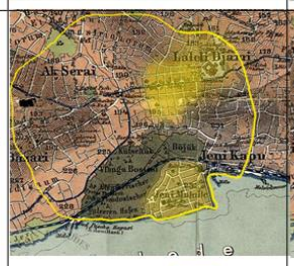
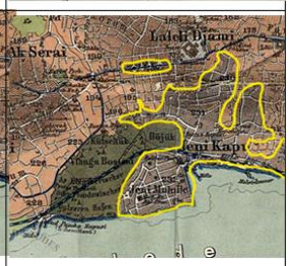
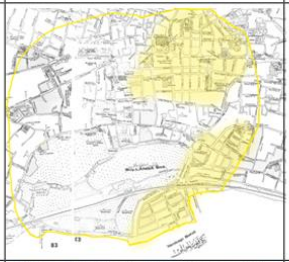
Harita detaylı olarak incelendiğinde, Aksaray Caddesi ile Langa Bostanı arasında kalan bölgede ve Laleli Cami'nin doğusunda ve batısında kalan geniş bir alanda ciddi bir düzenleme yapıldığı okunabilmektedir. Düzenlemeye tabi tutulan bölgenin gösterimi, diğer alanlardan farklılık arz eder. Burada yolların boyaması yapılmamıştır.

Ayverdi Haritası ile Alman Mavileri'nin haritası kıyaslandığında, Valide Sultan Cami ile Laleli Cami arasında kalan alanda yeniden bir düzenleme yapıldığı açıktır. Laleli Cami'nin doğusunda kalan bölgenin de, düzenlemeye tabi tutulduğu görülmektedir. Ayverdi Haritası'na göre Valide Sultan Cami'nin güney-batısında kalan organik alanın da, yeniden düzenlenerek nizamnamelere uygun bir şekilde planlandığı görülmektedir. İki harita kıyaslandığında göze

çarpan bir diğer husus da, yeni yolların genişlikleridir. Artık, eskisine göre çok daha geniş yollar yapıldığı haritadan okunabilmektedir.

Son olarak incelenen haritalar üzerindeki değişimin basamaklarının görmek adına Çizelge 5.3.'de parsel dokusu ve demografi yapısındaki değişimler gösterilmiş, değişim basamakları toplu halde gözlenmiştir.

Çizelge 5.3. Haritaların karşılaştırılması

HARİTALAR	Parsel Dokusu	Demografik Yapı
1845 tarihli Mühendishane-i Berri-i Hümayun Haritası		
1863 tarihli C. Stolpe'ye ait ''Plan De Constatinople'' Haritası		
C. Stolpe'nin ''Plan De Constatinople'' Haritası'nın 1882 tarihli düzeltmesi		
1875-1882 tarihleri arasında çizilmiş Ekrem Hakkı Ayverdi Haritası		
1911-1914 tarihli Alman Mavileri		

6.TARTIŞMA VE SONUÇ

1856 Aksaray Yangın bölgesinin, yangından 20. yüzyılın başlarına kadarki süreçte nasıl bir kentsel değişim geçirdiğini görmeyi amaçlayan bu tezde, 1856 Aksaray yangınından başlayarak yangının değişim için bir fırsat olarak görülmesi ve bu tarihten başlayarak kentin değişimini bir olgu olarak okumada bir araca dönüşmesi anlamındaki değerinden hareket edilmiştir. Yangınlar üzerinden modernleşme öncesindeki kentin değişiminin geçirmiş olduğu dönüşümün izleri sürülmüştür. Bu amaç doğrultusunda dönem nizamnameleri ve dönem haritaları ana materyal olarak seçilmiştir. Sözü edilen haritaların seçiminde, 1856 Aksaray Yangın Bölgesini içerisine alması ve bölge hakkında detaylı bilgiler içermesi esas alınmıştır. Hem nizamnameler, hem de haritalar birbirleriyle karşılaştırılarak incelenmiştir. Nizamnameler değişimin yasal boyutunu oluştururken, haritalar buralarda alınan kararların kentteki uygulanması boyutunu yansıtmaktadırlar. Elde edilen veriler ışığında değişimin izleri adım adım sürülmüştür.

Tüm bu kentsel değişimlerin yaşandığı ortamı ve bu değişime ortam hazırlayan parametreleri anlamak adına, tezde öncelikle 19. yüzyıl İstanbul kentine bakılmış, kentin değişimine temel oluşturan fikirsel altyapı incelenmiş ve kentsel değişimin izleri İstanbul haritaları üzerinden sürülmüştür. İlaveten kentin tüm bu değişimlere kapı aralamasına sebep olan ve bir fırsat olarak algılanan yangınların dönemdeki etkisini anlamak adına, bölgenin yangınları ve yangınların bırakmış olduğu etkileri incelenmiştir. 19. yüzyılda İstanbul kentinin geçirmiş olduğu değişimin benzersizliği açıktır. Ancak tüm bu değişimlerin modernleşme ve yangınlar ve dönem ihtiyaçları sarmalı içerisinde gerçekleşmiş olduğu düşünülmektedir.

1856 Aksaray Yangın bölgesindeki bu değişim, aşama aşama birbirinden farklı parametreler ışığında gerçekleşmiştir. Değişimin sebebi bazen yangınken, bazen modern ulaşım araçlarının bölgeye girmesi olmuştur. 1856 Aksaray Yangını sonrasında yapılan kentsel düzenlemede yangın yeri düzenleme çalışmalarının bölgenin önceki durumundan bağımsız olarak yapılmaya başlanmıştır. Yangın

alanları için geometrik kurallara uygun, çıkmaz sokaklardan arınmış sistematik planlar oluşturulmuştur. Yangın alanlarını düzenleme noktasında yapılan yöntem değişikliği ile yangınlar sonrasında yangın bölgeleri, geri dönülmez bir şekilde yeni bir çehre kazanmıştır. Bu yöntem değişikliğinin nasıl bir dönüm noktası ifade ettiğini anlamak adına, 1856 Aksaray Yangını öncesinde yangınlar sonrası yapılan düzenlemeler de bunun temel göstergeleridir. 1856 Aksaray Yangını öncesinde kentte meydana gelen yangınlardan sonra, yangın alanlarının kentin önceki durumuna göre şekillendirildiği bilinmektedir. Fakat 1839 tarihli ilmühaberde yeni imar edilecek alanların bu bölgeler için oluşturulan plana göre düzenleneceği kararı alınmaktadır. (Ersoy, 2017). Ancak bu kararın uygulamaya konması için 1856 Aksaray Yangını'nın beklenmesi gerekecektir. Bu yangından sonra; ulaşım arterleri, bina kütleleri, yapı malzemeleri üzerinden oluşturulan yeni düzenlemeler ve alınan kararlar artık yürürlüğe girecektir. Kent bu düzenlemeler ve 1839-1891 tarih aralığında alınan kararlarla bağlantılı olarak ciddi bir dönüşüm geçirecektir. Yapılan düzenlemeler ışığında; çıkmaz sokaklar kaldırılmış, yollar genişletilmiştir. Bu sayede ulaşım arterleri düzenlenmiştir. Bina kütleleri değiştirilmiş ve alışılagelmiş ahşap doku artık terk edilerek, kâgir yapıya geçilmesi desteklenmiştir. İlaveten yapı malzemesinde ve yapım tekniğinde de değişiklikler yapılmıştır. Ahşap yapı yerine kâgir yapı desteklenmiştir. Eğer ahşap yapı yapılacaksa da, yapının üzerinin yeni çıkan inşaat malzemeleriyle kaplanması istenmiştir. Söz gelimi saç bunlardan biridir.

1839 tarihli ilmühaberin yayımlanmasının ardından çıkartılan her düzenlemede giderek artan yol genişlikleri önerilmiş ve yol sınıfları arttırılmıştır. Yangın mahallerinde, yıkım yapılan alanlarda, bostanlık ve bağ gibi alanlarda, kamuya açılan yerlerde yapılan düzenlemelerle hedeflenen yol genişliklerine ulaşmaya çalışılmıştır. Bu amaçla, yol düzenlemeleri sırasında, yol kenarında bulunan yapılar belirlenen yol sınırına kadar geriye çekilmiştir. İlaveten çıkmaz sokaklarla mücadele kararı alınmış ve düzenleme yapılan alanlardaki çıkmaz sokaklar ortadan kaldırılmıştır. Ancak gerekli bulunması durumunda da çıkmaz sokakların belirli genişliklerle yapılabilmesi kararına varılmıştır.

Yapılan düzenlemelerde yol genişliklerinin arttırılması çalışmaları bölgenin sahip olduğu binaların kütlesel yapısını da değiştirmiştir. Binalar geri çekilerek, ön cepheleri kesilerek ve çıkmaları iptal edilerek, birbirinin neredeyse aynısı gibi görünen yapılar oluşturulmaya çalışılmıştır. Ancak sık sık yeni bir düzenlemenin yapılması ve yapılan her düzenlemede birbirlerinden farklı değerlerde karar kılınması, farklı yükseklik ve farklı cephelere sahip binalar oluşmasına neden olmuştur. İlaveten yapılan düzenlemelerle bina ve dükkânların yüksekliklerinde artış gözlenmesine karşın, çıkma ölçülerinde genel bir istikrar söz konusudur.

Düzenlemelerin temel nedenleri arasında gösterilen yangınlarla mücadele etmek, yapı malzemelerinde ve yapım yöntemlerinde de değişiklikler önerilmesine neden olmuştur. Bu gerekçeyle ahşap yapıyla mücadele başlatılmış ancak bunun gerçekleşmesinin çok zor olduğuna karar verilerek, ahşap yapı yapım standartları getirilmeye çalışılmıştır. Nizamnamelerde inşaat yapım yöntemleri konusunda bilgiler verilmiştir. Birbirinden farklı birçok malzeme ve yapım yöntemi anlatılarak bilgilendirme yapılmıştır. Bu durum nizamnamelerin eğitici bir yönü olduğunu da göstermektedir. Nizamnamelerde detaylarıyla anlatılan inşa yöntemleriyle kentin imarında görevli kesim de eğitilmeye çalışılmaktadır.

1856 Aksaray Yangın bölgesi, bulunduğu konum itibariyle tarihi yarımadanın en önemli geçit noktalarından birini ifade eder. Bu sebeple burası tarihi yarımada için yapılacak düzenlemelerden nasibini almıştır. Öte yandan, bölgenin ulaşım arterleri düzenlenirken, nizamnamelerde hedeflenen yol genişliklerinin gerisinde kalındığını söylemek mümkündür. Yapılan çalışmalarda, nizamnamelerde verilen genişliklerden daha dar yollar açılmıştır. Ancak çıkmaz sokaklar konusuna bakıldığında ise, durum farklıdır. 1856 Aksaray Yangını'ndan başlayarak 20. yüzyılın başına kadar olan sürede bölge, çıkmaz sokaklardan büyük ölçüde arındırılmıştır.

Modern ulaşım araçlarının kente girmesi ve ulaşım araçlarıyla kentte bulunan uyumsuzlukların giderilmeye çalışılması da bölgenin imarını hızlandırmıştır.

Tüm bu değişimlerden bölge, derinden etkilemiştir. Özellikle 1870'lerden sonra bölgeye giren tramvay hatlarının inşası sırasında yollar düzenlenmiş, bölgeye kaldırımlar eklenmiştir. Tüm bu sarmal değişimler Aksaray Yangın bölgesi'nin şekillenmesine büyük katkılar sağlamıştır.

1856 Aksaray Yangını'ndan başlayarak bölgenin organik dokusunun yerini geometrik bir dokuya bırakmaya başladığını söylemek mümkündür. Ancak birbirleriyle karşılaştırılan haritaların vermiş olduğu bilgiler, bu değişimin parça parça, bölge bölge gerçekleşmiş olduğunu göstermektedir. Hatta 1856 Aksaray Yangını'ndan başlayarak 20. yüzyılın başına kadar olan süreçte bazı bölgelerin birkaç kere yeniden şekillendirildiği görülür.

1856 Aksaray Yangın bölgesine odaklanılarak bakıldığında, bölgenin 20. yüzyılın başına kadar olan süreçte, her 15-20 senede bir ciddi değişimler geçirdiğini söylemek mümkündür. Farklı tarihlerde bölgeyi içinde barındıran haritalar da bunu göstermektedir. Her çizilen harita birbirinden önemli farklılıkları bünyesinde barındırmaktadır. Değişimin kaçınılmaz olduğu gerçeğini de göz önünde bulundurarak, bölgenin dönüşümünün hızlı, ancak aşama aşama gerçekleştiği söylenebilir. Bu sürecin detaylarıyla okunması da, kentteki bu bölgenin değişiminin anlaşılması açısından büyük öneme sahiptir. Bu sebeple, 1856 Aksaray Yangın bölgesinin süreç içerisindeki değişimi, katman katman haritalardan da incelenerek okunmuştur.

