

Gündelik Hayattan Renklerle

Eski İstanbul

Mehmet Mazak

YEDİTEPE



Gündelik Hayattan Renklerle

Eski İstanbul

Gündelik Hayattan Renklerle

Eski İstanbul

Mehmet Mazak

Yayın Yönetmeni

Mustafa Karagüllüoğlu

Editör: Aykut Can

Yeditepe Yayınevi ©

T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı

Sertifika No: 16427

ISBN: 978-605-5200-21-3

Yeditepe Yayınevi: 198

Araştırma İnceleme: 165

Baskı: Mayıs 2013 .1

Sayfa Düzeni

İrfan Güngörür

Kapak Tasarımı

Sercan Arslan

YEDİTEPE YAYINEVİ

Çatalçeşme Sk. No: 27/15 34410 Cağaloğlu-İstanbul

Tel: (0212) 528 47 53 Faks: (0212) 512 33 78

www.yeditepeyayinevi.com | bilgi@yeditepeyayinevi.com

online alış-veriş: www.kitapadresi.com

Gündelik Hayattan Renklerle
Eski
İstanbul

Mehmet Mazak

 Yeditepe
İstanbul 2013

MEHMET MAZAK

yılında Mersin'in Erdemli ilçesinde doğdu. İlk ve orta öğrenimini burada tamamladı. 1995 1971 yılında Marmara Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi'nden mezun oldu. 1998 yılında "İstanbul'da Kayıkçı Esnafı ve 1802 Tarihli Kayıkçı Esnafı Sayım Defteri" konulu yüksek lisans tezini tamamladı. İlk kitabı 1998 yılında "Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı" adıyla İDO tarafından yayımlandı. Daha sonra İstanbul'un aydınlatma ve ısıtma tarihi ile ilgili olarak "Osmanlı'dan Günümüze Havagazının Tarihi" kitabı üç cilt halinde İGDAŞ tarafından yayımlandı. Bu yayınları 2000 yılında "İstanbul Depremleri", 2001 yılında "Osmanlı'da Çevre ve Sokak Temizliği", 2006 yılında "Baki Kente Ab-ı Beka Hamidiye" kitapları takip etti. İstanbul şehir tarihi ve kültürü üzerine çok sayıda makalesi yayımlanan Mehmet Mazak bazı dergilerin yayın ve bilim kurullarında bulundu.

Son dönemlerde araştırmalarını deniz tarihi ve kültürü üzerine yoğunlaştıran Mehmet Mazak, "Deniz Kültürü" üst başlığında seminer, söyleşi, panel, sempozyum düzenleyerek bu kültüre katkı sağlamayı kendisine şiar edindi. Ve denizcilik konusunda makale ve eserleri ile sektöre katkı sağlamaktadır.

Çalışmalarına şehir ve denizcilik kültürü konusunda 1850-1930 yılları arasındaki dönemin sosyal değişimi ve gündelik hayatı üzerine yaptığı araştırmalarla devam etmektedir.

:Eserleri

Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı (1998); Osmanlı'dan Günümüze Havagazı Tarihi (R.Sertaç Kayserilioğlu ve Kadir Kon ile birlikte 1999); İstanbul Depremleri (Mehmet Genç ile birlikte 2000); Osmanlı'da Çevre ve Sokak Temizliği (2001); Baki Kente Ab-ı Beka Hamidiye (Zekeriya Kurşun ile birlikte 2006); Kartpostallarda İstanbul Eminönü-Fatih (2008); Kartpostallarda İstanbul Eyüp-Bakırköy-Beyoğlu-Kâğıthane (2008); Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı: Kayıklar (2008); Dersaadet'in Sayfiye Senti Sarıyer (Ali Mazak ile birlikte 2009); Gündelik Hayatından Renklerle Eski İstanbul (2009); Boğaziçi ve Kayık Kültürü (2010); Şehr-i İstanbul'un Temizlik Kültürü (2010); Osmanlı'dan Günümüze Kaybolmuş Denizcilik Mesleği İSTANBUL MAVNALARı (2010); Tanzifat-ı İstanbul (Fatih Güldal ile birlikte 2011); Osmanlı Arşiv Belgelerinde KUMLUCA (2011); Osmanlı Dönemi Gündelik Hayatıyla KUMLUCA 1850-1923 (Aylin Doğan ile birlikte 2011); Osmanlı'nın Deniz Hamalları İstanbul Mavınaları (2012); Osmanlı Deniz Ticaretinin Yükselen Değeri MERSİN 1812-1922 (2013)

www.mehmetmazak.com

Önsöz

İstanbul, Bizans ve Osmanlı'ya başkentlik yapmış, 1600 yılı aşan bir süre boyunca 120'den fazla .imparator ve sultanın hüküm sürmüş olduğu mağrur bir şehirdir
Yedi tepe üzerine kurulu İstanbul, hepsi Türk sanatının birer şaheseri olan sultan camileri ile süslüdür. Bu görünüş şehrin silüetine her yönden güzel ve huzur verici bir manzara olarak .aksetmektedir. İstanbul'un keyfi ve ihtişamı Süleymaniye'dir
İstanbul, şair ile arkeologun, sefir ile tacirin, prenses ile gemicinin, kuzeyli ile güneylinin aynı .hayranlık duygusuyla haykırdığı âlemşümul ve son derece büyük bir güzelliكتedir
İslam dünyasının "bir tarafı karaya, iki tarafı denize bakan şehir" dediği ve "Ümm-i Dünya" (dünyanın anası) olarak anılan, silüetinin denize aksetmesinden dolayı ortaya çıkan manzarasının .âlemde bir eşi ve benzeri bulunmadığı, iki kıta ve üç deniz: İstanbul
İstanbul bir aşktır, bir masaldır. İstanbul'u gören sevdasına tutulduğu aşkını ömrü boyunca unutmaz, arar durur. Eski bir İstanbul deyiimi vardır:" Tophane Çeşmesi'nin suyunu içenin devası yoktur, ömrü .boyunca sevda çeker" demektedir
yılında 12 yaşında iken ilk kez gelip gördüğüm ve bahar aylarında suyunu içtiğim Tophane 1983 Çeşmesi'nin etkisinde İstanbul sevdasının beni 1991 yılında bu güzel şehre yerleşmek üzere .taşıyacağını bilemezdim
Bu güzel şehre hizmet etmek, bu güzel belde üzerine araştırmalar yapmak bizlere de nasip oldu. İstanbul'un geçmişte yaşadığı gündelik hayatı ve kültürü üzerine kitaplar ve makaleler kaleme alma .bahtiyarlığına kavuşmuş biriyim
Osmanlı İstanbul'unun gündelik yaşantısı ve kültürü ile ilgili çeşitli dönemlerde kaleme alıp, .değişik dergilerde yayımladığım makalelerimin bir kısmını bu eserde birleştirmeyi uygun gördüm
Osmanlı Devleti'nin son döneminde İstanbul'un gündelik hayatından kesitler sunmaya çalıştığım makalelerim dört ana başlık altında bulunmaktadır: Boğaziçi ve Kayıklar, İçecek Kültürü, Çevre ve .Temizlik Kültürü, İstanbul'da Aydınlatma Kültürü
Bu eserde İstanbul'dan yansıyan dört farklı yaşantı kültürünü okuyucu ile buluşturmaktan son .derece mutluyum

Mehmet Mazak

.Mayıs 2013

I. Bölüm

Boğaziçi ve Kayıklar



Boğaziçi'nde Minyatür Su Sarayları

Osmanlı İstanbul'unda henüz buharlı gemilerin icat edilip denize inmediği dönemlerde mekânlar arası insan naklini sağlayan başlıca vasıtalar kayıklardı. Genelde bütün kayıklar, özelde ise saltanat kayıkları minyatür su sarayları olarak algılanmaktaydı. Ancak saltanat kayıklarının dışında kalan elçilik kayıkları, hususi kayıklar ve piyade kayıkları da tezyinat ve işletmeleriyle birer minyatür su sarayları görünümündeydi.

Başlığımızı teşkil eden "Boğaziçi'nde Minyatür Su Sarayları" ibaresi Şair Leyla Saz Hanım'a aittir. Leyla Saz Hanım Saltanat Kayıkları'nı tarif ederken "Yeryüzünde değil eşleri, benzerleri dahi olmayan birer minyatür su sarayları dense yeridir" ifadesini kullanmıştır.

Oryantalist Ressam Amadeo Preziosi'nin tablolarında Boğaziçi'nin minyatür su saraylarının nakışları ve ipek örtüleri göz kamaştırmaktadır. Preziosi'nin tablolarındaki kayıklarda, Türk oymacılık sanatının da eşsiz örnekleri sergilenmekte, bordalarının ve küpeştelerinin gayet zarif olarak süslendiği görülmektedir. Kalkık burunlarıyla da su üzerinde hızla yol alışları resmedilmektedir.

Kayıklarda kürekleri çekenlere hamlacı denir. Amadeo Preziosi'nin tablolarında kadın figürleri bolca yer almaktadır. Bu figürlerden birinde kayıkçının, kadınların rahatsız olmamaları için sağ veya sol omuz hizasından yan tarafa bakışı tasvir edilmiştir. Ayrıca hanımlar, kayığa binerken ya da kayıktan inerken öndeki hamlacı, hanıma elini değil omzunu uzatır, hanımlar hamlacıların omuzlarından kuvvet almış olurlardı. Hamlacıların kibarlıkları ve fiziki üstünlükleri incelmış bir Boğaziçi medeniyetinin göstergesiydi.

Melling'in gravürlerinde (XIX. yüzyıl başı) ince uzun, çok kü-rekli, saraylı ve varlıklı insanlara ait kayıkların Boğaziçi'ne sanatsal bir güzellik kattığı görülür. Boğaziçi sahillerinin süsü olan bu kayıklar Osmanlı döneminde kullanıldıkları yerlere ve kullanan kişilere göre adlandırılırdı: Pereme, piyade, kırlangıç, pazar kayığı, ateş kayığı ve saraya özgü olan saltanat kayığı gibi.

Osmanlı Devleti'nde padişahların ve saray mensuplarının, Boğaziçi ve Haliç gezilerinde bindikleri teknelere saltanat kayıkları denirdi. Saltanat kayıklarının her biri süslemeleriyle yüzen minyatür saray görünümünde olurdu. Bu kayıklar, İstanbul'da Tersane-i Amire'de inşa edilirdi. Kayıklar, bindirme veya armuz kaplama tarzında yapılır, özel olarak biçimlendirilir ve süslenirdi. Uç kısımları helezonik kıvrımlı baş şekilli kancabaş, ileriye doğru mahmuz şeklinde uzamış baş şekilli kemanebaş veya bordalarında hilal şekilli kabartmalar tüm bu koleksiyonu, dönem ve üslup olarak birbirlerinden ayırırdı.

Saltanat kayıklarının bütün gövdeleri süslemelerle kaplı olup, bunlar baş ve kıç tarafında en gösterişli hallerini alırdı. Saltanat kayığının baş tarafında güç ve egemenliğin sembolü olan kanat açmış kartal figürü bulunurdu. Kayığın kıç tarafı kırmızı çuhadan sırma saçaklı bir sayeban (gölgelik) ya da tak ile örtülü olur, padişah burada otururdu. Bu tak veya köşklerin içi sedef, kaplumbağa kabuğu, fildişi ve abanoz kaplı turkuaz taşlarla bezenirdi.

Boğazın en meşhur minyatür su saraylarından olan Sultan Abdülmecid'e ait 7 çifte Saltanat Kayığı armuz kaplama ve kemanebaş formundadır. 1850 yılında inşa edilmiştir. Dış bordürü yağlıboya çiçek motifleri, iç bordürü ve oturakları ise sedefli marketöri ile süslüdür. Baş kasara üzerinde gümüşten yapılmış kanatları açık bir kuş figürü ve önünde altın varaklı alem bulunurdu.

Sultan Abdülaziz'e ait 13 çifte köşklü saltanat kayığı armuz kaplama olup kancabaş formundadır. 1865 yılında yapılmıştır. Dış bordürde yağlıboya stilize yapraklar, kıç tarafta altın varaklı kabartma saltanat armaları ve bitkisel kıvrımlar vardır. Kıç bordanın üzerinde ajurlu bölme, iç bordürde kabartma bitkisel ve geometrik desenler vardır. Baş kasara üzerinde kanatları açık bir kartal, kıç tarafta da dört sütun üzerinde yükselen saltanat armaları bulunurdu.

Son Osmanlı sultanlarından Mehmed Reşad'a ait 10 çifte saltanat kayığı da armuz kaplama olup, dikbaş ve hilalkıç formundadır. Baş kısmında kanatları açık, ağzında inci taşıyan kuş figürü, kıç .aynalıkta ise tuğra bulunurdu.

Boğaziçi'nin incelmış sanat anlayışının ruhunu piyade kayığında görebiliriz. Hızla yol alan piyadeler çok hafif vasıtalar. Piyadelere zarafetlerinden dolayı hanım iğnesi de denmekteydi. Piyadeler, genellikle iki ya da üç çifte kürekli olarak özellikle çok hafif olan ıhlamur ağacından yapılırdı. Bu teknelerin denize temas eden kısmına küherba yağı denen bir tür vernik sürülürdü. Piyadenin yan tarafına istenilen renkte ve kalınlıkta kuşak çekilir, kıç üstüne de muşamba kaplanırdı. Varlıklı kimseler daha çok piyadelere binerler ve kayığa Boğaziçi estetiğini yansıtan nakışlar işletirlerdi. Uzak yerlere kısa zamanda ulaşmak için yapılan ve zangoç adı verilen büyük piyadeler suyun üzerinde hızlıca kayıp giderdi. Boğaziçi Konuşuyor kitabının yazarı Cabir Vada, "Denize .piyade kadar yakışan bir başka deniz taşıtı yapılmamıştır ve de yapılamaz!" diye belirtir.

Boğaziçi ve Haliç'in kenarlarında oturan halkın her gün İstanbul'a gidip gelmek ve alış-veriş malzemelerini taşımak için kullandıkları kayık ilk deniz toplu taşıma vasıtası da olan pazar kayıklarıydı. Bunlar 40-50 kişi taşıyabilen ve güvenli yolculuk yapmaya elverişli, çok süslü olmayan .ancak Osmanlı estetiğini yansıtan yapılarda imal edilmiş kayıklardı.

İstanbul'daki yabancı elçilik görevlilerinin kullandığı elçi kayıkları tezyinat ve gösterişleri ile .ülkelerinin Boğaziçi'nde yüzen birer minyatür su saraylarına benzemektedir.

Boğaziçi'nin, Haliç'in ve hatta Marmara'nın daha birçok yüzen minyatür sarayları vardı. Bunlar; insan taşıyan peremeler, hayvan taşınan at kayıkları, odun ve kömür taşınan odun kayıkları, yangın söndürmek için kullanılan ateş kayıkları, kar ve buz naklinde kullanılan özel imal edilmiş buz .kayıkları, kırlangıç kayığı, yilandili kayık, filikalar, futalar ve balıkçı kayıklarıydı.

Teri Sonman kayıkları, hazırlamış olduğu eserde güzel bir kadına benzeterek onlara "Su Yolunun Dilberleri" adını koymuş; Boğaziçi'nde kayıkların zarafetleri ve karşıdan karşıya geçerkenki .hareketlerini suda dans eden dilberlere benzetmiştir.

İngiliz Amiral Adolphus Slade, kayıkları Boğaziçi ve İstanbul'a güzellik katan birer sanat eseri olarak belirtmekte; "Kayıkçı kalfaları, inşa ettikleri teknelerin narinliği ve suda akışıyla ün .yapmışlardır" diye anılarında anlatmaktadır.

İstanbul sularının en gösterişlisinden en basit yapılmış kayıklarına kadar bütün kayıkları devrinin birer sanat eseri olarak, yüzen minyatür su sarayları gibi algılanmıştır. 1835 yılında İstanbul'a gelen İngiliz yazar Miss Julia Pardoe, saltanat kayıklarından tutun da en basit kayıklara kadar hepsine hayran kalmıştır. Kayıkların kalkık burunlarının akıntıya doğru batıp çıktığını gördükçe onları, .parlayan tüylerini duru suyun içinde dinlendiren deniz kuşlarına benzetmiştir.

”Boğaziçi’nde “Su Perileri

Buharlı ve motorlu gemilerden önce Boğaziçi’nde deniz ulaşımı kayıklarla sağlanırdı. Kayığın şekli, sürati ve kayıkçıların kendilerine özgü tavırları, bu ulaşım aracını İstanbullu kılan özelliklerdendi. Kayık bir taşıt biçimi olarak İstanbul’da doğmuş ve gelişmiştir. Öz Türkçe bir kelime olan kayık, kaymak fiilinden türemiştir. Öbür bütün isimler de kayığın kullanılış yerlerine ve sahiplerine göre değişen hususiyetlerden doğmuştur. Kayıklar Boğaziçi ve Haliç sularında insan ve eşya taşıyan, küçük ölçekli ulaşım vasıtalarıdır.

Kayık, İstanbul’da yaşayanların beş asra yakın bir zaman boyunca sosyal yaşamını tamamlayan bir unsuru ve Boğaziçi ve Haliç’in taşıma aracı olmuştu. Boğaziçi’nin tabiatla haşır neşir hayatında bir binek aracı olan kayıklar, günlük rutin kullanımlarının yanında Boğaziçi su üstü eğlenceleri ve mehtap gezilerinin de vazgeçilmez parçalarıydı.

Fransız seyyah Gerard de Nerval, Boğaziçi’nde iki kıyı arasında işleyen kayıkları gördüğünde hayretler içinde “Burası muhakkak dünyanın en güzel yeri” derken, hiç kuşkusuz kayıkların zarif bir şekilde boğaz sularına batıp çıkmasını görmüştür.

Boğaziçi’nin masalımsı atmosferi içinde kayıklarda görev yapan hamlacılar küreğe geçip kayığı hareket ettirdiklerinde uzaktan onlara bakanlar tek bir küreğin hareket ettiğini zannederler; bu uyumlu kürek çekişi yabancı seyyahlar, Avrupa saraylarındaki dansın ahenkli ritmine benzetirlerdi. Yabancı seyyah ve gezginlerin diliyle piyade kayıkları, birer “su perisi” olarak nitelendirilmektedir.

İki ve en fazla altı kürekli olan piyadeler, ince ve hafif olmalarından dolayı su üzerinde hızla giderlerdi. Bu kayıkların arka taraflarıyla sağ ve sol küpeştelere sulara sarkan kısımlarında sırma ve kılaptan işlemeli, kadife ve ipekten örtüler bulunurdu. Bu örtülerin rüzgârda uçmaması için üzerlerinde pirinç, nikel veya gümüşten takılmış toplar ve balıklar bulunurdu.

İngiliz gezgini Sanderson, saltanat kayığının güzelliğini şöyle tarif etmektedir: “Bostancıbaşının sorumluluğu altında saltanat kayığının pupası tamamen fildişi veya denizati dişinden, sedef ve altından, çeşitli mücevher kakmalıdır.

Saltanat kayıklarında bütün gövde, kenarlardan süslemelerle bezenir; bu tezyinat baş ve kık taraflarında doruk noktasına ulaşırdı. Başları kılıç gibi düz ve uzun veya yukarı doğru kıvrık tutulur, uzun tiplerinde ekseriya gümüşten veya altın yaldızlı tahtadan bir figür oturtulurdu. Kayığın arka tarafı sedef, bağa, gümüş, yaldız ve mücevherlerle süslü küçük sarayın bulunduğu kısımdı. Gümüş sütunlu, gümüş parmaklıklı bu minik köşk, kırmızı ipekli, üstüne inciler ve cevahir işlenmiş, sırma saçaklı perdeler, ipek şilteler, yastıklar, halılar ve gümüş fenerlerle dayanıp döşenerek Padişahı Boğaziçi’nde gideceği yere götürmek için beklerdi.

Saltanat kayığı, XIX. yüzyılın Amerikan sefiri Cox tarafından şu şekilde tasvir edilmekteydi: “insana bir cisim değil, bir hayal hissi veriyordu; incecik bedenleriyle suyun üstünde süzülürken altın varakları parlıyor; köşkleri, kuşları göz alıyor; kendilerine güvenleriyle saltanatı temsil ediyorlardı.” Şair Leyla Saz Hanım Saltanat kayıkları için şu ifadeyi kullanmıştır: “Saltanat kayıklarına, yeryüzünde değil eşleri, benzerleri dahi olmayan birer minyatür su sarayları dense yeridir.

Adolphus Slade “Kaptan Paşa” adlı eserinde, “Kayıklar, Türk oymacılık sanatının birçok yüzünü yansıtır. Bordaları, küpeştelere, yelkenleri bile pek ince süslerle bezenmiştir. Türklerin nakkaş dedikleri boyacılar sonradan bu hatları altın yaldızlar ve çeşitli boyalarla işlerler. Türklerin dilinde her deniz vasıtasının adı farklıdır” diyor. Bir İstanbullu, denizin üzerinde dolaşan kayıklara bakarak bunların devlet ricaline, zengin bir beye, reayadan birisine, şehzadelere veya tulumbacı neferlerine ait olduğunu hemen anlayabilirmiş: “Türklerin makam, rütbe ve hatta kıdeme verdikleri değer, kayıkçıların yaz kış kafalarından eksik olmayan küçük bereleri kadar değişmez bir kaidedir.”

Abdülhak Şinâsi Hisar kayıkları, Boğaziçi'nin garip bir füsunla, üstlerine ışıklar dökülmüş menekşe renkli sularında yüzen hülyâlı ve yumuşak süzülüşlü varlıkları olarak tarif etmektedir. Estetik ve zarafetin doruğa ulaşmış olduğu kayıklar, Boğaziçi ve Haliç sularında mekânlar arası insan naklini gerçekleştirirken meydana gelen renk cümbüşü ve ahenk, gözle görülmeye değer bir görünüm arz etmekteydi. Bu görünüm Boğaziçi'nde yıldızlar altında, masalımsı atmosfer içinde geçen musiki .fasıllarında su perileri ile dans ahengindeydi



:Suyun Efendileri Kayıkçılar

Osmanlı döneminde kayıkçılar, deniz konusundaki uzmanlık-larıyla zaman içinde Boğaziçi'nin efendileri konumuna gelmişlerdir. Boğazda görev yapan kayıkçıların eğitim seviyeleri düşüktür. İlmi yönden eğitimleri az olan kayıkçılar meslekî bilgilerini usta çırak yöntemi ile öğrenirlerdi. Bunların çoğu okuma yazma bilmez, ancak kendilerine gerekli olan bilgiler konusunda uzmanlaşmışlardı. Boğazda esen rüzgâr ve akıntılar bilmeleri gereken temel iki meslekî bilgi idi. Kayıkçıların uzmanlıkları; boğazda esen rüzgârlar, süreleri, etkileri, boğaz akıntıları, boğazın en güvenli geçiş noktaları, suyun hırçınlaşma zamanları vb. konulardadır.

Kayıkçıların önemli özelliklerinden biri de fiziksel olarak güçlü olmalarıdır. Kol ve pazu gücü ile mesafe alındığından, kayıkçılar bunu başarabilecek ve bir ömür boyu sürdürebilecek yapıda olmalıydılar. Denizle boğuşmanın, hayatını pazu gücü ile kazanmanın bu insanlara kazandırdığı vakar, kendine güven, sükûnet, tatmin ve sınırlı para kazanmanın verdiği tok gözlülük gibi niteliklere .kayıkçılar genelde sahip olmuşlardır

Kayıkçı esnafı İstanbul'daki esnaf grupları arasındaki en kalabalık gruplardan birini teşkil etmekte idi. 1728 tarihli sayıma göre İstanbul genelinde 321 gayri müslim ve 2183 Müslüman olmak üzere toplam 2504 kayıkçı esnafı bulunmaktadır. 1802 tarihli kayıkçı esnafı sayım defterine göre ise İstanbul'da toplam 6500 esnaf sayılmıştır. Bunların 1349'u gayri müslim, 5151'i Müslüman'dır. 1802 tarihli sayım defterine göre İstanbul'da toplam kayık sayısı 4245 adettir. Bu kayıklardan 864 .adedini gayri müslimler, 3381 adedini de Müslümanlar işletiyordu

Boğaziçi'nde kayıkçı esnafını oluşturan elemanların çoğu Anadolu'dan gelmiş kişilerdi. İş bulma gayesi ile Anadolu'dan gelen bu insanlar vasıfsız oldukları için genelde iskelelerde bekler, hamlacı (kürekçi) olarak kayıklarda çalışmışlardı. Anadolu'dan gelen bu gençler kısa sürede eğitilir, kayıkta .müşteriye nasıl davranacağı kendilerine öğretilerek göreve başlatılırdı

Kayıkçılar genellikle süslü ve gösterişli giyinirdi. Kayıkçı, yolcuları kayığına aldığı zaman, püskülü güçlü boynuna dolar, kırmızı fesi, yanık teni ve al rengi bir kemerle tutturulmuş şalvarının beyazlığı iyice ortaya çıkardı. Kayıkçılar yaz mevsiminde kuşakla sarılı beyaz pamuklu şalvar, geniş kollu ipek bir ceket ve gösterişli mavi püskülüyle kırmızı fes giyerdi. Kayıkçılar, siyah ipekli krepten yapılmış, uzun kollu güzel gömlekler de giyerdi. Hamlacılar küreğe geçip kayığı hareket .ettirdiklerinde, uzaktan onlara bakanlar, tek bir küreğin hareket ettiğini zannederdi

Piyade hamlacılarının giyimi de iyiydi. Hamlacılar biri çuha diğeri kalikot patiskasından birer dizlik, çuhadan ipek fermâne işlemeli yelek ve salta, bürümcül hilali gömlek, uzun konçlu sakız beyazı çorap, rügan gül fiyonklu yemeni ve fes giyerlerdi. Kol gücü ile mesafe alındığından kayıkçılar fiziksel olarak güçlüydüler. Bu belirttiğimiz elbiseleri kayıkçıların üniformaları olarak .niteleyebiliriz

İtalyan seyyah Amicis kayıkçıları şöyle tarif etmektedir: "Kürekçilerimiz kırmızı fesli, mavi mintanlı, bacakları ve kolları çıplak, iki genç yakışıklı Türk; yirmi yaşlarında, kara yağız, temiz, .neşeli, gözü pek, her kürekte kayığı bir boy ileri götüren iki pehlivandı

Salah Birsal de kayıkçıları tarif ederken, "Kayıkçılar hep iri yarıdır. Giysileri birbirine benzer. Geniş pamuklu şalvar, yarım ipek bir gömlek, traşlı başlarında küçük kırmızı takke, kışın bile böyle .giyinirler" demektedir

Fransız yazar Gerard de Nerval ise kayıkçıları şöyle tarif etmektedir: "Kürekçiler güçlü kollarıyla kürek çekip dalgaları kesmeye çalışırlar. Yüz ve omuzları güneşten yanmış, adeta tunçlaşmıştır. Geniş ipekten gömlekler giyer ve atlas kemer bağlarlar. Çok terbiyeli dürüst insanlardır. İşlerini bir

”çeşit güzel sanat haline getirmeyi bilmişlerdir

Kayıkçılar yardımsever insanlardır, zorda kalmışlara yardım etmeyi severler ve bu konuda esnaf olarak çalışmalar yaparlardı. Kayıkçıların yardımlaşma ve dayanışmasını şu örnekte görebiliriz: Eski Galata Gümrüğü yanında küçük bir iskele yapılmıştı. Esnaf elemanlarının kayıklarının başına herhangi bir şey geldiğinde veya kayık battığında, kayıkçının maişetini temin edebilmesi için ona esnaf teşkilatı tarafından küçük bir sandal verilirdi. Kayıkçı o sandalı işleterek ailesinin geçimini sağlar, akşam olduğunda Galata Gümrüğü’nde yapılmış olan küçük iskeleye yanaşırdı. Bir babanın zorda kalmış evladını şefkatle kucaklamasından ilham alınarak, zorda kalmış kayıkçılara kucak .açmasından dolayı bu iskeleye ‘’Baba İskelesi’’ denmiştir

Boğaziçi’nde doğmuş ve burada gelişmiş olan kayıkçılık su medeniyetimizin bir göstergesi olmuştur. Kayıkçılar o koca gövdelerinde ince bir ruh taşımış ve nazenin davranışlar sergilemesini .bilmiş bir topluluk olarak hatıralardaki yerlerini almışlardır

:İlk Toplu Taşıma Vasıtası Pazar Kayıkları

Şirket-i Hayriye'nin teşekkülünden önce, yani 1854 senesinden evvel Boğaziçi köy ve semtlerindeki halkın Suriçi (Eminönü) ile ulaşımını temin eden ulaşım vasıtasına pazar kayığı denilmekteydi. Pazar kayığı orta ve alt gelir seviyesinde olan halkın rağbet ettiği ulaşım vasıtasıydı. Pazar kayıkları, Rumeli tarafında Sarıyer, Büyükdere, Yeni-köy, Rumelihisarı ve Arnavutköy, Anadolu sahilinde ise Beykoz, Kanlıca, Anadoluhisarı ve Kandilli semtlerinden Eminönü İskele-si'ne eşya ve yolcu nakli için kullanılmaktaydı. Bu kayıkların içinde kazançları en fazla olanlar Sarıyer, Beykoz, Yeniköy, Tarabya ve Kanlıca pazar kayıkları oluyordu. Bu dört köyün pazar kayıklarına hamlacı esnafı tarafından gösterilen rağbetin sebebi, bunların İstanbul'a inerken yükleri bulunduğu gibi dönüşlerinde de yüklerinin olmasından kaynaklanmaktadır. Sarıyer pazar kayığı tuzlu balık fiçileri, Beykoz kayığı sepetçi çubuğu ve Sırmakeş suyu, Yeniköy kayığı balık, Kanlıca kayığı ise Göztepe memba suları fiçilerini taşımaktan dolayı itibarlı ve kazançlıydı. Pazar kayıkları altı hamlacı ve bir reis tarafından idare edilmekteydi. Bu kayıklar, 13 metre uzunluğunda ve 2,5 metre genişliğinde şekli mahsusta inşa edilmiş güzel bir nakil vasıtasıydı. En uzun kürekleri "baş" ve "şaşırtma" tabir olunanlardır ki, uzunlukları 6,5 metre ve ağırlıkları 80 kilodur. Pazar kayığı kendine özgü yapısı olan, öbür kayık türlerinden kolayca ayrılabilen, bağımsız bir teknedir. Ayrılığının en belirgin yanı, koca gövdesidir. Bunların en belirgin özelliği toplu taşıma vasıtası olmalarıdır. Hatta kayıkçı esnafının içindeki en zor görevin pazar kayığı hamlacılığı olduğunu söylemek abartılı olmaz. Yazın sıcağında; kışın soğuk, yağışlı ve fırtınalı günlerinde koca pazar kayığını akıntılara ve şiddetli rüzgârlara karşı getirip götürmekteki sıkıntı tasavvur edilirse, bu işte çekilen zorluk anlaşılabilir. Pazar kayıkları ancak 50-60 kişi tarafından kaldırabilir, üç veya dört çifte kürekli olurdu. Her kürekte bir kişi olur ve bunlar kürekleri ayakta çekerlerdi. Pazar kayıklarına sepet, küfe, hurç, ambar ve sandık cinsi eşyalar da yüklenirdi. Yolcuların bir kısmı bunların üzerine çıkararak oturlardı. Yüklerden arta kalan yerlere kilimler serilir ve onların üstüne oturulurdu. Pazar kayıklarında birer su testisi ve maşrapa bulundurulması adetti. Pazar kayıkları çoğunlukla Boğaziçi'nde işleyen vakıflara ait kayıklardı. Bunların Haliç'te dahi işletildiği olmuştur. Boğaziçi'nde karşıdan karşıya geçmek için bir iskeleye bağlı olarak çalışırlardı. Para kazanmak gayesi ile muhtelif kimseler pazar kayığı işlettiği gibi hayırsever şahıslar da işletir, elde edilen hâsılatı cami, mektep vb. yerlere vakfederlerdi. Pazar kayıkları İstanbul halkının mekânlar arası ulaşım ihtiyacının karşılanmasında çok büyük ehemmiyeti olan bir vasıta. Pazar kayıkları diğer kayık türlerinden daha güvenli olarak yolcu taşımaktadır. Kalıplarının büyük ve ağır olması dolayısıyla ile rüzgârlı ve dalgalı zamanlarda da kullanılabilirlerdi. Boğaziçi'nin yukarı kesimlerindeki mahallelerde oturan halk genellikle pazar kayıklarını tercih etmekteydi. 1761 tarihli bir belgeye göre Arnavutköy ve Kuruçeşme halkı her gün İstanbul'a gidip gelmek için pazar kayığı yapımına izin verilmesi için Galata kadısına müracaat ediyor ve kayık yapımı izni alıyor. Kuruçeşme ve Arnavutköy halkının İstanbul'a her gün gidip gelmesi, dönüşte ihtiyaçları olan eşyanın taşınması bu pazar kayığı sayesinde gerçekleşiyor. Pazar kayıklarına yelken takmak yasaktı. Rüzgârlı havalarda yelkenli kayıklar büyük tehlike atlatıyordu. Kayıklara alınacak adam sayısı da kayığın büyüklüğüne göre değişiyordu. Pazar kayıkları İstanbul'un ilk toplu taşıma vasıtaları olarak tarihteki yerlerini almışlardır.

