

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

**İSTANBUL'UN İKTİSADİ COĞRAFYASI  
(20.YÜZYILIN İLK YARISI)**

Yüksek Lisans Tezi

BÜNYAMİN DEMİR

İSTANBUL 2006

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

**İSTANBUL'UN İKTİSADİ COĞRAFYASI  
(20.YÜZYILIN İLK YARISI)**

Yüksek Lisans Tezi

BÜNYAMİN DEMİR

TEZ DANIŞMANI  
PROF.DR.GÜLFETTİN ÇELİK

İSTANBUL 2006

Marmara Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

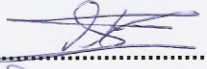
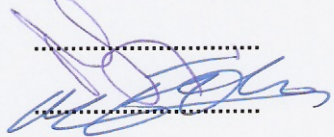
Tez Onay Belgesi

İKTİSAT Anabilim Dalı İKTİSAT TARİHİ Bilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi  
BÜNYAMİN DEMİR nın İSTANBUL'UN İKTİSADİ COĞRAFYASI (20 YY'IN  
İLK YARISI) adlı tez çalışması ,Enstitümüz Yönetim Kurulunun 13.07.2006 tarih ve  
2006-7/11 sayılı kararı ile oluşturulan jüri tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul  
edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi : 07.08.2006  
1) Tez Danışmanı : PROF. DR. GÜLFETTİN ÇELİK  
2) Jüri Üyesi : PROF. DR. AHMET TABAKOĞLU  
3) Jüri Üyesi : YRD. DOÇ.DR. MEHMET EMİN OKUR

  
.....  
  
.....

## **İÇİNDEKİLER**

<b>TABLO LİSTESİ</b>	<b>II</b>
<b>ŞEKİL LİSTESİ</b>	<b>III</b>
<b>KISALTMALAR</b>	<b>IV</b>
<b>ÖNSÖZ</b>	<b>V</b>
<b>GİRİŞ</b>	<b>1</b>
I. İstanbul İsminin Menşei	8
II. İstanbul'un Tarihi	8
III. İstanbul'un Coğrafyası	11
<b>1. BÖLÜM</b>	<b>14</b>
<b>I . İSTANBULUN EKONOMİK YAPISI</b>	<b>14</b>
A. Osmanlı-İstanbul Ekonomik Yapısı	15
B. İstanbul'un İktisadi Coğrafyası	23
1. Ticaret	24
II . Üretim	38
III . Hizmet Sektörü	49
IV. Yerel Faaliyet Alanları	54
V. Çeşitli Faaliyet Alanları	59
<b>2. BÖLÜM</b>	<b>75</b>
<b>I. MİMARİ PLANLARDA İSTANBUL EKONOMİSİ</b>	<b>75</b>
A. Herman Elgötz Plan Raporu	77
B. Henri Prost Plan Raporu	81
C. Martin Wagner Proje Raporu	82
<b>SONUÇ</b>	<b>88</b>
<b>EKLER</b>	<b>90</b>

**Tablo listesi**

<b>Tablo 1</b>	: Tarihi Yarımada'daki Hanlar ; 1920-1950	26
<b>Tablo 2</b>	: Tarihi Yarımada'daki Eczaneler;1920-1950	33
<b>Tablo 3</b>	: Tarihi Yarımada'daki Değirmenler ; 1920-1950	41
<b>Tablo 4</b>	: Tarihi Yarımada'daki Fabrikalar ; 1920-1950	44
<b>Tablo 5</b>	: Tarihi Yarımada'daki İmalathaneler ; 1920-1950	48
<b>Tablo 6</b>	: Tarihi Yarımada'daki Bankalar; 1920-1950	55
<b>Tablo 7</b>	: Tarihi Yarımada'daki Oteller ; 1920-1950	56
<b>Tablo 8</b>	: Tarihi Yarımada'daki Fırınlr ; 1920-1950	59
<b>Tablo 9</b>	: Tarihi Yarımada'daki Kültür Yapıları ; 1920-1950	62
<b>Tablo 10</b>	: Tarihi Yarımada'daki Bakkallar ; 1920-1950	63
<b>Tablo 11</b>	: Tarihi Yarımada'daki Lokantalar ; 1920-1950	63
<b>Tablo 12</b>	: Tarihi Yarımada'daki Hamamlar; 1920-1950	64
<b>Tablo 13</b>	: Tarihi Yarımada'daki Kahveler ; 1920-1950	66
<b>Tablo 14</b>	: Tarihi Yarımada'daki Sağlık Kuruluşları ; 1920-1950	69
<b>Tablo 15</b>	: Tarihi Yarımada'daki Okullar ; 1920-1950	71
<b>Tablo 16</b>	: Avrupa Yakasındaki Ana Yollar ; 1920-1950	165

## Şekil listesi

<b>Şekil 1</b>	: Tarihi Yarımada'daki yaklaşık Ticaret alanları krokisi	23
<b>Şekil 2</b>	: Tarihi Yarımada'daki yaklaşık Fabrikalar krokisi	44
<b>Şekil 3</b>	: Tarihi Yarımada'daki yaklaşık Bankalar krokisi	55
<b>Şekil 4</b>	: Tarihi Yarımada'daki yaklaşık Fırınlara Krokisi	58
<b>Şekil 5</b>	: Tarihi Yarımada'daki yaklaşık Hamamlar krokisi	64
<b>Şekil 6</b>	: Tarihi Yarımada'daki yaklaşık Sağlık Tesisleri krokisi	69
<b>Şekil 7</b>	: Tarihi Yarımada'daki yaklaşık Eğitim Tesisleri Krokisi	71

Not: Şekiller Pervitich'in İstanbul Sigorta Haritalarından Yararlanılarak Autocad Programı ile Bünyamin Demir Tarafından hazırlanmıştır.

## Kısaltmalar

<i>yy.</i>	Yüzyıl
<i>s.</i>	Sayfa
<i>S.</i>	Sayı
<i>age.</i>	Adı Geçen Eser
<i>bk.</i>	Bakınız
<i>MÜ.</i>	Marmara Üniversitesi
<i>C.</i>	Cilt
<i>İBB.</i>	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
<i>Y.B.</i>	Yazarı Belirsiz
<i>İTO.</i>	İstanbul Ticaret Odası
<i>Nu.</i>	Numar
<i>m.</i>	metre

## ÖNSÖZ

İstanbul'un iktisadi coğrafyası henüz yeni çalışılmış bir alandır. Bu bağlamda iktisadi coğrafya çalışmaları da iktisat tarihi çalışmaları içinde henüz çok yenidir. Çalışmamız boyunca yeni bir alanda bilinen yöntem ve kaynakların dışında bir yaklaşım tarzı benimseye çalıştık. Bu çalışmam boyunca yardımlarını ve ilgisini eksik etmeyen başta tez danışmanım Prof. Dr. Gülfettin Çelik'e ve çalışmanın tıkandığı noktalarda yaptığı aydınlatıcı yönlendirmelerle çalışmanın tamamlanmasında büyük pay sahibi olan Prof. Dr. Ahmet Tabakoğlu'na sonsuz teşekkür ederim. Yoğun çalışma temposu yayında hazırlanan bu tezde en büyük paylardan biri de oluşturduğu huzurlu çalışma ortamı ve yaptığı yardımlar neticesinde eşim Nuray Demir'e aittir. Çalışmada görülen eksikler ise bizzat bana aittir. Bunlar da ancak gelecekte yapılacak ilave çalışmalarla desteklenmelidir. Kendi alanında yeni çalışmaları teşvik etmesi dileğiyle...

Bünyamin Demir  
2006 İstanbul



## GİRİŞ

Çalışmamızın konusu İstanbul'un İktisadî Coğrafyası olarak isimlendirilmiştir. Sadece bu başlık altında birbirinden farklı alanlarda yapılan çalışmaların taranması ve bunların birbiriyle olan ilişkilerinin kurulması bile teorik bir alt yapı çalışması olarak ayrı bir araştırma konusu olabilir<sup>1</sup>. Bu nedenle önce çalışma alanımızı teorik düzeyde tanımlayarak çalışmamızın sınırlarını işaret edeceğiz bu bölümde.

İktisadî coğrafya alanında ülkemizde yapılan çalışmalar içinde teorik katkıların önemlileri Alexander Rüstow ve Erol Tümertekin'e aittir<sup>2</sup>.

Alexander Rüstow İktisadî Coğrafya adını taşıyan çalışmasına bu alanın tanımlanmasıyla başlar. Buna göre iktisadî coğrafya hem iktisat hem de coğrafya ile doğrudan alakalıdır<sup>3</sup>. Buna rağmen bu iki temel alan arasında ayrı bir alan olarak iktisadî coğrafya oluşmamıştır. Bunun nedenleri arasında iktisat ve coğrafya alanlarında ihtisas sahibi olanların diğer alan konusunda malumata sahip olmaması ilk sırada yer alır<sup>4</sup>.

Rüstow, bu alanı '*iktisadi malların üretim kaynak ve yollarını tedkik eden ilim*' olarak tanımlar<sup>5</sup>. Bu bağlamda nerde ve nasıl sorularına ek olarak 'niçin' sorusu dillendirildiğinde bunun cevabını ancak coğrafya ilmi verebilir. Üretim ve tüketim farklı alanlarda gerçekleştiği için daha baştan üretim ve tüketim coğrafyası şeklinde bir ayırım zorunlu olarak yapılacaktır<sup>6</sup>.

İktisat ilmi açısından bu şekilde tanımlanan iktisadî coğrafya, coğrafya ilmi açısından da aynı şekilde bir ayırma tabi tutulacaktır. İnsan bizzat coğrafya üzerinde

---

<sup>1</sup> Bu alandaki birkaç çalışma için bk. Hamit Sadi Selen, "Siyasi Ve İktisadi Coğrafya", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Ankara, C. 12, S.4 (Aralık 1957), S. 128–135. Ahmet Demir, "İktisadi Coğrafya Ve İktisadi Kalkınma", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Ankara, C. 21, S. 2 (Haziran 1966), S. 39–48. Erol Tümertekin, "İktisadi Coğrafya", **Coğrafya Araştırmaları Dergisi**, Ankara S.1–2 (1972), S. 283–286. Erol Tümertekin, "İktisadi Coğrafya", **Review**, İstanbul, S.14 (1972–1973), S. 224–225.

<sup>2</sup> Alexander Rüstow, "19. Asır Garp Mimarisinin İntihatında Fikir Tarihine Ve Sosyolojiye Ait Faktörlerin Rolü", **Felsefe Arkivi**, C. 2, S. 1 (1947), s. 191–220; Cihan Arın, "Sanayi Devrimi Kenti Berlin-I", **Mimarlık**, S. 313 (2003), s. 56–60; Cihan Arın, "Sanayi Devrimi Kenti Berlin-II", **Mimarlık**, S. 314 (2003), s. 44-49;.

<sup>3</sup> Alexander Rüstow, **İktisadî Coğrafya**, Refii-Şükrü Suvla (çev.), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1939, s. 3.

<sup>4</sup> Age, s. 4.

<sup>5</sup> Age, s. 6.

<sup>6</sup> Age, s. 7-8.

etkili olmakta ve eylemleriyle coğrafyayı değiştirmekle kalmamakta aynı zamanda onu tanzim etmekte/ dizayn etmektedir<sup>7</sup>. Müellif tam da bu noktada –bir alıntı ve esinlenme ile- ‘iktisat tarihi’ni ‘harekete geçmiş coğrafyanın tarihi’ olarak niteler ve her iktisadî devrin kendine has bir coğrafya oluşturduğundan hareketle çalışma yönü olarak bir ülkenin mevcut ve potansiyel imkânlarının tespit edilerek iktisadi olarak değerlendirilmesi gerekliliğini ileri sürer<sup>8</sup>. Bu bağlamda çalışılan alanın tarihi içinde hangi özelliklerinin olgunlaştığı da dikkate alınmalıdır; buna ek olarak bir bölge ile ilgili olarak yapılacak araştırmalarda ve bundan sonraki çalışmalarda istatistikî bilgilerden yararlanılmalıdır ve bu nedenle bu konuda çalışacak olan kişiler istatistik bilgilerine sahip oldukları gibi istatistikleri düzenleyecek bilgilere de sahip olmalıdırlar<sup>9</sup>.

Erol Tümertekin coğrafya biliminin kendi içindeki zorunlu gelişimlerine değinerek başladığı eserinde<sup>10</sup> iktisadi coğrafyayı öncelikle iktisatçıların daha sonra da coğrafyacılardan perspektifinden tanımlar. İktisatçıların yaptığı tanımlar konusunda Rüstow’un yukarıda değinilen fikirlerini –genel olarak- esas alır<sup>11</sup>. Konuya coğrafya açısından yaklaşıldığında yapılan tanımlamalar iktisadi faaliyetlerin yer yer gösterdiği benzerlik ve farklılıkların tespit edilmesi/incelenmesi noktasında yoğunlaşır<sup>12</sup>. İktisadî faaliyetin gerçekleştiği alanın tespit edilmesi, faaliyetlerin karakterlerinin belirlenmesi ve faaliyetlerin ilişkili olduğu diğer alanların tespit edilmesi, iktisadî coğrafyanın temel uğraş alanı olarak tespit edilecektir<sup>13</sup>.

Kaba bir analizle iktisadın faaliyeti ve coğrafyanın da bölgeyi esas aldığını ileri sürebiliriz. Bu halde yapılacak çalışmalar büyük oranda coğrafya biliminin çalışma sahasında birer veri olarak ortaya çıkacaktır. Ve iktisadî bakış açısı da bunlardan faydalı sonuçlar elde etme eğiliminde olacaktır.

Bir bölgenin mevcut ve potansiyel zenginliklerinin tespit edilmesi, tarihi gelişim süreci içerisinde özdeşleştiği sektörün tespit edilmesi ve kaynakların ‘verimli’ – ya da daha uygun ifade ile faydalı bir biçimde değerlendirilmesi, iktisadî coğrafyayı son

---

<sup>7</sup> Age, s. 10.

<sup>8</sup> Age, s. 12-18.

<sup>9</sup> Age, s. 19.

<sup>10</sup> Erol Tümertekin, İktisadî Coğrafya, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1972.

<sup>11</sup> Age, s. 2-21.

<sup>12</sup> Age, s. 23.

<sup>13</sup> Age, s. 26.

derece kısıtlı bir alan haline getirecektir. Her iki bakış ve yaklaşım açısı da insanı temel alır görünümünde ise de bu özünde doğru değildir. Bu bakış açılarındaki dünya büyük ölçüde araştırılmaya açık bakir bir alan ve insan da sadece iktisadî faaliyette bulunan ‘rasyonel bir tüketici’ olarak görülür. Ne günümüz dünyası ne de insan bu bakış açıları ile sınırlandırılmaz. Dünya bugün bir çok ekolojik sorunla karşı karşıya olduğu gibi, genelinde siyasi ve ekonomik krizler hakimdir. Bu krizlerin denetim altında tutulabilmesi onları yok saymamıza imkan vermez. Diğer taraftan günümüz insanı sadece tüketici bir varlık olarak tanımlanamaz. İçinde yaşadığı sosyal alan başta olmak üzere tüm hayatı ile bir değişim ve gelişim içinde olan insan faaliyetleri tek bir bakış açısından değerlendirilerek tespit edildiğinde elimize en iyimser yaklaşımla bir fotoğraftan başka hiçbir geçmez.

Belli bir anı tespit eden bu fotoğraf en iyi ihtimal ile bir alanın tüm kaynaklarının sınırsız bir biçimde kullanılmasıyla beraber bir süre sonra hiçbir kıymeti olmayan bir yeryüzü artığına dönüşmesiyle sonuçlanabilir. Kaynakların sınırsız olmadığı bir dünyada verimli kullanım gibi yaklaşımlar iktidarların her zaman ve kolaylıkla başvurabileceği bir yöntem değildir. Özel sektörler için faaliyet alanları üzerinde zaten herhangi bir önermede bulunmak bile caiz görülmemektedir.

Şu halde iktisadî coğrafya, bir alanın kaynaklarını tüm verileriyle gösterir bir fotoğrafını gelişmiş tekniklerle çekmek olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu, ne dünyayı ne de insanı doğru konumlandırmış bir bakış açısı değildir.

Bugün dünyanın birçok ekonomik imkânı göz önündedir. Ve son yıllardaki uluslar arası çatışmalar da bu ekonomik potansiyellerin paylaşılması üzerinde süregelmektedir, fakat bunların başka alanlardaki görünümleri genel olarak kamuoyunun sorunları farklı olarak algılamasına neden olmaktadır. Bu süreçte dezenformasyon araçlarının da büyük payı göz ardı edilmemelidir.

Dünyayı tüm insanlığın faydalanması için vücuda getirilmiş bir imkanlar toplamı, ve insanı da dünyada belli gelişimler göstermek üzere zaman içinde yol alan sorumluluk ve hak sahibi varlık olarak tanımladığımızda iktisadî coğrafya ne ifade eder? Bilimler hangi usulü benimserse benimsesin kendi çalışma alanını ve buna bağlı bileşenleri tanımlamak zorundadır. Peki, iktisadî coğrafya değindiğimiz gibi bir konumlandırma yapmış mıdır? Hayır. Çünkü iktisadî coğrafya sürekli olarak iktisat ve coğrafya üzerinden tanımlanmış ve geniş görüşlü araştırmacılar da karşılaştırmalı bir

bakış açısı benimsemişlerdir. Bunun dışında temel bir konumlandırma ve farklı çalışma teknikleri gündeme gelmemiştir.

Bu bilgiler ışında iktisadî coğrafyanın temel olarak metodolojik açılımlar yapmak zorunda olduğunu ileri sürüyoruz. En azından iktisat açısından yaklaşıldığında bu kaçınılmazdır. Fakat bu açılımlarda en azından bizim çalışmamız için temel bir hareket alanı değil, ancak merkezî bir saha olacaktır.

İktisadî coğrafya çalışmaları, taranacak bir alan olarak yeryüzünü ve incelenecek faaliyetler olarak iktisadî faaliyetleri konu alırken birde bunlara o zamana kadar yapılmış imar planlarının da ışığında yeni bir yorum getirilmesi ve planlamaların bu bakış açısından yapılması gerektiğini ileri sürüyoruz. Ekonomik faaliyetlerin her biri belli bir alanda gerçekleştiği belli bir mimari yapı ile beraber gerçekleşir. Bunlar kullanılan basit depolardan kitlesel üretimin gerçekleştiği fabrikalara değin böyledir. Ek olarak şehirler arasındaki tüm ulaşım ve iletişim ağlarını da bu kategoriye dâhil edebiliriz. Şu halde kaynakların değerlendirilmesi yalnızca kaynakların tespit edilip bunların kullanıma sunulmasıyla sınırlı değildir. Bunların yaşayan bir organizma olarak dünya ölçeğinde yeniden planlanması gibi bir sorunla karşı karşıya gelmiş oluruz, ve bu bildiğimiz şehir planlamacılığının da ötesinde bir uğraştır. Şehir planlılığı da az çok iktisadî coğrafyadan faydalanır. Ancak bütüncül ve külli bir bakış açısı ne yapılan bilimsel çalışmalarda ne de pratikte yerel ve merkezi yönetimlerin faaliyetlerinde mevcut değildir.

Şehir planlarının belli dönemler içinde incelenmesi bize şehrin o dönemdeki ekonomik yapısını sunar. Bu çalışmalar tarihin geniş kesitlerine yayıldığında da şehrin ekonomisi belli düzeyde tarihsel bir planda tespit edilmiş olur. Yapılacak çalışmalar elde edilebilecek plan ve tespitlerle sınırlıdır. Fakat ister istemez şehirleri bu düzeyde çalışma konusu olarak ele almalıyız. Küçük birer birim olarak şehirlere bu şekilde yaklaşmak bize sınırları pek de geniş olmayan bir bilgi birikimi sağlayacaktır. Bundan sonra yapılacak iş, dünyadaki ekonomik kaynakların –güncel veriler halinde- yeniden düzenlenerek makro düzeyde şehir planlarının oluşturulmasıdır.

Makro düzeyli planlar, otoriter sistemlerin merkeziyetçiliği ile karıştırılmamalıdır. Ancak ‘dünya çapında bir kurum’<sup>14</sup> tarafından dünya iktisadî coğrafya planları hazırlanmalıdır. Bu planlar, kıtalar ve ülkeler bazında detaylandırılmalı ve alt planlar hazırlanmalıdır. Ülkeler içinde eyaletler ve bölgeler gibi siyasi ekonomik birimlerde sürdürülecek detaylandırmalar en küçük idari birimler düzeyindeki planlarda yani 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarında son bulmalıdır<sup>15</sup>.

Bu bağlamda iktisadî coğrafyayı şehirler bazında çalışmalar yapılacak bir alan olarak yeniden tanımlamış ve iktisat ve coğrafya bilimlerinin yanısıra mimarlık ve şehir plancılığı gibi yeni alanlarla irtibatlandırmış oluyoruz. Ne var ki genişleme bu nokta da kalmamalıdır.

Bu düzeyde kalacak bir genişleme çalışmaların dünyaya mekanik bir bakış açısından bakılmasını tek başına engelleyemez. Bugüne kadar girilen gerek planlama ve gerekse şekillendirme çabalarının ancak estetik bir boyut ve uyumluluk kazanmasını sağlayabilir. Fakat sosyal ihtiyaçlar da göz önünde bulundurulmalıdır. Şu halde iktisadî coğrafya yalnız fabrikalar düzeyinde üretime katılan maddeleri değil, fakat konutlarda üretime dahil olan beşeri faktörleri de hesaba katmak zorundadır. Ekonomik hayatın günümüzdeki evrimi göz önüne alındığında mesele daha açık hale gelecektir.

Çalışmamızla yeni bir alana adım atmış oluyoruz. Ancak bu alanın daha önce tanımlanmamış olması, bir yol haritasının bulunmaması, yapılacak çalışmalarda birçok dezavantajın ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu dezavantajların aşılması ancak, bu alanda ilerleyen zamanlarda yapılacak teorik çalışmalarla mümkündür.

Teorik alt yapı kısmen kurularak saha üzerinde yapılacak bir araştırmada, çalışmanın tarihsel sınırları olarak belirlenen 1900–1950 yılları veri bakımından zengin bir zaman dilimi olarak nitelenemez. Ancak kısıtlı verilerle, daha önce tanımlanmamış bir alanda çalışma yapmak daha da zor olacaktır.

---

<sup>14</sup> Çalışmamıza başladığımızda bu kurumu Birleşmiş Milletler olarak tespit etmiştik, ancak son birkaç ayda dünya çapında yaşanan siyasi krizler bu kurumun hiçbir geçerliliği olmadığı yönünde tüm dünyada genel bir kanaatin oluşmasını sağlamıştır. Pratik anlamını gittikçe kaybetse de BM bu çalışmaların yapılması için –en azından isminin insan zihnindeki çağrışımı bakımından- doğru bir adres olarak görünüyor. BM’in dağılması veya tamamen işlevsizleşmesi durumunda bu tür çalışmaların yapılabilmesi için yeni uluslararası birliğlere ihtiyaç duyacağımız açıktır.

<sup>15</sup> Bu sürecin işleme yolu ve yöntemi doğal olarak tartışılmaya açıktır. Ancak dünyanın iktisadî kaynaklarının birer çatışma konusu olmaktan çıkarılarak tüm dünyanın hayrına olacak biçimde planlanmasının gerekliliği de ortadır.

İstanbul, tarih içinde daima büyük bir öneme sahip olmuştur. Siyasi, dini, ekonomik ve ilmi alanların her birinde dönem dönem dünya ölçeğinde zirve konumunda olmuştur. Bu özellikler ayrı ayrı zamanlarda olabildiği gibi, bazı durumlarda birçok açıdan zirve durumunda görülmüştür. Osmanlı İmparatorluğu'nun çözülmesi neticesinde dünya üzerinde büyük bir coğrafyada siyasi, ekonomik, ilmi ve dini alanlarda büyük hareketlenmeler gözlenmiştir. Bunların bir kısmı çözülme sürecinde gerçekleşmesine rağmen birçoğu da zamana yayılarak değişik niteliklerde gün yüzüne çıkmıştır. Bu nedenle 19. yy. çalışmalarından başlayarak dünyanın kayda değer bir bölümünde yaşanan değişimlerin tam olarak anlaşılabilmesi, ancak sorunların her boyutuyla araştırılıp tartışılmasıyla mümkündür. Bu çalışmalar neticesinde elde edilecek küçük ölçekli veriler nihayet bir birleriyle uyumlu bir biçimde geniş bir tarih kesitinin açıklayıcı bir biçimde tanımlanmasını ve anlaşılmasını sağlayacaktır. Bu nedenle Osmanlı coğrafyası içinde daima kendine has bir öneme sahip olmuş olan ve Cumhuriyet'in kurulmasıyla beraber de farklı bir rol ile ortaya çıkan İstanbul'un iktisadi verileri coğrafi dağılım üzerinden incelenmeye çalışılmıştır.

Çalışmamız İstanbul'un sigorta haritalarının tarihi yarımada'yı kapsayan paftalarının incelenmesiyle yapılmıştır. Paftalar Ada Bazında incelenmiş ve bütün parseller tetkik edilerek ekonomik birimler teker teker tespit edilmiştir. Daha sonra bu verilerden gruplar oluşturulmak suretiyle tablolar oluşturulmuştur. Bu tablolardan tarihi yarımada'daki ekonomik birimlerin tamamını görmek mümkündür. Birer birim olarak tespit edilmiş bu verilerin diğer çalışmalar neticesinde elde edilecek (göçler, iskân faaliyetleri vb.) verilerle birleştirilmesi sayesinde tam bir tablo elde edilebilir. Ancak bu, bizim çalışmamızın sınırlarını aşmaktadır. Ancak ileride bu konuda yapılacak çalışmalar için de bu çalışmamız bir başlangıç olarak değerlendirilebilir.

Bir alanın, belli bir zaman dilimindeki iktisadi vaziyetinin haritalar ve planlar üzerinden incelenmesi son derece yeni ve belki de ilktir. Buna ek olarak, aynı zaman diliminde anılan bölge için hazırlanmış mimari planlar ve bunlara ilişkin raporların incelenmesi de aynı niteliktedir. Bunların yapılması, iktisat tarihi açısından yeni açılımların yapılmasına imkân verdiği gibi, mimari ve şehir plancılığı alanında yeni bakış açıları geliştirilmesine imkân verebilir.

Bugün imar planları çok geniş ölçeklerde merkezi planlama yöntemleriyle yukardan aşağı bir biçimde yapılmaktadır. Yapılan sorgulamalarda/kurum görüşlerinin

alınmasında da gözetilen ana hedefler, sadece bu kurumların ilgi ve faaliyet alanlarına giren hizmet potansiyellerinin karşılanmasına yöneliktir. Kurumlar da kendi ihtiyaçları çerçevesinde görüş bildirirler, bu sayede daha plan seviyesinde ileride karşılaşılabilecek sorunlar önlenmiş olur; en azından bu hedeflenmektedir.

Ancak, yapılması gereken bir ülkenin iktisadi coğrafyasının incelenerek, imar planlarının makro düzeyde, kaynakların üretim, dağıtım, bölüşüm, ulaşım, pazarlama gibi birçok alt faaliyet alanındaki ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik olarak hazırlanmasıdır. Bu da bölgelerin farklı potansiyellerinin ortaya çıkarılmasıyla mümkündür. Bir bölge ticari alanda ön plana çıkmışken bu alanın sanayi bölgesi ilan edilerek yeniden imar edilmesi gibi son derece anlamsız işler bu sayede önlenmiş olur. Bu da ancak bölgelerin tarihsel olarak geçirdikleri değişim incelenerek taşıdıkları özellikler ve potansiyellerin tespit edilmesiyle süreklilik gösteren bir hal almasıyla mümkündür.

Küçük birimlerden başlayan çalışmaların makro düzeyde planlamalara imkân vermesi ancak bu alandaki çalışmaların sürekliliği ile mümkündür. Her seçimle yenilenen yerel yönetimlerin hazırladığı planların birbirinden tamamen farklı olması da göstermektedir ki, henüz planlamacılık alanında bir süreklilikten bahsedilemez. Ancak bu sürekliliğin sağlanması neticesinde oluşturulan planlar günlük kaygıların üstüne çıkarak, gerçekten tüm ülkenin ve dünyanın refahına olacak bir nitelik kazanabilir. Bu bağlamda yukarıda zorunlu olduğuna işaret ettiğimiz makro-mikro iktisadî coğrafya planlarının hazırlanması bir zorunluluk olara yeniden karşımıza çıkmaktadır.

Son derece yeni bir alan olan bu bağlamda yapılacak, gerek saha ve gerek teorik çalışmalar da bu süreklilik için bir zemin oluşturacak ve umulur ki bunların özgün ve yetkin ürünler vermesi neticesinde iktisat tarihi gibi bir alan içinde ayrı bir kürsü oluşacaktır.

## I. İstanbul İsminin Menşei

İstanbul, Roma döneminde “Byzantion”, “Deutra-Roma”, “Roma Nea”, “Konstantinopolis”, “Bulin”, “Astanbulin”, “İstimbuli” gibi isimler ile anılırdı. Dünya dillerinde ise; Vizantion, Bizantium, Kostantingrad, Miklagord, Bizantiya, Belde-i Tayyibe, Stanbul gibi isimlerle de anıldığı bilinmektedir.<sup>16</sup>

Türk ilim adamları Osmanlı'nın son dönemlerine kadar mektup zarflarının üzerinde ve eserlerinde ‘İslambol’ kelimesini kullanmışlardır. Üçüncü Ahmet tarafından basılan paraların üzerinde de İslambol yazılıyordu. Üçüncü Selim’e kadar da sikkelerin bir kısmında ve paralarının bütününde İslambol yazılıyordu. İstanbul’un İslambol’dan başka bir çok ismi mevcuttur: “Sultan Şehir”, “Beldet-ül-Tayyibe”, “Dergah-ı Selatin”, “Dersaadet”, “Asitane”, “Dar-ül Hilafe”, “Darüsseade”, “Asitane-i Devlet”, “Pay-ı Taht-ı Saltanat”, “Aziz İstanbul” gibi isimlerle anılmıştır.<sup>17</sup>

## II. İstanbul’un Tarihi

İstanbul’un tarihi çok eski dönemlere kadar uzanmaktadır. İstanbul’un Kadıköy ilçesinde yapılan kazılarda M.Ö. 3000 yıllarına ait kalıntılara rastlanmıştır. İstanbul’un ilk sakinlerinin Traklar olduğu bilinmektedir. M.Ö. 657-658’de Sarayburnu ile Ahırkapı arasına yerleşen Rumlar burada Bizans şehrini kurmuşlardır. Geçimlerini balıkçılık ve çiftçilik ile kazanan Rumlar kısa zamanda zenginleşmişlerdir. Boğazdan geçen gemilerin bu şehre uğramaları burayı kısa zamanda bir ticaret merkezine dönüştürmüştür.<sup>18</sup>

Roma İmparatoru Constantinus bu şehri genişletmiş ve M.S. 324’de kendi ismini vermiş ve bu şehri başkent yapmıştır. Haliç’ten Cerrahpaşa’ya kadar surlar yapılmıştır. Bu surlarda 20 adet kapı bulunmaktaydı. Narlı kapı, Samatya kapısı, Çatladı kapı bunlardan bir kaçıdır<sup>19</sup>. M.S. 395’de Roma İmparatorluğu ikiye bölününce bu şehir, Doğu Roma İmparatorluğu’nun başkenti olmuştur. Türk Hun imparatoru Atilla İstanbul’u 447 senesinde işgal etmiş varılan anlaşmayla Bizans’ı vergiye bağlamıştır.

<sup>16</sup> (Edt.) Aysu Uzsayılır Kara, İstanbul’un Tarihi Kimliği, İstanbul: İBB Personel ve Eğitim Daire Başkanlığı Eğitim Müdürlüğü, 2004, s. 6.

<sup>17</sup> Y.B. ‘İstanbul Tarihi’, İstanbul, [www.azizistanbul.com](http://www.azizistanbul.com), (13 Nisan 2006) , s.1.

<sup>18</sup> age. s.1.

<sup>19</sup> Sarkis Sarraf Hovhannseyan, (çev. Elmor Hançer), Payitaht İstanbul’un Tarihçesi, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları,1996, s. 77.



626'da Avar Türkleri İstanbul'u kuşatmış, bu kuşatmaya Sasaniler'de katılınca Bizans zor duruma düşmüş ve sulh anlaşması imzalamak zorunda kalmıştır.<sup>20</sup>

Hz. Peygamber'in İstanbul'un feth edileceğine dair müjdesi, Müslüman ordularının İstanbul'a bir çok seferde bulunmalarına neden olmuştur. Üçüncü halife Hz. Osman zamanında Suriye valisi Muaviye, Bizans'a karşı ilk deniz seferini başlattı. Bizans donanmasını Fenike de 655 senesinde yendi. 668-669 senesinde İslam orduları İstanbul'u kuşattılar. Bu kuşatmanın başında Halid b. Zeyd bulunuyordu. Muaviye devrinde İstanbul ikinci defa kuşatıldı ama Müslüman ordusunun büyük zarar görmesi neticesinde kuşatma kaldırıldı<sup>21</sup>.

Emeviler döneminde de İstanbul'u feth etme arzusu devam ediyordu, halife Süleyman zamanında 713-717 Mesleme'nin emrindeki İstanbul'u kuşatmış fakat düşürememiştir. Daha sonra 781 yılında bizzat Harun Reşid'in de katıldığı kuşatmada İstanbul yine düşmemiş, İslam orduları İstanbul'u feth etme arzularını ertelemek zorunda kalmışlardır. Bulgar Türklerinin lideri Kurum Han 813 senesinde Edirne dolaylarında Bizans ordusunu yenmiş ancak o da İstanbul'un surlarını aşamamıştır. Peçenek Türkleri 1090 yılında İstanbul'u kuşatmış, ancak Bizans'ın Kuman Türkleri ile anlaşması neticesinde ağır kayıplar vererek kuşatmayı kaldırmışlardır. Haçlı seferinin başlaması Türklerin Avrupa'ya çıkmasını 350 sene ertelemiş oldu.<sup>22</sup>

1390 senesinin ilk baharında Yıldırım Bayezid İstanbul'u kuşatmış ancak Timur ile Ankara'da yaptığı savaş bu fethi yarım asır geriye atmıştır. Yıldırım Bayezid'in oğlu olan Musa Çelebi 1422 senesinde İstanbul'u kuşatmış ancak o da başarılı olamamıştır. İkinci Murat Osmanlı ordusuyla İstanbul'u 1422 senesinde kuşatmış, ancak Roma kilisesi Bizans ve İran ile işbirliği yaparak Anadolu'da büyük bir isyan çıkarmıştır. Bunun üzerine II. Murat ordusunu geri çekip Anadolu'ya göndermek zorunda kalmıştır.<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> Y.B. 'İstanbul Tarihi', s. 1.

<sup>21</sup> age. s. 2.

<sup>22</sup> age.s.2.

<sup>23</sup> age. s.2.

29 mayıs 1453 Salı sabahı Fatih Sultan Mehmet ortaçağı kapatıp yeniçağı açan bir fethe imza atıyordu. Roma İmparatorluğu'na son veren bu fetih, yıllardır Müslüman ordularının heves ettiği ancak başaramadığı büyük bir zaferdi. Fethi gören Hıristiyan bir tarihçi 'sonunda o kahraman Türk, 74 imparator tarafından savunulan muhteşem İstanbul'u aldı, Fatih şan ve şeref bakımından, İskender'i ve Roma'yı geçmiş oldu' demekten kendini alıkoyamamıştır<sup>24</sup>. Tarih boyunca 26 defa işgal edilen İstanbul, sonunda Fatih Sultan Mehmet tarafından dünya tarihinde yeni bir sayfa açılarak feth edilmiştir.

Bu fetihten sonra neredeyse 5 asır boyunca İstanbul imar edilmeye devam edildi. Haçlılar geçtikleri yerleri yakıp yıkar, halkı öldürmelerinin yanı sıra yapılara da büyük zarar verirlerdi. Ancak Osmanlının dünya görüşü ve hareket tarzı tamamen farklı olmuştur. Fetihden sonra camiye çevrilen bazı kiliseler tahrip edilmemiş sadece ibadete engel durumları düzeltilmiştir. Dolayısıyla kaynakların ve eserler yok edilmemiş en fazla sembolik dönüşümlere tabi tutulmuşlardır.

Bugünkü Aksaray'da bulunan Molla Fenari İsa camii fetihten sonra camiye dönüştürülen ilk kiliselerdendir. Bu camiyi incelediğimizde kilisenin kesinlikle tahrip edilmediğini görüyoruz. Kiliselerin duvarlarında bulunan resim ve süslemeler kazınarak yok edilmemiş sadece üzerleri sıvanmıştır. Nitekim Ayasofya'nın da sıvaları günümüzde düşürülerek alttaki orijinal vitraylar ortaya çıkarılmıştır. Sanırım bu bile Osmanlının İstanbul'a ne denli nazık yaklaştığını, onu incitmemek için ne denli temkinli hareket ettiğinin bir göstergesidir.

5 asır Osmanlıya başkentlik yapmış olan bir şehir ne yazık ki İtilaf devletlerinin 5 savaş gemisi ile 13 kasım 1918 sabahı işgal edilmiştir. Nihayet 2 Ekim 1923'de biten işgal sona ermiş 'geldikleri gibi gitmişlerdi'.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> age. s.2.

<sup>25</sup> age., s. 3.

### III. İstanbul'un Coğrafyası

İstanbul konumu itibariyle Avrupa ile Asya, Karadeniz ile Akdeniz arasında en eski, en tabii ve en müsait geçit bölgesidir. Meriç ve Morava yoluna balkan dağlarının kolay aşılabilir geçitleri Tuna'ya, orta Avrupa'ya ve batı Avrupa'ya bağlanıyor. Aynı durum Anadolu yakasında da mevcuttur. İstanbul bu konumu sayesinde etrafıyla kolay irtibat kurabileceği bir noktadadır<sup>26</sup>. Günümüzde ise doğu ile batı uçları arasındaki mesafe yaklaşık olarak 100 km civarındadır<sup>27</sup>. Edirne ile Bolu Geçitine kadar alan adeta tek kent haline gelmektedir

Deniz ulaşımı açısından da İstanbul çok iyi bir konuma sahiptir. Marmara ile Karadeniz'in buluştuğu noktada bulunması hasebiyle iki denize de ulaşımı kolaydır. Ayrıca boğazı, gemilerin rahatça geçebileceği bir genişliğe sahiptir. Boğazın her yerinin derin olması, gemilerin her noktada rahatça kıyıya yanaşmalarına imkan sağlamaktadır.

Yukarıda da bahsettiğimiz gibi şehir eşsiz bir konuma sahiptir. Şehre ulaşımın kolay olması kolay istila edilebileceği manasına gelmemektedir. Şehrin merkezine ulaşmak için geçilmesi gereken dar sathlar vardır ki buralardan düşman hatları büyük zarara uğratabilir. Ayrıca şehrin engebeli yapısı kademeli bir savunma hattının oluşturulması konusunda büyük kolaylık sağlamaktadır.

Boğazların önceleri akar suların oluşturduğu bir vadi olduğu daha sonraları denizin yükselmesiyle boğaz haline geldiği varsayılır. Ancak son yıllarda yapılan araştırmalarla Karadeniz'in önceleri bir tatlı su denizi olup varsayılan büyük tufanda Marmara denizi ile birleşerek tuzlu su denizi haline geldiği ortaya konulmuştur.