Sonuç olarak bu çalışmada, yangın sonrasında planlama yöntemini değiştirerek, planlama fitilini ateşleyen 1856 Aksaray Yangını'ndan 20. yüzyıl başlarına kadar olan süreçte yangın bölgesine ışık tutulmaya çalışılmış ve sürecin nasıl işlediği üzerine yoğunlaşılmıştır. Bölgenin geçirmiş olduğu değişim aşama aşama okunmuştur.

KAYNAKLAR

Altunbaş Yıldız, E., 2016.İstanbul Ayasofya'sı Odaklı Tarihi Çevre (18. ve 19. Yüzyıllar İçinde Değişim ve Dönüşümler). Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Sanatı Anabilim Dalı,Yüksek Lisans Tezi, 288s, İstanbul.

Ayverdi, E.H., 1958. 19. Asır İstanbul Haritası. İstanbul Enstitüsü Yayınları, 47s, İstanbul.

Bertram C., 2012.Türk Evini Hayal Etmek: Eve Dair Kolektif Düşler.İletişim Yayıncılık A. Ş., 392s, İstanbul.

Beyoğlu Belediyesi Kataloğu,2012. G.d'Ostoya'nın 1858-1860 Tarihleri Arasında Galata, Pera, Pangaltı İçin Oluşturduğu Kadastral Plan. Erişim Tarihi: 03.04.2009.http://bellek.beyoglu.bel.tr/guncel_projeler/detay.aspx?SectionId=1565&ContentId=37635

Beyoğlu Belediyesi Kataloğu,2012.Hellert'in 1836 tarihli İstanbul Haritası.Erişim Tarihi:03.04.2009.http://bellek.beyoglu.bel.tr/guncel_projeler/detay.aspx?SectionId=1565&ContentId=37635

Bozkurt İ. M., 2004.İstanbul Kentiçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi: 1850-1900. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Tarihi Bilim Dalı, Doktora Tezi, 207s, İstanbul.

Corbusier Le., 2009. Şark Seyahati İstabul 1911. İş Bankası Yayınları, 186s, İstanbul.

Çelik, Z., 2010. 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul. Çev. Deringil, S. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 252s, İstanbul.

Dağdelen, İ., 2015. Osmanlı Haritalarında İstanbul. Yılmaz, C.(Ed.), Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi: İstanbul'un Emperyal Dönüşümleri, Dünya Ölçeğinde İstanbul, Topoğrafya ve Yerleşim İçinde (544-561). İBB Kültür Yayınları, 611s, İstanbul.

Elizabeth, A., 2015. Bir Şehir Manzarası: İstanbul'un Tarihinde Depremler. Yılmaz, C.(Ed.), Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi: İstanbul'un Emperyal Dönüşümleri, Dünya Ölçeğinde İstanbul, Topoğrafya ve Yerleşim İçnde (510-521). İBB Kültür Yayınları, 611s, İstanbul.

Engin, V., 2013, İstanbul' un Atlı ve Elektrikli Tramvayları. Engin, V., Uçar, A., Doğan O. (Ed.), Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu İçinde (343-367). Çamlıca Yayınları, 415s, İstanbul.

Engin, V., 2015.İstanbul'da Kara Ulaşımı. Akyıldız, A.(Ed.), Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi: İktisat, Ulaşım ve Haberleşme İçinde(392-413). İBB Kültür Yayınları, 568s, İstanbul.

Ergin O. N., 1995.Mecelle-i Umûr-ı Belediyye (2). İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, 1106s, İstanbul.

Ergin O. N., 1995.Mecelle-i Umûr-ı Belediyye (3). İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, 1584s, İstanbul.

Ergin O. N., 1995.Mecelle-i Umûr-ı Belediyye (5). İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, 3035s, İstanbul.

Godfrey G., 2012. Osmanlı Mimarlığı Tarihi. Kabalcı Yayıncılık, 730s, İstanbul.

Gül M., 2013. Modern İstanbul'un Doğuşu: Bir Şehrin Dönüşümü ve Modernizasyonu. Sel Yayıncılık, 388s, İstanbul.

İstanbul Fotoğrafları, (1870-1915). Erişim Tarihi: 15.11.2019. http://www.eskiistanbul.net

Kaynar R., 2010. Mustafa Reşit Paşa ve Tanzimat. Türk Tarih Kurumu Yayınları, 656s, Ankara.

Koçak Y., 2014. Sultan 2. Abdülhamid Devri Harita ve Planlarında İstanbul. İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Yayınları, 285s, İstanbul.

Kuban, D., 2010. İstanbul Bir Kent Tarihi. Çev. Rona, Z. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 590s, İstanbul.

Kubilay, A.Y., 2010. İstanbul Haritaları 1422-1922. Denizler Kitabevi, 253s, İstanbul.

Kubilay, A.Y., 2015. Batı Kaynaklı Haritalardaki İstanbul. Yılmaz, C.(Ed.), Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi: İstanbul'un Emperyal Dönüşümleri, Dünya Ölçeğinde İstanbul, Topoğrafya ve Yerleşim İçinde (522-543). İBB Kültür Yayınları, 611s, İstanbul.

Kurtay N., 2001. İstanbul'da 19. Yüzyıl Kentsel Yaşamında Koşut Olarak Değişen Saray ve Konut Mimarlığı. İstanbul Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 237s, İstanbul.

Mazak, M., 2008. Kartpostallarda İstanbul: Emnönü-Fatih. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A. Ş. Yayınları, 239s, İstanbul.

ÖlçerE., 2015. Hane'lerden Numaralı Ev'lere: Osman Nuri Ergin'den 1927 İstanbul'u Bina ve Arazi Cetvelleri. Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları, 990s, İstanbul.

Özendes E., 1999. Osmanlının Son Başkenti İstanbul. Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, 245s, İstanbul.

Özendes E., 2006. Abdullah Freres Osmanlı Sarayının Fotoğrafçıları. Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıcılık, 248s, İstanbul.

Özgüven, Y., 2009. II. Mahmud Dönemi İstanbulu'nda Kentsel-Fiziksel Kavrayışın Değişimi. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Tarihi Anabilim Dalı, Mimarlık Tarihi ve Kuramı Bilim Dalı,Doktora Tezi, 321s, İstanbul.

Özkaya, H.G., 2015. 18. Yüzyılda İstanbul Evleri Mimarlık, Rant, Konfor, Mahremiyet. İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, 284s, İstanbul.

Sandalcı M., 2000.Max Fruchtermann Kartpostalları. Koçbank, 660s, İstanbul.

Satan, A., 2013.Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi. Engin V., Uçar, A., Doğan O. (Ed.), Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu İçinde (309-341).Çamlıca Yayınları, 415s, İstanbul.

Saylan S., 2016.Kent Belleğinin Sürekliliğinde Kentsel Artifakatların Önemi: İstanbul Tarihi Yarımada 19. Yüzyıl Izgara Plan Uygulamaları. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 199s, İstanbul.

Sinanlar, S., 2001.Osmanlı İstanbul'unda Kamu Meydanı Olarak Atmeydanı. Boğaziçi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih, Yüksek Lisans Tezi, 185s, İstanbul.

Söğüt S., 2015, Tarihi Yarımada'da Hocapaşa Yangın Alanı'nın Mekânsal Dönüşümü. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Doktora Tezi, 403s, İstanbul.

Söğüt S., 2019.1912 İshakpaşa Yangını ve Ayasofya Çevresinin Yeniden Düzenlenmesi. Odtü Mimarlık Fakültesi Dergisi, 36(1), 251-280.

Tanyeli, U., 1999.Osmanlı Barınma Kültüründe Batılılaşma-Modernleşme: Yeni Simgeler Dizgesinin Oluşumu. Sey, Y.(Ed.), Tarihten Günümüze Konut ve Yerleşme (284-297). Türk Tarih Vakfı Yayınları, 550s, İstanbul.

Tanyeli, U., 2004. Düşlenmiş Rasyonalite Olarak Kent: Türkiye'de Planlama ve Çifte Bilinçlilik. İbrahim, H.(Ed.), İlhan Tekeli İçin Armağan Yazılar İçinde (503-537).Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 590s, İstanbul.

Tekeli İ., 2009. Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Planlama Tarihi. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 226s, İstanbul.

Tekeli, İ, 1985.Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm. Bayman A. Z.(Ed.), Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi (IV) İçinde (877-890).İletişim Yayıncılık, 1152s, İstanbul.

Tekeli, İ., 1999.19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü. Paul, D., Françoıs, G. (Ed), Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri İçinde (19-30). Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 196s, İstanbul.

Tanyeli U., 2005."Kamusal Mekân- Özel Mekân: Türkiye'de Bir Kavram Çiftinin İcadı". Genişleyen Dünyada Sanat Kent ve Siyaset, 9. Uluslararası İstanbul Bienalinden Metinler içinde (199-209). İstanbul Kültür Sanat Vakfı Yayınları, 365s,İstanbul.

Tanyeli U., 2009. Türkiye'nin Görsellik Tarihine Giriş. Ofset Yapımevi, 147s, İstanbul

Tanyeli U., 2015.İstanbul Mimarisinde Radikal Değişim Evresi: XVIII ve XIX. Yüzyıllar. İbrahim, H.(Ed.), Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi: Mimari İçinde (312-367). İBB Kültür Yayınları, 610s, İstanbul.

1912 İshak Paşa Yangın Haberi: Taha Toros Arşivi, İstanbul Şehir Üniversitesi. ErişimTarihi:5.11.2019.http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/handle/11498/49828

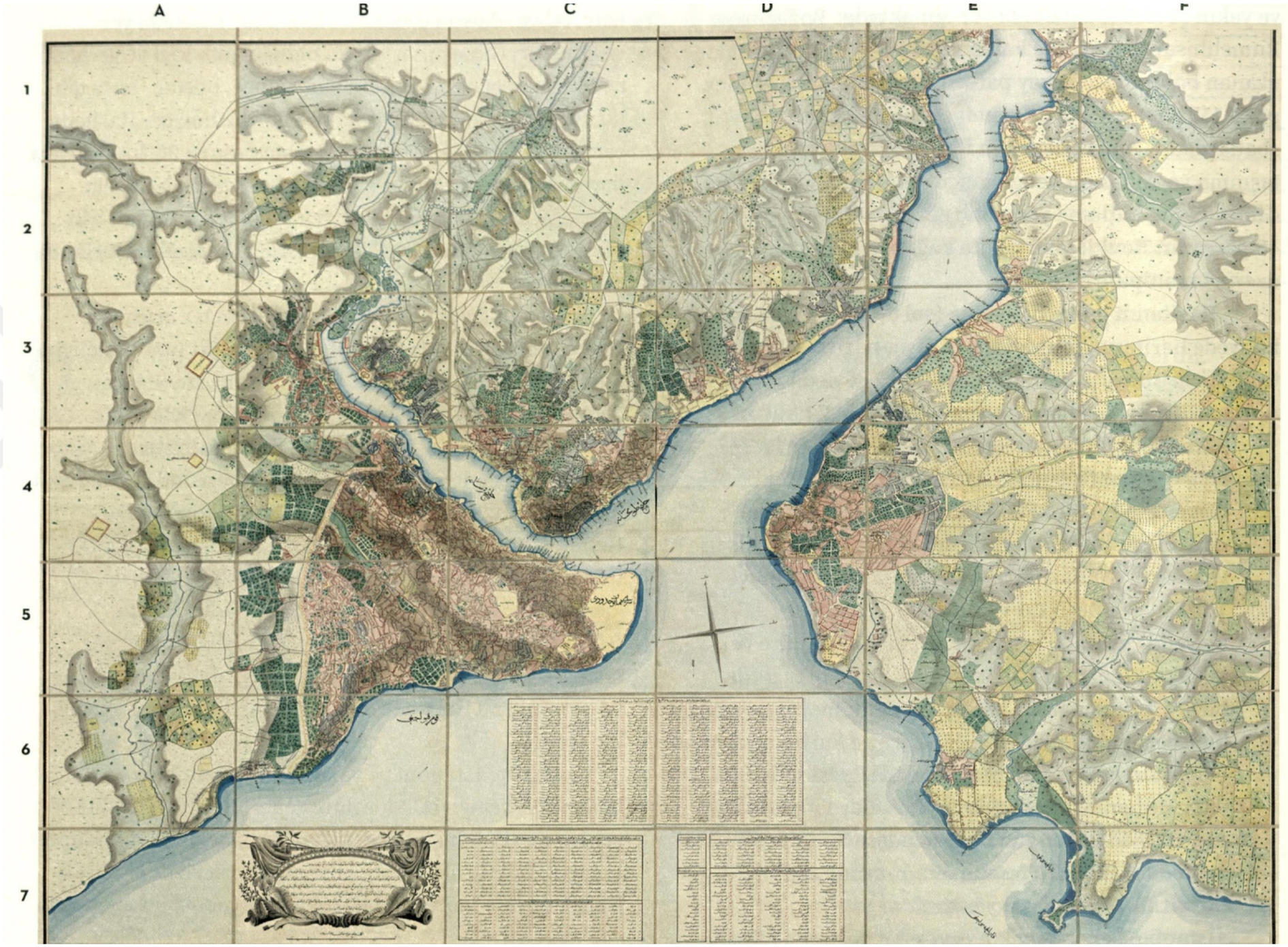
Yerasimos, S., 1999. 19. Yüzyıl Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine. Paul, D., Françoıs, G. (Ed), Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri İçinde (1-18). Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 196s, İstanbul.