:İlk Deniz İtfaiye Aracı Ateş Kayıkları

Lutfuna ısınsa ne acep can-ı ahibba
Ateş kayığı kendisidir zevrak-ı sahba

Bilindiği gibi ülkemizde havadan, denizden, karadan yangınla etkin mücadele için eğitilmiş personel ve güncel teknolojiye uygun donanıma sahip bir Deniz İtfaiyesi teşkilatı tam olarak oturmuş değildir. Boğaziçi kıyılarındaki yalılarda ve deniz araçlarında meydana gelen yangınlarda, denizden yangına müdahale ve önleme konularında söndürme araç ve gereçleri günümüzde dahi yetersizliğini .korumaktadır

Tulumbacılık: Yangın çıkınca etrafa yayılmadan söndürmek ve mahsur kalanları kurtarmak için kurulan bir Osmanlı dönemi teşkilâtı. Tulumbacılar her an hazırlıklı olur, yangın haberi geldiği zaman sırtlarına su sıktıkları tulumbalarını atar, koşar adımlarla yangın mahalline ulaşırlardı. Kendilerine özgü kıyafetleri ve kabadayı tavırları ile özel bir figür halini alan tulumbacılar, kullandıkları .deyimler ve yaptıkları hizmetler ile halkın gönlünde ayrı bir yer tutarlardı

Ateş Kayığı: Mehmed Zeki Pakalın'ın Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü'nde Ateş kayıkları şu şekilde tarif edilmektedir: “Eskiden üç veya dört çifte kayıklara verilen isimdi. Ateş kayıkları öteki kayıklardan dar ve zayıf olarak yapıliyordu. Bu kayıklara ateş kayığı denilmesinin sebebi, eskiden yangın olduğunda, yangın tulumbalarını İstanbul'dan Üsküdar'a Anadolu yakasından İstanbul sahiline .nakletmek için kullanılmış olmalarıdır

Ateş kayıkları, tarihî literatürümüze giren denizden yangına müdahale sisteminin ilk aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. Boğaziçi, Haliç ve Marmara Denizi'nde henüz buharlı gemilerin ortaya çıkmadığı, ulaşımın kayıklarla sağlandığı zamanın tanıkları olarak sahil kenarlarındaki yangınlara .müdahale eden tulumbacıların ulaşım aracı olarak literatürdeki yerlerini almışlardır ateş kayıkları

Eylül 1509'da meydana gelen ve küçük kıyamet anlamında “kıyamet-i suğra” olarak 10 isimlendirilen İstanbul depreminde çıkan yangınlardan sonra yangın söndürme teşkilatının düşünölmeye başlandığını söyleyebiliriz. Özellikle XVI. yüzyılda meydana gelen İstanbul .yangınlarından sonra yangınlara müdahalede yeni yöntemler düşünölmüş olmalıdır

Tulumba teşkilatı kurulduktan sonra Boğaziçi ve Haliç'in belli iskelelerinde tulumbacılar bulundurulmuş ve yangın haber alındığı zaman ateş kayıklarıyla yangın noktalarına ulaştırılmaya çalışılmıştır. Ateş kayıkları süratli hareket edilebilmeleri için ince ve narin yapılıdır, bu sebepten .pazar kayıklarından daha fazla süratle hareket ederlerdi

Ateş kayıkları yangınlara müdahale etmek üzere Anadolu yakasında Üsküdar Büyük İskele'de, Avrupa yakasında ise Eminönü Çardak İskelesi'nde yangın nöbeti beklerdi. Ateş kayıkları Eminönü'nde beklerken, Üsküdar'da veya o cihette çıkan yangına İstanbul'un yangın tulumbalarını, tulumbacılarıyla birlikte süratle naklederlerdi. İskelenin yangın nöbetçisi elinde harbisini tuttuğu .halde kayığın kış üzerinde otururdu

Sadece yukarıda belirttiğimiz iskeleler değil, İstanbul'un büyüklüğünü ve kalabalıklığını göz önüne aldığımızda birçok iskelesinde yangına müdahale için bekletilen deniz itfaiye aracı olarak ateş kayıkları bulundurulduğu düşünölebilir. Deniz itfaiyelerinin bulunduğu iki iskeleyi örnek olarak .burada vermekte fayda vardır

Üsküdar Büyük İskele Ateş Kayıkları

Büyük İskele’de özel görev yapan kayık ve kayıkçı bölüklerinden en önemlisi ateş kayıkları idi. Bu iskelede bekleyen ateş kayıkları diğer emsali kayıklardan daha dar ve zayıf, ince ve narin yapıydı. Yangın vuku bulduğunda hususi olarak bekleyen dört-beş kayık, tulumba ve tulumbacıları süratle yangın mahalline taşırdı. Bu kayıklar zaman zaman yük ve insan taşınmasında da kullanılmıştır. 1802 tarihli kayıkçı esnafı sayımına göre Büyük İskele’de 11 ateş kayığı yangın nöbeti beklerdi. Bu .kayıklarda görev yapan 21 kayıkçı olup, kethüdarları Mustafa adında biriydi

Eminönü Çardak İskelesi

Çardak İskelesi’nde nöbet bekleyen iki tane ateş kayığı vardı. 1234 tarihli olan bir vesikaya göre iki ateş kayığının sekiz tane kayıkçısı vardı. Bunların her birine ayda kırkar akçe veriliyordu. Bu paranın hazineden verilmekte olması ateş kayıklarının devlete ait olduğunu gösterir. Çardak, gümrük yeri olduğu için bu ateş kayıklarının tüccar eşyası naklinde ve insan taşımalarında da kullanıldığı .anlaşıyor

İstanbul’un gelişimiyle birlikte yukarıda belirttiğimiz ateş kayıklarının yeterli olmayacağı ve bunlardan başka nöbet bekleyen ateş kayıklarının da bulunmuş olması olasıdır. Ateş kayıkları bekledikleri iskelelerde zaman zaman farklı işler de yapmaktaydılar. 1768 tarihli bir arşiv belgesinde Üsküdar’da görev yapan ateş kayıklarının Üsküdar kavukçu tairesinden 40 kişiyi Eminönü’ne kişi başı 1 akçeye taşıdığına şahit oluyoruz. Bu kayıkları her ne kadar ilk deniz itfaiyesi olarak nitelese de, itfaiye aracı görevinin yanında yük ve insan naklinde de kullanılmışlardır Tarihimizin bilinen bu ilk deniz itfaiye aracı birçok yangına zamanında müdahale ederek İstanbul halkının gönlünde ve aklında haklı bir yer edinmiştir. Ne gariptir ki, İstanbul halkının gönlünde yer .edinmiş olan ateş kayıklarının bugün elimizde bir resmi dahi yoktur

İtfaiye Tarihi

senesine kadar İstanbul’da çıkan yangınları, yeniçeriler kanca, balta, su kovası vesaire gibi 1720 itfaiye âletleriyle söndürürlerdi. Ancak 1720 yılında ise yangın tulumbalarının ilk numunesini yapan Dâvûd Ağa’nın nezâreti altında Acemi Ocağına yamak üzere ayrıca Dergâh-ı âli Tulumbacı Ocağı ihdas edildi. Ancak yeniçeriliğin 1826’da kaldırılmasıyla bu ocak da lağv edildi. 1827 yılında yarı askerî bir İtfaiye Teşkilâtı kuruldu. 1869’da belediye daire ve merkezlerine, mahallelere tulumbalar verilerek semt tulumbacı ocakları kuruldu. Bu yıllarda çıkan İstanbul yangınından sonra Macaristan’dan getirilen Kont Szechynı’ya Askerî İtfaiye Teşkilatı kurdu (1874). 1923’ten sonra .itfaiye teşkilatı belediyelere devredildi

Üsküdar Kayıkçıları ve Kayıkçıların Demografik Durumu

İstanbul dünya şehirlerinin bütün güzelliklerinden izler taşıyan eşsiz bir kültür koleksiyonu, Asya ile Avrupa'nın buluşma noktası, farklı toplum, kültür, inanç ve medeniyetlerin kavşağı, bir su ve .deniz kenti, suyun şekillendirdiği bir su medeniyetinin oluşumuna yön veren bir şehirdir. Boğazın en işlek ve nadide yerinde kurulmuş olmasıyla Üsküdar; Asya'nın Avrupa ile buluşma noktasıdır. Bu sayede sanat, ticaret ve köklü bir medeniyet merkezi olma özelliğiyle sayılı dünya şehirlerindedir. Üzerine şiirler yazılmış, şarkılar bestelenmiştir ama Üsküdar'ın tarihsel kimliğini .ortaya çıkartan, topografyasının boğaz içindeki silüetidir. Osmanlı döneminde İstanbul şehrinin genişlemesiyle birlikte yerleşim mahalleri boğazın her iki yakasına hızla yayılmış, Boğaziçi'nde semtler, köyler kurulmuştur. Bu köy ve semtlerin birbiriyle hızlı iletişimi ve ulaşımını sağlaması için mekânlar arası insan taşımacılığının önemi zamanla artmıştır. Üsküdar'dan boğazın karşı yakasına geçmek için en uygun vasıta kayıklardı. Üsküdar ve .diğer sahil semtlerini birbirine bağlayan en hızlı ve uygun vasıta da dolayısıyla kayıklardı. Boğaziçi'nde Şirket-i Hayriye'nin kurulması ve buharlı vapurların işlemeye başlamasından önce mekânlar arası insan taşımacılığı kayıklar vasıtası ile yapılmaktaydı. Boğaziçi, Haliç ve Marmara kıyılarındaki köy ve semtlerde yaşayanlar ulaşımı kayıklarla yapmak zorundaydılar. Dolayısıyla .Üsküdar ve Üsküdar'ın Boğaziçi semtlerinin hepsinde kayık iskelesi bulunurdu. Bu bildirimizde 1802 tarihli İstanbul Kayıkçı Esnafı Sayım Defterlerine göre Üsküdar kazası ve Üsküdar'a bağlı semtlerdeki iskeleler, iskelelerde kaçar adet kayık olduğu, kayıkçı sayıları ve bu .kayıkçıların demografik durumları ele alınacaktır.

Kayıkçıların Yolcu Taşıma Kuralları

:Kayıkçıların genel olarak yolcu taşımada uymak zorunda oldukları kuralları şöyle sıralayabiliriz

- Kayığa haddinden fazla yolcu alınmaması -
- Kadın ve erkek yolcuların aynı anda taşınmaması -
- Yolcuların herhangi bir şekilde rahatsız edilmemesi -
- Yolcu alımında nöbet usulüne dikkat edilmesi -
- Yolcudan fazla ücret alınmaması -
- Nizamname ile belirtilen özelliğin dışında kayık kullanılmaması -
- .Kayıklara yelken takılmaması -

Üsküdar Kayıkçıları

XVI ile XVII. yüzyıl arasında değişik tarihlerde yapılmış olan kayıkçı esnafı sayımlarında Üsküdar .iskelelerinin sayılarının deği-şiklik gösterdiğine şahit oluyoruz. tarihinde yapılan kayıkçı esnafı sayımı sonucunda 880 kişinin kayıkçılık mesleğini icra ettiği 1802 görülmektedir. Bunların 43'ü Hristiyan, 46'sı Yahudi ve 791'i İslam dinine mensuptu. Aynı sayım .sonucuna göre Üsküdar iskelelerine bağlı olarak çalışan kayık sayısını 385 olarak görmekteyiz.

Üsküdar Kayıkçılarının Aldığı Lakaplar

Osmanlı döneminde insanlar baba adları, memleket adlarıyla aldığı lakaplardan ayırt edilirdi. Üsküdar kayıkçılarının da aldığı lakaplar mevcuttu. Kayıkçıların aldıkları lakapları şöyle sıralayabiliriz

Aşık	Bekçi	Kör	Kalaycı	Battal
Topal	Eski	İnce	Deli	Satır
Keleş	Başeski	Bölükbaşı	Tembel	Pehlivan
Sandalcı	Gedik	Helvacı	Çıroz	Öküz
Ellialtı	Bayraktar	Tiryaki	Çolak	Gemici
Paşaoğlu	Leblebici	Kadioğlu	Köse	Alemdar
Saka	Kalafatçı	Göbekçi	Tatar	Avancı
Bahçıvan	Çörekçi	Sucu	Dabak	Filikeci
Mühtü	Kapucu	Kestaneci	Kürt	Emiroğlu
Kuloğlu	Çaylak	Parmaksız	Semerdi	Şekerci
Terzi	Çalık	Sağır	Döğmedici	Arap
Hatipoğlu	Yamak	Kalyoncu	Arabacı	Zobu
Kumbaz	Hamlacı	Civelek	Yörük	Çömlekçi
Tombul				

Üsküdar Kayıkçılarının Memleket Durumu

Kayıkçıların nereli olduğu konusunda görevlilere verilen cevaplarda büyük çoğunluğun İstanbul ve özellikle de Üsküdarlı olmaları dikkati çekmektedir. İstanbul'un Şişli, Kadıköy, Hisar ve Bulgurlu gibi diğer semtlerinden gelip Üsküdar'da çalışanlar da dikkati çekecek durumdadır. Üsküdar Osmanlı Devleti'nin coğrafi topografyasını yansıtan önemli bir merkezdi. Üsküdar iskelelerinde kayıkçılık mesleğini icra edenlerin memleket durumu şöyledir: Edirne, Bağdat, Konya, Tokat, Ürgüp, Arnavut, Bartın, Karadağ, Midilli, Bosna, Kandıra, Erzurum, İnebolu, Çeke, Kozyaka, Çerkeş, Bursa, İzmir, Tosya

Üsküdar İskeleleri

Üsküdar semtinin iskeleleri, Anadolu tarafının en işlek iskeleleridir. Özellikle şehir merkezindeki iskeleler büyüklük ve işlev bakımından önem arz etmekteydi. Üsküdar Avrupa'dan Asya'ya geçenlerin en uğrak yeri idi. Üsküdar meydanındaki iskelelerden Doğu'nun ticari ve askeri her türlü malı, deve meydanı denilen Beşiktaş'a geçirilir, buradan Avrupa'nın değişik ülkelerine gönderilirdi. Şimdi değişik tarihlerde yapılmış kayıkçı esnafı sayımlarında karşımıza çıkan iskele isimlerini zikredeceğiz. Bir sahil semti olan Üsküdar kazasındaki iskeleler şunlardır: İhsaniye İskelesi, Salacak İskelesi, Ayazma İskelesi, Büyük İskele, Balaban İskelesi, Tophaneyeri İskelesi, Mumhane İskelesi, Kavak İskelesi, Kuzguncuk İskelesi, Sarıtaş İskelesi, Öküz Limanı İskelesi, Hünkâr İskelesi, Taş Limanı, İstavroz İskelesi, Beylerbeyi İskelesi, Vaniköy İskelesi, Çengelköy İskelesi, Gülbahçesi İskelesi ve Kandilli İskelesi. Bu sayım her ne kadar tüm İstanbul iskeleleri hakkında bilgi vermekte ise de burada Üsküdar kazası iskeleleri, kayıkçı ve kayık sayısı, kethüdaları, demografik yapıları hakkında kısaca bilgi

İhsaniye ve Salacak İskeleleri

Üsküdar'ın Marmara'ya açılan tarafında bulunan bu iskelelerde 16 kayık ve 23 kayıkçı vardı.
.Kayıkçıların tamamı Müslüman'dı

Ayazma İskelesi

Ayazma iskelesinde 26 kayık ve 53 kayıkçı bulunmaktaydı. Bu 53 kayıkçıdan 26'sı kayık sahipleri,
.27'si ise aylakçı (gündelikçi) idi. Kayıkçıların tamamı Müslüman'dı

Büyük İskele

Bu iskelede genelde daha büyük kayıklar bulunurdu. Sayım sonucuna göre iskelede 17 kayık, 101
kayıkçı bulunmaktaydı. Kayıkçıların tamamı Müslüman'dı. Büyük İskele'nin Kethüdası Osman
Çavuş'tu. Büyük İskele'de ayrıca 6 adet nöbet kayığı ve 17 kayıkçı her daim beklemekte olup, nöbet
.kayıklarının Mustafa adında ayrı bir kethüdası vardı

Üsküdar kayıkhanelerinde ihtiyaç duyulduğu zaman görev yapan bağımsız 91 kayıkçı vardı. Büyük
iskelede özel müşterilere hitap eden kayık ve kayıkçılar vardı. Bunlar hali vakti yerinde olanlara
boğazın karşı yakalarına geçme ve gezinti yapma gibi hizmetler sunardı. Bu kayıklar kendilerine ait
olup genel nizam olarak iskele nizamına tabi idiler. Sayıları değişiklik gösterse bile bu sayımda 21
.idi

Seksoncu Kayıkları

Büyük İskele'de ayrıca askeri bölüklere ait kayıkçılar da vardı. Bunlardan en önemlisi
.Seksoncular Ocağı kayıkçılarıydı. Bu ocağa bağlı olarak 16 kayık ve 32 kayıkçı görev yapmaktaydı

At Mavnapları

Yük taşımak için kullanılan büyük kayıklara mavna denilirdi. Genel manada yük taşımak için
yapılan mavnalara, yaptığı görev itibari ile değişik isimler verilirdi. At kayığı; içerileri döşemeli
olup, baş ve kış tarafları rampalıydı. Rampalar hayvanların kaymamaları için çıtalıydı. İki baş ve
iki kış tarafında olmak üzere dört kürekleri bulunurdu. Boğazın her iki yakası arasında at taşımak
.için yapılmışlardı

İstanbul Gümrüğü'nde görevli Üsküdar at mavnapları Üsküdar'dan Eminönü ve Beşiktaş tarafına at
nakletmek için kullanılan kayık türüdür. Üsküdar'ın 13 adet at mavnası mevcut olup bu mavnalarda
.49 kişi görev yapmaktaydı

Büyük İskele'de 27 adet at kayığı ve 107 kayıkçı görev yapmaktaydı. At kayıkçılarının Kethüdaları
.Seyyid Mustafa idi

Büyük İskele Ateş Kayıkları

.Büyük İskele’de özel görev yapan kayık ve kayıkçı bölüklerinden en önemlisi ateş kayıkları idi

Balaban İskelesi

Balaban İskelesi’nde 44 adet kayık görev yapmakta olup, bunların 9 adedini gayri müslimler işletmekteydi. Bu iskelede 95 kayıkçı çalışmakta olup, 12’si gayri müslimdi. İskelenin Kethüdası .Tahir’di

Tophaneyeri İskelesi

Tophaneyeri İskelesi’nin kethüdası Tahir’di. Bu iskelede 38 kayık, 110 kayıkçı görev yapmaktaydı. .Bu kayıkçılardan 66’sı aylak-çı-gündelikçi olarak çalışmaktaydı

Mumhane İskelesi

Mumhane İskelesi’nin Kethüdası Tahir olup, bu iskelede 33 kayık ve 62 kayıkçı görev yapmaktaydı. Bunlardan 33’ü kayık sahibi olup, geriye kalan 29’u kayıkçıların yanında çalışan .gündelikçilerdi

Kuzguncuk İskelesi

Kuzguncuk İskelesi’nin Kethüdası Tahir olup, kethüda vekili Tombul Tahir’di. Üsküdar iskelelerinin diğerlerinden farklı olarak dikkati çeken bu iskelede görev yapan 58 kayıkçının tamamının gayri müslim oluşudur. Bunlardan 46’sı Yahudi, 12’si Hristiyan’dır. Bu iskelede 36 kayık görev yapmaktaydı. 28 kayık Yahudiler, 8 kayık ise Hristiyanlar tarafından işletilmekteydi. .Kuzguncuk İskelesi’nde görev yapan kayıkçıların 30’u gündelikçi olarak çalışmaktaydı

İstavroz İskelesi

Beylerbeyi yakınlarındadır. İstavroz İskelesi’nin Kethüdası Numan’dır. Bu iskelede 13 kayık, 18 .kayıkçı görev yapmaktaydı

Beylerbeyi İskelesi

Beylerbeyi semtinin iskelesidir. Bu iskelede 23 kayık, 40 kayıkçı görev yapmaktaydı. 15 kişi .gündelikçi olarak çalışıyordu

Çengelköy İskelesi

Çengelköy semtinin iskelesi olup, İskele Camii’nin önündedir. Şu andaki iskele Şirket-i Hayriye döneminde yapılmıştır. Çengelköy iskelesinde 19 kayık, 23 kayıkçı görev yapmaktaydı. Görev yapan .kayıkçılardan 4’ü Müslüman, 19’u Hristiyan’dır. Kayıkçılardan 4’ü aylakçı olarak çalışmaktaydı

Gülbahçesi İskelesi

Çengelköy semtinin diğer iskelesidir. Gülbahçesi İskelesi'nde 23 kayak, 43 kayakı görev yapmaktaıdı. Bunlardan 9'u gündelikçi olarak alışmaktadı

Kandilli İskelesi

Kandilli semtinin iskelesidir. Kandilli İskelesi'nde 12 kayak, 17 kayakı görev yapmaktaıdı. Bunlardan 12'si kayak sahibi, 5'i gündelikçi olarak çalışıyordu

Boğaziçi'nde Mehtap Seyri

Osmanlı toplumunun oluşturmuş olduğu Boğaziçi medeniyetinin en unutulmaz hatıraları mehtap seyirleri ve gezileri olmuştur. Mekânların insanlarda, insanların da mekânlarda iz bıraktığı; insanın doğayı ve çevresini kültürüyle algıladığı ve yorumladığı Boğaziçi medeniyetinin bir tezahürü olan mehtap seyirlerinin başlangıcı Kanuni'den sonra tahta çıkan oğlu II. Selim döneminde başlamıştır. En azından tarihçiler bu dönemi mehtap gezilerinin başlangıç dönemi olarak gösterirler. Türk kültür hayatında bir döneme damgasını vurmuş kitle eğlencelerinden biridir mehtap seyri.

Farsça "meh=ay" ve "tab=aydınlık" kelimelerinden kurulu bir bileşik ad olan "mehtab" ya da bugünkü imla ile mehtap, kelime anlamı itibariyle "ay ışığı" anlamına gelmektedir. Osmanlı toplum hayatında "mehtap" demek, mehtaplı bir gecede Boğaziçi'nde dolaşan bir kayıkta bir saz takımı peşinden onu dinleyerek yapılan gezinti demektir. "Mehtapçılar" demek de bu gezintiye iştirak edenler demektir. Boğaziçi, Göksu, Sa'dâbâd, Beşiktaş, Şemsipaşa ve Beykoz'da sazlı-sözlü eğlenceler eşliğinde yapılan mehtap seyirlerinin, XVII. yüzyıl İstanbul insanının tutkularının başında geldiği şiirlerden anlaşılmaktadır. Işık kirliliği yüzünden yıldızları ve ayı unutan, dahası gökyüzüne hasret

kalan bugünün İstanbullu'su için mehtap seyri ne yazık ki oldukça uzak bir eğlencedir. Boğaziçi'nde mehtap seyrini hali vakti yerinde, devlet ricalinden ve zengin kimseler düzenlerdi.

Mehtap seyri tertip eden kimse saz takımı için oturduğu köyün pazar kayığını kiralardı. Bu kayıkların arka taraflarındaki düz ve hayli uzunca kısımlar hanende ve sazandelerin oturmasına ve saz aletlerinin konmasına uygun yapıdaydı. Bu kayıkta mehtap seyrini düzenleyen bir adam bulunur; o, her şeyin, efendisinin istediği yolda gitmesini temin ederdi. Pazar kayığına eşlik eden diğer kayık ve sandallar yalnız ay ışığıyla aydınlanırken, hizmetteki pazar kayığı mumları yanmış üç dört fener taşıyarak gelir ve o geceki mehtap sahibinin yalısından hanende ve sazandeleri alıp boğazın sularına açılırdı.

Mehtap seyrine davetli misafirler yavaş yavaş saz heyetinin bulunduğu pazar kayığının etrafında dolaşmaya başlardı. Onu kuşatarak ve ona âdeta yapışarak teşkil ettikleri kabile su üstünde yekpare büyük bir sal gibi bir kütle olurdu. Hele asıl sazandelerin bulunduğu kayığın en yakınında bulunan kayıkçıların ellerini biraz uzatarak yanlarındaki sandal ve kayığın kenarlarını tutmasıyla bunlar birbirlerine tamamen birleşmiş olurlardı.

Boğaziçi mehtap seyirlerinde isim yapmış musikişinaslar Kel Ali Bey, Nedim Bey, Mızıkâ-yı Humâyûn'dan Kör Hüsam, Hafız Şaşı Osman ve Muhteşem'in okuduğu şarkı ve gazeller edebî eserlere bile konu olmuştur.

Boğaziçi Mehtap buluşmasının oluşumunu Abdülhak Şinasi Hisar'ın kaleminden aktaralım: "Mehtabın zirvede olduğu bir gece boğazda toplanan yüz kadar kayık, o devirde boğazın en şairane yeri olarak kabul edilen Kalender önlerine gelir ve buradan itibaren mehtâbiye başlardı. Nerede, hangi koylarda ve hangi yalıların önünde durulacağı önceden kesinkes belirlenmemişse de, hemen herkes nerelerin fasıl icrası için uygun olduğunu bildiğinden yine de az çok hesaplı bir seyir başlardı. Kalender'den sonra kayıklar kendilerini Yeniköy akıntısına bırakırlar, İstinye önlerinden bir yerden karşıya geçerlerdi. Çünkü İstinye mehtaba biraz sapa kalırdı. Oysa Körfez, meşk esnasında sesin yankılanmasına olanak sağlaması nedeniyle mehtâbiye için biçilmiş kaftandı. Üstelik yaz gecelerinde bülbülleri dinlemek için de eşi bulunmaz bir yerdi. Burada uzun süre kalındıktan ve birkaç fasıl icra olunduktan sonra, yeniden yola koyulur, yalıları selamlaya selamlaya meşke devam edilirdi. Yalıların önünden geçerken duraklamak ve yalıya dönerek eser icra etmek ise, içerde bulunanlara bir saygı ve iltifat göstergesiydi. Yalıdağiler de lambaları söndürerek ve kafesleri kaldırarak iade-i iltifatta bulunurlardı. Bu yalıları arasında en meşhuru ve mehtâbiye eğlenceleri içinde en özel bir yere sahip olanı Hıdiv İsmail Paşa'nın Emirgân'daki yalısıydı. Yalının taraçalarında toplanan 100 kadar çoğu

Arap ve Çerkez kökenli hanende, kayıklar yalının önüne gelince fasıla katılırlar, müthiş bir ses hasıl olur, öyle ki karşıda Körfez'in tepelerine çarpan sesler boğazda yankılanırdı. Sonra dönüş başlar, bütün kayıklar sığmayacağından Dere'ye girilmez, suların kayıkların hareketsiz kalmasına müsaade etmediği için akıntılarda oyalanılmaz, Kandilli açıklarından Bebek koyuna gelinirdi. Gümüş servi temâşâsı için en uygun iki yerden biri Büyükdere ise, diğeri hiç kuşkusuz Bebek'ti. Burada da bir

”fasıl geçildikten sonra, mehtâbiye, gece yarısına doğru sonlandırılırdı

Boğaziçi medeniyeti ve kültürünün bir ürünü olarak ortaya çıkan Mehtap Seyri ve Gezisi, samimiyetin, içtenliğin, yapay değil gerçek ilişkilerin, İstanbul Hanımefendileri ve Beyefendilerinin .aziz hatıralarından bizlere yansıyan hoş bir seda olarak hatırlıyoruz

İstanbul'da Kayıklar ve Kadınlar

Eski İstanbul'da kadınlar gündelik yaşamda çok ön plana çıkmazlardı. Hanımlar, eşlerinin sultanı, evin mutlak hâkimi, çocukların annesi ve sevgili olarak karşımıza çıkmaktaydı. Ayrıca hanımefendiler anne, nine, hala, teyze ve kerime (gözbebeği) olarak da gündelik yaşamda yerlerini almaktaydı. İstanbul'un çarşı pazarlarında hanımların varlığı çok göze batmasa da yapılan vakıf eserlerinde .durum tam tersidir

Haseki Sultan, Mihrişah Valide Sultan, Bezmialem Valide Sultan, Hürrem Sultan, Pertevniyal Sultan, Nurbanu Sultan, Neslişah Sultan, Adile Sultan ve benzerlerinin vakıf eserleri günümüzde hâlâ canlılığını korumaktadır ve İstanbul'un mimarî silüetine damgasını vurmuştur. Bu açıdan bakıldığında .İstanbul'a "Hanımlar Şehri" dense yeridir

Kayıklar ise, suyun üzerinde yüzen küçük tekne olarak tarif edilmektedir. Kayıklar İstanbul şehir sularında, insan ve eşya taşıyan, küçük ölçekli ulaşım vasıtalarının genel adıdır. Kayık halkın .kendiliğinden bulduğu ve türettiği, öz Türkçe bir kelime olarak karşımıza çıkar

Eski İstanbul'un gündelik yaşamında kadınlarımızın kayıklarla olan münasebetleri, bu ulaşım vasıtasıyla kadınlar arasında kurulan benzerlikler, kadınlarımızın kayıklarla ulaşımı ve oryantalist .lerin gözüyle kayık-kadın gibi konularda bilgiler vermeye çalışacağım

İstanbul hanımefendileri gündelik hayatta feracelerinin içinde ve peçeli bir vaziyette yer alırken kibar, nazik, mesafeli ancak içten, gösterişli ama abartılı olmayan, kapalı ancak sanatsal duruşu olan, göze ve duyguya hitap etmeyen, nezaketli ve nezafetli kimselerdi. Aynı şekilde boğazın sularında ulaşımı sağlayan kayıklarımız da süslü ve gösterişli ama abartılı olmayan ve incelmış bir medeniyetin .ürünü olarak İstanbul halkına hizmet etmekteydi

Kayıklar ile hanımlar arasında karşımıza çıkan ilk benzerlik bugünün lüks deniz taksisi denebilecek özelliklere sahip olan özel piyadelere zarafetinden ve süratinden dolayı "hanım iğnesi" de denmesiydi. Hanım iğneleri, saray ve konakların özel deniz aracı olarak, zarafet ve güzelliği ile hanımlara özgü övgüleri ve ismi almaya hak kazanmıştı. Birbirlerini ziyaret etmek dışında harem kadınlarını en çok heyecanlandıran gezmeye gitmekti. Genellikle bahar aylarında, hanım iğnesi denilen kayıklarla gidilen pikniklere kadınlar günlerce hazırlanırdı. Öyle ki yiyecekten içeceğe kadar, hatta dilenciye verilecek paraya kadar en küçük ayrıntı defalarca gözden geçirilirdi. Piknik alanlarında ise portatif kurulan kafesler arkasından meddahlar ve ortaoyuncular seyredilirdi. Saray kadınlarının bindiği bir başka kayık da kırlangıç kayığı olup, bunlar hafif, süslü ve seri hareket eden .teknelerdi

İstanbul'a gelmiş birçok yabancı seyyah ve gezgin Boğaziçi'nin vazgeçilmezlerinden olan piyade .kayığını, alımlı güzel ve becerikli bir kadına bir başka deyişle su perisine benzetmektedirler

Eski gravür, kartpostal ve tablolara baktığımızda kayık ve kadın temasına sıkça rastlamaktayız. Bunlardan Abdülmecid dönemi İstanbul'unun ressamı, Germain Fabius Brest birçok tablosunda kayık ve kadın motifini işlemiştir. Paris 1880 Salonu'na "Boğaziçi'nde Kayıklar" adlı eseriyle katılan sanatçı, 1882 Salonu'na "Boğaziçi'nde Türk Kayıkları" konulu iki resim göndermiş, aynı konuyu 1896 Salonu'na verdiği resminde de tekrarlamıştır. Osmanlı saray ressamı Fausto Zenaro, Jean Brindesi ve Amadeo Preziosi gibi ressamların tablolarında hanımların kayık sefalari firçalardan .tuvale dökülmüştür

Her üç ressamın, kayıkla yolculuk eden hanımefendileri resmettiği tablolarında ortak özellik hanımların feraceli ve peçeli oluşlarıdır. Ayrıca kayıklarda yolculuk ederken yanlarında uşakları bulunur ve hamlacılar da kürekleri çekerken hanım müşterilere bakmamaya özen gösterirler. Hamlacılar için kural, hanım müşterilere bakmadan sağ veya sol omuz hizasından başka yöne bakmak

şeklindedir. Ancak buna rağmen hamlacılar küreklere asılırken, denizde rüzgârın etkisiyle peçeleri açılan İstanbul hanımefendilerine ve onların gözlerine baktıkları izlenimini de uyandırıyor. Her şeye rağmen hamlacılar, kibar hanımefendilerin kendilerinin dengi olmadığını bilecek kadar mütevazı ve .medeni insanlar olarak tablolardaki görüntülerinde durmaktadır

Boğazda hizmet gören kayıklardan bir kısmı köşklü, bir kısmı da köşksüz olurlardı. Kayıklardan köşksüz olanlarında yaz günleri üstü al canfes şemsiye kullanılırdı. Özellikle tatil günlerinde Küçüksu, Sâdâbad, Eyüp Sultan, Eminönü ve Üsküdar sahillerindeki kayıklara hanımefendiler bindikleri zaman güneşten etkilenmemeleri için rengârenk şemsiyelerini açarlardı. Ancak bu şemsiyeli hanımefendiler sarayın önünden geçerlerken şemsiyelerini kapatmak zorundaydı. Bazı kaynaklar bu durumu Padişah'ın ve devlet ileri gelenlerinin güvenliği açısından değerlendirilirken, .bazı kaynaklar da saygıdan dolayı şemsiyelerin kapatıldığını söylemektedir

Hanım yolcular ile erkek yolcuların aynı kayığa binmeleri yasaktı. Ancak pazar kayıklarında durum biraz farklı olurdu. Pazar kayığının baş tarafına erkek, arka tarafına da kadın yolcular otururdu. Kayıkçı esnafında ana kural “hanımlara el verme yok, omuz verme var” şeklindeydi. Hamlacılar kayıklarına aldıkları konuklarını hep bir ağızdan selamlar, marşlar söyler, komutlara uyarak hareket .ederlerdi

:Konu ile ilgili bir fermanı burada paylaşmak istiyorum

:Kayıkçılar Kethüdasına Emirdir

Genç kadınlar ile delikanlılar aynı kayıklara binip gezmesinler diye kayıkçılara daha önce de tenbihte bulunmuştuk. Üstelik fakir ve ihtiyar kadınlar pazar kayıkları ile karşı sahile geçmek istedikleri zaman bazı kişilerin engellemesiyle karşılaşır ve bu yaşlı kadınlar rencide .edilirlermiş

Bütün bu hadiseleri işittim ve buyurdum: Fermanım eline ulaştığında bu konuya gereken önemi veresin, pazar kayıkları ile karşı yakaya geçmek isteyen fakir ve ihtiyar kadınları rencide ettirmeyesin, genç kadınların kanuna muhalif olarak kayığa delikanlılarla binmelerini ve gezmelerini de engelleyesin. Kayıkçılara bu emrimi tenbih edesin ve eskiden gönderdiğim .fermanları da hatırlatarak uyanık olasın

Aralık 1580 (Üçüncü Murad'ın fermanı. Başbakanlık Osmanlı Arşivleri'ndeki 32 numaralı 1 .(Mühimme Defterinden

:Boğaziçi'nin İlk Deniz Taksileri Piyadeler

Üç tarafı denizlerle çevrili Şehr-i İstanbul'un ve Boğaziçi medeniyetimiz bizlere armağan ettiği onlarca deniz binek aracı üretilmiştir. Kullanıldığı yer ve kullanım amacı doğrultusunda çeşit çeşit deniz nakil vasıtası ismi literatürümüze girmiştir. Ama hiçbir isim İstanbul ve Boğaziçi kültürüne Piyade kayıkları kadar anlam katmamıştır. Piyade kayıkları yüzde yüz yerli, bu toprağın ve Boğaz sularının bağrından çıkmış şiirimsi salınışıyla İstanbul'un sembol kayık türü olarak karşımıza çıkar. Motorlu deniz vasıtaları İstanbul ile tanışmadan önce yaşamış, edebiyatımızın ve tarihimizin ölümsüz isimlerinin anılarında, yazılarında ve yabancı seyyahların hatıratlarında saltanat kayıklarının dışında hiçbir kayık türü piyade kayıkları kadar övgüye layık görülmemiştir. Piyade, çok narin ve zarif yapıları bir kayık türünün adıdır. Eskiden ekseriyetle İstanbul ve civarında kullanılan bu kayıklar makbul bir tenezzüh vasıtası idi. Piyade kayık adıyla kastedilen İstanbul'da yüzyıllardan sonra bir reform inceliğine varmış en rafine kayık tipini temsil eden deniz binek aracıdır. Suda yüzen piyadeler halkın, daha doğrusu zengin ve orta halli halkın, kendi ihtiyacı için yaptırıp kullandığı özel vasıtalarıdır. Boğaziçi'nin incelmış sanat anlayışının ruhunu piyade kayığında görebiliriz. Hızla yol alan piyadeler çok hafif, ince, narin ve süslü vasıtalarıdır. Bizans'ın peremesi, Venedik'in gondolu nasıl sembol ise İstanbul ve Boğaziçi'nin sembol deniz ulaşım vasıtası da piyade kayıklarıdır. Theophile Gautier, Venedik gondolunu Türk kayığı yanında kaba saba bir sandukaya benzetir. Gondolculara da, Türk kayıkçılarının tersine “sefil serseriler” gözüyle bakar. Piyade Kayığı, Boğaziçi dilberi, suların başına tac ettiği birer nazlı efsane olarak nitelenmektedir. Piyadeler, ağır başlı, vakarlı, incelmış bir medeniyetin elinden çıkmış bu rüya ve hülya beşikleri, sanki insan hünerinin değil de, Boğaziçi sularına Allah'ın armağan ettiği bir nakil vasıtası idi. Cabir Vada “Dünyanın her köşesinde değişik şekillerde inşa edilmiş deniz vasıtalarındaki güzellik, piyade kayıklarının zarafeti ve inceliği karşısında pek sönük kalacaktır. Denize piyade kayığı kadar yakışan başka bir nakil vasıtası üretilmemiştir ve üretilemez” diyor. İstanbul'un piyade kayıklarını günümüz teknolojik imkânlarıyla üretmek ve imal etmek pek mümkün değildir. Bu kayıkları üretmekten ziyade bunları sevk ve idare edebilecek, korunması çok zor olan güzelliklerini devam ettirecek liyakatte hamlacı (kayıkçı) bulmak bugünkü imkânlar nezdinde kolay değildir. Piyade kayıkları iki sınıfa ayrılırlar. Yalılarda kişiye ve aileye has kayıklara yalı piyadesi denir ki, bu günümüzün özel deniz otomobili statüsündedir. İskele piyadesi ise günümüzün ticari taksisi statüsünde olup, bunları görmüş oldukları işlev itibarıyla ilk deniz taksileri olarak adlandırabiliriz. Piyade kayıkları daha çok gezintilerde kullanılan ve kişilere özel nakil vasıtalarıdır. Varlıklı kimseler daha çok piyadelere binerler ve kayığın o küçücük bedenine Boğaziçi estetiğini ve nakışlarını işletirlerdi. Boğaziçi'ne özgü piyadeler, boğazın en zarif tekneleriydi. Soylu bir güzellikleri vardı. Piyadeler en ince yapıları kayıklardır. Uzun ve dardırlar. Abdülhak Şinasi Hisar'a göre düş kurmak ve düşlere dalmak için bunlardan daha uygun beşik yoktur. Bu kayıkları beyaz gömlekli, ateş, al vişneçürüğü, kahverengi saltalı hamlacılar (birinci kürek), sigoryacılar (ikinci kürek) ve de manga-cılar (üçüncü, dördüncü ve beşinci kürek) ilerletirdi. Piyadeler tek, iki ve üç çifte olarak ıhlamur ağacı kerestesinden imal edilirdi. Denize temas eden

kısmına küherba yağı verniği sürülür, küpeştesinin hemen alt tarafındaki boya tahtası da istenilen renkte 5 ila 8 cm genişliğinde boyanırdı. Küpeşte ve baş üstü yine küherba yağı ile verniklenirdi. İhlamur iç astarları tabii haliyle bırakılır ve buralarının gerek kir, gerek yağmur ve çiğ tesiriyle beneklenmemesi için her gün keler ile silinirdi. Keler; köpek balığının derisinin sert ve zımpara gibi .dişli tarafına denir. Keler, kürek topaçları ve palalarının temizlenmesinde de kullanılırdı Piyadelere hanımlar bindiği zaman, muşamba ile kaplı kış üstünü tamamıyla kapatacak şekilde ve sahibinin maddi durumu nispetinde kılaptan veya sırma işlemeli ve saçaklı, yün veya ipekten üretilmiş bir örtü ile kapatmak adettendi. Bu örtü kış üstünün uzunluğunda geometrik bir şekilde ve kış güverteleri gittikçe dar-laştığı cihetle, örtünün arka tarafa gelen iki ucu piyadenin sağ ve sol küpeştelere denize doğru sarkardı. Rüzgâr tesiriyle havalanıp örtünün biçiminin bozulmaması için bu uçların her birine 800-1000 gram ağırlığında pirinç ve nikelden ve hatta gümüşten üretilmiş .toplar bağlanırdı. Bu örtü piyade kayıklarının güzelliklerini bir kat daha arttırırdı XIX. yüzyılda İstanbul'da görev yapmış olan Amerikan Elçisi Cox, piyade kayıklarına en uygun yolcuların Türk hanımları olduğu kanısındadır. Ona göre, Türk hanımı ağırbaşlılığıyla oturduğu .yerden hiç kıpırdamaz. Kayığın dengesi de onun için hiç bozulmazdı Piyade hamlacılığı şimdiki kayıkçılık ve sandalcılığa pek benzemezdi. Hamlacı ilk küreği hangi .tavır ve çalımda denize daldırdı ise gideceği yere kadar aynı tavırda küreğini çekerdi Piyade kayıklarının en hafifleri kayıkçıdan başka sadece iki yolcu için yapılandır. Biraz daha büyükçe olan 4-6 yolcu alabiliyordu. Piyade kayıklarının ince ve narin yapılı olduğu, halkın iyi durumda olanlarının bunlardan faydalandığını belirtmiştik. Fakat piyade kayıklarının büyüklerinin de olduğunu, bunlarla İstanbul'un yakın mahallerinden odun taşındığını da görüyoruz. XVII. yüzyılda insan taşımacılığında kullanılan piyadenin XVIII. yüzyılda başka sahada da kullanılmaya başlandığını .görmekteyiz

:Deniz Kenarına Serpilmiş Yıldızlar İstanbul İskeleleri

İstanbul'un deniz ile temas ettiği Boğaziçi, Haliç ve Marmara kıyılarında yer alan, parıltı ve hareketlilikleri ile buldukları semtin gözdesi haline gelen iskelelerin fonksiyonlarını belirtmekte fayda vardır. Karadan ulaşımın bugünkü koşullar kadar kolay olmadığı devirlerde denizden ulaşımın pratikliği ve rahatlığı insanları ulaşımını denizden sağlamaya yöneltmiştir. Denize kıyısı bulunan semtler, İstanbul'un diğer semt ve köyleriyle ulaşımını deniz araçlarıyla yapmaktaydı. Dolayısıyla kıyı semtlerinin her birinin ufak veya büyük iskelesi bulunuyordu.