Suyun yükselmesi boğaz hattı boyunca bir çok koyun oluşmasına neden olmuştur. İstinye ve Büyükdere koyları buna verilecek örneklerden bir kaçıdır. Ancak Haliç diğerlerinden ölçek olarak çok daha büyük olup, yaklaşık olarak 8 km'lik bir

<sup>26</sup> Besim Darkot, İstanbul'un Coğrafyası, İstanbul, Bürhaneddin Basımevi, 1938, s. 5.

<sup>27</sup> Dr. Şaban Kızıldağ, Dersaadet'ten İstanbul'a Eminönü Ailesi, 1. bs., İstanbul, Beyaz Sanat Yayıncılık, 2004, s. 10.

körfez oluşturmuştur. Bu şekliyle Haliç İstanbul şehri için rüzgarsız bir doğal liman olma özelliği taşır. Aynı zamanda savunma için de elverişli olması İstanbul şehrinin neden başka bir yerde değil de bugün ki konumunda olduğunu açıklamaktadır.<sup>28</sup>

Yukarıdaki bilgiler ışığında İstanbul'un fiziki durumu, biraz daha detaylı incelenecek olursa şu verilere ulaşılır: İstanbul engebeli bir arazi yapısına sahiptir. Yüksek dağları olmasa da % 74'ü plato ve yaylalardan, % 16'sı dağlardan, kalan % 10'a yakını da ovalardan ibarettir. İstanbul il sınırları içinde kalan dağların hepsi 1000 m. den aşağı rakım'a sahiptir. İstanbul'un çevresinde bile en yüksek dağ Yalova Gemlik arasındaki Beşpınar tepesidir. Bu tepe 926 m. rakıma sahiptir. Bu bölgedeki bazı dağları şöyle sıralayabiliriz: Aydos Dağı (537), Kayış dağı (438), Alemdağ (442) gibi dağlar mevcuttur<sup>29</sup>.

İstanbul'da büyük ovalar yoktur. Akarsu vadilerinin, göl veya denize yaklaştığı yerlerde oluşturduğu alüvyon araziler vardır. Bu alüvyon arazilerde tarım yapılmaktadır. Bunlara örnek, Karasu vadisi, Sarısu vadisi, Çakıl Deresi Vadisi gibi vadilerdir<sup>30</sup>.

İstanbul'da büyük nehirler ve ırmaklar yoktur, ancak çok sayıda dere vardır. Trakya bölgesinde: Istranca Deresi, Karasu, İncegiz, Çakıl Deresi, Nakkaş Deresi, Alibeyköy Deresi gibi birçok dere mevcuttur.

Anadolu bölgesinde bulunan derelerden önemli bir kaçı şunlardır: Göksu Deresi, Riva Deresi, Hiciv Deresi, Sellimandra Deresi, Eyrek Deresi.

İstanbul'un göllerine de bir göz atalım. Terkos Gölü İstanbul'un en büyük göllerindendir ve yüzölçümü 25 km<sup>2</sup> dir. Büyükçekmece Gölü'nün yüzölçümü 10 km<sup>2</sup> iken Küçükçekmece Gölü 14 km<sup>2</sup> lik alanı kapsamaktadır. Ayrıca Ömerli baraj gölü ve Alibeyköy baraj gölü İstanbul'un diğer gölleridir<sup>31</sup>.

---

<sup>28</sup> Darkot, s.6.

<sup>29</sup> [www.azizistanbul.com](http://www.azizistanbul.com). s.4.

<sup>30</sup> age. s.4.

<sup>31</sup> age. s.5.

İstanbul'un iklim ve bitki örtüsüne bakıldığında ikliminin Akdeniz, Karadeniz, Balkan ve Anadolu kara ikliminin tesiri altında kalmakta olduğu görülür. Kışın Akdeniz'den gelen lodosları, Balkanlardan gelen soğuk veya Karadeniz'den gelen yağışlı havalar takip eder. Yıllık olarak ortalama sıcaklığı 13.5 santigrad derece civarındadır. Yıllık yağış miktarı 720-788 milimetre karedir. Yazın yağış son bahardakinin yarısı kadardır. Yazları sıcak ve kurak, kışları ise yağışlı ve ılık geçer. İstanbul'da karlı gün sayısı 10'u geçmez.

İstanbul'un bitki örtüsü Akdeniz bitkilerini andırır. Bölgeye hakim olan bitki türü makidir. İklimin müsait olması sebebiyle her türlü bitkinin yetişmesine uygun ortam mevcuttur. İstanbul orman olarak da pek fakir sayılmaz. İlin yaklaşık % 60'ı ormanlarla kaplıdır ki bu da 280 bin hektar orman demektir. Ormanların en bilineni şehrin kuzeyinde yer alan Belgrat Ormanı'dır.

## 1. BÖLÜM

### I . İSTANBULUN EKONOMİK YAPISI

İstanbul'un iktisadî coğrafyası hakkında bilgi edinebilmek İstanbul'un Osmanlı dönemindeki ekonomik faaliyetlerini, daha sonra savaş öncesindeki ekonomik durumunu ve son olarak da savaş sonrası ekonomik durumunu incelemekle ancak mümkün olabilir.

İstanbul, 2000 yıl imparatorluk merkezi olmuştur. 1950'ye gelindiğinde İstanbul'un nüfusu 1.000.000 civarında idi. İstanbul'un birden kalabalıklaşması 1950 yılında başlamıştır. 1960'da 2.000.000 olmuştur. Bugün 17 milyona yaklaşmaktadır. Tamamen gecekondulaşma ilkeleri içinde gelişmektedir. Tüm İstanbul'un dünyaya hitap edecek geniş bir metropoliten palanlaması yapılamamıştır. Bugün yerinde tetkik yapılırken 1950'den önceki duruma ulaşmak çok zordur. Bununla beraber, eski haritalara bakılarak yeterli tespitler yapabilme imkanı doğmaktadır.

Bugün şehir planlarında kongre merkezleri, olimpiyat köyleri gibi ifadelerle karşılaşılmaktadır. Sanayî bölgelerinin ve toplu konut alanlarının ortaya çıkışını bu gibi açılımların öncüsü olarak görmek mümkündür. Şüphesiz bu gelişen üretim süreçleri, değişen demografik ve sosyal yapılarla beraber toplumun içinden geçtiği ve geçmekte olduğu süreçleri gösterir. Bu açıdan bakıldığında yapıların belli bir alanda gösterdiği dağılım şehir hayatının okunması açısından sağlıklı bir dayanak olacaktır. Mimari açıdan şehrin imarı, düzenlenmesi ve planlanması gibi anlamlar taşıyacak olan bir okuma sosyal bilimler açısından bakıldığında şehrin ekonomik, siyasal ve sosyal açılardan tahlil edilmesi demektir.

Çalışmamızda Pervitich'in oluşturduğu haritaları temel aldık. Bu haritalarda tarihî yarım ada paftaları belli bir zaman diliminde incelenmiştir. Bu haritalar bir anlamda anılan tarihler arasında İstanbul'un fotoğraflanmasıdır. Haritalarda sokak sokak işletmeler/ ekonomik birimler tespit edilmiştir. Çalışmamızda bütün haritalar teker teker incelenerek ekonomik birimlerin her biri farklı renklerle belirlenmiştir. Bu noktadan sonra belirlenen öğeler tablolar halinde tanzim edilerek veri haline getirilmiştir. Ancak bu tablolar yardımıyla herhangi bir birimin şehir içindeki dağılımını ve sayısını (ek olarak tespit edildiği tarihi) aynı anda görmek mümkün olmuştur. Geniş bir perspektif veren bu tablolar ne yazık ki raporlama noktasında araştırmacıyı son derece güç bir duruma düşürmektedir.

Öncelikle bir kentin ekonomik yapısını oluşturan faaliyetler iki grupta incelenir. Birinci faaliyet alanı kentin kendi nüfusunun ihtiyaçlarına karşılık olan faaliyet alanlarıdır. Bu faaliyet alanları mevcut nüfusun bütün ihtiyaçlarını karşılamak için çalışır. Yaşayan kentlerde bu ekonomik faaliyet devam ediyor demektir. İkinci olarak kentin kendi nüfusunun dışında sunduğu üretim faaliyetleridir ki bu faaliyetler o şehrin ekonomik zenginliğinin bir nevi göstergesidir. Bir kent kendi ihtiyaçlarının dışında ne kadar çok üretim yapıp bunu diğer kentlere satıyorsa ekonomik olarak da o denli refah düzeyi yükseliyor demektir.

### **A. Osmanlı-İstanbul Ekonomik Yapısı**

Osmanlı İmparatorluğu sistemini çağdaşlaştırmak için yoğun bir toplumsal ve iktisadî çaba içerisine girdi. 1838 ticaret anlaşması ile 1908 Jön Türk devrimine yani Meşrutiyet'e kadarki bu zaman diliminde imparatorluk genelinde yaşanan değişimler İstanbul'un planlama çalışmalarına da yansdı. Biri iktisadî diğeri siyasî olan bu iki olay imparatorluk için iki dönüm noktasıdır<sup>32</sup>.

18. yy'ın son çeyreğinde İngiltere'de ortaya çıkan ve daha sonra batı Avrupa'da gelişen sanayi devriminden sonra Avrupa, Amerika ve Japonya'nın dışında kalan ülkelerin ekonomileri bu kapitalist ülkelerden eskiye nazaran çok daha fazla etkilenemeye başlamışlardır. Bu ülkeler tarımsal ürünler ihraç edip mamul mallar ithal eden ülkeler durumuna gelmişlerdir. Sanayileşmeyi gerçekleştiremeyen bir ülke olan

---

<sup>32</sup> Zeynep Çelik, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul,2.Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları,1998,s.27.

Osmanlı da bu grup ülkeler içerisine dahil olmuştur. Sanayileşmenin gerçekleşmemesinin en önemli nedeni ise İmparatorluğun gerek devlet olarak, gerek mensubu olduğu İslam uygarlığı olarak yaşlanmış olmasıdır. Osmanlılar tarım döneminin ileri sanayisine sahipti. Kendi yaşayışına kendi teknolojisi yetiyordu. Oysa Avrupa Haçlı Seferleri ile karşılaştığı İslam uygarlığından çok geri durumda idi. Osmanlılarla giriştiği savaşlarda hep yeniliyordu. Müslümanlardan öğrendikleri coğrafya, astronomi, pusula ve gemicilik, kağıt ve barut sayesinde Amerika kıtasını keşfetti. Oradaki altınlar, bakır doğa merkezi hale gelmesi Avrupa'yı ticaret merkezi haline getirdi.

Dünyadaki bu değişim göz önünde tutularak Osmanlı'nın 19. yy. daki iktisadi durumuna bakılacak olunursa aşağıdaki durumla karşılaşılmaktadır. Osmanlı'da tarım ve tarım dışındaki üretim alanlarında kapitalist olmayan bir üretim ilişkisi mevcuttu. Osmanlı'da 19. yy'da hâlâ ilkel yöntemlerle üretim yapılıyordu. Yüzyılın başında Osmanlı'nın Avrupa ile ticareti tarım ürünleri verip mamul mal alımı şeklinde geliyordu. Bu dönemde Osmanlı'da yabancı yatırımlar mevcut değildi. 19. yy. boyunca Osmanlı ekonomisi giderek artan bir şekilde dünya kapitalizmine açılmıştı.

Böylece birinci dünya savaşı arifesine gelindiğinde Osmanlı'da zanaatlara dayanan üretim faaliyetlerinin büyük bir kısmı yok olmuştur. Bu biten üretim alanlarının yerine fabrikalar ne yazık ki kurulamamıştır. Tarımda ise uzmanlaşma ilerlemiş ve dünya pazarlarına yönelik üretim artmıştır. Artık Osmanlı ekonomisi dünyadaki dalgalanmalardan direkt etkilenen bir ekonomi olmuştur. Öte yandan Osmanlı devleti büyük bir borç altında eziliyor ve Avrupa sermayesinin denetimi altında giriyordu.

19. yy.ın değişik dönemlerinde Osmanlı ekonomisi farklı eğilimler göstermiştir. Mesela 1840'larda, 1860'larda, 1880'lerde ve 1910'larda Osmanlı ekonomisi birbirinden çok farklı konjonktürlerle karşılaşmıştır<sup>33</sup>.

1820-1853 yılları dış ticaretin genişlediği yıllardır. Bu dönemin en önemli özelliği Osmanlı Devleti'nin taşraya hakimiyetinin artmasıdır. Ancak Mısır ve Mehmet

---

<sup>33</sup> Şevket Pamuk, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, 1985, İstanbul, İletişim Yayınları, III, 718.



Ali Paşa isyanları Osmanlı'yı zor durumda bırakmıştır. İngiltere'nin Osmanlı'nın toprak bütünlüğünü korumasına yardımı karşılığında bu ülke ile imzalanan 1838 Baltalimanı antlaşmasının daha sonra Osmanlı ekonomisinin çöküşüne ivme kazandırdığı bilinen bir gerçektir. Bu anlaşma ile Osmanlı İngiltere ticareti genişlemiştir.

Bu hızlı yenileşme sonunda bir yandan zanaatlara dayanan tarım-dışı üretim faaliyetleri gerilerken diğer yandan dünya pazarı için tarımsal meta üretiminde bir artış meydana gelmiştir.<sup>34</sup> Ancak ihraç edilen tarımsal üretimin, ulaşımı kolay olan bölgelerden yani sahile yakın bölgelerden olduğu ve toplamda % 10'u geçemediği bilinmektedir.

1854-1876 yılları devletin dış borçlanmasının arttığı ve bu sayede dışa bağımlılığının arttığı yıllardır. İngiltere bu dönemde dünyadaki konumunu iyice güçlendirmiştir. Öte yandan dünya pazarındaki talebin artması Osmanlı'nın dış ticareti hızla büyümesini sağlamıştır. göstermiştir. Anadolu'dan daha ziyade kıyı bölgelerinde zanaat ile tarımsal üretim birbirinden ayrılmaya devam etmiştir. Tarımda uzmanlaşma bu bölgelerde daha hızlı gerçekleşmiştir. 1870'lere gelindiğinde tarımsal üretimin % 12-15'inin ihraç edildiği görülmektedir. Daha önceki duruma göre ihracatta artış olmasına karşın bunun toplamdaki payının görüldüğü gibi düşük seviyede kalması toplam fayda açısından incelenmesi gereken bir noktadır<sup>35</sup>.

Bununla beraber 1850'lerde ekonomiye çok önemli bir boyut olan borçlanma eklenmiştir. Devlet dış borçlanma yoluyla, bir de yabancı sermaye girişiyle 1876 yılında artık borçlarını ödeyemez noktaya gelmiştir. Dış borçların dışındaki yabancı yatırımlar da 1850'li yıllarda başlamış ancak bunlar sahil kesimlerinde demir yolu inşaatlarıyla sınırlı kalmıştır.<sup>36</sup>

1880-1896 yılları ekonomik durgunluk ve mali denetim yıllarıdır. 1873 yılında dünyada meydana gelen ekonomik bunalım Avrupa'yı derinden etkilemiştir. Avrupa sermayesi dış ülke yatırımlarını durduğunu açıklamıştır. 1873-74 yılları arasında

---

<sup>34</sup> a.g.e., III. 718.

<sup>35</sup> age., III, 719.

<sup>36</sup> age, III, 720.

Anadolu da meydana gelen kıtlık büyük sıkıntılara sebep olmuş ve Osmanlı dış borç ödemelerini durduğunu 1875 yılında ilan etmiştir.<sup>37</sup>

1876 Osmanlı Rus savaşı sonrası yaşanan yenilgi imparatorluğun büyük toprak ve nüfus kaybına neden olmuştur. Bu buhran döneminin 19. yy.'ı ikiye böldüğünü söyleyebiliriz.

Şevket Pamuk'un ifadesiyle:

*1870'lerin ortasına kadarki yarım yüzyılı dünya kapitalizmine açılış sürecinin hızlı gelişen dalgası olarak nitelemiştik.1880'den 1. Dünya savaşına kadarki dönem ise çevreleşme süreci içinde ikinci dalga olarak kabul edilebilir*<sup>38</sup>.

1890'lı yıllara gelindiğinde Osmanlı ekonomisinin dış dünyaya açılış hızının iyice yavaşladığı görülmektedir. Bu dönemde kurulan Duyun-i Umumî idaresinin devletin gelir kaynaklarına el koymasıyla birlikte dış borç ödemeleri Osmanlı ekonomisini iyice zayıflatmıştır. Duyun-i umumîye temelde yozlaşmış olan Osmanlı bürokrasisinin Avrupa sermayesinin kontrolü altına alınmasına hizmet etmiştir<sup>39</sup>. Özellikle 1896 yılında dünya piyasalarına Amerikan buğdayının girmesi imparatorluğu derinden etkilemiştir<sup>40</sup>.

Bu gelişmeler Osmanlı tarım dışı üretiminde herhangi bir değişim meydana getirmemiştir. Sadece Anadolu'da önceki dönemlerin aksine tarıma geçiş sürecinin hızı azalmıştır. Ancak tarım dışı üretimde bir ilerlemenin olduğunu söylemek maalesef mümkün değildir. Bu son dönemde duyun-i umumîye'nin büyük miktarlarda borç ödemesi de Osmanlı ekonomisini sarsmaktaydı. Öte yandan bütün bu olumsuz şartlara rağmen Osmanlı dış ticaret açığının gittikçe kapandığını ve hatta bazı yıllarda dış ticaret fazlasının verildiğini görüyoruz. Bu son dönemi diğer dönemlerden ayıran bir diğer

---

<sup>37</sup> age, III, 721.

<sup>38</sup> age, III, 721.

<sup>39</sup> Wallerstein, Immanuel, Osmanlı imparatorluğunun Dünya Ekonomisi İle Bütünleşme süreci, Toplum ve Bilim, sayı 23-50, 1983

<sup>40</sup> Pamuk, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, III, 722.

özellik de dünya üzerindeki İngiltere hakimiyetinin yerini Alman, Fransız ve İngiliz dengesine bırakmasıdır.

1888-1896 yılları arasında Almanların ve Fransızların yatırımıyla yapılan demir yollarından Osmanlı askerî, siyasî ve ekonomik olarak yararlanmak istiyordu. Böylece Anadolu'da merkezin otoritesi artacak askerî nakliye hızlı ve kolay olacak ekonomik alanda ise Anadolu'da üretilen malların nakliyesi kolaylaşacağı için üretimde bir artış beklenmekteydi. Bu artış Osmanlı için gelirinin artması demekti ki bunun da ekonomiye olumlu etki yapacağı şüphesizdi<sup>41</sup>.

1896-1914 yılları arasındaki 1. Dünya savaşına kadar olan dönemde Osmanlı'da iktisadi bir büyüme görülmektedir. II Abdülhamit devrinin 1890'lara kadar olan kısmı ile önceki kısmı arasında farklar vardır. 1896 sonrasında dünyanın ekonomik buhrandan sıyrılması ile birlikte Osmanlı da bu hareketden nasibini almıştır. Önceleri sahil kesimlerinde hissedilen bu ticari gelişme demir yollarının yapılmasıyla beraber Anadolu'ya da yayılmıştır.

Elimizdeki bu sınırlı verilerle Osmanlı ekonomisinde 1. Dünya Savaşına kadar olan bölümde küçülmeyecek bir şekilde bir büyüme meydana geldiği açıkça görülmektedir. Ancak 1910'lara gelindiğinde Osmanlı maliyesi ve ekonomisi üzerindeki denetimi kaybetmiş durumdaydı. Düyun-i Umumîye idaresinin kurulmasından sonra dış borç ödemeleri yeni borçlanma ile giren miktarın üzerinde kalmıştır. Ayrıca yabancı sermayenin getirdiği yatırımın kârı yeni yabancı yatırımlardan aşağıda kaldığı için yabancıların yatırımları getirdiklerinden çok götürmeye başladıklarının göstergesidir.<sup>42</sup>

İkinci olarak da dünyada daha önce görülen İngiliz üstünlüğü yerini Almanya, Fransa, İngiltere çekişmesine bırakacak daha sonra bu çekişme 1. Dünya savaşının sebebi olacaktır.

Üçüncü olarak da 1910'lara gelindiğinde Osmanlı ekonomisi çok daha açık ve tarıma dayalı bir görünüm vermekteydi. Bu yıllarda gayrisafi millî hasılanın % 14'ü,

---

<sup>41</sup> age,s.722.

<sup>42</sup> age,s.722.

tarımsal ürünlerin ise yaklaşık olarak dört'te biri ihraç ediliyordu. En büyük tüketimin olduğu pamuklu tekstilin % 80'i ithal ürünlerden oluşuyordu. Cumhuriyet'in hiçbir döneminde ihracat ve ithalatın payları bu oranlara gelmemiştir<sup>43</sup>.

Bu bilgiler bizi Osmanlı döneminden Cumhuriyet'e devredilen iktisadî, sosyal ve kültürel yapıyı özetlemektedir. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e devredilen ekonomik mevcudiyeti ve dünya ölçeğindeki ticarî fonksiyonu açısından bir değerlendirme yapmak gerekirse, ortaya çıkan sonuç bir cümle ile şöyle özetlenebilir. Osmanlı mirası olarak; dünya pazarlarına ve yabancı sermayeye açılmış, tarımın merkezdeki yeri ve önemi, merkezi otoritenin güçlü konumu, küçük üreticiliğin önemi, dış borçlar, sınırlı yabancı sermaye ve dünya pazarına yönelik tarımın sürüklediği özellikle yüzyıl başlarında ortaya çıkan yalnız boyutlarını belirleyemediğimiz bir büyümenin mevcudiyetini sayabiliriz.

Sonuç olarak Osmanlı döneminde 20. yüzyıl Türkiye'sine devredilen mirasın temel iki özelliği olduğu görülmektedir. Bir yandan tarıma dayalı ve dış ticarete açılmış yapılar, diğer yandan güçlü merkezi devletin hakim olduğu ve küçük üreticinin yaygın olduğu tarımsal yapılar mevcuttur.<sup>44</sup>

İstanbul ekonomisinde savaş sonrasında meydana gelen gerilemeyi tahlil edebilmek için savaş öncesindeki İstanbul'un ekonomik faaliyetlerini tespit etmek gerekir. Birinci dünya savaşı öncesinde kentin ekonomik faaliyetlerini şöyle tanımlayabiliriz.

İstanbul, imparatorluğun başkenti olması hasebiyle burada ikamet eden askerî ve sivil bürokrasi, ayrıca şehirde bulunan büyük ölçekteki askerî birlikler şehrin o dönemdeki ekonomik yapısında büyük öneme sahipti. Başkentnin ekonomik yapısında sosyal grubun mevcudiyeti büyük öneme haiz olarak gösterilir. Zamanla bu kadrolarda

---

<sup>43</sup> age,s.723.

<sup>44</sup> Pamuk, Şevket.'Bağımlılık ve Büyüme: Küreselleşme Çağında Osmanlı Ekonomisi, Doğu-Batı,sayı17:39-41Kasım Aralık Ocak 2001-02

azalmaya gidilmesi ve maaş düzeylerinin aşağıya inmesine karşın kentin temel ekonomik unsurlarından birini oluşturmuşlardır<sup>45</sup>.

Ticaret, İstanbul ekonomisindeki yerini üç farklı işlevi ile koruyordu. Bunlardan birincisi ithalattı. Dünya pazarlarından getirilen mamul maddeler İstanbul'da toplanır daha sonra imparatorluğun diğer kentlerine İstanbul üzerinden nakledilirdi. İkinci olarak transit ticaret gelir. Karadeniz'e sahili olan ülkeler ve orta doğu ülkeleri için bir transit ticaret merkezi işlevini görmekte idi. Ticarete üçüncü olarak ise imparatorluk bünyesinde üretilen tarım ürünlerini ve el emeğine dayanan küçük ölçekteki üretimi toplayıp öncelikle şehrin ihtiyaçlarını karşılamak ve fazla geleni ise dış ülkelere ihraç etmek gibi işlevleri vardı<sup>46</sup>.

İstanbul ekonomisindeki diğer bir faktör de üretimdi. Yalnız üretimin İstanbul ekonomisindeki yeri ticaret kadar geniş hacme sahip değildi. İstanbul'daki üretimin şekli genel itibariyle ev üretimi ve küçük üretimdi. Bu üretimlerden elde edilen ürünlerin büyük bir kısmı şehrin kendi ihtiyaçlarında kullanılıp geriye kalan kısmı ise dış ülkelere ihraç ediliyordu. Şehre giren mallara nazaran çıkan mallar daha azdır. Birkaç dönüştürülmüş mal ile transit mallar ki İstanbul bu konuda bir antrepo veya yeniden dağılım merkezidir<sup>47</sup>. Bu etkisiyle üretim faktörü İstanbul ekonomisinin temel öğelerinden biri sayılabili<sup>48</sup>. Sonuç olarak İstanbul'un coğrafi konumu ekonomik merkez olma durumundadır. Asya'yı Avrupa'ya bağladığı gibi Karadeniz'i Akdeniz'e bağlar. İstanbul'un bu konumu ona şu dört temel işlevi vermektedir. Ülke dışından gelen malları buradan ülke içine dağıtmak. Ülkede imal edilen malları burada toplayıp ihraç etmek. Dışarıdan gelen mallar buradan transit olarak dışarıya gider. İstanbul'daki halkın kendi emekleri ile ürettikleri malları ülke içinde ve dışında satmak. Ham madde alıp mamul madde satma şeklinde olan bu son işlev de kısmen ticari işlevdir. O halde diyebiliriz ki İstanbul tarih boyunca ekonomik bakımından bir ticaret merkezi olmuştur. Bu yolla elde ettiği geliri ile orduları besleyebilmiş, kaleler yapabilmıştır.

---

<sup>45</sup> Tarih Boyunca İstanbul Semineri, (Edt.)Mübahat Kütükoğlu, 1989, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, s. 271.

<sup>46</sup> age, s. 271.

<sup>47</sup> Robert Mantran(çevirenler: Mehmet Ali Kılıçbay,Enver Özcan), 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basım Evi,1990.s.167.

<sup>48</sup>Kütükoğlu,s.272.

İstanbul şehrinin ekonomisini oluşturan etkenlerden biri de şehrin ihtiyaçlarını karşılamak için hizmet veren birimlerdir. Bu birimlerin başında bütün ekonomik faaliyetlerde hizmet verebilen bankalar sayılabilir. Ayrıca şehirdeki yangınlardan sonra kurulan sigortacılık şirketlerinin de verdiği hizmetler bu grupta toplanabilir. İstanbul'u o yıllarda ziyaret eden turist sayısının yaklaşık olarak 6000 olması ile birlikte bu turistlere hizmet veren ve birinci derecede ihtiyaçlarını karşılayan faaliyet grupları da eklenebilir. Ayrıca ulaştırma, sağlık hizmetleri ve yüksek öğretim ve İstanbul'a diğer sebeplerle gelip giden kişilere verilen kişisel hizmetleri de sayabiliriz.<sup>49</sup> Osmanlının dünya görüşüne yön veren İslam inancı ve ahlaki seyyahların konaklama hizmetlerini büyük ölçüde vakıflar şeklinde karşılıksız yapmaktaydı. En büyük hayır sayılan bu işlev, ülke kültürünün tanıtımına büyük katkı sağlamakt idi ve kamu bütçesinde gelir tarafında değil, gider tarafında yer almakla birlikte kamunun onlar için yaptığı harcamalarla ekonomik faaliyetlerde hatırı sayılır katkısı görülmektedir. Buna rağmen ekonomik etkinliği diğer kurumlar kadar önde olamamış, az olmuştur. Bugün bile hâlâ İstanbul'a gelen Anadolu halkı otellerde değil, yakınlarının yanında konaklamaktadır.

Şehirde o dönemde mevcut üretim ve hizmet alanlarını şu şekilde sıralamak mümkündür.

a) Yerel yönetim faaliyetleri, perakende ticaret, inşaat faaliyetleri, kentlilerin tükettiği küçük üretim. Ayrıca üzerinde durulması gereken iki faaliyet alanını da eklemek gerekir. Bunlar şehrin su, elektrik, gaz, tramvay gibi alt yapı hizmetlerini veren çoğu yabancı olan şirketler.

b) İstanbul'un yakın çevresinde yapılmakta olan meyve ve sebze üretimidir ki bu üretimler sayesinde İstanbul için acil olan gündelik taze meyve sebze ihtiyacı karşılanmakta idi. Bu konumu ile İstanbul yakın çevresine bir nebze bağımlı kalmıştır denilebilir.<sup>50</sup> Modern teknolojinin ürettiği malî yapı tesisleri yabancı şirketler tarafından organize edilmiştir.

---

<sup>49</sup> age,s.272.

<sup>50</sup> age, s. 272.

## B. İstanbul'un İktisadi Coğrafyası

Başkent'in İstanbul'dan Ankara'ya taşınması İstanbul ekonomisindeki gerileme nedenlerinin başında gelmekte idi. Her ne kadar o dönemde bu konuyu pek dillendiren olmadıysa da başkentlik sıfatının İstanbul'dan alınması İstanbul'u derinden etkilemiştir. Daha önce belirtildiği gibi İstanbul İmparatorluğunun merkezi olması sebebiyle buradaki yönetim ve bürokrasi şehrin ekonomisine bir hareketlenme getiriyordu. İki ayda bir alınan maaşlar şehirde ekonomik canlılığa neden oluyordu. İstanbul'a gıda ve hammadde imparatorluğun hinterlandından geldiği bilinmektedir. Ancak birinci derecede ki ihtiyaçlarını yanı dayanıksız tüketim malzemesi olarak adlandırdığımız taze meyve, sebze gibi üretim alanları İstanbul'un hemen yakınlarındaki mesire alanlarından geliyordu. Buradaki üreticiler şehirdeki bürokrasi ve askerî varlığa hizmet ediyor ve geçimini de bu yolla sağlıyordu. Başkent'in Ankara'ya taşınması burada bulunan bu yönetici sınıfının ve askerî sınıfın Ankara'ya gitmesine neden olmuş buna bağlı olarak yukarıda bahsettiğimiz İstanbul'a yakın yerlerdeki üreticileri birinci derecede etkilemiştir. Bu etkinin kent'in ekonomisinde bir gerilemeye neden olan faktörlerden biri olduğu aşikardır<sup>51</sup>.

### 1. Ticaret

İstanbul'un ekonomik gerilemesinin bir diğer nedeni de ticarete meydana gelen gerilemedir. Bu gerilemeye neden olarak üç ana sebebi gösterebiliriz. Bunlardan birincisi hinterlandtaki küçülmelerdir. İkincisi bu hinterlandtaki üretim ve tüketim miktarlarından meydana gelen gerilemedir. Üçüncüsü ise İstanbul'un ticaretinde söz sahibi olan yabancı tüccarların bir kısmının şehri terk etmesidir. Bunlara ek olarak bir dördüncü sebep de eklenebilir ki o da Cumhuriyet hükümetinin kendi kenide yeten bir ekonomi politikası izlemesidir. Bu yalnız İstanbul'un değil tüm ülkenin ekonomisinde bir duraklama/kriz devri yaşatmıştır. Siyasî mülahaza bakımından son derece doğru olan bu anlayış, ekonomi bakımından geri kalmaya sebep olmuştur. Ayrıca Ankara milli sorunlarla ve borçları ödemekle uğraşırken batı devletleriyle ticaretin, azınlıkların eliyle

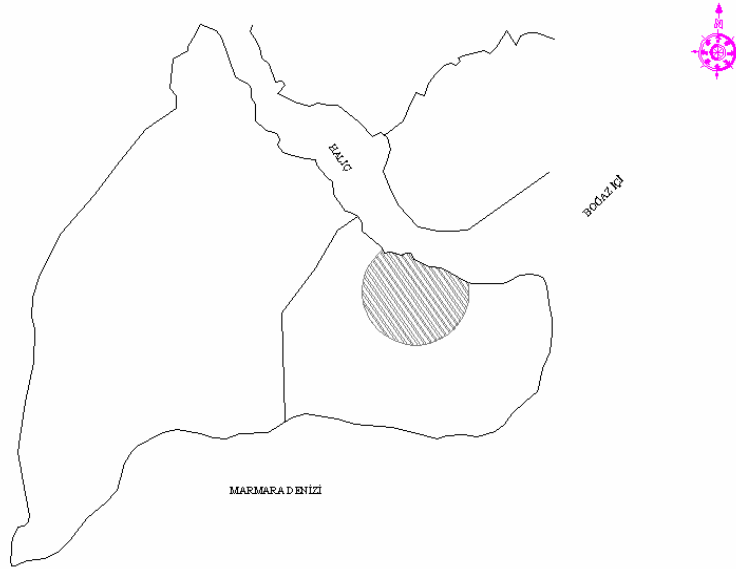
---

<sup>51</sup> age, s. 272.

yürütülmesini hoş karşılamıyordu.<sup>52</sup> 1941 yılında yayınlanan bir kararnameyle Ticaret Bakanlığına ithalat ve ihracat fiyatlarını düzenleme yetkisi verilmiştir.<sup>53</sup>

İstanbul'da ticaret denildiği zaman ilk akla gelen genelde Eminönü'de yoğunlaşmış olan han'lar bölgesidir. Hanlar ticaret merkezleri görevini yapıyor ülke içindeki ticari faaliyetler buradan yürütülüyordu. Haritalar üzerinde yapılan incelemelerde İstanbul'da 1922-1944 yılları arasında tarihi yarımada da 249 adet han tespit edilmiştir. Bunların dokuz tanesi hariç diğerleri bugünkü Eminönü ilçesinin sınırları içerisinde. Bu, şu anlama gelmektedir: İstanbul, İmparatorluğun ve Türkiye'nin ithalat ve ihracat merkezidir. İstanbul'un merkezi de Eminönü'dür. O halde Eminönü'nün incelenmesi hemen hemen yirminci asrın Türkiye ekonomisini inceleme anlamını taşır veya bu konuda en azından sağlıklı fikirler edinmemize yardımcı olur.

**şekil 1**  
**Tarihi Yarımada Yaklaşık Ticaret Alan Krokisi**



TARİHİ YARIMADA YAKLAŞIK TİCARET ALANI KROKİSİ

<sup>52</sup> Mehmet Yücel, 1939-1945 Dönemi Türkiye İktisat Politikaları ve İstanbul ekonomisi, İstanbul, 2002, s.85.

<sup>53</sup> Orhan Gedik, İkinci Dünya Savaşı Döneminde İstanbul'un Sosyo Ekonomik Yapısı, İstanbul, 2001, s.129.