Yıldız K., 2012. 1660 İstanbul Yangınının Sosyo-Ekonomik Tahlili, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Tarihi Anabilim Dalı, Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı, Doktora Tezi, 300s, İstanbul.

Yılmaz, C., 2015. Bir Haritanın Rehberliğinde 1845 İstanbul'u. Yılmaz, C.(Ed.), Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi: İstanbul'un Emperyal Dönüşümleri, Dünya Ölçeğinde İstanbul, Topoğrafya ve Yerleşim İçinde (562-585). İBB Kültür Yayınları, 611s, İstanbul.

Yörüten, G., 2018. 19. Yüzyılda Düzenlenen İstanbul Tarihi Yarımada'daki Ayvansaray ve Samatya Yangın Alanlarında Günümüzdeki Kentsel Dokuların İncelenmesi ve Karşılaştırılması. Kent Akademisi, 11(1), 11-28.

EK A. Haritalar



Şekil A.1. 1845 tarihli Mühendishane-i Berri-i Hümayun tarafından çizilen haritanın güney paftası (Coşkun, 2015)


Plan
CONSTANTINOPEL
SULTAN ABDUL-AZIZ-KHAN
Plan
CONSTANTINOPLE
ainsi que ses confins.
SULTAN ABDUL-AZIZ-KHAN
C. STOLPE.
Erklärung der Zeichen / Explication des signes
Harfen von Constantinopel genannt das goldne Horn
Kriegs Hafen
(Port de Guerre)
Handels Hafen
(Port de Commerce)
Eingang in den Bosphore
Entrée du Bosphore
PERA
GALATA
Top Kapussi
Adrianopel Kapussi
Silivri Kapussi
Psamatia Kapussi
Jedi Kule Kapussi
Sultan Mahmud
Sultan Selim
Sultan Bajazid
Sultan Suleiman
Sultan Achmed
Sultan Ahmed
Seraskierath
Seraskierat
Ak Serai
Ak Serai
Yeni Serai
Yeni Kapu
Yeni Makale
Kirmi Kapu
Sultan Mahmud II



Şekil A.3. C. Stolpe'nin 1882 tarihli İstanbul haritası (Kubilay, 2010)

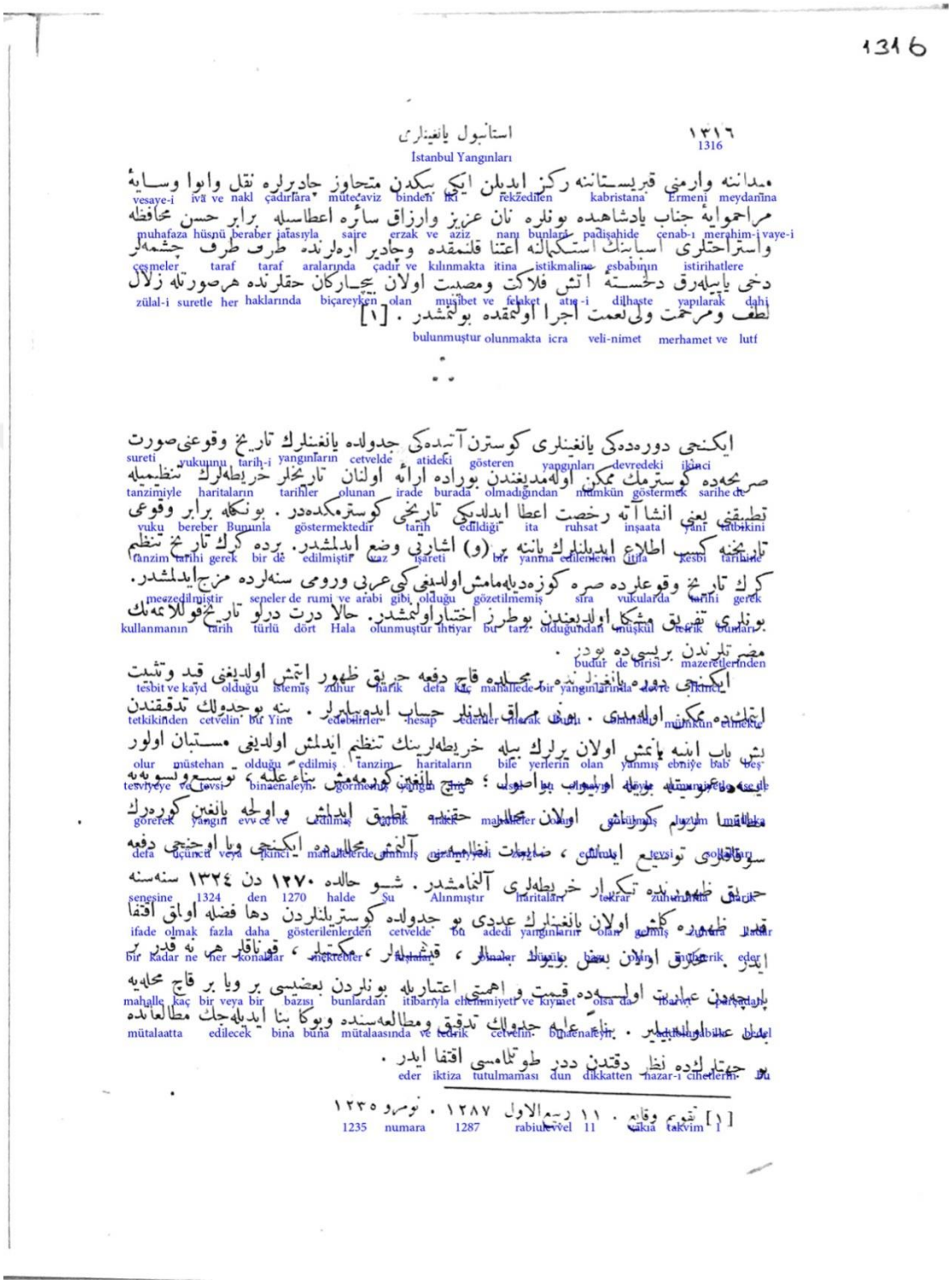


Şekil A.4. 1882 tarihli Ayverdi Haritasının paftalarının birleştirilmiş (Ayverdi, 1958)



Şekil A.5. 1914 tarihli Alman Mavilerinin sur içi bölüm paftalarının birleştirilmiş hali (Dağdelen,2006)

EK B. Belgeler



1316

١٣١٦ استانبول يانغينلرى
1316 İstanbul Yangınları

مىدانىنه وارمق قريستانىنه ركز ايدىلن ايكى يكدن متجاوز جادرلره نقل وايوا وسايهٔ
vesaye-i iva ve nakl çadırlara müteaviz binden iki fekžedilen kabristana Ermeni meydanına

مراحمواية جناب پادشاهىده بونلره نان عزيز وارزاق سائره اعطاسيله برابر حسن محافظه
muhafaza hüsnü beraber ataşıyla saire erzak ve aziz nanı bunlara padişahide cenab-ı merahim-i vaye-i

واستراحتلرى اسبابنك استكمالنه اعتنا قلنمقده وجادير اورلرنده طرف طرف چشمه‌لر
cesmeler taraf taraf aralarında çadır ve kılınmakta itina istikmaline esbabının istirihatlere

دخى پايلەرق دخسته آتش فلاكت ومصيبت اولان بچارگان حقلرنده هرصورتله زلال
zülal-i suretle her haklarında biçareyken olan müşibet ve felaket ateş-i dilhaste yapılarak dahi

لطف ومرحمت ولى‌نعمت اجرا اولنمقده بولنمشدر . [١]
bulunmuştur olunmakta icra veli-nimet merhamet ve lutf

* * *

ايكنجى دورەدەكى يانغينلرى كوسترن آتيده‌كى جدولده يانغينلرك تاريخ وقوعنى صورت
sureti yukuunu tarih-i yangınların cetvelde atideki gösteren yapgınları devredeki ilinci

صريحه‌ده كوسترمك ممكن اولەمديغندن بوراده ارائه اولنان تاريخلر خريطه‌لرك تنظيميله
tanzimiyle haritaların tarihler olunan irade burada olmadığından mümkün göstermek sarihe de

تطبيقى يعنى انشا آته رخصت اعطا ايدلديكى تاريخى كوسترمكده‌در . بونكله برابر وقوعى
yuku bereber Bununla göstermektedir tarih edildiği ita ruhsat inşaata yani talbikini

تاريخنه كسب اطلاع ايدىلنلرك بانيه بر (و) اشارتى وضع ايدلمشدر. برده كرك تاريخ تنظم
tanzim tarihi gerek bir de edilmiştir caz işareti bir yanma edilenleren ütifa kesbi tarihine

كرك تاريخ وقوعلرده صره كوزه‌دىله‌مامش اولسىنى كى عربى وروى سنه‌لرده مزج ايدلمشدر.
mezzedilmiştir seneler de rumi ve arabi gibi olduğu gözetilmemiş sıra vukularda tarihi gerek

بونلرى تفريق مشكل اولديغندن بوطرز اختيار اولنمشدر. حالا درت درلو تاريخ قوللانمقده‌در
kullanmanın tarih türlü dört Hala olunmuştur ihtiyar bu tarz olduğundan müşkül teferik bunları.

مضر تلرندن بريسى‌ده بودر .
budur de birisi mazeretlerinden

ايكنجى دورە يانغينلرنده محاله‌ده قاچ دفعه حريق ظهور اتمش اولديغنى قيد وتثبت
tesbit ve kayd olduğu istemiş zuhur harik defa kaç mahallede bir yangınlarında devre ikinci

ايتمك‌ده ممكن اولەمدى . بنا عليه حساب ايدەمىيورلر . بنه بوجدولك تدقيقندن
tetkikinden cetvelin bu yine edebilirler- hesap ederler mümkün olmadı. mümkün etmekte

بش باب ابنيه يانمش اولان يرلرك بيله خريطه‌لرينك تنظيم ايدلمش اولديغى مستبان اولور
olur müstehan olduğu edilmiş tanzim haritaların bile yerlerin olan yanmış ebniye bab beş

تسويه‌ده بنا عليه بنا عليه اولنمق اوزره بوبابده اولصول ؛ هيچ يانغين كورمەمش
tesviyeye ve tevsi binaenaleyh. görmemiş olmuş yangın hiç

كورمك اولان يرلرك بيله حقلرنده تطبيق ايدلمش واولجه يانغين كوردرك
görerek yangın evvelce ve uğramış yerlerin haklarında tatbik olunmuş

سوقاقلرى توسيع ايدلمش ، ضابطه آلنمش محاله‌ده ايكنجى ويا اوچنجى دفعه
defa üçüncü veya ikinci mahallelerde alınmış nizamiyeden sokakları genişletilmiş zabıta

حريق ظهور ايده‌ن تكرار خريطه‌لرى آلنمامشدر . شو حاله ١٢٧٠ دن ١٣٢٤ سنه‌سنه
sengsine 1324 den 1270 halde Su Alınmıştır haritaları tekrar zuhur ihtiva harik

قدر ظهور ايده‌ن كاش اولان يانغينلرك عددى بو جدوله كوسترىلنلردن دها فضله اولمق اقتضا
ifade olmak fazla daha gösterilenlerden cetvelde bu adedi yangınların olan olmış yukarıda bulmak

ايدر . محترق اولان يرلرك بعض بيوت ، دكاكين ، مكتبلر ، قهوه‌خانه‌لر ، قيصريه‌لر ، قوناقلر هر نه قدر بر
bir kadar ne her konaklar mektepler kahveler dükkanlar bazı binalar yanmış