İstanbul'un kıyı semtlerinde iskelenin bulunduğu mekân genellikle küçük meydanı olan, alışveriş yapılacak dükkânların olduğu, seyyar esnafların bulunduğu, camisi, çarşısıyla semtin atar damarlarının toplandığı bir mekân halindeydi. Bu semt iskelelerinde her günün vazgeçilmez manzarası olarak sabah ve akşam hareketliliği yaşanmaktaydı.

İstanbul'un derya kenarına yıldız misali serpilmiş onlarca iskelesi bulunmakta olup, bunların en önemlileri işlev ve kapasitesi açısından değerlendirildiğinde Eminönü, Üsküdar ve Beşiktaş iskeleleri olarak görülmekteydi.

İskeleler aynı zamanda semtin gören gözü işiten kulağı gibi bulunduğu semtin haber alma merkeziydi. Semtin gündelik yaşantısının ve sosyal hayatının bütün renklerini iskelelerde görmek mümkündü.

Semt iskelesinden kayığına yolcu alan bir kayıkçının küreklere asılarak karşı yakadaki iskeleye yolcuyla ulaştırması, gece karanlığında gökteki yıldızın kayması gibi algılanmaktaydı. Bu manzara gündelik hayatın vazgeçilmezi olarak her gün semt iskelelerini birbirine bağlayan bir köprü kuruyordu.

Derya kenarına serpilmiş yıldızlar olarak atfettiğimiz İstanbul iskeleleri, Boğaziçi'nde vapurların henüz çalışmadığı dönemlerde en kalabalık ve hareketli dönemlerini yaşamışlardır. Her biri bulunduğu semtin yıldızı olan iskelelerin sayısı bazı dönemlerde 150 civarına yaklaşmıştı. Günümüzde semtlerin derya ile kucaklaştığı iskele sayısı 92 adettir. Bu sayıyı görünce geçmişte semtler arası ulaşımı sağlamak üzere ne büyük gayretler gösterildiğini anlıyoruz.

İskelelerimiz nesiller boyu mekânlar arası insan naklini sağlayan kayıkların barınağı, bulunduğu semtin çekim merkezi olma özelliğini korumuştur. Hala birçok iskele aynı özelliğini devam ettirme gayreti içerisinde. Ancak insanlık 21. yüzyıla hızlı bir giriş yaptı. Bu hızlı değişime direnen ve eski çekim merkezi özelliğini devam ettirmeye çalışan iskelelerimiz gün geçtikçe parlaklıklarını daha da arttıracaklardır.

Bu iskeleler hakkında bilgi verecek olursak: 1802 tarihli sayım sonuçlarına göre İstanbul'daki iskelelerin genelinde toplam kayık sayısı 4245'tir. Bu 4245 kayıktan 864'ü gayrimüslim, 3381'i ise Müslümanların elinde bulunmaktadır.

Nisan 1802 sayımı sonucuna göre İstanbul genelindeki iskelelerde çalışan esnaf elemanı sayısı 26500'dür. Bunlardan 5151'i Müslüman, 1349'u gayrimüslimdir. 5151 Müslüman esnaftan 2063'u askerî sınıflara mensup olup geriye kalan 3088 esnaf elemanı sivil kayıkçıdır. 6500 esnaf elemanı içinde 902 Müslüman ve 269 gayrimüslim olmak üzere 1445 aylakçı mevcuttur.

:Tarihli Kayıkçı Esnafı Sayım Defterlerindeki İskele İsimleri 1802

Bahçekapı İskelesi -1

Tulumba İskelesi -2

- İstanbul Ağası İskelesi -3
Salhane İskelesi -4
Sirkeci İskelesi -5
Eminönü İskelesi -6
Gümrük İskelesi -7
Haliç İskelesi -8
Odun İskelesi -9
Sebzehâne İskelesi -10
Kapan-1 Dakik İskelesi -11
Cebe Ali İskelesi -12
Bab-1 Cedid İskelesi -13
Fener İskelesi -14
Balat İskelesi -15
Defterdar İskelesi -16
Eyüp İskelesi -17
Sütlüce İskelesi -18
Bozahane İskelesi -19
Halıcıoğlu İskelesi -20
Piri Paşa İskelesi -21
Hamam İskelesi -22
Karaağaç Ocağı İskelesi -23
Salhâne İskelesi -24
Hasköy İskelesi -25
Tersane Bahçesi İskelesi -26
Divanhâne İskelesi -27
Meyyit İskelesi -28
Azapkapı İskelesi -29
Funda İskelesi -30
Ayazkapı İskelesi -31
Kürekçikapı İskelesi -32
Atikbağı İskelesi -33
Galata İskelesi -34
Kurşunlu Mahzen İskelesi -35
Tophane İskelesi -36
Fındıklı İskelesi -37
Salıpazarı İskelesi -38
Kabataş İskelesi -39
Karabali İskelesi -40
Dolmabahçe İskelesi -41
Arap İskelesi -42
Beşiktaş İskelesi -43
Kılıç Ali Paşa İskelesi -44
Ortaköy İskelesi -45
Kuruçeşme İskelesi -46
Arnavutköy İskelesi -47

Bebek İskelesi	-48
Mingünoğlu (Emirgan) İskelesi	-49
Rumeli Hisarı İskelesi	-50
İstinye İskelesi	-51
Yeniköy İskelesi	-52
Tarabya İskelesi	-53
Büyükdere İskelesi	-54
Sarıyer İskelesi	-55
Yenimahalle İskelesi	-56
Telli Tabya İskelesi	-57
Rumeli Kavak Hisar İskelesi	-58
Anadolu Kavağı İskelesi	-59
Yûşa Tepesi İskelesi	-60
Beykoz İskelesi	-61
Paşabahçe İskelesi	-62
Kanlıca İskelesi	-63
Anadolu Hisarı İskelesi	-64
Küçük Göksu İskelesi	-65
Kandilli İskelesi	-66
Çengelköy İskelesi	-67
Çengelköy Gülbahçesi İskelesi	-68
Beylerbeyi İskelesi	-69
İstavroz İskelesi	-70
Kuzguncuk İskelesi	-71
Mumhane (Üsküdar) İskelesi	-72
Tophaneyeri (Üsküdar) İskelesi	-73
Üsküdar Büyük İskele	-74
Balaban (Üsküdar) İskelesi	-75
Ayazma İskelesi	-76
Salacak İskelesi	-77
İhsaniye İskelesi	-78
Kadıköy İskelesi	-79
Samatya İskelesi	-80
Davut Paşa İskelesi	-81
Bab-1 Cedit Taşı İskelesi	-82
Kumkapı İskelesi	-83
Çatladıkapı İskelesi	-84
Ahırkapı İskelesi	-85

:Değişik Tarihlerde Yapılan Sayımlara Göre İstanbul'un Diğer İskeleleri

Galata Balıkpazarı İskelesi	-86
Kasımpaşa İskelesi	-87
Hünkâr İskelesi	-88
İncir Köyü İskelesi	-89
Çubuklu İskelesi	-90

Vaniköy İskelesi -91
Harem İskelesi -92
Moda İskelesi -93
Bostancı İskelesi -94
Maltepe İskelesi -95
Kartal İskelesi -96
Pendik İskelesi -97
Yenikapı İskelesi -98
Ayakapı İskelesi -99
Narlıkapı İskelesi -100
Ayvansaray İskelesi -101
Yedikule İskelesi -102
Ayastefanos İskelesi -103
Bakırköy İskelesi -104
Fenerbahçe İskelesi -105
Kavak İskelesi -106
Taşlıman İskelesi -107
Haydarpaşa İskelesi -108
Sarıtaş İskelesi -109
Öküz Limanı İskelesi -110
Poyraz Limanı İskelesi -111
Balta Limanı İskelesi -112
Rahman Akıntısı İskelesi -113
Kayalar İskelesi -114
Çavuşbaşı İskelesi -115
Kurşunlu Mahzen İskelesi -116
Yağkapanı İskelesi -117
Kürkçükapı İskelesi -118
Şahkulu İskelesi -119
Zindankapı İskelesi -120
Yemiş İskelesi -121
Hasır İskelesi -122

Eski İstanbul'da Gece ve Mehtap

Gecenin karanlığından kurtularak gündüz gibi yaşama çabaları insanlık tarihinin en önemli uğraşlarından birini oluşturmuş ve bu uğurda büyük çabalar harcanmıştır. Bütün dünya ile birlikte Osmanlı ve İstanbul halkı da akşam karanlığını aydınlatma ve geceyi doya doya yaşama gayreti içerisinde girmiştir.

Eski İstanbul'da ışık cümbüşünün az olduğu zamanlarda şehir ve sokaklar karanlık olmasına rağmen asla ürpertici ve korkunç olmamaktaydı. Güvenliği sağlayan birimler geceleri sokağa çıkanların yanlarında fenerler bulundurmalarını mecburi tutmaktaydı. Bu, İstanbul sokaklarının güvenilirlik açısından Avrupa şehirlerinden ileri düzeyde olduğunun göstergesiydi.

Eski İstanbul'da gece ve mehtap olgusu sözlerin kifayetsiz kaldığı, kelimelerin sekteye uğradığı güzellikleri barındırırdı. Dünyanın hiç bir şehrine nasip olmayan güzellikleri bünyesinde barındıran İstanbul, yeditepesine inşa edilmiş sarayları ve camileri ki bunlar: Topkapı Sarayı, on kubbeli Süleymaniye Camii, Nuruosmaniye Camii, Beyazıt Camii, Fatih Camii, Yavuz Selim Camii, Edirnekapı Camii, beyaz ve penbe Ayasofya ve altı minareli Sultanahmet Camileri ve Suriçi'ndeki abidevi eserleriyle İstanbul silüetinin suya atılan imzasıdır.

Evet gerçek odur ki: Kurşun kubbeli ve altın minareli camileri ile Yeditepeye yayılmış, mavi gök kubbeye değen görüntüsüyle İstanbul'un suya yansması ve sudaki aksi kainatın hiç bir yerinde benzeri olmayan bir manzaradır.

Boğaziçi, Haliç ve Marmara Denizi'nin su ile buluşan sahillerine inşa edilmiş camileri, okulları ve saraylarıyla İstanbul, dünyanın kendi devri ve zamanının en parlak gecelerini yaşamış şehridir dersek abartılı olmaz. Bütün bu saydığımız mimarî şaheserler geceleri terk edilmiş bir görüntüden irak bulunuyordu. Özellikle Ramazan ayları İstanbul'un silüetinin suya yansıdığı zamanlardı. Ramazan'da bütün camilerin mahyalarının yandığını, saray ve devlet binalarının aydınlatıldığını bir düşünersek Marmara, Haliç ve Boğaziçi sularının aydınlanmasını tasavvur edebiliriz.

Osmanlı medeniyetinin İstanbul'a armağan ettiği mistik eserler sayesinde bu şehir dünyanın hiçbir şehrine nasip olmayan bir özelliğe sahip olmuştur. O da "şehrin su ile dansı"dır. Hiç kuşku yok ki bunda İstanbul'un coğrafi konumunun etkisi büyük olmuştur.

Dersaadet'e mehtap ayrı bir güzellik katmaktaydı. Mehtaplı gecelerde kayıkla denize açılan bir kişi İstanbul silüetini suyun içerisinde görmekten büyük keyif alırdı. Salacak'ta sahil kenarından İstanbul'u seyretmek, şehrin su ile dansına bakmak herhalde ancak günümüz teknolojik imkânlarıyla gerçekleştirilebilecek animasyon görüntüsü olarak geçmişin hafızasındaki yerini almıştır.

Bir seher vakti Karaköy'den kayığına yolcusunu alan bir kayıkçı Eminönü Yeni Camii'ye yaklaşırken görmüş olduğu görüntünün dünyanın hiç bir ressamının fırçasından çıkamayacak kadar muhteşem olduğunun farkında mıydı? Bu görüntüde Yeni Camii ve çevresindeki binalardan süzülen ışıkların suya yansması ve binaların su içerisindeki görüntüsü denizin İstanbul'a armağanı olsa gerek.

İstanbul şehri henüz elektriğin bulunmadığı, ışık kirliliğinin şehre egemen olmadığı dönemlerde az ama öz bir biçimde aydınlatma konusunda çağını aşmış bir çizgideydi. Az ama öz aydınlatmanın olduğu İstanbul'da kayıkla denize açılanlar gerçekten ışığın suya yansmasını ve sudaki ışık oyunlarını doya doya yaşamışlardır.

Eski İstanbul geceleri konusunda makaleler yayımlayan bazı yazarlarımız genellikle Edmondo de Amicis'in İstanbul 1874 kitabında yer alan şu ifadelerle eskiyi yermektedirler: "İstanbul Avrupa'nın gündüz en parlak, gece en karanlık şehridir. Tek tük ve birbirinden çok uzak olan fenerler belli başlı sokakları ancak aydınlatır; ötekiler mağara gibidir, kimse elinde bir fener olmadan bu sokaklara

”.girmeyi göze alamaz

Halbuki Edmondo de Amicis aynı eserinde: “İstanbul’a bir bakışımı bir imparatorluğa değişmem” diyecek kadar bu şehrin sevdasına tutulmuş biridir. Bir sabah vakti İstanbul’a giriş anını Amicis, :1874 eserinde şöyle ifade etmektedir

Sarayburnu’nu geçiyoruz... Son derece büyük, ışık içinde bir saha, sonsuz şeyler ve renkler“ görür gibiyim... Burunu geçtik... İşte İstanbul! Muhteşem, muazzam, ulu İstanbul! Yaradan’a hamd olsun, yaratılmışa şan. Böyle bir güzelliği rüyamda bile görmemiştim!” Aynı eserinde Amicis, Boğaziçi için: “Dünyanın en güzel manzarasıdır, bunu inkâr eden Tanrıya karşı .nankörlük eder ve küfretmiş gibi olur, bundan daha büyük bir güzellik insan aklını aşar

.şeklinde İstanbul’a olan hayranlığını kaleme almıştır

İstanbul gibi dünyanın en kalabalık şehirlerinden birini gözlemlerken bütün içerisinde çirkini değil güzeli görebilmeliyiz. İstanbul’u bir kitap olarak düşünürsek 500 sayfalık bir eserde olumsuz olan bir paragrafı ön plana çıkarmaktansa geriye kalan sayfalardaki güzellikleri görmeli ve ön plana .çıkartmalıyız. Amicis eserinin bütününde İstanbul hayranlığını dile getirmektedir

Eski İstanbul, şehir aydınlatması konusunda dünyadan geri kalmamış, dünyanın gelişmiş şehirlerindeki aydınlatma teknolojileri takip edilmiş, yalnız elektriğin İstanbul’a gelişi biraz gecikmeli olmuştur. Ama bunun yanında Avrupa’nın şehir gazı dediği havagazı ile aydınlatma .konusunda İstanbul dünya ile paralellik arz eden bir tarihselliğe sahiptir

lü yıllarda İstanbul sokaklarının aydınlatılması için Yedikule Gazhanesi’nce Beyazıt ve Fatih’1900 dairelerinde 4 bin adet, Dolmabahçe Gazhanesi’nce Beyoğlu ve kısmen Yeniköy dairelerinde 1.966 adet, Kadıköy Gazhanesi’nce Kadıköy, Üsküdar ve kısmen Hisar dairelerinde 2.776 adet sokak feneri yakılmaktaydı. İstanbul’da üç gazhanenin beslediği toplam sokak lambası adedi 8.742 adet idi. Aynı .dönemde belediye dairelerinde 2.316 adet gaz yağlı lambası, 277 adet de lüks yakılmaktaydı

Bu dönemde İstanbul sokaklarında toplam 11.335 adet sokak feneri yakılmakta olup, bu fenerler elli adımda bir bulunmakta ve 566.750 metrelik mesafe sokak fenerleriyle aydınlatılmaktaydı. Bu mesafe yaklaşık 566 km yapar ki böylece eski İstanbul’da gecelerin aydınlatılması için ne kadar .büyük gayret gösterildiğine tanık oluyoruz

Eski İstanbul gündüz parlak, gece aydınlık bir şehirdi. Işık kirliliğinin olmadığı, mehtabın doyasıya yaşandığı, mimarının suya yansıması ile hayaller ülkesini andıran bir şehirdi. Hülasa eski İstanbul’da .gece ve mehtap bir başkaydı

İstanbul'da Denizin Vücutla İlk Teması ve Deniz Hamamları

Osmanlı deniz kültürü ve yüzme kültürü konusunda bir fikriniz var mıdır? Osmanlı halkının gündelik hayatında denize ne kadar yer verilmiştir? Payitaht İstanbul halkı denizle barışık mıydı? İki deniz arasında tek parça bir mücevher gibi denizle haşır neşir hayatında İstanbul, nice denizlerde hüküm sürmüş bir devletin payitahtı olarak deniz kültürünü ne kadar özümsemişti? Osmanlı halkı denizleri ve okyanusları yalnızca zafer peşinde koşan kadırgaların savaş oyunları oynamasına,

?zaferler kazanıp ülkeler fethetmesine olanak sağlayan bir suyolu olarak mı görüyordu

Hayır, hiç kuşkusuz öyle görmüyorlardı. Osmanlı halkı denizle barışık bir hayat sürmüş ve denizden maksimum düzeyde faydalanmıştır. Deniz ve yüzmek işte ana tema burasıdır. Eski Osmanlı ve İstanbul halkı inancının gereği yüzmenin Peygamberinin uyguladığı bir spor olmasından dolayı bütün zamanlarda sünnet-i seniyyeyi yerine getirebilmek için zaman zaman denize girmişler ve .yüzmüşlerdir. Bu uygulamayı bütün İslam toplumlarında görmek mümkündür

İstanbul'da insan vücudunun denizle ilk temasının XIX. yüzyılın ortalarında meydana geldiği kaynaklarda belirtilir. Ama yazılı kaynaklara girmemiş olsa da Boğaziçi ve Marmara'nın sularında halktan ve devlet ricalinden birçok kişinin yazın serinlemek üzere yüzdüğünü söyleyebiliriz. Özellikle yabancıların yapmış oldukları gravürlerde deniz kenarındaki görüntülerde yüzen insan figürlerine rastlanmaktadır. Melling ve Allom'un çizmiş olduğu gravürlerde yüzen insan görüntüleri bulunmaktadır. Bundan da anlıyoruz ki erken dönemlerde de Boğaz sularında yüzülmüştür. Bugüne kadar bizlere hiçbir tarih dersinde Fatih Sultan Mehmed, II. Selim, II. Osman, I. Ahmed'in Boğaz sularında yüzmeyi sevdiği anlatılmamıştır. Yavuz Sultan Selim'in yüzmeyi çok sevdiği ve hatta Mısır'ı alınca Nil Nehri'nin serin sularında yüzdüğü anlatılmaz. Başka bir padişahın Tuna'nın hırçın suyunda kulaç attığı veya Akdeniz'e korku salmış Osmanlı donanmasının leventleri ve Kaptan-ı Derya'larının deniz tutkuları, kendi aralarında eğlence olarak yaptıkları yüzme yarışları bizlere hiç anlatılmadı. Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut Reis, Sinan Paşa, Seydi Ali Reis vb. büyük denizcileri bizlere sadece su üzerinde düşman kellesi kesen, savaş naraları atan kişiler olarak anlattılar... Heyhat..! Bütün bu saydığımız kişilerin sosyal hayatında ve gündelik yaşantılarının bir bölümünde .denizle ve deniz kültürü ile ilgili azımsanmayacak anılar mevcuttu

Yazılı kaynaklarda XIX. yüzyılda İstanbul'da insanların denize ilk girdiği yerler olarak Galata Köprüsü, Büyükdere, Bakırköy, Yeşilköy, Moda karşımıza çıkmaktadır. 1826-1850 arasında kurulduğu düşünülen Çardak İskelesi Deniz Hamamı İstanbul'da ilk denize girilen yer ve mekân olarak literatüre girmiştir. İstanbul'da kurulan ikinci deniz hamamı Salıpazarı'dır. Üçüncüsünün ise Kumkapı'da kurulduğu yazılı kaynaklarda belirtilmektedir. İstanbul halkının denize girerek yüzme ve serinleme ihtiyacını karşılamak üzere dönemin sosyo-kültürel yapısına uygun, deniz üzerinde kazıklar üstünde ahşap, suya dayanıklı çürümez kerestelerle ergonomik olarak dizayn edilmiş olan ve adına "deniz banyosu" ya da "deniz hamamı" denilen yapılar İstanbul'da denizin vücutla ilk temas ettiği yerler olarak kaynaklarda belirtilmektedir. Bu deniz hamamlarının en ve boyları, derinlikleri, nerelerde yapılacağı vb. konular hakkındaki her türlü kaide Şehremaneti tarafından bir nizamname ile belirlenmekteydi. Umuma açık deniz hamamlarının nereye yapılacağı Şehremaneti tarafından kararlaştırılır, bunların yapım ve işletmeciliğine de genellikle gayrimüslimler talip olurdu. Deniz hamamları nizamnamelerine göre hamamın dışına çıkarak yüzmek yasaktır. Bilindiği gibi Osmanlı'da gerek devlet yönetimi, gerekse toplum hayatının düzenlenmesinde Batı'dan alınan bazı kanunlarla birlikte genel ahlâk kuralları, örf-âdetler ve dinî ölçüler de göz önüne alınmaktaydı. Dört tarafı suya dayanıklı keresteden yapılan bu alanın etrafında soyunma odaları, içkisiz bir büfe ve tuvalet vardı. Boğulma tehlikesine karşı işletmecilerin bir de cankurtaran görevlendirmesi mecburiydi. Her türlü

tedbirin alınmasına karşılık deniz hamamlarına giden Türk kadınlarının sayısı oldukça azdır. Mecelle-i Umûr-ı Belediye'deki kayıtlara göre İstanbul'da sadece kadınlara hizmet veren deniz hamamları Modaburnu, Beylerbeyi, Eskiköprü, Hamam İskelesi, Salıpazarı ve Paşabahçe'dedir. Aralarında belli bir mesafe bırakılarak yan yana inşa edilen kadın ve erkek hamamları ise, Kadıköy, Büyükdere, Beşiktaş, Salacak, Bebek, Kabataş, Üsküdar, Çengelköy, Tarabya, Yeniköy, Çatladıkapı, Yenikapı, Ahırkapı, Üsküdar-Ayazma İskelesi, Heybeliada, Kuleli, Beykoz, Yenimahalle, İstinye, Kuruçeşme, Kumkapı, Samatya, Makriköy, Ayestefanos, Ortaköy ve Davutpaşa'dadır. Bu çerçevede, Osmanlı insanının denize girme ihtiyacının karşılanması şekil ve yer olarak genel ahlâk kurallarının ihlâl edilmesi, boğulma tehlikesi, deniz ve sahillerin kirlenmesi gibi endişeler göz önünde bulundurularak devlet tarafından belirlenmiştir. Nihayetinde sahillerde dört tarafı kapalı, ahşap, küçük yüzme havuzları inşa edilmiştir. Derinliği kıyı tarafında "altı parmak", deniz yönünde ise 1.5 m. olan bu havuzlar tabanı ahşapla kaplanmış, en küçüğü 12x6m, en büyüğü de 25x15 m. boyutlarında kurulurdu. Kaynaklara göre, İstanbul'da deniz hamamlarının sayısı, XIX. yüzyıl ortalarına kadar sadece ikidir. Fakat yüzyılın sonlarına doğru yalı sahiplerinin hususî hamamları hesaba katılmaksızın bu rakam 60'a ulaşmıştır. Bunların 33'ü erkeklere, 27'si de kadınlara mahsustur.

Deniz hamamları genel ve özel olarak iki grupta yapılanmaktaydı. Özel olanlaryalılara aitti veya yalının hemen yanında ya da varsa rıhtımında yer alırdı. Genel deniz hamamları ise kendi aralarında kadınlara ve erkeklere ait olanlar diye iki türlüydü. İki hamam arasında, seslerin duyulmayacağı kadar bir mesafe olması koşulu vardı. Deniz hamamlarında bir kahve ocağı bulunur, burada çay, kahve, limonata, gazoz satılırdı. Hamamların içinde herkesin kullandığı localarda soyunanlar bir kuruş, özel localarda soyunanlar ise iki kuruş ücret öderdi. Kadınlar hamamı ile erkekler hamamı arasında polis sandalı aralıksız devriye gezerdi.

yüzyılın başlarında, İstanbul'un Anadolu ve Rumeli yakalarında, kıyı şeridinde bulunan bütün .20 semtlerin deniz hamamları vardır artık. Ama zannedilmesin ki o yıllarda sadece İstanbul'da deniz hamamları vardır. XIX. yüzyılın sonunda Osmanlı coğrafyasında denize kıyısı bulunan pek çok şehirde deniz hamamları bulunuyordu. İzmir, Antakya, Mersin, Lübnan, Lazkiye, Bingazi, Selanik ve .hatta Karadeniz sahillerindeki şehirlerde dahi deniz hamamlarının varlığına şahit oluyoruz İstanbul'da insan vücudunun denizle temas noktasını Burçak Evren şöyle belirtmektedir: "Deniz hamamları, Osmanlı'nın denize küskünlüğüne son veren, bir bakıma insanla tuzlu suyu, kumu, güneşi buluşturmaya ortam hazırlayan, Cumhuriyet döneminin plajlarının öncüsü, yalnızca ve yalnızca ".Osmanlı toplumuna özgü simgesel birer yapı oldular

Erkeklerin yüzmek için giydiklerine "deniz banyosu donu", kadınların giydiklerine ise "denizlik" denilirdi. Ekrem Işın, deniz hamamlarını "geleneği ürkütmeden" ortaya çıkarılmış ilginç bir sosyo- .kültürel proje olarak tanımlamaktadır

Yazılı kaynaklarda Osmanlı coğrafyası ve İstanbul'da her ne kadar XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren insanların yüzme maksadıyla denize girmeye başladığı yazılsa da biz Osmanlı'nın ve İstanbul'un eski gündelik hayatında yüzme ve serinleme maksadıyla denize girilmesinin çok daha eski .tarihlere dayandığını düşünüyoruz

İstanbul’u Dezenfekte Eden Mekânlar: Tanzifat İskeleleri

Osmanlı’nın klasik döneminde İstanbul şehrinin belediye hizmetleri Kadı marifetiyle yürütülüyordu. İstanbul Kadısı aynı zamanda bugünün belediye başkanı konumundaydı. Şehrin belediye hizmetlerinden olan cadde ve sokak temizliği, hane ve evlerde birikmiş atıkların toplanması ve imha edilmesi görevi bu dönemde “Arayıcı Esnafı” tarafından yapılıyordu. Arayıcı esnafı mahalle ve sokaklardan topladığı atık ve çöpleri bulunduğu semtin deniz kenarında kurulmuş tanzifat iskelesine getirirdi. Orada ağaç teknelerde deniz suyu ile çerçöpü karıştırıp yıkayarak içerisinden geri dönüşümü olan değerli parçacıkları almalarından dolayı kendilerine arayıcı denilmiştir. Arayıcı esnafının şehirde atık toplarken kullandığı malzemeler çapa, demir kazma, yuvarlak ağaç tekne, kürek, zembil, küfe, harar ve çöp ayrıştırılmaya yarayan parçalardan oluşmaktaydı. Dersaadet’in cadde, sokak ve çevre temizliğinin sonucu toplanan mezbele ve atıkların ayrıştırılması sonucu geriye kalan atıkların kayıklarla Marmara Denizi açıklarında Adalar’ın ilerisinde denize boşaltıldığı bu yerlere “Tanzifat İskelesi”, toplanan çöpleri denizin açıklarına taşıyan bu vasıtalara da “Tanzifat Kayıkları” denilmekteydi.

İstanbul şehrinin denize kıyısı bulunan bütün semtlerinde çöp toplama merkezleri diyebileceğimiz tanzifat iskeleleri kurulmuştu ve bu iskelelerde tanzifat kayıkları görev beklemekteydi. Günümüz İstanbul’unda ilçe belediyeleri kendi mücavir alanları içerisindeki bütün mahallelerin atık ve çöplerini her gün mutat olarak çöp kamyonlarıyla nasıl topluyorsa, geçmişteki İstanbul’da da bu görevi arayıcı esnafı eşikle, at ile veya yaya olarak her gün yapmaktaydı.

İstanbul’u dezenfekte eden mekânlar olarak adlandırdığımız tanzifat iskeleleri klasik Osmanlı döneminde kimyasal atıkların fazla olmadığı ve deniz suyunun çözünebilirliğe sahip olduğu dönemler için geçerli bir atık imha merkezleri olmuş ve bu işlevini asırlarca devam ettirmiştir. Ancak teknolojinin gelişimi ve kimyasal atıkların artmasıyla birlikte artık denize çöp boşaltma işleminin sona erdirilmesi gerekmiştir. Buna rağmen 1950’li yıllara kadar toplanan çöplerin Marmara açıklarına bırakılması işlemi devam ettirilmiştir. Bir diğer ifadeyle XIX. yüzyılın ortalarında Şehremaneti’nin kurulduğu döneme kadar arayıcı esnafının çalışmaları başarıyla devam ettirilmiştir. Özellikle 1900’lü yıllardan sonra İstanbul’un gelişimi ile birlikte şehir içinde kalan tanzifat iskeleleri şehrin dezenfektanesinden ziyade kötü bir görüntü ve pislik yuvası halini almaya başlamıştı.

İstanbul’un çevre temizliğine, şehrin dezenfekte ve paklanmasına asırlarca çok ciddi katkı sağlamış olan tanzifat iskeleleri ve kayıklarına Osmanlı arşiv belgeleri ışığında bilgiler vererek bakalım. İlk belgemiz, 1800’lü yıllarda Bostancıbaşı’nın Padişah’a takdim ettiği bir dilekçede Kayıkhane-i Hassa’da bulunan ve mezbele kayığı adı verilen üç çifte piyade kayığının zamanla eskikip kullanıma elverişsiz hale geldiği bildirilerek tamirinin yapılıp tekrar eskisi gibi kullanıma sunulmasının istendiği belgedir. Bu belgeden anladığımıza göre piyade kayıkları aynı zamanda mezbele (çöp) taşımak için kullanılmıştır.

Bir başka belgede çarşı ve sokakların temizliğinden dolayı biriken çöplerin ve molozların denize atılması için Balat ve Fener iskelelerinde eskiden süprüntü dubası var iken son zamanlarda bu dubanın olmamasından dolayı çevre temizliğinin tam sağlanamadığı belirtilerek en kısa zamanda adı geçen iskelelere mezbele dubaları konulması talebi bulunmaktadır. Balat ve Fener semtlerinde toplanan atık malzeme ve mezbelelerin çevreye rahatsızlık vermeden imha edilmesi için iskelenin bir köşesinin tanzifat iskelesi olarak kullanılmasının önemi belirtilmektedir.

Arayıcı esnafı hiyerarşik olarak esnaf kethüdasına bağlıydı. O da Çerçöp Subaşı’sına bağlı olarak

İstanbul'a hizmet ederdi. Arayıcıların ihtiyacı olan tanzifat iskelesi talebini çöpçü esnafı kethüdası Sadaret'e bildirirdi. Buna örnek olarak Yalıköşkü'nden Ayvansaray'a kadar olan bölgeden toplanacak çöplerin ayıklanıp imha edileceği bir tanzifat iskelesinin kurulması talebiyle .karşılaşıyoruz

Bir zamanlar İstanbul genelindeki mezbele ve çöplerin toplama merkezi olan tanzifat iskeleleri çöplerin ayıklama işleminden sonra tanzifat kayıkları ile açık denize boşaltılması suretiyle İstanbul'un dezenfeksiyonuna ve paklığına katkı sağlayan mekânlardı. İstanbul'u mikroplardan arındıran bu mekânlar sonraları eski fonksiyonlarını yerine getirememeleri ve deniz kirliliğine .sebebiyet vermelerinden dolayı kaldırılmışlardır

:Boğaziçi'nde İlk Göz Ağrımız Peremeler

Türk akıncıları fetihlerini gerçekleştirip Üsküdar bölgesini Osmanlı topraklarına kattıkları zaman o güne kadar hiç görmedikleri, dünyanın en muhteşem şehri İstanbul'u Anadolu topraklarıyla birbirinden ayıran büyük bir nehri andıran Boğaziçi ile karşılaşmışlardı. Bu karşılaşmada Boğaziçi'nde ve Haliç girişinde insanları bir mekândan diğer mekâna taşıyan deniz üzeri binek vasıtalarını görmüşler ve hayranlıkla seyretmişlerdi.

Bizans döneminde kentin başlıca ulaşım araçları arasında kayıklar büyük bir yer tutmaktaydı. Bizans döneminde kullanılan deniz üzeri binek vasıtalarını Pereme denilen kayık türü oluşturmaktadır. Osmanlı arşiv belgeleri ve kaynaklarda XV. yüzyıldan itibaren kullanılmaya başlayan pereme ifadelerinden anlıyoruz ki Fatih Sultan Mehmed İstanbul'u fethettiği zaman Marmara, Haliç ve Boğaziçi'nde pereme türü kayıklar işletilmekteydi. Fethin ardından İstanbul'un Türkleşmesi ve şehrin yeniden yapılanması sonrasında İstanbul'da kayık türleri de çeşitleniyor. İnsan ve eşya taşınan küçük ölçekli bu ulaşım araçlarının çeşitlenme hadisesi ihtiyaçlara göre şekillenmiştir.

Bizans döneminde Haliç'in ikiye ayırdığı İstanbul ve Galata yakası arasında pereme kayıkları ile yapılan ulaşımın yoğun olduğu bilinmektedir. Türklerin fetih sonrası ilk kullandığı kayık türü peremeler olmuştur.

Pereme birçok kaynakta "Gondola benzeyen bir kayık" olarak ifade edilmiştir. Bunda hiç kuşku yok ki Batı Roma sınırları içerisinde olan Venedik'in sembolü olan gondolun; Doğu Roma'nın merkezi olan İstanbul sularında biraz değişikliğe uğrayarak kullanılmış olduğu gerçeğidir. Bizans Venedik gondolunu İstanbul sularına özgü dizayn ederek "Pereme" kayık türünü halkının istifadesine sunmuş olmalıdır.

Pereme Yunanca'dan gelmekte olup "pernw" geçiş, veya "perasma" geçiş noktası demektir. Ege denizinde "perama", "perama-taki", "peramataria" adı verilen tamamen farklı yapıda tekneler bulunduğu yazılı kaynaklarda belirtilmektedir. Perama aynı zamanda Yunanistan'da bir bölge adı olmakla birlikte, Yunanca veya Rumca kaynaklarda yanında Gondola benzer bir kayık illustrasyonunun bulunması kelimenin bu dilde de eş anlamlı olabileceğini düşündürmektedir. Bütün bu ifadelerden de anlaşılacağı üzere Türkler İstanbul'u aldıkları zaman Boğaziçi'nin ilk göz ağrısı olarak karşımıza pereme türü kayıklar çıkmaktadır.

Boğaziçi sularında insan taşımacılığında kullanılmak üzere ilk karşımıza çıkan kayık türüne "Pereme" ve bu kayığı işleten kişiye de "Peremeci" dendiğine şahit oluyoruz. İstanbul'un Türklerin eline geçmesiyle birlikte peremeler reforme edilerek halkın istifadesine sunulmuştur. Pereme genellikle 2 kürekli olsa da 4 ve 6 kürekli de bulunmaktaydı. Boğazın dalgalı sularında daha iyi yol alabilmek için burunları kalkık ve yassı olan peremelerde amaç, bir yerden bir yere en süratli şekilde gitmek olduğundan estetikten çok fonksiyonellik ön planda tutularak imal edilmişlerdi. Peremeler gondola benzetilse de asla gondol gibi hafif ve piyadeler gibi ince ve zarif değillerdir. Gondola benzerlikleri ön ve arka burunlarının kalkık olmasıdır. Peremeler boğaz sularının hırçınlığına ve akıntularına dayanıklı olarak imal edilmişlerdir. Bizans'tan kalan peremeler Osmanlı ustalarının elinde hantallıklarından kurtarılmıştır. Ayrıca kalkık burunlarının çevreleri ve sırt gövdeleri nakkaşlık ve ahşap oymacılığının sergilendiği yerler haline gelmiştir.