**Tablo 1****Tarihi Yarımada'daki Hanlar**

NO	SOKAK	İLÇE	TARİH	PAFTA	İSİM
1	Kibleçeşme cad	Eminönü	1941	78	Nohutçu han
2	Kantarcılar cad	Eminönü	1941	78	Küçük han
3	Kutucular cad	Eminönü	1941	78	Kuyucu han
4	Balıkpazarıdeğirmeni sok.	Eminönü	1941	78	Değirmen han
5	Tasviyeci sokak	Eminönü	1943	77	Büyük han
6	Kibleçeşme cad	Eminönü	1943	77	Ali paşa hanı
7	Rüstempaşa mahkeme sok.	Eminönü	-	76-c	Küçük çukur hanı
8	Rüstempaşa mahkeme sok.	Eminönü	-	76-c	Cambaz hanı
9	Rüstempaşa mahkeme sok.	Eminönü	-	76-c	Urayloğlu han
10	Rüstempaşa mahkeme sok.	Eminönü	-	76-c	Büyük çukur han
11	Cambazhane sokak	Eminönü	-	76-c	Kiraz han
12	Asma altı cad	Eminönü	-	76-c	Volta han
13	Asma altı cad	Eminönü	-	76-c	Bostancı han
14	Asma altı cad	Eminönü	-	76-c	Laz han
15	Taşcılar cad	Eminönü	-	76-c	İseri han
16	Taşcılar cad	Eminönü	-	76-c	Kanat hanı
17	Balkapanı hanı sok.	Eminönü	-	76-c	Balkapanı han
18	Hasırcılar cad.	Eminönü	-	76-c	Çukur hanı
19	Büyükbaş sok.	Eminönü	-	76-c	Papazoğlu hanı
20	Kalçın sok.	Eminönü	-	76-c	Çavuşbaşı hanı
21	Cambazhane sok.	Eminönü	1942	76-a	Zindan hanı
22	Kemerli sok.	Eminönü	1943	76-a	Dökmeci hanı
23	Asma altı cad.	Eminönü	1940	75	Lazpapazoğlu hanı
24	Asma altı cad.	Eminönü	1940	75	Kambur hanı
25	Asma altı cad.	Eminönü	1940	75	Maksudiye
26	Balıkpazarı cad.	Eminönü	1940	75	Nevşehir hanı
27	Balıkpazarı cad.	Eminönü	1940	75	Aslan han
28	Lüleci Rüstem sok.	Eminönü	1940	75	Essayan hanı
29	Peynirci Akif sok.	Eminönü	1940	75	Osman han
30	Bankacılar cad.	Eminönü	1940	75	İstanbul han
31	Arpacılar cad.	Eminönü	1940	75	Halilbey hanı
32	Arpacıllarcad	Eminönü	1940	75	Gülbenkiyan hanı

33	Dirlik sok.	Eminönü	1940	75	Sapcı han
34	Mimar Kemaleddin sok.	Eminönü	1940	74	Köprülü
35	yalı köşğü cad.	Eminönü	1940	74	Demir han
36	Mimar Kemaleddin sok.	Eminönü	1940	74	Kayseri hanı
37	Mimar Kemaleddin sok.	Eminönü	1940	74	Büyük ralli han
38	Yalı köşğü cad.	Eminönü	1940	74	Mühürdarzade hanı
39	Mimar Kemaleddin sok.	Eminönü	1940	74	Nur hanı
40	Yalı köşğü cad.	Eminönü	1940	74	Antalya hanı
41	Yalı köşğü cad.	Eminönü	1940	74	Liman hanı
42	Yalı köşğü cad.	Eminönü	1940	74	Yenihan
43	Yalı köşğü cad.	Eminönü	1940	74	Yelkenci han
44	Yalı köşğü cad.	Eminönü	1940	74	Küçük han
45	Hamidiye cad.	Eminönü	1940	74	Agopyan hanı
46	Hamidiye cad.	Eminönü	1940	74	Vakıf han
47	Mimar Kemaleddin sok.	Eminönü	1940	74	Sanasar han
48	Şeyhülislam cad.	Eminönü	1940	74	İstanbul han
49	Şeyhülislam cad.	Eminönü	1940	74	Tanir hanı
50	Arpacılar cad.	Eminönü	1940	74	Anadolu han
51	Şeyhülislam cad.	Eminönü	1940	74	Taş han
52	Mimar Vedat sok.	Eminönü	1940	72	Erzurum hanı
53	Yeni Postahane cad.	Eminönü	1940	72	Muhsinoğlu hanı
54	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	72	İmar hanı
55	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	72	Elkatip hanı
56	Hanımeli sok.	Eminönü	1940	72	İstanbul han
57	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	72	Altanak hanı
58	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	72	İhsaniye hanı
59	Postahane yan sok.	Eminönü	1940	72	Allalemcı hanı
60	Postahane cad.	Eminönü	1940	72	Wittoll hanı
61	Postahane cad.	Eminönü	1940	72	Ananiadihanı
62	Postahane cad.	Eminönü	1940	72	İxantopulot hanı
63	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	72	Hubyar hanı
64	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	72	Küçük ticaret hanı
65	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	72	Dilsizade hanı
66	Hamidiye türbesi sok.	Eminönü	1940	72	Valide hanı
67	Hamidiye türbesi sok.	Eminönü	1940	72	Kadiasker hanı
68	Yenipostahane cad.	Eminönü	1940	72	Mercan hanı
69	Yenipostahane cad.	Eminönü	1940	72	Orosdiback hanı

70	Zahire borsa sok.	Eminönü	1940	72	Yaldız hanı
71	Zahire borsa sok.	Eminönü	1940	72	Rassim hanı
72	Şeyhülislam cad	Eminönü	1940	72	Celalbey hanı
73	Şeyhülislam cad.	Eminönü	1940	72	Birincivakıf han
74	Zahire borsa sok.	Eminönü	1940	72	Kutlu han
75	Hamidiye cad.	Eminönü	1940	72	Dördüncü vakıf han
76	Hamidiye cad.	Eminönü	1940	72	Hacıbekir hanı
77	Bankacılar cad.	Eminönü	1940	72	İstanbul han
78	Şeyhülislam cad.	Eminönü	1940	72	Tahir han
79	Şeyhülislam cad.	Eminönü	1940	72	Taş han
80	Hanımeli sok.	Eminönü	1940	72	Zümbüloğlu han
81	Hocahanı sok.	Eminönü	1940	72	Eminbey hanı
82	Hocahanı sok.	Eminönü	1940	72	Dikranyan hanı
83	Hocahanı sok.	Eminönü	1940	72	Tuhafici han
84	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	72	Katırcoğlu han
85	Kaputcular sok.	Eminönü	1940	72	Selanik abnakhanı
86	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	72	Bencibara hanı
87	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	72	Mercimekyan
88	Hocahanı sok.	Eminönü	1940	72	Kendros hanı
89	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	72	Kullukzade han
90	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	72	Yosefidi hanı
91	Fındıkçiremzi sok.	Eminönü	1940	72	Rızabey hanı
92	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	72	Aşirefendi hanı
93	Sultanhamamı cad.	Eminönü	1940	72	Camcıbaşı hanı
94	Sultanhamamı cad.	Eminönü	1940	72	Germania han
95	Sultanhamamı cad.	Eminönü	1940	72	Roza hanı
96	Sultanhamamı cad.	Eminönü	1940	72	Kefeli tevfik hanı
97	Sakamehmetçeşmesi sok.	Eminönü	1940	72	Boyacı hanı
98	sakamehmetçeşmesi sok.	Eminönü	1940	72	Mayorkas hanı
99	Yenicamii cad.	Eminönü	1940	72	Selvilli hanı
100	Sakamehmetçeşmesi sok.	Eminönü	1940	72	Ayan hanı
101	Vakıfhanı sok.	Eminönü	1940	72	Sadikiye hanı
102	Rahvancı sok.	Eminönü	1940	72	Şirin han
103	Sakamehmetçeşmesi sok.	Eminönü	1940	72	Fındıklıyan han
104	Çiçekpazarı sok.	Eminönü	1940	72	Haratçı han
105	Rahvancı sok.	Eminönü	1940	72	Rıdvan han
106	Yenicamii cad.	Eminönü	1940	72	Makulyan han

107	Rahvancı sok.	Eminönü	1940	72	Yenivolto hanı
108	Sakamehmetçeşmesi sok.	Eminönü	1940	72	Altıparmak hanı
109	Tahatakale cad.	Eminönü	1940	71	Baltacı hanı
110	Tahatakale cad.	Eminönü	1940	71	Cedid hanı
111	Fıfıkçılar sok.	Eminönü	1940	71	Halil han
112	Tahatakale cad.	Eminönü	1940	71	Prevuayans hanı
113	Tahatakale cad.	Eminönü	1940	71	Dar han
114	Fıncancılar yokuşu	Eminönü	1940	71	Rızapaşa hanı
115	Fıncancılar yokuşu	Eminönü	1940	71	Leblebici hanı
116	Alacahamamı cad.	Eminönü	1940	71	Şişeci hanı
117	Alacahamamı cad.	Eminönü	1940	71	Kezapçioğlu hanı
118	Alacahamamı cad.	Eminönü	1940	71	Lolici hanı
119	Sakamehmetçeşmesi sok.	Eminönü	1940	71	İkinci vakıf han
120	Alacahamamı cad.	Eminönü	1940	71	Saitiye hanı
121	Alacahamamı cad.	Eminönü	1940	71	Yaren hanı
122	Alacahamamı cad.	Eminönü	1940	71	Barnata hanı
123	Fıncancılar yokuşu	Eminönü	1940	71	Hüdaverdi han
124	Sakamehmetçeşmesi sok.	Eminönü	1940	71	Mesadet han
125	Hacıküçük sok.	Eminönü	1940	71	Hacopulo han
126	Hasırcılar cad.	Eminönü	1940	71	Horozlu han
127	Hasırcılar cad.	Eminönü	1940	71	Medina han
128	Kalçın sok.	Eminönü	1940	71	Ayru han
129	Fıncancılar sok.	Eminönü	1940	71	Yeni han
130	Asma altı cad.	Eminönü	1940	71	Trifodinis hanı
131	Kalçın sok.	Eminönü	1940	71	şekerci han
132	Tahmis cad.	Eminönü	1940	71	Kurukahveci han
133	Kalçın sok.	Eminönü	1940	71	Cebeli attur han
134	Sabuncuhanı sok.	Eminönü	1940	71	Yaldız hanı
135	Sabuncuhanı sok.	Eminönü	1940	71	Kohen hanı
136	Asma altı cad.	Eminönü	1940	71	Akşehir han
137	Tahmis cad.	Eminönü	1940	71	Canlı han
138	Marpuççular sok.	Eminönü	1940	71	Akça hanı
139	Marpuççular sok.	Eminönü	1940	71	Abut efendi hanı
140	Marpuççular sok.	Eminönü	1940	71	Sarioğlu hanı
141	Alacahamamı cad.	Eminönü	1940	71	Salihoğlu hanı
142	Marpuççular sok.	Eminönü	1940	71	Çarşılı hanı
143	Marpuççular sok.	Eminönü	1940	71	Boyacı hanı

144	Marpuççular sok.	Eminönü	1940	71	Sabuncu han
145	Bestekar basri sok.	Eminönü	1940	70	Bozkurt hanı
146	Bestekar basri sok.	Eminönü	1940	70	Tanburacı hanı
147	Uzunçarşı cad.	Eminönü	1940	70	Ziliftar hanı
148	Uzunçarşı cad.	Eminönü	1940	70	Sabuncu han
149	Tomruk sok.	Eminönü	1940	70	Küçük han
150	Fıncancılar yokuşu	Eminönü	1940	70	Orta hanı
151	Sabuncuhanı sok.	Eminönü	1940	70	Rızapaşa hanı
152	Devoğlu yokuşu	Eminönü	1940	70	Kebapçı hanı
153	Devoğlu yokuşu	Eminönü	1940	70	Halil hanı
154	Bestekar basri sok.	Eminönü	1940	70	Şendavut hanı
155	Paçacı sok.	Eminönü	1940	70	Kondakçı hanı
156	Paçacı sok.	Eminönü	1940	70	Mustafapaşahanı
157	Kantarcılar cad.	Eminönü	1940	70	Demirtaş hanı
158	Paçacı sok.	Eminönü	1940	70	Yemiş hanı
159	Tomruk sok.	Eminönü	1940	70	Menaşe han
160	Tahtakale cad.	Eminönü	1940	70	Küçükkahtar hanı
161	Tahtakalekarakolu sok.	Eminönü	1940	70	Ekmekçi hanı
162	Tezviyeci sok.	Eminönü	1941	69	Büyük yeni han
163	Uzunçarşı cad.	Eminönü	1941	68	Kilit hanı
164	Çakmakçılar yok.	Eminönü	1941	67	Zümbüllü hanı
165	Çarkçılar sok.	Eminönü	1941	67	Körkçi han
166	Çakmakçılar yokuşu	Eminönü	1941	67	Sabrisafa hanı
167	Çakmakçılar yokuşu	Eminönü	1941	67	Mustafapaşahanı
168	Fıncancılar sok.	Eminönü	1941	67	Tokatyan hanı
169	Çakmakçılar yokuşu	Eminönü	1941	67	M.agopyan hanı
170	Kefelihanı sok.	Eminönü	1941	67	Kefeli hanı
171	Fıncancılar sok.	Eminönü	1941	67	Mahmudiye hanı
172	Fıncancılar sok.	Eminönü	1941	67	Yusufyan hanı
173	Alacahamamı cad.	Eminönü	1941	67	Küçük çorapçı hanı
174	Alacahamamı cad.	Eminönü	1941	67	Şekerci han
175	Hacıküçük sok.	Eminönü	1941	67	Mehmetpaşahanı
176	Alacahamamı cad.	Eminönü	1941	67	Aslan han
177	Alacahamamı cad.	Eminönü	1941	67	Validesultan hanı
178	Hacıküçük sok.	Eminönü	1941	67	Kuyumciyan hanı
179	Alacahamamı cad.	Eminönü	1941	67	Büyükçorapçı hanı
180	Fıncancılar yokuşu	Eminönü	1941	67	İzmirlioğlu hanı

181	Uzunçarşı cad.	Eminönü	1941	67	İğneci han
182	Nasuhiye saok.	Eminönü	1941	67	Valide hanı
183	Nasuhiye sok.	Eminönü	1941	67	Sohtazade hanı
184	Nasuhiye sok.	Eminönü	1941	67	A. Fresco hanı
185	Fincancılar yokuşu	Eminönü	1941	67	Amerikan bible haus hanı
186	Fincancılar sok.	Eminönü	1941	67	Çavuşoğlu hanı
187	Fincancılar sok.	Eminönü	1941	67	Akasya hanı
188	Fincancılar sok.	Eminönü	1941	67	Kalifidi hanı
189	Acuncu sok.	Eminönü	1940	66	Havuzlu han
190	Acuncu sok.	Eminönü	1940	66	Handan hanı
191	Tarakçıcafer sok.	Eminönü	1940	66	Molataşhanı
192	Tarakçıcafer sok.	Eminönü	1940	66	Yeşildirek karaku hanı
193	Necip efendi sok.	Eminönü	1940	66	Arkadaş hanı
194	Katircioğlu sok.	Eminönü	1940	66	Küçük han sokak
195	Katircioğlu sok.	Eminönü	1940	66	Çilingiryan hanı
196	Hocahanı sok.	Eminönü	1940	66	Siyaçyan hanı
197	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	66	Katircioğlu han
198	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	66	Kismethanı
199	Acuncu sok.	Eminönü	1940	66	Setyan hanı
200	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	66	Fescihan
201	Aşir efendi cad.	Eminönü	1940	66	İmar hanı
202	Köprücü sok.	Eminönü	1940	66	Türkiye hanı
203	Köprücü sok.	Eminönü	1940	66	Artur baker hanı
204	Köprücü sok.	Eminönü	1940	66	Basşret hanı
205	Bezçiler sok.	Eminönü	1940	63	Kastorianno hanı
206	Cohacıhan sok.	Eminönü	1940	63	Cohacı hanı
207	Mahmutpaşa yokuşu	Eminönü	1940	63	Yarem hanı
208	Bezçiler sok.	Eminönü	1940	63	Cüzin hanı
209	Sultanodalar sok.	Eminönü	1940	63	Büyükyaldız hanı
210	Sultanodalar sok.	Eminönü	1940	63	Sultan odalar hanı
211	Mahmutpaşa yokuşu	Eminönü	1942	62	Kürkçü han
212	Sandalyeciler sok.	Eminönü	1942	62	Mateo hanı
213	Çarkçılar sok.	Eminönü	1942	62	Yeni han
214	Sandalyeciler sok.	Eminönü	1942	62	Gibraltar hanı
215	Taracılarchanı sok.	Eminönü	1942	62	Abutefendi hanı
216	Taracılarcad.	Eminönü	1942	62	Halicılar hanı
217	Taracılarcad.	Eminönü	1942	62	Pastırmacı hanı

218	Tarakcılar cad.	Eminönü	1942	62	Narin hanı
219	Tarakcılar cad.	Eminönü	1942	62	Ekberiyehanı
220	Ticçılar sok.	Eminönü	1942	62	Yaldızlı han
221	Ticçılar sok.	Eminönü	1942	62	Mercanalipaşahanı
222	Tarakcılar cad.	Eminönü	1942	62	Çinili hanı
223	Ticçılar sok.	Eminönü	1942	62	Çukur hanı
224	Tarakcılar cad.	Eminönü	1942	62	Ticaret hanı
225	Sandalyeciler sok.	Eminönü	1942	62	Kumrulu hanı
226	Tarakcılar cad.	Eminönü	1942	62	Büyük ticaret hanı
227	Çakmacılar cad.	Eminönü	1942	62	Yeniküçük han
228	Çakmacılar cad.	Eminönü	1942	62	Boncukçu hanı
229	Çakmacılar cad.	Eminönü	1942	62	H. Muradiyehanı
230	Örücüler kapısı sok.	Eminönü	1941	61	Kuşakcı hanı
231	Örücüler kapısı sok.	Eminönü	1941	61	Evliya han
232	Ticçılar sok.	Eminönü	1941	61	Melikyan han
233	Çakmacılar yolu	Eminönü	1941	61	Muradiyan hanı
234	Uzunçarşı cad.	Eminönü	1941	61	Kızılay han
235	Mercan cad.	Eminönü	1941	61	Caferiyehanı
236	Mühürdar emipaşasok.	Eminönü	1941	61	Kehlibalcı hanı
237	Gazisinanpaşasok.	Eminönü	1940	60	Vezir han
238	Mengen sok.	Eminönü	1940	60	Han
239	Mesihmetpaşasok.	Eminönü	1940	60	Armezüt hanı
240	Tavukpazarı sok.	Eminönü	1940	60	Melkup han
241	Fethibey cad.	kemalpaşa	1935	46	Taş han
242	Selimpaşacad.	Şehzadebaşı	1935	39	Eski han
243	Eminler sok.	Fatih	1933	36	Taş han
244	Süpürgeciler sok.	Fatih	1933	36	Han
245	Aptülezelpaşacad.	Unkapanı	1932	20	Osmanbey hanı
246	Yakupağasok.	Sekbanbaşı	1922	17	Karakol han
247	Yakupağasok.	Sekbanbaşı	1922	17	Sırmakeş han
248	Hasanpaşacad.	Sekbanbaşı	1922	9	Süpürgeci han
249	Tülbentci cad.	Gedikpaşa	1923	6	Yoahim han

**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta: 6-9-17-20-36-46-60-61-62-63-66-67-68-69-70-71-72-74-75-76c-77

Tabloda eklenilmesi gereken şu değerler vardır:

- a) Han kaç kattır.
- b) Hanın toplam inşaat alanı nedir
- c) Hanın Hanların yönetim merkezine ulaşım uzaklığı ne kadardır.
- d) Hanların, ihracat- ithalat merkezine ulaşım uzaklığı ne kadardır.

Caddenin uzunluğunun caddenin genişliğine bölünmesi ekonomik mesafeyi ifade eder. Hanın uzaklığı bu değerle ölçülür. Bu uzaklık ile, Hanın büyüklüğü, inşa tarihi, meşguliyet alanı arasında matematik ilişki arayarak, yerleşimin mimarisi ile ekonomisi arasında ilişkiler ilmi bir araştırma içinde aranabilir. Aynı araştırma bugün Eminönü için yapılarak, ne tür değişmelerin olduğu ortaya konabilir. Bugün elde edilen bilgiler ışığında geçmiş üzerinde bir değerlendirme yapılabilir. Bu da Eminönü'nün tarihi verimini ortaya koyar.

İstanbul'un bu dönemdeki ithalat alanlarında meydana gelen küçülmesektörlere göre incelendiğinde şunlar görülmektedir. İlk olarak attariye ve ecza-yı tıbbiye ithalatında meydana gelen küçülmeyi hinterlandtaki küçülmeden ziyade hinterlandtaki alım gücünün düşmesine bağlamak daha doğru görülmektedir.

1929-1943 yılları arasında İstanbul'da dört adet eczane bulunmaktaydı. Bunların biri Aksaray da diğerleri ise Eminönü, Balat ve Vezneciler'deydi. Bu eczanelerin tam olarak yerlerinin tesbiti şekil 1'deki konumuna bakarak ekteki paftalardan çıkarılabilmektedir.

**Tablo 2**

**Tarihi Yarımada'daki Eczaneler**

<b>NO:</b>	<b>SOKAK</b>	<b>MEVKİ</b>	<b>TARİH</b>	<b>PAFTA</b>
1	Küçükpazar cad.	Eminönü	1943	79
2	Ordu cad.	Aksaray	1936	54
3	Vezneciler cad.	Vezneciler	1935	51
4	Tahta minare sok.	Balat	1929	27



**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta: 27-51-54-79

Ayrıca imparatorluğun hinterlandının bu ihtiyaçlarını sadece İstanbul değil, İzmir gibi bazı diğer şehirler de karşılamaktaydı. Devletin bu dönemde gümrük vergilerinde artışa gitmesi de ithalatı azaltmıştır. Bu sayede ülkede küçük ebatlarda üretimler başlamış aşı ve soda gibi ürünler imal edilmeye başlanmıştır. Üretimdeki katma değer yüksek olması ülke ekonomisine de olumlu etki yapmıştır<sup>54</sup>.

İstanbul için ikinci önemli ithalat sektörü petrol, ham petrol ve benzin ithalatıdır. Bu pazar tam olarak Standart Oil şirketinin kontrolü altında idi. Bu şirket getirdiği petrolü Anadolu'ya İstanbul üzerinden dağıtıyordu. Savaş sonrası araç sayısında meydana gelen artış petrol ithalatının da artmasına neden olmuştur. Bu sebepten petrol ithalatı alanında azalmadan bahsetmek mümkün olmayacaktır. Petrol tüketimi, bir taraftan sanayileşmenin diğer taraftan gelişmenin ölçüsü olarak görülmüştür. Petrol tüketiminin yıllara göre etkisi ülkenin ekonomik gelişmesinin önemli göstergesi olacaktır.

Üçüncü olarak da manifatura ithalatının gerilemesi yukarıda da bahsettiğimiz gibi hinterlandtaki alım gücünün azalmasına bağlanabilir. Ayrıca bu alandaki ticareti elinde bulunduran sermaye sahibi Rumların artık pazar olarak Romanya ve Bulgaristan'a, İtalya ve Fransa'daki merkezlerinden satış yapabilmesi İstanbul'un bu ithal malzemeleri ikinci elden almasına neden olmuştur. Böylece İstanbul bu konuda da merkezî konumunu kaybetmiştir.<sup>55</sup>

Dördüncü ithalat alanı olan tuhafiyedeki gerilemenin nedenleri de manifatura'nın sebeplerine benzerdir. Rusya'ya yapılan transit satışlar bitmiştir. Ayrıca İmparatorluğun eski sınırları da olmadığı için bu bölgelere olan satışlar da durmuştur. Gümrük vergilerinin artırılması da bu ithalatın azalma nedenleri arasında gösterilebilir. Yalnız bu gümrük vergilerinin arttırılması ithalatı azaltırken diğer bir yandan da üretimin artmasına neden olmuştur. Ülkede üretilen mamullerden alınan katma değer

---

<sup>54</sup> Kütükoğlu,s.273.

<sup>55</sup> age, s. 273.

ithalattaki gümrük vergisine oranla fazla olması devlet gelirinde bir artmaya neden olmuştur<sup>56</sup>.

Beşinci ithalat alanı olan cam, ayna, şişede ithalat oranlarının % 50'lere varan azalma görülmektedir. Bu azalmanın başlıca nedeni ise İstanbul artık Bulgaristan ve Romanya'ya bu mamulleri satamamasıdır<sup>57</sup>. Ticari hinterlandın da dışına çıkmıştır.

Altıncı ithalat alanı olan inşaat malzemeleri ithalatındaki azalmanın sebebi İstanbul'daki inşaat sektörünün artık hareketli olmamasıdır. Ayrıca bu dönemde inşaat malzemelerinin bazı kalemlerinde İstanbul'un üretime başlaması bu düşüşün nedenini açıklamaktadır<sup>58</sup>. Haddizatında inşaat malzemesi yerinde üretilip tüketilen bir meta olduğundan, demir dışındaki malların Eminönü içindeki hareketi ülke hareketini temsil etmez.

Yedinci olarak şeker ve pirinç ithalatındaki azalmaya bakıldığında şunlar görülmektedir. Pirinçteki ithalatın azalma sebebi olarak ithal pirince getirilen yüksek gümrük vergisi gösterilebilir. Ancak şeker ithalatının düşmesinin ana nedeni Rusya'ya artık şeker satışının durmuş olmasıdır. Rusya artık ihtiyaçlarını Triesete'den karşılamaktadır. Bu değişimin nedeni İstanbul'u terk eden yabancı tüccarların Triesete'deki serbest ticaret bölgesine yerleşmiş olmasıdır<sup>59</sup>.

Yukarıda da gördüğümüz gibi ithalat bir çok sektörde düşüş göstermiştir.. Bu düşme zaman zaman vergi ve gümrük hadlerinin yükselmesiyle gerçekleşmiştir. Bu nedenle İstanbul'da bulunan yabancı tüccarların kenti terk etmesi ve serbest ticaret bölgelerine geçmeleri de ithalatın düşmesinin bir diğer sebebidir. İthalattaki düşüşün yanında İstanbul ekonomisi için büyük öneme sahip olan transit ticaretteki gelişmelere bu perspektiften bakılmalıdır.

İstanbul için Bulgaristan, Romanya ve Rusya transit ticareti artık bitmişti. İstanbul için bu ülkelere yapılan transit ticaret'inin bitmesinden daha önemli bir değişim de İstanbul'un, İran halılarının Dünya'ya açılma noktası olmaktan çıkmasıdır. Birinci

---

<sup>56</sup> age, s. 273.

<sup>57</sup> age, s. 274.

<sup>58</sup> age, s. 274.

<sup>59</sup> age, s. 274.

dünya savaşı sonrasında artık İran halıları İstanbul'a gelmeden Trabzon limanı üzerinden direkt olarak Londra'ya gitmeye başlamıştır. Londra'ya yerleşen Ermeni tüccarlar artık halıları İstanbul'dan değil Tahrandan almaya başladılar. Bu, İran halılarının yanında Türk halıların satışını da düşürmüştür. Ayrıca halı yıkamacılığı gibi sektörleri de etkilemiştir<sup>60</sup>. Anadolu'dan azınlığın tehciri, Anadolu azınlığının İstanbul'u devre dışı bırakacağı düşünülürse de bu tehcirin bir kısmı İstanbul'a taşınmakla gerçekleşmiştir. Halı gibi istisnai ürünlerde bu etki görülmektedir. Bununla beraber, İstanbul'un siyasî ve ticarî hinterlandı küçüldüğünden, sermaye yerini değiştirmeye başlamış dolayısıyla bir çok kalemde büsbütün kesilme olmuştur.

İstanbul ülkenin hinterlandında üretilen mamullerin toplanması ihraç edilmesi , tekrar hinterlanda dağıtılması işlevinde değişimler meydana gelmiştir. Hinterland'daki üretimin düşmesi ayrıca zengin yabancı tüccarların ülkeyi terk etmesi bu azalmanın başlıca nedenleridir. Bu değişimler ürünler bazında incelenecek olursa şunlar görülür.

İstanbul'un ana ihraç ürünlerinden biri olan afyonun ihraç merkezi değişime uğramamış yine İstanbul'da kalmıştır.

Tütünde İstanbul bir merkez konumundadır. Yalnızca tütün ticareti itibariyle değil aynı zamanda Marmara bölgesi Trakya ve transit Rus tütününün imalatı noktasında hizmet vermektedir. Bu konumunu İstanbul savaş sonrasında kaybetmemiş bilakis bu sektörde çalışan çocuk ve bayan sayısında artış meydana gelmiş Üsküdar Beşiktaş gibi ilçelerde imalathaneler açılmıştır<sup>61</sup>.

Dünyadaki fındık üretiminin % 60'lık kısmını Türkiye üretmiş olmasına rağmen İstanbul bu konudaki merkezliğini Marsilya ve Trieste'ye kaptırmıştır. Bunun sebepleri arasında İstanbul limanlarının yeterince büyük olmaması ve Amerika'ya direkt seferlerin olmamasının yattığı düşünülmektedir. Hatta zamanla İstanbul'un bu görevini tamamen kaybetmesi ve fındık ticaretinin tamamen üretim bölgelerine kayması olasılık dahilindedir.

---

<sup>60</sup> age, s. 274.

<sup>61</sup> age, s. 275.

İstanbul Ankara, Konya, Erzurum ve Kayseri'den gelen bağırsakların işlenerek ihraç edildiği bir merkez konumundadır. Anadolu'dan gelen bağırsaklarda bir azalma meydana gelse bile İstanbul'daki mezbahalardan alınan bağırsaklar bu ihtiyacı karşılamaktadır. Ayrıca deri ticaretinin de merkezi konumunda bulunuyordu. İstanbul'a gelen derilerin küçük bir kısmı Yedikule'de işlenirken büyük bir kısmı hiç işlenmeden yurt dışına ihraç edilmekte idi. Savaş sonrasında da İstanbul bu konumunu korumuş, Rusya'dan ve İran'dan gelen malların transit ticareti sürmekte idi<sup>62</sup>. Bu durum sanayi imalatının her sahada mümkün olmamasına bağlanabilir. Teknoloji zamanla ancak bazı sahalara girebilmektedir. Dericilik küçük işletmelerin işleri olarak görüldüğünden bu alanda Batı sanayileşirken batının yapamadığı işleri İstanbul tamamlıyordu. Çünkü Batıya yakın bir yerde idi ve bu hususta en çok bilgiye sahip bir yer konumundaydı. Bir şey satmadan bir şey alınamayacağı için zararlar da olsa tarım ürünlerini satmak zorundaydı.

Halı transit ticaretindeki azalma ile beraber halı ihracatı da azalma göstermiştir. Bunun başlıca nedeni halı üretimi yapan nüfusun göç nedeniyle yer değiştirmesidir. Bu dönemde halıcılık Sivas, Zile, ve Kayseri'de azalmıştır. Yalnızca Burdur ve Isparta'da devam etmektedir<sup>63</sup>.

Tiftiğin ihracat merkezi İstanbul'dur. İstanbul'da sof kumaş talebi olmadığı için dokunmamaktadır. Tiftik tamamen Amerika'ya ihraç edilmektedir. Yün ticareti ise İzmir ile İstanbul arasında bölüşülmüş vaziyettedir. İstanbul'a hinterlandından gelen yünlerin sadece % 5'lik kısmı İstanbul'daki fabrikalarda işlenebilmektedir. Büyük bir kısmı ise işlenmeden ihraç edilmektedir<sup>64</sup>.

İpek üretiminin merkezi konumunda Bursa bulunurken birinci dünya harbinden itibaren İstanbul bu görevi üstlenmiştir. Önceden Bursa'dan ihracat yapan yabancı tüccarlar savaş nedeniyle İstanbul'a geri çekilmiş buradan ticaret yapmayı tercih etmişlerdi. Ancak savaş sırasında dutlukların zarar görmesi nedeniyle savaş öncesine oranla altı kat azalma gösteren ipek üretimi İstanbul'a kayan ipek ticaretinin İstanbul'a

---

<sup>62</sup> age, s. 276.

<sup>63</sup> age, s. 2774.

<sup>64</sup> age, s. 277.

olan faydasını minimize etmiştir. Hatta savaş sonrasında İstanbul'un ipek ticaretindeki merkezi konumunu yitirdiği bile düşünülmektedir<sup>65</sup>.

İstanbul kömür ticareti bakımından ülkenin tartışmasız merkezi konumdadır. Ülke kömür ihtiyacının % 80'ini zaten İstanbul'dan kaynaklanmaktaydı. tüketmekteydi. Bu kömür İstanbul'a İngiltere'den ve Ereğli havzasından gelmekte idi. Bu dönemde ülkenin maden kömürü ihtiyacı yaklaşık olarak 600 bin ton olarak bilinmektedir.<sup>66</sup> Bunun yanında Türk halkının yakıtını kendisinin doğrudan temin etmesi de etki etmiştir. Orman bölgelerinde orman ürünleri yakıtı oluştururken ovalarda da hayvan gübresinden üretilen tezek ısınmak ihtiyacında kullanılıyordu. Ot ve saman artıkları da bu amaçla kullanılmıştır. yakıyordu. Ancak İstanbul ve diğer büyük şehirlerde kömür ve odun kullanılmaktaydı.

İstanbul dünya savaşı öncesinde Marmara'nın sahil kesiminde yaklaşık 150.000 metre küp kereste kullanılıyordu. Bu kerestelerin direk kısımları Anadolu ormanlarından karşılanıyordu. Tahta kısmının büyük bir bölümü Romanya'dan temin ediliyordu. Döşeme tahtaları ise İskandinav ülkelerinden geliyordu. Gümrük resminin artırılması ile birlikte bu malzemelerin ithalatı zorlaşmıştı. Önceleri Yunanistan'a ihracat yaparken iç üretimdeki maliyetlerin artması hasebiyle bu pazarda kaptırılmıştır<sup>67</sup>.

İzmir zeytinyağı ticaretinin merkezi olma hüviyetini birinci dünya savaşı ile birlikte İstanbul'a kaptırmıştır. Bu dönemde İstanbul'a gelen zeytinyağı miktarı bir milyon kilo olarak saptanmıştır. İstanbul kendi ihtiyacını karşıladıktan sonra bu yağın geri kalan kısmını İtalya, Fransa, Romanya, Bulgaristan gibi ülkelere ihraç etmekteydi. Yalnız yukarıda da bahsettiğimiz gibi savaş ekonomisinin bir getirisi olan bu ticaretin de savaş sonrasında tekrar eski yeri olan İzmir'e dönmesi muhtemeldir<sup>68</sup>. Azınlıkların İstanbul'a yerleşmesi ile İzmir ve diğer tüm Anadolu kentleri ticari etkinliklerini tamamen kaybettiler. Batı destekli sermaye İstanbul'u tam ticaret merkezi haline getirdi. Böylece üretilen her şeyin İstanbul'a satılması, tüketilen her şeyinde İstanbul'dan alınması sağlanmıştır.

---

<sup>65</sup> age,s.277.

<sup>66</sup> age,s.277.

<sup>67</sup> age,s.278.

<sup>68</sup> age,s.278.

Yukarıda da işlediğimiz gibi bir kentin ekonomisinde ticaret, yaşam kanallarından biri görevini üstlenmiştir. Bu bakımdan kentin gelirinin önemli bir kısmı ticaret ve ticaretin çeşitlerinden sağlanmakta olduğunu görmekteyiz. Yalnız sadece ticaretle ekonomiler ayakta durmakta zorlanacaklardır. Bu yüzden ticareti destekleyen ona yaşamsal kaynak olan bir faktör daha vardır ki oda kentin üretim faktörüdür. Üretimin bir kent için ne denli öneme haiz olduğunu İstanbul'un üretim alanları incelendiğinde görülmüş olacaktır.

## II . Üretim

İstanbul'da üretilen mamullerin içinde ilk sırada ispirotoyu yani alkol'ü görebiliriz. Alkol'ün bir kısmı İstanbul'da üretilirken diğer bir kısmı ise Hollanda'dan ithal edilmekte idi. İstihlak, oktrua ve gümrük resimleri normal kanallardan yapılan alkol üretiminin fiyatını çok yükseltmişti. Bu yükselme alkol kaçakçılığını cazip hale getirmiş ve Bulgaristan'dan gelen kaçak alkol miktarı artmıştır. Bu artış o denli olmuştur ki neredeyse yerli üretim durma noktasına gelmiştir. Alkoldeki fiyat artışı kolonya'yı da etkilemiş ve fiyatının yükselmesine neden olmuştur<sup>69</sup>.

Bir diğer üretim dalı da hazır giyim üretimiydi. İthalata konulan vergilerin yükseltilmesi ve yerli kumaş üretiminin artması neredeyse hazır giyim ithalatını durdurma noktasına getirmişti. Bu önlemler iç üretimin artmasına katkı sağlamıştı. O yıllarda İstanbul'da yılda yüz bin adet kıyafet dikme kapasitesine sahip işletmeler bulunuyordu. Bu sektör İstanbul'da orta sınıf insanlara hizmet veriyor, alt sınıfta kalan fakir insanlar için yabancı ülkelerden ucuz ve kullanılmış kıyafet ithalatı sürüyordu<sup>70</sup>.

Savaş sonrasında İstanbul'da istihdam edilen işçi sayısının sektör olarak en yüksek olduğu alan kunduracılıktır. İstanbul'da bu dönemde kunduracılık sektöründe çalışan işçi sayısının 30.000 olduğu tahmin edilmektedir. Kunduralar büyük fabrikalarda değil, farklı işlemleri farklı atölyelerde yapılmakta en son olarak bir araya getirilmekte idi. Yani bu sektörde iş bölümü mevcuttu. Bu yıllarda Amerika'ya günde 2000 adet terlik ihraç edilmekte idi

---

<sup>69</sup> age, s. 278.

<sup>70</sup> age, s. 278.

Kunduracılık sektörüne bir altlık oluşturan dericilik ve kunduracılığın da bir kısmı İstanbul'da üretilmekteydi. İstanbul'a gelen derilerin büyük kısmı savaş öncesinde ihraç edilirken dünya savaşı sırası ve sonrasında Yedikule'deki imalathanelerde bu derilerin büyük kısmı işlenebilir hale gelmişti. Bu dönemde yaklaşık olarak Yedikule'deki atölyelerde 1500 amelenin bu sektörde çalıştığı bilinmektedir<sup>71</sup>.

Konservecilik İstanbul'da yapılan diğer bir üretim alanıdır. İstanbul'un bostanlarından elde edilen meyve ve sebzelerinden yaklaşık olarak yılda beşyüzbin konserve üretilmektedir. Bu rakamlar Ayvansaray ve Ermiş fabrikalarının üretim miktarlarıdır. Bu fabrikalarda mevsiminde 150-200 adet işçi çalışmaktaydı<sup>72</sup>. Gümrüklerde ki önlemler sayesinde domates ithalatı neredeyse sıfır noktasına gerilemiştir. Sadece İtalya'dan gelen bazı lüks ithalatlar devam etmekteydi

Mobilyacılık alanında bu dönemde çalışan sanatkar sayısı 200 civarındadır. Bunların yaklaşık olarak 300'ü koltukçuluk alanında faaliyet göstermektedir. Bu faaliyet dalında genellikle küçük üreticilik mevcutken bazı gayri Müslimlerin büyük tesisler kurduğu da bilinmektedir<sup>73</sup>.

İstanbul'un un ihtiyacını savaş öncesinde Amerika, Marsilya, Rusya, Romanya ve Bulgaristan'dan gelen unlarla karşılamaktaydı. Buna karşın Anadolu'da Ankara ve Konya'ya demiryolu ağı gidiyordu ancak buralarda buğday yerine bira arpası yetiştiriliyor ve ihraç ediliyordu. Savaş sırasında ilk defa İstanbul'un un ihtiyacı Anadolu'dan karşılanmıştır. İstanbul ile Ankara ve Bağdat demiryolları çevresindeki üretim alanlarının hassas bir dengesi vardı. Kurak dönemlerde İstanbul'a gelen buğday miktarında azalma görülüyor İstanbul'da un sıkıntısı baş gösteriyordu. Savaş sonrası gümrük resimlerinde buğdaya beş kat una ise 12 kat artış yapılmasındaki amaç İstanbul'da üretilen yerli un ile ithal unun rekabet gücünü zayıflatmaktı. Yerli un tüketiminin gelişmesi İstanbul'daki değirmencilik sektörünü geliştirmiştir. Hatta bu dönemde Anadolu'da değirmencilik gelişmediği için buğday İstanbul'a getirilir un haline buradaki değirmenlerde gelir ve Anadolu'ya tekrar dağıtılırdı.<sup>74</sup> Her ne kadar

---

<sup>71</sup> age, s. 279.

<sup>72</sup> age, s. 279.

<sup>73</sup> age, s. 280.

<sup>74</sup> age, s. 280.

buğdaydan un yapma tarih öncesinden beri bilinmekte ise de elektrik enerjisi ile çalışan değirmenler icat edilince un fabrikaları kuruldu.

**Tablo 3**

**Tarihi Yarımada'daki Değirmenler**

NO	SOKAK	MEVKİ	TARİH	İSİM	PAFTA
1	Kösele sok.	Kazlıçeşme	1939	Değirmen	1
2	Cibali-fener cad.	Ayakapı Gülcami Cibali	1928	Değirmen	21
3	Balat bereket sok.	Balat	1929	Balat köprübaşı değirmeni	24
4	Mürselpaşa cad.	Balat	1929	Karabaş değirmeni	27
5	Ayvansaray cad.	Ayvansaray	1929	Değirmen	29

**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta: 1-21-24-27-29

Bu yıllarda çimento sadece İstanbul'da üretilmekte idi. Savaş sonrasında kagir yapılar yapılmaya başlanmıştır. İstanbul'da inşaatlarda önemli derecede artışlar olmamasına rağmen bu dönemde Darıca'da bulunan çimento fabrikaları bu ihtiyacı karşılayamamaktaydı. Bu dönemde Kağıthane'deki harmanlarda yılda elli milyon, Feriköy'deki harmanlarda ise yılda yaklaşık onbeşmilyon adet tuğla üretilmekteydi<sup>75</sup>. Bu dönem de İstanbul'da inşaatın olmayışının sebebi nüfus artmayışında yatmaktadır. Bir kentin nüfusu doğumlarla artmaz. Kentleşenlerdeki refah, onların doğum oranlarının düşmesine neden olur. Nüfus göçlerle artar. Göçlerin olması için de göçülecek yerin ekonomik cazibe haline gelmesi ile mümkündür. İnşaat ekonomilerdeki temel gelişim yollarından birisi olarak lokomotif sektör kabul edilir. İnşaat olduğunu da inşaat malzemesinin üretimi ile öğrenebiliriz. Yıllara göre yapılan karşılaştırma refahın ölçüğü olur.<sup>76</sup>

Mahlut yağların her ne kadar İstanbul'da kullanılmadığı iddia ediliyorsa da Belediye'nin bunun için caydırıcı önlemler aldığı bildiriliyor. İstanbul'da süt yağları esas olarak Halep ve Antep den gelmekteydi. Sürmene'den gelen yağlar ise pek azdı. Bu yağlar ekseriya Marsilya'dan gelen nebati yağlarla karıştırılmaktaydı. Gelen nebati

<sup>75</sup> age, s. 281.

<sup>76</sup> bk. Ahmet Cevdet Paşa, Ma'rûzât, Yusuf Halaçoğlu (hazırlayan), İstanbul: Çağrı yayınları, 1980, s. 8-10.



yağlar susam, pamuk çekirdeği ve fıstık yağlardır. Ham maddeleri Türkiye’de bulunmasına karşın henüz üretilenmiyorlardı<sup>77</sup>.

Sabun imalatı İstanbul’da yapıp buradan yurtdışına ihraç ediliyordu. Ancak İzmir gibi yerlerde sabun imalathaneleri açıldığı bilinmektedir ve İstanbul’un bu üretim fonksiyonunu zamanla bu illere kaptırması düşünülmekteydi. Bu dönemdeki sabun fabrikaları yaklaşık 80-100 bin kilo üretim yapılmaktaydı. Bu fabrikalar 25 kişiye istihdam sağlamaktadırlar<sup>78</sup>.