محاله‌يه عبارت اولسه‌ده قيمت و اهميتى اعتباريله بونلردن بعضيسى بر ويا بر قاچ محاله‌يه
mahalle kaç bir veya bir bazısı bunlardan itibariyle ehemmiyeti ve kıymet olsa da mahalle

مساوى اولەبيلير . بنا عليه جدولك تدقيق ومطالعه‌سنده وبوكا بنا ايدىلەجك مطالعاتده
müsavi olabilir. binaenaleyh. cedvelin tedkik ve mütalaasında buna bina edilecek mütalaatta

بو جهتلرك نظر دقتدن دور طوتلماسى اقتضا ايدر .
eder iktiza tutulmaması dun dikkatten nazar-i cihetlerin bu

[١] تقويم وقايع . ١١ ربيع الاول ١٢٨٧ . نومرو ١٢٣٥
1235 numara 1287 rabiulevvel 11 vakıa takvim 1

1318

١٣١٨ — İstanbul Yangınları — 1317

عدد Adet	حريق محلنك اسمى Harık Mahallinin İsmi	سمت مشهوری Semt-i Meşhuru	تاريخى Tarih	يانان ابنيه عددى Yanan Ebnîye Adedi
			١٢٧٧ 1277	
١١	اون قپانى Unkapanı	٠	شوال ١٢٧٧ 1277 Şevval	٦٠٠ 200
١٢	كردميد محلهسى Kiremit Mahallesi	فنار Fener	١١ تشرين ثانى ١٢٧٧ 11 Teşrinisani 1277	١٠٠ 200
				٧٠٠ 700
			١٢٧٨ 1278	
١٣	قنديلى كوزل، مفتى حمامى، آلتى بوغاچه، كوچك مصطفى پاشا Altıboğaça Müftü Hamamı Kandilli Güzel Küçük Mustafa Paşa		١٧ حزيران ١٢٧٨ 17 Haziran 1278	٢٤٢ 242
١٤	لونجه Lonca	ايوانسراى Ayvansaray	٢٢ تشرين اول ١٢٧٨ 22 Teşrinevvel 1278	٢١٩ 219
١٥	يحنى قاپان Yahnıkapan	بايزيد Beyazıt	٢٠ شباط (و) ١٢٧٨ 20 Şubat 1278	٢٤ 24
				٤٨٥
			١٢٧٩ 1279	
١٦	طاوشان طاشى Tavşantaşı	قوم قپو ـ نشانجه Nişancı - Kumkapı	٢٩ حزيران ١٢٧٩ 29 Haziran 1279	٥ 5
١٧	آقسرائى Aksaray	قره قولخانه جوارى Karakolhane Civarı	١٥ اغستوس ١٢٧٩ 15 Ağustos 1279	٣٠ 30
١٨	دسترهجيلر Destereciler	اون قپانى Unkapanı	٢٩ تموز ١٢٧٩ 29 Temmuz 1279	١٣ 13
١٩	صورمه كير Sırmagir	جهانكير Cihangir	١٨ اغستوس ١٢٧٩ 18 Ağustos 1279	٤٢ 42
٢٠	صغوق چشمه Soğukçeşme	آياصوفيه Ayasofya	١٦ اغستوس ١٢٧٩ 16 Ağustos 1279	٩ 9
٢١	چشمه ميدانى Çeşme Meydanı	بشكطاش ـ كوى ايچى Köyiçi - Beşiktaş	٢١ تموز ١٢٧٩ 21 Temmuz 1279	١٧ 17
٢٢	قاسم پاشا Kasımpaşa	قيشله ميدانى Kışla Meydanı	١٢٧٩ 1279	٥٢٦ 529
				٦٤٢ 642
			١٢٨٠ 1280	
٢٣	بويوك قره مان Büyük Karaman	فاتح Fatih	١٥ تشرين ثانى ١٢٨٠ 15 Teşrinisani 1280	١١ 11
٢٤	كمورجيلر Kömürcüler	داوودپاشا اسكلهسى Davutpaşa İskelesi	١٢٨٠ 1280	٢٢ 22
٢٥	قنطارجيلر Kantarcılar	اودون قپوسى Odunkapısı	١٣ جمازى الاول ١٢٨٠ 13 Cemazilevvel 1280	٢٦ 26

1317

استانبول يانغينلرى
İstanbul Yangınları

عدد adedi	حريق محلنك اسمى harık(yanan) mahallenin ismi	سمت مشهورى semt meşveresi(?)	تاريخى tarihi	يانان ابنيه عددى yanan bina adedi
		١٢٧٠ 1270		
١ 1	كوچوك مصطفى پاشا Küçük Mustafa Paşa	جبالى Cibâli	٢٥ ربيع الاخر ١٢٧٠ 1270 25 Rabi'ul ahire	١٤٠ 140
		١٢٧١ 1271		
٢ 2	آقسراى لاله‌لى ـ يشيل طولمبه Aksaray Laleli- Yeşil Tulumba		٣ ربيع اول ١٢٧١ 1271 3 Rabi'ul evvel	٧٤٨ 748
		١٢٧٢ 1272		
٣ 3	عبدى وجعفر سوباشى محله‌لرى Abdi ve Cafer Subaşı Mahalleleri	فنار ـ خليج Fener- Haliç	١٣ رمضان ١٢٧٢ 1272 14 Ramazan	٢٠٠ 200
٤ 4	قاضى كوى Kadı köy		١٥ اغستوس ١٢٧٢ 1272 15 Ağustos	٢٥٠ 250 ٤٥٠ 450
		١٢٧٣ 1273		
٥ 5	صالمه طمرق Salma Tomruk	ادرنه قپو Edirne Kapı	١١ ربيع الاخر ١٢٧٣ 1273 11 Rabi'ulahire	١١١ 111
٦ 6	ساقز اغاجى Sakız Ağacı	بك اوغلى Beyoğlu	٦ جمادى » ١٢٧٣ 1273 6 Cumâdelâhire	٢٠٩ 209
٧ 7	قوم قپو Kumkapu		٢٥ » » ١٢٧٣ 1273 25 Cumâdelâhire	٨٦ 86
٨ 8	قارانلق فرون Karanlık Fırun	غلطه ـ موخانه Galata- Mumhane	٢ ذى الحجه ١٢٧٣ 1273 3 Zilhicce	٧٦ 86 ٤٨٢
		١٢٧٤ 1274		
٩ 9	يورغانجيلر Yorgancılar	غلطه Galata	(كانون ثانى ١٨٦٠) ١٢٧٤ 1273 (1860 Kanuni sonu)	٩ 9
		١٢٧٥ 1275		
		. . . .		
		١٢٧٦ 1276 1276		
١٠ 10	اوق ميدانى Ok Meydanı	خاصكوى ـ قاسم پاشا Hasköy-Kasım Paşa	صفر ١٢٧٦ 1276 safir	٨٠ 70

1319

١٣١٩ 1319		استانبول یانغینلری İstanbul Yangınları			
Yanan Enbiyenin Miktarı	تاریخی Tarih	سمت مشهوری Semt Meşhuru	حریق محلنك اسمی Harık Mahallinin İsmi	عدد Adedi	
٧٦ 79	٣١ تموز ١٢٨٠ 1370 Temmuz	آیوانسرای Ayvansaray	لونجه Lonca	٢٦ 26	
١٦ 16	٢ مارت ١٢٨٠ (و) 1280 2 Mart	(یوقوشك اوستباشی) Yokuşun Üst Başı	محمود پاشا Mahmutpaşa	٢٧ 27	
٥٧ 57	١٢٨٠ 1280	(محمود پاشا یوقوشنك آلتباشی) Mahmutpaşa Yokuşunun Altbaşı	آقارچشمه Akarçeşme	٢٨ 28	
٥ 5	١٧ مایس ١٢٨٠ (و) 1280 17 Mayıs	وفا Vefa	طاش تکنه‌لر Taştekmeler	٢٩ 29	
٢١٣ 213					

١٢٨١
1281

١٠٠٧ 1007	٢٥ آغستوس ١٢٨١ (و) 1281 25 Ağustos		خواجه پاشا Hocapaşa	٣٠ 30	
١٩٠٣ 1903	٢٥ اغستوس ١٢٨١ 1281 25 Ağustos	بالی پاشایوقوشی Balipaşa Yokuşu	قوم قپو و Kumkapı	٣١ 31	
٩٩ 99	٤ تموز ١٢٨١ (و) 1281 4 Temmuz	یدی قله Yedikule	قازلی چشمه Kazlıçeşme	٣٢ 32	
٢٢ 22	١٥ مایس ١٢٨١ 1281 15 Mayıs	اسکدار Üsküdar	موخانه اسکله‌سی Mumhane İskelesi	٣٣ 33	
١٧٠ 170	[١٢٨٥ده‌برمقدار دها یانمشدرعمومی] Bir mikdar daha yanmıştır umumi 1275'te	١٢٨١ 1281 Edirnekapı	تکفورسرایی ادرنه‌قپو Tekfursarayı	٣٤ 34	
٣٤ 34	٢٢ اغستوس ١٢٨١ 1281 22 Ağustos	بوغاز ایچی Boğaziçi	اورته‌کوی Ortaköy	٣٥ 35	
٦٨ 67	٧ حزیران ١٢٨١ 1281 7 Haziran	لنغه Langa	یکی قپو Yenikapı	٣٦ 29	
٤٠ 40	٢٥ مارت ١٢٨١ 1281 25 Mart	بشکطاش Beşiktaş	یکی محله Yemekhane	٣٧ 37	
٣٣٣٤ 3334					

١٢٨٢
1282

٤٥ 45	٢ تشرین ثانی ١٢٨٢ 1282 2 Teşrinniani	طوپخانه Tophane	بوغاز کسن Boğazkesen	٣٨ 38	
١٣ 13	١٨ اغستوس ١٢٨٢ 1282 17 Ağustos	خاصکوی ـ خلیج Halşiç Hasköy	بوزخانه Buzhane	٣٩ 39	
١٥٠ 150	٢١ نیسان ١٢٨٢ 1282 21 Nisan	سیرکه‌جی ـ خواجه پاشا Hocapaşa Sirkeci	تیمور قپو Demirkapı	٤٠ 40	
٢٥ 25	١٢٨٢ 1282	(چارشو ایچی) Çarşiçi	خاصکوی Hasköy	٤١ 41	

استانبول یانغینلری
İstanbul Yangınları

۱۳۲۰
1320

عدد Adet	حریق محلنك اسمی Harik Mahallinin İsmi	سمت مشهوری Semt-i Meşhuru	تاریخی Tarih	یانان ابنیه‌نك مقداری Yanan Enbiye Adedi
٤٢ 42	بلاط Balat	(داخل) Dahil	١٤ ذی‌القعده ١٢٨٢ (و) 14 Zilkade 1282	٥٠٠ 500
٤٣ 43	حاجی کوچك Hacıküçük	محمودپاشا یوقوشی Mahmudpaşa Yokuşu	٥ رجب ١٢٨٢ (و) 5 Recep 1282	٢٦ 26
				٧٥٩ 705

١٢٨٣
1283

٤٤ 44	یوسف پاشا Yusuf Paşa	آقسرای Aksaray	٦ تموز ١٢٨٣ (و) 6 Temmuz 1283	٤٣ 43
٤٥ 45	جبالی Cibali	(خارجی) Harici	١٥ تموز ١٢٨٣ (و) 15 Temmuz 1283	١٤ 14
				٥٧

١٢٨٤
1284

٤٦ 46	بلاط Balat	(خارجی) Harici	١٢٨٤ 1284	١١٨ 117
٤٧ 47	سیرکه‌جی Sirkeci	(طوپراق سوقاق) Toprak Sokağı	٩ جمازی‌الاول ١٢٨٤ 9 Cemaziyelevvel 1284	١٨ 18
٤٨ 48	دباغخانه Debağhane	طوپخانه Tophane	١٥ شباط ١٢٨٤ 15 Şubat 1284	٦ 6
٤٩ 49	خاصه فرون Hasfırın	بشکطاش Beşiktaş	٢٧ تموز ١٢٨٤ 28 Temmuz 1284	٣٨ 38
٥٠ 50	مرجان Mercan	اوزون چارشو Uzunçarşı	٢٩ صفر ١٢٨٤ 29 Sefer 1284	٢٢٠ 220
				٤٠٠ 400