Osmanlı ahşap süsleme sanatlarının saltanat kayıklarından sonra en güzel uygulandığı kayıklar peremelerdir. Bordası çok kavisli, ön ve kış tarafları yüksek, yakın sahillerde işlemeğe mahsus bir kayık türü olan peremelerin kendi içlerinde çeşitleri bulunmaktaydı. Bunlar altı kürek kaba pereme,

altı kürek pereme, altı kürek yilandili pereme, dört kürek kaba pereme, dört kürek pereme, dört kürek yilandili pereme, yalnız kürek pereme şeklinde sınıflandırılırdı.
Evliya Çelebi; İstanbul genelindeki iskelelerde görev yapan peremecilerin 8 bin ve pereme sayısının 4613 olduğunu belirtir. Bu rakamlar o devir için çok büyük sayılardır.
Fetih sonrası İstanbul'unun Bizans'tan yadigâr almış olduğu peremeler XVI. yüzyılın en yaygın deniz ulaşım vasıtası olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak Türklerin elinde incelmış bir medeniyet ürünü olarak başka cins kayıkların peremelerin yerini alması da kaçınılmaz görülüyordu. XVII. yüzyılın başından itibaren İstanbul sularında değişik kayık türlerinin boy göstermeye başladığı bilinmektedir. Sonraki yüzyılda İstanbul dünyanın en nadide ve kıymetli kayık türlerini bünyesinde barındırmıştır. Kayıkçılık sanatının doruğa ulaştığı devir ise XVIII. yüzyılın ortalarıdır.
XVI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren peremelerin şekilleri üzerinde oynamalar yapılarak farklı türlerin ortaya çıkarıldığını ve peremelerin orijinalliklerinin bozulduğunu Osmanlı arşiv belgelerinden öğreniyoruz. Peremelerin şekil bozukluklarına bazı örnekler verelim: İstanbul etrafındaki iskelelerde işleyen peremeler şehrin fethinden sonra yapılan ve işleyen peremeler nevinde olmalıdır. Peremenin, içinde karşılıklı oturulabilecek şekilde yapılması eski üslûbun gereğidir. Peremelerin, hafif kalın ve yelken kullanmadan kürekle hareket edecek şekilde yapıları en makul olanıdır.

İstanbul Kadısına gönderilen bir hükümde Galata boğazında da işleyen peremelerin ziyade narin ve ince yapıldığı, bunun sonucunda peremelerin boğazda rüzgâra karşı dayanamayıp tehlikeler atlattığı belirtiliyor. Bu tür ince ve rüzgâra dayanıksız peremelere izin verilmemesi isteniyor. Peremelerin yelken takmaları yasak olmasına rağmen, bu yasak çiğnenerek pereme işletilmeye çalışılmıştır. Peremelerde kadınlarla erkeklerin beraber taşınması da yasaklar içinde olmasına rağmen karışık olarak kadınlarla erkeklerin taşındığına rastlıyoruz. Peremelerin haddinden fazla ince ve narin yapılması, rüzgârlı günlerde, özellikle kış zamanı onlarla yolculuk yapmayı tehlikeli hale getirmekteydi.

Osmanlı Arşiv Belgelerinde Peremelerle İlgili Hükümler

;İstanbul Kadısına Hüküm ki

Bundan akdem nice defa mahrûsa-i İstanbul etrafında iskelelerde işleyen peremeler fetih zamanından berü ne veçhile yapula gelmiş ise girü ol üslûp üzre yapı olup ince ve uzun deryâyâ dayanmaz peremeler yapıdırı-lup ve deryâda işletdirilmeye diyü ahkâm-ı şerîfe vârit olmuş iken yine pereme taifesi amel itmeyüp emr-i şerife mugayir deryaya ve rüzgâra dayanmaz ince ve uzun iki caniplerine oturmağa kabil değil gayrı şer-i şerife muhalif peremeler peyda itmekle rüzgârlı günlerde bu makûle peremeler ile nice âdem telef olmak ihtimali olmağın bin ba'ad ferman-ı sâbıkıma mugayir ol makûle peremeler işletdirilmesin emr idüp buyurdum ki (...).
(BOA, MD. 46, s. 167, h. 341, Fî 5 Şevval 989-04 Eylül 1581)

;İstanbul ve Galata Kadılarına Hüküm ki

Bundan akdem boğazda işleyen peremeler üslûb-ı sâbıkdan çıkup uzun ve ensüz olup ve yelken isti'mâl eyleyüp ve avretleri ricâl ile mahlût idüp ziyâde âdem tahammül olmağla gark olup nice neferin telefine sebep olup ve kadîmden alınagelen akçeye kanâ'at itmeyüp ba'zı ehl-i 'arz âdemlerin ve nisâ tayifesin urub nice seğirdüp ziyâde akçe isteyüb şartları envâ'-ı nâşâyeste kelimât idüp te'addî ittikleri peremeciler kethüdası i'lâm itdüğün değer olunan hususların men'ine hükm-i şerîf virmiş iken hâlâ ol emr-i şerifime muhâlif ve olınılana muğâyir ince ve

ensüz peremeler isti'mâl idüp ve ricâl ile nisâyı mahlût olup ve yelken kullanup ve ziyâde akçe isteyüp Müslümanlar'a te'addî itdükleri i'lâm olmağın buyurdum ki: Vardukda bu bâbda gereği gibi mukayyet olup olıgelene muhâlif ve emr-i şerîfime muğayir ince ve ensüz peremeleri kat'â himâyet itmeyüp ... ve paralayup ve ricâl ile nisâyı mahlût alan peremecileri mahkeme şâ'idin eyle- yüp ve hükm-i sâbıka ta'yin olunduğu üzre muhatep çağrulduğundan Kasımpaşa ve Tophane ve Eyyüb-i Ensârî ve at iskelelerinden ta'yin olunandan ziyâde akçe olup peremecilerin ahz eylesin anun gibileri küre ğe konulup gereği gibi haklarından geline, şöyle ki bu emr-i şerifime muhâlif girüberi vaz' olunduğu istima' oluna yalnız peremeciler olmayup kethüdalarıyla olmak ona göre kethüdalarına eyleyüp akt ve ihtimâsı hukukun eylesin".
(BOA, MD. 51, s. 88, h. 272, Fî 24 Şaban 991-12 Eylül 1583

II. Bölüm

Çevre - Temizlik

Fetihten Sonra İstanbul'un Temizlik İşleri: Arayıcı Esnafı

Bugün nüfusu on beş milyona yaklaşan İstanbul acaba eskiden nasıl temizleniyordu? Osmanlı döneminde de çöp problemleri var mıydı? Temizlik işleri kimler tarafından ve nasıl yapılırdı? Toplanan atıklar gömülüyor muydu, yakılıyor muydu? Temizlik mevzuuyla alakalı belge ve fotoğraflar var mıydı? İstanbul'un temizlik işleri bugüne kadar nasıl yapılmış, hangi aşamalardan ?geçerek günümüz koşulları oluşmuştu

Fatih Sultan Mehmed İstanbul'un cadde, sokak ve çevre temizliğine ne kadar çok önem verdiği vakfiyesindeki şu ifadelerden anlaşılmaktadır: "İstanbul'un her sokağına ikişer kişi tâyin eyledim. Bunlar ki, ellerinde bir kap içerisinde kireç tozu ve kömür külü olduğu hâlde günün belirli saatlerinde bu sokakları gezeler. Sokaklara tükürenlerin tükürükleri üzerine bu tozu dökeler ki ...yevmiye yirmişer akçe alsınlar

Şehrin temizlik işlerini yapanlara İstanbul'un fethinden Şehre-maneti'nin kuruluşuna kadar "Arayıcı esnafı", Şehremaneti kuruluşundan sonra "Tanzifat amelesi", 1950'lerde "Çöpçü" denmiştir. .Günümüzde ise "Temizlik işçisi" denmiştir

Osmanlı'nın "Tanzifat amelesi", İngilizlerin "Ottoman street sweeper" ve Almanların "Müllmann im Osmanischen Reich" dedikleri Dersaadet sokaklarını temizleyen insanların fetihten sonra .Şehremaneti'nin kuruluşuna kadar olan bölümdeki işlevlerini belirtmeye çalışalım

Fetih'ten sonra Osmanlı İstanbul'unda şehrin sokaklarının ve evlerde-konaklarda birikmiş çöplerin temizliğinden, idari olarak Kadı'ya bağlı Subaşı'nın emrinde çalışan "Çöpçü Subaşı" sorumluydu. Çöpçü subaşı sokakları acemi oğlanlarına temizletirdi. Bu çöpçülerin sayısı bin kadardı. Özel kıyafetleri olup, matruş ve keçe külahı giyerlerdi. Çöpçü Subaşısı onlara İstanbul sokaklarındaki bütün çöp, hayvan pisliği ve kalıntıları toplatırdı. Çöpçü Subaşısı'nın denetiminde çalışan çöpçülere "çöp çıkarıcı" da denilmekte idi. Bu kimseler sokaklardan geçerken "çöp çıkarıcı, çöp çıkarıcı" diye bağırır, arkalarında bir küfe ile sokakları dolaşır, birikmiş çöpleri küfelerine doldurarak denize .atarlardı

Arayıcı esnafı, kadıdan şehrin süprüntülerini ve evlerden, ko-naklardan atık çöpleri toplamak üzere yıllık ihale alır, çöp topladığı mahallenin gelir düzeyine göre de kadıya ücret öderdi. Arayıcı esnafı çöpleri topladığı için devletten ücret almadığı gibi bir de devlete her yıl ücret öderdi. (XVII. yüzyılda bu rakam 60 bin akçedir.) Arayıcı esnafı toplamış oldukları süprüntüleri sepet ve küfelerle Haliç ve Boğaz kenarlarındaki tanzifat iskelelerine götürür, sepetlerde toplanan çöpler deniz kenarlarında çamur teknelerinde ayrılır, içinde akçe, mangır veya işe yarar başka şeyler bulunursa bunlar çalışanların olurdu. Çöpler içindeki değerli eşyalar alındıktan sonra arta kalan mezbeleler kayıklarla Adalar'ın ilerisinde Marmara'ya dökülürdü. O devirde sanayi atıkları olmadığı için .çöpler suda erir ve deniz kirlenmezdi

Çarşı temizliğinden çarşı esnafı, mahalle aralarının, meydanların, sokakların temizlenmesinden ve mesken çöplerinin toplanmasından da arayıcı teşkilatı sorumluydu. Çarşı temizliği için yapılacak harcamalar Avarız Sandığı denilen esnaf fonlarından karşılanıyordu. Çöpçülük ve lağımıcılık gibi hizmetler Evliya Çelebi'nin naklettiğine göre ekseriyetle Ermenilere gördürülürdü. Mahalle temizliği ise İslami bir gereklilik sayıldığından, sorumluluğu mahalle imamına bırakılmıştı. Temizlik konusunda çok hassas olan Osmanlı, işten kaytaran temizlikçi ve süpürgecileri kürek cezası ile korkuturdu. Çöplük Subaşısı'nın gündüzleri kol gezerek çarşı pazarın, mahalle aralarının temizliğine dikkat etmek, bozulmuş kaldırımları tamir etmek, harap binaları Mimarbaşı'na haber vermek gibi görevleri vardı. Mahalle aralarında gezerken bulaşık suyu, lağım suyu vb. çirkapların sokak aralarına ve yollara gelişi güzel akıtılmasını önlemeye çalışır, bu konuda uyarılara dikkat

.etmeyenlere cezalar verirlerdi

İstanbul'un önemli meydanlarından olan At Meydanı ve Beyazıt Meydanı'nın temizlenmesi çöplük subaşısının sorumluluğundaydı. 1585 tarihli bir hükümdede çöplük subaşısından At Meydanı'nın yılda bir, Beyazıt Meydanı'nın ayda iki kere temizlenmesinin istendiğini görmekteyiz

Saray ve devlet erkânına ait konakların temizliğini yapan ve çöplerini alan kimselere .“mezbelekeşin” ismi verilirdi

Arayıcı esnafının kullandığı malzemeler; çapa, demir kazma, yuvarlak ağaç tekne, kürek, zembil, küfe, harar ve çöp ayrıştırmaya yarayan parçalardan oluşmaktaydı. Arayıcı esnafının piri Verrad-i Berberi'dir

yılında Yeniçeri Ocağı kaldırılınca subaşı yerine yine kadıya bağlı olarak görev yapan 1826 İhtisap Ağalığı ihdas edilmiş ve çöpçü subaşısı bu makama bağlanmıştır. 1854 yılında İhtisap Ağalığı yerine Şehir Eminliği kurulunca çöpçü subaşısı Şehremaneti'ne bağlanmıştır

Buraya kadar fetih sonrası İstanbul'un 1850'li yıllara kadar temizlik hizmetlerini kimlerin nasıl yapmaya çalıştığını genel anlamda anlatmaya çalıştık

Son olarak Osmanlı toplumunda ve İstanbul'da temizlik anlayışının bir Avrupalı gözünden nasıl algılandığına değinmek istiyorum

İskoçyalı asilzade ve İngiliz milletvekili H. Munro Butler Johnstone da, Türklerin temizliğine hayran olan Avrupalılar'dandır. “Türkler” isimli eserinde bu konuda şöyle demektedir: “Osmanlı sadece yeryüzünün en kibar milleti değil, aynı zamanda en temizidir de... Gerçek şu ki, temizliğin dışında nezaket hiç bir şey ifade etmez. Her ne kadar “temizlik dindarlığın diğer bir adıdır” sözü

.Hıristiyanlar tarafından da söylene bile, onu uygulayanlar Osmanlılar'dır Temizlik onlar için sadece sıhhat amacıyla uyulan bir şey değildir. Onu dinî görevlerinden biri sayarlar. Hıristiyanlar pislik bulaşmış bir şeyi temiz kabul etmezler; fakat bir Türk pisliğe hafif temas .etmiş bir şeyin kirli olduğunu kabul eder

Temizlik konusundaki hassasiyetlerinin bir sebebi de abdesttir ki onu diğer milletlerden daha şık alırlar. Durulamak, temizliğin temelidir. Daha ötesi, Türklere göre evler de insanlar gibi tertemiz ve .kirlenmemiş olarak tutulmalıdır

Her Türk evinin eşiğinin üstünde ısmarlama pirinç harflerle ‘Pis hiç bir şey bu eşiklere değmesin’ yazılmaktadır. Bundan dolayıdır ki hiçbir moda veya özentisi, Türkler'i ayakkabılarını kapı dışında .çıkarmaktan alıkoyamıyor

Şehremaneti Döneminde :İstanbul'un Temizlik İşleri Tanzifat Amelesi

Tanzifat kavramı Şehremaneti'nin kurulmasıyla beraber zikredilmeye başlanmıştır. Çöp kelimesi Farsça "çöb"den gelmekte olup ağaç, saman, çalı ve emsali şeylerin kırıntısı anlamlarını taşımaktadır. Diğer bir tarifile çöp; insanların yaşamsal, sosyal ve ekonomik faaliyetleri sonucunda .işe yaramaz hale gelen ve akıcı olabilecek kadar sıvı içermeyen her türlü maddedir Şehremaneti'ne bağlı çalışan ve İstanbul sokaklarının temizlik işlerini yürüten temizlik işçilerine .verilen genel isim "Tanzifat Amelesi"ydi

Haziran 1854'te çıkarılan Şehremaneti Nizamnamesinin ikinci maddesi ile şehrin temizlik 13 işlerinin yürütülmesi ilk defa klasik şehir yönetimine özgü görevler üstlenen Şehremaneti'ne verilmiştir. 1854'te kurulan Şehremaneti (Belediye), şehrin çöp ve temizlik işlerini yüklenmiştir. Fakat sağlıklı bir işleyişe kavuşturulamayan temizlik işleri için Altıncı Daire-i Belediye'nin (Beyoğlu) akılcı bir çözüm bulduğu görülmektedir. Galata ve Beyoğlu çöplerinin ihale yöntemiyle kaldırılması, anayolların hayvan pisliklerinden, enkazdan, çamur ve tozdan arındırılması konusunda bu belediye dairesinin çalışmaları Avrupa kentleri düzeyinde olmuşken, Suriçi (Eminönü-Fatih) sokaklarının tam manasıyla temizlenmediğine ve arayıcı esnafı düzeninin de giderek bozulduğuna .şahit olmaktadır

Nihayet 1868 yılında Şehremaneti yeni bir organizasyona giderek ilk kez çöp arabaları yaptırmış, tanzifat amelesi adı altında aylıklı personel istihdamıyla bu işi üstlenme gereği duymuştur. Çöpçülerin kontrolü de belediye kavaslarına bırakılmıştır. Ancak bu dönemdeki temizliklerin meydan, anayol ve çarşı pazar sınırlarını aşmadığı, mahalle içlerinin ise eski durumunda bırakıldığı görülmüştür. Bu dönemde İstanbul'un caddelerinde ve sokak aralarında dolaşan tahta el arabalı çöpçüler olurdu. Bunlar, düşük bir ücret karşılığında evlerden çöp toplama hizmeti vermekteydiler. Çöpü fazla biriken ev kadınları, küçük bir bahşişle birlikte çöplerini belediyede kadrolu olan, resmi üniformalı bu temizlik görevlisine verirdi. El arabasının mümkün olduğunca fazla atık toplayabilmesi için çöpçüler, arabanın haznesinin yanlarına birbiri üzerine bindirilmiş teneke levhalar, kalın kartonlar ve mukavvalar sokuşturarak haznenin kapasitesini olabildiğince yükseltirdi. Ayrıca .ellerindeki kalın çalı süpürgeleriyle kaldırım kenarlarını süpürürlerdi

da Şehremaneti ve Belediye daireleri kurulunca Kadıköy'e çöp arabaları gönderilmeye'1868 başlandı. İki tekerlekli, at-katır veya merkeple çekilen ve üstü kapalı olan bu arabalar mahallelerden çöpleri toplar ve Fikirtepe civarında vakti zamanında açılmış, büyük taş ocaklarının çukurlarına boşaltırlardı. Hatta 1924 senelerinde Bağdat Caddesi'nde, ellerinde büyük bir çalı süpürgesi ve yarısı kesilmiş beyaz peynir tenekesine sokulmuş uzun bir çomaklı kürek, üstlerinde asker elbisesine .benzer kıyafetlerle yolları temizleyen çöpçüler hizmet ederdi

1858 yılında kurulan Altıncı Daire-i Belediye'nin şehrin temizlik sorunlarında başarı elde etmesinden sonra Galata ve Beyoğlu örneğine bakılarak bütün İstanbul 1868 tarihinde 14 belediye dairesine ayrılmıştır. Ancak bu tarihten önce 08 Ekim 1864 tarihinde çıkarılan Vilayet Nizamnamesi ile taşra şehirlerinde modern belediye teşkilatları oluşmaya başlamıştır. 1860'ların sonunda Beyoğlu Şişli'ye doğru büyümeye başlamış ancak bu büyümeye uygun bir altyapı oluşturulamamıştır. Özellikle temizlik ve kanalizasyon hizmetleri yetersiz kalmaktaydı. Semtlerin pislikleri alelacele kurulan tesisle Kasımpaşa deresine akıtılmaktaydı. Başlangıçtan beri Haliç, kıyı semtlerinin kanalizasyon ve çöp

gibi atıklarının boşaltıldığı bir yerdi. Altıncı Daire-i Belediye de mezbaha atıklarıyla çöp ve kanalizasyonu Haliç'e boşaltmaya devam etmiştir. Temizlik hizmetlerinin sağlıklı şekilde yerine getirilebilmesi için 20 Nisan 1859 tarihinde çıkarılan "Sokaklara Dair Nizamname"de Altıncı Daire bölgesindeki sokaklar üç sınıfa ayrılmış, temizlik işleri eksiltme usulü ile ihale edilmiştir. Çıkarılan "Sokaklara Dair Nizamname"nin beş ve on birinci bentleri arası, sokakların süpürülmesi ve temizlenmesini içermektedir. Bu nizamname Altıncı Daire-i Belediye'ye mahsus bir zabıta talimatnamesidir.

Osmanlı Devleti'nde belediye teşkilatının hukuki temelleri I. Meşrutiyet döneminde atıldı. 1877'de çıkarılan Vilâyat ve Dersa-adet Belediye Kanunu'na göre ortaya konulan belediye statü ve uygulaması sonraki dönemlere de damgasını vurmuştur. Bu kanunla belediyelere imar işlerini düzenleme ve denetleme, aydınlatma, temizlik, pazar ve alışveriş denetimi gibi görevler verildi.

1877 yılında çıkarılan Vilâyat Belediye Kanunu'nun üçüncü maddesinde, temizliğin yapılması için gerekli kanun maddesi mevcuttu. Tanzifat (temizlik) emrinin icrası için memlekette hâsıl olacak süprüntü sahil olmayan yerlerde şehrin dışında toplanarak cadde ve sokakların temiz tutulması gerektiği bildirilmektedir. Sahili olan semtlerde de süprüntüler denize dökülmekteydi.

Şehremaneti ve belediye dairelerinin çalışmalarına rağmen İstanbul'un cadde, sokak ve meydanları ile mahalle aralarının temizlenmesi hep sorun olmuştur. Belediyeler temizlik işlerine ne kadar önem verirlerse versinler tam manasıyla bir düzen sağlayamamışlardır.

İstanbul'un temizlik işlerini yürütecek düzenli bir teşkilat II. Meşrutiyetten sonra Cemil Topuzlu Paşa döneminde kurulabilmiştir. Cemil Paşa'nın birinci Şehreminliği zamanında 1911 yılında "Nezafet-i Fenniye Müdürlüğü" kuruldu. Cemil Paşa, İstanbul'un temizliğine ve tanzifat işlerine büyük önem vermiş, temizlik işlerine belediyede önemli bir bütçe ayırmıştı.

Nezafet-i Fenniye Müdürlüğü'nün kurulmasıyla birlikte, tanzifat müfettişleri tayin edildi, sokaklar geceleri yıkanıp temizlenmeye başlandı, hayvanlarla çekilen çöp arabaları yaptırıldı. Temizlik işine büyük bütçeler ayrılarak İstanbul ilk defa ciddi ve fenni temizlik gördü. Tabii bütün bu işlerin yapılmasında Nezafet-i Fenniye Müdürü Mühendis Selahattin Bey'in büyük gayreti etkili olmuştur.

I. Dünya Savaşı bütün bu yenilikleri alt üst etmiş, temizlik konusundaki gelişimi sekteye uğratmıştır. Savaşın çıkmasıyla birlikte atlara ve arazözlere ordu el koymuş, genç ameleler de askere alınmıştır. Mütarekeden sonra Cemil Topuzlu Paşa'nın ikinci şehreminliğinde tanzifat işleriyle tekrar ciddi olarak uğraşıldı. Temizlik işleriyle ilgili her türlü noksanlar düşünülüp giderildi. Nezafet-i Fenniye Müdürlüğü'ne Dr. Vedi Bey atanarak çalışmalar yeniden başlatıldı. İstanbul'un cadde, sokak ve meydanları çok iyi temizletildi. Ancak temizliğe ayrılan bütçe zamanla yetersiz gelerek belediyenin iflasına sebep oldu.

Bu dönemde Şehremaneti halktan tanzifat vergisi olarak 50 bin lira toplayabilirken bu rakama da Maliye Bakanlığı el koyuyordu. Halbuki Şehremaneti her sene temizlik işlerine 400 bin ila 500 bin lira sarf ediyordu. Şehremaneti bu dönemde bir hayli borçlanmıştır.

lerde İstanbul şehrinin cadde ve sokaklarının temizlenmesinin gündüz saatlerinden ziyade 1920 geceleri yapılmaya başlandığı görülmektedir. Sokakların gündüzleri süpürülmesi sıhhat ve sağlık açısından sakıncalar doğurduğu için, cadde ve sokakların gece süpürülmesine karar verilmiştir.

Dersaadet Sokaklarında İlk Hanım Elleri: Kadın Çöpçüler

yılları arasında yapılan ve dünya tarihinin en kanlı savaşlarından biri olan I. Dünya 1914-1918 Savaşında V. Mehmed Reşad yönetimindeki Osmanlı İmparatorluğu İttifak Devletleri'nin safında savaşa katılmıştı. Savaşa katılma kararıyla birlikte eli silah tutan gençlerin askere alınacağı ve cepheye kullanılmak üzere atlara ordu tarafından el konulacağı açıklanmıştı. Bu kararla birlikte Şehremaneti'nin büyük gayretlerle oluşturduğu Nezafet-i Fenniye Müdürlüğü'nün genç amelelerine, atlarına ve arazözlerine ordu tarafından el konuldu. Büyük meblağlara mal olan teşkilat sekteye uğramış oldu. Zaman içerisinde şehrin sokaklarında çöpler birikmeye başladı.

II. Meşrutiyet'in ilanıyla birlikte Osmanlı kadınının toplum içerisinde daha fazla görünmeye başladığı ve yavaş yavaş iş dünyasında kendine yer edinme gayreti içerisinde olduğu görülüyordu. Feminizm hareketini Amerika'dan Osmanlı'ya taşıyan, İstanbul'da bisikletle ve peçesiz olarak sokağa çıkan ilk kadın Mary Mills Patrick (1876 yılında henüz 26 yaşında genç ve idealist bir kadın iken, Üsküdar'da faaliyet gösteren İstanbul Kız Koleji'nde felsefe hocalığına başladı. Kolejde 1890'da müdireliğe başlayan Patrick, 1924 yılına kadar bu görevde kaldı) bu dönemin Osmanlı kadını üzerindeki değişimini şu sözlerle ifade etmekteydi: "Kadınların peçesi üzerine mücadeleler özellikle savaşın ilk yılında dikkat çekiciydi. Eski günlerde hiçbir zaman bir Türk kadını sokakta peçesiz görülmezdi. Ancak savaşın ilk zamanlarında peçeler kayboldu, etekler kısaldı ve artık kadınlar her türlü ilerleme ve eğitime hazırdı

Hüseyin Rahmi Gürpınar Türk kadınının iş hayatına girme çabalarını Kadın Meselesi adlı yazısında şu şekilde dile getirir: "Artık Türk kadını yemeğini ocağa vurduktan, çocuğunun salıncağını çardağın altına kurduktan sonra, manide şarkıda kafesinde şakıyan kanarya ile yarışacak dağdasız, saf ve sefalı hayatı yaşayamayacak. Kadınlarımız nazik yaradılışı ile hiç uygun düşmeyen süfli ve ağır hizmetlere kadar girişti. Sokaklarda kadın çöpçüler görüyoruz. Yarın öbür gün yeldirmeli lostracılara, başörtülü hamallara, küfecilere rastlarsak garipsenmez. Muhabirlik isteği ile matbaalara başvuran kadınlara rastladım. Evet, şimdi kadın geçim sahnesinde erkekle omuz omuza yürümek zorunda kaldı

Hüseyin Rahmi, Darülbedâyi'nin geliştiği dönemde aktör Küçük Kemal'in tavsiyesi üzerine yazdığı Kadın Erkekleşince adlı tiyatro eserinde kadının iş hayatına girmesiyle evde meydana gelen değişimi anlatmaktadır

Dersaadet'in peçeli kadınlarının karşımıza anne olarak, eş olarak, hala-teyze olarak, anneanne ve babaanne olarak çıkmasına alışmış bir toplum şeklinde yaşadık. Ancak kadınlarımız bazen zorunluluktan, bazen de değişime ayak uydurma gayretinden artık farklı sıfatlarla İstanbul sokaklarında görülmeye başlamıştı

Sokaklara Hanım Eli Dokunuyor

Birinci Dünya Savaşı'nın getirdiği şartlar doğrultusunda Ne-zafet-i Fenniye Müdürlüğü'nün bünyesine kadın tanzifat ameleleri (kadın çöpçü) alma kararıyla, İstanbul sokakları ve evlerindeki çöplerin fenni temizliğe uygun olarak temizlenmesini sağlama çabası içerisinde girdiğini görüyoruz. Osmanlı kadınlarının kocaları, babaları, amcaları, dayıları, oğulları orduya yazılıp cepheye sevk edilince onlar da başkentin her türlü ihtiyacını karşılama gayretine girmişlerdir. Bu doğrultuda bazen fırıncı olarak, bazen sütçü olarak, bazen de Şehremaneti'nde bir memur olarak karşımıza çıkmaya başlamışlardır. Böyle bir ortamda Nezafet-i Fenniye Müdürlüğü bünyesinde kadın çöpçüler istihdam edilmiştir

Birçok kaynakta ilk kadın tanzifat amelesinin Elif Yazgandır adında bir hanımın olduğu belirtilse de bu ismin doğruluğu şüphelidir. Çünkü Şehremaneti bünyesine bu dönemde birden çok kadın çöpçü alındığı bilinmektedir.

Dersaadet sokaklarına hanım elinin değmesiyle birlikte tanzifat (temizlik) işinde yeni bir dönem başlamış oluyordu. Şartların getirdiği zorunluluktan dolayı artık Dersaadet sokaklarına hanım elleri değmeye başlamıştı.

yaşında Osmanlı'nın New York konsolosuna sekreter olarak atanan Rum kökenli Demetra Vaka 17 1921 yılında İstanbul'a dönmüş ve hem Amerika'daki gözlemlerini ve hem de kadınlarımız üzerindeki gözlemlerini kaleme almıştır. Demetra Vaka İstanbul'daki sosyal değişim ve kadın çöpçülere kitabında şöyle yer vermişti: "İstanbul'daki değişimleri yavan ve sıradan kılan bir manzara ile karşılaştım. Yüzleri peçesiz, gri pantolonlar giyinmiş Türk kadınlar sokakları süpürüyorlardı. Sonradan öğrendiğime göre bunlar, Osmanlı başkentinin tek temizlik görevlileriydi ve bu zorlu işle uğraştıkları sırada onları dikkatle izleme zahmetine katlanan biri, çoğunun genç ve güzel yüzlü olduğunu görebilirdi. İçlerinden birine gülümsediğimde, bana tatlı, cüretkar ve kadınsı bir zarafetle dolu bir gülümsemeyle karşılık verdi. Bu kadın çöpçülerin dokunaklı görüntüsü bendeki etkisini hiç yitirmedi. Kadınların bu işi yapmasına içerlendiğimden değil; zira çalışmak hayattaki en soylu şeydir ve tüm bir şehrin daha temiz ve sağlıklı hale gelmesini sağlayan faydalı bir iş iki kat değerlidir. Durmaksızın yerleri süpüren, pervasız trafikten sıyrılmak için sürekli manevralar yapmak zorunda kalan bu sessiz, gri figürlerin görüntüsünde bana asıl acı veren şey, bunların Osmanlı depdebesinin hüküm sürdüğü günlerde satın alınan, üzerlerine titrenen ve gözlerden irak tutulan kadınlar olduğunu düşünmektir. O zamanlar bu kadınlar fetihçi bir soyun haz kaynağıydı. Şimdi ise yenilgiye uğramış ve aciz duruma düşmüş olan o fetihçiler, kadınlarının, beş yüz yıldan uzun süre boyunca peçesiz yürümelerini yasakladıkları bu sokakları temizlemelerine izin veriyorlardı.

Savaş yıllarının zorluklarına rağmen alınan önlemler ve kadınlarımızın temizlik konusunda istihdam edilmesiyle belli bir başarıya ulaşılmıştır. Cemil (Topuzlu) Paşa'nın ikinci Şehreminliği döneminde 23 Mayıs 1919 yılında Vakit Gazetesi'nde Türkçe, Rumca ve Ermenice olarak yayınladığı temizlikle ilgili beyannamesi o dönemki hassasiyeti ortaya koyuyor: "Bir müddetten beri İstanbul'da tifüs, kolera, verem hastalıkları salgın bir suretle çoğalıyor, bunun sebebi pisliktir. Temizliğe dikkat etmeyince bulaşır ve tutulan da kendini hekime baktırmazsa hem ölür, hem de etrafındakilere bulaştırır. Belediye gücü yettiği kadar sokakları temizlemeye, yıkamaya, pislikleri vesaireyi kaldırmaya başladı. Ancak sokakları temiz tutup kirletmemek ahalinin vazifesidir. Belediye ne kadar memur kullansa, ne kadar masraf etse ahali mütemadiyen süprüntü, kâğıt vesaireyi sokaklara attıkça yetişemez ve yapılan mesarif boşa gider.

Hemşehrilerimiz dükkân ve hanelerinden çıkan süprüntü, kâğıt parçası vesaireyi sokaklara atmasınlar, araba gelinceye kadar bir kap içinde saklasınlar. Eski adetlerden vazgeçerek tramvay bileti, tütün paketi, eski gazete gibi şeyleri de her tarafa konmuş olan kutu ve sepetlere atmasınlar. Çirkep sularını sokaklara dökmesinler, sümkürmesinler, tükürmesinler. Başka memleketlerde yaya kaldırımlarını kirletmedikten başka temizliği hane ve dükkân sahipleri yapar. Biz de öyle yapalım. Herkes ev ve dükkânının önünü temiz tutmaya çalışsın. Mağaza sahipleri sabahları yaya kaldırımlarına eşya koymasın. Esnaf yenecek şeyleri pis tutmasın. Görüyorum ki marul vesaire gibi pişirmeden yenecek şeyler yerlerde satılıyor, ahali alıyor, yiyor, hastalanıyor, ölüyor.

Bunun için esnaf temizliğe dikkat etsin ve hemşehrilerinin hayatını düşünerek sakınsın. Belediyenin vereceği talimatlara riayet etsin. Herkes elbisesini, çamaşırını kendini temiz tutsun. Evlerin içinin temizliğine, yiyeceğine, içeceğine dikkat etsin. Sokakta üstü açık meyve vesaireyi satın almasın, yemesin. Hep birden el birliğiyle dikkat edersek şehrimizde tifüs, kolera, verem gibi bulaşıcı

hastalıkların önünü alırız. Bu ihtarına dikkat etmez, söylediğim şeyleri yapmaz ve buna muavenet
”etmezseniz önümüz yazdır, kolera ziyadeleşir, binlerce hemşehrimiz ölür
Fakat her şeye rağmen bu dönemde Cemil Paşa sokaklardaki pejmürdeliği ve pisliği gidermiş ve
yeterli olmasa da temizlik teşkilatını yola sokmuştu. Cemil Paşa’dan sonra şehremini olan Celal Bey
1922 senesi Meclis açılış konuşmasında temizlik sorunundan çok fazla şikâyet etmemekte, şehrin
birinci ve ikinci derecede caddelerinin her gün süpürüldüğünü, temizlik arabalarının her gün
muntazaman vazife yaptığını, temizlik işinde 1100 amele, 475 hayvan, 260 adet araba ve 3 adet
kamyonla hizmet verildiğini beyan etmektedir. Bu beyan edilen amelenin büyük bir kısmının
.kadınlardan oluştuğunu belirtmemizde fayda vardır

III. Bölüm

İçecek Kültürü

Dersaadet'te Su Tiryakileri ve Gurmeleri

İstanbul'un memba sularının tatlı olmasının sebebi, neojen çakıl ve kumlarında toplanan ve süzülen suların geçirimsiz temel olan yerlerde kaynak oluşturmasıdır. Yamaç kaynağı diye nitelenen ve belirli hat üzerinde bulunan bu özellik sayesinde İstanbul'un içme suyu insanlara çok hafif gelmiştir.