Gerileyen üretim dallarından biri de sigara kağıdı üretimidir. İtalya ve Fransa’dan yaprak halinde gelen kağıtlar burada kesilerek defter haline getirilmekteydiler. İstanbul’da bu alanda 35 civarında imalathane bunlarda da 500’e yakın işçi istihdam edilmekteydi. İstanbul savaş öncesinde Suriye, Filistin gibi ülkelere sigara kağıdı ihraç ederken savaş sonrasında resimlerin artırılması sonucunda Urfa’ya kadar kaçak kağıdın girdiği bilinmektedir.<sup>79</sup>

İstanbul’daki fabrika üretiminin en gelişmiş olduğu alan iplik ve mensucat üretimidir. İstanbul’da üç büyük mensucat fabrikası bulunmaktaydı. Bunlardan biri olan Karamürsel mensucat fabrikasını Yunan ordusu çekilirken yaktığı bilinmektedir. Bu fabrikanın sahipleri daha sonra İstanbul’da yeniden bir mensucat fabrikası kurmuşlardır. Ayrıca Feshane’de sahipleri tarafından hem işletilmekte zaman zamanda makineleri işletmecilere kiralanmaktaydı. Hereke’de hem iplik hem yün işleyen su ile çalışan bir fabrika bulunuyordu. Bu dönemde pamuklu dokuma yapan Bakırköy bez fabrikası ile Withall’lerin Yedikule’deki iplik fabrikası bilinen fabrikalardır. İstanbul savaş sonrasında pamuk ipliği İngiltere’den, Hindistan’dan ve İtalya’dan geliyor, gelen bu iplik Anadolu’ya İstanbul üzerinden dağıtılıyordu. İpekli dokumadaki sınırlı gelişmeye karşılık suni ipek olan floştan dokuma son iki yıl içinde artış göstermiştir. İstanbul’da yıllık floş sarfiyatı yıllık 12 bin kilodan yıllık 100 bin kilo ya çıkmıştır<sup>80</sup>.

---

<sup>77</sup> Kütükoğlu,s.281.

<sup>78</sup> age, s. 282.

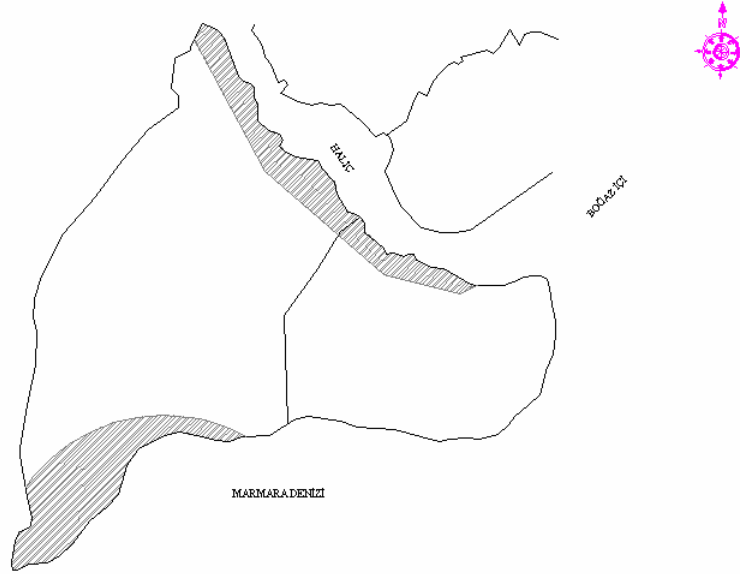
<sup>79</sup> age, s. 282.

<sup>80</sup> age, s. 283.

İstanbul sanayisinin en güzel bölgesi olan Haliç'in etrafındaki Fener, Balat, Hasköy, Eyüp, Kağıthane gibi semtler kurulan fabrika ve atölyelerle tanındı<sup>81</sup>.1929 Dünya ekonomik buhranının neden olduğu korumacı sanayi politikası bu dönemdeki İstanbul sanayisinin yapısının biçimlendirmiştir.<sup>82</sup> 1934 den itibaren yürürlüğe giren Birinci beş yıllık sanayi planı'nda istanbul'da büyük yatırım planları düşünülüyor sanayinin anadoluya yayılması planlanıyordu.<sup>83</sup> İstanbul'da 1920 ile 1945 yılları arasındaki haritalardan yaptığımız tespitlere göre bu dönemde sur içinde 83 adet fabrika mevcuttur. Bunların içinde çikolata fabrikasından sandalye fabrikasına, susam fabrikasından çorap fabrikasına kadar çok çeşitli alanda üretim yapan fabrikalar mevcuttur. Bunları aşağıdaki hazırladığımız istatistikte görmek mümkün olacaktır. Bu istatistikteki veriler haritalar kısmından paftalarına bakılarak incelenebilir.

## Şekil 2

### Tarihi Yarımada Yaklaşık Fabrika Alan Krokisi



TARİHİ YARIM ADA YAKLAŞIK FABRİKA TESİS ALANI KROKİSİ

<sup>81</sup> İlber Ortaylı, İstanbul'dan Sayfalar, 2. bs., İstanbul, 1986, İletişim Yayınları, s. 111.

<sup>82</sup> Orhan Gedik, İkinci Dünya Savaşı Döneminde İstanbul'un sosyo ekonomik Yapısı, İstanbul,2001,s.108.

<sup>83</sup> Mehmet Yücel,1939-1945 Dönemi Türkiye İktisat Politikaları ve İstanbul ekonomisi, İstanbul, 2002,s.104.

**Tablo 4****Tarihi Yarımada'daki Fabrikalar**

<b>NO</b>	<b>SOKAK - CADDE</b>	<b>MEVKİ</b>	<b>TARİH</b>	<b>FABRİKA İSİMLERİ</b>	<b>PAFTA</b>
1	İpçiler cad.	Eminönü	1922	Çapa makarna fab.	78
2	Kutucular cad.	Eminönü	1922	Makara fab.	78
3	Kadioğlu sok.	Eminönü	1922	Demir fab.	78
4	Demirhane cad.	Kazlıçeşme	1928	Yedikule İplik Türk aş	1
5	Demirhane cad.	Kazlıçeşme	1928	Tanneriej. Kamhi	1
6	Demirhane cad.	Kazlıçeşme	1928	Alekodeulo (deri fab.)	1
7	Kirişhane sok.	Kazlıçeşme	1928	İdrofil pamuk fab.	1
8	Kirişhane sok.	Kazlıçeşme	1928	Zımpara fab.	1
9	Demirhane cad.	Kazlıçeşme	1928	Kürek fab.	2
10	Demirhane cad.	Kazlıçeşme	1928	Mensucat dokuma fab.	2
11	Demirhane cad.	Kazlıçeşme	1929	Lastik fab.	2
12	Demirhane cad.	Kazlıçeşme	1929	Kalveniz fab.	2
13	Zakiebaşı sok.	Kazlıçeşme	1929	Mumhane	2
14	Beleşci sok.	Kazlıçeşme	1929	Dabakhane	2
15	Beleşci sokak	kazlıçeşme	1929	Karamanoğlu pamuk fab.	2
16	Hacimehmetpaşa sok.	kazlıçeşme	1929	Tutkal fab.	2
17	Kuyulu sok.	Kumkapı	1932	Gazoz fab.	13
18	Arapzade sok.	Kumkapı	1932	Yazmahane	13
19	Karababa cad.	Kumkapı	1932	Fabrika	13
20	Manisalı fırın sok.	Fatih	1932	Fabrika	18
21	Fevzipaşa cad.	Fatih	1932	Lastik fab.	18
22	Üsküplü cad.	Unkapanı	1933	Kağıt basım fab.	20
23	Abdülezelpaşa cad.	Unkapanı	1933	Bakraç fab.	20
24	Abdülezelpaşa cad.	Unkapanı	1933	Mozaik fab.	20
25	Meydan	Unkapanı	1933	Kayık üretim	20
26	Üsküplü cad.	Unkapanı	1933	Tereyağı fab.	20
27	Bostanhamamı sok.	Unkapanı	1933	Sabun fab.	20a
28	İşelk sokak	Unkapanı	1933	Fabrika	20a

29	Yavuzsinancamii sok.	Unkapanı	1934	Fabrika	20a
30	Yılık değirmen sok.	Unkapanı	1934	Doğrama fab.	20a
31	Saraltı cad.	Ayakapı Cibali	1934	Cibali tütün fab.	21
32	Cibalifener cad.	Ayakapı Cibali	1935	Tereyağı fab.	21
33	Cibalifener cad.	Ayakapı Cibali	1936	Sabun fab.	21
34	Abidüzelpaşa cad.	Fener	1936	Yağ fab.	22
35	Abidüzelpaşa cad.	Fener	1936	Pirinç fab.	22
36	Mürselpaşa cad.	Fener	1936	Sabun fab.	23
37	Mürselpaşa cad.	Balat	1936	Sandalye fab.	24
38	Balat bereket sok.	Balat	1939	Soda fab.	24
39	Demirhisar cad.	Balat	1939	Konserve fab.	28
40	Demir hisar cad.	Balat	1939	Fabrika	28
41	Demir hisar cad.	Balat	1939	Karbonat fab.	28
43	Demirhisar cad.	Ayvansaray	1939	Konserve fab.	29
44	Hallaç mehmet sok.	Çarşamba	1939	Çarşaf fab.	34
45	Kovacilar cad.	Vefa	1939	Oksijen fab.	42
46	Cami sok.	Vefa	1939	Karamürsel mensucat fab.	42
47	Kırma tulumba sok.	Aksaray	1939	Karadeniz mensucat fab.	45
48	Bozdoğankekeri cad.	Vezneciler	1939	Çorap fab.	49
49	Musalla cad.	Nişanca	1939	İpek fab.	50
50	Hadimodaları sok.	Nişanca	1939	Dokuma fab.	50
51	Koska cad.	Ni şanca	1940	Fabrika	50
52	Langa cad.	Aksaray	1940	Çorap fab.	55
53	Sandık sok.	Yenikapı	1940	Soba boyası fab.	56
54	Tavukpazari sok.	Eminönü	1940	Sandalye fab.	60
55	Gergefci sok.	Eminönü	1940	Dimkof fab.	60
56	Atikali paşa	Eminönü	1940	Mobilya fab.	60
57	Çarkcılar sok.	Eminönü	1940	Dokuma fab.	62
58	Çarkcılar sok.	Eminönü	1940	İplik fab.	62
59	Küçükalydızhan sok.	Eminönü	1940	Öztaş fab.	63
60	Yanıksarılar sok.	Eminönü	1940	Bakır fab.	63
61	Tarakcıcafer sok.	Eminönü	1940	Trikotaj fab.	66
62	Direklihan sok.	Eminönü	1940	Topluigne fab.	66
63	Hocahani sok.	Eminönü	1940	Çorap fab.	66
64	Çarkcılar sok.	Eminönü	1940	İplik fab.	67
65	Mahmutpaşa yokuşu	Eminönü	1940	Dokuma fab.	67
66	Fincancılar yokuşu	Eminönü	1940	Kapsül fab.	67

67	Devoğluyokuğu sok.	Eminönü	1940	Çorap fab.	69
68	Hayriyehanım sok.	Eminönü	1940	Sabuncuzadeşakir fab.	69
69	Şahan sok.	Eminönü	1941	Sabun fab.	70
70	Tomruk çıkmaz	Eminönü	1941	Fabrika	70
71	Paçacı sok.	Eminönü	1941	Çorap fab.	70
72	Sabuncuhanı sok.	Eminönü	1941	Bavul fab.	71
73	Cömerttürk sok.	Eminönü	1941	Kağıt fab.	71
74	Hasırcılar sok	Eminönü	1941	Makara fab.	71
75	Fındıkçılar sok.	Eminönü	1941	Susam fab.	71
76	Asmaaltı cad.	Eminönü	1941	Fabrika	75
77	Kafeslişerbethane sok	Eminönü	1941	Zafer cikolata fab.	75
78	Rüstem sok.	Eminönü	1942	Çikolata fab.	75
79	Kantarçılar cad.	Eminönü	1942	Sosis fab.	76b
80	Rüstempaşamahkeme sok	Eminönü	1942	Sabun fab.	76b
81	Hasırcılar caddesi	Eminönü	1942	Şekerleme fab.	76c
82	Muratefendi sokak	Eminönü	1942	Sabun fab.	77
83	İpçiler caddes	Eminönü	1943	Çikolata fab.	78

**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta:1-2-13-18-20-20a-21-22-23-24-28-29-34-42-45-49-50-55-56-60-62-63-66-67-69-70-71-75-76b-77-78

Değişen ekonomide çarşıların yerini fabrikalar almaktadır. Yirminci yüzyılda sanayileşme fabrikaların sayısını artırmıştır. Fabrikanın taşınmaz büyüklüğü, yapı değeri, işletme sermayesi, çalıştırdığı işçi ve elektrik abone kapasitesi, ekonomik uzaklıkları gibi değerler incelenerek sanayileşme trendleri takip edilebilir.

Görüldüğü gibi İstanbul'un çok çeşitli mevkiilerinde çok çeşitli fabrikalar mevcuttur. Ama genel itibariyle fabrikaların yani İstanbul sanayisinin Haliç kenarında konuşlandığını söylemek mümkün olacaktır.

İstanbul'un konumu itibariyle denizlerin ortasında bulunması ve boğaza sahip olması şüphesiz balıkçılık için elverişli konumda olmasını sağlamıştır. İstanbul'da balıklar dalyanlar, ıgırlar ve olta ile tutulurdu. Boğaziçi ile Marmara'da özel mülkiyette olan 30'u aşkın dalyan bulunmaktadır. Boğazda balık akımlarının olduğu dönemlerde tutulan balıklar ya tuzlanarak yada kurutularak depolanırdı. Bu dönemde

balıkla uğraşan işçi sayısı yaklaşık olarak 15.000 olarak tahmin edilmektedir. Bunların yarısı Müslim iken diğer yarısı ise gayri Müslim idi<sup>84</sup>.

Hanlar Eminönü bölgesinde yoğunlaşmışlardır. Bir yandan ticaretin gerçekleştiği alanlar olan hanların aynı zamanda imalathane olarak kullanılması da mümkündür. Ama bu durumda ayrı bir tespit yapılmış olması gerekirdi, ki böyle bir tespit yoktur. Buna mukabil daha uygun olan yöntem ise küçük imalathanelerde üretilen ürünlerin hanlara transfer edilerek burada alış verişe konu olmalarıdır. Üretimin gerçekleştiği alan ile pazar ilişkisinin gerçekleştiği alanın birbirine yakın olması hem ulaşım maliyetlerini azaltacak, hem nakliye hızlandıracaktır. En önemlisi de üretimin pazarın ihtiyaç ve isteklerine göre şekillenmesi mümkün olacaktır. Osmanlı ekonomisi her ne kadar kendine yetme saikiyle hareket eden bir ekonomi olsa da bu zamanla değişmiş ve klasik yapı çözülerek yerini modern ekonomik yapıya bırakmıştır. Bu süreçte üretim kararlarında pazarın ihtiyaç ve isteklerinin –hatta bir anlamda modanın- belirleyici olması kaçınılmazdır. Bu açıdan Eminönü’ndeki imalathanelerin tespit edilen tüm imalathanelerin büyük çoğunluğunu teşkil etmesi doğaldır. Eminönü’nden sonra yoğunluğun olduğu iki merkez Balat ve Unkapanı’dır. Bu alanlardaki imalathaneler incelendiğinde bölgelerin ekonomik karakterlerini okumak mümkündür. Zira Balat’ta fotoğrafçı, kayıkthane (4), helvacı ve kereste kesimhane’si ilk bakışta dikkati çekmektedir. Bunların belli bir sosyal örgüye tekabül ettikleri açıktır. Zira fotoğrafçı veya helvacı gibi ekonomik birimlerin şehrin her tarafında sıkça tesadüf edilen birimler olmadığını düşünürsek, yerleşimin balat’ın sırtlarında yoğunlaşması anlam kazanmaktadır. Aynı bakış açısından Eminönü’ne bakıldığında Pazar-imalathane tespitimiz daha da geçerlilik kazanmaktadır. Çünkü bu bölgede tespit edilen ekonomik birimler arasında bir alanda uzmanlaşmış bir yapı görünmemekte ve üretim alanları çeşitlilik arz etmektedir. Unkapanı bölgesi de Eminönü gibi bir üretim alanı olarak görülse de Eminönü’ne nazaran –daha az sayıda birimi ihtiva etmesinin de etkisiyle- bir birine yakın alanlardaki birimler görülmektedir (kereste kesimhane, testere kesim, kayık üretim hanesi, araba tamirhanesi, nalbant, demirci dağılımında en aykırı birim olarak mermerci görülmektedir).

---

<sup>84</sup> Kütükoğlu, s. 283.

**Tablo 5****Tarihi Yarımada'daki İmalathaneler**

NO	SOKAK	İLÇE	TARİH	İSİM	PAFTA
1	Sancaktar yokuşu	Sultan Selim	1929	Şerbethane	33
2	Zakirbaşı sok.	Kazlıçeşme	1939	Deri boyahanesi	2
3	Zakirbaşı sok.	Kazlıçeşme	1939	Mumhane	2
4	Beleşçi sok.	Kazlıçeşme	1939	Dabakhane	2
5	Demirhane cad.	Kazlıçeşme	1939	Marangoz	2
6	Ihsaniye sok.	Gedikpaşa	1923	Mobilyacı	1
7	Arabzade sok.	Kumkapı	1924	Yazmahane	13
8	Cami sok.	Tülbentçi	1922-23	Çömlekçiler	16
9	Haydarbey sok.	Fatih	1933	Belediye kimyahanesi	18
10	Aptül ezel paşa cad.	Unkapanı	1932	Kereste kesimhane	20
11	Aptül ezel paşa cad.	Unkapanı	1932	Kayık üretimhanesi	20
12	Aptül ezel paşa cad.	Unkapanı	1932	Demirci	20
13	Aptül ezel paşa cad.	Unkapanı	1932	Testere kesim	20
14	Elvanzade çeşmesi sok.	Unkapanı	1932	Araba tamirhanesi	20
15	Cemal etem sok	Unkapanı	1932	Nalbant	20
16	Yılık değirmen sok	Unkapanı	1933	Mermerci	20a
17	Mürsel paşa cad	Balat	1929	Kayıkhane	24
18	Mürsel paşa cad	Balat	1929	Atölye	24
19	Haliç	Balat	1929	Kayıkhane	24
20	Mürsel paşa cad	Balat	1929	helvacı	27
21					
22	Ayan sok	Balat	1929	Kireççi	27
23	Tahta minare sok	Balat	1929	Fotoğrafçı	27
24	Simitçi velisok	Balat	1929	Kayıkhane	27
25	Balat iskelesi sok	Balat	1928	Kereste kesimhane	28
26	Balat iskelesi sok	Balat	1928	Kayıkhane	28
27	Yavedut iskelesi	Ayvansaray	1929	Kayıkhane	29
28	Yavedut iskelesi	Ayvansaray	1929	Kayıkhane	29
29	Ayvansaray iskelesi	Ayvansaray	1929	Kayıkhane	29
30	Ayvansaray iskelesi	Ayvansaray	1929	Buhar atölyesi	29
31	Hasan fehmi cad	Çarşamba karagümrük	1929	Keresteci	32
32	Sancaktar yokuşu	Sultan Selim	1929	Şerbethane	33

33	Şifahane sok	Süleymaniye	1935	Matbaa	41
34	Katip çeşme cad	Vefa	1934	Imaret sabunhanesi	42
35	Yeşil tulumba sok	Aksaray	1935	Tenekeci	46
36	Hallacı mansur sok	Vezneciler	1935	Çamaşırhane	49
37	Soğancı raşit sok	Koska langa	1936	Mekanik bıçak	50
38	Mustafa kemal cad	Aksaray	1936	Marangoz	55
39	Tavuk pazarı sok	Eminönü	1945	Atölye	60
40	Semaver sok	Eminönü	1941	Matbaa	61
41	Mercan cad	Eminönü	1941	Boyahane	61
42	Tacirhane sok	Eminönü	1941	Testere atölyesi	61
43	Mahmutpaşa hamamı sok	Eminönü	1942	Motor boyahane	62
44	Tarakçı cafer sok	Eminönü	1940	Trikotaj ve mensucat	66
45	Hoca hanı sok	Eminönü	1940	Trikotaj	66
46	Fincancılar sok	Eminönü	1941	İmalathaneler	67
47	Paşa camii sok	Eminönü	1941	Mekanik bıçak	67
48	İsmetiye cad	Eminönü	1941	Demir işleri	68
49	Havancı sok	Eminönü	1941	Marangoz	68
50	Nargileci sok	Eminönü	1941	Trikotaj	68
51	Devoğlu yokuşu	Eminönü	1941	Mekanik bıçak	69
52	Hayriye hanım sok	Eminönü	1941	Mekanik bıçak	69
53	Kepenekçi sabunhanesi sok	Eminönü	1941	Sabun evi	69
54	Kepenekçi sabunhanesi sok	Eminönü	1941	Sepetçi	69
55	Tomruk sok	Eminönü	1940	Sandıkçı	70
56	Fındıkçılar sok	Eminönü	1940	Sandıkçı	71
57	Sabuncu hanı sok	Eminönü	1940	Helvacı	71
58	Yeni cami cad	Eminönü	1940	Sandıkçı	72
59	Lüleci rüstem sok	Eminönü	1940	Balıkhanesi	75
60	Aşçılar cad	Eminönü	1942	Tuzcu	76a
61	Tütün cümrüğü sok	Eminönü	1942	Cumhuriyet buzhanesi	76a
62	Kadioğlu sok	Eminönü	1942	Mekanik atölyesi	76b
63	Balkapan hanı sok	Eminönü		Atelye	76c
64	Kible çeşme cad	Eminönü	1943	Mermerci	77
65	Kible çeşme cad	Eminönü	1943	Helvacı	77
66	Kantarcılar cad	Eminönü	1941	Oduncu	78
67	İpçiler cad	Eminönü	1941	Sepetçi	78
68	Kutucular cad	Eminönü	1941	Kutucu	78
69	Atlama taşı cad	Eminönü	1943	Keresteci	79



70	Atlama taşı cad	Eminönü	1943	Demirci	79
71	Kazancılar cad	Eminönü	1943	Nalbant demirciler	79
72	Yoğurtçu nuri sok	Eminönü	1943	Sepetçi	79
73	Üç mihraplı sok	Eminönü	1943	Sepetçi	79
74	Kazancılar cad	Eminönü	1943	Demirci	79

**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta:1-2-13-16-18-20-20a-24-27-28-29-32-33-41-42-46-49-50-55-60-61-66-67-68-69-70-71-72-75-76a-76b-76c-77-78-79-

### III . Hizmet Sektörü

İstanbul'un ticari yapısını inceledikten sonra hizmet alanındaki gelişmeleri ve bu hizmet alanlarının ekonomiye olan katkılarına bakıldığında aşağıdaki bilgiler ortaya çıkmaktadır.

Deniz taşımacılığı gerileyen ticari faaliyetlere rağmen bazı özel koşullar nedeniyle gelişme göstermiştir. Buna rağmen yabancı ülkelerle olan bağlantı yine yabancı gemilerle sağlanmaktaydı. Kabotaj hakkının yerli gemicilere bırakılması bazı özel girişimcileri gemi alımına sevk etmiştir. Bu da ticaret filosunun gelişmesine neden olmuştur. Ama Türklerin elinde bulunan gemiler eski olduğu için yalnızca ülke içi seferler düzenleyebilmekteydiler. Gemi sayısındaki artış ve filonun yaşlılığı gemilerin tamiri sorununu ön plana çıkarmıştır. Bu dönemde İstanbul'da biri İstinye'de üçü Tersane'de olmak üzere dört havuz vardı<sup>85</sup>.

İstanbul ekonomisinin en can alıcı noktası liman hizmetleridir. Ticari faaliyetlerin iyi ve zamanında yapılabilmesi için liman hizmetlerinin zamanında ve itinalı yapılması şart olmuştur. Bu hizmetlerin düşük maliyetle yapılması da ticaretin rekabet gücünü artırmaktadır.

İstanbul limanı faaliyetinin 1913 yılına göre azalma gösterdiği görülmektedir. 18 yy'dan beri İzmir'in hissedilir rekabeti ve Karadeniz'deki limanların durumunun iyileştirilmesi daha önceden İstanbul üzerinden nakledilen malların artık başka yollar izlemesine neden olmuştur<sup>86</sup>. 1913 yılında limandan geçen gemilerin tonilatosu 17 427 732 iken 1923 de 8 310 000'ne düşmüştür. Bu sayılara limanda demirlemeden geçen

<sup>85</sup> age, s. 284.

<sup>86</sup> Wolfgang Müller, çeviren Erol Özbek, Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı, İstanbul, 1998, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, s. 142.

gemiler de dahil olduğu için limanın hacmi konusunda net bir bilgi vermemektedir. 1913 yılında rıhtıma yanaşan gemilerin tonilatosu 2 071 984 iken 1923’de 1 007 030’a gerilemiştir. Bu da bize limanın kapasitesi noktasında tam bir rakam vermektedir. Çünkü rıhtıma yanaşmadan mallarını boşaltan gemiler de mevcuttur. Ama şu kesin olarak bilinmektedir ki 1908 yılına göre 1923 yılında gözle görülür bir düşüş meydana gelmiştir<sup>87</sup>.

Bu azalmanın şüphesiz ana sebebi yaşanan dünya savaşıdır. Ancak bazı yerel nedenler de vardır. Trabzon, Samsun, Antalya, Mersin gibi limanların mütareke döneminde dışarıya açılması İstanbul limanının önemini azaltmıştır. Ayrıca dışarıda Pire limanının hızlı bir gelişme göstermesi büyük bir etkidir. Faaliyeti azalmış olan limanın sebebi alt yapı eksikliği değil yönetim organizasyondaki hatalardır. Yinede limanlardaki vinçlerin sayısı, antrepoların ve depoların sayısının çoğaltılmasında fayda vardır. Ancak bu sebeplerden ziyade sorun yönetimseldir. Limanda çok sayıda müdafaa-i milliye, dahiliye, maliye, nafia vekaletleri gibi yetkili kurumun bulunması kargaşanın ve bürokrasinin oluşmasına neden oluyordu. Bu sorunları işletmenin etkinliğini yavaşlatmaktaydı. Ayrıca rıhtım şirketi, hamallar, mavnacılar ve gemi şirketlerinin çıkarlarının dengede tutulması limanın faaliyetlerinin azaldığı bir dönemde zorlaşmaktadır<sup>88</sup>.

Limandaki yükleme ve boşaltma işlemleri makineler yardımıyla değil de insan gücüyle sağlanıyordu. Önceleri gemiler rıhtıma yanaşmaz açıkta demir atar mavnalar gemilerden yükleri alır sahile getirir oradan taşıyıcı hamallarla şirketlere teslim ederlerdi. Bu iş kolunda çalışan işçiler Anadolu’dan gelip İstanbul’da para kazanmak isteyen kişilerden oluşuyordu. Bu işçi sınıfı loncalar halinde örgütlenmiş bir gruptu ve etkinliklerini bu sayede sürdürüyorlardı. Liman artan taşıma talebine cevap verebilmesi için gereken limanın rıhtım kısmının genişletilmesi daha fazla geminin limana yanaşması ve buradan da vinçler yardımıyla yüklerin boşaltılarak depolara ve antrepolara indirilerek depolanması, oradan da şirketlere teslim edilmesi gerekiyordu.

---

<sup>87</sup> Kütükoğlu, Tarih Boyunca İstanbul Semineri, s. 284.

<sup>88</sup> age, s. 285.

Ancak bu yapıldığında mavnalarda ve sahildeki taşıma şirketlerinde çalışan büyük bir kısım işçi işsiz kalacaktı. Galata rıhtımının işletmeye açılmasından sonra mavnalar rıhtıma gelerek bu bölgeyi kapatmış yanaşmak isteyen gemilere engel olmuşlar ve gemileri yüklerini mavnalar aracılığı ile boşaltmaya zorlamışlardır. Bu loncalar her dönemde varlıklarını sürdürdüğü için rıhtım şirketinin de gelir düzeyi azalmıştı<sup>89</sup>.

İstanbul'da bu dönemde iskelelerde çalışan hamal sayısı yaklaşık olarak 6000 civarındaydı. Her hamalın yeri bir gedikti. Bu gedikler kiralanıyor satılıyor ve verasetle intikal ediyordu. Bunların bir hamalbaşı vardı ve örgütlenmişlerdi. 1909 yılında çıkarılan bir kanunla gedikler kaldırılmıştı. Ancak yasaların uygulamadaki zorluklarını dikkate alırsak bu yasayı uygulamak tam mümkün olmamıştır. Limandaki ikinci örgüt mavnacılarıdır. İstanbul'da yaklaşık olarak 42.000 ton hacme sahip su kayığı, salapura, ve mavna vardır. Mavnacılar daha öncede bahsettiğimiz gibi limanlarda fiili tekel oluşturmuşlardır. Tüccarların mavna satın almalarını engellemişlerdir. Limanda örgütlenmiş olan diğer bir grup da arabacılarıdır. Bunlar da fiili bir tekel oluşturmuş durumdadırlar<sup>90</sup>.

Limana kamyonların yanaşmasına izin vermiyorlardı. Limandaki iş hacminin azalmasıyla bütün bu yukarıda saydığımız iş gurupları etkilenmiştir. Böylece fiyatları yükseltmişlerdir. Tahmil tahliye amelelerinde limanın örgütlü gurupları içerisinde yerlerini almaktaydılar. Bunlar gemilerden kömür ve ticari eşyaların indirilip bindirilmesi işlerinde çalışıyorlardı. Bu dönemde bunların sayısı 1100 civarındaydı. Bu ameleler de gedik tarzı bir örgütlenmeye sahiptiler. Limandaki yükleme boşaltma işlemlerinin fiyatının artmasının tek sebebi liman içi organizasyondaki eksiklik değildir. Savaş sonrasında gemi şirketleri de fiyatlarını yükseltmişlerdir. Tabi limandaki bu sorunları sayarken rüşvet ve yolsuzlukları da unutmamakta da fayda vardır<sup>91</sup>.

İstanbul'daki bir diğer hizmet kolu da bankacılıktır. Ülkenin finans merkezi bu dönemde İstanbul olmuştur. Bu yıllarda açılan bankaların işlevi sanayi alanlarında

---

<sup>89</sup> age, s. 286.

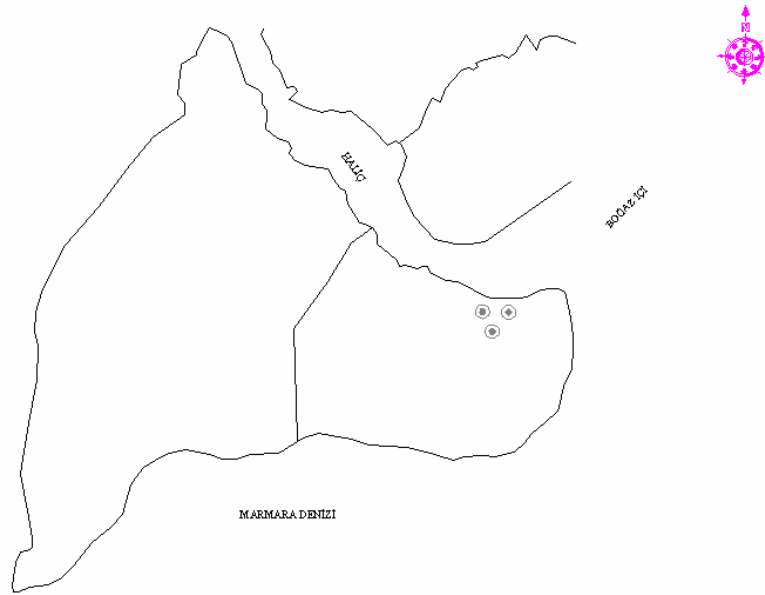
<sup>90</sup> age, s. 286.

<sup>91</sup> age, s. 287.

çalışan fabrikalara finansman desteği vermek yönünde olmuştur.<sup>92</sup> Türkiye'deki Banka sayısı 1931 de 62 iken 1945 de 40'a düşmüştür.<sup>93</sup> Bunların 15 tanesi İstanbul'da bulunmaktadır. Yalnız bu bankalar artan sanayi işletmeleri ve inşaat sektörüne yeterince kredi sağlamak konusunda yetersiz kalmaktaydılar<sup>94</sup>. Çağdaş kentlerden biri olan ve nüfusu azımsanamayacak kadar çok olan İstanbul'da ise ticari ve sınai kredilendirme ihtiyaçları arasında en ön sıradaydı. Osmanlı döneminde kredilendirme vakıflar aracılığı ile sağlanırken cumhuriyetle beraber bu ihtiyacı bankalar üstlenmişti<sup>95</sup>. Ancak yukarıda da belirttiğimiz gibi bu dönemde banka sayısı yetersiz kalıyordu.

Pervitich haritalarından çıkardığımız istatistiğe göre sur içinde İstanbul'da 3 adet banka bulunmaktaydı. Bankacılığın gelişmesi uygarlığın gelişmesi demektir.

**Şekil 3**  
**Tarihi Yarımada Yaklaşık Bankalar Krokisi**



TARİHİ YARIM ADA YAKLAŞIK BANKALAR KROKİSİ

<sup>92</sup> Orhan Gedikli, İkinci Dünya Savaşı Döneminde İstanbul'un Sosyo Ekonomik Yapısı, İstanbul, 2001, s. 139.

<sup>93</sup> age, s. 139.

<sup>94</sup> Kütükoğlu, Tarih Boyunca İstanbul Semineri, s. 287..

<sup>95</sup> (editör) Tülay Artan, 18 yy. kadı sicilleri ışığında Eyüp'te Sosyal Yaşam, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, s. 18.

**Tablo 6**

**Tarihi Yarımada'daki Bankalar**

NO	SOKAK	İLÇE	TARİH	İSİM	PAFTA
1	Dirlik sok.	Eminönü	1940	Emlak ve Eytam Bankası	74
2	Bankacılar cad.	Eminönü	1940	Türkiye İş Bankası	75
3	Bankacılar cad.	Eminönü	1940	Osmanlı Bankası	75

**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta:74-75

İstanbul'da konaklama tesisleri ve eğlence sektörü Avrupa ya göre o dönemde her ne kadar çok geride kalmış olsa da Anadolu'ya kıyasla yine bir merkez konumunu korumuş bulunuyordu. Bu dönemde İstanbul'da 4 adet otel sayabileceğimiz işletme mevcuttu. Bunların hiç biri tarihi yarım ada içerisinde bulunmuyordu. İkiisi Beyoğlu'nda biri boğaz içinde biri de adalardadır<sup>96</sup>.

Bu tespit bizim çalışmamızda elde ettiğimiz veriler ile çakışmıyor. 1923 ile 1943 yılları arasında sadece sur içince bizim tespitlerimize göre 7 adet otel mevcuttur. Bunları alttaki tabloda incelemek ve pafta numarasına ve sokağına bakarak ekteki haritalardan da yerlerini bulmak mümkündür. Otellerin az olmasının sebebi yukarıda işaret edildiği gibi Osmanlı Devleti'nin dünya görüşünün etkisi olarak görülmektedir. Çünkü temsil ettiği Doğu kültür ve geleneklerinde konukları ağırlamak kazanç aracı yapılmazdı. Bunun dışında dinlerde eğlencenin yerini ibadetler almaktadır. Dolayısıyla İstanbul'da eğlence yerleri çok az bulunmaktadır. Oteller de azdır. Ancak batılılaşma hareketi ile orantılı olarak eğlence ve oteller çoğalmıştır. Tabi bu otellerin kapasiteleri de göz önüne alındığında batılılaşma hızı bunların sayısı ile ölçümlendirilebilir.

**Tablo 7**

**Tarihi Yarımada'daki Oteller**

NO	SOKAK	MEVKİ	TARİH	PAFTA
1	Boyacı sok.	Gedikpaşa	1923	3
2	Şehzadebaşı cad.	Vezneciler	1935	48

<sup>96</sup> Kütükoğlu, Tarih Boyunca İstanbul Semineri, s. 287.

3	Tomruk sok.	Eminönü	1940	70
4	Muratefendi sok.	Eminönü	1943	77
5	-	Eminönü	1941	78
6	Türbedar sok.	Eminönü	1940	60
7	Kible sok.	Eminönü	1943	77

**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta:3-48-70-77-78-60-77

#### **IV. Yerel Faaliyet Alanları**

Yerel ekonomik sektörlere göz atıldığında şu bilgilerle karşılaşılmaktadır. Bu faaliyetler de savaş öncesi konumuna göre gerilemiş durumdadır. Bunun birinci sebebi nüfusun azalmasıdır ki bunu destekleyen bilgiler bulunmaktadır. 1913 yılında kentte günde 5.000 çuval un tüketilirken daha savaş sonrasında bu rakam 3.500 çuvala gerilemiştir. 1913 yılında 17.928.220 yolcu nakleden şirketi Hayriye 1923 yılında 10.742.052 kişiye gerilemiştir<sup>97</sup>.

İkinci sebep olarak da kentteki nüfusun alış gücündeki düşüşü gösterebiliriz. Bir diğer sebep de kentteki alım gücü yüksek yabancıların şehri terk etmesidir. Ayrıca vergilerin artırılması da bu sebepler arasında sıralanabilir. Şehirde bu dönemde genel fiyat seviyesi artmış ancak gayrimenkul gelirleri azalmıştır. Buda en büyük zararı rantiyeci kesime vermiştir<sup>98</sup>.

İstanbul'da I. Dünya savaşı sonrasındaki dönemde bir kaynağa göre 1320 fırın diğer bir kaynağa göre ise 350 fırın olduğu söyleniyor<sup>99</sup>. Bu fırınlar hamurun insan gücüyle yoğrulduğu mahalle fırınlarıdır. Osmanlı döneminde 1768 yılında İstanbul Suriçi'nde 140 ekmek fırını vardır<sup>100</sup>. Osmanlı döneminde fırınlar ekmek, francala, simit, çörek vs. fırıncıları ayrı ayrı esnaf birliğydiler. Bunlardan herhangi biri kendi üretim alanının dışında kesinlikle üretim yapamazdı. Hatta bu esnaflardan herhangi biri böyle bir şey yaptığı takdirde onu devlete kendilerinin teslim edeceklerine dair taahhüt vermişlerdir. Ancak savaş gibi özel durumlarda bu kuralların dışına çıkıldığı

<sup>97</sup> age,s.288.

<sup>98</sup> age, s. 288.

<sup>99</sup> Salih Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002, s. 116

<sup>100</sup> age. s. 116.

görülmüştür. Tanzimat'ın ilanından sonra ekmekçi, francalacı ve uncu esnafı bir esnaf birliği olarak kabul edilmiştir<sup>101</sup>.