١٢٨٥
1275

٥١ 51	کوچوك قره‌مان Küçük Karaman	فاتح Fatih	٢١ آغستوس ١٢٨٥ 12 Agustos 1285	٣٩ 39
٥٢ 52	طاش تکنه‌لر Taşkınneler	وفا Vefa	١٧ ربیع‌الاول ١٢٨٥ 17 Rabiülevvel 1285	٥ 5
٥٣ 53	موصلا Musala	لاله‌لی Laleli	٩ جمازی‌الآخر ١٢٨٥ 9 Cemaziyelahir 1285	٧٩ 79
٥٤ 54	جیلانکیر Cilângir		٥ نیسان ١٢٨٥ 5 Nisan 1285	٢٠ 20

استانبول یانغینلری
İstanbul Yangınları

١٣٢١
1321

عدد Adedi	حریق محلنك اسمی Harik Mahallinin İsimleri	سمت مشهوری Semt-i Meşhuru	تاریخی Tarih	یانان ابنیه مقداری Yanan Bina Sıayısı
٥٥ 55	آچی چشمه Ac Çeşme	ادرنه قپو Edirne Kapı	٥ صفر ١٢٨٥ 5 Safer 1285	٣٥ 35
٥٦ 56	ماقاره جیلر Makaracılar	غلطه Galata	١ کانون ثانی ١٢٨٥ 1 Kanunsanı 1285	٤٧ 45
				~ ٢٢٥

١٢٨٦
1286

٥٧ 57	عونی افندی محله سی Avni Efendi mahallesi	قباطاش ـ کموش صویی Kabataş Gümüşsuyu	٧ مارت ١٢٨٦ 7 Mart 1286	١٤ 14
٥٨ 58	سیمکشخانه Sinikeşhane	بایزید Beyazıt	٦ جمادی الاول ١٢٨٦ 6 Cemaziyelevvel 1286	٩ 9
٥٩ 59	روم ایلی حصاری Rumeli Hisarı	بوغاز ایچی Bogaziçi	٧ ربیع الآخر ١٢٨٦ 7 Rabiülevvel 1286	٦٤ 64
٦٠ 60	نعلبورلر Nalbuşlar	فاتح Fatih	١٢ ایلول ١٢٨٦ 12 Rabiülahir 1286	١٠ 10
				٩٧ 97

١٢٨٧
1286

٦١ 61	دوه اوغلی بوقوشی Dovevoğlu Yukuşu	سلیمانیه Süleymaniye	١١ ذی القعده ١٢٨٧ 11 Ziklkade 1287	٩ 9
٦٢ 62	انفیه جی سوقاغی Hayeci Sokakı	سیمکشخانه ـ بایزید Muharrem Beyazıt Sinikeşhane	٢١ محرم ١٢٨٧ 1287	٢ 2
٦٣ 63	صولی قله Sulukule	یکی باغچه Yeni Bahçe	٣ ذی القعده ١٢٨٧ 3 Zilkade 1287	٧ 7
٦٤ 64	بك اوغلی Beyoğlu	تقسیم ـ غلطه سرای Galatasaray Taksim		٣٠٠٠ 3000
				٣٠٢٤ 3024

١٢٨٨
1288

٦٥ 65	بویوك دره Büyükdere	بوغاز ایچی Bogaziçi	٩ کانون ثانی ١٢٨٨ 9 Kanunsini 1288	٦ 6
٦٦ 66	نشانجی Nişandı	فاتح Fatih	١٥ مایس ١٢٨٨ 10 Mayıs 1288	٢٠ 20
٦٧	ادرنه قپو Edirnekapı		٧ صفر ١٢٨٨ 7 Safer 1288	٣٠٥ 305
				٣٣١ 331

1322

عدد A det	حریق محلنك اسمی Harik Mahallşnin İsmi	سمت مشهوری Semt-i Meşhuru	تاریخی Tarih	یانان ابنیه‌نك مقداری Yanan Ebniye Adedi
		١٨٨٩ 1899		
٦١ 61	قلیج علی	بشکطاش Beşiktaş	١٥ محرم ١٣٠٩ 15 Muharrem 1689	١٥ 15
٦٩ 69	بویوك دره (برنجی حاده) Büyükdere (Birinci Çadır)	بوغازاچی Boğaziçi	٣ مایس ١٢٨٩ 3 Mayıs 1279	٦ 6
٧٠ 70	بویوك دره Büyükdere	بوغازاچی Boğaziçi	٥ صفر ١٢٨٩ 5 Sefer 1289	٣٨ 38
٧١ 71	شاه‌قولی محله‌سی Mahallesi	بك‌اوغلی مولویخانه‌جواری Yakakaoı	١ مایس ١٢٨٩ (و) 1 Mayıs 1290	٦٠ 60
٧٢ 72	سلامسز Selamsız	اسکدار Üsküdar	٥ شعبان ١٣٠٩ 5 Şaban 1290	٢٩ 29
٧٣ 73	بویوك لنغه Büyük	آقسرای ـ یکی قپو Aksaray	تشرین‌اول ١٣٠٩ Teşrinievvel 1289	١٨٦ 172
٧٤ 74	قوزغنجق Kuzguncuk	بوغاز ایچی Boğaziçi	٦ حزیران ١٣٠٩ 6 Haziran 1289	٥٩١ ~~٣٩١~~
				٩٢٥ 920
		١٢٩٠ 1290		
٧٥ 75	خاسکی ترلاسی Hasköy Tarlası	بشکطاش Beşiktaş	٢٣ تشرین‌اول ١٢٩٠ 23 Teşrinievvel 1290	٤٠ 40
٧٦ 76	قپو اغاسی سنان آغا محله‌سی Kapıağası Sanazağa Mahallesi	سلطان احمد Sultanahmet	١٤ آغستوس ١٢٩٠ 14 Ağustos 1290	١٦ 16
٧٧ 77	سلطان بایزید محله‌سی Sultan Beyazıt Mahallesi	غلطه ـ طوپچیلر جاده‌سی Galata Tapucular Caddesi	١٢ ایلول ١٢٩٠ 12 Eylül 1290	١٢٠ 120
٧٨ 78	کوپری باشی Köprübaşı	بشکطاش Beşiktaş	١٢٩٠ 1290	١٩ 19
٧٩ 79	یکی کوی Yakaköy	بوغاز ایچی Boğaziçi	١٥ حزیران ١٢٩٠ 15 Haziran 1290	٤ 4
٨٠ 80	محاسب قره‌کوز Muhasip Karagöz	شهزاده باشی ـ خورخور Horhor Şehzadepaşa	٢٨ جمادی‌الاول ١٢٩٠ 28 Cemazeyelevvel 1290	١٦ 16
٨١ 81	یوزمه‌جیلر خانی Yazmacılar Hanı	چقور چشمه Çukurçeşme	١٩ اغستوس ١٢٩٠ 19 Ağustos 129	١٨ 18
٨٢ 82	صولی مناستر Sulumanastır	صماتیه ـ قوجه مصطفی پاشا Samatya Kocamustafapaşa	١٢٩٠ 1290	٦٨٧ 687
٨٣ 83	یکی محله Yeni Mahalle	اسکدار Üsküdar	١٢٩٠ 1290	٣٦٥ 320
٨٤ 84	اکری قپو Eğri Kapı	(صره‌سرویلر)	نیسان ١٢٩٠ Nisan 1290	١٢ 12
				١٢٩٧ 1297
		١٢٩١ 1291		
٨٥ 85	اسکندر حاده‌سی Üsküdar Caddesi	غلطه Galata	١٢ حزیران ١٢٩١ 12 Haziran 1291	١١ 11
٨٦ 86	کاغد خانه قریه‌سی Kağıthane Karısı		٢٠ اغستوس ١٢٩١ 20 Ağustos 1291	٧ 7

1323

استانبول یانینلری
Istanbul Yangınları

١٣٢٣
1323

عدد Adedi	حریق محلنك اسمی Harik Mahallinin İsmi	سمت مشهوری Semt-i Meşhuru	تاریخی Tarih	یانان ابنه نك مقداری Yanan Bina Sayısı
٨٧ 87	قریمی محله‌سی Kırmı Mahallesi	اکری قپو خارجی Eğrikapı Hariçi	٧ حزیران ١٢٩١ 7 Haziran 1291	٢٠ 20
٨٨ 88	معمار آیاس Mimar Ayas	سراجخانه باشی Saraçhane başı	١١ شباط ١٢٩١ 11 Şubat 1291	٢٠ 20
٨٩ 89	جهانکیر Cihangir		٧ تموز ١٢٩١ 7 Temmuz 1291	٤١ 41
٩٠ 90	توتون کمرکی Tütün Gümrüğü	بالق بازاری Balıkpazarı	٣ جماذی الاول ١٢٩١ 3 Cemaziyelevvel 1291	١٨ 18
٩١ 91	چاتال اوطه‌لر Çatal Odalar	لنغه بکی قپوسی Langa Yenikapısı	١١ کانون اول ١٢٩١ 11 Kanun Evvel 1291	١٢ 12
				١٢٩ 129

١٢٩٢
1293

٩٢ 92	بویوك دره (مالط جاده‌سی) Malatya Caddesi Büyükdere	بوغاز ایچی Boğaziçi	٥ مایس ١٢٩٢ 5 Mayıs 1292	١١ 11
٩٣ 93	قپامه‌جیلر Kapamacılar	شهزاده باشی Şehzadebaşı	٢١ نیسان ١٢٩٢ 12 Nisan 1292	٣٨ 37
٩٤ 94	اینه‌بك İnebey	آقسرای Aksaray	٢ تموز ١٢٩٢ 2 Temmuz 1292	٨ 8
٩٥ 95	حرم اسکله‌سی Harem İskelesi	اسکدار Üsküdar	٢ نیسان ١٢٩٢ 3 Nisan 1292	٧ 7
٩٦ 90	آینه‌لی قواق Aynalıkovak	خاصکوی Hasköy	١٢٩٢ 1292	٤٧ 47
				١٦١ 161

١٢٩٣
1293

٩٧ 97	عبدی و جعفر صوباشی محله‌لری Abdi ve Cafer Subaşı Mahalleleri	فنار Fener	٤ مارت ١٢٩٣ 4 Mart 1293	٣٥ 35
٩٨ 97	شهسوار بك Şehsuvarbey	قادیرغه Kadırga	٢٢ آغستوس ١٢٩٣ 22 Ağustos 1293	٥ 5
٩٩ 99	بازار تکیه‌سی Pazartekkesi	شهرامینی ـ ارکلی محله‌سی Şehremin-Erikli Mahallesi	١٥ تشرین اول ١٢٩٣ 15 Teşrinilevvel 1293	٧ 7
١٠٠ 100	دباغ زاده Debbağzade	قره کمرك Karagümrük	١٥ حزیران ١٢٩٣ 15 Haziran 1293	١٢ 12
١٠١ 101	بلاط (محکمه آلتی) Mahkeme Altı Balat	خلیج Haliç	١٩ تشرین اول ١٢٩٣ 19 Teşrinelevvel 1293	١٢١ 121
١٠٢ 102	کره‌مید محله‌سی Kiremit Mahallesi	فنار Fener	١١ حزیران ١٢٩٣ 11 Haziran 1293	٦٧ 67
				٢٤٧ 247