.İstanbul'un memba sularını halk bu yüzden keyifle içmekteydi

Osmanlı'da su kültürünün ayrı bir önemi vardı. Halk güzel suları sucu dükkânlarında bardakla alıp içerdi. İstanbul'da köşe başlarında sucu dükkânları olurdu. Atlı sakalar aracılığıyla membalardan taşınan tatlı sular su tiryakisi müşterilere sunulurdu. Ayrıca uzak şehir ve memleketlerden kervanlar

.ve gemilerle içimlik-tadımlık memba suları getirilerek su tiryakilerinin zevkine sunulurdu

Su tiryakilerinin oluşması doğal olarak su gurmeliğini de beraberinde getirmişti. Bu durum .herhalde başka milletlerin kültürlerinde yoktur

Sucu dükkânlarında çeşit çeşit sular bulunur, müşteri hangi memleketin veya kaynağın suyunu içmek istiyorsa onu içerdi. İstanbul'da yaşayanlar arasında tat duyuları gelişmiş su gurmeleri oluşmuştu. Bu gurmeler aynı zamanda iyi birer su tiryakisi olmuşlardı. Satıcılardan bir bardak su alıp tattıklarında içtikleri suyun hangi kaynağa, hangi memleketeye ait olduğunu hemen anlarıydı. Tat farklılıklarından dolayı kaynak sularının bardak fiyatı da değişmekteydi. Sözgelimi 20. yüzyılın başında Kırkçeşme, Halkalı, Taksim sularının bardağı 5, Kayışdağı, Çamlıca, Taşdelen, Karakulak .sularının ki 10 paraydı

İstanbul'un işlek caddelerindeki sucu dükkânlarında şifalı sular da satılmaktaydı. İstanbul'un şifalı bilinen içimlik sularının tamamı yerleşim yerinin çok uzağındaydı. Halk arasında değişik efsanelere konu olan bu suların kaynak yerleri aynı zamanda birer mesire yeri olarak da ilgi görmekteydi. Muhtelif gün ve zamanlarda İstanbul ahali adeta bir törene gider gibi hazırlanarak bu mesire yerlerine gitmeye giderdi. İstanbul suları sadece İstanbul ahalisini cezbetmez, İstanbul'a gelen .seyyahların da hayranlığını kazanırdı

III. Selim'in mimarı ve kız kardeşi Hatice Sultan'ın ressamı Melling, resimlerinde İstanbul sularına ve çeşmelerine yer vermiş, Tophane Çeşmesi, Sarıyer Çeşmesi, Belgrat Su Bentleri, İmparator .Justinien Su Yolu, su kemerleri ve bentlerini resimlerinde kullanmıştır

Ünlü Fransız yazarı Gerard De Nerval (1808-1855), 1843 yılında Mısır, Lübnan, Suriye ve İstanbul'a uzun bir seyahatinden sonra yazdığı eserinde etkilenip hayran kaldığı İstanbul suları ve su :tiryakilerini şöyle anlatmaktadır

Bu memlekette alkollü içkiler açıkça satılmadığı için tuhaf bir endüstri kurulmuş: Ölçü ile bardak' 'su satanların endüstrisi!. Bu tuhaf su evlerinde uzun uzun tezgâhlar var ve bu tezgâhların üzeri de çeşit çeşit şişelerle dolu. Her şişede az çok aranan bir su var. İstanbul'a içme suyu Valens Boruları (Bozdoğan Kemeri'nden geçen su yolu) ile gelir. Tatlı suyun nadir ve kıymetli oluşu yüzünden İstanbul'da bir "Su İçiciler Ekolü" meydana gelmiştir. Bunlar seçip içtikleri suyun tiryakisi .olmuşlardır

Su içim evlerinde muhtelif memleketlerden gelmiş ve muhtelif yıllara ait sular bulunur. Sucu dükkânlarındaki en makbulü Nil suyudur. Fırat suyu biraz yeşil ve sarımtıraktır, zayıf ve gevşek tabiatlılar için tavsiye edilir. Tuna suyunu ise daha çok enerjik kimseler tercih ediyor. Suları yıllara ''göre de ayırıyorlar

:Eski İstanbul İnsanını Serinletenler

Karcı ve Buzcu Esnafı

Bugün size düşünce dünyanızda geçmişe bir yolculuk yaptırmak arzusundayım. Henüz buzdolaplarının icat edilmediği dönemlerde İstanbul hayatı ve mutfak kültürünün vazgeçilmezleri içeceklerimizin soğutulmasından söz etmek istiyorum. Eski İstanbul'da özellikle yaz aylarında içeceklerin ve yiyeceklerin nasıl soğutulduğunu bir düşünün. Saraylarımızda ve konaklarımızda İstanbul'un gündelik yaşamının vazgeçilmez içecekleri hangi şartlarda, kimler tarafından soğutuluyordu

Eski İstanbul'da insanları serinletmek için hizmet verenlere karcı ve buzcu esnafı deniliyordu. Bu yazımızda, eski İstanbul'da halkın kar ve buz gereksinimini karşılamak üzere kar ve buzun toplanıp saklandığı "kar kuyuları"nın, "kar çukurları"nın özellikleri, sahipleri ve işletilmesinden, kar kuyularına kar doldurulmasında dikkate alınacak noktalardan bahsetmeye çalışacağız

Yapılan araştırmalara göre özellikle Osmanlı Sarayı'nın ihtiyacı olan kar ve buz XV. yüzyıldan itibaren Bursa Uludağ ve Katırlıdağ (Esenköy)'den karşılanmaktaydı. Son dönem araştırmalarında İstanbul'un yakın mahallerinde de kar kuyularının açıldığı görülmüştür. Bu kuyular surların hemen yakınlarında olduğu gibi Bahçeköy gibi civar semtlerde de olabilmekteydi. Sarayın ihtiyacını karşılayan karcı ve buzcu esnafı elindeki fazla kar ve buz halka satmaktaydı. Ancak halkın zamanla artan kar ve buz ihtiyacını karşılamak üzere İstanbul'a yakın dağlardan getirilen kar ve buzların da halka satıldığı görülmektedir. İstanbul halkının kullanımına sunulan kar ve buzun nasıl elde edildiği ve nakledildiği hakkında bilgi sunalım

Kar Kuyuları

Kar kuyularından esas beklenti kar ve buzun erimeden uzunca bir süre ve temiz olarak saklanabilmesidir. Karlı sahaların çok temiz tutulması ve civarına hayvan ve izinsiz kişilerin girmemesi için önlem alınması gerekmektedir. Aynı amaçla kar kuyularının civarı da duvarla çevrilmekteydi. Kuyular, önceleri en basit olarak toprağa huni şeklinde bir çukur açılıp içi samanla kaplanarak ve kar ve buz konulduca gene araları samanla doldurulup üstü önce saman sonra toprakla örtülerek hazırlanmaktaydı. Daha sonraları, kuyuların durumu geliştirilmiş, örneğin üzerlerinin toprakla kapatılması (bu bazen gübreli toprakta olabiliyor) sağlığa zararlı görülmüştür. Bu nedenle içi fenne uygun şekilde inşa olunarak çimento ile kaplanmış ve üzerleri emniyetli kapaklar ile örtülmüştür. Hatta bunların kontrolü yapılarak gereğinde sağlıklı şartlar yerine getirilinceye kadar kuyulara kar konulması yasaklanmıştır. Kar kuyuları devlete veya şahıslara ait olabilirdi. Devlete ait olanlar devlet arazilerindedir ve büyüklükleri 25 binden 100 bin okkaya kadar veya daha fazla kar ve buz alabilecek şekilde olabilirdi. Resmi veya özel tüm kuyuların işletilmesi "Karhâne-i Amire" veya "Karhâne" denilen bir makam tarafından yürütülmekteydi

Yalova Çınarcık'a bağlı Katırlı (Esenköy) beldesinden İstanbul'un ihtiyacı olan kar ve buzlar getirilmekteydi. Esenköy'ün dağlarının zirvesinde büyük kar alanları bulunmaktaydı. Buralarda çok derin kar kuyuları açılmıştır. Kışın yağın karlar bu kar kuyularına doldurulur, kuyu ağzına kadar sıkıştırılarak kar çığnenir ve sertleştirilirdi. Kar kuyuları bu şekilde doldurulduktan sonra üzeri kapatılır, hava ve güneş alması önlenirdi. Bu kuyulardaki karlar zamanla buzlaşırdı. Yaz ayları geldiğinde esnaf kuyulardaki bu buzları kalıp kalıp testereler ile keserek kuyudan çıkarırdı. Daha önceden bu kar sahası ile Katırlı arasındaki dağın belli bir kısmında Arnavut kaldırımını gibi döşenmiş

olan taşların üzerinden bu buz kalıpları kaydırılarak dağın eteğine sürüklenirdi. Bu aşamadan sonra .katır ve atlarla Esenköy kayık iskelesine buz kalıpları getirilirdi
Buz kayıklarına (bu kayıklar İstanbul'a buz ve kar nakletmek için özel olarak imal edilmiştir) yüklenen buz kalıpları Eminönü Gümrük İskelesi'ne getirilerek buzlar İstanbul halkının ihtiyacına sunulurdu. Esenköy'den gelen, kar ve buz ticareti yapan esnaftan vergi alınmamakta olup, bu zorlu işe .teşvik edilmekteydi
Sonuç olarak Osmanlı döneminde kar ve buzun saklanması yarayan " Kar Kuyuları" devletin dışında "Karcı ve Buzcu Esnafı" denilen kişiler tarafından da kullanılmıştır. Ayrıca kar ve buz ticareti gerek sağlık gerekse ticari işletme kuralları bakımından devlet tarafınca denetime tabi .tutulmuştur



Osmanlı'da Şerbetçi Esnafı

Osmanlı dönemi İstanbul'unun meydan ve çarşı gibi halkın fazla rağbet ettiği yerlerinde sokak satıcıları dediğimiz esnafın günün vazgeçilmezleri arasındaydı. Bunlar içinde özellikle yaz aylarında göze çarpan esnaf seyyar şerbetçilerdi. Seyyar şerbetçiler sırtlarına aldıkları güğüm şerbetliklerle ve bellerine doladıkları bardaklarıyla sokak aralarında dolaşırlar, musluğu üstünden kıvrılan güğümün ağzını hafifçe eğerek şerbeti bellerine doladıkları bardaklara boşaltırlardı. Kimi “Şerbet var şerbet! Buz gibi buz! Otuz iki diş keman çaldırır!” diye bağırır, kimi de sadece bardaklarını şakırdatmakla

.yetinirdi

Osmanlı döneminin gezici esnafı yani sokak satıcıları, bağırışları ve renkli görüntüleriyle mahallelerin ayrılmaz birer parçasıydı-lar. Osmanlılar kendilerine özgü kurumlar, örgütler yaratmada çok ustaydı. Esnaf loncaları da bunlardan biriydi. Bütün esnaf loncalara ayrılır, her birinin başkanı, kâhyası, ustası, kalfası ve çırakları olurdu. Kendi içinde yerleşmiş törelerine, göreneklerine, geleneklerine uyarak disiplin içinde çalışırlardı. Çırak almak, çırağın kalfalığa yükselişi ve kalfalıktan ustalığa geçiş için bir hafta süren eriştirme törenleri yapılırdı. Bu vesileyle de İstanbul'un Kâğıthane, Veliefendi, Çırpıcı Çayırı gibi ünlü gezinti yerlerinde çeşitli oyunlar ve gösteriler

.düzenlenirdi

Osmanlı'da esnaf, kendi içinde disiplinli çalıştığı gibi, dışarıdan da çok sıkı bir kamusal gözetim ve denetim altındaydı. Osmanlı Devleti'nde halkın hileli ve fazla fiyatla gıda maddesi almaması için çeşitli kanunnameler çıkarılmıştı. Bir kanunname de şerbetçi esnafı için çıkarılmıştır. Bu kanunnamede: “Şerbetçiler gözlenecek, üzümün okkası bir akçeye alındığında, şerbetin iki okkası bir akçeye olur. Misk ve gül kokulu olmalı, ekşi ve fazla sulu olmamalıdır. Şerbetlerde kar ve buz

.olacak, tas ve kâseleri temiz olacak” denmektedir

Osmanlı'da meşrubat sektörünün gözdesi şerbetlerdi. Meyve özü, su ve şeker karışımı bu içecek yaz aylarında kent insanının serinlemesine vesile olurdu. Ayrıca misafirlere şerbet ikram etmek de adettendi. Şerbetçi dükkânları olduğu gibi, seyyar şerbetçiler de müşteriye hizmet götürürlerdi.

.Özellikle seyyar demirhindiciler İstanbul'a İzmir'den gelirlerdi

Damak zevkine düşkün olan Osmanlı halkı yemeklerinde gösterdiği titizliği ve seçiciliği içeceklerinde de gösterirdi. Şerbetçi esnafı, çarşılarda satmak için hazırlığa başlarken suya bal, şeker, limon ve portakal suyu katarak şerbet yapar, şerbetin lezzetini arttırmak için misk, amber, sarısabır gibi kokulu maddeleri de şerbetin içine koyardı

Şerbetçi esnafı, İstanbul'un çarşı ve pazarlarında satmak üzere bin bir türlü şerbet yapar, yapmış olduğu bu şerbetlerin yaz aylarında soğuk ve buz gibi olması için karcı ve buzcu esnafının İstanbul'un yakın dağlarındaki kar kuyularından getirmiş olduğu buz kalıplarını alarak şerbete karıştırır, müşterilerine soğuk şerbetler ikram ederdi

Esnafın müşterilerine satmak için yapmış olduğu şerbet türlerini şöyle sıralayabiliriz: Limonata, üzüm, elma, armut, ayva, erik, badem sübyesi de denilen badem şerbeti, kavun çekirdeği şerbeti, nar, dut, iğde, koruk, ceviz şerbetleri vb. Böğürtlen, çilek, kızılıçık, kayısı, ağaç çileği, mandalina, portakal, şeftali, turunç, vişne, gül, amber, fulya çiçeği, menekşe, yasemin çiçeği, muhabbet çiçeği, zambak, demirhindi, keçiboynuzu, antep fıstığı şerbetleri ise en çok tercih edilenleriydi

Yemek dışında kışın tarçın şerbeti sıcak olarak verilir, yazın ise koruk ve bal şerbeti sunulurdu.

Nar şerbeti ikramı kibarlıktan addedilir, balla ve sirkeyle yapılan sirkencübin şerbeti ise hem susuzluğu giderir hem de hastalıklara şifa olurdu

Limonata, dünün gazozu ya da kolasıydı. Özellikle yaz aylarının sıcak günlerinde limonatacılara büyük rağbet olurdu. Seyyar limonatacılar genellikle kente mevsimlik göçen Anadolu insanlarıydı. 1960 lı yıllara gelindiğinde şerbetçiliğimiz meşrubat sanayii karşısında varlığını sürdüremez oldu. Batı kökenli asitli ve katkı maddeli içeceklerin müptelası olduğumuzdan beri damak tadımızdaki milli renk ve lezzeti de kaybettik. Artık kendimize mahsus bu lezzet ve zevklere bir yabancı edasıyla yaklaşıyor ne yazık ki

Altmışlı yılların sonlarına kadar şerbetçi esnafı gerek seyyar gerekse de dükkânlarda işini sürdürmüştür. Şerbet, tıpkı Hacı Bekir lokumu, Hamidiye suyu, Çemberlitaş turşusu, Çengelköy hıyarı, Vefa bozası vb. gibi şehrin simgelerindedir

Sonuç olarak bir zamanlar İstanbul'un çarşı, pazar ve meydanlarında kirazcı, çilekçi, karanfilci, yoğurtçu, kaşkaval peynircisi, kaymakçı, baklacı, muhallebici, yelpazeci, şerbetçi, buzcu, çiçek suyu satıcısı, ciğerci, balıkçı, şekerci, salcı, salepçi, bozacı, tülbentçi, tavukçu, şekerci, simitçi, baca temizleyicisi gibi esnaflar şehrin vazgeçilmezleriydi. Bugün büyük marketler ve asitli içeceklerin rekabet arenasına dönen İstanbul'da bu esnafların ve özellikle şerbetçi esnafının izleri kalmamıştır

Osmanlı'da Çay Kültürü ve Kahvehaneler

İlk zamanlarda çay biraz keyfi biraz da tıbbi nedenlerle içilir-miş. Çinliler dünya tarihinde önemli yeri olan bu içeceğin keşfini tam olarak M.Ö. 2737 yılı olarak gösteriyorlar. Fakat Çin belgelerinde çaydan ilk kez M.Ö. 221 yılında bir çay vergisi nedeniyle bahsedilmiştir. Ancak çay bir halkın vergi konusuna girdiğine göre kullanım tarihinin daha eski olması gerekir. Dolayısıyla Çin'de çayın kullanıldığı tarih M.Ö. 221'den daha öncedir. Zaten Çin kaynaklarında çay adı ilk olarak M.Ö. 350 yılında hazırlanan bir Çince sözlük olan Erh Ya'da geçmektedir.

Japonya'da ise çay her zaman törensel bir niteliğe sahip olmuştur. Hatta bir statü aracı da olmuştur. Mesela bu ülkede Zen keşişlerinden başka kimse XIII. yüzyıla dek çay içememiştir. Uzmanlar çay törenini Japon estetiğinin doruk noktası olarak ifade ederler.

Boston çay baskını ise (16 Kasım 1773 İngiliz sömürmesine karşı Hindistan'dan çay getiren gemilere baskın yapılır) "Boston çay partisi"ne dönüşür ve Amerika'nın ilk bağımsızlık hareketi olarak değerlendirilir. Avrupa'da XVII. yüzyıldan beri bir keyif maddesi olarak bilinen çay, XIX. yüzyılda tüm Kuzey Denizi civarında bir halk içeceği haline gelmiştir. İngiltere'de çay ilk önce saraya XVII. yüzyılda girmiş, halk arasında yaygın olarak kullanılması ise XVI-II. yüzyılı bulmuştur. Tüm dünyada toplumsal yaşamda oldukça önemli bir yer tutan çayı Hintliler süt ve şekerle, Kuzey Afrikalılar ise yeşil çayı taze nane ile lezzetlendirirler. Çay kültürü ülkelere göre farklılık göstermektedir.

Türkler, Anadolu'ya gelmeden önce de çayı bilmelerine karşın çayın Türkiye'ye gelmesi ancak birkaç yüzyıl önceye dayanmaktadır.

Türklerde çayın yaygınlaşmasına ilişkin şöyle bir hikâye anlatılır: Hoca Ahmed Yesevî bir gün Hitay sınırında Türkistan karyelerinden birine misafir olur. O gün hava çok sıcak olduğu için fazlaca yorulmuştur. Evine misafir olduğu Türkmen'in komşusunun zevcesi doğum yapmak üzeredir. Türkmen, Hoca Ahmed Yesevî'den dua ister, Ahmed Yesevî de dua eder. Türkmen'in isteği hemen olur. Türkmen bu duruma çok memnun olur ve buna karşılık yörenin önemli bir ikramı olan çay getirir. Hoca Ahmed Yesevî çayı içince terler ve yorgunluğu gider. Dahası Ahmed Yesevî "Bu şifalı bir şey imiş, hastalarınıza bundan içirin ki şifa bulsunlar. Allah kıyamete kadar buna revaç versin" diye dua eder. İşte çay bundan sonra bütün Türkler arasında kullanılmaya başlamış ve şifa verici bir içecek olmuştur. Ancak bu menkıbeye rağmen Haçlı Seferleri'nden sonra Avrupalıların çayı Anadolu'dan değil de Uzak Doğu'dan öğrenmeleri ve Anadolu'daki Türklerin çay geleneğinden .Yakın Çağ'da haberdar oluşu sosyal tarihçilerin bir araştırma konusudur.

Semaver

Çay kültürünün önemli bir parçası da semaver kültürüdür. Semaver XIX. yüzyıldan itibaren Orta Asya'da yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır. Ahmed Yesevî'den gelen mirasla çayın şifalı olduğuna inanıldığı gibi, semaverin de şifa dağıtıcısı olduğuna inanılmıştır. Semaver edebiyatımızda .da şifahaneye benzetilmiştir.

Türkiye'de Çay

Çayın ipek yolu güzergâhı takip edilerek Çin'den Osmanlı Devleti'ne getirilmesi Avrupa'ya ulaştırılmasından önce olmuştur. Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nin bazı gümrük kayıtlarında çay

konusunda bilgiler ve belgeler bulunmaktadır. Bu uzun tarihçe içerisinde Türkiye'nin çayla tanışması 1787 yılında rastlar. Japonya'dan getirilen çay tohumları ilk olarak Bursa civarına ekilir. Ancak iklim şartlarının olumsuzluğu nedeniyle bu girişim başarısızlıkla sonuçlanır Türkiye'de çayın yetiştirilmesi ile ilgili en sağlıklı ve doğru bilgileri Mustafa Duman'ın hazırladığı Çay Kitabı'nda şöyle görmekteyiz: "Rize bölgesinde çay üretiminin Rizeli işçilerin Batum'dan çay fidanları getirerek dikmeleriyle başladığı belirtilmektedir. 1860'lı yıllarda Ruslar Batum ve çevresinde çay tarımını başlatmışlardı. Bu yıllarda Batum, Sohum gibi şehirlere çalışmaya giden Doğu Karadeniz halkı oralarda çayın nasıl yetiştirildiğini görmüş ve fidanlarından alarak Rize bölgesinde kısıtlı alanlarda da olsa çay yetiştirip ürün almışlardır. Bu çayları ilkel metotlarla işleyip elde ettikleri çayları kullanmışlar ve satmışlardır. Bu durum üzerine devlet, halkın yetiştirdiği çaylardan orman vergisi almaya kalkınca itirazlar olmuş ve bu itirazlar üzerine devlet çaydan aldığı orman vergisini kaldırmıştır. Bu konudaki halkın itirazı ve karar ile ilgili kayıtlar 06 Haziran 1879 tarihli Başbakanlık Osmanlı Arşiv kayıtlarında bulunmaktadır yılında Buharalı Yusuf Trabzon'da, 1912 yılında Rize Ziraat Odası Başkanı Hulusi Bey 1896 Rize'de dar çerçevede çay yetiştirmeye muvaffak olmuşlardır Türkiye'de çay yetiştirilmesi konusunda ilk bilimsel çalışmaları 1918 yılında zamanın Halkalı Ziraat Mekteb-i Âlisi Müdür Vekilliği yapmış olan botanikçi Ali Rıza Erten başlatmıştır. Ali Rıza Bey Ardahan ve Rize'yi gezdikten sonra Batum'a gitmiş, burada çay ve turuncgillerin yetiştiğini görmüş ve yapmış olduğu teknik çalışmalar sonucunda 16.02.1924 tarihinde Rize'de çay yetiştirilmesi için meclisten onay almıştır. Böylece günümüz çay üretiminin temelleri atılmış olur. 1947'de kurulan ilk fabrika ile üretim hızlanır. Türk insanı çayla geç tanışmasına rağmen bu içeceği kısa zamanda benimser ve çayın Türk kültüründeki yeri giderek büyür Dünyaca ünlü Avustralyalı şair Peter Altenberg tarafından "ruh banyosu" olarak tanımlanan çay, günümüzde sudan sonra en çok tercih edilen içecektir

Osmanlı'da Kahvehane

Osmanlı literatür ve kültüründe kahvehane 'kahve evi' anlamına gelmektedir. Ancak ilk ortaya çıktığı tarihten itibaren toplumdaki sosyal ilişkileri şekillendiren ve toplumun geçirdiği toplumsal dönüşümleri yansıtan bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır Yaşadığımız dünyada kahvehane tipi mekânların ilk örnekleri XVI. yüzyılın başlarında Mekke, Kahire ve Şam'da ortaya çıkmış, yüzyılın ortalarında ise İstanbul'a gelmiştir. Ancak kahvenin daha geniş bir tabanda rağbet görmesi ve kahvehanenin evrensel kurum olarak yaygınlaşması İstanbul'a gelmesiyle gerçekleşmiştir. Tarihçi Peçevî'ye göre, ilk kahvehaneleri Halepli Hakem adında bir tüccar ile Şamlı Şems adında bir efendi İstanbul Tahtakale'de 1554 tarihinde açtılar. Kahve satılan/tüketilen bir yer olarak kurulan kahvehane, kısa zaman içerisinde, bir tüketim mekânından ziyade gündelik hayatın tecrübe edildiği sosyal bir mekân haline geldi. Osmanlı geleneksel toplum kültürünü şekillendiren saray, medrese ve cami dışında "sivil" bir anlayışla ortaya çıkan kahvehane, XVI. ve XVII. yüzyılların İstanbul'unda pek sık rastlanmayan bir tepkiyle karşılaştı. 'Miskinlerin buluşma mekânı ve fitne yuvası' olarak görülen kahvehane başta iktidar olmak üzere toplumun çeşitli kesimlerinin tepkisini çekti. 1567 yılında başta Suriçi olmak üzere İstanbul'daki bütün kahvehaneler kapatıldı. Hatta IV. Murat bu gerekçelerle kahvehaneleri topyekûn kapatmaya yönelik şiddetli ve kapsamlı girişimlerde bulundu. Sadece Eyüp ve çevresinde 120 kahvehane kapatıldı Ancak kahvehanelerin sayısı günden güne artmaya devam etti. Kanuni Sultan Süleyman'ın hükümdarlığının son dönemlerinde İstanbul'da 50 kahvehane bulunduğu belirtilirken, bu sayı XVI.

yüzyılın sonunda altı yüze ulaştı. XIX. yüzyılın başlarında ise 2.500'lere kadar çıktı. Hem sayı olarak, hem de itibar olarak kahvehanelerin önemi arttı. Kahvehane zaman içerisinde mevcut kültürel ve toplumsal hayatın içerisine dâhil olmayı başardı. Kültürün üretildiği ve tüketildiği bir mekân haline geldi. Birçok değişikliklere uğrayarak hayatiyetini devam ettirdi. Her ne kadar sadece erkek sosyalliğini barındırsa da Osmanlı şehrindeki kamusal yaşamın önemli bir kısmını oluşturdu. İlk başlarda marjinal bir yenilik olarak görülen kahvehane, çok geçmeden normalleşti ve toplumun .ekonomik, sosyal ve kültürel ihtiyaçlarını karşılayan merkezî bir konuma geldi

Diğer medeniyetlerden ülkemize gelinceye kadar edindiği birikimin ışığında, kültürümüzle yeniden yoğurduğumuz kahvehane ve çay kültürü zamanla Türk toplumunun ayrılmaz bir parçası ve yaşam .biçimi halini almıştır



Sırmakeş Suyunun Yüzyıllık Öyküsü

Sırmakeş; gümüş ya da başka madenlerin ezilerek şekil verilmesi ya da uzaması için onları üst üste .bulunan şekilli silindirlerden geçirerek sıрма yapan kimseye verilen isimdir .

Bir asırdır Sırmakeş suyunun ortaya çıkarılarak günümüze kadar nesilden nesle ulaşmasının mimarı hiç kuşkusuz Ahmed Midhat Efendi'dir. Ahmed Midhat Efendi XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren batı etkisinde değişmeye başlayan edebiyatımızın önde gelen şahsiyetlerinden birisidir. Şiir hariç roman, hikâye, tiyatro, anı, seyahat yazısı, tenkit, deneme, gazete makalesi gibi hemen her çeşit edebî türde eser kaleme almış, batı edebiyatlarından tercüme yahut uyarlamalar yapmış, geniş bir yelpazede küçüklü büyüklü çok sayıda fikrî eserle, küçük çaplı eğitici popüler kitaplar ve ders kitapları yayımlamıştır. Ahmed Midhat Efendi'nin yazı hayatı, kitap sevgisinin ve okuma .alışkanlığının ülkemize yerleşmesinde önemli bir rol oynamıştır .

te İstanbul'da doğan Ahmed Midhat Efendi, küçük yaşta babasını kaybedince bir süre'1844 ağabeyinin gözetiminde öğrenimini sürdürdü. Orta öğrenimini Tophane ve Niş'te tamamladı. Bu arada Fransız dilini öğrendi. Daha sonra Tuna ilinde devlet hizmetine girdi ve Tuna Valisi Midhat Paşa'dan ilgi gördü. Onunla birlikte Bağdat'a gitti. Burada vilayet adına Zevra gazetesinin yayınlanmasında görev aldı. Öğrenciler için, ilk kitapları olan Hâce-i Evvel ile Kıssadan Hisse'yi (1870) burada çıkardı. 1871'de İstanbul'a döndü. Evinde küçük bir basımevi kurarak yayıncılık ve gazeteciliği sürdürdü. Dağarcık adlı dergiyi çıkardı. Darwin üzerine yazdığı bir yazı nedeniyle Rodos'a sürgün edildi. Meşrutiyetin ilanından sonra İstanbul'a döndü. Takvim-i Vekayi gazetesi yöneticiliği ile Matbaa-i Amire Müdürlüğü görevlerinde bulundu. Daha sonra Tercüman-ı Hakikat .gazetesinin çıkmasını sağladı (1877-1912). 28 Aralık 1912'de vefat etti .

Ahmed Midhat Efendi sahibi olduğu Tercüman-ı Hakikat isimli gazeteyi bıraktıktan sonra Beykoz'da bir yalı satın almıştır. Felatun Bey ve Râkım Efendi gibi meşhur olmuş eserlerinde çarpık modernleşmenin ürettiği olumsuz figürler üzerinde duran, dengeli modernleşmenin gerekliliğini savunan ve temelde Osmanlı insanı ile modern insan arasında bir tip oluşması gerektiğini öne süren Ahmed Midhat Efendi, boğazi süsleyen yalıları ile meşhur Beykoz'a gelip burada Dereseki Köyü'nde çiftlik kurmuştur. Ahmed Midhat Efendi bu çiftlikte Avrupa'dan getirttiği kuluçka makinası ile modern anlamda tavukçuluk yapmaya başlamıştı. Beykoz'a ilk kiraz ve vişne fidanlarını, fenni arı kovanlarını getiren kişi de o olmuştur. Ahmed Midhat Efendi Dereseki Köyü'ndeki özel Müezzinoğlu ormanlarından çıkan suyu satın alarak Sırmakeş ismini vermiş ve bu meşhur Sırmakeş sularını .çatanalarla İstanbul'a götürerek halkın kullanımına sunmuştur .

İstanbul su kültürünün ayrılmaz bir parçası da şehri çevreleyen köylerdeki su kaynaklarıdır. Bu sular içerisinde Çırçır, Hünkâr Suyu, Taşdelen, Sırmakeş, Karakulak gibi sular en meşhurlarıdır. İçmeye mahsus bu tür sular eskiden su içme zevkine sahip kimselerin özel takibinde olur, her suyun meraklısı ondan başkasını ağzına sürmezdi. Kimileri Sırmakeşten vazgeçmezken kimileri Taşdeleni .severdi .

Sırmakeş suyu Beykoz ormanlarından kaynağını alan ve cam gibi bir görünüme sahip olan bir sudur. Sırma gibi değerli görülen Sırmakeş memba suları, Dersaadeğin en önemli içme sularından biri olmuş, su gurmelerinin tavsiye ettiği, su tiryakilerinin sofralarından eksik etmediği kaynak suyu .konumuna gelmiştir .

Bu özel suyu şehirdeki saraya ve konaklara getiren, kayıklarla Boğaziçi'nden Suriçi'ne taşıyan özel sakalar vardı. Ahmed Midhat Efendi'nin Beykoz sırtlarındaki çiftliğinden çıkan Sırmakeş suyunun her .gün kağnılarla rıhtıma indirildiği ve oradan İstanbul'a kayıklarla sevk edildiği bilinmektedir .

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde diğer ülkelere gönderilen hediyeler arasında bir

damacana veya şişe Sırmakeş suyu da bulunur ve gittiği her yerde büyük bir kabul görürdü. Geleneksel Türk cam işlemeciliğinin “Çeşm- i Bülbül” tarzında süslenmiş Sırmakeş su şişeleri yabancı elçilere hediye edilirdi. Ayrıca hac ve umreye gidenler yanlarında hediye olarak bu sudan .götürürdü

Özellikle Beykoz tarzı cam süsleme sanatı olarak isimlendirilen objeler ile imal edilmiş Sırmakeş şişeleri saraylarda ve konaklarda yüksek erkâna sunulurdu. Sırmakeş suyu saraylara tulumlarla, küplerle taşınmış, iftar sofralarında özel misafirlere Sırmakeş suyundan kahve pişirmek ayrı bir itibar gerekçesi sayılmıştır. Sırmakeş suyu, Türkiye'nin ilk ambalajlı sularından olup 2 ve 5 litrelik büyük .bombeli cam şişelerde halkın içimine sunulmuştur

Bugüne intikal eden asırlık lezzetimiz Sırmakeş suyu ilk çıktığı Osmanlı döneminde ancak varlıklı ailelerin sofralarında yer alabilirken bugün isteyen her İstanbullu Sırmakeş suyunu içebilmektedir. Eskiden sıcak yaz günlerinde kaynağından damacanalara doldurularak ve kayıklar ile Eminönü, Beşiktaş ve Üsküdar'a getirilerek halka sunulan Sırmakeş sularına, zamanımızda daha kolay ulaşılmaktadır. İstanbul'un değişik semtlerine dağılmış sucu dükkânlarının en nadide yerinde şişeler .ve damacanalara ile yerini almış olan Sırmakeş Suyu tiryakilerini beklemekteydi

Sırmakeş suyu yüzyılı aşkın süredir lezzetini muhafaza ederek damak tadımıza hitap etmeye devam .ediyor. Zaman değişti, insanlar değişti, İstanbul değişti fakat Sırmakeş lezzeti hiç değişmedi

İstanbul'un Sultan Suyu: Hamidiye

Bilinsin namımız arzda, ol hazneye hami diye
Şifa olsun içenlere ab-1 pak-1 Hamidiye

İstanbul, tarihi boyunca su bakımından çevresinden beslenmek zorunda kalmış bir yerleşim yeri olmuştur. Gelişmiş bir kentin en önemli göstergesi tükettiği suların bol ve temiz olmasıdır. Nitekim Osmanlı başkenti bu açıdan da bütün dünyaya örnek olacak özelliklere sahip idi ve haklı olarak burada bir "su medeniyeti" oluşmuştu. Bir şehrin kurulması ve gelişmesi su ile ilişkilerine bağlıdır. İçme ve kullanma suyu bakımından yerleşim yerinin çevresindeki elde edilebilir su miktarı büyük bir

.nüfusa yetmiyorsa orası büyüüp şehirleşemez

İstanbul'un su gereksinimi kentin ilk kuruluşundan bu yana en önemli sorunlardan biri olmuştur. Kuruluşundan itibaren su biriktirmek için setler, taşımak için bakır ve künkli borular, su akışının düzenli ve güvenli olabilmesi için maslaklar, suyu daha yüksek yerlere iletebilmek için kemerler, durulama için havuzlar, dağıtım için teraziler ve yedeklemek için de sarnıçlar yapıla gelmiştir.

.Günümüzde de hala İstanbul'un su meselesi ile ilgili çalışmalar yoğun biçimde devam etmektedir. Şehrin su ihtiyacını karşılamayı dini bir görev addeden Osmanlı yöneticileri, sağlam vakıf idareleri altında bu işi uzun müddet sıkıntılara sebep olmadan yürütmüşlerdir. Kanuni Sultan Süleyman devri sonuna kadar rahatlıkla karşılanabilen su ihtiyacı, kaybedilen savaşların sonucunda para değerinin düşmesi ve vakıfların buna paralel olarak zayıflaması sonucunda sıkıntılı bir hal almaya başlamıştır. Vakıf gelirlerinin azalması, suyollarının gerekli olan bakım ve onarımlarının yapılamamasına ve zamanla birçoğunun kuruyup adlarının bile unutulmasına sebep olmuştur. Hatta öyle zamanlar olmuştur ki özellikle bostanların sulanamaması yüzünden tarım ürünlerinde ortaya

.çıkan üretim azalması İstanbul'a göç edenlerin geri gönderilmelerine bile sebep olmuştur

İstanbul'un su sorunlarıyla devletin ileri gelenleri bizzat ilgilenmiştir. Osmanlı'nın son dönemine damgasını vuran Sultan II. Abdülhamid henüz saltanatının ilk yıllarında İstanbul'un su sorunu ile ilgilenmiş ve öncelikle bentlerden gelen suların artırılması için çalışmalar başlatmıştı. Bir zamanların Sâdâbad zevkine hitabeden Kâğıthane suları zamanın bütün tahribatına rağmen XIX. yüzyılda hâlâ İstanbul'un en leziz sularındandı. Su sıkıntısı söz konusu olduğu zaman daima Kâğıthane suları hatırlanır ve oradan istifade etmenin yolları aranırdı. Bu yüzden II. Abdülhamid'in henüz saltanatının ilk yıllarında buradaki suların buhar makineleri vasıtasıyla yükseltilerek Taksim sularına

.ilave edilmesi gündeme getirilmişti

Sultan II. Abdülhamid kendi döneminden önce alınan su aktarma pompalarını Kâğıthane deresinde oluşturulan su terfi ve aktarma merkezine yeniden koydurarak kurulan pompa istasyonu sayesinde

.1882 yılından itibaren Zincirlikuyu'daki Taksim galerisine su taşınmasını sağlamıştı

Sultan II. Abdülhamid sürekli beynini meşgul eden su sorunu ile ilgili İstanbul'un memba sularına kavuşması konusunda uzmanlarını çalıştırıyor ve değişik raporlar hazırlatıyordu. Bu raporlara örnek olarak Erkân-ı Harbiye Mirlivası ve Padişah'ın yaverlerinden olan İbrahim Edhem'e bütün İstanbul suları ve ayrıca Kâğıthane suları hakkında hazırlatılanları zikredebiliriz. Nitekim birinci rapora istinaden Kırkçeşme suyolları için tamir çalışmaları başlatılmış, ikinci rapora istinaden de Yıldız ve çevresine memba suyu ulaştırma projesi hayata geçirilmiştir. Kâğıthane'deki kaynak suları tarih içinde hem yöre halkına ve hem de gelip geçenlere hayat vermişti. II. Abdülhamid 1893 yılında tadı

.beğenilen bu suyun kaynağı civarında, Kâğıthane çayırı ortasında bir çeşme yaptırmıştı

İstanbul civarında sayısız kaynak suları bulunmaktaydı. Ancak halkın bunlardan hakkıyla istifade ettiği söylenemezdi. Bunun en temel sebeplerinden bir tanesi, söz konusu suların tüketicilere yeterince

ulaştırılamamasıydı. Genellikle kaynak suları bir takım sakalar tarafından hijyenik olmayan tahta fiçilerde taşınıp halka satılmaktaydı. Üstelik verilen bu hizmetin bedeli oldukça yüksekti. Diğer taraftan, para ile satılan bu suların ne kadarının kaynak suyu olduğu da daima tartışma konusuydu. Bu durumun farkında olan ve uzun zamandan beri İstanbul halkının su sıkıntısını gidermeye dönük çalışmalar yaptıran Padişah II. Abdülhamid, adıyla anılacak Hamidiye suyu projesini hayata geçirtmek üzere Adliye ve Mezâhib Nazırı Abdurrahman Paşa'nın başkanlığında bir komisyon .kurdurdu.