Fırıncılar ekmekleri pişirmek için gürgen ağaçlarından kesilen odunları kullanmaktaydılar. Ayrıca her fırının ekmeğini nereye satacağı belliydi. Kendisine tahsis edilen alanın dışındaki mahallelere satış yapamazlardı. Fırıncılar nizamları gereği altı aylık hububatlarını depolarında bulundurmamak zorundaydılar. Bu kış aylarında İstanbul'un ekmek sıkıntısı çekmemesi için alınmış bir önlemdi. Fırıncılara kapandan verilen hububat yetersiz kaldığı takdirde fırıncılar kethüdası ve nizam ustalarının müracaat etmeleriyle fırıncılara devlet ambarından hububat verilirdi<sup>102</sup>. Daha sonra 19. yy'da hükümetin müdahaleleri ilk defa İstanbul'da erzak sorunun çıkmasına neden olacaktı<sup>103</sup>. İstanbul Fırıncıları ekmek yapmak için kullandıkları tuzları ahyolu memlehasından getiriliyordu.<sup>104</sup> Cumhuriyet dönemi İstanbul fırınlarını; Pervitich'in sigorta haritalarından tespit ettiğimiz verilere göre sur içinde 1923-1943 yılları arasında yine tarihi yarım adada 73 adet fırın vardı. Bu fırınların dağılımı belirli bölgelerde değil genel itibariyle tarihi yarım adaya yayılmış vaziyetteydi. Ancak tabii yerleşim bölgelerinin yoğun olduğu yerlerde birden fazla fırın görmek de mümkündür

---

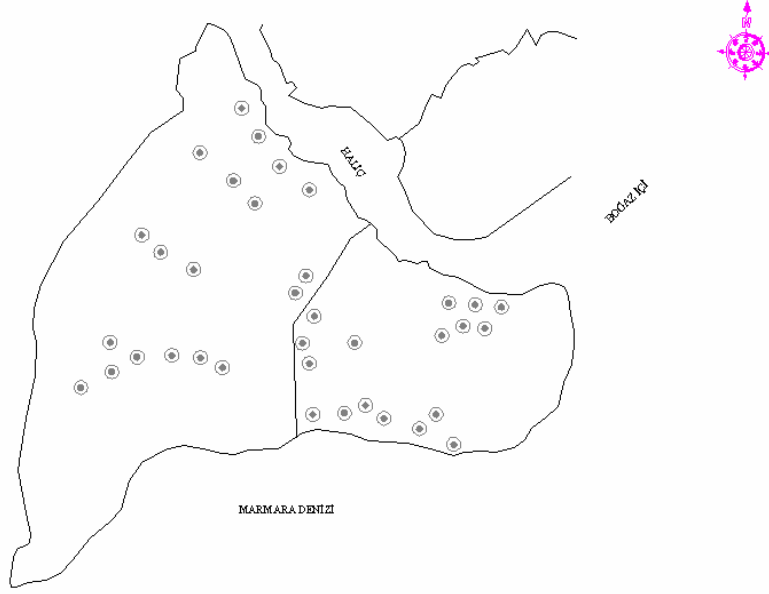
<sup>101</sup> age. s. 112.

<sup>102</sup> age. s. 115.

<sup>103</sup> Kemal H.Karpat, Osmanlı Nüfusu, 1.Basım, İstanbul; Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003,s.124.

<sup>104</sup> Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırıncıları, s. 116.

**Şekil 4**  
**Tarihi Yarımada Yaklaşık Fırın Krokisi**



TARİHİ YARIM ADA YAKLAŞIK FIRINLAR KROKİSİ

**Tablo 8**  
**Tarihi Yarımada'daki Fırınlar**

NO	SOKAK	MEVKİ	TARİH	İSİM	PAFTA
1	Gedikpaşa cad.	Gedikpaşa	1923	Fırın	1
2	Nişanca cad.	Nişanca	1923	Fırın	8
3	Koska cad.	Sekban başı	1924	Fırın	9
4	Kadırga cad.	Kadırga	1923	Fırın	11
5	Arapzade sok.	Kumkapı	1924	Fırın	13
6	Samsun sok.	Kumkapı	1924	Mustafa efendi fırını	13
7	Ördekli bakkal cad.	Kumkapı	1924	Fırın	13
8	Ördekli bakkal cad.	Kumkapı	1924	Fırın	13
9	Tülbentci cad.	Kumkapı	1924	Fırın	14
10	Tülbentci sok.	Kumkapı	1924	Fırın	14



11	Tlbentci cad.	Tlbentci	1923	Fırın	16
12	Hasanpaşa cad.	Yakupağa	1923	Fırın	17
13	Hasanpa řa cad.	Yakupağa	1923	Fırın	17
14	Hasanpaşa cad.	Yakupağa	1923	Fırın	17
15	Byk karaman cad.	Fatih	1933	Fırın	18
16	Eski mutafıar sok.	Fatih	1933	Fırın	18
17	Mağzalar sok.	Zeyrek	1933	Fırın	19
18	Aptlezelpaşa cad.	Unkapanı	1932	Fırın	20
19	Selk sok.	Unkapanı	1933	Fırın	20-a
20	Atlamataş cad.	Unkapanı	1933	Fırın	20-a
21	Unkapanı cad.	Unkapanı	1933	Fırın	20-a
22	Unkapanı cad.	Unkapanı	1933	Fırın	20-a
23	Aptlezelpaşa cad.	Unkapanı	1933	Fırın	20-a
24	Kkmustafapaşa cad.	Ayakapu cibali	1928	Fırın	21
25	Kkmustafapaşa cad.	Ayakapu cibali	1928	Fırın	21
26	Miralaynazımbey sok.	Ayakapu cibali	1928	Fırın	21
27	Tahta minare cad.	Fener	1929	Fırın	23
28	Tahta minare cad.	Fener	1929	Fırın	23
29	Tahta minare cad.	Fener	1929	Fırın	24
30	Kiremitci sok.	Fener	1929	Fırın	25
31	Ayan sok.	Balat	1929	Fırın	26
32	Ayan sok.	Balat	1929	Fırın	27
33	Tahta minare sok.	Balat	1929	Fırın	27
34	Mrselpaşa cad.	Balat	1929	Fırın	27
35	Tahta minare sok.	Balat	1929	Fırın	27
36	Yavedut cad.	Ayvan saray	1929	Fırın	29
37	Ayvansaray cad.	Ayvan saray	1929	Fırın	29
38	Kebir sok.	Ayvan saray	1929	Fırın	29
39	Eğrikapı cad.	Eğrikapı	1928	Fırın	30
40	Salmatomurcuk cad.	Eğrikapı	1929	Fırın	31
41	Kocaşakir sok.	Eğrikapı	1929	Fırın	31
42	Hasanfehmi cad.	arşamba	1929	Fırın	32
43	Zaos sok.	arşamba	1933	Fırın	34
44	Beyciazıfırın sok.	arşamba	1933	Beyci aziz fırını	34
45	Fatih cad.	Fatih	1933	Fırın	36
46	Fatih cad.	Fatih	1933	Fırın	36

47	Şehzadebaşı cad.	Şehzadebaşı	1934	Fırın	37
48	Şehzadebaşı cad.	Şehzadebaşı	1934	Fırın	38
49	Vezneciler cad.	Vezneciler	1935	Fırın	49
50	Koska cad.	Koska-langa	1936	Fırın	50
51	Vezneciler cad.	Vezneciler balaban	1935	Fırın	51
52	Ordu cad.	Vezneciler balaban	1935	Fırın	51
53	Ordu cad.	Vezneciler balaban	1936	Fırın	52
54	Ordu cad.	Aksaray	1935	Fırın	53
55	Ordu cad.	Aksaray	1935	Fırın	53
56	Ordu cad.	Aksaray	1936	Fırın	54
57	Ordu cad.	Aksaray	1936	Fırın	54
58	Ordu cad.	Aksaray	1936	Fırın	54
59	Ordu cad.	Aksaray	1936	Fırın	54
60	Ordu cad.	Aksaray	1936	Fırın	55
61	Mermeciler cad.	Aksaray	1936	Fırın	55
62	Alaca camii sok.	Aksaray	1936	Fırın	55
63	Yenikapı kumsal sok.	Yenikapı	1936	Fırın	56
64	Haseki cad.	Cerrahpaia	1936	Fırın	57
65	Veznecilerhanı cad.	Eminönü	1940	Fırın	60
66	Uzunçarşı cad.	Eminönü	1940	Fırın	70
67	Cömert türk sok.	Eminönü	1940	Fırın	71
68	Tahmis cad.	Eminönü	1940	Fırın	71
69	Muratefendi sok.	Eminönü	1943	Fırın	77
70	Küçükpazar cad.	Eminönü	1943	Fırın	77
71	İçdiş sok.	Eminönü	1941	Fırın	78
72	Odunkapı sok.	Eminönü	1941	Fırın	78
73	Kümçük Pazar cad.	Eminönü	1943	Fırın	79

**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta:1-8-9-11-13-14-16-17-18-19-20-20a-23-24-25-26-27-29-30-31-32-34-36-37-38-49-50-51-52-53-54-55-56-57-60-70-71-77-78-79

İstanbul sebzesinin pek azı dışardan gelmekteydi. Sebze ihtiyacının büyük bir kısmını kent kendisi üretiyordu. Bunlar kente Maltepe, Kemergaz, Göksü ve Paşabahçe'den gelmekteydi. İstanbul'daki taze sebze üreticileri kışın geçinebilmek ve gerekli gübreyi alabilmek için Eminönü'ndeki kabzımallara borçlanırlardı. Daha sonra sebze satışına gelince küfe başı 30-40 kuruş bu kabzımallara verilir. Sebze üreticileri kabzımallara borçlu oldukları için kendileri mallarını satamazlardı. İstanbul'daki sebze

üretim alanları az olduğu için sebze hiçbir zaman bol olmaz dolayısıyla fiyatlarda her yıl artış gözlenirdi<sup>105</sup>.

İstanbul'un taze sütü kentin çevresindeki 4000 kadar inek ve 100 kadar manda tarafından sağlanıyordu. Bu inekler Romanya'dan ithal ediliyordu. Ancak Romanya'nın 10 yaşının altında inek ihraç etmemesi sebebiyle bütün hayvanlar yaşlı idi. Bu dönemde süt üreticilerinin sayısı 400 civarındaydı. Ancak süt üreticilerin kar marjları düşüktü okka başına 2 kuruş kar ediyorlardı. O dönemde İstanbul'da 18-19 bin okka süt üretilirken 25-30 bin okka süt satılıyordu. Buda sanırım süte karıştırılan suyun miktarını bize yaklaşık olarak veriyor<sup>106</sup>.

## V. Çeşitli Faaliyet Alanları

İstanbul gibi büyük bir şehirde kentin ihtiyacını karşılayan çok çeşitli yerel faaliyetler de vardır. Bu faaliyetler şöyle sıralanabilir.

Birinci olarak kentsel alt yapı hizmeti veren yabancıların elinde bulunan anonim şirketler sıralanabilir. Bunlara örnek verilecek olursa; telefon, havagazı, terkos suyu, elektrik, tünel, tramvay şirketleri ile kent içi deniz ulaşımını sağlayan Şirket-i Hayriye ve haliç vapurları şirketi gibi şirketleri sayabiliriz<sup>107</sup>.

İkinci bir grupta bir şehrin gelişmişliğini gösteren hizmetleri veren uzmanlardır. Bunlarda örneklenirse; mimarlar, mühendisler, doktorlar, özel cafe'ler, sinemalar, tiyatroları sıralayabiliriz. Bu saydığımız hizmet yalnızca bir ülkenin başkentinde verilebilen hizmetlerdir.

Salih Aynural'ın ifade ettiği gibi:

*Bu konuda raporda bilgi verilmemekle birlikte 1924-1925 ticaret yıllığında ayrıntılı bilgi bulunmaktadır<sup>108</sup>.*

---

<sup>105</sup> Kütükoğlu, s. 289.

<sup>106</sup> age, s. 289.

<sup>107</sup> age, s. 290.

<sup>108</sup> age, s.290.

Bizim planlardan çıkardığımız sonuçlara göre kültürel ve sanatsal faaliyetler adı altında çalışan 8 adet kuruluş 1920 sonrası İstanbul sur içinde mevcuttur. Bunlar genel olarak Vezneciler civarında konuşlanmıştır. Eminönü ve Balat'da olanlar da vardır. Bunlar da şekil 4'te ve haritalarda mevcuttur.

**Tablo 9**

**Tarihi Yarımada'daki Kültür Tesis Alanları**

NO	SOKAK	MEVKİ	TARİH	PAFTA	AÇIKLAMA
1	Atikalipaşa	Eminönü	1940	60	Tiyatro
2	Şair fitnat	Nişanca	1936	50	Ragıppaşa kütüphanesi
3	Takvim hane cad.	Beyazıt	1935	49	İst. Üni. Kütüphanesi
4	Şehzadebaşı cad.	Vezneciler	1935	48	Ferah sineması
5	Şehzadebaşı cad.	Vezneciler	1935	48	Milli sineması
6	Şehzadebaşı cad.	Vezneciler	1935	48	Turan tiyatrosu
7	Şehzadebaşı cad.	Vezneciler	1935	48	Hilal sineması
8	Çavuşköprü	Balat	1929	27	Sinema

**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta:27-48-49-50-60

Üçüncü olarak da kentin günlük olarak düzenli yararlandığı hizmetleri veren işletmeler sıralanabilir. Bunlar da perakende ticaret, kahvehaneler, hamamlar, berberler, arabacılar, vb. olup bu grubun örnekleri arasında sıralanabilir.

Lokantalar ve bakkalların sayısı 1920'li yıllarda tarihi yarımadada az bulunmaktadır. İncelediğimiz haritalara işlenmemiş mi yoksa o günün ihtiyaçlarında bu tip işletmelere bugünkü kadar ihtiyaç mı olmadığı bilinmemektedir.

**Tablo 10**

**Tarihi Yarımada'daki Bakkallar**

NO	SOKAK	MEVKİ	TARİH	PAFTA	İsim
1	Claude farere cad.	Gedikpaşa	1923	3	Bakkal
2	Çadırcı yokuş	Gedikpaşa	1923	6	Bakkal
3	Ördekli bakkal cad.	Kumkapı	1922	13	Bakkal
4	Hasanpaşa cad.	Sekbanbaşı	1922	17	Bakkal
5	Tulumba sok.	Fener	1929	22	Bakkal
6	Ayan sok.	Balat	1929	27	Bakkal
7	Baba hasan camii sok.	Şehzadebaşı	1935	39	Bakkal
8	16 Martı şehitleri cad.	Vezneciler	1935	48	Bakkal

**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta:3-6-13-17-22-27-39-48

**Tablo 11**

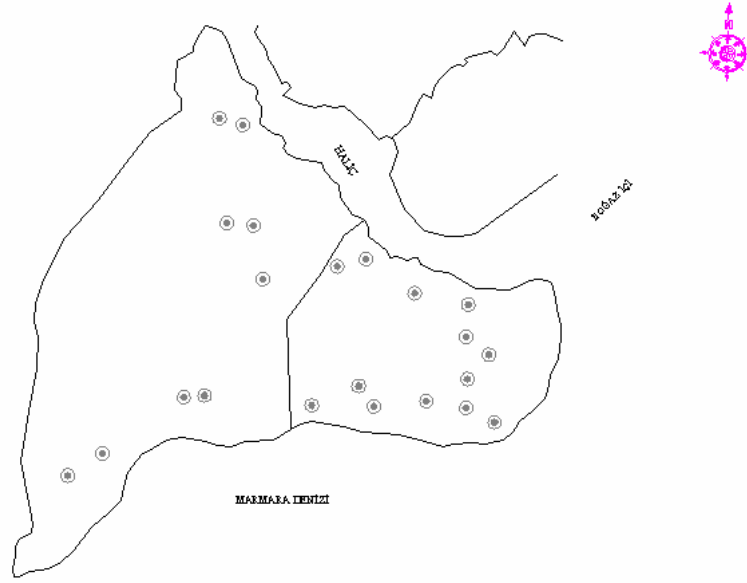
**Tarihi Yarımada'daki Lokantalar**

NO	SOKAK	MEVKİ	TARİH	PAFTA
1	Çanakçılar sok.	Eminönü	1942	76-b
2	Yeni camii cad.	Eminönü	1940	75

**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta:75-76b

Özellikle lokanta sayısının azlığı dikkat çekicidir. Bu kadar iş yoğunluğunun olduğu bir çevrede bu kadar az lokantanın olması çalışan işçi sınıfının nerede öğle yemeği yediği sorusunu sormamıza neden oluyor.

**Şekil 5**  
**Tarihi Yarımada Yaklaşık Hamamlar Krokisi**



TARİHİ YARIM ADA YAKLAŞIK HAMAM ALANI KROKİSİ

**Tablo 12**  
**Tarihi Yarımada'daki Hamamlar**

NO	SOKAK	MEVKİ	TARİH	İsim	PAFTA
1	çadırcı yokuşu	Gedikpaşa	1923	gedikpaşa hamamı	6
2		gedikpaşa	1923	Hamam	6
3	tatlı yokuşu	gedikpaşa	1923	Hamam	7
4	küçük hamam sokak	nişanca	1923	küçük hamam	8
5	hasanpaşa cad	sekban başı	1922	Hamam	9
6	hisar sokak	küçük aya sofya	1922	Hamam	10
7	mabendci çeşmesi sokak	Kumkapı	1922	Hamam	14
8	havuzlu hamam sokak	nişanca	1922	Havuzlu hamam	15
9	hızırkûlhanı sokak	zeyrek	1933	Hızırbey hamamı	19
10	filyokuşu sokak	Unkapanı	1933	elvan hamamı	20a
11	tahtaminare cad	balat	1929	tahta minare hamamı	24
12	mahkeme altı cad	balat	1928	osman rıfkı balat hamamı	28

13		ayvan saray	1929	Yatağan hamamı	29
14	mustafapaşa hamamı sokak	ayvan saray	1929	Hançerli hamamı	29
15	acı çeşme cad	edirnekapı	1929	hacı muhiddin hamamı	31
16	paşa hamamı sokak	edirnekapı	1929	paşa hamamı	31
17	hasan efendi caddesi	Çarşamba	1929	Hamam	32
18	gece sokağı	Çarşamba	1933	Hamam	34
19	şehzade başı cadd	şehzadebaşı	1934	Hamam	37
20	istiklal lisesi	şehzadebaşı	1934	Hamam	37
21	karamürsel mensucat fab.	vefa	1934	Hamam	42
22	musalla cad	koska langa	1936	İmrahor hamamı	50
23	nişanca bosatanı sokak	koska langa	1936	Hamam	50
24	horhor cad	Aksaray	1936	Aksaray hamamı	54
25	millet caddesi	cerrahpaia	1936	Hamam	57
26	örücüler kapısı sokak	Eminönü	1941	Mercan hamamı	61
27	mahmutpaşa hamamı sok	Eminönü	1942	mahmutpaşa hamamı	62
28	tarakçı cadd	Eminönü	1940	Hamam	66
29	dökmecilerhamamı sokak	Eminönü	1941	dökmeciler hamamı	68
30	devoğlu yokuşu	Eminönü	1941	Hamam	69
31	tütün deposu	Eminönü	1941	Hamam	69
32	kantarlılar cadd	Eminönü	1940	Tahtakale hamamı	70
33	mesadet hanı	Eminönü	1940	Hamam	71
34	zaire borsa sokağı	Eminönü	1940	yıldız hamamı	72
35	karababa sokak	gedikpaşa	1922	Hamam	C

**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta:6-7-8-10-14-15-19-20a-24-28-39-31-32-34-37-42-50-57-61-62-66-68-69-70-71-72-72c

Pervitich haritaları bize 1920 sonrasında 1940'lı yıllara kadar sur içinde 35 adet hamam olduğunu bildiriyor. Ancak Evliya Çelebi'nin Seyahatname'sinde bu konu hakkında şu bilgiler verilmektedir. *İstanbul şehrinin içinde ve dışında dört mevleviyet yerde toplam 151 hamam vardır.*

Çıkardığımız istatistiklere göre kahvehanelerin sayısı fırınlardan fazla ve neredeyse fabrikaların sayısı kadardır. Kahvelerin toplumun sosyal yaşantısı içindeki fonksiyonun ne denli öneme sahip olduğunu da buradan görmek mümkün olacaktır. Yine kahvehanelerin de tarihi yarımada içerisinde belirli bir şekillenmeleri yoktur. Yani

kahveler Şu blgede daha az Şu blgede daha çoktur dememize imkan yoktur. Şekil 6'yı yakından incelediğimizde de bunu grebiliriz.

**Tablo 13**

**Tarihi Yarımada'daki Kahve**

NO:	SOKAK	MEVKİ	TARİH	HARİTA	PAFTA
1	divanyolu cad.	gedikpaşa	1922	kahve	2
2	kadırga cad	eminsinan	1923	kahve	5
3	Maslakcad	nişanca	1923	kahve	8
4	hasanpaşa cad	yakupaağa	1923	kahve	9
5	hasanpaşa cad	yakupaağa	1923	kahve	9
6	kadırga cad	kadırga	1923	kahve	11
7	bostan cad	Kumkapı	1923	kahve	12
8	krkbaŐı cad	Kumkapı	1923	kahve	12
9	rdeklibakkal cad	Kumkapı	1923	kahve	13
10	rdeklibakkal cad	Kumkapı	1923	kahve	13
11	tellidalar cad	Kumkapı	1923	kahve	13
12	kmrc sokak	Kumkapı	1923	kahve	13
13	samsun sokak	Kumkapı	1923	kahve	13
14	iftogelin cad	Kumkapı	1924	kahve	14
15	hasanpaşa cad	yakupaağa	1924	kahve	17
16	imamniyazi sokak	Fatih	1933	kahve	19
17	kovacılar cad	Fatih	1933	kahve	19
18	abdlezelpaŐa cad	Unkapanı	1932	kahve	20
19	elvanzade eŐmesi	Unkapanı	1932	kahve	20
20	Unkapanı cad	Unkapanı	1933	kahve	20a
21	mustafapaşa cad	ayakapı	1928	kahve	21
22	ayrı sokak	balat	1929	kahve	26
23	ayan sokak	balat	1929	kahve	27
24	mrselpaŐa cad	balat	1929	kahve	27
25	makarnacı sokak	balat	1929	kahve	27
26	ahi sokak	ayvansaray	1929	kahve	29
27	ayvansaray kapısı	ayvansaray	1929	kahve	29



28	yatağanhamamı sokak	eğrikapı	1928	kahve	30
29	eğrikapı cad	eğrikapı	1928	kahve	30
30	acıçeşme cad	edirnekapı	1929	kahve	31
31	testereci sokak	Çarşamba	1929	kahve	32
32	çarşamba cad	sultanselim	1929	kahve	33
33	sultanselim cad	sultanselim	1929	kahve	33
34	müstekimzade sokak	Çarşamba	1933	kahve	34
35	ziyapaşa sokak	Fatih	1933	kahve	36
36	şehzadebaşı cad	şehzadebaşı	1934	kahve	37
37	şehzadebaşı cad	şehzadebaşı	1934	kahve	37
38	acemeni nefer sokak	şehzadebaşı	1934	kahve	38
39	şehzadebaşı cad	vezneciler	1935	kahve	48
40	şehzadebaşı cad	vezneciler	1935	kahve	48
41	acemeni nefer sokak	vezneciler	1935	kahve	48
42	vezneciler cad	beyazıt	1935	kahve	49
43	langakarakol sokak	koskalanga	1936	kahve	50
44	vezneciler cad	balaban	1935	kahve	51
45	vezneciler cad	balaban	1935	kahve	51
46	nadirbey sokak	balaban	1935	kahve	51
47	fethibey cad	kemalpaşa	1936	kahve	52
48	mustafakemal cad	kemalpaşa	1936	kahve	53
49	namikkemal cad	validecamii	1936	kafe bağdadi	54
50	ordu cad	validecamii	1936	kahve	54
51	nalıncı sokak	validecamii	1936	kahve	54
52	şekerci sokak	validecamii	1936	kahve	54
53	şekerci sokak	validecamii	1936	kahve	54
54	camcılarcamii sokak	validecamii	1936	kahve	54
55	horhor cad	validecamii	1936	kahve	54
56	Cerrahpaşa cad	validecamii	1936	kahve	54
57	teceddüt sokak	küçüklanga	1936	kahve	55
58	langakarakol sokak	küçüklanga	1936	kahve	55
59	langakarakol sokak	küçüklanga	1936	kahve	55
60	sandık sokak	yenikapı	1936	kahve	56
61	haseki cad	Cerrahpaşa	1936	kahve	57
62	nuruosmaniye cad	Eminönü	1940	kahve	60
63	siyavuşpaşa sokak	Eminönü	1941	kahve	68

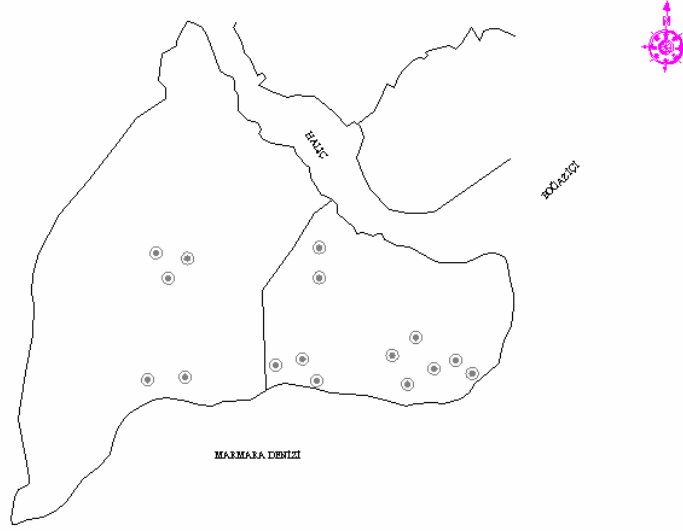
64	ağızlıkçı sokak	Eminönü	1941	kahve	68
65	kibleçeşme cad	Eminönü	1941	kahve	69
66	fetva yokuşu	Eminönü	1941	kahve	69
67	devoğlu yokuşu sokak	Eminönü	1941	kahve	69
68	uzunçarşı cad	Eminönü	1940	kahve	70
69	tomruk sokak	Eminönü	1940	kahve	70
70	yenicamii meydanı	Eminönü	1940	kahve	71
71	celalbey sokak	Eminönü	1940	kahve	72
72	sobacılar sokak	Eminönü	1942	kahve	76b
73	kahvecilerçeşmesi sokak	Eminönü	1942	kahve	76c
74	iydiş sokak	Eminönü	1943	kahve	77
75	iydiş sokak	Eminönü	1943	kahve	77
76	iydiş sokak	Eminönü	1943	kahve	77
77	ipçiler cad	Eminönü	1941	kahve	78
78	atlamataşı cad	Eminönü	1943	kahve	79
79	pazarçeşmesi sokak	Eminönü	1943	kahve	79
80	küçükpazarı caddesi	Eminönü	1943	kahve	79
81	asmalı türbe sokak	Eminönü	1943	kahve	79
82	divanyolu cad.	Kumkapı	1922	kafe türk	2

**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta:2-5-8-9-11-12-13-14-17-19-20a-21-26-27-29

Sosyo-ekonomik birimler belli tarihsel süreçlerde tespit edilmişlerdir. Ve bu tespit, tarihi kuruluş, istihdam, kapasite, çalışan ve işleyen profili, diğer birimlerle ilişkileri bağlamında herhangi bir bilgi içermemektedir. Anılan tarihteki mevcut kaynaklardan bu tür bilgiye erişmek de bu çalışmanın sınırlarını ziyadesiyle aşacaktır. Şu halde mümkün görünen çalışma tespit edilen birimlerin kendi başlarına ve diğerleriyle ilişkili olarak raporlanmasıdır. Farklı birimleri bir tek yöntemle değerlendirme düşülmesi muhtemel büyük bir hatadır. Fakat farklı birimleri farklı bakış açıları ile değerlendirmek mevkiiler esas alınacaktır.

Sağlık kuruluşları paftalarda 1922-1936 tarihlerinde tespit edilmiştir. İlk tespit olan 22'den son çalışma olan 36'ya gelindiğinde tespit edilen sağlık kuruluşu sayısı 11'e ulaşmıştır. Tablo incelendiğinde 57'nolu paftada sağlık kuruluşlarının yoğun olarak bulunduğu gözlenir.

**Şekil 6**  
**Tarihi Yarımada Yaklaşık Sağlık Tesis Krokisi**



TARİHİ YARIMADA YAKLAŞIK SAĞLIK TESİS ALANI KROKİSİ

**Tablo 14**  
**Tarihi Yarımada'daki Sağlık Kuruluşları**

NO	SOKAK	MEVKİ	TARİH	PAFTA	İSİM
7	Cerrahpaşa cad	Cerrahpaşa	1936	57	İstanbul doğum şirketi
8	Haseki cad	Cerrahpaşa	1936	57	Haseki hastanesi
9	Haseki cad	Cerrahpaşa	1936	57	Hastane
10	Cerrahpaşa cad	Cerrahpaşa	1936	57	Kızılay

**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta:57

Diğer sağlık kuruluşları bulduklar bölgelerde münferittiler. Kendilerine en yakın sağlık kuruluşları göz önüne alındığında belli bölgenin belli bir sağlık kuruluşundan hizmet aldığı düşünülebilir. Sosyal statüye işaret edebilecek böyle bir savı destekleyecek bir bilgiye sahip değiliz. Ancak ileride yapılacak araştırmalar bu konuda fikir verebilir.

Sağlık kuruluşları incelendiğinde göze çarpan bir diğer nokta tespit edilen Amerikan ve İsrail hastaneleridir. İsimlerinden anlaşıldığı üzere bu hastaneler yabancı devletler tarafından kurulmuştur. Buna bakarak yabancı devletlerin İstanbul'da sosyal

amaçlı yatırımlar yaptıkları düşünülebilir. Gene de kurumların sermayesinin kaynakları bilinmeden bu konuda net bir fikir ortaya konamaz.

NO	SOKAK	MEVKİ	TARİH	PAFTA	İSİM
3	Demirhisar caddesi	Balat	1928	28	İsrail hastanesi
11	Divanyolucad	Gedikpaşa	1922		Amerikan dispanseri

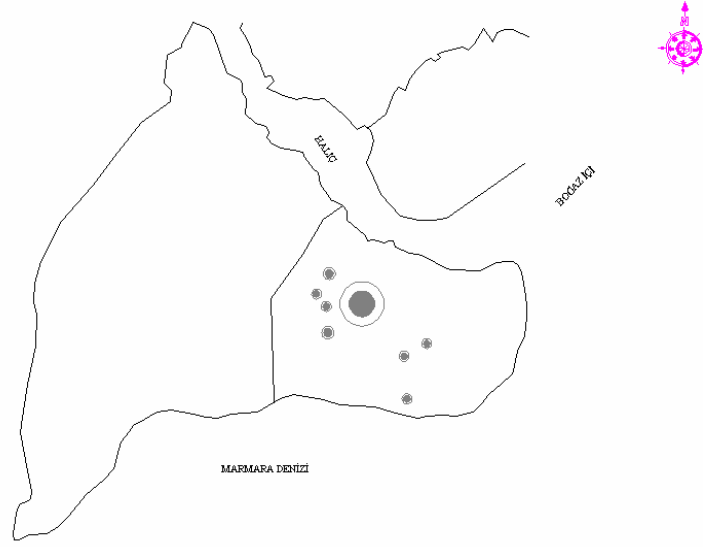
**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta:28

Sağlık kuruluşları açısından bir diğer ilginç veri Fatih'teki hayvan hastanesidir. Bu isimle mi maruf olduğu veya Pervitich tarafından mı böyle isimlendirildiği belli değildir. Ama bu hastane tespit edilen yegane hayvan hastanesidir.

Sonuç olarak sağlık kuruluşların Cerrahpaşa mevkiinde yoğunlaştığı, yabancı ülkelerin de İstanbul'da hastane açtıkları (en azından isimlerini verdikleri) ve anılan dönemde İstanbul'da yalnızca bir adet hayvan hastanesi olduğu tespit edilmiştir.

Ekonomik verilerin yanında sosyal verileri de incelemek için yaptığımız okul istatistiklerini de aşağıda görmek mümkündür. Bu istatistiklerden İstanbul'un 1920-1945 yılları arasındaki okul ve eğitim durumu yabancı okulların diğer okullara oranlarını çıkarmak mümkün olacaktır. Yabancı ve Türk okullarının aynı bölgede yer almaları dikkat çekicidir. İstanbul Suriçi'ndeki okulların dağılımı belirli bölgelerde yoğunlaşmamakla beraber daha çok İstanbul'un Marmara'ya bakan yakalarında mevcut bulunmaktadır.

**Şekil 7**  
**Tarihi Yarımada Yaklaşık Eğitim Tesis Alanı Krokisi**



TARİHİ YARIM ADA YAKLAŞIK EĞİTİM TESİS ALANI KROKİSİ

**Tablo 15**  
**Tarihi Yarımada'daki Okullar**

NO:	SOKAK	İLÇE	TARİH	İSİM	PAFTA
1	Yahya paşa sok	gedikpaşa Kumkapı	1923	amerikan okulu	1
2	gedikpaşa cad	gedikpaşa Kumkapı	1923	mühendislik vakıf okulu	1
3	karakol sok	gedikpaşa Kumkapı	1923	Okul	1
4	camii şerif sok	gedikpaşa Kumkapı	1923	Okul	1
5	karakol sok	gedikpaşa Kumkapı	1923	Okul	1
6	kara-baba sok	gedikpaşa Kumkapı	1922	Okul	2
7	şerefiye cad	gedikpaşa ferhad	1923	Okul	3
8	peykhane cad	gedikpaşa ferhad	1923	bakteriyoloji enstitüsü	3
9	katib sinan mescidi sok	hocaüçler mehmedpaşa	1923	Okul	4

10	hamam cad	emin-sinan kadırğa	1923	Okul	5
11	bakkal sok	gedikpaşa Kumkapı	1923	Okul	7
12	soğancı cad	Yakupağa	1922	türk kız okulu	9
13	hasan paşa cad	Yakupağa	1922	türk üniversitesi	9
14	bostan sok	Kadırga	1922	eczacılık okulu	11
15	bostan sok	Kadırga	1922	dişçilik okulu	11
16	taşçılar sok	Kumkapı	1922	Okul	12
17	samsun sok	Kumkapı	1922	Okul	13
18	arabzade sok	Kumkapı	1922	Okul	13
19	hisardibi sok	Kumkapı	1922	Okul	14
20	maslak cad	Nişanca	1922	angela okulu	15
21	patrikhane sok	Tülbentçi	1922	askeri okul	16
22	ömer efendi sok	Fatih	1933	ferhat ağa mektebi	18
23	fil yokuşu	Unkapanı	1933	Mekteb	20a
24	salih paşa cad	Unkapanı	1933	Okul	20a
25	istRumcu sok	Fener	1929	türk okulu	25
26	sancakdar yokuşu	Fener	1929	Rumokulu	25
27	riaya sok	Fener	1929	Rum ilk okulu	25
28	murad molla cad	balat fetiye kesmekaya	1929	Rum okulu	26
29	hacı isa bostan sok	balat fetiye kesmekaya	1929	Rum okulu	26
30	fetiye cad	balat fetiye kesmekaya	1929	türk okulu	26
31	fetiye cad	balat fetiye kesmekaya	1929	türk okulu	26
32	baykuş sok	balat	1929	israil okulu	27
33	kürkçi çeşme çıkmazı	Balat	1929	okul juive	27
34	kireçhanesi sok	Balat	1929	okul juive	27
35	lokman sok	Sultan Selim	1929	hayriye türk okulu	33
36	darül şefakat sok	Sultan Selim	1929	darül şefakat türk okulu	33
37	murat mollahan sok	Sultan Selim	1929	biçki ihtisas mektebi	33
38	mesmar secaheddin sok	Sultan Selim	1929	türk okulu	33
39	saçaklar yokuşu	Sultan Selim	1929	genos Rum okulu	33
40	yıldırım cad	Sultan Selim	1929	agnios yorgis okulu	33

41	yıldırım cad	Sultan Selim	1929	maraşlı Rum okulu	33
42	valide medresesi sok	Çarşamba	1933	türk okulu	34
43	kaftan sok	şehzade başı	1935	istiklallisesi	39
44	takvimhane cad	Süleymaniye	1935	Üniversite	41
45	kovacılar cad	vefa	1934	vefa erkek lisesi	42
46	dede efendi sok	vefa	1934	Evkaf mektebi	42
47	horhor cad	Fatih kızıltaşı	1934	42. ilkmektebi	44
48	kavalalı sok	Fatih kızıltaşı	1934	56. ilk mektebi	44
49	horhor cad	Fatih kızıltaşı	1934	hayriye liseleri	44
50	pertev niyal sok	Aksaray horhor	1934	pertevniyal okulu	45
51	fevziye cad	Aksaray kemalpaşa	1935	10. ilk mektebi	46
52	darüelhan sok	vezneciler	1935	ilk mekteb	48
53	kovacılar cad	vezneciler	1935	taş mektebi	48
54	kaptan paşa mektebi sok	vezneciler beyazıt	1935	5. ilk mektebi	49
55	hayriye tüccarı cad	koska-langa nişanca	1936	Okul	50
56	kimyager derviş paşa sok	vezneciler balaban	1935	Üniversite	51
57	teceddut sok	Aksaray valide camisi	1936	64. ilk mektebi	54
58	alaca camii sok	Aksaray küçüklanga	1936	Okul	55
59	haseki cad	Cerrahpaşa	1936	hemşirelik okulu	57
60	haseki cad	Cerrahpaşa	1936	ana mektebi	57
61	Cerrahpaşa cad	Cerrahpaşa	1936	45. ilk mektebi	57
62	mengene sok	Eminönü	1940	Eminönü 11.ilk mektebi	63

**Kaynak:** Pervitich'in Sigorta Haritaları, Pafta:1-2-3-4-5-7-9-11-12-13-14-15-16-18-20a-25-26-27-33-34-41-42-44-45-49-48-50-51-54-55-57-63

İstanbul ekonomisinin temel sektörler ve yerel sektörler açısından inceledikten sonra ulaşılan sonuç şu şekilde özetlenebilir.

Cumhuriyetin kurulması ile birlikte başkentin Ankara'ya taşınması İstanbul'un kent dokusunda değişimler meydana getirmiştir. Başkentin bu kadar uzak bir noktaya taşınması, siyasî yönden kabul edilebilir olsa da ekonomik açıdan sorgulanması gereken

bir konudur.<sup>109</sup> Savaşların neden olduğu nüfus kayıpları, göçmenlerin yer değiştirmesi, devleti yöneten bürokrasinin İstanbul'dan ayrılması, bazı azınlıkların şehri terk etmesi gibi nedenlerle şehir nüfusunda hatırı sayılır derecede azalma meydana gelmiştir. Öte yandan zaten sanayileşmemiş bir Osmanlı'dan devralınan İstanbul ekonomik olarak lokomotif görevini görme noktasında eksik kalmıştır. Bu perspektiften İstanbul'un cumhuriyetin ilk yıllarındaki iktisadî durumuna bir göz atalım:

Meclis başkanı ve İstanbul milletvekili Fethi Bey 11 ocak 1924 de İstanbul Ticaret ve Sanayi Odasına yazdığı bir mektupla, savaş sonrasında ekonomisi gerileyen İstanbul'un ekonomik durumunun geliştirilmesi için neler yapılması lazım geldiğini ve Türklerin İstanbul ekonomisinde neden yer tutamadığının araştırılmasını ister<sup>110</sup>.

Bunun üzerine o zamanki adıyla İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası bir komisyon kurar. Bu komisyon 1924 yılında çalışmaya başlar ve birkaç ayda 20 toplantı düzenler. Toplantılarda İstanbul'un ekonomisinde etkili olan 104 kişi ile görüşür. Daha sonra bu toplantıların zabıtları incelenir ve daha detaylı raporlar hazırlanır. Nihai rapor 1924 yılının kasım ayında tamamlanır.