1324

١٣٢٤ 1324 — استانبول یانغینلری Istanbul Yangınları

عدد Adet	حریق محلنك اسمی Harik Mahallinin İsmi	سمت مشهوری Semt Meşhuru	تاریخی Tarih	یانان ابنه نك مقداری Yanan Enbiye Adedi
		١٢٩٤ 1294		
١٠٣ 103	غربا حسین آغا محله‌سی Gurebi Hüseyinağa Mahallesi	آقسرای Aksaray	١٦ آغستوس ١٢٩٤ 16 Aksaray 1294	١٨ 18
١٠٤ 104	ارکلی محله‌سی Erikli Mahallesi	شهر امینی Şehremini	٤ تشرین اول ١٢٩٤ 4 Teşrinevvel 1294	٥٤ 54
١٠٥ 105	بدرالدین محله‌سی Bedreddin Mahallesi	قاسم پاشا Kasımpaşa	١١ تموز ١٢٩٤ 11 Temmuz 1294	٢٠ 20
١٠٦ 106	آناطولی حصاری Anadolu Hisarı	بوغازایچی Boğaziçi	١٨ آغستوس ١٢٩٤ 18 Ağustos 1294	١٢ 12
١٠٧ 107	خواجه خانی Hacı Han	سلطان حمامی Sultan Ahmet	١٢ آغستوس ١٢٩٤ 12 Ağustos 1294	٢٠ 20
١٠٨ 108	نخلبند Nahlbend	سلطان احمد Sultan Ahmet	١٥ آغستوس ١٢٩٤ 15 Ağustos 1294	٤٧ 47
١٠٩ 109	قوری چشمه (چینارلی چیقمازی) Kuruçeşme Çınarlı Çıkmazı	بوغازایچی Boğaziçi	٢٣ آغستوس ١٢٩٤ 23 Ağustos 1294	٦ 6
١١٠ 110	عثمان آغا محله‌سی Osmanağa Mahallesi	قاضی کوی Kadıköy	١٢٩٤ [خریطه‌سی یوقدر] Haritesi Yoktur 1294	١٥٠ 150
				٣٢٧ 324
		١٢٩٥ 1295		
١١١ 111	کل جامع شریفی Gölcami Şerifi	کوچوك مصطفی پاشا Küçük Mustafapaşa	٢٧ رجب ١٢٩٥ (و) 27 Recep 1295	١٧٢ 172
١١٢ 112	استانبول آغاچشمه‌سی İstanbulağa Çeşmesi	قوسقه ـ چوبان چاوش Çobançavuş - Koska	٢٩ مایس ١٢٩٥ 29 Mayıs 1295	٢١ 21
١١٣ 113	ارکلی Erikli	پازارتکیه‌سی ـ شهر امینی Şehremini - Pazarteknesi	١٥ مایس ١٢٩٥ 15 Mayıs 1295	٧ 7
				٢٠٠ 200
		١٢٩٦ 1294		
١١٤ 114	اورته کوی Ortaköy	بوغاز ایچی Boğaziçi	١٨ شباط ١٢٩٦ 18 Şubat 1296	٤١٤ 414
١١٥ 115	سلیمانیه Süleymaniye	(وفاجهتی) Vefaciheti	١٤ کانون اول ١٢٩٦ 14 Kanunevvel 1296	٤٢ 43
١١٦ 116	لونجه Lonca	ایوانسرای ـ سنان چشمه Ayasofya - Sinançeşme	١٩ نیسان ١٢٩٦ 19 Nisan 1296	٦٧ 67
				٥٢٣ 523
		١٢٩٧ 1297		
١١٧ 117	قره کمرك Karagümrük	ادرنه قپو Edirnekapı	٢٥ شباط ١٢٩٧ 25 Şubat 1297	٥٩ 59

1325

۱۳۲۵ — 1325 — İstanbul Yangınları

عدد Adedi	حریق محلنك اسمی Harik Mahallinin İsmi	سمت مشهوری Semt-i Meşhuru	تاریخی Tarih	یانان ابنیه نك مقداری Yanan Enbiye Adedi
۱۱۸ 118	آنادولوکوی (اسکله باشی) Anadoluköy (İskelebaşı)	بوغاز ایچی Boğaziçi	۱۸ نیسان ۱۲۹۷ 18 Nisan 1297	۸ 8
۱۱۹	چنگلکوی Çengelköy	بوغاز ایچی Boğaziçi	۲۷ تشرین اول ۱۲۹۷ 27 Teşrinievvel 1297	۱۵ 15
				۸۲

۱۲۹۸ — 1298

۱۲۰ 120	سلامسز Selamsız	اسکدار Üsküdar	۲۱ نیسان ۱۲۹۸ 21 Nisan 1298	۵۱ 51
۱۲۱ 121	قره باش محله سی Karabaş Mahallesi	قره کمرك Karagümrük	۳ کانون اول ۱۲۹۸ 3 Kanunevvel 1298	۱۹ 19
				۷۰ 70

۱۲۹۹ — 1299

۱۲۲ 122	میر آخور Mir-ahır	یدی قله Yedikule	۱۵ مارت ۱۲۹۹ 15 Mart 1299	۸۸ 88
۱۲۳ 123	قباصقال Kabasakal	آیا صوفیه سلطان احمد Sultan Ahmet - Ayasofya	۱۷ ایلول ۱۲۹۹ 17 Eylül 1299	۱۸ 18
۱۲۴ 124	امك یمز Emekyemez	غلطه Galata	۱۸ تموز ۱۲۹۹ 18 Temmuz 1299	۲۶ 26
۱۲۵ 125	قمریلی مسجد Kumrulu Mescidi	فاتح Fatih	۱۱ نیسان ۱۲۹۹ 11 Nisan 1299	۸ 8
				۱۴۰ 140

۱۳۰۰ — 1300

۱۲۶ 126	امیرکان Emirgan	بوغاز ایچی Boğaziçi	۱ تشرین ثانی ۱۳۰۰ 1 Teşrinisani 1300	۹ 9
۱۲۷ 127	یوکجزاده محله سی Yokcuzade Mahallesi	غلطه Galata	۲۰ اغستوس ۱۳۰۰ 20 Agustos 1300	۱۱ 11
				۲۰ 20

۱۳۰۱ — 1301

۱۲۸ 128	خاصکوی Hasköy	خلیج Haliç	۲۶ تشرین اول ۱۳۰۱ 26 Teşrinievvel 1301	۲۹۷ 297
۱۲۹ 129	یشل طلومبه Yeşiltulumba	اون قپانی Unkapanı	۲۱ کانون اول ۱۳۰۱ 21 Kanunevvel 1301	۱۴۰ 140
۱۳۸ 128	فنار قپوسی Fener Kapusu	خلیج Haliç	۲۰ نیسان ۱۳۰۱ 20 Nisan 1301	۵۱ 51
				۴۸۸ 488

استانبول یانغینلری
İstanbul Yangınları

عدد Adet	حریق محلنك اسمی Harık Mahallinin İsmi	سمت مشهوری Semt-i Meşhuru	تاریخی Tarih	یانان ابنیه نك مقداری Yanan Ebniye Adedi
		١٣٠٢ 1302		
١٣١ 131	منلا بایری Molla Bayırı	فندقلی Kandilli	٢١ نیسان ١٣٠٢ 12 N.san 1302	١١ 11
١٣٢ 132	ایوب Eyup	جامع کبیر محله‌سی Cami Kebir Mahallesi	١٦ تشرین اول ١٣٠٢ 12 Teşrinievvel 1302	٢٠ 20
١٣٣ 133	طوپچیلر جاده‌سی Topçular Caddesi	غلطه Galata	١٩ حزیران ١٣٠٢ 19 Haziran 1302	٣٦ 36
				٦٧ 67
		١٣٠٣ 1303		
١٣٤ 134	آرناود کوی Arnavutköy	بوغاز ایچی Boğaziçi	٦٣٠٣ 1303	٢٦٤ 264
١٣٥ 135	چهارشنبه Çarşanba	سلطان سلیم Sultan Selim	٢٦ حزیران ١٣٠٣ 26 Haziran 1303	٤٠ 40
١٣٦ 139	دایه خاتون Dayehatun	محمود پاشا Mahmutpaşa	١٢ مارت ١٣٠٣ 12 Mart 1303	٩٢ 92
				٣٩٦
		١٣٠٤ 1309		
١٣٧ 137	یکی محله Yeni Mahalle	اسکدار Üsküdar	٢٢ کانون اول ١٣٠٤ 22 Kanunevvel 1304	١٢٢ 122
١٣٨ 138	چوقور چشمه Çukur Çeşme	لاله‌لی Laleli	٩ مارت ١٣٠٤ 9 Mart 1304	١٠ 10
١٣٩ 57	دولاب سوقاغی Dolab Sokağı	؟	١٣٠٤ 1304	٥٨ 57
١٤٠ 140	چاتمه مسجد Çatma Mescit	قاسم پاشا Kasımpaşa	١٣٠٤ 1304	٧٩ 79
				٢٦٩ 269
		١٣٠٥ 1305		
١٤١ 141	اسکی علی پاشا Eskialipaşa	فاتح Fatih	١ مایس ١٣٠٥ 1 Mayıs 1305	٢٥ 65
١٤٢ 142	حمزه فقیه، روم محمد پاشا، کلفم خاتون، اسکدار، ١٧ تشرین اول ١٣٠٥ Hamzafakih Rummehmetpaşa Gülfem Hatun Üsküdar 17 Teşrinevvel 1305			١٠٠ 100
				١٢٥ 125
		١٣٠٦ 1309		
١٤٣ 143	کورکچی چشمه‌سی Körükçi Çeşmesi	بالاط Balat	٢١ مایس ١٣٠٦ 21 Mayıs 1306	٢٥ 25
١٤٤ 144	پندیك Pendik	آناطولی شمندوفر کندرکاهی Anadolu Şimendifer Güzergahı	١٦ تموز ١٣٠٦ 16 Temmuz 1306	١٢٠٠ 1200

1327

۱۳۲۷ — 1327 — اسنانبول یانغنلری — İstanbul Yangınları

عدد — Adet	حریق محلنك اسمی — Harik Mahallinin İsmi	سمت مشهودی — Semt-i Meşhuru	تاریخی — Tarihi	یانان ابنیه نك مقداری — Yanan Ebniye Adedi
۱۴۵ — 140	خدرخور — Horhor	آقسرای — Aksaray	۲۵ نیسان ۱۳۰۶ — 25 Nisan 1306	۲۰۰ — 200
۱۴۶ — 149	حاجه حسنا خاتون محله سی — Hace Hüsna Hatun Mahallesi	اسکدار سلطان تپه سی — Üsküdar Sultantepe	۹ اغستوس ۱۳۰۶ — 9 Ağustos 1306	۶۹ — 69
				۱۴۹۴ — 1494

۱۳۰۷ — 1307

۱۴۷ — 147	طوغجیلر — Tuğcılar	مرجان — Mercan	تموز ۱۳۰۷ — Temmuz 1307	۱۱ — 11
۱۴۸ — 147	کرایسته جیلر — Keresteciler	آیاز مه قپو ـ کوچوك بازار — Ayazmakapı Küçükpazar	۲۱ مایس ۱۳۰۷ — 21 Mayıs 1307	۳۱۶ — 316
۱۴۹ — 149	قوجه علی — Kocaali	بالیقلی ـ حمام آلتی — Balıklı Hamamaltı	۱۶ اغستوس ۱۳۰۷ — 16 Ağustos 1307	۲۱ — 21
				۳۴۸ — 348

۱۳۰۸ — 1308

۱۵۰ — 150	صندیق صوبی — Sandık Suyu	یکی قپو خارجی — Yenikapı Haricı	۲ حزیران ۱۳۰۸ — 2 Haziran 1308	۱۲۳ — 123
۱۵۱ — 151	قره باش محله سی — Karabaş Mahallesi	بالاط — Balat	۱۷ مارت ۱۳۰۸ — 17 Mart 1308	۶۰ — 20
۱۵۲ — 152	کوی ایچی — Köyiçi	بشکطاش — Beşiktaş	۷ مایس ۱۳۰۸ — 7 Mayıs 1308	۱۶۶ — 122
				۳۴۹ — 349

۱۳۰۹ — 1309

۱۵۳ — 153	استاوروز — İstavroz	بکلربکی — Beylerbeyi	۲۸ ایلول ۱۳۰۹ — 28 Eylül 1309	۲۰ — 24
۱۵۴ — 154	جرخجی — Çarhçı	قاضی کوی ـ موده — Kadıköy Moda	۱۱ شباط ۱۳۰۹ — 11 Şubat 1309	۱۵۰ — 150
				۱۷۴ — 174

۱۳۱۰ — 1310

• • •

۱۳۱۱ — 1311

۱۵۵ — 100	قوجه مصطفی پاشا — Kocamustafa Paşa	صولی مناستر جواری — Sulumanastır Civarı	۲۳ تموز ۱۳۱۱ — 23 Temmuz 1311	۱۴۶ — 146
۱۵۶ — 156	جرخجی — Çarhçı	قاضی کوی ـ موده — Kadıköy Moda	۱۶ اغستوس ۱۳۱۱ — 16 Ağustos 1311	۴۰ — 40
۱۵۷ — 157	کورکچی قپوسی ـ یلکنجلر غلطه ـ قلعات یری — Kürkçü Kapısı Yelkenciler Galata Kalafat Yeri		۱۷ تموز ۱۳۱۱ — 17 Temmuz 1311	۴۰ — 40
۱۵۸ — 105	چیق صالین — Çıksalın	پیری پاشا ـ خالیچی اوغلی — Piripaşa Halıcıoğlu	۸ تموز ۱۳۱۱ — 8 Temmuz 1311	۱۰۵ — 105

1328

١٣٢٨ — استانبول یانغینلری
1327 — İstanbul Yangınları

عدد Adet	حریق محلنك اسمی Harik Mahallinin İsmi	سمت مشهوری Semt Meşhuru	تاریخی Tarih	یانان ابنیه‌نك مقداری Yanan Ebniyenin Adedi
١٥٩ 159	دباغخانه Tabkhane	ایوب ـ واپور اسکله‌سی Vapur İskelesi Eyup	١٧ مایس ١٣١١ 17 Mayıs 1311	٦ 6
١٦٠ 160	چرخجی	قاضی کوی ـ موده Kadıköy	١٦ اغستوس ١٣١١ 16 Ağustos 1311	٣٠ 30
				٣٦٧