Birçok kaynakta zikredildiğine göre bu komisyon Emin Bey ile istihkâm feriki Bertier Paşa, sarayın .kimyageri fiarl Bongofski Paşa ve birkaç uzmandan oluşmaktaydı. Padişah söz konusu komisyondan Kâğıthane deresi boyunda Cendere vadisinde bulunan kaynak sularının evsafi ve miktarı hakkında bir rapor istedi. Uzun incelemelerden sonra Padişah'a sunulan raporda Cendere Vadisi'ndeki kaynak sularının Padişah'ın projesi için uygun özelliklere sahip olduğu bildirildi. Yapılan ilk tetkiklere göre suyun evsafi ve miktarının yeterli olduğu kanaatine



varıldı. Hatta Cendere Vadisi'nin ilerisindeki tepelerin arkasına geçildiği takdirde toplanacak su miktarının artabileceği ve sadece Galata ciheti değil, Galata Köprüsü'nün karşısındaki mahallere .bile yetebileceği kanaati serdedildi.

Kısa zamanda Kemerburgaz'ın doğusundan başlayıp kuzeye doğru Cendere Köyü civarına kadar uzanan yeşillikte altmıştan fazla kaynağın varlığı tespit edilmişti. Bunun üzerine bütün masrafları Padişah'ın şahsi hazinesinden karşılanmak üzere derhâl inşaatı başlanması iradesi çıktı. Böylece, Berthier Paşa'nın hazırladığı planlar ile inşaat faaliyeti başlatıldı. Bir süre sonra Berthier Paşa izinli olarak ülkesine dönmek durumunda kalınca inşaat işi Hendese-i Mülkiye hocalarından Hulusi Bey'in .sorumluluğuna verildi.

İstanbul'da o tarihlerde henüz her konuta su bağlanması geleneği başlamamıştı. Halk, özellikle içme suyu ihtiyacını muhtelif çeşmelerden karşılamaktaydı. Bu yüzden sultanlar, çeşitli derecedeki devlet adamları ve hayır sahipleri İstanbul'un çeşitli noktalarında çeşme yaptırma yarışına girmişlerdi. Yaptırılan çeşmeler, çoğu kere yaptıranın statüsünü de yansıtan ihtişama sahipti. İstanbul çeşmeleri mimari yapıları ve estetikleriyle de dikkat çekiyordu. Böyle bir geleneğe sahip İstanbul'da Sultan Abdülhamid'in yaptıracığı çeşmeler, eskilerinden aşağıda olmamalıydı elbette. Ancak mimari güzelliğe sahip bir çeşmenin inşasının uzun yıllar alabileceği dikkate alındığında, hem bu mahsuru giderecek ve hem de kısa zamanda istifadeye sunulacak çeşme tiplerinin tercih edilmesi de bir zaruret idi. Aslında II. Abdülhamid, cülusunun 25. yıldönümüne yetiştirilmek üzere İmparatorluğun çeşitli yerlerinde çeşme inşaatları başlatmıştı. Bu bakımdan İstanbul'daki Hamidiye çeşmeleri için gerekli alt yapı da oluşmuştu. Hamidiye projesi ile birlikte gündeme alınan ve daha sonra Hamidiye

.çeşmeleri olarak isimlendirilecek olan bu çeşmeler üç tipte planlanmıştı

Birincisi, Evkaf Nezareti mimarlarından Daronko Bey'in projesini çizdiği'dir. Bunun örneği ise Hamidiye Çeşmeleri'nin ilki olan Tophane'de Nusretiye Camii civarındaki çeşmedir. Som mermerden yapılmış olan ve estetiği İstanbul'daki çeşmelerin hiçbirinden aşağı kalmayan bu çeşmenin inşaatı, Cendere'deki su deposunun inşaatıyla başlatılmıştır. Adeta şarkın bütün estetiğini üzerinde taşıyan ve 133.179 kuruş 29 paraya mal olan bu çeşme II. Abdülhamid'in cülus .yıldönümünde hizmete açılmıştır

Membalarda toplanan Hamidiye suyunun günlük debisi, 1200-1300 metreküp arasındaydı. Tesisin büyük bölümünün tamamlanması 1318/1900 yılında, suyun verilmesi ve resmen kabulü ise 26 Mayıs 1902 tarihindedir. Şehre günde 1200 metreküp su temin eden tesis, 2 milyon franka (yaklaşık 10 .milyon kuruşa) mal olmuştur

O güne dek kullanılmış olan bütün Osmanlı su tesislerinde sular pişmiş kilden yapılmış künk borular içerisinde isale edilirken ilk defa Hamidiye suyunda font borular kullanılmış, sular bu borular .içerisinden basınçla akıtılarak, vanalar ile şebekede hareket etme imkânı sağlanmıştır

Hamidiye şebekesine bağlı halka açık çeşmelerin yedi tanesi isale hattı üzerinde olup Beşiktaş Sarayı'ndaki on, Yıldız Sara-yı'ndaki otuz ve Dolmabahçe Sarayı'ndaki on beş çeşme ile birlikte toplam çeşme sayısı 148'dir. Bu çeşmeler Hamidiye çeşmeleri ve Hamidiye suyundan beslenen çeşmeler olarak ikiye ayrılmaktadır. Birinci gruptakiler, birkaç tanesi hariç şebekeyle birlikte yapılmış ve aynı tarihte hizmete girmiş, ikinci gruptakiler ise daha önce yine II. Abdülhamid Han veya başka kişiler tarafından yaptırılmış ve sonradan bu şebekeye bağlanmıştır. Hamidiye çeşmelerinin genelde aynı standartta ve nispeten sade oldukları, ancak bazılarının buldukları yere .göre farklı biçimlerde ve daha süslü yapıldıkları görülmektedir

Hamidiye sularının kaynakları kirlenme riski taşımayan temiz yerlerden oluşuyordu. Kentin sultan suyu Hamidiye genel özellikleri itibariyle berrak, şeffaf, renksiz, kokusuz, temiz ve lezzeti hoş idi. Hamidiye Etfal Hastanesi kimyageri Ali Rıza Bey yapmış olduğu tetkik sonucunda şunları belirtir; "Hamidiye memba suları en saf sular sınıfına dâhildir. Bugün Dersaadet'te bulunan çeşme sularının hepsinden üstün olduğu gibi, şehrimizde fiçılar ve şişeler içerisinde satılan kaynak sularının bir .kısımına da tamamıyla eşit; bazılarında daha saf ve sıhhidir

Kentin sultan suyu çeşmeler vasıtasıyla şehre ulaştırıldığı dönemde yerli ve yabancı uzmanlarca suyun kimyasal özellikleri incelenmiş ve birçok farklı sonuca ulaşılmıştır. Lezzeti hoş, damak tadına uygun, içimi sıhhatli ve en önemlisi de, şifa kaynaklı sulardan olduğu yapılan tetkiklerden .anlaşılmıştır

:İstanbul'un Gezici Eminleri Sütçü ve Yoğurtçu Esnafı

Osmanlı toplumu kendi kültürünü ve dinamiklerini oluşturmada mahir kurumlar geliştirmiştir. Esnaf loncaları, ait oldukları grubun gelişimini ve düzenli işleyişini kusursuz şekilde sağlamayı kendilerine şiar edinmiş teşkilatlardır. Usta çırak ilişkisi içerisinde hareket ederek faaliyetlerini sürdürmekteydiler. Osmanlı kültüründe esnaf, yapmış oldukları işler ve çalışma koşullarına göre ikiye ayrılırdı. Hanlarda ve çarşılardaki dükkânlarda daimi görev yapan esnafa 'sabit esnaf', mahalle aralarında ve sokaklara gezerek doğrudan satış ve pazarlama görevi yapan esnafa 'gezici esnaf' denirdi. Osmanlı döneminin gezici esnafı yani sokak satıcıları, giyim-kuşamları, bağırışları ve renkli görüntüleriyle mahallelerin ayrılmaz bir parçası, sokakların renkli sesiydi. Osmanlı esnafı müşterilerine karşı güvenilir, emin kişilerdi. Esnafın güvenilirliği ve eminliği konusunda XIX. yüzyılda Polonyalı seyyah Edward Raczynski'nin gözlemini burada belirlemekte fayda buluyorum. Edward Raczynski Osmanlı esnafı hakkında şunları kaydediyor: "İstanbul'daki Türklerin namuslu ve dürüst alışverişlerine hayran oldum. Hemen her gün Bedestene gidiyordum. Bizdeki alıcı ve satıcıların birbirlerini aldatmaya kalkışmalarına burada hiç rastlamadım. Satıcı malına bir fiyat söylüyor. Alıcı ise bu fiyattan



..aşağı bir fiyat veriyor. Verilen üçüncü fiyatta ya anlaşıyorlar ya da alıcı çekip gidiyor. Evliya Çelebi, Seyahatnamesi'nde Osmanlı esnafını uzun uzun anlatarak bizlere esnaf hakkında tafsilatlı bilgiler sunmaktadır. Se-yahatnamesi'nin birinci cildinde esnafa 200 sayfa yer ayırarak; 57 .kümede 1109 esnaf türü hakkında bizleri bilgilendirir. Osmanlı medeniyetinin ürünü olan bu gezici esnaf arasında çağdaşı diğer ülkelerdeki benzerlerinin yanında sadece bu coğrafyanın ve kültürün ürünü olan sokak satıcılarımız oluşmuştu. Bu sokak satıcıları arasında şunlar vardı: Fenerci, Hamlacı, Kayıkçı, Arayıcı, Mahyacı, Bıçakçı, Çakıcı, Çuvaldızcı, Çarıkçı, Debbag, Duhancı, İğneci, Kavukçu, Kundakçı, Mesci, Muypap, Semerci, Sarraç, Yüksükçü, Nalbant, Kelle ütücü, Su yolcu, Dülger, Hancı, Helvacı, Çilingir, Kirazcı, Çilekçi, Karanfilci, Kaşkaval Peynircisi, Kaymakçı, Baklacı, Muhallebici, Yelpazeci, şerbetçi, Karcı ve Buzcu, Çiçek Suyu (gül suyu olabilir) Satıcısı, Ciğerci, Balıkçı, şekerci, Salcı, Salepçi, Bozacı, Tülbentçi, Tavukçu, şekerci, Simitçi, Baca Temizleyicisi ve Sütçü ve Yoğurtçu Esnafı vb. Henüz süt ve yoğurtların sanayi tipi ambalaja konmadığı zamanlarda İstanbul'un mahallelerini sokak sokak arşınlayan sütçüler ve yoğurtçular bulunurdu. şehre yakın semtlerdeki çiftlik ve

mandıralarında besledikleri ineklerinden elde ettikleri sütleri ve yoğurtları şehrin sokaklarında .bağırarak satmaya çalışan gezici sütçü ve yoğurtçu esnafı göze çarpardı. Bir semtin sütçüsü, süt güğümelerini elleriyle taşırdı. Yarım litrelik ve bir litrelik iki adet ölçü kabını yanından eksik etmezdi. Sokak aralarında dolaşırken bağırarak dolaşır, sütçünün sesini duyan mahalle sakini pencereden ona seslenirdi. Maddi durumu iyi olmayan bazı mahalle sakinleri sütçüden .veresiye süt alacak kadar samimi ilişkiler kurarlardı.

Ülkemizde süt sanayisinin gelişimi ile birlikte mahalle sütçüleri bir bir yok olmaya başlamıştır. Sokaklarımızın gezici esnafı yoğurtçuyu ve onların ürünü yoğurdu en iyi tarif edenlerden biri olan gazeteci Ahmet Örs duygularını ifade ederken; “1960’lı yıllarda öğrenci olarak bulunduğum Avusturya’da büyük özlemimi çektiğim yoğurt, şişeler içinde ve şişenin dibinde bir parmak çilek marmeladıyla satılırdı. Her ne kadar özlemimi gidermese de, uzun bir kaşıkla iyice karıştırdıktan sonra, bizimkilerin tadına hiç benzemeyen bu yoğurdu yer, kendimi yoğurt yediğime inandırmaya çalışırdım. Bizde ise o dönemde sanayi tipi ambalajlı yoğurt yeni yeni yaygınlaşıyordu. Sokak yoğurtçuları omuzlarındaki askının iki yanına yerleştirdikleri yoğurt tep-sileriyle dolaşırlar ya ellerindeki çanı çalarak ya “Yooğurtçuu... Silivri’nin yoğurduu!” türünden nakaratlı seslenişlerle geldiklerini duyururlardı. Yoğurt alırken evden bir tabak getirilir, yoğurtçu tepsilerin üzerini örten bezleri ve kapağı kaldırır, elindeki geniş yüzeyli ispatül ile tepsideki yoğurttan ince tabakalar keser, tabağa aktarırdı. Bu manzarayı seyretmek bile ağzımı sulandırmaya yeterdi. Gerçi sokak yoğurtçusunun hijyenik olmadığı, açıkta satıldığı için üzerine toz toprak konduğunu söyleyenler vardı ama yoğurt o kadar lezzetli, kıvamı, üzerinin kaymağı o kadar yerindeydi ki, bu uyarılara kulak asan .pek yoktu.” demekten kendini alamıyordu.

Seyyar esnaflar ve satıcılarımızın sesi gecenin karanlığını da çınlatırdı. Bu konuya İtalyan asıllı yazar Willy Sperco, “Gezgin satıcılar yollarını kandillerle aydınlatarak, mallarını bağırarak satarlardı (yoğurt, armut, keten helva). Her gün aynı saatte bu sesler sokakları çınlatırdı.” şeklinde .anılarında yer vermektedir.

Prof. Dr. Metin And, Skylife dergisindeki bir makalesinde, kapıdan geçen yoğurtçuya nasıl seslendiklerini ve yoğurt alışverişinin nasıl olduğunu şu şekilde anlatmaktadır: “Ben çocukluk ve gençlik yıllarımda İstanbul’da Lâleli’de oturdum. Mahallenin yoğurtçusu sokağımızdan her gün geçer, son heceyi çok uzatarak “Yoğurtçuuu!” diye bağırırdı. En üst katta oturan biz, bu sesi duyunca hemen pencereden uzanıp onu çağırırdık. Omzunda sanki bir terazi gibi taşıdığı iki gözlü yoğurt aracı ile merdivenleri ağır ağır çıkardı. Bunlardan birinin gözünde, büyük yuvarlak teneke kap içinde Silivri yoğurdu, ötekinde ise terazisi, yoğurdu kâseye boşaltmak için kısa el küreği, kaymak istemeyen olduğunda yoğurdun üzerindeki kaymağı sıyırarak koyduğu saplı, kapaklı bir kutusu bulunurdu. Aradan 60-65 yıl geçmesine karşın yoğurtçunun sesi hâla kulaklarımdadır. Tıpkı eskici, bileyci, mani ...söyleyen macuncu gibi

Makalemizi Metin And’ın şu sözleriyle bitirelim, “Bugün artık eskisi kadar sokak satıcıları gözüküyor. Günümüzde sokakların sesleri ve renkleri hızla azalmakta. Küçük bir kısmı hâlâ işlerini sürdürüyorlar da, arada bir “Simitçiiii”, “Bozaaa”, “Esskicii” bağırışlarını duyabiliyoruz. Gerisi ise ...resimlerde, gravürlerde, siyah beyaz fotoğraflarda, anılarda

:İstanbul'un Azizleri Saka-Sucu Esnafı

Saka, çeşme ve sarnıçlardan evlere su taşıyan kimselere verilen addır. Sucu ise su satan veya .evlere su taşıyan kimseye denir

Su tesisatının olmadığı eski İstanbul evlerinde su ihtiyacı mahalle çeşmelerinden karşılanırdı. Mahalle çeşmelerine uzak olan evlerin bu çeşmelerden faydalanması hayli zor oluyordu. Evden çıkıp çeşme başına gidemeyen İstanbullu hanımların evlerine suyun taşınması için bir hizmete ihtiyaç vardı.

.Bu ihtiyacı uzun zaman “Sakalar Loncası” karşıladı

XV. yüzyılda kurulan Saka Loncası, evlere para karşılığında su taşıyan kişileri bir araya getirmişti. XIX. yüzyılın sonuna kadar evlere suyu bu loncaya bağlı kişiler taşırdı. Her mahallenin loncaya kayıtlı belirli sayıda sakası bulunurdu. Sakalar sularını çeşmelerden alırdı. Çeşmelerin önlerinde toplanarak buralardan su alacak vatandaşları engellememeleri için hangi sebilden hangi sakaların su .alacakları da belirtilmişti. İzin belgesi olmadan su alıp satmak yasaktı

Sakaların çeşmelerden su almaları gedik sistemine tabi idi. “Saka Gediği” bir imtiyaza bağlı olup, alınır, satılır ve varislere intikal ederdi. Gedik diğer esnaflarda olduğu gibi babadan oğula geçerdi. Saka gedikleri diğer gediklerin kaldırılmasından sonra bir müddet daha devam etmiştir. 1869 tarihinde sakalarla ilgili bir nizamname çıkarılmıştı. İstanbul’da Terkos sularının isalesi, Dersa-adet Su Şirketi’nin kurulması ve II. Abdülhamid’in Kâğıthane Ha-midiye memba sularını borularla Galata, Beyoğlu, Yıldız ve civarına getirtmesi gibi olaylar sonucunda saka gedikleri ve sakalar gözden düşmeye başlamıştır. Ancak saka ve sucular Şehremaneti’ni hep meşgul etmiştir. Bu dönemde halk sakalardan ve gedik usulünden son derece şikâyetçiydi. Sakalar bazı çeşmeleri sanki mülkleri gibi kullanır, buralardan su aldıktan sonra çeşmenin suyunu kesip giderlerdi. Mahalle halkı veya çeşmeyi yaptıran kimseler gediği olmayan bazı çeşmelerin üzerine “Bu çeşmede saka gediği yoktur” ibaresi .yazılmış mermer levhalar koyardı

Önceleri çok önemli bir boşluğu dolduran ve hizmet gören sakalık sistemi zamanın gelişmeleri karşısında yenik düşmüş, kendini yenileyememiştir. Terkos ve Kâğıthane Hamidiye sularının .borularla şehrin her noktasına ulaştırılması ile sakalar önemini yitirmiştir

Saka Meşki

Sakaların içine su koydukları tulum veya kırba gibi kapların teklileri veya çiftlileri vardı. Tekliler sakalar tarafından sırtta taşınır; çiftliler hayvanlara yüklenirdi. Evliya Çelebi’ye göre XVII. yüzyılın ortalarında İstanbul’da 999 çeşme bulunuyor ve buralardan evlere su taşıyan sakalar atlı ve yaya sakalar olarak ikiye ayrılıyordu. Atlı sakaların sayısı 1400, yaya olan arka sakaların sayısı ise 8 bin .civarında idi

Sakaların su taşıdıkları kırbalar köseleden yapılırdı. Kösele altı dört köşe bir tahtanın üzerine demir çemberle tutturulur ve gittikçe daralarak ağız kısmına doğru yükselirdi. Boyu bir metre kadar olan kırbanın içine su doldurulduktan sonra ağzı ikiye bükülür ve bir



meşinle bağlanırdı. Kırbanın omuza asılması için ağızdan dibe kadar inen kösele bir askısı vardı. Bir kırba yaklaşık 45 litre su alırdı. XVII. ve XVIII. yüzyılda arka sakaları bazen kırba yerine ağzı bükülmüş sığır derisinden yapılmış tulumlarla su taşırıldardı. XVI. yüzyılda bir kırbanın satış fiyatı 1 akçeydi. XIX. yüzyılda ise bir kırbanın fiyatı suyun taşındığı mesafe de göz önüne alınarak 8 ile 10 para arasındaydı. Sebilcilerin kırbası, sakaların kırbasından biraz farklıydı. Biraz küçük olan sebilci kırbalarının ağız kısmında pirinç bir musluk da bulunurdu. Tüm kırbalar daha önceden belirlenmiş

.büyüklükte yapılır, su doldurulduktan sonra da ağızları mühürlenirdi

Atlı sakaların atları çok süslü olurdu. Atın yan tarafındaki saka meşki denilen keçi ve öküz derisinden yapılan tulumlara sularını doldurur, atın kuyruğuna doğru uzun bir hortum kırbanın ağzına bağlar ve ucuna da musluk takarlardı. At, eşek ve katırla su taşıyan sakaların kırbaları ise hepsinden daha büyük ve kapaklıydı. Çoğunlukla iki kırba taşıyan atlı sakalar kimi zaman bu kırba adedini

.çoğaltarak evlerden çok lokanta ve kahve gibi yerlere su taşırdı

Sakaların ortak bir giysisi olmamakla birlikte çoğunlukla benzer şekilde giyinirlerdi. Hemen hemen tümünde giysilerini sudan, bedenlerini de nemden koruyan kolsuz uzun bir yelek bulunurdu. Ayrıca

.kısa şalvar giyip, yazma bağlı fes kullanırlardı

Sebilci sakalar kırbaları sırtlarında, nefes tas ve kâseleri ile “sebil, sebil içene rahmet, sebil sebil” diye bağırarak su dağıtırlardı. Bunların bazıları Kur’an’dan “ve sekâhum rabbuhum şarâben tahûrâ” gibi ayetleri okuyarak ya da sadece “saka” diye bağırarak dolaşırlardı. Ermeni sakalar “Var mı su!” diye bağırırken, Rumlar “Ciro nero” diye bağırırlardı. Yeniçerin sakaları ise kuyruklarını ve yelelerini kınaladıkları çingirak takılmış atlarla dolaşır, beyaz sorguçlar ve siyah çizmeleri ile “Sebilullah, şehidân-ı teşt-i kerbelâ ervahları için sebil” diye seslenerek su dağıtırlardı. Bunlar

.Yeniçeri Ocağı’nın su ihtiyacını karşılar, orduya ve hacı adaylarına su yetiştirirlerdi

Evliya Çelebi, pirleri Selman-ı Kûf olan bu sakaların sayısının 700 olduğunu belirtir. Divan-ı Hümayun’un toplantı günlerinde hizmet eden saray sakaları yazın buzlu şerbet, kışın ise macun sunmakla görevliydi. Padişah susadığında, kilercibaşına haber yetiştirilir, su bizzat kilercibaşı tarafından altın veya porselen bir kap içerisinde süslü bir tepsi ile getirilirdi. Senede bir kere meşklerini ve musluklarını tamir ettiren saray sakaları Ayasofya Camii’nin şekerçi kapısı denilen

.kapısının karşısındaki Sakalar Çeşmesi’nin yanında bulunurlardı

Sadece sevap kazanmak maksadıyla atlı ve yaya olarak su dağıtan bu sakalar, ellerinde pirinçten

.bir tas ve sırtlarında üzeri ayetlerle işlenmiş deriden su torbaları ile su dağıtırlardı

Refik Halid Üç Nesil, Üç Hayat adlı yapıtında kırbalardan münasebetsiz kap olarak şu şekilde söz

eder: “Kırba artık büsbütün unutulmuş, istimalden kalkmış münasebetsiz bir kaptır. Simsiyah, sırlı sıklam bir tulumdu. Yine bu derinin uzanmış kısmından teşekkül eden dar bir ağzı vardı. Saka onu sırtına vurur, fakat rutubet ciğerlerine geçmesin diye de yine deriden bir yelek giymeyi ihmal etmezdi. Çeşmeye yanaştı mı, kırbanın ağzını musluğa yanaştırır, doldurur, sonra bu ağzı kıvrır, bingil bingil şişmiş olan tulumunun, yani kırbanın üst kısmına, su hizasının yukarısına bir iple takardı. Kırba, sevimsiz, hatta içi çıkarılmamış bir işkembeye benzemek itibariyle çirkin bir şeydi ama hem doldurma, hem boşaltma cihetinden pek pratikti; sırttan indirmeye, elde taşımaya, başkasının yardımına lüzum bırakmazdı. Saka, eve girince küpün kapağını kaldırır, kırbanın ağzını çevirdi mi su, kısa bir müddet zarfında lok lok bu deri kaptan toprak kaba nakl-i mekân ediverirdi. Ondan sonra

” .tebeşirle kapı pervazına çizgi (kertme) çekmekten başka iş kalmazdı İstanbul’da evlere su taşıyan bütün sakalar, sütçüler ve ekmekçiler gibi çetele ve kertme yöntemi ile su satarlardı. Her su satışlarında evlerin kapılarına attıkları kertmeleri ay sonunda toplar ve ücretlerini bu kertme sayısına göre alırlardı. Sakaların bir görevi de İstanbul yangınlarında su taşımaktı. Her saka bağlı bulunduğu çeşmeden yangın yerine su taşımakla görevliydi Osmanlı sarayındaki sakalar sularını gümüş kaplar içerisinde taşıdıkları için “Sakayân-ı sim-i hassâ” adını almaktalardı. Bu tabir saray sakaları hakkında kullanılırdı. Sarayın mutfağına lazım olan suyu taşıyan sakalar için ise “Sakayân-ı matbah-ı âmire” tabiri kullanılırdı. Bu sakalar sakabaşına bağlıydılar. Sakabaşılar I. Mahmud dönemine kadar baltacılar arasından seçilirken, bu dönemden

sonra hasekiler arasından seçilmeye başlandı yüzyılın başlarında İstanbul’un içme suyu azalıp kıymete binince, sakalar ve özellikle sebilci .20 sakalar suyun ticaretini yapmaya başlamışlardır. Artık İstanbul sokaklarında seyyar su satıcıları çoğalmıştı. Loncaların ortadan kalkmasıyla atlı ve yaya sakalar da değişime uğramış, bunlar da bağımsız su satmaya başlamıştır. Kırbaların yerini yağ ve gaz, sonra da su taşımak için yapılan ağzı mühürlü tenekelerin, damacanelerin ve son olarak da pet şişelerin almasıyla belleklerde kalan saka .ve sucuların silüetleri silinmeye başlamıştır Sakalarla ilgili değişik tabirler ve deyimler bulunur. Bunlardan bazılarını burada karşılıklarıyla

ifade edelim Saka Deliği: Eski İstanbul ve Osmanlı evlerinde sokak yönündeki duvarda yer alan deliğe denirdi. Sakalar-sucular çeşme ve mebadan getirdikleri suyu, evin içine girmeden bu delikten duvarın

ardındaki kaba boşaltırdı Sakabaşı: Sakaların bağlı olduğu kişidir. Ayrıca sakalar kethüdası da bulunurdu. Sakalar .kethüdası, sakalar ocağının kâhyasıdır

Saka Postu: Bektaşî ve Mevlevî tekkelerinde matbah kapısının yanında bulunan ve tekkede sakalık .yapanlara ayrılmış olan yere verilen addır

Saka Gediği: Osmanlı’da çeşmelerden su alma ayrıcalığına-ımtiyazına verilen addır. Bu gedik senede bağlıydı; alınır, satılır ve mirasçılara geçerdi. Bütün tekeller kaldırıldıktan sonra da bu tekel bir süre devam etti. 1869 yılında yayımlanan talimat şeklindeki bir tüzükle saka tekeli yeni esaslara bağlanmıştır. Bu tüzükle su konusundaki tekel genellikle kaldırıldı, ancak çeşmeler için verilen imtiyazlara dokunulmadı. Alım satım şartları yeniden düzenlendi. Mirasçı bırakmadan ölenlerin tekelleri başkasına verilmedi. Bu alınan tedbirler neticesinde ve İstanbul’a çeşitli yerlerden getirilen sular (Dersaadet Su Şirketi’nin Terkos’tan ve Kâğıthane Hamidiye suyunun vb.) ve çeşme suyu .üzerindeki bütün tekeller zamanla ortadan kalkmıştır

İstanbul’da sakalar-sucular bazı semtlerde 1950’li yılların sonuna kadar hizmet vermeye devam etmiştir. Bugün İstanbul’un saka ve sucu esnafından eser kalmamıştır. 1990’lı yıllarda İstanbul’un içme suyu problemi had safhaya ulaşınca kentin yakın semtlerinden ve yakın illerden getirilen kaynak

suları pet şişe ve damacanalarla satılmaya başlanmıştır. Bugün her mahallede ve sokak aralarında damacanalarla su satan dükkânlar ve oralarda çalışan personeller günümüzün modern sakaları .sayılabilir

IV. Bölüm

Aydınlatma İşleri



İstanbul'da İlk Modern Aydınlatılan Mekân Dolmabahçe Sarayı ve Dolmabahçe Gazhanesi

Gaz Kelimesinin Anlamı

Gaz kelimesi Latince kökenli “cahos”, Yunanca ise “khaos” kelimesinden gelmektedir. Ancak bu kelimeyi herkesin anladığı “gaz” manasında ilk defa Flemenk Jan Baptista van Helmont (1577 -1644) kullanmıştır. Gaz başlangıçta ısınmadan çok aydınlanma için kullanılmaktaydı. Bu yüzden çeşitli Avrupa dillerinde “aydınlanma gazı” anlamına gelen isimler verilmiştir: Örneğin İngilizce’de “şehir gazı” manasında “town gas”; Fransızca’da yine aynı anlamda “gaz de ville”; Almanca’da da “leuchtgas” kelimeleri kullanılmaktadır. Osmanlı Devleti Batı’daki gelişmeleri yakından takip etmekte ve mümkün olanları transfer etmeye gayret göstermekteydi. Aşağıdaki tarihçesinden de anlaşılacağı gibi Avrupa’da şehirlerin gaz ile aydınlatılmasından bir süre sonra İstanbul’da da bu konuda gaz kullanımına başlanmıştır. Osmanlı Devleti transfer ettiği bu yeniliğin ismini de aynen tercüme ederek almıştır. Türkçe’de de gaz kelimesi kullanılarak, bununla yapılan aydınlatma için “gazla tenvîr” terimi kullanılmıştır. Gaz üretim mahallerine ise “gazhane” veya “gaz fabrikası” adı verilmiştir. Ancak kısa bir süre sonra gaz kelimesi “havagazı” şeklinde Osmanlı literatürüne girmiştir.

Havagazı İle Dünyada İlk Aydınlatma

Aydınlanma amacıyla maden kömüründen havagazı üreten ilk kişi Hollanda’nın Maastricht şehrinde doğan ve daha sonra Belçika vatandaşı olarak tanınan eczacı Jan Pieter (Jean-Pierre) Minckelers’dir. Deneylerine ilk defa 1753’te Louvain Üniversitesi’ndeki odasını aydınlatmakla başladı. Jan Pieter maden kömüründen çıkan gazın yanıcı özelliğini keşfetmişti William Murdoch (1754-1839) da bu konuda yaptığı deneylerden olumlu neticeler aldı ve gaz üretmeyi başardı. Murdoch kömürden elde ettiği dumanı arıtıp sudan geçirerek yakınca alevin beyaz ve parlak ışık verdiğini gördü. Böylece gazın yanıcı özelliği dışında da kullanılabileceğini gösterdi. Bu yöntemi kullanarak 1792’de Redruth’daki evini, 1797’de Manchester polis merkezi binasının girişini ve Birmingham’daki Boulton ve Watt fabrikalarının çevresi ile 1805’te Lancashire’daki Salford’da pamuk imalathanesini aydınlattı. İlk defa boru ile birbirlerine bağlantılı on üç gaz lambası Londra’da 1807 yılında denendi. Havagazının kötü kokusu bu çalışmaların olumsuz boyutunu teşkil ediyordu. Murdoch bu amaçla gaz arıtma deneylerine de girişti. Nitekim evini aydınlattığı günlerde çok kötü kokan gazı dışarı atmak için bir arıtma tesisi kurarak bu deneylerinden de olumlu sonuçlar aldıysa da çalışmalarına ara verdi. Havagazı konusundaki çalışmalar bütün Avrupa’yı sarmıştı. Fransız Philippe Lebon’un da havagazını kullanıp Paris’i aydınlatmaya girişmesi Murdoch’un ara verdiği bu alandaki deneylerine yeniden dönmesi için teşvik edici bir sebep oldu. Ancak Philippe Lebon, bu icadı daha ileri götürerek gazın arıtılarak da üretilebileceğini ortaya koydu. O, bir tüpe koyduğu talaşı ıslak bezle ağzı kapalı bir şekilde şişede tutuşturduktan sonra oluşan gazı bezden geçirince, yanıcı özelliği olduğunu fark etti. Elde ettiği bu gaz “thermolamp” dediği ısı lambasında yanıyor, fakat çıkan gazın kokusu yeterince giderilemedi. Havagazının keşfine giden yolda ilk adımları atan ne Murdoch ne de Lebon bu icatlarından herhangi bir gelir edindiler. Fransa’da 1799’da ilk defa gaz yakma patentini alan Philippe Lebon’un faaliyetleri gösteri amacı dışına taşımamıştır. Örneğin 1801 yılında Paris’te bir caddeyi aydınlatma

gösterisi yapmış, ardından Fransa'nın değişik yerlerinde ve Amerika Birleşik Devletleri'nde benzer gösteriler gerçekleştirmişti. Ne yazık ki 2 Aralık 1804'de Napolyon'un taç giyme merasimi esnasında bilinmeyen bir nedenle öldürülen Lebon'un çalışmaları yarım kaldı. Ancak eşi 1811 yılında kocasının yarıda bıraktığı işi yeniden ele alarak bir gaz şirketi kurdu. Kral XVIII. Louis'nin ısrarlı desteği sayesinde muhaliflerine rağmen Paris'teki ilk denemesini gerçekleştirdi. Diğer taraftan İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri'nde havagazı ile sokakların aydınlatılması çalışmaları sürdürülüyordu. Örneğin Çek asıllı Winzler Avrupa şehirlerini dolaşarak bir gaz şirketi kurdu ve Londra sokaklarını aydınlatma işini üstlendi. Ancak halk yangın ve zehirlenme riski bulunan bu yeni aydınlatma giri-simlerine sıcak bakmıyordu. Buna rağmen Winzler ilk denemesini Londra'nın Petter Street isimli caddesinde inşa ettiği ilk gaz fabrikasında üretilen havagazı ile Westminster Köprüsü'nü aydınlatarak gerçekleştirdi. Avrupa'daki bu buluş kısa zamanda her tarafa yayıldı. Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'nin önemli şehirlerinin ana caddeleri veya önemli sokakları gaz lambalarıyla aydınlatılır hale geldi. Bundan sonra gaz endüstrisinin gelişmeye başladığını görüyoruz. Bu yıllar havagazı ile aydınlanma için bir dönüm noktası olmuş ve Amerika Birleşik Devletleri'nin Baltimore şehrinde bir sokak 1817 yılında gaz ile aydınlatılmıştı. Yine Belçika'nın başkenti Brüksel'de bu aydınlanma usulünün Place de la Monnaie ve Rue Neuve'de açılışı 24 Ağustos 1819 tarihinde gerçekleşti. İleriki yıllarda da bu girişimlerin devam ettiği görülmektedir. Kralın desteklediği Lebon'un eşinin şirketine rağmen, Avrupa'nın en gözde şehirlerinden Paris bu kervana gecikmeli olarak dâhil oldu ve havagazı ilk defa 1829 yılında kullanılarak bir sokak aydınlatıldı. Almanlar da bu konuda geç kalmışlardı; Berlin şehrinin havagazı ile aydınlatılması girişimi ancak 1826'dan sonra başlamıştı. Ancak bu usulle şehri aydınlatma 1960 yılına kadar devam etmemişti.

Belçika'nın Gand şehri 1827'de, Fontaine-L'Eveque şehri 1834'te, Louvain, Tournai ve Charleroi şehirleri 1835 ve Namur şehri ise 1835'te havagazı ile aydınlatılmaya başlanan şehirlerdendir. Dünyada ticari amaçlı kurulan ilk havagazı şirketi Westmins-ter Gas Light and Coke Company olup 1812 yılında Great Peter Street'da bu işle uğraşmaya başladı. 1813 yılındaki yeni yıl törenlerinde Westminster Köprüsü şirket tarafından aydınlatıldı. Hala aynı adla çalışan bu şirket dünyanın en büyük ve en eski gaz şirketi olma özelliğine sahiptir. Amerika Birleşik Devletleri'nde ise Rembrant Peale ve diğer dört kişi 1816 yılında Baltimore'da Gas Light Compagny'yi kurdu. Amerika'da faaliyete geçen ilk gaz şirketi budur. Almanya'da ilk gaz üretme çalışmaları Hannover şehrinde 1825 yılında başladı. Almanya'da diğer ülkelere göre daha geç başlamasına rağmen 1870 yılına gelindiğinde kömür, odun ve diğer maddelerden gaz elde etmek için kurulan gazhanelerin sayısı 340'a ulaşmıştı.

Dolmabahçe Gazhanesi

Yaklaşık yüz on bin metrekarelik gayet geniş bir arazi üzerine kurulmuş olan Dolmabahçe Sarayı, ana mekân haricinde cami, harem ve veliaht daireleri, mâbeyn, tiyatro, ıstabl-ı amire yani has ahır, serasker dairesi, mutfaklar ve hazine-i hassa ile mefruşat dairelerinden meydana geliyordu. Bu da neredeyse kendi kendine yeten küçük bir şehir demektir. Yaz kış oturulması planlanan bu devasa boyutlardaki sarayın aydınlatılması ve ısıtılması meselesi de vardı. Sorunun çözümü için sarayın inşaatıyla birlikte sarayın yapıldığı yerin hemen arkasında Nişantaşı'na doğru uzanan vadinin ağzına ve has ahır binalarının bitişiğine son derece stratejik bir havagazı fabrikası devlet eliyle Hazine-i Hâssa-i Hümayun tarafından inşa ettirildi.