İstanbul ekonomisinde tekellerin ve yerel sektörlerin genel durumunun tasvir edildiği rapordan, bir yandan nüfus azalmış, diğer yandan azalan nüfusun alım gücü düşmüş olan İstanbul'da, ekonominin genel olarak küçüldüğü, ancak tütün işleme, örme, hazır giyim, kunduracılık, tuhafiyeye üretimi gibi kadın ve çocuk emeğine, yani ucuz emeğe dayanan üretim alanlarında bir gelişme gösterdiği ortaya çıkmıştır<sup>111</sup>.

Aynı yıllarda Lozan Barış görüşmelerinin kesintiye uğradığı günlerde iktisat vekaleti'nin girişimiyle İzmir'de bir İktisat Kongresi toplanmıştır. 17 şubat – 4 mart 1923 tarihleri arasında gerçekleşen bu kongre Türkiye'nin I. İktisat Kongresi olma özelliğini taşımıştır. Meslek gurupları ve kurumlar adına görüş ve beklentilerin dile getirildiği kongreden Türkiye'nin içinde bulunduğu koşulları ile bağdaşır siyasal ve ekonomik mesajlar çıkar. Lozan'da barış görüşmelerinin kilitlendiği bir sırada dış

---

<sup>109</sup> Arnold J. Toynbee & Kenneth P. Kirkwood, (çeviren Hülya Karaca), Türkiye, İstanbul, Birey Yayıncılık, 2003, s. 197.

<sup>110</sup> İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, Eyüp, 1997, s. 30.

<sup>111</sup> age, s. 30.



dünyaya çok uzakta olmayan yeni Türkiye'nin barışçı bir dış siyaset izleyeceği ve özellikle ulusal kurtuluş savaşı sırasında Sovyetlerle gerçekleşen yakınlaşma ve işbirliğinden dolayı Bolşevizm'i benimseyeceği kanısına varılmaması mesajı verilmeye çalışılır<sup>112</sup>. Bu kongrede sanayinin teşviki de gündeme gelir. Kongre kararları arasında yer alan bir noktada yabancı sermaye karşı olan temkinli yaklaşımdır. Yabancı sermaye reddedilmez. Ancak Osmanlı devleti zamanında ki gibi, ülke çıkarları karşısı koşullar ve biçimde olmamak kaydıyla yabancı sermayeye ülkenin kapılarının açık olduğu bildirilir.

Kongrenin sonunda ittifakla kabul edilen 'Misak-ı İktisadi' Cumhuriyetin ilanını izleyen günlerde Türkiye'de izlenen ulusal ekonomiyi kurma gayretleri doğrultusunda değerlendirilmesi gereken ve dönemin ruhunu yansıtan tarihsel bir belgedir<sup>113</sup>.

Bu dönemde İstanbul'u terk etmeyen unsurların başında ticaret gelmektedir. İstanbul bu özelliği ile ticaret'in ülkedeki merkezi konumunu bütün olumsuz şartlara rağmen korumuştur. 1920-1928 yılları arasında İstanbul'u transit geçit için kullanan gemi sayısında % 45'e varan azalma meydana gelmesi İstanbul'un ithalatını azaltmamış bilakis artırmıştır. Bu dönemde ithalatta görülen artışın oranın büyük olması ticaret firmalarının kurulmasına neden olmuştur. Bu ticaret firmalarının genel itibariyle yabancıların elinde bulunması devleti kendi tüccar sınıfını oluşturmaya ve korumaya yöneltmiştir. Bu destek geçen birkaç yılda İstanbul'da ticaret zenginlerinin oluşmasına neden olmuştur.

Yalnız bu dönemde kurulan firmaların ömrü pek uzun olmamış 1929 dünya ekonomik bunalımı İstanbullu tüccarların ticaret hacimlerini % 50 oranlarına kadar düşürmüştür. Dünyada gerçekleşen bu ekonomik buhran özellikle dış ticaret ile meşgul olan firmaların büyük kısmının kapanmasına neden olmuştur.

İkinci dünya savaşı sırasında dünyada meydana gelen ticari daralmanın Türkiye'yi de etkilememesi kaçınılmaz olmuştur. Bu dönemde İstanbul gibi şehirlerin ihtiyaçlarının karşılanmasın yanı sıra ordunun da ihtiyaçları artmıştı.

---

<sup>112</sup> age, s. 26.

<sup>113</sup> age, s. 21.

I. Dünya savaşı sırasında olduğu gibi bu dönemde de haksız kazanç elde etmek isteyen spekülâtorler ortaya çıktığı tespit edilmiştir. Buna karşılık varlık vergisi adı altında bir vergi düzenlemesi getirilmiştir.

Varlık vergisi herkesi eşit kapsamamakta olan bir vergi uygulaması olmuştur. Müslümanlar ve ecebiler kazançlarının sekizde birini öderken buna karşılık dönmeler dörtte birini, gayrimüslimler yarısını vermekle yükümlü idiler. Bu uygulama yabancı tüccarların belini bükmüş, çoğu bu ağır yükün altında ezilmiş ve firmalarını kapatmıştır. Bu firmalar daha sonra Anadolu'dan İstanbul'a yerleşen tüccarlar tarafından satın alınmıştır<sup>114</sup>.

İstanbul'un sanayisine baktığımızda ise karşımıza pek de iç açıcı bir tablo çıkmamaktadır. İstanbul'da büyük sanayi kuruluşlarından çok, küçük işletmeler ve el sanatları kentidir; çok sayıda işçi çalıştıran veya büyük miktarlarda üretim yapan işletme sayısı pek azdır.

Kent dahilinde 100'den fazla işçi çalıştıran sadece üç fabrika vardır. Ortalama büyüklükteki yedi tabakhanenin beşi ilkbahar mevsiminde 50-100 arasında işçi çalıştırır, bazıları ise zaman zaman daha çok sayıda kişiyi istihdam ederdi. Mesela kış aylarında 250 civarında işçinin çalıştığı pamuk iplik fabrikası, rekabete dayanamadığı için paskalya da kapanmıştır. Bu dönemdeki fabrikalarda çalışan işçi sayısı yaklaşık olarak 2850 civarındadır. Bunların 1050 si kadın yaklaşık 100 kadarı da çocuktur<sup>115</sup>.

Görüldüğü gibi siyasî olarak terk edilmiş bir şehir hüviyetinde olan İstanbul ekonomik olarak da pek iyi durumda değildir bu yıllarda. Sanayileşmemiş bir ülkenin ekonomisinde ki en büyük paya sahip bir şehri olarak İstanbul iktisadi olarak ayakta durmanın yollarını aramaktadır. Ticari olarak yavaş yavaş toparlanan İstanbul'da ne yazık ki sanayileşme için yeterli ve gerekli adımlar atılamamıştır. Genel itibariyle yüzyılın başında hafif sanayisiyle ticaret ve kendine yeten bir ekonomisi ile İstanbul kendi halinde bir şehir olmuş ve günümüze kadarda bu şekilde gelmiştir.

---

<sup>114</sup> age, s. 233.

<sup>115</sup> Sönmez Taner, İstanbul 1920, İstanbul, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, Nisan 1995, s. 153.

## 2. BÖLÜM

### I. MİMARİ PLANLARDA İSTANBUL EKONOMİSİ

Önceki bölümlerde İstanbul'un iktisadî durumunu mevcut kaynaklara ve haritalardan çıkardığımız yorumlara ve tespitlere göre değerlendirmiştik. Bir kentin ekonomik faaliyetlerini incelerken bütün verilerin değerlendirilmesi gerektiği herkesçe bilinen bir gerçektir. Bu yüzden incelediğiniz dönemin mimari özelliklerini, o dönemde yapılmış olan mimari planlama usullerini ve planlama yapılırken nelerin dikkate alındığına bakmanız gerekir.

Bir şehrin mimarisi sadece o kent'in binalarının dış görünüşleri ve şehre değişik perspektifler katan bir öge değildir. Bilakis o kentin bütün faaliyet ve hizmetlerinin rahatça ve en ekonomik şartlarda gerçekleşmesi için bir araç konumundadır. Bu bağlamda mimarinin neleri kapsadığını nasıl çalıştığını biraz özetlemekte fayda vardır .

Mimari temel olarak insanın yaşamaya başladığı ilk andan beri insanoğlunun hayatının en önemli parçalarından biri olmuştur. İlk insanla beraber doğan barınma ihtiyacı mimarinin kendini gösterdiği ilk safhalardır. Daha sonra dünyadaki insan nüfusunun artmasıyla beraber küçük yerleşim bölgeleri ve şehirler oluşmaya başlamıştır. İnsan ilk defa yerleşmeğe başladığı zamandan 18 inci yy'ın ortalarına kadar ailesiyle beraber o ailenin mülkü olan evde oturuyordu<sup>116</sup>.

Tarihe baktığımızda, savaş insan hayatının önemli bir bölümünü oluşturduğu için binaların dışa kapalı içe açık bir yapısı vardır. Bu, adeta kendini tehlike karşısında savunmaya geçen bufalo sürüleri gibidir. Şehirlerin surları da kenti savunmak için yapılmış askeri mimari örnekleridir. Eski kent yapılarını incelediğimizde dışta kalın sur duvarları şehri koruyan bir kalkan gibi tasarlanmıştır. Saray ve yönetim merkezi ise şehrin merkezinde yüksekçe bir tepeye savunma kolaylığı olduğu için yerleştirilmiştir.

Mimari sadece bir kentin veya insanın savunmasını değil diğer bütün işlevlerinin organizesinde de önemli bir yer tutmaktadır. Şehre ulaşım için yapılması gereken yollar

---

<sup>116</sup> Rüstov,Alexander. ' 19 uncu Asır Garp Mimarisinin İnhatında Fikir Tarihine ve Sosyolojiye Ait Faktörlerin Rolü',Felsefe Arkivi.Cilt 3.Sayı, 190-197,1947

köprüler tüneller de bu anlamda insana hizmet eden öğelerdir. Bir kentin su ihtiyacını karşılamak için imar edilen su kemerleri ve bent'leri de unutmamak gerekir. Limanlar, tren yoları, oto yollar gibi yapılar insanın hayatını koordine ederken ona yardımcı öğelerdir. Şehirlerdeki ticari yapıları da unutmamak gerekir. Osmanlı döneminde Kentin içinde yapılan hanlar o kente gelen tüccarların konaklama ihtiyaçlarını karşılamaktaydı. Şehirler arası yollarda ise bu görevi kervansaraylar ifa ediyorlardı.

Bir şehrin bütün ihtiyaçlarını karşılaması ve hayatını devam ettirmesi için bu mimari öğelere ihtiyacı vardır. Yukarda da saydığımız bütün görevlerinin yanında bizim araştırma konumuzu ilgilendiren ekonomik faaliyetleri de yakından ilgilendirir. Bir şehre konuşlandırılacak olan limanın yanlış yerde imar edilmesi o kentin ekonomisine yılda ne denli ağır bir yük getireceği hepimizce malumdur. Aynı zamanda şehrin ticari alanlarının, sanayi alanlarının konut bölgelerinin ve turistik bölgelerinin tasarımı ve bunların birbirine olan bağlantıları çok önemlidir.

Bu koordinasyonda meydan gelebilecek olan hata yıllar boyunca hem kent hem de ülke ekonomisine ağır yükler getirecektir. Bir limana olan kara yolu bağlantısının yanlış tasarlanması sonucu oraya ulaşan her TIR'ın kaybettiği zaman ve boşa harcadığı akaryakıt toplandığı zaman büyük meblağları oluşturacaktır. Görüldüğü gibi mimari sadece lokal olarak bakılması gereken bir olgu değil makro düzeyde incelenmesi gereken bir gerçektir. Bu anlamda şehirlerin hatta ülkelerin ekonomilerini incelerken mimari'lerini de incelemek gerekir.

Bu bilgiler ışığında yüzyılın ilk çeyreğinde İstanbul için hazırlanan şehir plan raporlarının ekonomiyi ilgilendiren kısımlarını inceleyelim. Ancak bu değişimin kaynağının II Abdülhamit'e indiği unutulmamalıdır. Zira şehrin silüetini değiştirme fikirleri vardı<sup>117</sup>

---

<sup>117</sup> Suraiya Faroqhi, Osmanlı Kültür ve Gündelik Yaşam, 5. bs., İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2005, s. 273.

## A. Herman Elgötz Plan Raporu

1933 yılında Alman şehircilik uzmanı Herman Elgötz İstanbul ile ilgili bir rapor hazırlar. Bu raporda iktisadî esaslar başlığı altında bir bölüm bulunmaktadır. Bu bölümde Elgötz genel itibariyle iktisadî esasları şöyle belirlemektedir.

İstanbul'un genel ekonomik verilerine göz attıktan sonra İstanbul'un limanına dikkat çeken Elgötz; kent limanının rakiplerini de sıralamaktadır. Raporunda Dünya'daki değişen konjektür ile birlikte İstanbul limanının cazibesini kaybettiği de dile getirilmektedir. İstanbul'un en ufak iktisadî dalgalanmadan etkilendiğini ve İstanbul'un bu dalgalanma hareketlerine karşın daha stabil hale getirilmesi gerektiğini de vurguluyor. Bunun için İstanbul sanayisini ve küçük sanatlarını muhafaza etmelidir, diyor. Bu bağlamda Ereğli kömür madenlerinin İstanbul'a yakın olması İstanbul'da sanayinin gelişmesi için bir fırsat olduğu söyleniyor. Ayrıca sanayi mahsullerinin gerek deniz gerekse kara yollarıyla nakli iyi yapılırsa İstanbul'un iktisadi yapısının takviye olunacağı iddia ediliyor.

Raporunda küçük sanayi işletmelerinin kurulması gerektiği ve mamul olarak Türkiye'ye giriş yapan ürünlerin aslında ülke içinde imal edilebileceği söylenmektedir<sup>118</sup>.

Ayrıca Türkiye dahilinde sanayi tesislerinin yaygınlaşması gerektiğini vurgulayan Elgötz elektrik ve zeytinyağı fabrikalarının da kurulmasının halkın refah düzeyini artıracaklarını savunmaktadır. Bahçelerde asrî tarzda ziraat yapılmasını öneren rapor böylece konserve fabrikalarının da kurulacağını ve İstanbul'un ekonomik dalgalanmalara karşı ayakta durabileceğini savunmaktadır. İstanbul'un sahil kesiminde bulunması, balıkçılık için uygun bir kent olduğunu gösterir, diyor Elgötz ayrıca balık ihracatı için bir liman inşaatı gerektiğini savunur. Pancar ve şeker fabrikalarının yapılması İstanbul'un şeker ihtiyacını karşılayarak diğer kentlerden şeker getirtmesine gerek kalmayacağını iddia ediyor<sup>119</sup>.

<sup>118</sup> Herman Elgötz, 'İstanbul Şehri'nin Umumi Planı', İstanbul Araştırmaları 1, (ed.) İsmail Kara, İstanbul, Kültür yayın Danışmanlık, 1997, s. 241.

<sup>119</sup> age., s. 241.

Bu genel tasvirten sonra Elgözt detaylara inerek açıklayıcı bilgiler vermektedir. Deniz ulaşımı ile ilgili görüşlerini şöyle sıralayabiliriz. Liman, şu anda bulunduğu yer itibariyle liman ihtiyacını karşılamamaktadır. Ayrıca haliç atıkların boşaltılması ve Alibeyköy deresinin taşıdığı topraklarla dolmaktadır. İstanbul'un ihtiyacına cevap verebilecek iki adet liman inşa edilmesi gerektiğini bunlardan birinin yeni kapıda diğerinin ise Haydarpaşa'ya yapılmasının uygun olacağı söyleniyor. Ancak Elgözt Yenikapı'ya rüzgarların kum taşıdığını ve bu bölgedeki toprak seviyesini yükselttiğini bu yüzden buraya yapılacak olan bir limanın maliyetinin yüksek olduğundan bahsediyor<sup>120</sup>. Elgözt'ün bu tespiti kanımca bugün bile dikkate alınması gereken ve kesinlikle atlanmaması gereken bir noktadır.

Bu yüzden o dönemde limanın yerini değiştirmeyi henüz maddi açıdan düşünemediğini yalnızca limanı saray burnu'na doğru yaklaşık 500 metre genişleterek limanda bir genişleme meydana getirmeyi planlamaktadır. Limanlarla ilgili bu işlemler gerçekleştirildiğinde ve liman işletmesi iyi bir şekilde yürütüldüğü takdirde İstanbul limanındaki hareketin artacağına inanılmaktadır. Hatta Avrupa'dan Hindistan'a olan nakliyenin ümit burnundan değil de; trenlerle İstanbul'a oradan da gemilerle Süveyş kanalından Hindistan'a ulaşabileceğini bunun da İstanbul'un gelirini artıracığı iddia edilmektedir<sup>121</sup>.

Ünlü şehir plancısı Elgözt demir yolları konusunda büyük projeler düşünmemekle birlikte bir iki ufak değişiklik düşünmektedir. Tren yolları ile Anadolu ile Avrupa yakasını birleştirmek gerektiğini söyleyen Elgözt bunun için en az 40 metre yüksekliğinde bir köprü yada bir tünel yapılması gereklidir diyor. Ancak bunun çok masraflı olduğu için Haydarpaşa'dan gemilerle taşınmasının daha uygun olacağını savunmaktadır. Ayrıca sanayi bölgesi olan Haliç kenarına, Sirkeci'ye kadar bir hat yapmayı planlayarak buradaki ulaşımı kolaylaştıracağını düşünmektedir. Ayrıca Beyoğlu yakasında bu sayede depolar yapılacağını ve buralar bir canlanma geleceğini düşünmektedir.

Görüldüğü gibi plancının demir yolları ile ilgili düşünceleri biraz daha geri planda kalmaktadır. Ancak yer altı demiryolları bugünkü ismiyle metro hatları yapılması

---

<sup>120</sup> age., s. 242.

<sup>121</sup> age., s. 243.

gerektiğini savunmaktadır. Şimdi bu hatları hangi bölgeler arasında düşündüğüne ve planladığına bakalım.

İstanbul'da yapılması gerekenin özellikle tramvaydan ziyade daha modern olan yer altı trenlerinin inşa edilmesi gerektiği savunuluyor. Şişli, Taksim, Yeni köprü, Eminönü ve Sirkeci'yi birbirine bağlayan bu hat yer altında inşa edilmelidir. Zira bu hat İstanbul'un ticari muntikalarını birbirine bağlayarak rahat bir sirkülasyon sağlayacaktır. Bu mevcut yolların genişletilmesinden doğacak olan büyük istimlak bedellerinden şehri kurtaracaktır. Ayrıca şehrin kent dokusu da bozulmamış ve korunmuş olacaktır<sup>122</sup>.

Düşünülen bu birinci hattın yanı sıra buna ek olarak da sahilten Eyüp'e uzanan ikinci bir hat daha inşa edilmesinin gerekliliğine değinen Elgötz ayrıca bu sayede şehrin sirkülasyonunun büyük bir kısmı yer altına alınmış olacaktır.

İstanbul'un engebeli bir yapıya sahip olması nedeniyle bu hatların yapılması zor olacaktır. Yapı şekli ya tüneldeki gibi halatlı olacak yada İsviçre'deki uygulaması gibi dişliler yardımıyla çalışacaktır. Ancak bu iki yöntemde yer altı ulaşımının hızını düşüreceği bilinmekteydi. Bu zorluğun farkında olduğunu belirten Elgötz buna rağmen projesine bu hatları koyacağını söylemektedir<sup>123</sup>.

Trenle Beyoğlu ile İstanbul'u birleştirmek gayet zordur. Haliç'i geçmek bunun en zor kısımlarından biridir. Haliç'in üzerine kurulacak olan bir köprü o dönemde mümkün olsa bile maliyeti açısından çok yüksek fiyatlara çıkmaktaydı. Ayrıca Elgötz Haliç'in tabanında yaklaşık olarak 40-50 metre kadar bir çamur tabakasının olduğuna dair bir yazı okuduğunu söylüyor. Bu açıdan en uygun olanın Haliç'i tünelle geçmek olduğu kanısındadır. Bunun için çok derine inilmesi gerektiğini hatta taksimden gelen hattın eğiminin bunun için yeterli olmadığını hattın Haliç'e yaklaştığı kesimde tekrar dik bir açıyla derine dalması gerektiğini söylüyor<sup>124</sup>.

Bütün bu bilgiler ışığında Elgötz İstanbul'un ulaşım ağını çözmek için bu yer altı tren hatlarına destek olarak planladığı tramvay hatlarının nerelerde geçtiğine bakalım.

---

<sup>122</sup> age., s. 256.

<sup>123</sup> age.s.256.

<sup>124</sup> age.s.256.

1. Bir numaralı tramvay hattı Boğaziçi sahilini takip ile köprü önündeki yer altı istasyonuna geliyor. Oradan istiklal caddesini takip ile taksim meydanına kadar çıkar ve bir daire çizdikten sonra tekrar Boğaziçi'ne döner.

2. İki numaralı hat ise Aksaray'dan Şişli 'ye kadar uzanır ve İstanbul'u eski Galata köprüsü aracılığıyla Beyoğlu ve Galata'ya bağlar.

3. Üçüncü hat ise Beyazıt meydanı ile Eyüp arasında yer alır. Beyazıt'dan yeni camiye uzanan hat daha sonra yeni köprü üzerinden geçer ve Galata'daki yer altı tren istasyonuna bağlanır.

4. Dördüncü hat ise haliç sahilinden sirkeci istasyonuna gelir, oradan yer altı demiryolunun istikametini takip eder ve Aksaray'a oradan da eski kaleye gider.

5. Beşinci hat ise en mühim hatlardan biridir. Arazinin bağlantıları için şimdilik iki hattan bahsedilmektedir. Bunlar Yedikule'den kaleye muvazi olarak 4. köprü ile Dolmabahçe'ye gider. Diğer hat ise Marmara sanayi mntikasından kale yolu ile 3. köprüden şişli ye gider<sup>125</sup>.

Görüldüğü gibi şehircilik uzmanı olan Elgötz daha 1930'lu yıllarda İstanbul'u bir yer altı ve yer üstü ray sistemiyle donatmayı düşünmüştür. Bu planlamadan yaklaşık 75 yıl sonra 2006 yılına gelindiğinde maalesef hala bu hatlar imar edilmemiştir. İstanbul'un metro ve hafif metro ağı diğer dünya kentlerine oranla çok gerilerde seyretmektedir. Hâlen Havaalanı –Aksaray hafif metro hattı ile Taksim – Levent metro hatları birbirine bağlanamamıştır. Bu da düşünülmesi gereken bir noktadır.

Herman Elgötz'ün İstanbul için hazırladığı mimari raporu inceledikten sonra yine aynı yıllarda hazırlanmış olan Henri Prost'un İstanbul Nazım Planı Raporunun notlarını inceleyerek başka bir plançı açısından İstanbul'un o günki durumuna ilişkin çözüm önerisine bakmış olalım.

1938'de yayınlanan bu rapora ilişkin notlar kısmı maddeler halinde oluşturulmuş bir metinden meydana gelmiştir. Şimdi bu maddelerin bizi ilgilendiren kısımlarını inceleyelim.

---

<sup>125</sup> age.s.263.



## B. Henri Prost Plan Raporu

Farklı plancuların raporlarını incelemek bize kıyas imkanı sağlayacağı için faydalıdır düşüncesindeyim. Buna bağlı olarak Henri Prost'un İstanbul'un demir yolları ile ilgili düşüncelerine bakalım. Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan bir noktada demir yollarının sadece Avrupa yakasındaki bir garda neticelenmesi düşünülmesi gereken bir noktadır.

Prost'a göre boğaza hem otomobiller hem de trenlerin geçişine uygun bir köprü yapmak gerekir. Şu an ki konumuyla Sirkeci garının işlevini git gide yitireceğini ve zamanla sadece o bölgede çalışan insanlara hizmet edeceğine inanmaktadır. Ayrıca Sarayburnu'ndan Haydarpaşa'ya vagonların nakli için büyük bir limana ihtiyaç duyulduğunu söyleyen Prost bunun içinde en uygun yerin yeni kapı olduğunu söylemektedir. Ayrıca Kadıköy rıhtımının şimdilik 30 metreye çıkarılması gerektiği eğer liman işletmelerinin gelmesi halinde ise daha da artırılması gerektiğini bildirmektedir<sup>126</sup>.

Sarayburnu ile Galata arasında kalan kısmın şehrin silüetinin izlenebileceği en uygun yer olduğunu söyleyen Prost buradaki manzaranın dünyadaki en güzel manzara olduğunu söylemekten de geri kalmıyor. Hatırlayacağınız üzere Elgötz raporunda limanı Sarayburnu'na kadar uzatacağını söylemişti. Buna karşın Henri Prost'un farklı yaklaşımı bir plancının kentin dokusunun oluşmasında ne denli önemli konuma sahip olduğunu gösteriyor<sup>127</sup>.

Prost'un Haliç ile ilgili olan görüşleri diğer plancılardan çok farklı değildir. Kağıthane deresinin taşıdığı topraklar yamaçlardan kopup gelen toprak parçaları ve sahildeki mezbahaların atıklarını Haliç'e boşaltması sonucu haliç dolmaya devam etmektedir. Bazı yerlerde adacıklar oluşmakta hatta küçük gemilerin dışındaki gemiler

---

<sup>126</sup> Henri Prost, Anadolu Sahili Planını İzah Eden Rapor, İstanbul Araştırmaları 5, (ed.) İsmail Kara, İstanbul, Kültür yayın Danışmanlık, 1997, s. 257.

<sup>127</sup> Henri Prost, 'İstanbul (Nazım Plan Raporu) Hakkında Notlar', İstanbul Araştırmaları 3, (ed.) İsmail Kara, İstanbul, Kültür yayın Danışmanlık, 1997, s. 210.

eski tersaneye kadar ilerleyebilmektedirler. Bu bilgiler ışığında Haliç için yapılması gerekenleri Prost şöyle sıralamaktadır<sup>128</sup>.

1. Yamaçlardan kopup gelen toprak parçalarının gelmemesini temin etmek gerekir. Bunun için bu bölgelerin ağaçlandırma çalışmaları başlamalıdır.

2. Gemilerin rahatça seyretmesi için haliç zeminin boydan boya taranması ve gerekli yerlere müdahale gerekir.

3. Derelerin taşıdığı topraklarla ilgili henüz bir fikrim yok diyen Prost daha sonra bu konudaki fikrini beyan edeceğini söyler<sup>129</sup>.

Bunların yanında mezbahaların atıklarını Haliç'e dökmelerini engellemenin bunlara ulaşımı kolaylaştırmak için yol yapılması gereğidir. Bu sayede Haliç'in kirlenmesi durmuş olacak ilerde doğacak olan daha büyük sorunlar şimdiden ortadan kaldırılmış olacaktır. Fabrikalar Haliç'in nihayetine gidecek, depolar da limanla demiryolu civarında yerleştirilecektir<sup>130</sup>.

Ayrıca Post bir röportajında Haliç Eyüp bağlantısı hakkındaki görüşlerini şöyle dile getirmektedir.

*Biliyorsunuz ki buradan Gazi köprüsünü ağzına kadar büyük asfalt bir cadde yapılacaktır. Bu ana cadde ta Eyüp'e uzanacaktır. Balıkhane'nin bulunduğu yerden itibaren Unkapanı'na kadar olan muntika ticaret mahallesi haline konacaktır. Eminönü planı maketinde de gördüğümüz gibi meydanı ihata edecek binaların mimarisi Yenicami ile ahenktar olacaktır<sup>131</sup>.*

### **C. Martin Wagner Proje Raporu**

*'Bir büyük şehri anlayabilmek için onun hinterlandını, hayat muhitini, civarındaki gezinti, eğlenti ve istirahat yerlerini ve saire yi tetkik etmek gerekir'* diyen Martin Wagner'in İstanbul ile ilgili planının raporuna göz atalım.

MartinWagner yukarıda anlattığımız iki plancıdan daha farklı görüşlere sahip olup İstanbul'un demir yolu ağı ile ilgili değişik fikirlere sahiptir. Bu bağlamda Wagner'in demiryolu şebekesi ilgili görüşlerini şöyle özetleyebiliriz.

---

<sup>128</sup> age, s. 217.

<sup>129</sup> age, s. 218.

<sup>130</sup> Henri Prosts, İstanbul Araştırmaları 2, İstanbul, İstanbul Araştırmaları Merkezi, 1997, s. 261.

<sup>131</sup> Henri Prosts, İstanbul Araştırmaları 6, İstanbul, İstanbul Araştırmaları Merkezi, 1998, s. 268.

İstanbul'un hinterlandı yalnızca iki demiryolu ile kente bağlanır. Bunlardan birincisi Edirne'den gelen hattır ki bunun uzunluğu yaklaşık olarak 288 km. uzunluğundadır. Diğer hat ise Anadolu yakasındadır ve bunun da uzunluğu 91 km. dir. Bu iki hattın birleştirilerek Avrupa'dan gelen yolcu ve yük trenlerinin aktarma yapmadan İstanbul'dan geçip Ankara üzerinden şam'a devam eden tek bir hat haline getirilmesi meselesi tartışıla gelen bir meseledir. Bu hattın birleştirilmesi için boğaz üzerinde bir köprü inşası yapılmalıdır. Ancak bunun gerçekten ihtiyaç olup olmadığı veya getirisinin maliyetiyle kıyaslamasını yaparak bir sonuca ulaşmaya çalışalım<sup>132</sup>.

Üsküdar tarafından yapılacak olan köprü yaklaşık 2000 metre uzunluğunda ve yahut Rumeli hisarı tarafından 750 metre yaklaşık uzunlukta bir köprü kurulması şarttır. Wagner'in ifade ettiği gibi:

*'Boğaziçi üzerine kurulacak böyle bir köprünün inşasında mevcut olmakla beraber pek büyük masraflarla iktihamı mümkün bulunan fenni müşkülattan sarfi nazar, bizce Sarayburnu ile Üsküdar arasına böyle bir bina kurmak, İstanbul'un emsalsiz olan güzelliğine suikast yapmak demektir ki böyle bir fiile ölüm cezası koymak muvafık olur'*<sup>133</sup>.

Köprünün Rumeli hisarı tarafında kurulması daha uygun olacaktır. Ancak burada bile yapılırsa köprünün o dönemde yapılmış diğer köprüler dikkate alındığında yaklaşık olarak maliyeti 25-30 milyon TL dir. Bu da Edirne'den İstanbul'a yapılacak yeni bir otoyol maliyetine eşdeğer bir maliyettir<sup>134</sup>. Bu rakamlar göz önünde bulundurulursa acaba böyle bir köprüyü yapmak kârlı mıdır?

Demiryollarının İstanbul'dan geçip giden yük nakliyesi 1934 yılında 8.600 ton iken 1935 senesinde bu rakam 4.200 ton'a gerilemektedir. Ayrıca tren ile yolculuk eden yolcu sayısının da pek tatmin edici olmadığı düşünülürse bu yatırımı yapmak pek de kârlı olmamaktadır. Ayrıca İstanbul'un isteyeceği yolcuların kenti transit geçmeleri değil şehirde birkaç gün konaklamalarıdır<sup>135</sup>. Bu yüzden vagonları feribotlarla nakletmek daha anlamlı olacağı kanısında olduğunu ifade etmektedir.

---

<sup>132</sup> Martin Wagner, 'İstanbul Havalisinin Planı', İstanbul Araştırmaları 7, (ed.) İsmail Kara, İstanbul, Kültür yayın Danışmanlık, 1998, s. 256.

<sup>133</sup> age, s. 256.

<sup>134</sup> age, s. 256.

<sup>135</sup> age, s. 257.

Görüldüğü gibi her planıcı kendi şehir planını farklı oluşturmaktadır. Martin Wagner de demiryollarından çok yatırım yapılması gereken alanları otoyollar olduğu düşüncesindedir. Böylece hem üreticinin ayağına kadar bir servis imkanı sağlanacak hem de hızlı bir nakliyat sağlanmış olacaktır. Yapılacak olan ana arterlerin iyi planlanması sayesinde üretim bölgeleri ile olan bağlantı sağlanak mahsullerin nakliyesi kolaylaşmış olacaktır. Demiryollarının kullanılması şüphesiz kolaylık sağlayacaktır ancak demir yollarının bütünün üretim alanlarına yakın olması imkanı maalesef yoktur. Demiryolu hattı bir güzergahtan gider üreticiler de mahsullerini bu garlara nakletmek zorundadır. Ancak yollar inşa edilirse kamyonlar hem süre olarak daha kısa zamanda mahsulü yerine ulaştıracak hem de mahsulün aktarılması araçtan araca değişmesine gerek kalmayacaktır. Bu bağlamda şehrin merkezinden başlayıp hinterlandına doğru adeta fişkıran ana yolların yapılması gerekmektedir. Bu ana yolların imarından sonra bunlara olan bağlantı yollarının inşası gelmelidir. Bu ağın kurulması yukarıda da bahsettiğimiz gibi üreticiye büyük kolaylık sağlayacağı gibi ekonomik olarak da büyük katkısı olacaktır. Bütün bu bilgiler ışığında Martin Wagner'in İstanbul için düşündüğü ana yolları şöyle sıralayabiliriz.

**Tablo 16**  
**Avrupa Yakasında Planlanan Ana yollar**

Eyüp'den Edirnekapı'dan	Terkos'a		
Topkapı	Çatalca	Belgrad	Karadeniz
Topkapı'dan Silivrikapı'dan	Küçükçekmece'ye Silivri'ye	Çorlu Tekirdağ	Edirne Gelibolu
Taksim	Şişli	Büyükdere	Kilyosköy

**Kaynak:** Martin Wagner, 'İstanbul Havalisinin Planı', İstanbul Araştırmaları 7, (ed.) İsmail Kara, İstanbul, Kültür yayın Danışmanlık, 1998, s. 260.

Wagner'in ulaşım ile ilgili düşüncelerine değindikten sonra sanayi ile ilgili raporunda yer verdiği hususları gözden geçirelim.

Sanayinin nerelerde kurulması gerektiği konusunda ilim bugün sanayinin hammadde çıkan yerlerde kurulması gerektiğini söylemektedir. Eskiden usta işçiye ihtiyaç duyulurken artık yetiştirilmiş işçiye ihtiyaç vardır. Artık elektriğinde en ücra köşelere bile kolayca verilmesi sayesinde kömür ihtiyacı da ortadan kalkmak üzeredir<sup>136</sup>.

Wagner'e göre eğer yeni hammaddeler keşfedilmez ise İstanbul için esas itibariyle inşa maddeleri imal eden sanayi ile zirai mahsullerin işleyen sanayi mevzubahis olur. İnşaat sanayisinin üretim yerleri kente yakın olması beklenirken şeker fabrikaları, konserve fabrikaları, tabakhaneler gibi fabrikalar üretim merkezlerinde kurulabilir. İmar edilecek olan yol ağı ile birlikte nakliyenin de kolaylaşacağı vurgulanmaktadır<sup>137</sup>.

Şehrin sınırları dışında sanayinin kurulması bir devlet politikası haline getirilmelidir, diyen Wagner bunun sebeplerini de şöyle sıralamaktadır.

1. Dik yerlerdeki arazi fiyatları ucuz olduğundan sanayi toprak rantından kurtulmuş olur.

2. Bu tip yerlerde inşaatın daha ucuza mal olacağından tesis sermayesi miktarına olan ihtiyaç ehemmiyetli surette azalacaktır.

3. İskan köylü sınıfı olduğundan ve dolayısıyla geçinme daha ucuz olduğundan sanayi işçisinin ücret ve barınma ihtiyacı daha ucuza halledilebilir.

4. İmal edilen mahsulün günde bir defa fabrikadan alınması her gün amelelerin gelip çalışmasından daha ucuz olacağı için milli iktisada katkı sağlayacaktır.

5. İstanbul'un dışında böyle bir sanayi kurulduğunda artık kente göç önlenmiş olur. Bu sayede şehir rahatlamış olur. Eğer böyle devam ederse ileride makineleşmenin artmasıyla insan emeğine olan ihtiyacın azalması kentte işsizlik kavramının artmasına neden olacaktır.

6. Ülkede vergi geliri ve satın alma gücü snai iskan nedeniyle çok artar ve memleket daha büyük kültür işlerine girişebilecek bir seviyeye gelir.

---

<sup>136</sup> age, s. 262.

<sup>137</sup> age, s. 262.

7. savaş sırasında meydana gelecek olan bombardımanlardan da şehrin bu şekilde iskan edilmesi daha iyi olacaktır.<sup>138</sup>

Bu sınai iskan siyaseti devleti aynı zamanda daha güçlü bir kültür siyaseti takip etmeğe zorlar. Köy halkının yerinden göç etmez hale getirir. Bunun en iyi yolu da köy civarında sanayiye kurmak ve köylülerin burada çalışmasına imkan sağlamaktır. Bundan başka köy halkına şehirdeki imkanların sunulması da şarttır. Alışveriş merkezleri tiyatrolar , belki seyyar sinemalar bu hizmetlerden bazıları olarak sıralanabilir.

Yukarda İstanbul şehri için yurtdışından getirilen mimar ve şehir plancılarının İstanbul ile ilgili yaptıkları tetkikler neticesinde hazırladıkları planların raporlarının bir kısmını inceledik. Her mimarın dünya görüşü ve bakış açısının çizimlerinde ve fırça darbelerinde görülebildiğini bildiğimize göre yapılan bu planlarında bir nevi o plancıların etkilendikleri yerleri ve düşüncelerinin bir yansıması olarak nitelemek mümkün olacaktır.

Ne yazık ki bu dönemde bu plancılar arasında bir Türk plancı yoktur varsa da ortada bir plan yoktur. Osmanlı dan devralınan bir dünya kentinin planlamasının yabancılara bırakılması gerçekten çok acıdır.

Bu işin duygusal boyutu olmakla beraber yapılacak doğru işi takdir etmek gerekir. İncelediğimiz üç plancının da çok kıymetli tespitleri vardır bazı konularda hatta düşünceleri paralellik arz etmektedir. Biri şehrin demir yolu ağına önem verirken bir diğeri karayolu ağına dikkat çekmektedir. Liman konusunda biri mevcut limanı geliştirmeyi düşünürken bir diğeri mevcut limanın yerine daha farklı bir noktaya bir belki birden fazla yeni limanın inşasını savunur. Boğaziçi'ne yapılacak olan köprüünün yeri konusunda genel itibariyle bir uzlaşma hakimdir. Bütün bu tespitler şüphesiz kente faydalı olduğu gibi zararı da olabilir. Bunu ancak uygulanırsa zamanla görmek mümkün olacaktır.

Plancının önemi bir kentin oluşmasında gayet mühim bir noktaya oturmaktadır. Hayatın bütün işleyişinin koordine edildiği bu planlar ekonomiyi doğrudan ilgilendirir. Açıklamasını yaptığımız bölümlerden anlaşılacağı gibi ekonomik faaliyetlerin ve kentin potansiyelinin bilinmesi plancı için önemlidir. Zira yanlış bir tasarım o bölgeden

---

<sup>138</sup> age,s.263.

yeterince verim alınmamasına neden olabilir. Buda ÷lke ekonomisine her yıl d÷zenli olarak artı bir y÷k getirir.

## SONUÇ

İstanbul tarih öncesinden kalma bir kenttir. Coğrafi konumu sebebiyle her dönem kuşatılmıştır. Avrupa ile Asya'nın birbirine en yakın olduğu nokta olması hasebiyle bu kent dünya ölçeğindeki yerini perçinlemiştir. Yüzyıllarca imparatorluklara başkentlik yapmış bu şehir bir çok akın ve sefere sebep olmuştur. Bu sebeple tarihi yarım ada dediğimiz kısmının etrafı surlarla çevrilmiştir ve korunmuştur.

Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılmasıyla doğu Roma'nın başkenti olan İstanbul daha sonra fatih Sultan Mehmet'in fethiyle Osmanlıların eline geçmiş ama başkent olma özelliğini Osmanlı devleti için de devam ettirmiştir. Osmanlı'nın İstanbul'u fethi sadece bir fetih değildir; orta çağın kapanmasına ve yeni çağın başlamasına neden olmuş dünya çapındaki bir gelişmedir.

Deniz ulaşımı ve doğal limanlar açısından da zengin kaynakları bulunan bu şehir hem karadan hem de denizden ulaşılması kolay bir kent olmuştur. Buda ticaret'in İstanbul'un hayatında önemli bir konuma oturmasına neden olmuştur. Üretimde ise genelde hinterlandından gelenlerle ihtiyacını karşılamıştır. Surlar sayesinde kendini koruyan bu kentte çok fazla nüfus hareketleri olmamıştır.

İstanbul'un Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kalan mirasında ;fabrikaları olan ama sanayileşmemiş , genelde ticaretin hakim olduğu, üretim noktasında hinterlandından ve Anadolu'daki kentlerden gelen mamul mallar ve yakın çevresindeki sebze ve meyve üretimleriyle ihtiyaçlarını karşılayan bir kent konumundadır. Ülke ithalatı ve ihracatı belli bir döneme kadar buradan yapılması İstanbul şehrinin ekonomik refahını sağlıyordu. Osmanlı I. Dünya savaşı öncesine kadar dünyaya tarım mamullerini satıyor karşılığında ise sanayi ürünlerini ithal ediyordu.

Ancak mütareke sonrasında ülkedeki diğer limanların faaliyete geçmesi İstanbul limanındaki faaliyetleri azaltmış gelir düzeyini ve kar marjlarını azaltmıştır. Dünya ölçeğindeki büyük değişimler I. Dünya savaşı ve etkileri şüphesiz ki İstanbul'u da olumsuz yönde etkilemiştir. Ancak İstanbul'un sosyal ve iktisadi hayatındaki en büyük değişim Osmanlıdan sonra başkentin İstanbul'dan Ankara'ya alınmasıdır. Devlet bürokratlarının ve bunların çevrelerinin Ankara gitmesi ayrıca bu dönemde yapılan






















mütareke ve tecrübeli yabancı tüccarların da İstanbul'u terk etmesi ekonomik olarak İstanbul'u zorlamıştır.

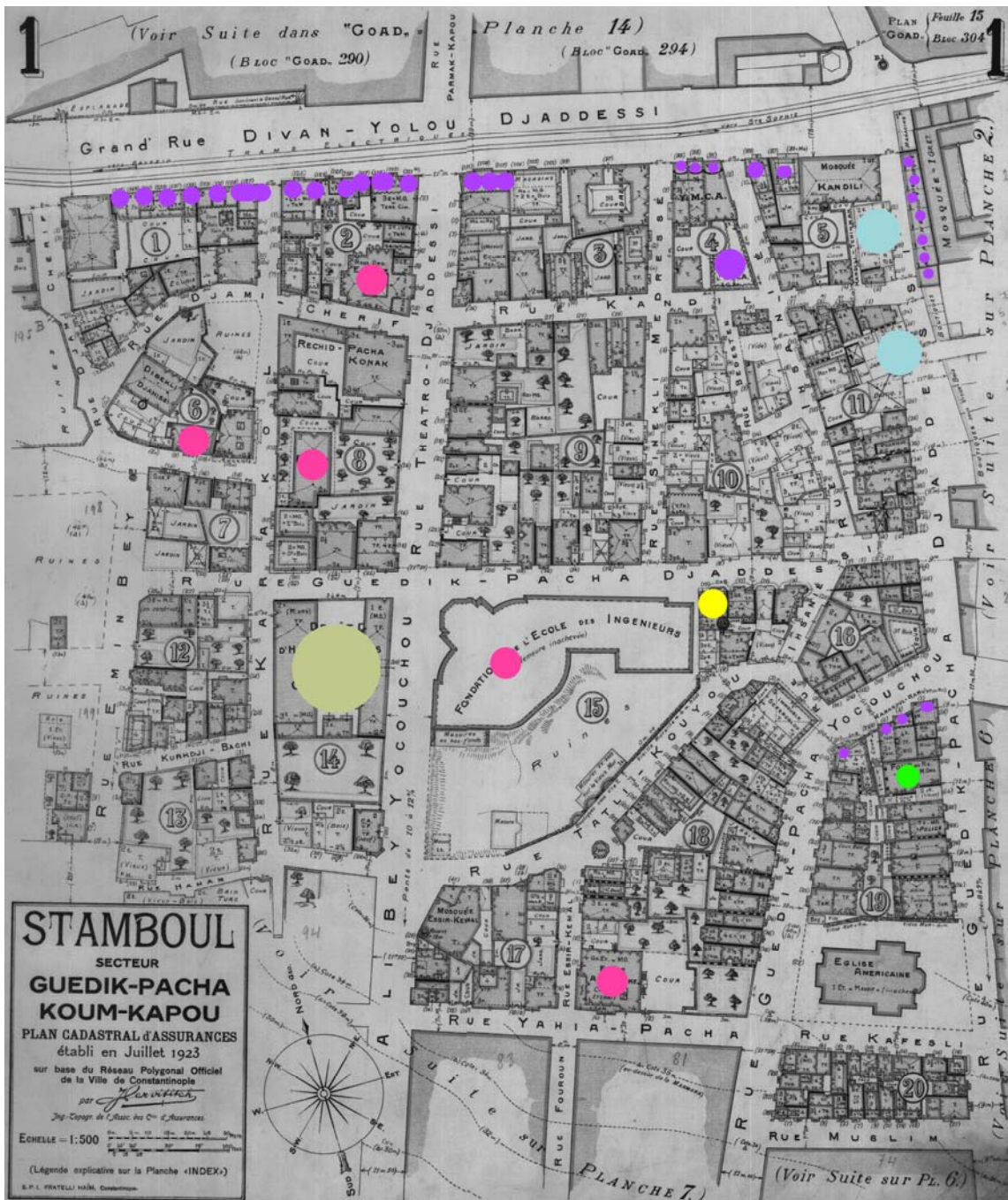
İstanbul bu noktada kendi geleceğini şekillendirme noktasında yabancı mimar ve şehir plancılarını getirtmiş kent plan tekliflerini hazırlatmıştır. Herman Elgötz, Henri Prost, Martin Wagner gibi plancıların hazırladıkları imar planları ve plan kararları İstanbul için yapılan çalışmalardan bazılarıdır. Bu raporlar İstanbul sanayisini ,ticaretini ve üretimini şekillendirme noktasındaki kararlarıyla bazı noktalarda birbirinden ayrılmaktadırlar. Kimi demir yolları yaygınlığını savunurken bir diğeri oto yolların geliştirilmesini savunur. Bir diğeri mevcut limanın büyütülmesini savunurken farklı görüş olarak limanın yerinin değiştirilmesi fikri diğeri bir plan düşüncesidir.

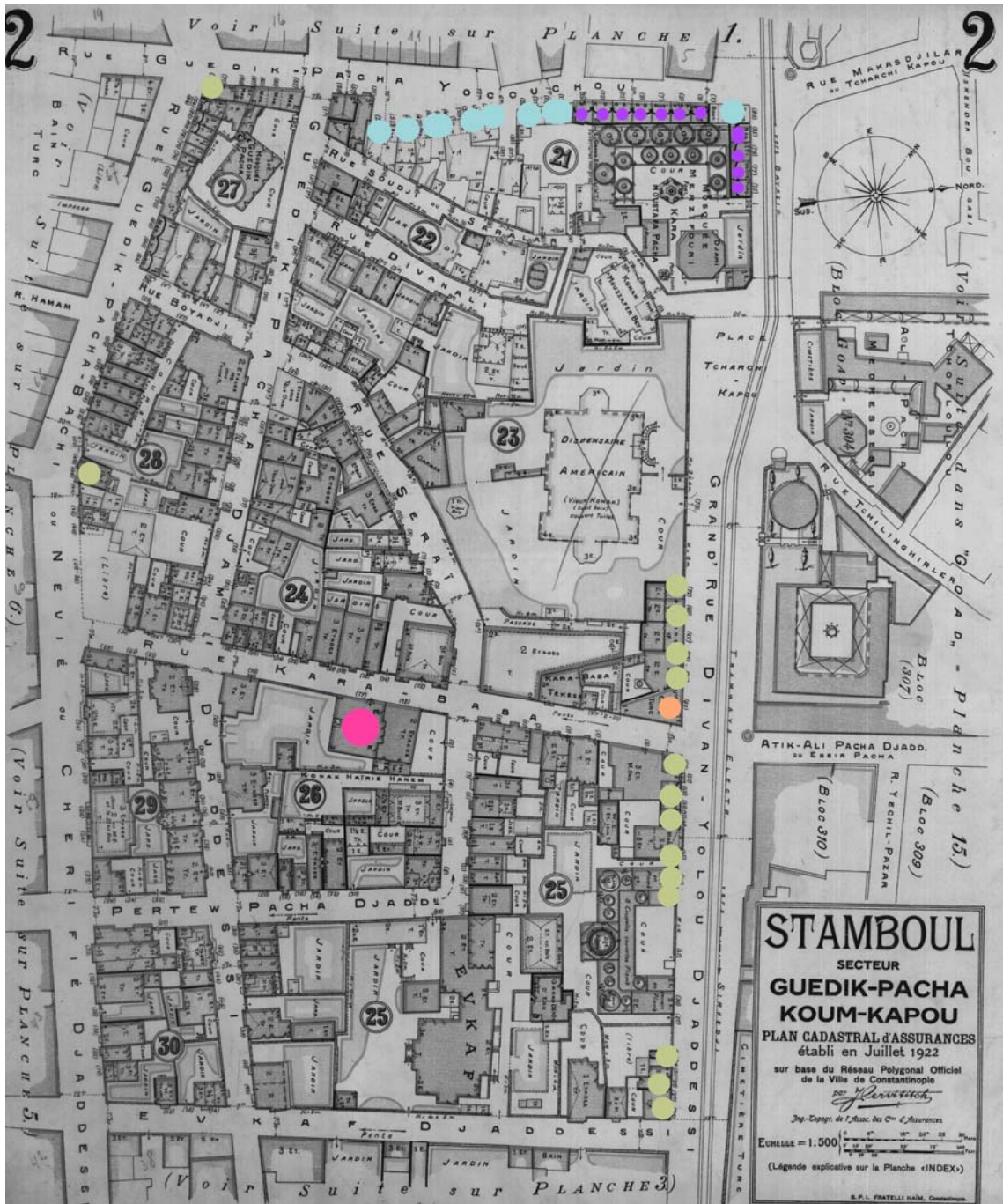
Her plancı kendi yaşantısı, inancı, fikri yapısını paftasına yansıtır. Bir şehrin özellikle de İstanbul için imar planı hazırlayanların bu kültürden bu tarih bilincinden geçmiş olması gerekir kanısındayım.

İktisat ile mimarinin birleştiği bu nokta olarak da plan yaparken İstanbul için yapılması gereken iktisadi imar planların hazırlanması gerekliliğidir. Şüphesiz ki metropoliten planlar hazırlanırken ekonomik etkenler göz önünde bulundurulur ancak İstanbul gibi dünyanın merkezinde bulunan bir şehir için dünya ölçeğindeki ekonomik hareketler düşünülerek planlama yapılması gerektiğini söyleyebiliriz.

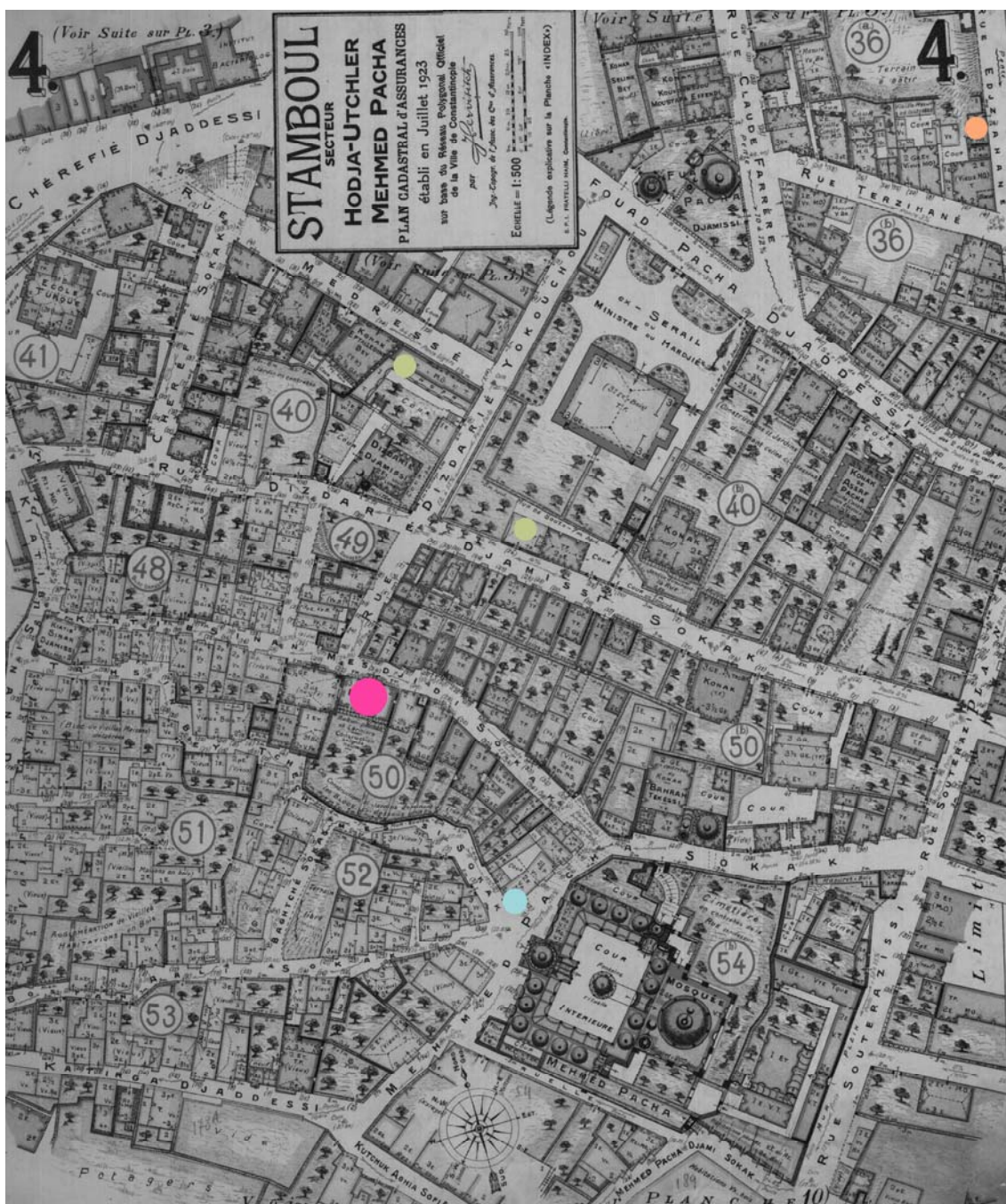
## EKLER

	.....	BAKKAL
	.....	DEĞİRMEN
	.....	FABRİKA
	.....	KAHVE
	.....	LOKANTA
	.....	SAĞLIK TESİS ALANI
	.....	BANKA
	.....	ECZANE
	.....	FIRIN
	.....	KÜLTÜR TESİS ALANI
	.....	OTEL
	.....	HAMAM
	.....	OKUL
	.....	HAN
	.....	İMALATHANE
	.....	DÜKKAN
	.....	AMBAR
	.....	HANGAR,ANTREPO,DEPO
	.....	BÜRO