١٣١٢
1312

١٦١ 16114	استاوروز İstavroz	بکلربکی Beylerbeyi	٢٥ تشرین ثانی ١٣١٢ 25 Teşrinisani 1312	١٠ 10
١٦٢ 162	ارکلی محله‌سی Erkan Mahallisi	شهرامینی Şehramin	١٥ اغستوس ١٣١٢ 15 Ağustos 1312	١٤ 14
١٦٣ 123	دیبك Dibek	بالاط ـ قره‌باش محله‌سی Balat Karmaşa Mahallesi	٢٩ حزیران ١٣١٢ 29 Haziran 1312	٤٥ 45
				٦٩ 291

١٣١٣
1313

• • • •

١٣١٤
1314

١٦٤ 164	حاجی قادین ـ حضربك محله‌سی Hacıkadın Mahallesi	اون قپانی ـ زیرك Unkapanı Zeyrek	١٠ تموز ١٣١٤ 10 Temmuz 1314	١١٠ 110
١٦٥ 165	موده Moda	قاضی کوی Kadıköy	١٧ اغستوس ١٣١٤ 17 Ağustos 1314	٤٢ 42
١٦٦ 166	یکی محله Yaka Mahalle	آلتی مرمر Altımermer	١٣١٤ 1314	٥٠ 50
١٦٧ 167	بویوك دره Büyükdere	بوغاز ایچی Boğaziçi	١٤ آغستوس 14 Ağustos	٢٦٣(و)١٣١٤ 263 1314
				٤٦٥ 460

١٣١٥
1315

١٦٨ 168	اخی چلبی Hatipkapı	حطب قپو ـ عمش Temiş	١٥ تموز ١٣١٥ 15 Temmuz 1315	١١ 11
١٦٩ 169	رومعلی محله‌سی Rumeli Mahallesi	بشکطاش Beşiktaş	١٥ آغستوس ١٣١٥ 15 Ağustos 1315	٢٠ 20

١٣٢٦ — 1329

استانبول یانغینلری — İstanbul Yangınları

عدد Adet	حریق محلنك اسمی Harık Mahallinin İsmi	سمت مشهوری Semt-i Meşhuru	تاریخی Tarih	یاناناابنیه‌نك مقداری Yanan Ebniye Adedi
		١٣٠٢ 1302		
١٣١ Molla Bayırı 131	ملا بایری	فندقلی Kandilli	٢١ نیسان ١٣٠٢ 1302 12 N.san	١١ 11
١٣٢ Eyup 132	ایوب	جامع کبیر محلهسی Cami Kebir Mahallesi	١٦تشرین اول١٣٠٢ 1302 12 Teşrinievvel	٢٠ 20
١٣٣ Topçular Caddesi 133	طوپچیلر جادهسی	غلطه Galata	١٩ حزیران ١٣٠٢ 1302 19 Haziran	٣٦ 36
				٦٧ 67
		١٣٠٣ 1303		
١٣٤ Arnavutköy 134	آرناود کوی	بوغاز ایچی Boğaziçi	٦٣٠٣ 1303	٢٦٤ 264
١٣٥ Çarşanba 135	چهارشنبه	سلطان‌سلیم Sultan Selim	٢٦حزیران١٣٠٣ 1303 26 Haziran	٤٠ 40
١٣٦ Dayehatun 139	دایه‌خاتون	محمود پاشا Mahmutpaşa	١٢ مارت ١٣٠٣ 1303 12 Mart	٩٢ 92
				٣٩٦
		١٣٠٤ 1309		
١٣٧ Yeni Mahalle 137	یکی محله	اسکدار Üsküdar	٢٢ کانون‌اول١٣٠٤ 1304 22 Kanunevvel	١٢٢ 122
١٣٨ Çukur Çeşme 138	چوقور چشمه	لاله‌لی Laleli	٩ مارت ١٣٠٤ 1304 9 Mart	١٠ 10
١٣٩ Dolab Sokağı 139	دولاب سوقاغی	؟	١٣٠٤ 1304	٥٨ 57
١٤٠ Çatma Mescit 140	چاتمه مسجد	قاسم پاشا Kasımpaşa	١٣٠٤ 1304	٧٩ 79
				٢٦٩ 269
		١٣٠٥ 1305		
١٤١ Eskikapaşa 141	اسکی‌قاپو پاشا	فاتح Fatih	١ مایس ١٣٠٥ 1305 1 Mayıs	٢٥ 65
١٤٢ Hamzafakih 142	حمزه‌فقیه، روم‌محمدپاشا، کلفم‌خاتون، اسکدار،	Üsküdar Gülfem Hatun Rummehmetpaşa	١٧تشرین‌اول ١٣٠٥ 1305 17 Teşrinevvel	١٠٠ 100
				١٢٥ 125
		١٣٠٦ 1309		
١٤٣ Körükü Çeşmesi 143	کورکچی چشمه‌سی	بالاط Balat	٢١ مایس ١٣٠٦ 1306 21 Mayıs	٢٥ 25
١٤٤ Pendik 144	پندك	آناطولی شمندوفر کذرکاهی Anadolu Şimendifer Güzergahı	١٦ تموز ١٣٠٦ 1306 16 Temmuz	١٢٠٠ 1200

1330

استانبول یانغینلری
İstanbul Yangınları
١٣٣٠
1330

عدد Adet	حریق محالنك اسمی Harik Mahallinin İsmi	سمت مشهوری Semt Meşhuru	تاریخی Tarih	یانان ابنه‌نك مقداری Yanan Ebniyê Ádedi
١٨٨ 188	کتانجیلر قپوسی Katırcılar Kapısı	مصرچارشوسی ـ چیچك‌پازاری Mısır Çarşısı	١ شباط ١٣١٨ 1 Şubat 1318 Çayçak Bazarı	١١ 11
١٨٩ 189	فندقلی	٤ مایس ١٣١٨ 4 Mayıs 1318		٣٧ 37
				٤٨ 47

١٣١٩
1319

١٩٠ 190	سلیم پاشا یوقوشی Seimpaşa Yokuşu	آقسرای ـ آغا یوقوشی Aksaray Ağa Yokuşu	١ مارت ١٣١٩ 1 Mart 1319	٣٥ 35
١٩١ 191	مالطه چارشوسی Malta Çarşısı	فاتح Fatih	١٩ نیسان ١٣١٩ 19 Nisan 1319	١٢ 12
١٩٢ 192	بیك Bebek	جامع شریف قارشوسی Camişerif Karşısı	١٣١٩ 1319	١٤ 14
١٩٣ 193	حوبیار	میدانجق ـ حواجه پاشا Meydancık Havacıpaşa	١٧ حزیران ١٣١٩ 17 Haziran 1319	٥ 5
١٩٤ 194	مالتپه Maltepe	قارتال Kartal	٢ حزیران ٣١٩ 2 Haziran 319	١١٢١ 1121
١٩٥ 190	بیکوز(چنار آلتی) Beykoz Çınaraltı	بوغازایجی Boğaziçi	٣ مارت ١٣١٩ 3 Mart 1319	١٨ 18
				١٩٦ 192

١٣٢٠
1320

١٩٦ 196	کاتب مصلح‌الدین محله‌سی Katip Müstehaddin Mahallesi	فتحیه Fatih	٢١ نیسان ١٣٢٠ 21 Nisan 1320	٥٧ 57
١٩٧ 197	یکی چشمه Yaka Çeşme	اسکی علی پاشا ـ حرقهٔ شریف Askıali Paşa Hırkai Şerif	٧ شباط ١٣٢٠ 5 Şubat 1320	٦٦ 66
١٩٨ 198	هکبه‌لی اطه Heybeliada		٥ حزیران ١٣٢٠ 5 Haziran 1320	٢١ 21
١٩٩ 199	سنان پاشا Sinanpaşa	بشکطاش Beşiktaş	١٠ مارت ١٣٢٠ 10 Mart 1320	٢٠ 20
٢٠٠ 200	حیدرخانه‌وصوفیلر محله‌لری Haydarhane ve Sofiler Mahallesi		٢٦ مارت ١٣٢٠ 26 Mart 1320	٤٣ 43
				٢٠٧ 207

1331

١٣٣١
1331

استانبول یانغینلری
İstanbul Yangınları

عدد Adet	حریق محلنك اسمی Harik Mahallinin İsmi	سمت مشهوری Semt-i Meşhuru	تاریخی Tarih	یابان ابنیه‌نك مقداری Yanan Enbiye Adedi
	١٣٢١ 1321			
٢٠١ 201	آقار چشمه Ağarçeşme	دفتردار Defterdar — جزیری قاسم پاشا Çezeri Kasımpaşa	٢٣ حزیران 23 Haziran ١٣٢١ 1321	٣٥ 35
٢٠٢ 202	فندقلی Fındıklı		٣٠ تموز 30 Temmuz ١٣٢١ 1321	٢٠ 20
٢٠٣ 203	کچه‌جی پیری Keçecipiri	خاصکوی Hasköy	٢٢ ایلول 22 Eylül ١٣٢١ 1321	٩٢ 92
٢٠٤ 204	[illegible] Ramazan Fındıklı Dergahı	قوجه مصطفی پاشا Kocamustafapaşa	١٩ مایس 19 Mayıs ١٣٢١ 1321	٢٥ 25
				١٧٢ 172
	١٣٢٢ 1322			
٢٠٥ 205	بالابان آغا Balabanağa	چقور چشمه Çukurçeşme	٢٣ مایس 23 Mayıs ١٣٢٢ 1322	٣٠ 30
٢٠٦ 206	یکی محله Yenimahalle	قندیللی Kandill	١١ مارت 11 Mart ١٣٢٢ 1322	٣٥ 35
٠٧ 207	میرآخور الیاس بك محله‌سی Mirahor İlyasbey mahallesi	نارلی قپو Narlıkapı	٤ تشرین اول 4 Teşrinievvel ١٣٢٢ 1322	١١٥ 145
				١٨٠
	١٣٢٣ 1323			
٢٠٨ 208	کچه‌جی پیری Keçecipiri	خاصکوی Hasköy	٢٠ اغستوس 20 Ağustos ١٣٢٣ 1323 (و)	٢٠ 20
٢٠٩ 209	میرآخور الیاس بك محله‌سی Mirahor İlyasbey Mahallesi	بدی قله — نارلی قپو Çedikale Narlıkapı	٢٣ » 23 Ağustos 1323 (و)	٦٠ 20
				٨٠ 80
	١٣٢٤ 1324			
٢١٠ 210	یکی کوی کوپری باشی جاده‌سی Yeniköy Köprübaşı caddesi	بوغازایچی Boğaziçi	٢ حزیران 2 Haziran ١٣٢٤ 1324	١٠٧ 107
٢١١ 211	مسار برونی Mesarburnu	صاری یار — بوغازایچی Boğaziçi- Sarıyer	٤ مایس 4 Mayıs » 1324	١٢ 12
٢١٢ 212	آرناود کوی Arnavutköy	بوغازایچی Boğaziçi	٢١ » 21 Mayıs »	١٠٩ 109
				٢٢٨ 228

١٣٣٢ استانبول یانغینلری
1332 İstanbul Yangınları

. ایکنجی دوره یانغینلری بوراده ختام بولمشدر . انجق ینه بودوره ظرفنده وقوعه
yukua zarfında bu devre yine ancak bulmuştur hitam burada yangınları devre ikinci
کلدیکی حالده تاریخ وقوعلری نه ده تاریخ تنظیملری خریطه‌لرینك زیرنده اشارت
işaret zirinde haritalarının tanzimleri tarihi ne de vukuları tarihi ne halde geldiği
ایتمیه‌رك یالکز « کچنده ، بوندن اول ، بوندن اقدم ، مقدما ، براز اول » کبی
muphem gibi evvel biraz mukaddema akdem bundan evvel bundan geçende yalnız edilmeyerek
کلمه‌لرله کوسترلمش اولان بعض حریقلرده تصادف ایدلمشدرکه اونلرکده بودوره‌نك نهایتنه
nihayetine bu devrenin onlarında edilmiştir ki tesadüf hariklere de bazı olan gösterilmiş kelimelerle
علاوه‌سی تنسیب ایدلمشدر .
edilmiştir tensib ilavesi