Sarayya yakın olduğu için de Dolmabahçe Gazhanesi adıyla tanındı. Dolmabahçe Gazhanesi'nin inşası sarayla birlikte 1853 yılında tamamlandı ve sarayın aydınlatılması için gerekli havagazı Osmanlı Devleti sınırları içinde ilk defa burada üretildi. Dolmabahçe Gazhanesi Hazine-i Hassa'ya bağılı olarak idare ediliyordu. Yapılan ilk üretim denemeleri olumlu netice verdi ve hatta üç yıl içinde üretim fazlası sağlandı. Kırım Savaşının sona ermesi ve Paris Antlaşmasının imzalanmasının hemen akabinde üç yıl önce tamamlanmış olan saray ve müştemilatı 7 Haziran 1856 tarihinde resmi bir törenle kullanıma açıldı. Ancak sarayın açılmasından bir süre önce



yeni kurulan Şehremaneti, Dolmabahçe Gazhanesi'nden şehrin aydınlatılması için girişimde bulundu. Her türlü yeniliğe açık olan Sultan Abdülmecid bu teklifi uygun buldu. Ardından Dolmabahçe Gazhanesi'nin üretim fazlası havagazı ile 1856 yılında Beyoğlu bölgesine havagazı verilmeye başlandı. Havagazı ile İstanbul'da ilk defa cadde-sokak aydınlatması İstiklal Caddesi (Cadde-i .Kebir) aydınlatılarak gerçekleştirilmiştir

Önce Taksim'den Galatasaray'a, ikinci aşama olarak da Galatasaray'dan Tünel Meydanı'na oradan da Yüksek Kaldırım güzergâhı ile Karaköy'e kadar, caddenin tek tarafına kaldırımlara 80 adım aralıklarla sıralanan direklere lambalar yerleştirildi ve Dolmabahçe Gazhanesi'nden çekilen şebeke boru hatları ile temin edilen gaz vasıtasıyla da cadde aydınlatıldı. İstiklal Caddesinin havagazıyla aydınlatılmasının ardından Pera'nın varlıklı ailelerinin konutlarına havagazı dağıtımına başlanmıştır. Pera'da başlayan bu aydınlanma imkânı bir müddet sonra Galata Kulesinin etrafının da .aydınlatılması için genişletildi

yılında Galata ve Tophane civarları da aydınlatıldı. 1861 yılında Tophane-i Amire 1859 güzergâhından Talimhane ve Saraçhane'ye de havagazı ulaştırıldı. 1864 yılına gelindiğinde gazhaneden çekilen bir boru hattı Maçka Silahhanesi önünden Teşvikiye ve Nişantaşı'na kadar getirilmiştir. Bugün askeri müze olarak kullanılan bir zamanların Harbiye Mektebi'nin kapılarını aydınlatan büyük boyutlu fenerlerin havagazı ile yandığını biliyoruz. Aynı yıl Elmadağı ile Harbiye arasında uzanan Pangaltı Caddesi ve çevresi de gazhaneden aydınlatılmıştır. Aynı yıllarda Beşiktaş .Caddesi de havagazı ile aydınlatılan mekânlar arasına katılmıştı

Yaklaşık on yıl içinde Beyoğlu, Beşiktaş, Harbiye ve çevresinde havagazıyla aydınlatma gerçekleştirilmiştir. Her geçen gün daha farklı mahallelere havagazı sevk edilmek üzere döşenen boru hattının ve yapılan diğer çalışmaların masrafları Dolmabahçe Gazhane İdaresi ve Tophane-i Amire .tarafından karşılanmaktaydı

İstanbul'da havagazı ile aydınlanma artık günlük hayatın bir parçası haline gelmişti. Öyle ki mübarek gün ve gecelerde önemli mabetlerin de artık havagazı ile aydınlatıldığına şahit oluyoruz. Padişah Abdülmecid Dolmabahçe Gazhanesi'nde üretilen havagazı ile Naum Tiyatrosunun da

:Dolmabahçe Gazhanesi'nin İdaresi Hazine-i Hassa'dan Şehremaneti'ne Devri

Dolmabahçe Gazhanesi tesisinden 1874 yılına kadar hazine-i hassa malı olarak çalıştı. 1874 yılına gelindiğinde artık Beyoğlu'nun birçok cadde, sokak ve evi havagazı konforundan istifade eder olmuştu. Ancak bu olumlu gelişmelerle beraber gazhane inşa edildikten bir süre sonra gaz üretimi teknolojisindeki bazı yenilikler takip edilemediği gibi fabrikanın eskiyen kısımları da gerektiği gibi onarılamıyordu. Bu da önemli derecede havagazı kaybına sebep oluyor ve haliyle yakıt daha ucuza mal edilecekken pahalıya mal ediliyordu. Yine kazanlar eski usulle yapıldığından bir arıza anında büyük felaketlere sebebiyet verebilirdi. Bütün bunlar göz önüne alındığında Avrupa'da gaz ucuza mal edildiği halde İstanbul'da pahalıya gelmekteydi ve ahali de daha ucuz olduğu için sulu gaz denen .petrol gazıyla idare etmeye başlamıştı

Yukarıda saymış olduğumuz nedenlerden dolayı ve gazhanenin şehre hizmet ettiğini ileri sürerek Şehremaneti, padişaha müracaat ederek gazhanenin hazine-i hassa eliyle değil de belediye tarafından yönetilmesinin daha uygun olacağını belirtip kurumun yerel yönetime devredilmesini istedi. Bu talep 8 Temmuz 1874 tarihinde kabul edildi. Şehremaneti'ye devrinden sonra gazhanenin modernizasyonu kapsamında birçok yeni makine ve ekipmanlar alınmış, eskisiyle değiştirilme yoluna gidilmiştir.

Hatta gazhanenin



ekipmanları ve ihtiyaçlarının giderilmesi çalışmaları kapsamında, yerli sanayinin geliştirilmesi düşünülerek gazhaneye lazım olacak gaz borularının Tophane-i Amire bünyesinde döküm olarak .imali düşünülmüş ve gerçekleştirilmiştir

Tophane-i Amire'ye Devri

Dolmabahçe Gazhanesi'ni Şehremaneti yaklaşık 16 yıl işlettikten sonra 7 Mayıs 1889 tarihinde Tophane-i Amire idaresine devretmiştir. Bu tarihten sonra havagazı şebeke hattının bakım-onarımı, gerekli yeniliklerin yapılması ve her türlü müşteri hizmetlerinin sağlanması çalışmalarının Tophane-i Amire tarafından yürütülmesine dair bakanlar kurulu kararı Mart 1890'dan itibaren Padişah Sulatan .Abdülhamid'in onayı ile yürürlüğe girdi

Tekrar Şehremaneti'ne Devri

Gazhanenin idaresi yaklaşık 20 yıl boyunca Tophane Müşirliği tarafından yürütülmüştür. Bu zaman zarfında gaz fiyatlarının hayli yükselmesi ve gazhanenin iyi yönetilmediği söylentileri neticesinde Şehremaneti durumu saraya taşımış ve neticede sarayın da onayı ile gazhanenin idaresi tekrar 12 Kasım 1909 tarihinde belediyeye devredilme kararı alınmıştır. Ancak müzakereler uzun zaman almış .ve neticede 23 Haziran 1913 tarihinde kesin olarak gazhane belediyeye devredilmiştir

Dolmabahçe Gazhanesi'nin Özelleşmesi

Gazhanenin bu ikinci belediye dönemi kısa sürdü. Benzeri kurumların yabancı ortaklıklara devri o tarihlerde sıklıkla rastlanan durumlardı. Belediye de Dolmabahçe Gazhanesi için Maliye ve İçişler Bakanlığı ve Başbakanlıkla uzun uzadıya yazıştıktan sonra özelleştirme kararı aldı. Gazhanenin yönetimi 17 Şubat 1914 günü 50 sene süreyle Parisli banker Octav Bezanson ve Louis Boer'in kurucu ortağı olduğu Beyoğlu-Yeniköy Türk Anonim Gaz Şirketi'ne devredildi Şirket gazhaneyi devraldıktan sonra modernizasyona giderek makine parkuru ve binaları yenilemiştir. Beyoğlu bölgesindeki ana caddelerin bedelsiz aydınlatılmasına ve sokak lambalarının bakımının bedelsiz yapılmasına başlanmıştır. Elektriğin yaygınlaşması ile bazı sıkıntılar yaşanmışsa da zaman için havagazının kullanım alanları genişletilmiş, mutfakta, banyoda ve hatta buzdolaplarının .çalıştırılmasında kullanılır olmuştur

Osmanlı Devleti'nin son bulup Cumhuriyet hükümetinin kurulması ile birlikte sözleşme aynen geçerliliğini korumuştur. 1955 yılında İnönü Stadyumunun genişletilmesi düşüncesiyle Belediye Meclisince alınan karar neticesinde gazhane Kâğıthane'de Poligon mevkiine peyder pey taşınmaya çalışılmıştır. Stadın vadiye bakan gazhane tarafına açık tirübünler inşa edilirken gazhaneye ait bazı tesisler ve idare binası yıktırıldı. 1955 ile 1962 yılları arasında Dolmabahçe Gazhanesi tamamen .sökülerek Poligon'a taşındı. Dolmabahçe Gazhanesi'nde üretim 15 Ağustos 1960 günü son bulmuştur yılında imtiyaz müddeti dolan Beyoğlu-Yeniköy Türk Anonim Gaz Şirketi ile imtiyaz 1964 yenilenmemiştir. Gazhane idaresi 16 Mart 1964 tarihinde Türk Fransız ortaklığı adı altında Beyoğlu Muvakkat Gaz İşletmesi olarak faaliyetlerini sürdürdü. Gazhane yerel yönetimlerde yapılan düzenlemeler doğrultusunda 01 Temmuz 1984 tarihinde İETT'ye bağlandı. Üretimine son verildiği 13 .Haziran 1993 tarihine kadar İETT tarafından yönetilmiştir

İstanbul'da Modern Şekilde Aydınlatılan İlk Mekân: Dolmabahçe Sarayı

Batı ile ilişkilerin yoğunlaştığı XIX. yüzyılda Boğaz girişinde bir prestij yapısı olarak, Dolmabahçe Sarayı yapılmıştır. Büyük bir alana yayılmış olması, süslemeleri ve iç dekorasyonuyla .oldukça görkemlidir

Dolmabahçe Sarayı, dönemin kültürel yapısını, sosyal ve sanatsal etkilenmeleri, eğilimleri, saray örgütündeki değişimleri önemli ölçüde yansıtan mimarî bir bütünlük gösterir. Topkapı Sa-rayı'nda olduğu gibi zaman ve gereksinimlere bağlı olarak gelişen bir yapılar topluluğu yerine, yeni bir anlayışla, önceden saptanan bir tasarım programı gerçekleştirilmiştir. Yüksek duvarlarla çevrili ana yapı ile sarayın tüm yönetim ve yaşam gereksinimlerini karşılayan ek yapılardan oluşan, kendi kendine yeterli bu yapılar topluluğunda ağırlık, denize paralel olarak gelişen ana saray binasındadır. Ek yapılar olarak saat kulesi, cami, saray tiyatrosu, ıstabl-ı amire (saray has ahırları) ve sarayın .aydınlatılması için tesis edilen gazhane fabrikasını sayabiliriz

Dolmabahçe Sarayı prestij bir yapı olarak planlanınca, bu mekânın aydınlatılmasının da farklı yapılması gündeme gelmiş olmalıdır. O güne kadar Osmanlı Devleti sınırları içerisinde hiç .denenmemiş olan bir aydınlatma şeklini denemeye karar verilmiştir

Dünyada modern ve çağdaş anlamda aydınlatma, aydınlanma gazı-şehir gazı denen havagazı ile yapılmaya başlanmıştı. İşte Osmanlı Devleti sınırları içerisinde İstanbul'da modern sistemlerle .aydınlatılan ilk mekân, Avrupai tarzda inşa edilen Dolmabahçe Sarayı'dır

Dolmabahçe Sarayı inşa edildiği sırada binanın modern tarzda aydınlatma problemini çözmek için bugünkü İnönü Stadyu-mu'nun arka tarafında (saray has ahırlarının arkasında) havagazı fabrikası devlet eliyle Hazîne-i Hâssa-i Hümayun tarafından Fransız mühendislere yaptırılmıştır. Bu fabrikada .havagazı üretilmiş ve elde edilen gaz ile Dolmabahçe Sarayı modern şekilde aydınlatılmıştır

Dolmabahçe Sarayı'nın aydınlatılması amacıyla kurulması düşünülen bu fabrika aynı zamanda ilk sanayi tesislerimizden biri olması yönüyle ayrıca önem arz etmektedir. Bu fabrika Dolmabahçe .Sarayı için planlandığı için "Dolmabahçe Gazhanesi" olarak adlandırılmıştır

Dolmabahçe Gazhanesi'ne getirilen maden kömüründen havagazı elde edilmesi için kömür önce kırma işleminden geçirilmekteydi. Daha sonra fırınlara sevk edilen kömür burada bin ile 2 bin derece arasında değişen bir sıcaklıkta ısıtılmaktaydı. Bu işlem birkaç devirle gerçekleştirilmekte olup her biri yaklaşık 12 saat sürmekteydi. Bu esnada kömür damıtılma safhasına alınmakta ve meydana gelen koku gaz haline dönüşmekte olup uçucu bir karışım meydana getirmekteydi. Elde edildiği anda sıcak olan gaz soğutulurken borulardan geçirilip temizleniyordu. Amonyak ve naftalin gibi maddeler ayrıldıktan sonra gaz sayaçlarıyla ölçülerek gazometreye gönderilmekte ve burada depolanan gaz, .borularla saraya sevk edilmekteydi

Gazhanenin olduğu yerden saraya kadar demir borular döşe-nerek gaz sevki gerçekleştirilmişti. Günümüz doğalgaz şebeke dizaynları ve işletmeciliğinde olduğu gibi borular toprak altından döşeniyordu. Toprak altında boruların ömrü sınırlı olduğu için özel izolasyonlar yapılarak boruların korozyona karşı dayanma gücü uzatılıyordu. Bu şekilde saraya getirilen havagazı; sarayın inşaatı aşamasında planlanarak duvar içlerine yerleştirilen daha küçük ölçekli gaz boruları ile sarayın her köşesine dağıtılıyordu. Günümüzde doğalgaz inşaatlarının ilk aşamasında bir mekânda nasıl planlar hazırlanarak vana yerleri, kombi veya kazan dairesi, kalorifer petekleri, ocak gibi yerler belirlenip doğalgaz tesisatı nasıl kuruluyorsa, benzer bir projelendirme de Dolmabahçe Sarayı inşa edilmeden önce yapılmıştı. Havagazı ile aydınlatılması ön görüldüğünden daha önceden hazırlanan proje .doğrultusunda sarayın bütün köşelerine havagazı iç tesisatı çekilmiştir

Bu projenin günümüz doğalgaz projelerinden ayrılan en büyük özelliği ise şudur: Doğalgaz bugün ısınma amaçlı ve mutfakta kullanılırken, havagazı hem ısınmada, hem de asıl yapılaş amacı olan sarayın aydınlatılmasında kullanılmıştır. Aydınlatmada kullanıldığı için günümüz büyük mekânlarının elektrik projesine benzer bir proje çizilmiş, bu proje doğrultusunda Dolmabahçe Sarayı'nın iç ve dış .mekânları İstanbul'da modern tarzda aydınlatılan ilk yer olarak tarihe geçmiştir

Gazhaneden saraya havagazı iletmek ve sarayda dağıtmak amacıyla kullanılan gaz alet-edevatları, iç tesisat takımları Fransa ve İngiltere gibi Avrupa'nın bu konuda önde gelen ülkelerinden getirilmiştir. Ancak 1875'li yıllarda bazı alet-edevat ve gaz boruları Tophane'de döküm olarak .demirden imal edilme yoluna gidilmiştir

Dolmabahçe Sarayı'nın birçok salon ve duvarındaki avize ve şamdanlar havagazı ile aydınlatma araçlarıdır. Bu avize ve şamdanlar gaz iletimine elverişli boru şeklinde olup, yanma noktasına kadar gazı ulaştırmaktaydı. Bu aydınlatma araçlarının hepsinde vana sistemi olup, akşam lambalar yakılacağı zaman gaz vanası açılır, lamba yakılırdı. Aydınlatma gereksinimi bittiği zaman da vanalar .kapatılarak gaz geçişi iptal edilerek lambalar söndürülürdü

Elektriğin İstanbul'da kullanılması ve saraya gelmesi ile birlikte de havagazı avize, şamdan ve lambaları yerlerini elektrikle çalışan araçlara bırakmıştır. Pratik bir çözüm olarak da daha önce şamdan ve avizelerin gaz geçişini sağlayan boru bölümleri elektrik kablosunun geçişi için kullanılmıştır. Bazı avize ve şamdanlarda ise elektrik kablosu aydınlatma aparatlarının dış kısmından .geçirilmiştir

Dolmabahçe Sarayı'nın ısıtma elemanlarının başında şömineler gelir. Bazı oda ve salonlar da mangal ve çini sobalarla ısıtılmıştır. Şöminelerin bir kısmında havagazı kullanılarak ısınma ihtiyacı .giderilmiştir. Havagazından sarayın değişik bölümlerinin ısıtılmasında da yararlanılmıştır

Muayede salonunun ısıtılmasında ise daha değişik bir yöntem uygulanmıştır. Salonun bodrumuna döşenen bir sistem ile ısıtılan hava, gözenekli sütun kaidelerinden içeriye verilerek 18-20 derecelik bir ısı aralığı oluşturuluyordu. Daha sonra sarayın ısıtılması için 1910 yılında, Sultan Reşad .döneminde kalorifer tesisatı kurulmuştur

Dolmabahçe Gazhanesi Kronolojisi

Dolmabahçe Gazhanesi sarayın müştemilatı olarak tesis edilerek üretilen havagazı : 1853 .aydınlatılmasında kullanıldı

.Dolmabahçe Sarayı ile birlikte resmi olarak hizmete açıldı :1856

.İlk defa İstiklal Caddesinde havagazı ile aydınlatma yapıldı :1856

.Gazhane yönetimi Şehremaneti'ne devredildi :1874

.Gazhane yönetimi Şehremaneti Tophane-i Amire Müşirliği'ne devredildi :1889

.Gazhane yönetimi tekrar Şehremaneti'ne devredildi :1913

Gazhane yönetimi özelleştirilerek 50 yıl süre ile :1914

.Fransızlara ait Beyoğlu-Yeniköy Türk Anonim Gaz Şirketi'ne devredildi

.Dolmabahçe Gazhanesi Poligon'a nakledilmeye başlandı :1955

.Gazhanede gaz üretimine son verildi :1960

.Dolmabahçe Gazhanesi'nin Poligon'a nakil işlemleri tamamlandı :1962

İmtiyaz sözleşmesi dolan Beyoğlu-Yeniköy Türk Anonim Gaz Şirketi ile sözleşme : 1664 .uzatılmadı ve gazhane devralındı

.Gazhane yönetimi Beyoğlu Muvakkat Gaz İdaresine devredildi :1964

.Gazhane yönetimi İETT'ye devredildi :1984

.Gazhanede gaz üretimine son verilerek yerine İETT garajı yapıldı :1993

Çağdaş Şehircilik Anlayışının Gerekliği Olarak İstanbul'da İlk Aydınlatma Çalışmaları

Dünyada havagazı ile çağdaş şehir aydınlatmasının sağlanmasının üzerinden 44 yıl geçtikten sonra .1856 yılında İstanbul'un ilk defa modern şehir aydınlatılması çalışmalarının başladığı görülmektedir. İstanbul'da modern şehirciliğin ölçülerinden olan cadde-sokak ve iç mekân aydınlatılmasının ilk örneği 1856 yılında Dolmabahçe Sarayı için tesis edilen ve kullanıma sunulan Dolmabahçe Gazhanesi ile ortaya çıkmıştır. Sultan Abdülmecid Dolmabahçe Sarayı'nı inşa ettirirken buranın Avrupa'daki saraylar gibi gazla aydınlatılması için yakın bir yerde bir gazhane kurulmasını istedi. Bu maksatla saray ahırlarının bulunduğu yerin arakasındaki alanda bir gazhane inşa edilmiştir. Saraya yakın olduğu için de Dolmabahçe Gazhanesi adıyla tanındı. Dolmabahçe Gazhanesi'nin inşası sarayla birlikte 1853 yılında tamamlandı, 7 Haziran 1856 tarihinde resmi törenle hizmete girdi ve sarayın aydınlatılması için gerekli havagazı Osmanlı Devleti sınırları içinde ilk defa burada üretildi ve Dolmabahçe Sarayı modern ölçülerde havagazı ile aydınlatıldı. Daha sonra gazhanenin üretim fazlası gazı ile yakın sokaklara fenerler (sokak lambaları) döşenerek aydınlatma işlemleri gerçekleştirildi. İlk cadde sokak aydınlatması Cedde-i Kebir (İstiklal Caddesi) aydınlatılarak gerçekleştirilmiştir. Daha sonraki zamanlarda Galata, Pera, Yüksek Kaldırım, Pangaltı, Fındıklı, Beşiktaş, Tophane-i Amire, Talimhane ve Saraçhane'ye kadar olan bölge havagazı fenerleri döşenerek aydınlatılmıştır. Modern şehirciliğin önceliklerinden olan cadde, sokak ve tarihi mekânların geceleri aydınlatılması işlemi Anadolu yakasında ilk defa Üsküdar Kuzguncuk Gazhanesi'nin 1865 yılında tesis edilmesi ile gerçekleşmiştir. Bu tesis Beylerbeyi Sarayı'nın aydınlatılması için yaptırılmış, ancak üretim fazlası gaz ile Üsküdar'ın birçok cadde ve mahallesi bu gazhaneden elde edilen yakıt ile aydınlatılmıştır. Dolmabahçe ve Kuzguncuk gazhanelerinin kurulma amaçları saraylara hizmet vermektir. Ancak halka ve şehre yönelik sosyal amaçlı olarak İstanbul'da ilk inşa edilen tesis 1880 yılında bitirilen Yedikule Gazhanesi'dir. Bu tesisten elde edilen gaz öncelikle İstanbul'un aydınlatma hizmetlerinde kullanılmıştır. 1873 yılında inşaat çalışmaları başlamış olup, 1880 yılında hizmete girmiştir. 1887 yılında ise Hasan Tahsin Efendi'ye 40 yıllığına imtiyaz verilerek özelleştirilmiştir. Anadolu yakasında sosyal amaçlı olarak yapılan ilk gazhane 1891 yılında inşası tamamlanan Kadıköy Hasanpaşa Gazhanesi olmuştur. Bu gazhaneden elde edilen yakıt ile Anadolu yakasının aydınlatma çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Gaz ve aydınlatma kavramı Osmanlı İstanbul'unun belleğine sokak sokak, cadde cadde kazındı. 1900'lü yıllara gelindiğinde İstanbul'da gaz ile aydınlatma çalışmaları oldukça yaygın hale gelmiştir. 1900 ile 1914 yılları arasında İstanbul'un ana arterleri, caddeleri, sokakları, konakları, yalıları ve devlet daireleri gaz ile aydınlatılmaya başlandı. İlk defa 1912 yılında Silahtar'da elektrik üretilmişse de cadde ve sokakların modern ölçülerde elektrikle aydınlatılmasına 1920'li yıllardan sonra başlanabilmiştir. Havagazı ile yanan sokak lambaları İstanbul'un ana arter ve sokaklarını aydınlatmaya başladığında çağdaş kent olgusu olarak İstanbul'da ilk modern aydınlatma gerçekleştirilmiş bulunmaktaydı. Bu yıllarda İstanbul cadde ve sokaklarında Dersaadet Gaz Şirketi 3.943 adet sokak feneri'ni kurarak şehir aydınlatmasını sağlamaya çalışmıştı. Anadolu yakasında Üsküdar Kadıköy Gaz Şirketi şehrin modern ölçülerde aydınlatılması için 2.989 adet sokak feneri kurmuştu. Bu sokak fenerlerinin fitillerinin değişimi, fenerlerin temizlenmesi, akşam sabah yakılıp söndürülmesinin Şehremaneti'ne aylık maliyeti 85-90 bin kuruş düzeyindeydi. 1914 yılında Yedikule Gazhanesi'nce Beyazıt ve Fatih dairelerinde 4 bin adet, Dolmabahçe 1914 Gazhanesi'nce Beyoğlu ve kısmen Yeniköy dairelerinde 1.966 adet, Kadıköy Gazhanesi'nce

Kadıköy, Üsküdar ve kısmen Hisar dairelerinde 2.776 adet sokak feneri yakılmaktaydı. İstanbul'da .üç gazhanenin beslediği toplam sokak lambası adedi 8.742 adet idi. Aynı dönemde belediye dairelerinde 2.316 adet gaz yağı lambası, 277 adet de lüks yakılmaktaydı. Yine aynı dönemde sokak aydınlatmasında elektrik ile aydınlatma çalışmaları başlatılmış olup, belediye dairelerine 600 adet elektrik lambası konulacak, bunun 300 adedi sabaha kadar yakılacak, .300 adedi ise gece yarısına kadar yakılacaktı. Yukarıda vermiş olduğumuz fener ve lamba sayıları ile İstanbul'un ancak birinci ve ikinci derecedeki cadde ve sokakları geceleyin aydınlatılabiliyordu. Bütün bu ifadelerden çağdaş kent olgusu olarak İstanbul'da ilk modern cadde sokak aydınlatma çalışmalarının ne kadar mükemmel bir .çalışma sonucunda ortaya çıktığını gözlemleyebiliriz.

Anadolu Yakasının İlk Sanayi Tesislerinden Kuzguncuk Gazhanesi ve Üsküdar

Modern belediyeciliğin önceliklerinden olan cadde, sokak ve tarihi mekânların geceleri aydınlatılması girişimi Anadolu yakasında ilk defa Üsküdar Kuzguncuk Gazhanesi'nin 1865 yılında .tesis edilmesi ile gerçekleşmiştir. Dünyada modern belediyecilik ölçülerinden sayılan sokak aydınlatması çalışması İstanbul'da ilk defa 1856 yılında Beyoğlu semtinde, ikinci kez ise 1865 yılında Üsküdar'da gerçekleşmiştir. Üsküdar, belediyecilik kültürü açısından bakıldığında Beyoğlu ve İzmir'den sonra aydınlatmada .çağdaş belediyecilik anlayışını geliştiren üçüncü semtimizdir. Üsküdar bütün bu önceliği sınırları içindeki Beylerbeyi semtine yaptırılan saraya borçludur. Günümüz Beylerbeyi Sarayı'nın bulunduğu alanda daha önceden bulunan yapılar 1851'de çıkan yangında hasar görmüştü. Bunu bir uğursuzluk sayan Sultan Abdülmecid artık burada ikamet etmemiş, saray bir süre metruk kalmıştır. Beylerbeyi Sarayı Abdülmecid'den sonra tahta çıkan Sultan Abdülaziz (1861-1876) tarafından, Sermimar-ı Devlet olan Sarkis Balyan ve kardeşi Agop Balyan'a yeniden yaptırılması sonucu bugünkü halini almıştır. Sarayın yapımı 1864'de tamamlanmış, 21 Nisan 1865 yılında Sultan Abdülaziz, Beylerbeyi Camii'ndeki Cuma namazı sonrasında yeni saraya törenle .gelmiştir. İstanbul'un Anadolu yakasının ilk sanayi tesislerinden biri olan gazhanenin inşası 1862'de başlayıp 1865 yılında tamamlanmıştır. Beylerbeyi Sarayı'nın modern ölçülerde aydınlatılabilmesi için Kuzguncuk Baba Nakkaş Sokak'ta (bugün Gazhane Sokak olarak geçiyor) Kuzguncuk Gazhanesi tesis .edilerek maden kömüründen elde edilen yakıt burada kullanılmıştır. Kuzguncuk Gazhanesi, makine ve ekipmanların bulunduğu ve fabrikanın aslını teşkil eden bir ana bina, idari birimlerin ve yönetim merkezinin bulunduğu yardımcı bina ve gazın depolanması ve ayrıştırılmasını sağlayan orta ölçekli iki adet gazometre tesisinden oluşmaktaydı. Gazhane fabrikası, gaz elde etmeye yarayan maden kömürü, işlendikten sonraki kömür tozları ve küllerinin ve kadranın .depolandığı geniş bir depo alanından oluşan 10 dönümlük bir arazide kurulmuştur. Kuzguncuk Gazhanesi'nde Beylerbeyi Sarayı'nın aydınlatılması ve ısıtılmasından arta kalan üretim fazlası havagazı ile ilk olarak sokak aydınlatmasının gazhaneye yakınlığından dolayı Kuzguncuk semtinde yapılmış olması muhtemeldir. Daha sonra Beylerbeyi semti ve tüneli, İcadiye, Üsküdar Meydanı, Abdullah Ağa, Küplüce, Burhaniye ve Fıstıklı semtlerinin sokakları aydınlatılmıştır. Bu aydınlatma diğer yerlerde olduğu gibi, sokakların muhtelif yerlerine yerleştirilmiş fenerler vasıtası .ile yapılmaktaydı. Kuzguncuk Gazhanesi, 1862'de bir Fransız Gaz Şirketi tarafından Kuzguncuk Baba Nakkaş Sokak'ta inşa edilmeye başlanıp, 1864 yılında tamamlandı. Gazhanenin konum olarak Kuzguncuk

Baba Nakkaş Sokağı'nda inşa edilmesinin sebebi Beylerbeyi Sara-yı'na çok uzak olmaması ve gazhanede kullanılacak olan maden kömürünün küçük gemi ve mavnalarla boğaz kıyısına getirilecek olmasıdır muhtemelen.

Yılında fiilen hizmete giren Kadıköy Gazhanesi 06 Ocak 1892 tarihinde kurulan Üsküdar- 1892 Kadıköy Gaz Şirket-i Tenviriyesi adıyla Üsküdar'a havagazı sağlamaya başlamıştı. Ayrıca teknolojisinin eskimesi ve 1920'li yıllarda Anadolu yakasında elektriğin yaygınlaşması neticesinde gazhane işlevini yavaş yavaş kaybetmiş bulunmaktaydı. 76 yıl kesintisiz hizmet veren gazhanenin üretimi 1940 yılında durduruldu. Endüstri tarihimizin ilk sanayi tesislerinden biri olan Kuzguncuk Gazhanesi'nin kullanıma elverişli makine ve metal bölümleri yerinden sökülerek Kadıköy Gazhanesi'nde kullanılmak üzere oraya taşındı. Bu tarihte 10 dönüm arazide kurulu Kuzguncuk Gazhanesi'nin ana ve yardımcı binalarının zamana direnebilen taş duvarları ile gazometre havuzları, Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından, Beylerbeyi Sarayı'nın müştemilatı olarak değerlendirilerek, birinci sınıf tarihi eser statüsünde kayda alındı.

Gazhanenin 1940 ile 1992 yılları arasındaki akıbeti tam olarak bilinmemekle birlikte, Kuzguncuk halkından edinilen bilgiye göre gazhane kapatıldıktan bir müddet sonra burada mantar çiftliği kurulmuş ve uzun süre mantar üretilmiştir. Asıl hayret uyandıran nokta ise; daha sonra yakın zamana kadar buranın domuz üretim çiftliği olarak kullanılmış olmasıdır.

Nakkaştepe'deki Kuzguncuk Gazhanesi, 1992 yılına kadar Milli Emlak'ın arazisi olarak sadece kayıtlarda yaşadı. Hatta doksanlı yıllarda tesisi bulmak isteyenler, belediyenin nazım planlarında bile böyle bir yapıya rastlayamıyordu.

TBMM Milli Saraylar Daire Başkanlığı bünyesinde yer alan Beylerbeyi Sarayı Kuzguncuk Gazhanesi'nin bulunduğu Nakkaştepe/Kuzguncuk'taki 10 dönümlük arazi, 1992 yılında Mülkiyeliler Birliği İstanbul Şubesi tarafından 49 yıllığına Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nden kiralanmıştır. 1992 yılında Mülkiyeliler üzerindeki 29 gecekondunun bir kısmı ile birlikte araziyi Milli Emlak Genel Müdürlüğünden devraldı. Üst tarafında askeriyenin de bir parseli olan arazideki 29 gecekondun boşaltılarak teker teker yıkıldı. Sonra gazhanenin rölöveleri çıkartılarak projelendirilmesine geçildi. Toplamı 2 bin 500 metrekareye varan üç blok kapalı alandan oluşan tesisin restorasyon projesini de Mimar Gökhan Avcıoğlu gerçekleştirdi.

Boğaziçi İmar Müdürlüğü, 3 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu ve Üsküdar Belediyesi bünyesinde takip edilen ve dört yıl süren izin işlemlerinin ardından proje için onay verildi ve inşaat başlandı.

Kuzguncuk Gazhanesi'nin restorasyon projesi gerçekleştirilirken, Avusturya'daki Viyana Gazhanesi'nin yeniden kullanıma kazandırılmasında hakim anlayıştan etkilenilerek proje geliştirilmiştir.

Türk sanayi tarihinin önemli bir aşamasını oluşturan Nakkaş-tepe'deki metruk gazhane, bundan böyle 'gaz' yerine 'kültür' üretecek şekilde planlanmaktadır. Mülkiyeliler Birliği İstanbul Şubesinin kültür merkezi olarak restore edeceği tesisin gazometre kuleleri ise kafeterya ve restoran olarak hizmet verecek.

Milli Emlak İdaresinden içinde Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 1. derecede tarihi eser olarak tescil ettiği gazhanenin kalıntılarının bulunduğu arazi hem Beylerbeyi Sarayı'nın bir parçası, hem de Türk endüstri tarihi için önemli bir mekândır.

Kuzguncuk Gazhanesi'nin Bugünü

TBMM Milli Saraylar Daire Başkanlığı bünyesinde yer alan Beylerbeyi Sarayı Gazhanesi'nin

bulunduğu Nakkaştepe/Kuzgun-cuk'taki 10 dönümlük arazi, Mülkiyeliler Birliği İstanbul Şubesi tarafından 49 yıllığına Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nden kiralanmıştır. Tarihi değeri büyük olan bu endüstriyel tesisi düşünce, kültür ve sanat üreten bir merkeze dönüştürmek üzere gerekli tüm projeler .Mülkiyeliler Birliğince hazırlanıp ilgili mercilere onaylatılmış ve inşaat ruhsatı alınmıştır Beylerbeyi Sarayı Gazhanesi Mülkiyeliler Birliği Kültürel ve Sosyal Tesisleri" Projesi, 1998“ yılı Mayıs ayında Cumhurbaşkanlığının himayesi altına alınmıştır. Kültür Bakanlığı da projeyi .benimsemekte ve desteklemektedir

Bu proje, Mülkiyelilere ve İstanbul'a sadece bir kültür ve sosyal tesis kazandırmaktan öte anlamlar taşıyor: Endüstriyel mirasımızın güzel bir örneği olan Beylerbeyi Sarayı Kuzguncuk Gazhanesi restore edilerek, gelecek zamanlara aktarılacaktır. İstanbul'un tarihi yapılarından biri olan Beylerbeyi Sarayı Gazhanesi, Kuzguncuk Nakkaştepe'de Boğaziçi'ne açılan, yüzyıllık çınar, kayın, .çam ağaçlarıyla kaplı bir vadide yer almaktadır

Gazhane binası 1862 yılında Beylerbeyi Sarayı'nın aydınlatılması ve ısıtılması için bir Fransız şirketince inşa edilmiştir. Daha sonra Kuzguncuk semtine de hizmet vermeye başlayan gazhane, semte elektrik gelmesiyle 1940 yılında hizmetini durdurmuştur. 76 yıl kesintisiz hizmet veren tesisin metal .bölümleri sökülerek, Kadıköy Gazhanesi'ne taşınmış, geriye sadece taş duvarlar kalmıştır

Mevcut yapının temelleri ve duvarlarının restorasyonu ile ortaya çıkacak kapalı alanlarda, konferans salonu, sergi ve seminer salonları, kitaplık, açık alanda ise spor ve rekreasyon bölümleri planlanmıştır. Yapıların büyük ölçüde yıkık ve tahrip edilmiş olması, mevcut duvarların taş işçiliğiyle onarılarak korunması ve yapı grubunun özgün temelleri üstünde gerçekleştirilecek özenli .bir restorasyonu gerekli kılacaktır

Ayakta kalmış duvarlar olduğu gibi korunmuş, yapılan tamamlama işlemlerinde sonradan eklenen bölümlerin özgün yapıdan ayrılabilmesini sağlamak üzere, yeni malzeme ve teknikler kullanılmıştır. .Bu şekilde eski ve yeni bir arada sergilenmektedir

Yapının tuğla hatıllı duvarlarının taş örgüsü korunurken, gazometre kuleleri de özgün biçimine .uygun, ancak bu kez çelik-cam karışımı olarak güncel teknolojiyle yükselecektir Kısaca, 150 yıllık geçmişini olan yapının restorasyonunda kural olarak mevcut yapılar özenle korunmuş, özgün durumu bilinmeyen yapı grupları ise farklı ve güncel bir teknoloji ile .tamamlanmıştır

Tesisin yaklaşık 2500 metrekare kapalı alanı planlanmaktadır. Restorasyon projesinde bulunan :tesisler şunlardır

Konferans Salonu: Ana binanın zemin ve bodrum katlarında 250 kişilik konferans salonu, fuaye .hazırlık odaları gibi tamamlayıcı birimler bulunmaktadır

.Sergi Salonları: Ana binanın üst katında iki adet çok amaçlı sergi salonu yer almaktadır Lokanta ve Kafe: Eski gazometre kuleleri çelik-cam bileşimiyle yeniden inşa edilmektedir. Büyük .kule lokanta, küçük kule ise kafe olarak hizmet verecektir

.Seminer Odaları: Ana binanın üst katında 75 kişilik iki seminer salonu mevcuttur Okuma Salonu: Ana binanın uzantısında ekonomik ve sosyal konularda koleksiyona sahip kitaplık .ve okuma salonu bulunacaktır

Gymnasium: Ek binanın bodrum katında spor ekipmanı ile donatılan bir gymnasium hizmet .verecektir

.Bahçe: Yürüyüş parkurları, tenis kortu, çocuk parkı, otopark ve dinlenme köşeleri planlanmıştır Yüzme Havuzu: Bahçede kulelerin arka cephesinde yüzme havuzu ve hizmet birimleri yer .alacaktır

Tarihi miras değerindeki gazhane binalarını sosyal, kültürel ve sportif işlevlerle donatarak, çağdaş

bir tesis ortaya çıkarmayı hedefleyen tasarım ve restorasyon çalışmaları, uzun soluklu süreç içinde .devam edecektir

Kaynakça

- .AKIN, Nur; 19.y.yılın İkinci yarısında Galata ve Pera, İstanbul 1998, s.127-129
- .Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Meclis-i Vala, nr.21204
- .BARAZ, Mehmet Rebi Hatemi; Beylerbeyi I, İstanbul 1994, s. 269-270
- .BATUR, Afife; "Beylerbeyi Sarayı", İstanbul Ansiklödisedisi, İstanbul 1994, c.2, s. 206-210
- KAPLAN,Pervin; "Gazhane Kültür Üretecek", Çevrimiçi: <http://www.radikal.com.tr/1999/03/30/turkiye/02gaz.html>
- KAYAR, Ayda; "Uğruna Beste Yapılan Tesis Sonunda Bitiyor", Çevrimiçi: <http://arsiv2.hurriyet.com.tr/istanbul/turk/00/06/13/isthab/15ist.htm>
- TANIŞ, Tolga; "Beylerbeyi Gazhanesi", Çevrimiçi: <http://arsiv.hurriyetim.com.tr/istanbul/turk/99/08/06/isthab/29ist.htm>



İstanbul'un Sosyal Amaçlı İlk Aydınlatma Tesis: Yedikule Gazhanesi

Dolmabahçe Gazhanesi'nin Cadde, sokak ve mekân aydınlatılmasında faydalı olması neticesinde İstanbul cihetinin de havagazı ile aydınlatılması fikri gelişmiştir. Suriçi'nin modern bir şekilde aydınlatılması o dönemde ancak hava gazı ile mümkün olabilirdi.