عدد Adet	حریق محلنك اسمی Harik Mahallinin İsmi	سمت مشهوری Semt-i Meşhuru	تاریخی Tarih	یانان ابنیه‌نك مقداری Yanan Ebniyenin Adedi
٢١٣ 213	چاتلادی قپو Çataldaköyü	(داخلی) Dahili		٢٠٠ 300
٢١٤ 214	قپا صقال Kabasakal	آیاصوفیه ـ اسحق پاشا Ayasolya Ishakpaşa	[استورارینك تنظیم ایتمسنه باقیلیرسه ١٢٧١ ـ ١٢٨٠ آره‌سنده‌در]	٣٢٠ 320
٢١٥ 215	لنغه [کوچوك لنغه اولمسی محتمل] آقسرای ـ یکی قپو Küçük Mahalle Yakakapı - Aksaray	[١٢٧ ـ ١٢٨ آره‌سنده‌در] 127 - 128		٢٠٠ 200
٢١٦ 216	چاتلادی قپو (خارجی)			٢٢ 22
٢١٧ 217	قولاقسز Kulekız	قاسم پاشا Kasıpaşa		٤١ 41
٢١٨ 218	پارمق قپو (بکلك فرون) Parmakkapı Beylikfırın			٣٢ 36
٢١٩ 219	کمر آلتی Kemeraltı	غلطه Galata	[١٢٧١ ـ ١٢٨٠ آره‌سنده‌در] 1271 - 1280	٢٧ 27
٢٢٠ 220	شهزاده باشی (شکرجی سوقاغی) Şekerci Sokağı			١٣ 13
٢٢١ 221	حوضلی حمام Hocalı Hamamı	قوم قپو ـ نشانجه Nişancı - Kumkapı		٤٦ 46
٢٢٢ 222	کوی ایچی Köyiçi	بشکطاش Beşiktaş		٢٢ 22
٢٢٣ 223	»	»		٥١ 51
٢٢٤ 204	زیرك اون قپانی	[استورارینك تنظیم ایتمسنه نظراً ١٢٧١ ـ ١٢٨٠ آره‌سنده] 1271 - 1280		٥٥ 55
٢٢٥ 225	جبالی (داخلی) Cibali Dahil			٦٢ 26
٢٢٦ 226	قوسقه	لاله‌لی		٢٥ 25
٢٢٧ 227	فرمنه‌جیلر	غلطه ـ قره‌کوی Karaköy - Galata		٧٠ 70
٢٢٨ 228	بویوك آطه Büyükata			٧٦ 76
٢٢٩ 229	ولی افندی سوقاغی Veli Akdağ Sokağı	بشکطاش ـ شاذلی درکاهی جواری Beşiktaş Şadli Dergahı Civarı		١٠٢ 102
	[بو خریطه‌نك اوزرنده حریق محلنك اسمی بیله یازلمامشدر چونکه یلدیز جوارنده‌در .]			١٣٦٤ 1324

اسنانبول یانغینلری
İstanbul Yangınları

عدد Adet	حریق محلنك اسمی Harik Mahallinin İsmi	سمت مشوری Semt-i Meşhur	تاریخی Tarih	یانان ابنیه‌نك مقداری Yanan Ebniyenin Adedi
			١٣٣٤ 1334	
١	چرچر Cırcır	فاتح Fatih	١٣ آغستوس ١٣٢٧ 13 Ağustos 1327	١٥٠٠ (و) 1500
٢	یدی قله Yedikule		١١ ایلول ١٣٢٤ 11 Eylül 1324	٢٠٧ 207
				١٧٠٧ 1707
			١٣٢٥ 1325	
٣	قومریلی مسجد Kumralı Mescid	فاتح Fatih	٢٠ تشرین اول ١٣٢٥ 20 Teşrinievvel 1320	٢٣ 23
٤	آینه‌لی قاواق Aynalıkavak	خاصکوی Hasköy	٢٥ نیسان ١٣٢٥ 25 Nisan 1325	١٦ (و) 16
				٣٦ 39
			١٣٢٦ 1326	
٥	اسکدار Üsküdar		١٣٢٦ 1326	٤٢ 42
٦	داود آغا محله‌سی Davut Ağa Mahallesi	دفتردار Defterdar	١٣ شباط ١٣٢٦ 13 Şubat 1326	١٠ 10
٧	بویوك آطه Büyükada	[اسکله باشی] [İskelebaşı]	١٣٢٦ 1326	٤٢ 42
٨	نورالدین تکیه‌سی Nurettin Tekkesi	عتیق علی پاشا Atikalipaşa	٢٠ شباط ١٣٢٦ 20 Şubat 1326	١٥ 15
				١٠٩
			١٣٢٧ 1327	
٩	موده Moda	قاضی کوی Kadıköy	٢٢ نیسان ١٣٠٧ 22 Nisan 1327	٥٠ 50
١٠	آق‌بیق[قپو آغاسی محمود آغامحله‌سی] Ağa Mahallesi Ağa Mahmut	سلطان‌احمد Sultanahme	١٩ تشرین‌اول١٣٢٧ 19 Teşrinievvel 1327	٨ 7
١١	مرجان Mercan	بایزید Beyazıt	١٠ تموز ١٣٢٧ 10 Temmuz 1327	١٧٣ (و) 173
١٢	قورغنجق Kuzguncuk	بوغاز ایچی Boğaziçi	١١ مایس ١٣٢٧ 11 Mayıs 1327	٦٨ 28
١٣	آقسرای Aksaray		١٠ تموز ١٣٢٧ 10 Temmuz 1327	٢٤٠٠ (و) 2400
١٤	میراخور الیاس‌بك İlyas Bey Mirahor	یدی قله Yedikule	٢٤ تشرین‌اول١٣٢٧ ١٣ 24 Teşrinievvel 1327	٣٨ 38
١٥	باشجی محمود محله‌سی Paşacı Mahmut Mahallesi	خاصکوی Hasköy	٢٦ تموز ١٣٢٧ 26 Temmuz 1327	٢٧ 27
١٦	بالاط Balat	خلیج Haliç	١١ تموز ١٣٢٧ 11 Temmuz 1327	٣٣٤ (و) 334
				٣٠٩٨ 3098

1336

١٣٣٦ 1336 — استانبول یانغینلری Istanbul Yangınları

عدد Adet	حریق محلنك اسمی Harik Mahallinin İsmi	سمت مشهوری Semt-i Meşhuru	تاریخی Tarih	یانان ابنیه‌نك مقداری Yanan Ebniyenin Adedi
٣٥ 35	چقصالین Çıksalın	خالجی اوغلی ـ پیری پاشا Halıcıoğlu Piribaşı	١٩ نیسان ١٣٣٠ 19 Nisan 1330	٢٢١ 221
٣٦ 36	ملاخسرو Mollahüsrev	وفا Vefa	ایلول ١٣٣٠ Eylül 1330	١١ 11
٣٧ 37	خمیره‌جی یوقوشی Humbaracı Yokuşu	بك اوغلی Beyoğlu	٢٤ تشرین ثانی ١٣٣٠ 24 Teşrinissani 1330	١٨ 18
				٥٢٩

١٣٣١ 1331

٣٨ 38	امین نورالدین محله‌سی Eminnureddin Mahallesi	شهزاده باشی Şehzadebaşı	٣١ تشرین اول ١٣٣١ 31 Teşrinievvel 1331	٥٠ 50
٣٩ 39	دفتردار Defterdar	طوبخانه Tophane	١٣ تموز ١٣٣١ 13 Temmuz 1331	١٣٢٥ 1325
٤٠ 40	جهانگیر Cihangir	»	٢ ایلول ١٣٣١ 2 Eylül 1331	
٤١ 41	سراج اسحق Sarac Ishak	قوم قپو Kumkapı	٩ تشرین ثانی ١٣٣١ 9 Teşrinisani 1331	٢٣ 23
				١٣٩٨ 1398

١٣٣٢ 1332

٤٢ 42	محتسب قره‌کوز محله‌سی Muhtesib Karagöz Mahallesi	شهزاده باشی Şehzadebaşı	١٥ اغستوس ١٣٣٢ 15 Ağustos 1332	١٦ 16
٤٣ 43	زنجیرلی قیو Zincirlikuyu	قاسم پاشا Kasımpaşa	١٣٣٢ 1332	١٧ 17
٤٤ 44	بیوك آطه Büyükada		١٣٣٢ 1332	٤٨ 48
٤٥ 45	آیاس پاشا (جامع سوقاغی) Ayaspaşa Cami Sokağı		١٣٣٢ 1332	١٧ 17
٤٦ 46	طراسه Tarabya		١٣٣٢ 1332	١٦ 16
٤٧ 47	قلایجی باغچه‌سی Kalaycı Bahçesi	خاصکوی Hasköy	١٣٣٢ 1332	٢٦٧ 267
٤٨ 48	اناطولی حصاری Anadolu Hisarı	بوغازایجی Boğaziçi	١٣٣٢ 1332	٣١ 31
				٤١١ 411

١٣٣٣ 1333

٤٩ 49	نشانجه Nişancı	قوم قپو ـ مصلا Kumkapı Musalla	١٣٣٣ 1333	٢٩٦ 296

1337

استانبول یانغینلری
Istanbul Yanginlari

١٣٣٧
1337

عدد Adet	حریق محلنك اسمی Harik Mahallinin Ismi	سمت مشهوری Semt-i Meşhuru	تاریخی Tarih	یانان ابنیه‌نك مقداری Yanan Enbiyenin Adedi
50 ٥٠	صندیق بیرونی Sandik Burnu	یکی قپو Yenikapı	١٣٣٣ 1333	١٢٤ 124
51 ٥١	یکی قپو Yenikapı			
52 ٥٢	حسین آغا محله‌سی Hüseyinağa Mahallesi	صماتیه Samatya	١١ تشرین اول 11 Teşrinilevveln	٢٤ 24
53 ٥٣	قندیللی Kandilli	طاطلوله Tatavla	١٤ نیسان 14 Nisan	١٨ 18
				٤٦٢ 462

١٣٣٤
1334

54 ٥٤	یکی کوی Yenikoy	بوغاز ایچی Boğaziçi	١٣٣٤ 1334	٨٠ 80
55 ٥٥	طوغانجیلر Doğancılar	اسکدار Üsküdar	»	٨٢ 82
56 ٥٦	کفچه‌دده ، احمدیه Kefcedele Ahnediye	»	٢١ تشرین اول 21 Teşrinevvel	٢٣٠ 230
57 ٥٧	جبالی-فاتح-آلتی مرمر Altımermer - Fatih - Cibali		٣١ مایس 13 Matıs	٧٥٠٠ (و) 7500
58 ٥٨	وفا Vefa		١ اغستوس 1 Ağustos	٥٠٠ (و) 500
59 ٥٩	بویوك‌دره (اسپانیا سوقاغی) Ispanya Sokagi Büyükdere	بوغاز ایچی Boğaziçi	١٩ تشرین اول 19 Teşrinievvel	٧٨ 78
				٨٤٨٠ 8480

١٣٣٥
1335

٦٠ 60	صوغان آغا محله‌سی Soğanağa Mahallesi	بایزید Beyazıt	١٣٣٥ 1335	١٠ 10
٦١ 61	صاغرجیلر-یاوزارسان محله‌سی Sinan Yavuzer Sağrıcılar	اون قپانی Unkapanı	٢٧ مایس 27 Mayıs	٤٧ 47
٦٢ 62	قولاقسز Kulaksız	قاسم پاشا Kasımpaşa	»	٣٨١ 381
٦٣ 63	طاوشان طاشی Tavşantaşı	بایزید Beyazıt	١٢ تموز 12 Temmuz	١٤ 14
٦٤ 64	قوری چشمه Kuruçeşme	بوغاز ایچی Boğaziçi	»	٤٠٣ 403
٦٥ 65	صاری یار Sarıyer	»	»	٢٢ 22
٦٦ 66	تاپوتجیلر Yaputçılar	اسکدار Üsküdar	»	٦٣ 23
٦٧ 67	یاغخانه (تنبل حاجی محمد محله‌سی) Yağhane	» Tenbel Hacımahmut Mahallesi	»	١٨ 18

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Zeynep Beyza DEMİR

Doğum Yeri ve Yılı : Konya, 1992

Medeni Hali : Bekâr

Yabancı Dili : İngilizce

E-posta : zeynepbeyzademir@gmail.com

Eğitim Durumu

Lise : Isparta Milli Piyango Anadolu Lisesi, 2010

Lisans :SDÜ, Mühendislik Mimarlık Fakültesi, Mimarlık, 2015

Mesleki Deneyim

Uyaroğlu Mimarlık 2015-2017

115K537 no'lu TÜBİTAK Kariyer Geliştirme Projesi 2017-2018

Risk Kentsel Dönüşüm 2020-…….(halen)

Yayınlar