Şehremaneti tarafından yapılan ön fizibilite çalışmaları neticesinde Suriçi dediğimiz bugün Eminönü ve Fatih ilçelerimizin sınırlarını içerisine alan mekânların modern şehir aydınlatmasından faydalanabilmesi için Yedikule semti gazhaneyi yapmaya en uygun yer olarak belirlenmiştir.

Asırlarca Osmanlı Devleti'nin yönetim ve idare merkezi olan Suriçi semtlerinin cadde ve sokaklarının ve burada ikamet eden halkın gündelik yaşamlarında aydınlatma gereksinimlerini sağlamaları için, sosyal yaşantının akşamları canlandırılabilmesi gayesi de göz önüne alınarak Yedikule semtine gazhane inşa etme fikri ön raporlar neticesinde gelişti.

Gazhanenin Yedikule'de inşa edilmiş olmasının en önemli sebebi semtin deniz kenarında olmasıdır muhtemelen. Fabrika inşaatı ve makine ekipmanlarının gemiler ile naklinin buraya ulaşmasının kolaylığı, gazhane açıldıktan sonra ihtiyaç olan kömürün yine gemiler ile naklinin kolaylığı ve bu semtte çok kalabalık bir nüfusun yaşamıyor olması da önemli gerekçeler olarak karşımıza çıkıyor. Gazhanenin çevreyi kirletme nedenleri göz önüne alındığında bu bölge Suriçi için en ideal bölge olarak görülmektedir.

Yedikule'de Şehremanetçe bir gazhane fabrikası yapılması çalışmaları 1873 yılında başlamıştır. Çalışmalar ancak 1880'de tamamlanarak tesis hizmete açılmıştır. Şehremanetçe Fransızlara yaptırılan Yedikule Gazhanesi, sosyal amaçlı olarak (cadde, sokak ve iç mekân aydınlatması) İstanbul'da kurulan ilk gaz fabrikasıdır. Bu tesisten elde edilen gaz öncelikle İstanbul halkının aydınlatma ihtiyacında kullanılmıştır.

Yılında inşaat çalışmaları başlamış olup, uzun süre sürüncemede kalan ve bir türlü 1873 tamamlanamayan bu proje II. Abdülhamid'in saltanatının ilk yıllarında tekrar gündeme gelmiştir. Konuyu inceleyen hükümet, gazhanenin Şehremaneti tarafından yapılabileceğine karar verdi. Zira bütün medeni memleketlerde caddelerin havagazı ile aydınlatılması belediyelerin başlıca görevleri arasına girmişti. Maalesef İstanbul'da sadece Dolmabahçe ve çevresi ile İstiklal Caddesi, Galata, Kuzguncuk ve civarı dışında kalan yerlerde bu yeniliğe henüz geçilmemişti. Oysaki II. Abdülhamid Osmanlı Devleti'nin modern hayat ile tanışmasını istiyordu. Bu yüzden Şehremaneti'ne sur içinde kalan yerlerin de havagazı ile aydınlatması yönünde emir verdi. Burada üretilen gaz ara borularla Langa'ya, aynı ebattaki borularla bir diğer güzergâh ise Bahçekapısı'ndan tramvay yoluyla Beyazıt'a, yine bir üçüncüsü de Aksaray ve Beyazıt üzerinden Şehzadebaşı'na uzanacaktı. Böyle bir gazhanenin kurulması için 350/400 bin frank tutarında bir harcama gerekecekti. Ücret, havagazıyla aydınlatılacak caddeler İstanbul'un en önemli yerleri olduğu için fazla yüksek bulunmadı. Ayrıca üretilen fazla gazla devlet daireleri, özel ikametgâhlar ve şimendifer durakları aydınlatacağı için onlardan tüketimleri karşısında alınacak ücretle bu masraf kolaylıkla karşılanacaktı.

Dolmabahçe Gazhanesi için ilk teklifte bulunan Fransızlar buraya da talip oldular. O dönemde İzmit demiryolunda aylık bin franka maaşla çalışan Fransız mühendis daha önce Fransa'nın birçok kasabalarında gazhane kurmuştu. Ondan alınan bilgiye göre, buradan üretilen gaz sayesinde Suriçi'ne yerleştirilecek 6 bin fenerle şehir aydınlatılacaktı. İlk başta sadece 2 bin fenere yetecek gaz aydınlanma için kullanılacak, kalanı üretim fazlası olarak devlet daireleri, büyük ikametgâhlar, dükkânlar ve şimendifer istasyonlarına satılarak gelir elde edilecekti. Yine ilk planda iki fırınla üretime başlayacak gazhaneye sonraları üç fırın daha ilave edilecek, havagazı üretimi esnasında elde edilen yan ürünler olan katran ve kok kömüründen de ayrıca gelir elde edilecekti. Yapılan planlama

neticesinde daha önceki imtiyazlar ile yapılamayan Yedikule Gazhanesi 1880 yılında II. Abdülhamid'in kesin emri sonucunda ihale usulüyle inşa ettirildi. İlk etapta dört yüz feneri besleyecek, akabinde de genişletilerek Eyüp, Bakırköy ve Yeşilköy'e havagazı temin edecek olan Ye-dikule Gazhanesi 1880 yılında hizmete girdi ve Şehremaneti tarafından işletmeye açıldı. Şehremaneti 1887 yılına kadar gazhaneyi işletmiştir. 25 Ağustos 1887'de Şehremaneti Yedikule Gazhanesi işletme imtiyazını 40 yıllığına Sirkeci iskelesi tüccarlarından Hasan Tahsin Efendi'ye vermiştir. Hasan Tahsin Efendi ile yapılan sözleşmede, yukarıda bahsi geçen semtlere gaz dağıtımı, ayrıca 200 feneri de ücretsiz olarak yakması şart koşuldu. Buna karşılık belediye de ücret karşılığı 500 fenerin yakılabileceğini taahhüt etmiştir. Şehremaneti ile Hasan Tahsin Efendi arasında 20 maddelik bir mukavele ve 19 maddelik şartname ihdas edilmiştir. Bu akde ile Eyüp dâhil olmak üzere İstanbul'un dâhil ve haricinde bulunan bütün yerler Makriköy (Bakırköy) ve Ayestefanos'a (Yeşilköy) gaz verilmesi şarta bağlanmıştır. Hasan Tahsin Efendi, 19 Haziran 1888 günü imtiyaz hakkını kendisinin de içinde bulunduğu "İstanbul Şirket-i Tenviriyye-i Osmaniyye" şirketine devretmiştir. yılında Kadıköy Gazhanesi'ni işleten Üsküdar-Kadıköy Gaz Şirketi'nin Yedikule 1926 Gazhanesi'ni satın almasıyla işletme imtiyazı son buldu. Gazhane 1945'te İETT'ye bağlanarak varlığını sürdürdü. Diğer gazhanelerle birlikte 1993 yılında işletmesine son verildi. Bu çok ortaklı gaz şirketinde birçok değişik Avrupa devletinden çalışan da mevcuttu. Bunlardan biri de Eugene Autrique adlı Belçikalı şahıstır. Bugün günümüzde Belçika'lı ünlü mimar "Victor Horta"'nın "Maison Autrique" isimli bir eseri, Brüksel'in "Türk Mahallesi" olarak adlandırılan Schaerbeek'te bulunmaktadır. Bu evin yapımcısı ve ilk sahibi Eugene Autrique olup 1910-1912 yılları arasında, birçok yabancı yatırımcının faaliyet gösterdiği İstanbul Gaz Şirketi'nde (Societe du Gaz de Constantinople) sekreterlik yaptığını Belçika arşivlerinden öğrenmekteyiz. Yedikule Gazhanesi tamamen İstanbul halkının aydınlatma gereksinimini yerine getirmek amacıyla tesis edilmiştir.

Kadıköy Gazhanesi

Anadolu yakasında, Kuzguncuk Gazhanesi'nin yetersiz kalmasıyla birlikte yeni bir gazhane tesis etme çalışmaları başlatılmış, Kadıköy Hasanpaşa semtinde yeni bir gazhane tesis edilmesi fikri geliştirilmiştir. Kadıköy'de 1891 yılında inşa edilen yeni gazhanenin kurulma çalışmaları, en azından .fikirsel anlamda inşa tarihinden çok önce gündeme gelmişti

Anadolu yakasında sosyal amaçlı olarak yapılan ilk gazhane 1891 yılında inşası tamamlanan Kadıköy Hasanpaşa Gazhanesi olmuştur. Bu gazhaneden elde edilen gaz ile Anadolu yakasının aydınlatma çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Kadıköy'de gazhane inşası ve Anadolu yakasında gaz .imtiyazıyla ilgili ilk tekliflerin 1891 imtiyazının verilmesinden iki yıl önce verildiğini görüyoruz

Temmuz 1891 tarihli mukavele ile Anadolu yakasının havagazı ile tenviri (aydınlatılması) 28 Parisli demir fabrikatörü Mösyö fiarl Jorji adına Mühendis Anatoli Barcil'i ve Osmanlı Devleti adına Şehremini Rıdvan Paşa arasında imzalanarak hayata geçirilmiştir. Bu anlaşma ile Kadıköy ve Üsküdar ile Anadolu sahilinden Sekizinci Daire-i Belediye (Beykoz) hududuna kadar olan bölgenin maden kömüründen elde edilen gaz ile aydınlatma ve ısıtma konusunda istifade etmesi sağlanacaktı.

.İmtiyaz müddeti 50 yıl olarak belirtilmişti yılında fiilen hizmete giren Kadıköy Gazhanesi 06 Ocak 1892 tarihinde kurulan Üsküdar- 1892 Kadıköy Gaz Şirket-i Tenviriyesi adıyla faaliyetini sürdürdü. Üsküdar-Kadıköy Gaz Şirketi I. Dünya Savaşı'na kadar devamlı çalışmış ise de, savaşın devamı ve bitiminde kısa müddetlerle faaliyetini tatil etmekle beraber, gaz üretiminde esas madde olan taş kömürü yerine zaman zaman zeytin .çekirdeğinden de gaz üretilmiş ve tesisin üretime ara vermesi önlenmeye çalışılmıştır

Gazhanede üretilen yakıt, sokak ve iç mekân aydınlatılmasında kullanılıyordu. Cadde ve sokakların aydınlatılması için yerleştirilen gaz fenerleri 60 metre aralıklarla döşeniyordu. Şehremaneti 2170 sokak feneri için Üsküdar-Kadıköy Gaz Şirketi'ne 733.333 kuruş aydınlatma ücreti ödemekteydi. 1900 ile 1914 yılları arasında Üsküdar'ın cadde, sokak, saray, konak, yalı ve camilerinin aydınlatma işlemleri gerçekleştirilmiştir. İlk defa 1914'de İstanbul'da elektrik üretilmişse de sokakların elektrikle aydınlatılması 1920'lerde başlamıştır. Üsküdar-Kadıköy Gaz Şirketi Cadde ve sokak aydınlatması için 2989 adet havagazı feneri yerleştirmişti. Bunların 70 adedi parasız, diğerleri ücretli olarak yakılmaktaydı. Fitillerin değişimi ve bakımı dâhil fenerlerin yakılmasının Şehremaneti'ne ayda 85 bin ila 90 bin kuruş dolayında maliyeti vardı. 1910-1914 tarihlerinde İstanbul genelinde 8742 adet gaz feneri geceleri aydınlatılmaktaydı. Aynı dönemde belediye daireleri dâhilinde 2316 gazyağı lambası ve 277 lüks yakılmakta idi. Bütün bu gaz fenerleri Şehremaneti'nin belirlediği yerlere .konuluyordu

Fenerler belediyenin belirlediği vakitten 20 dakika evvel yakılıyor, 20 dakika sonra da söndürülüyordu. Fenerleri yakma ve söndürme işlemi yapan görevliye "fenerci" denir. Fenerciler yakalarında gazhane numarası bulunan yazlık ve kışlık uniformalar ile dolaşırlardı. Fenerci elindeki uzun bir çubukla fenerin kapağını açar, sonrada gaz musluğunu çevirirdi. Yine aşağıdan uzanarak ucu çakmaktaşı sobasıyla gazı yakar, sonra cam kapağı kapatırdı. Fenerci gerektiği zaman fenerlerin .camlarını siler ve gerektiğinde yanıcı kısımdaki havagazı gömleğini değiştirirdi

Osmanlı Devleti'nin son bulup Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile 1924 senesinde hükümetle yapılan ek mukavele ile anlaşma 50 sene daha uzatılmıştı. Türkiye Cumhuriyeti Devleti adına Şehremini Emin Bey ve Üsküdar-Kadıköy Gaz Şirketi adına şirket idare meclis azasından Arif Hikmet Bey arasında Ekim 1924 yılında bir anlaşma imzalandı. Eski anlaşma tadil edilerek yeni bir mukavele hazırlanmıştı. Yeni hazırlanan mukaveleye göre imtiyaz hudutları Kadıköy, Üsküdar ve Anadolu Hisarı belediye sınırları içerisinde bulunan her yeri kapsamaktadır. Kadıköy tarafından

Bostancıbaşı İskelesi, Bostancıbaşı deresini takip ederek İçerenköy, Merdivenköy, Libadiye, Muhacirköy, Çakalköy, ve Göksu Deresinden geçerek Akbaba arkasından ve Kabakoz köyleri önünden Şehitlikten inerek Anadolu Kavağı'na giden hudut dahilindeki yerlere imtiyaz verilmişti yılında Yedikule Gazhanesi'ni işleten firma Üsküdar-Kadıköy Gaz Şirketi'ni satın alarak 1926 "İstanbul Havagazı ve Elektrik Teşebbüsâtı Sanaiye Türk Anonim Şirketi" adıyla faaliyetine devam etti. Zaten 1920'lerden sonra elektriğin faaliyete geçmesiyle havagazı önemini yitirmeye başladı. 1938-1944 yılları arasında Kadıköy Gazhanesi müstakil olarak varlığını devam ettirdi. 1945 yılında da İETT'ye devredildi ve 1993 yılında kapatılıncaya kadar geçen dönemde İETT çatısı altında hizmet .verdi

Üsküdar-Kadıköy Gaz Şirketi Kronolojisi

- .Hasanpaşa'da gazhane tesis edildi :1891
- .Üsküdar Kadıköy Gaz Şirketi kurularak 50 yıllığına Fransızlara imtiyaz verildi :1892
- .Cumhuriyet Hükümeti ile anlaşma yenilendi :1924
- Yedikule Gazhanesi'ni işleten firma satın alarak "İstanbul Havagazı ve Elektrik Teşebbüsât-ı :1926
- .Sanâiye Türk Anonim Şirketi" adını aldı
- .İstanbul Elektrik Şirketi'ne satıldı :1931
- .Müstakil olarak varlığını sürdürdü :1938-1944
- .İETT'ye devredildi :1945
- .Tesisler üretimine son verilerek kapatıldı :1993



Elektrik İstanbul'da

Avrupa'nın gelişmiş şehirleri ve başkentleri 1880 yılından itibaren elektrikle aydınlatılmaya başlanmasına rağmen, İstanbul'un elektrikle aydınlatılması girişiminin daha sonraki tarihlerde başladığını görüyoruz. İstanbul'un elektrikle aydınlatılmasının gecikmesini birçok araştırmacı ve yazar Sultan Abdülhamid'in güvenlik kaygısına bağlamaktadırlar. Alman İmparatoru II. Guileme ile birlikte İstanbul'a gelmiş olan Prens Bülow'un 1898 senesinde yazmış olduğu "Memoires du Chancelier" adlı kitapta bu kaygı şöyle tarif edilmektedir: "II. Abdülhamid iki şeye karşı çok büyük bir ürküntü içerisindedir. Bunlardan biri elektrik kıvılcımıdır. Ziyaretimiz sırasında Siemens tarafından İstanbul'un elektrikle ışıklandırılması teklifini hatırlattık, bunun sanayiye olan faydalarını ."

Avrupa'da Londra 1881 yılında elektrikle aydınlatılmaya başlanmıştı. 21 Temmuz 1906 tarihli İstanbul'da yayımlanan The Le-vant Heralt gazetesindeki makaleye göre 1905 yılı sonu itibariyle Almanya'da elektrik fabrikasının sayısı 175 adetti. 1895 tarihinde bu sayı 168 adet olup, sadece .elektrikli tramvay için bu sayının 140 adet olduğu belirtilmektedir

Elektriğin İstanbul'a geç gelmesinin gecikmesini Şehremaneti Mektupçusu Osman Nuri Efendi de Sultan II. Abdülhamid'in güvenlik kaygısına bağlayarak, elektriğin en uzak mesafelerden bile, bir tel vasıtasıyla sarayını alt üst edebileceğinden korktuğunu belirtmektedir. Hatta aynı dönemde saray Şam ve Selanik gibi diğer kentlerde elektriğe izin verdiği halde İstanbul'da elektrik kullanımına .geçmemiştir

Sultan Abdülhamid'in tahttan indirilmesinden iki yıl sonra 1910 yılında yeni hükümet ve padişah, merkezi Budapeşte'de olan Macar "Ganz Anonim Elektrik Şirketi"ne 50 yıl süre ile İstanbul'un .elektrik dağıtım imtiyazını vermiştir

Başlangıçta imtiyaz, İstanbul'un Rumeli yakasında bulunan 1'den 12'ye kadar Şehremaneti Belediye daireleri ile Yeniköy'de bulunan 20. belediye dairesi arasında olup, diğer mntıklar .İstanbul Havagazı Şirketi'nin elinde idi

Ganz Anonim Elektrik Şirketi bundan bir sene sonra yani 1911 yılında "Banque Generale Credit Hongrois" ve "Benque de Bruxelles" ile müştereken, beheri 22 Osmanlı lirası (500 s.Frank) kıymetindeki 24 bin hissedenden ibaret olmak üzere 528 bin lira (12 milyon s.Frank) sermaye ile .

"Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi" unvanıyla bir şirket kurdu yılında arazisi alınarak Silahtar'da Kâğıthane ve Alibey-köy dereleri ağzında 118 bin 1911 metrekarelik bir alanda kurulacak olan santral, sözleşme gereği elektrik donanımını 1913 Haziran ayında tamamlayacaktı. Ancak Balkan Savaşı nedeniyle yapısı bir süre aksadığından, 28 Eylül 1913 tarihinde de İstanbul'daki sel felaketi nedeniyle büyük bölümü hasar gördüğünden, fabrika tesisatını 1914 Şubat ayında tamamlayabildi ve 11 Şubat 1914 günü İstanbul tramvaylarına, 14 Şubat 1914 .günü de şebekelere, hususi tesisata ve bütün özel kuruluşlara elektrik verilebildi

Şubat 1914 günü faaliyetine başlayan ve her biri 5 bin kw'lık 3 turbo jeneratör grubu ile saatte 11 12-13 bin kg buhar verecek altı kazanla donatılmış olan Silahtarağa Elektrik Santrali işletmeye alındıktan bir yıl sonra, "Societe Financiere de Transport et d'Enterprises Industrielles a Bruxelles" yani Sofina Şirketi'ne devredildi. Bu şirket "Societe Anonyme Turque d'Electricite" yani "Osmanlı Türk Elektrik Şirketi" adı altında şehrin gelişen ihtiyaçlarına paralel genişletmeler ve revizyonlar yaparak 1937 yılına kadar faaliyetini devam ettirmiş, önce İstanbul Belediyesi'ne, sonra da 1939 senesinde İETT'ye bağlanmıştır. İstanbul'da ilk elektrik 1914 yılında üretilmişse de bu elektriğin cadde ve sokakların modern ölçülerde aydınlatılmasında kullanılmaya başlanması ancak 1920'li .yıllarda gerçekleşebilmiştir

Eski İstanbul'da Sokak Fenerleri

Klasik Osmanlı Dönemi dediğimiz 1826 öncesinde başkent İstanbul'un aydınlatma sistemi, diğer şehirlerimizden ve Avrupa şehirlerinden pek farklı değildi. İstanbul sokakları geceleyin karanlıktı. Ramazan aylarında minarelere gerilen mahyalar ve camilerden yansıyan ışıklar ancak bir nebze .geceyi aydınlatırdı

Klasik Osmanlı devrinde sarayın, donanmanın ve ileri gelen devlet adamlarının tertip ettikleri şenliklerde geceler aydınlatılırdı. Ancak sıradan günlerde zengin aileler kapılarının önlerine kandil, fener veya idare asarlardı. Büyük konakların kapılarına fenerler asılırdı. Geceleri sokağa çıkma adeti pek yoktu. Yatsı namazından sonra acil işi olmayanlar sokağa çıkmazlardı. Mecburiyetten dolayı sokağa çıkanlar ise fener taşırıldardı. Zenginlerin fenerlerini uşakları veya köleleri taşırdı. Çok zorda kalmadıkça kadınlar yatsı namazından sonra sokağa çıkmamaya özen gösterirlerdi. O günlerde hükümet; zengin ve varlıklı vatandaşlarının evlerinin ve konaklarının çevresine kandil ve fener asmalarını istedi. Tanzimat'la birlikte kentin aydınlatılması çalışmaları hızlandı. Meclis-i Vala-i Ahkâm-ı Adliye kararı üzerine hali vakti yerinde olanların ev ve konaklarının çevresini aydınlatması zorunlu hale getirildi. Halk içinden bu durumu benimseyenler hükümet nezdinde takdir görmeye .başladı. Böylece kandil ve fenerle sokak aydınlatması yangınlaştı

lerin sonunda Pennsylvania'da bulunan petrol kısa zamanda ticari bir ürün olarak İstanbul'a'1850 ulaştı. İç mekân aydınlatmasında kullanılan balmumu, yağmumu, zeytinyağı gibi aydınlatma araçlarının yerini petrol (gazyağı) almaya başladı. Hers adında bir müteşebbis 1864 yılında Bab-ı .Zabtiye Nezaretine baş vurarak gazyağı ile İstanbul sokaklarının aydınlatma imtiyazını aldı

Ancak bu imtiyazdan önce 1856 yılında Dolmabahçe Sarayı için yaptırılan gazhanenin üretim fazlası gazı ile Cadde-i Kebir ve Yüksek Kaldırım bölgeleri geceleyin havagazı fenerleriyle aydınlatılmaya başlanmıştı. 1865 yılına gelindiğinde Beşiktaş, Harbiye, Fındıklı, Galata ve Saraçhane'ye kadar olan bölgelerin caddeleri tek taraflı olarak yollara döşenen gaz fenerleriyle aydınlatılıyordu. 1864 Kuzguncuk, 1881 Yedikule, 1891 Kadıköy gazhanelerinden elde edilen .havagazı ile İstanbul geceleri aydınlanmaya başlamıştı

lü yıllara gelindiğinde ise artık aydınlatma çalışmaları iyice yaygınlaşmış olacaktır. 1900 ile'1900 1914 yılları arasında İstanbul'un ana arterleri, caddeleri, sokakları, konakları, yalıları ve devlet .daiireleri gaz işletmeciliğinin gelişimi sonucu aydınlatılmaya başlandı

lu yıllarda İstanbul cadde ve sokaklarında Dersaadet Gaz Şirketi 3.943 adet sokak lambası-'1910 feneri koyarak şehir aydınlatmasını sağlamaya çalışmıştı. Anadolu yakasında Üsküdar Kadıköy Gaz Şirketi şehrin modern ölçülerde aydınlatılması için 2.989 adet sokak lambası-feneri yerleştirmişti. Bu sokak fenerlerinin fitillerinin değişimi, fenerlerin temizlenmesi, akşam sabah yakılıp söndürülmesinin .Şehremaneti'ne aylık maliyeti 85-90 bin kuruş düzeyindeydi

yılında Yedikule Gazhanesi'nce Beyazıt ve Fatih dairelerinde 4 bin adet, Dolmabahçe 1914 Gazhanesi'nce Beyoğlu ve kısmen Yeniköy dairelerinde 1.966 adet, Kadıköy Gazhanesi'nce Kadıköy, Üsküdar ve kısmen Hisar dairelerinde 2.776 adet sokak feneri yakılmaktaydı. İstanbul'da .üç gazhanenin beslediği toplam sokak lambası adedi 8.742 adet idi

Aynı dönemde belediye dairelerinde 2.316 adet gaz yağı lambası, 277 adet de lüks yakılmaktaydı. Yine aynı dönemde sokak aydınlatmasında elektrik ile aydınlatma çalışmaları başlatılmış olup, belediye dairelerine 600 adet elektrik lambası konacak, bunun 300 adedi sabaha kadar yakılacak, 300 .adedi ise gece yarısına kadar yakılacaktı

Yukarıda vermiş olduğumuz fener ve lamba sayıları ile İstanbul'un ancak birinci ve ikinci .derecedeki cadde ve sokakları geceleyin aydınlatılabiliyordu

Bibliyografya

.AKBULUT, İlhan; “Eski İstanbul’da Sakalar, Sebiller ve Sucular”, Antik-Dekor, 1993

AKÇURA, Gökhan; “Deniz Hamamları”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vak. Yay. İstanbul 1994

.AKIN, Nur; 19.Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera, İstanbul 1998

AKSOY, Mustafa; Kazakistan ve Kırgızistan’da ve Çay İçme Geleneği ve Damgalar”, Türk Kültüründe Ayrıntılar: Çay Sempozyumu’na bildiri olarak sunulmuştur, (8-9 Kasım 2001), İstanbul

.AMİCİS, Edmondo de; İstanbul 1874, çev. Beynun Akyavaş, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 1981

.AND, Metin; ‘Sokakların Renkli Sesi Gezici Esnaf’, SkyLife - Ağustos 2006

ARIK, Şahmurat; “Türk Romanında İlginç Bir Mekân Unsuru: Deniz Hamamları”, Kastamonu Eğitim Dergisi, Ekim 2005

.Atatürk Kitaplığı Muallim Cevdet Yazmaları 1802 Kayıkçı Esnafı Sayım Defteri, nr.B.8

.BARAZ, Mehmet Rebiû Hatemi; Beylerbeyi I, İstanbul 1994, s. 269270

BAŞAĞAOĞLU, İbrahim; - DEĞER, Mebrure; - ÇUBUKÇU, Bay-han; “İstanbul’da Kar Kuyuları ve İşletmeleri Hakkında Bir Araştırma” 3-4 Ekim 2001 tarihinde I. Edirne Tıp Tarihi Günleri toplantısında sözel bildiri

.Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Cevdet Belediye:1760

.Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İrade Hususi:83/24, s.1313

.Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İrade Meclis-i Vala:24006

.Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İrade Şurayı Devlet:3

.Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Meclis-i Vala, nr.21204

.Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Mukavelat 6

.Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Mukavelat5

.BATUR, Afife; ‘Beylerbeyi Sarayı’, İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul 1994, c.2, s.206-210

.BİRSEL, Salah; Boğaziçi Şıngır Mıngır, Sel Yay. İstanbul 2005

.BUDAK, Sevim; “Çöp”, İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul 1993

.BOA, DH.MKT,1520/101 Tarih: 01/Za/1305

.BOA, DH.MKT,1526/7 Tarih: 19/Za/1305

.(BOA, DH.MKT.1571/96 Tarih: 01/R /1306 (Hicrî

.(BOA, DH.MTK. Dosya No:1520, Gömlek No:101, Tarih: 01/Za/1305 (Hicrî

.(BOA, DH.MTK. Dosya No:1571, Gömlek No:96, Tarih: 01/R /1306 (Hicrî

.BOA, İrade, Dahiliye, nr.47350

.BOA, Şuray-1 Devlet, nr.2393

.BOA, İrade Dahiliye, nr.10697, nr.88213, nr, 67223; Şuray-1 Devlet, nr. 2967, nr.2904, nr.3529

.BOA, Şuray-1 Devlet, nr.3664

.BOA, İstanbul Ah. Def.7,s.213, h.647/tarih1765; BOA, İstanbul Ah.Def.8, s.81, h.253/tarih 1768

.(BOA, MD. 31, s. 7, h 17, Fî 24 R 985 (11 Temmuz 1577

.(BOA, MD. 48, s. 10, h. 27, Fî 15 B 990 (05 Ağustos 1582

.(BOA, MD. 51, s. 88, h. 272, Fî 24 fi 991 (12 Eylül 1583

.(BOA, MKT.UM, 417/94, Tarih: 12/M /1277 (Hicrî

.BOSTAN, İdris; Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire, Ankara 1992, s. 93

.ÇETİNTAŞ, Burak; Dolmabahçe’den Nişantaşı’na, İstanbul 2005

/Çevrimiçi: <http://www.dostbeykoz.com>

Çevrimiçi:

<http://www.fontaine-leveque.be/pages/gazometre.php>;

Çevrimiçi:

- ÇUBUKÇU, Bayhan;- DEĞER, Mebrure; “İstanbul’da Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Saraya Buz ve Kar Sağlanması” Osmanlı Dünyasında Bilim ve Eğitim Milletlerarası Kongresi (12-15 Nisan 1999) Bildiri Kongre Kitabı. İstanbul
- .DUMAN, Mustafa; Çay Kitabı, Kitabevi yay. İstanbul 2005
- .ERGİN, Osman Nuri; Mecelle-i Umûr-ı Belediye, İstanbul 1995
- ERGİN, Osman Nuri; Mecelle-i Umûr-ı Belediye, II. Baskı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay., C. IV, İstanbul 1995, s. 2142-2143
- .ERGİN, Osman Nuri; Mecelle-i Umûr-ı Belediye, İstanbul 1995
- .ERGİN, Osman Nuri; Mecelle-i Umûr-ı Belediye
- .EVREN, Burçak; İstanbul’un Deniz Hamamları ve Plajları, İnkılâp Kitabevi, İstanbul 2000
- EVREN, Burçak; Osmanlı Esnafı, İstanbul. Osmanlı’dan Günümüze Temizlik İşçileri ve Aletleri Sergisi, Kağıthane Bel., İstanbul 2005
- .GÖKTAŞ, Uğur; “Sakalar”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, c. 6, İstanbul 1994, s. 420
- .GÖKTAŞ, Uğur; “Eski İstanbul’da Kayıklar ve Kayıkçılık”, Sky Life Dergisi
- GÜRPINAR, Hüseyin Rahmi; (1974), Kadın Erkekleşince, Atlas Yay, İstanbul. İstanbul’da Suyun Serüveni, İstanbul 2003. İETT Genel Müdürlüğü Tarihçesi-Teşkilatı-Mevzuatı, İstanbul 1956
- .HİSAR, Abdülhak Şinasi; Boğaziçi Mehtapları, Bağlam Y., İst. 1997
- .KARA, F. Ensari; “Silahtarağa”, İstanbul Ansiklopedisi, sayı 54, İstanbul 1994
- KARAKUŞ, Rahmi; ‘Doğalgaz ve Medeni Hayat’, Dünya Başkenti İstanbul’da DOĞALGAZ, s., İGDAŞ yay., İstanbul 2006
- KAYAR, Ayda; ‘Uğruna Beste Yapılan Tesis Sonunda Bitiyor’ Çevrimiçi: /http://arsiv2.hurriyet.com.tr/istanbul/turk/00/06/13
- KAYSERİLİOĞLU, Sertaç; - MAZAK, Mehmet; - KON, Kadir Osmanlı’dan Günümüze Havagazının Tarihçesi, İstanbul 1999
- KURŞUN, Zekeriya - KAVASLI, Ahmet; ‘Bir Aydınlatma Aracı Olarak Havagazı’, Dünya Başkenti İstanbul’da DOĞALGAZ, İGDAŞ yay., İstanbul 2006
- .KUTLU, Mustafa; ‘Sebil ve Şerbet’, http://www.tumgazeteler.com/, 2006
- KÜTÜKÇÜ, Tamer - KIZILARDA, Sanem; “Türk Sosyol-Kültürel Yaşamında Mehtabiyeler ve Mehtab Şarkıları”, Sabancı Üniversitesi 2007
- KOÇU, Reşad Ekrem; “Deniz Hamamları”, İstanbul Ansiklopedisi. “Celâl Bey’in Konuşması”, Takvim-i Vekâyi, 21 Kanun-ı Sani 1338
- MAZAK, Mehmet; “Anadolu Yakasının İlk Sanayi Tesislerinden Biri Kuzguncuk Gazhanesi ve Üsküdar”, IV. Üsküdar Sempozyumu, Kasım 2006, İstanbul
- .MAZAK, Mehmet; “Kayıkçıların Sosyal Hayatı” Yol Kültürü Dergisi, 1999
- .MAZAK, Mehmet; Eski İstanbul’da Deniz Ulaşımı Kayıklar, İDO, İstanbul 2008
- MAZAK, Mehmet; İstanbul’da Kayıkçı Esnafı ve 1802 tarihli Kayıkçı Esnafı Sayım Defteri, M.Ü. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1998
- .MAZAK, Mehmet; Eski İstanbul’da Deniz Ulaşımı, İstanbul 1998, s.36-38
- .MAZAK, Mehmet; Osmanlı’da Çevre ve Sokak Temizliği, İstaç yay. İstanbul 2001
- .MAZAK, Mehmet -Zekeriya KURŞUN, Baki Kente Ab-ı Beka Hami-diye, İstanbul 2006
- MAZAK, Mehmet - ŞEN, Ali; “İstanbul’da İlk Modern Aydınlatılan Mekan: Dolmabahçe Sarayı ve Dolmabahçe Gazhanesi”, Uluslar arası Dolmabahçe Sarayı Sempozyumu, Kasım 2006, İstanbul
- ÖRS, Ahmet; “Bu yoğurdu nasıl saklasak?” Çevrimiçi: www.sabah.com.tr/2007/01/14
- .ÖZDEMİR, Nebi; “Divanlardan Yansıyan Görüntüler”, Millî Folklor Dergisi, sayı 74, 2007

- .PAKALIN, Mehmet Zeki; Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, İstanbul 1993, c.II
- SAKAOĞLU, Nejdet; “Arayıcı Esnafi”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, c.1, İstanbul . 1994, s. 297
- TANIŞ, Tolga; “Beylerbeyi Gazhanesi”, <http://arsiv.hurriyetim.com.tr/istanbul/turk/99/08/06/isthab/29ist.htm>
- .TAŞÇIOĞLU, Yılmaz; “Belediyecilik”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul 1993
- .VADA, A.Cabir; Boğaziçi Konuşuyor ve Kanlıca Tarihçesi, Kitabevi, İstanbul 2004
- .VAKA, Demetra; İstanbul’un Peçesiz Kadınları, Kitap yay. İstanbul 2003
- .YAŞAR, Ahmet; “Osmanlı Kahvehaneleri: Sivil Eğitim Kurumları”, Çerçeve, Aralık 2005
- YAŞAR, Ahmet;”Osmanlı Şehir Mekânları: Kahvehane Literatürü”, TALİD Türkiye Araştırmaları .Literatür Dergisi
- YAŞAR, Ahmet; The Coffeehouses in Early Modern İstanbul: Public Space, Sociability and .Surveillance, Yüksek Lisans Tezi, Boğaziçi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2003
- YERASIMOS, Marianna; ISKI-Water, İstanbul 1991, s. 52-55.