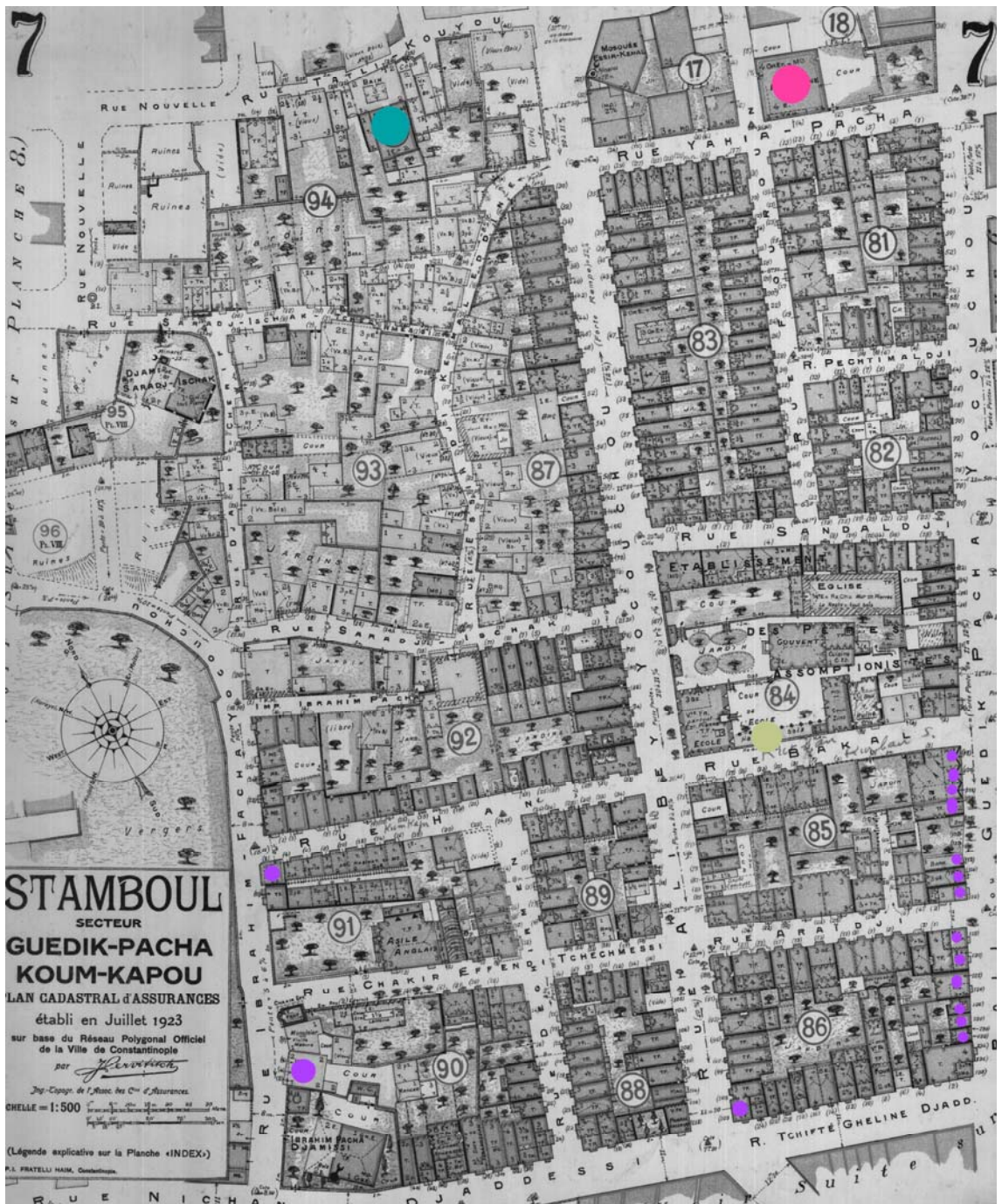


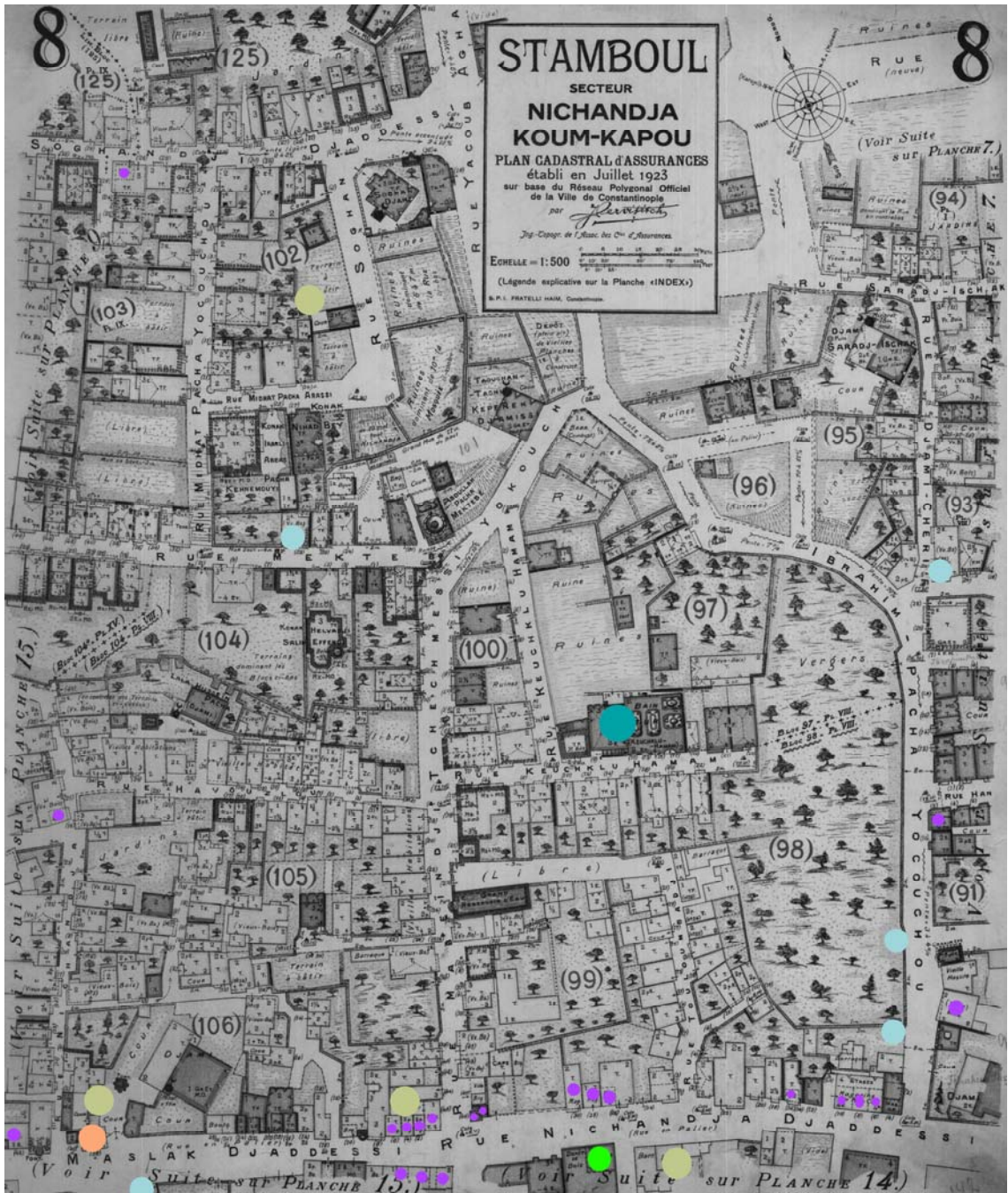


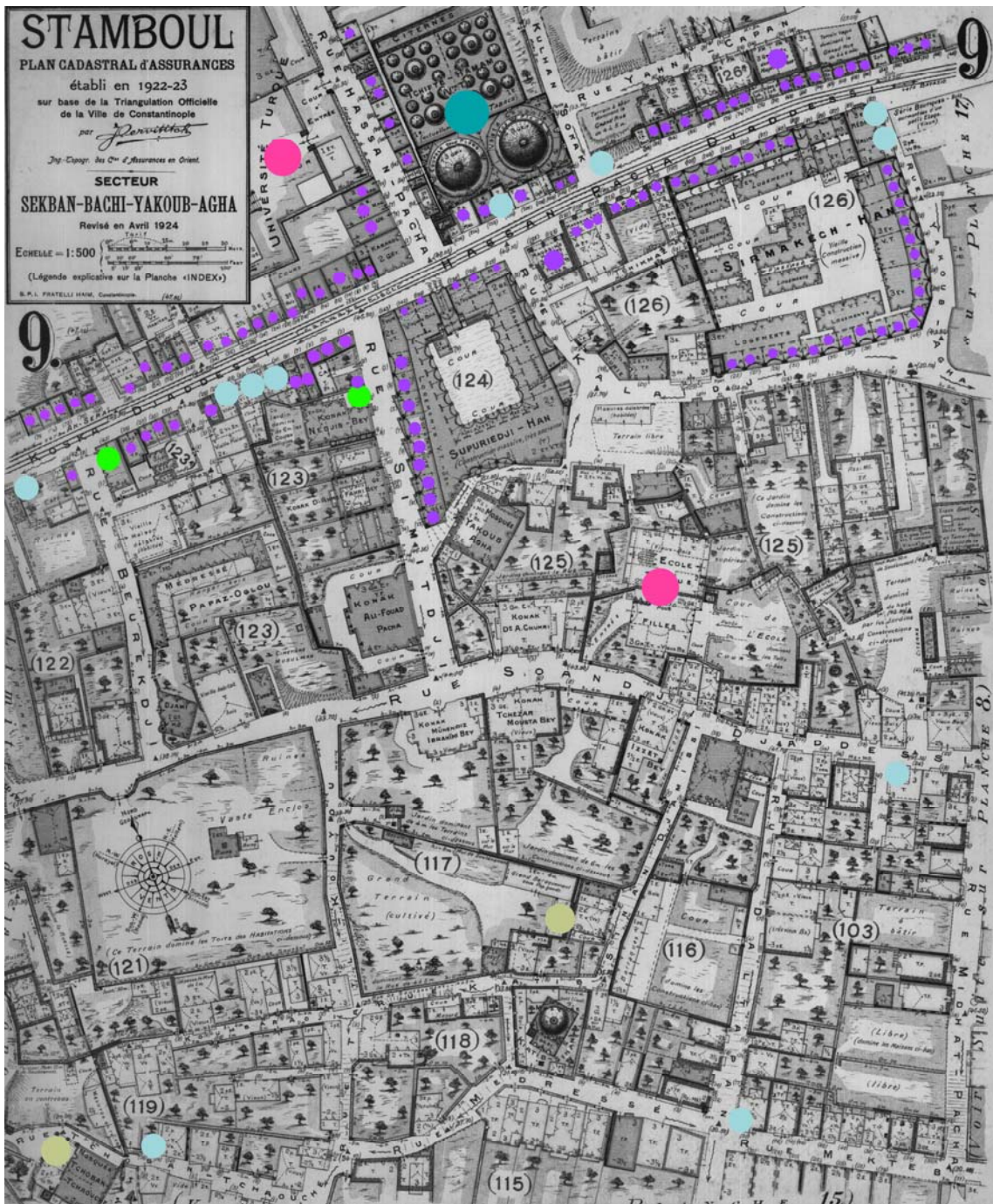


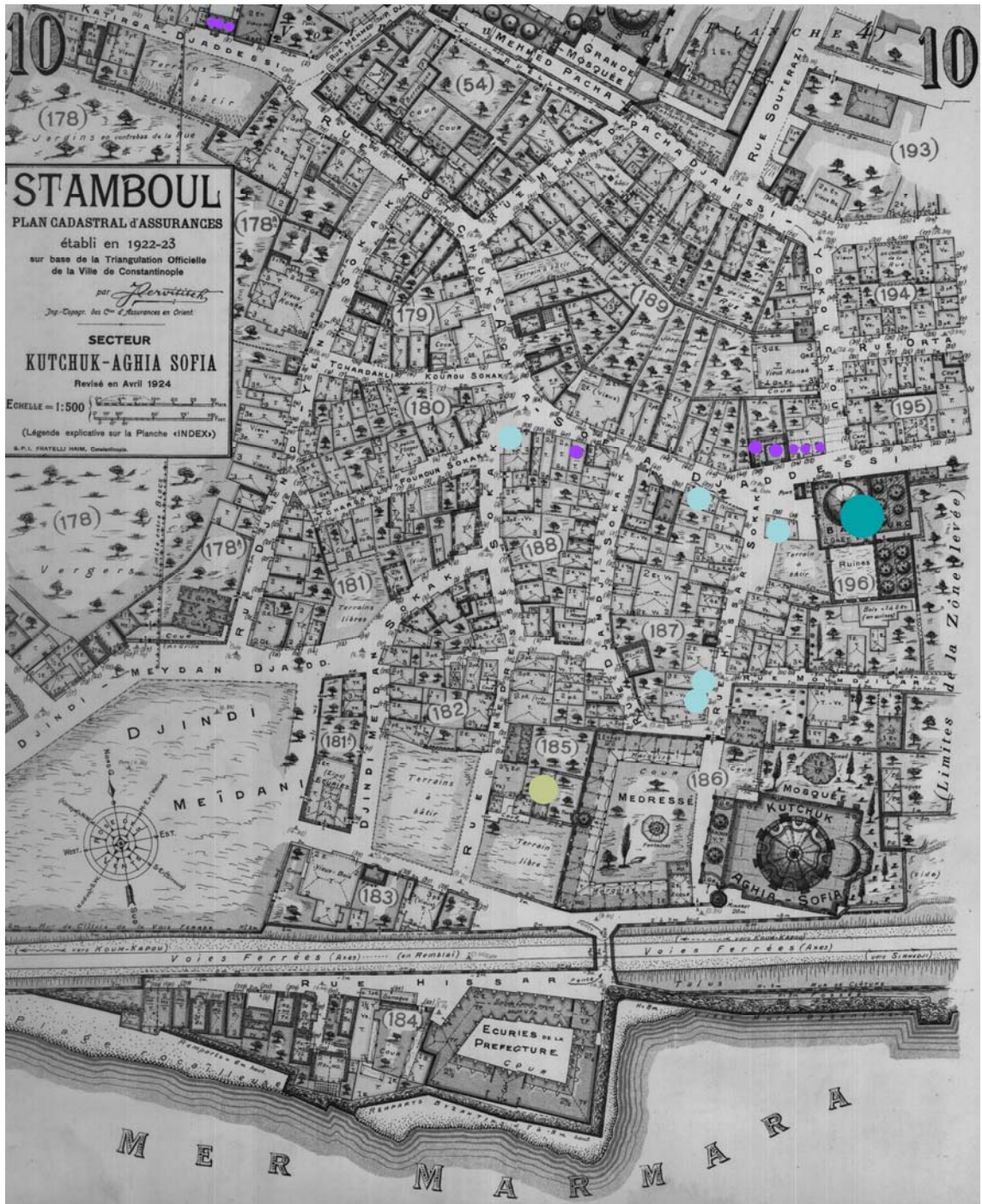


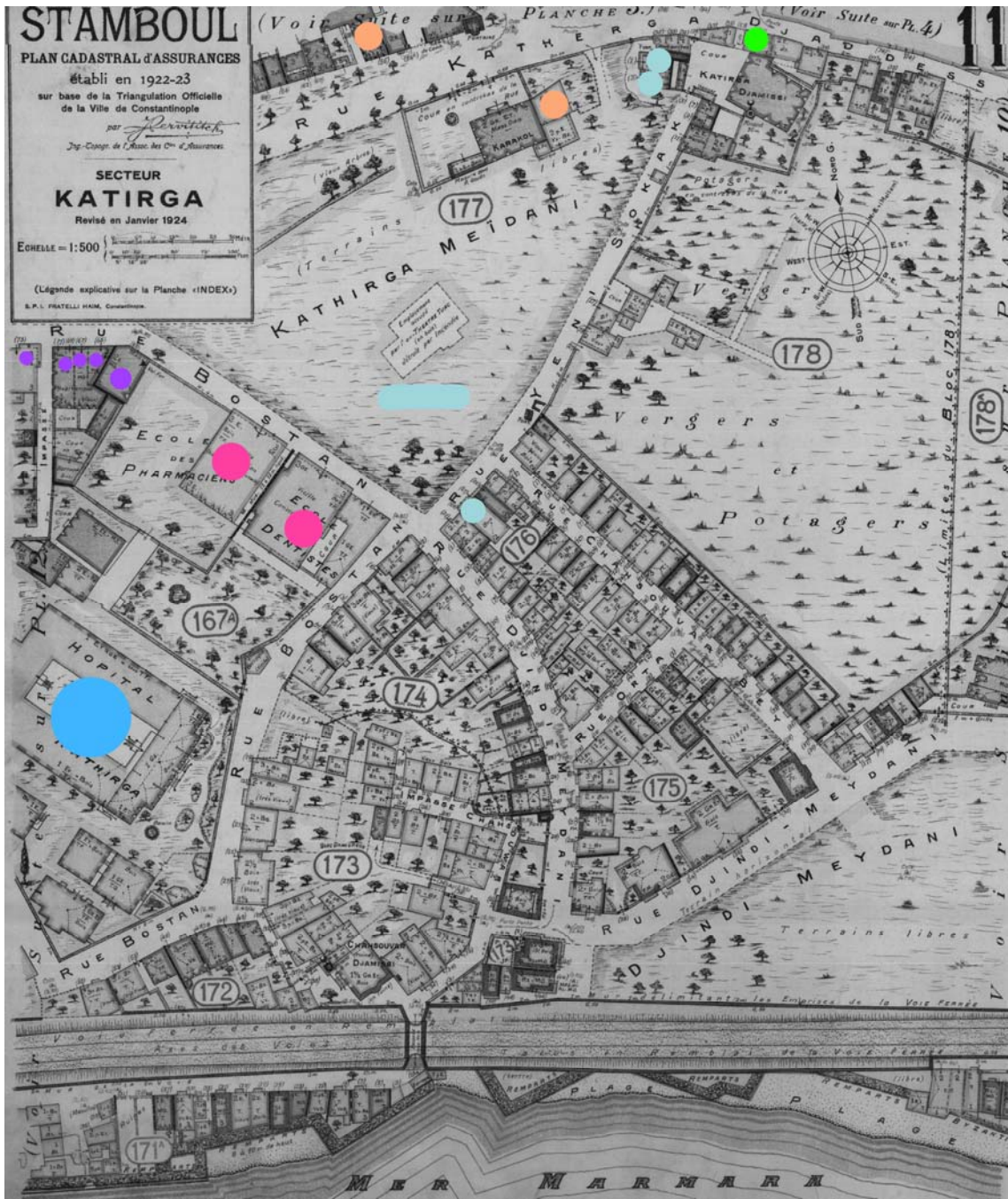


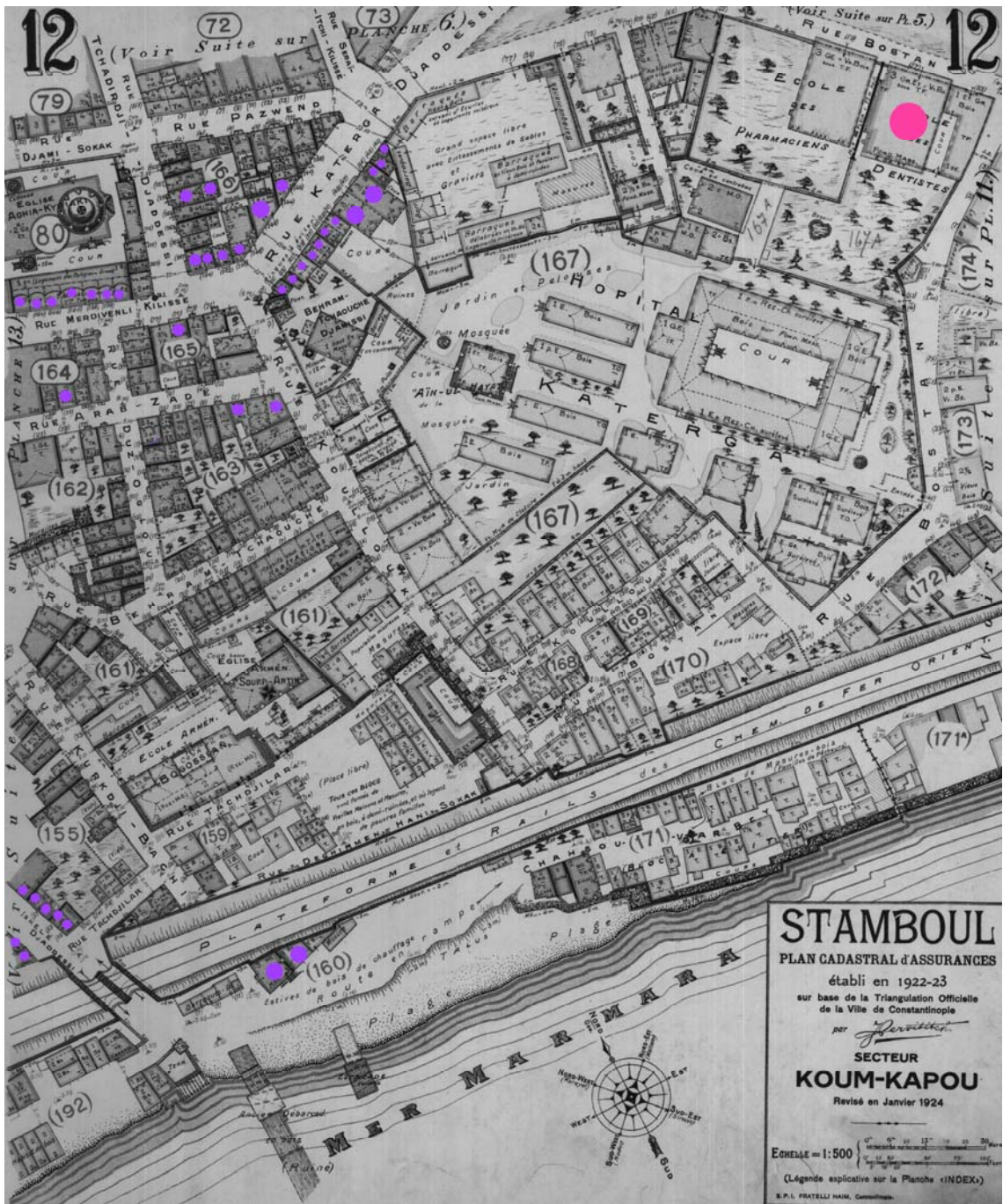


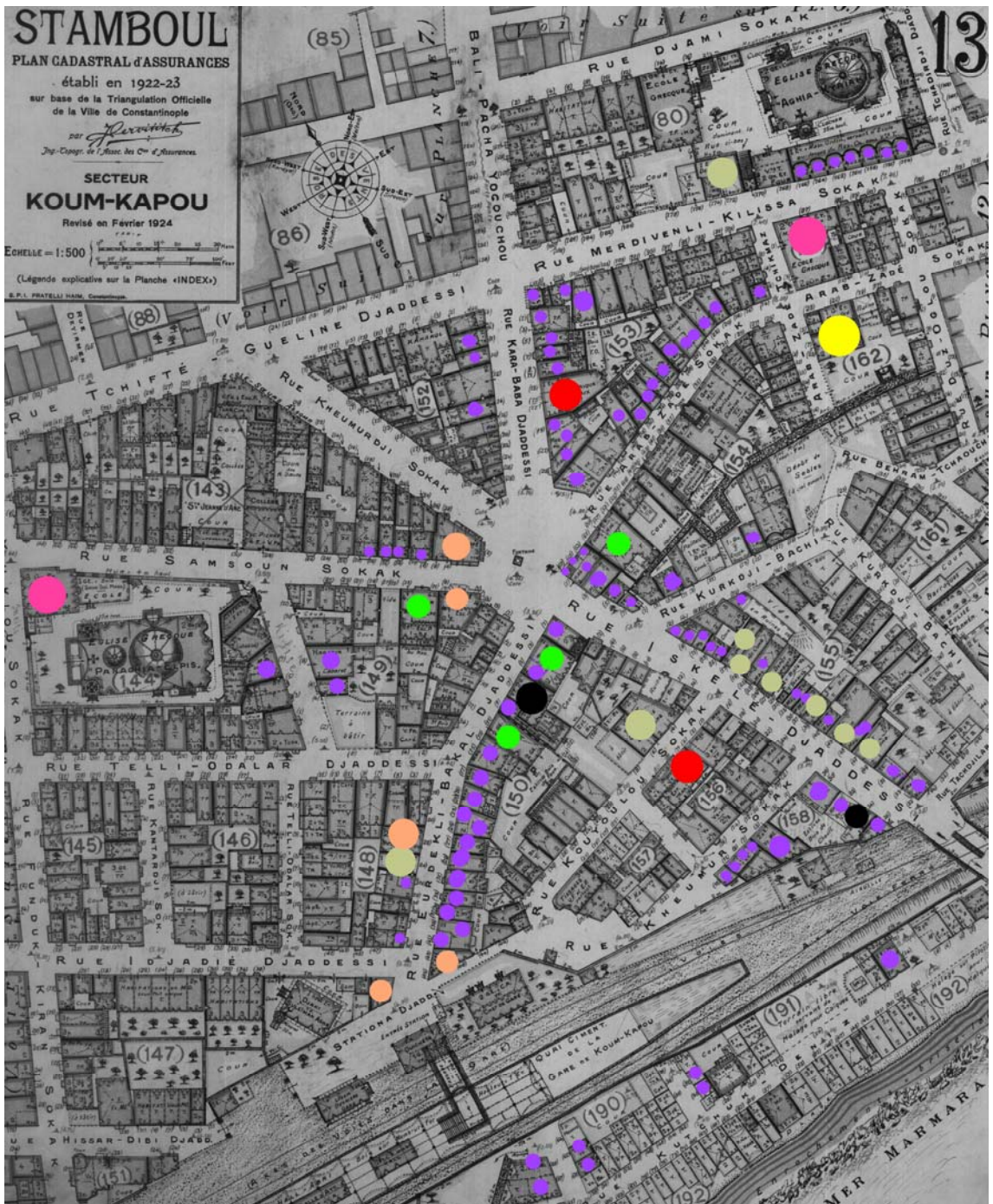


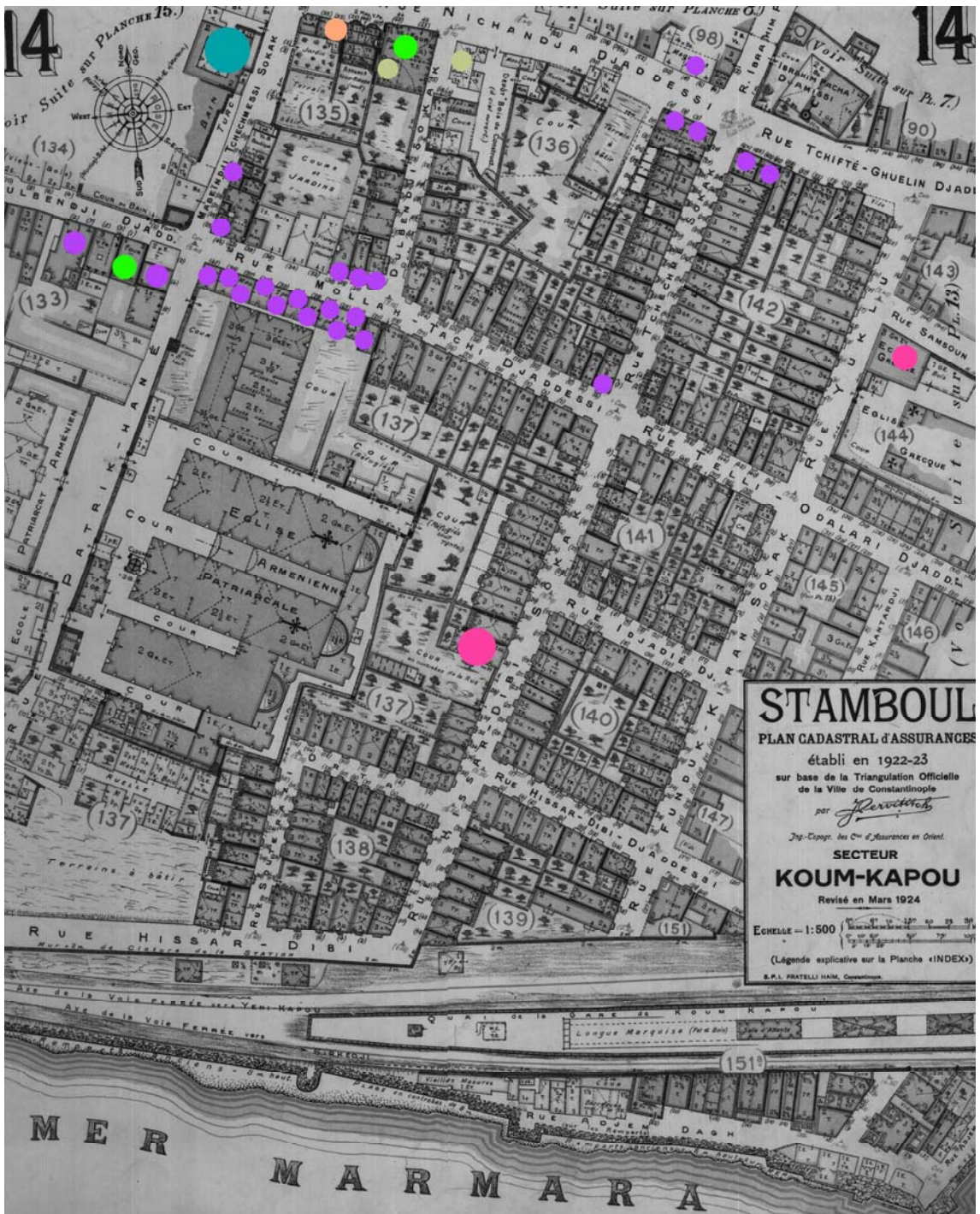




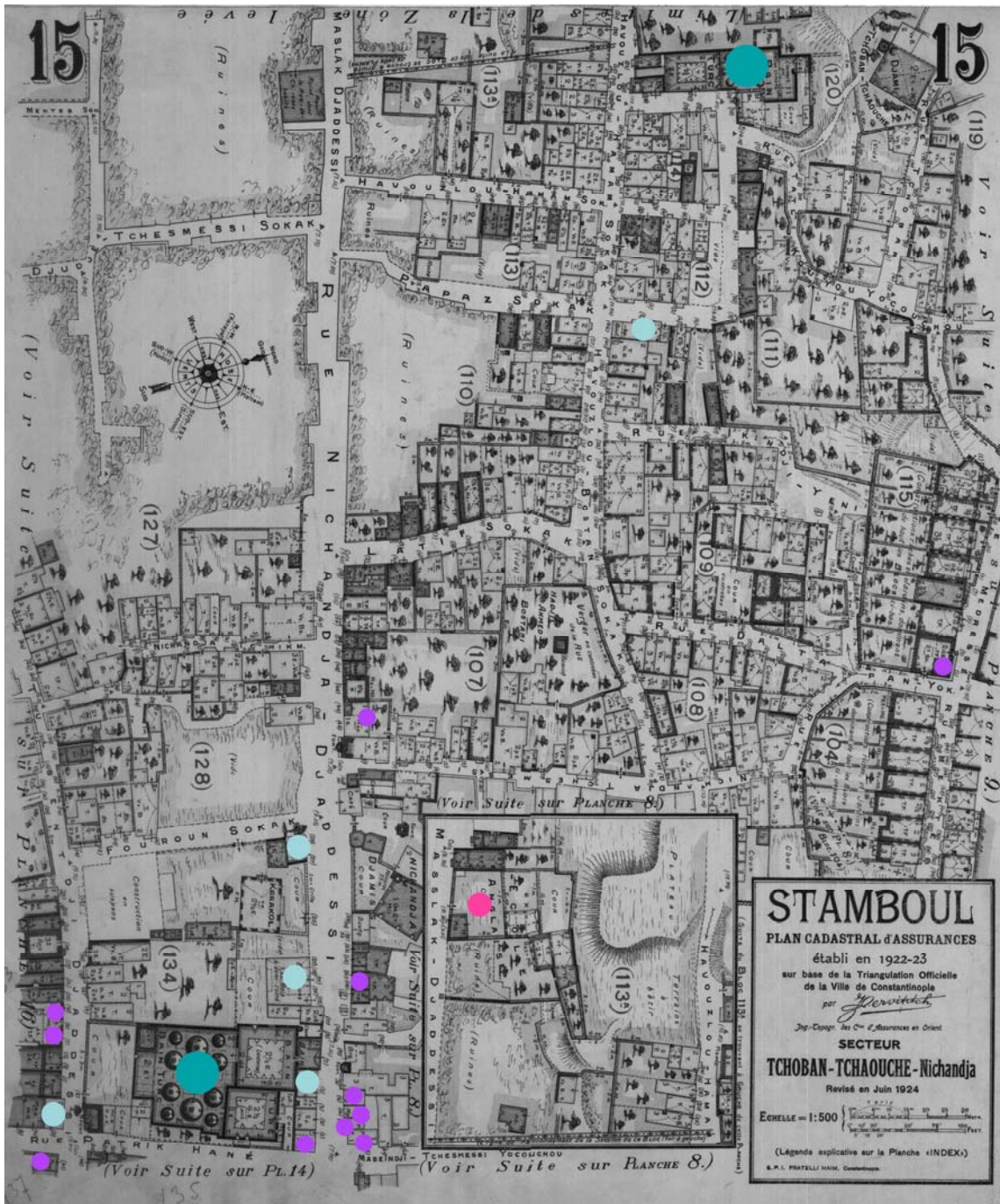










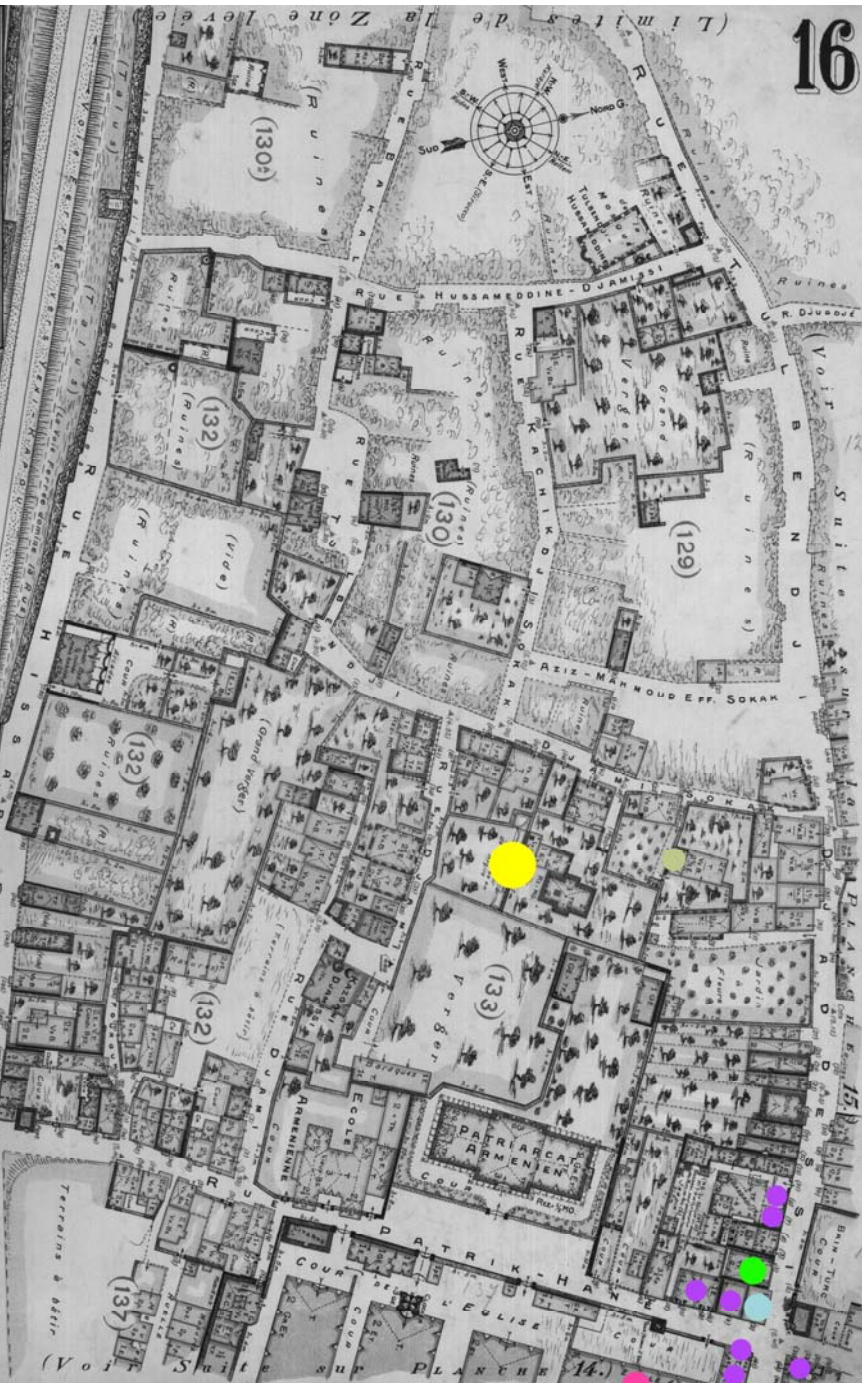


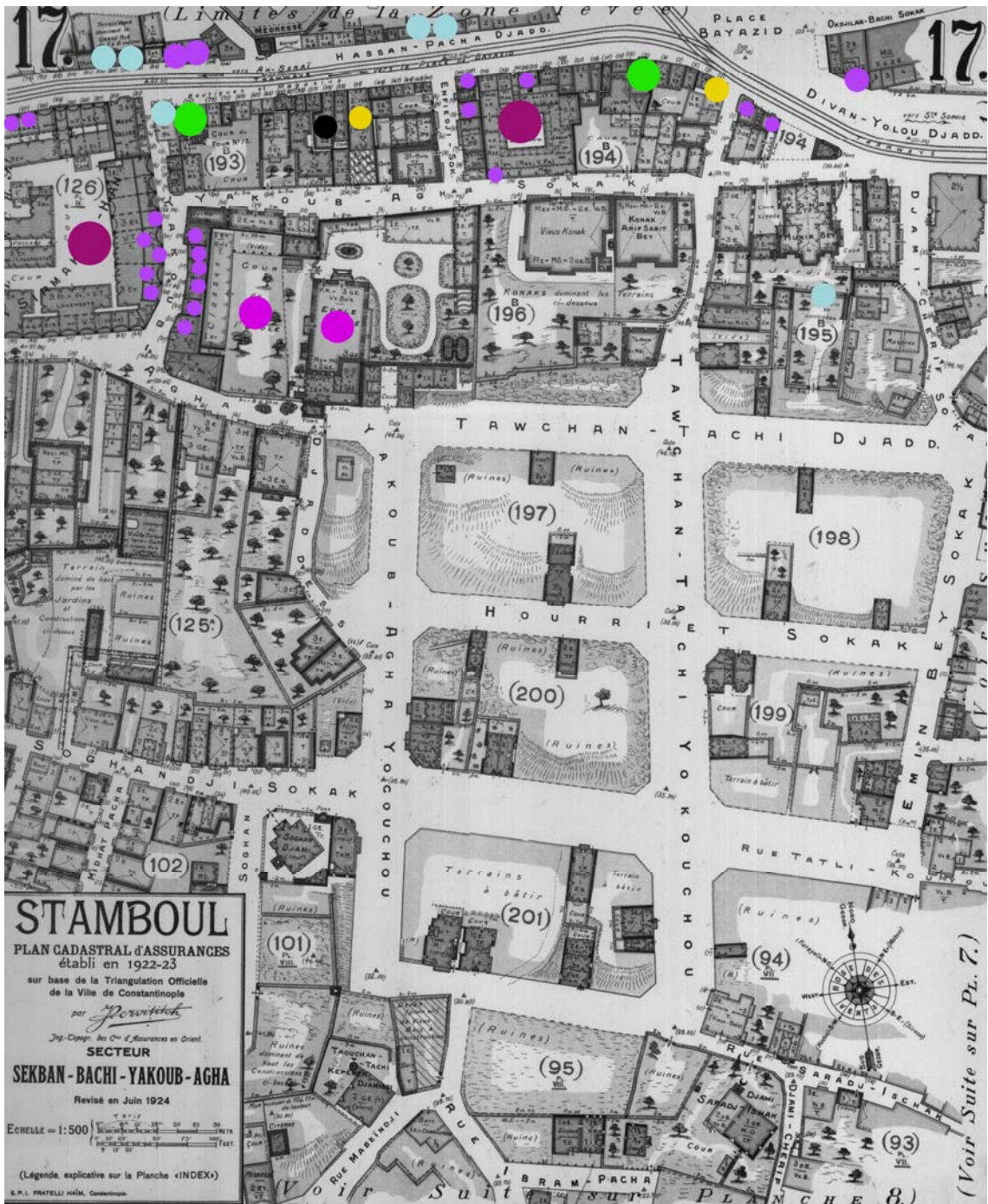
**STAMBOUL**  
 PLAN CADASTRAL d'ASSURANCES  
 établi en 1922-23  
 sur base de la Triangulation Officielle  
 de la Ville de Constantinople  
 par *J. Dewitte*  
 Ing.-Capit. des Ch. d'Assurances en Orient.  
**SECTEUR  
 TULBENTDJI**  
 Révisé en Mai 1924  
 ÉCHELLE = 1:500  
 (Légende explicative sur la Planche «INDEX»)  
 S.P.I. FRATELLI HAIN, Constantinople

16

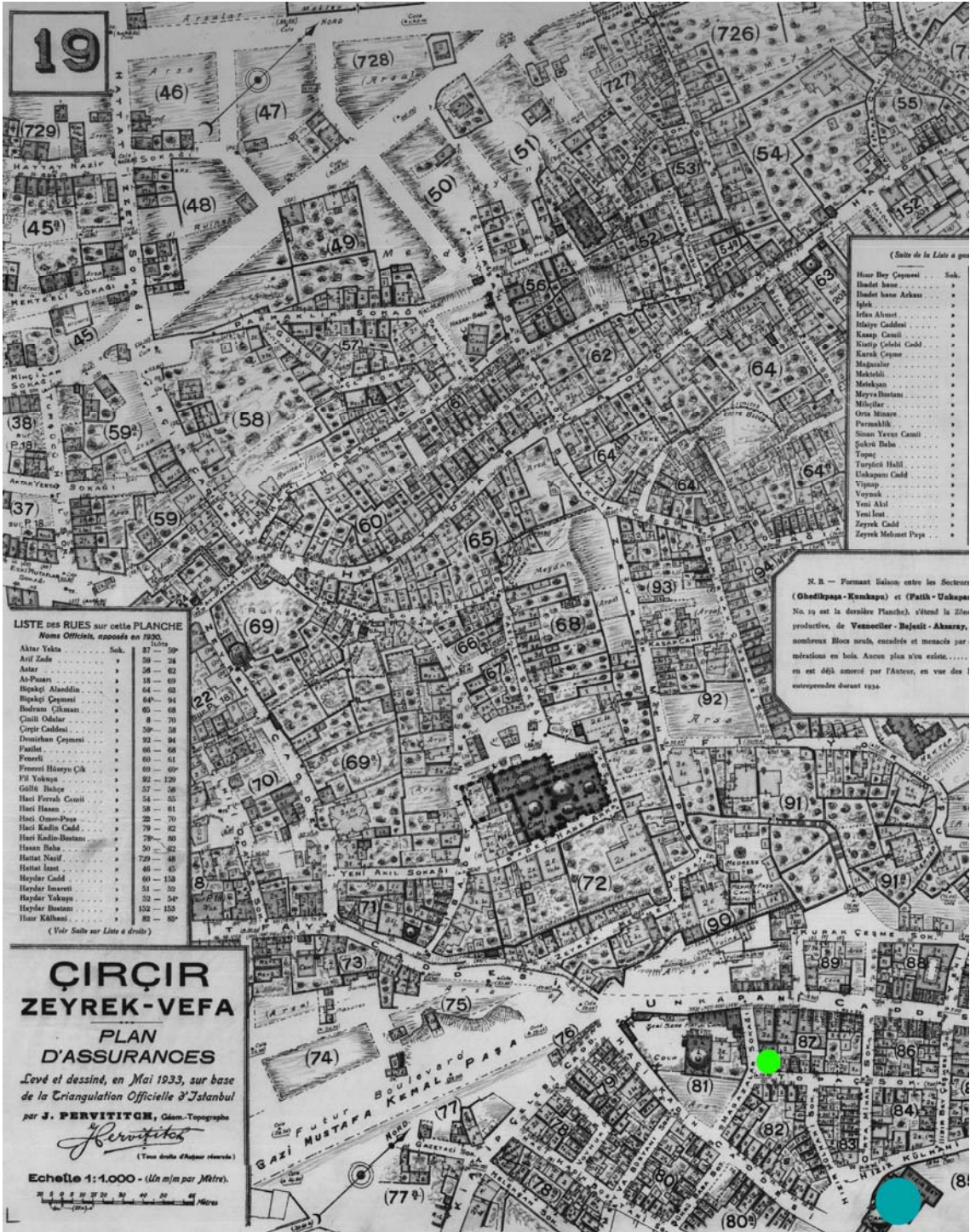
16.

M  
E  
R  
M  
A  
R  
M  
A  
R  
A









**LISTE DES RUES sur cette PLANCHE**

Noms Officiels, adoptés en 1920.

Rue	Nos.	Litres
Aktaş Yaka	37	39
Arif Zade	59	34
Astar	58	62
As-Paşa	18	69
Bıçakçı Alandırı	64	68
Bıçakçı Çarşısı	64	94
Bodrum Çikman	65	68
Cinici Odaları	8	70
Çiçir Caddesi	59	58
Demirhan Çarşısı	92	84
Faahit	66	68
Fenerli	60	61
Fenerli Hâşimo Çik	69	69
Fil Yokuşu	92	129
Gallie Bahçe	57	56
Hacı Ferihs Camii	54	55
Hacı Hasan	58	61
Hacı Osman-Paşa	22	70
Hacı Kadim Cadd.	79	82
Hacı Kadim-Bostanı	79	80
Hacı Baba	50	82
Hattai Naif	729	48
Hattai İsmet	66	65
Haydar Cadd.	60	153
Haydar İnareti	53	52
Haydar Yokuşu	52	54
Haydar Bostanı	102	103
Hzır Kâhânî	82	80

(Voir Suite sur Liste à droite)

(Suite de la Liste à gauche)

Hızır Bey Çarşısı	Sok.
İhsanî Camii	...
İhsanî Camii Arkausu	...
İplik	...
İrfan Akman	...
İsmayil Caddesi	...
Kasım Camii	...
Kıstıç Çelebi Cadd.	...
Karaköy Çarşısı	...
Mahmutlar	...
Makbuli	...
Mahmutlar	...
Meyve Bostanı	...
Mihriban	...
Orta Minare	...
Parmaklı	...
Sinan Yavuz Camii	...
Sakun Bahçe	...
Toprak	...
Turpuncu Hattı	...
Unkapanı Cadd.	...
Vipary	...
Voyuak	...
Yeni Akıl	...
Yeni İsmet	...
Zeyrek Cadd.	...
Zeyrek Mahmut Paşa	...

N.B. — Formant liaison entre les Secteurs (Ghedikpaşa-Kemhapa) et (Faahit-Uchapa) No. 19 est la dernière Planche, s'étend la Zone productive, de Vassouler - Rejalet - Akman, nombreux blocs neufs, encadrés et menacés par intrusions en bois. Aucun plan n'en existe, en est déjà amorcé par l'Atelier, en vue des entreprises durant 1936.

**ÇIRÇIR ZEYREK-VEFA**

**PLAN D'ASSURANCES**

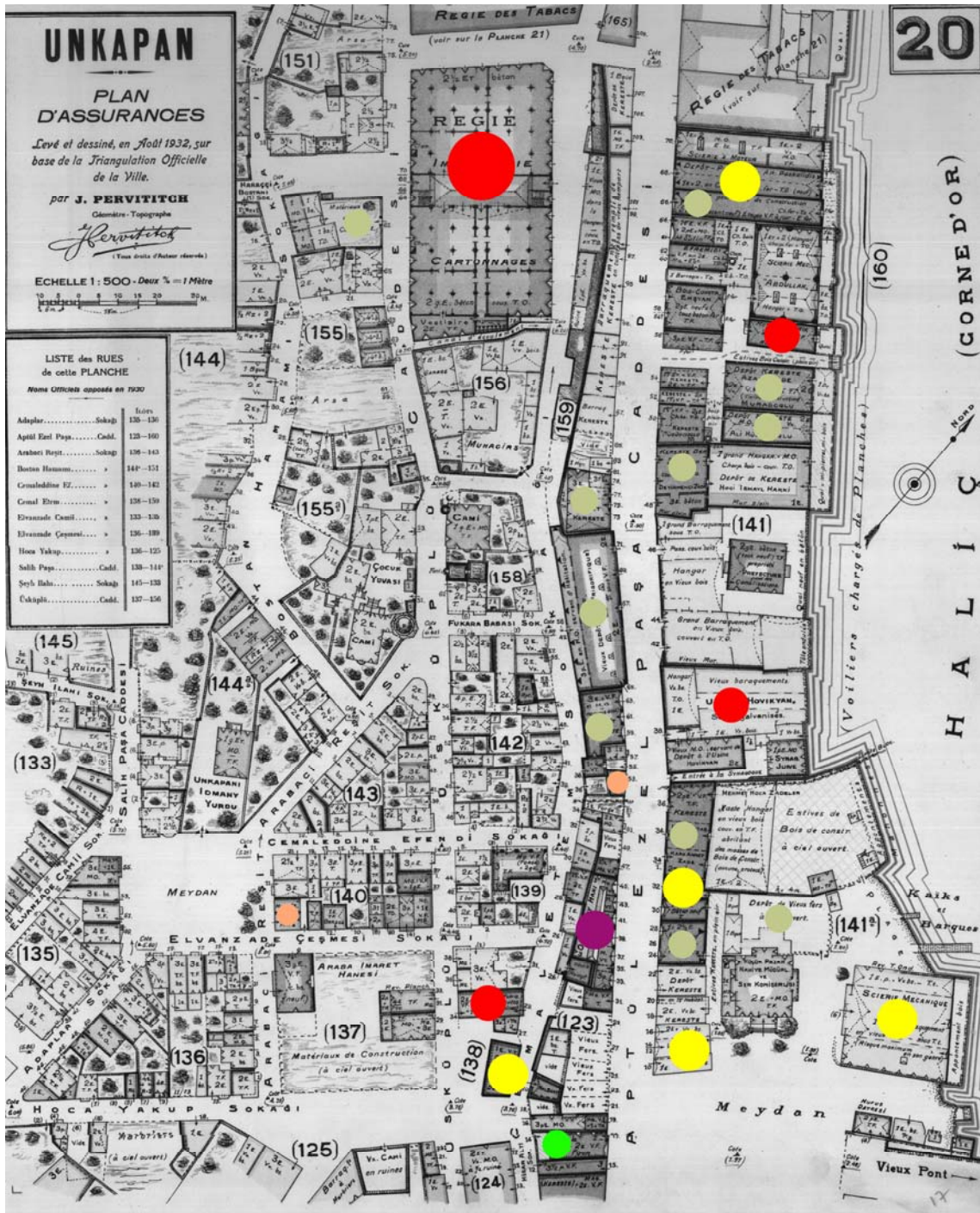
Levé et dessiné, en Mai 1933, sur base de la Triangulation Officielle d'Istanbul par J. PERVITICH, Géom.-Topographe

*Pervitich*

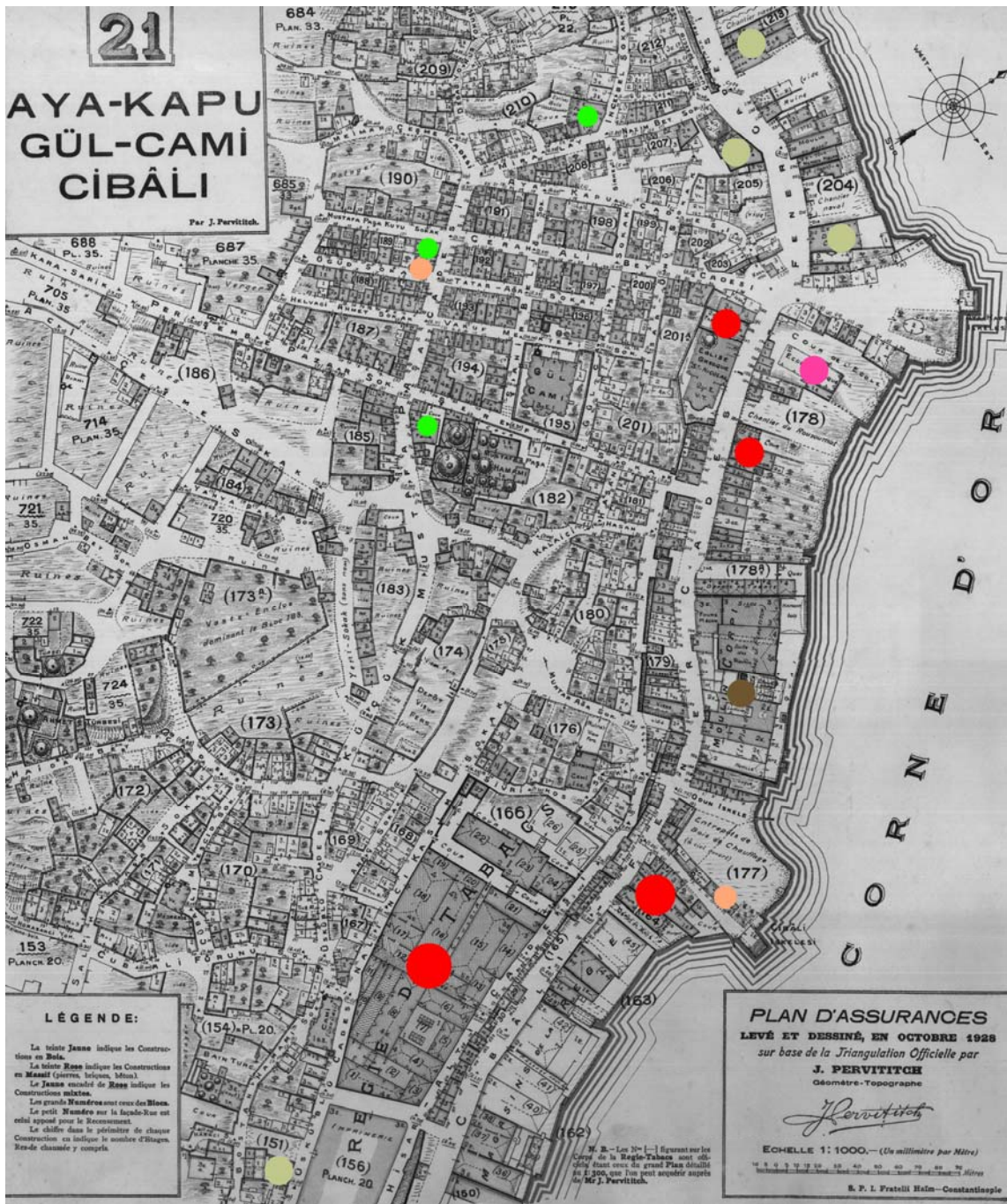
(Tous droits d'auteur réservés)

Echelle 1:4.000 - (Un m/m par Mètre).

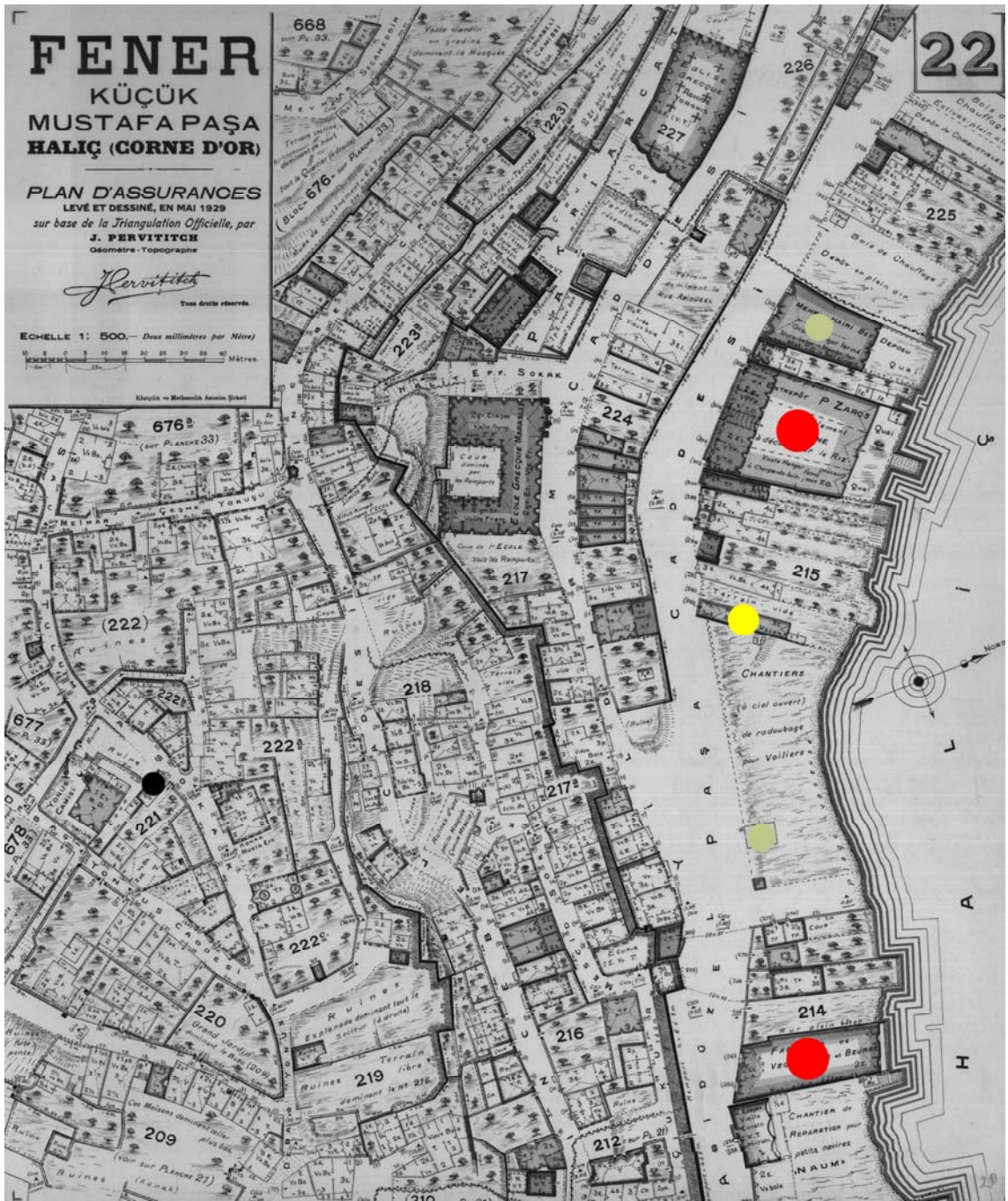
0 10 20 30 40 50 60 Mètres



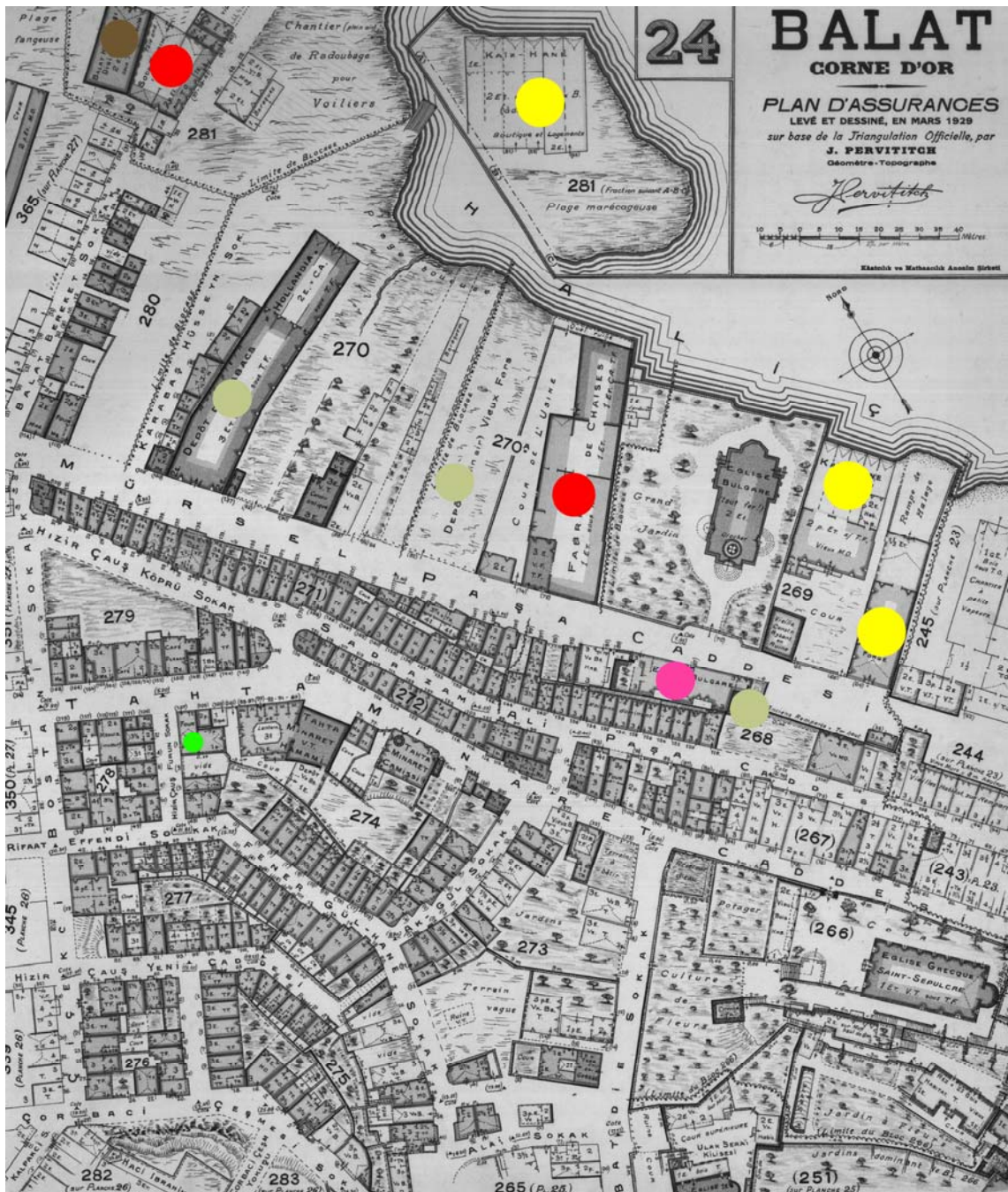


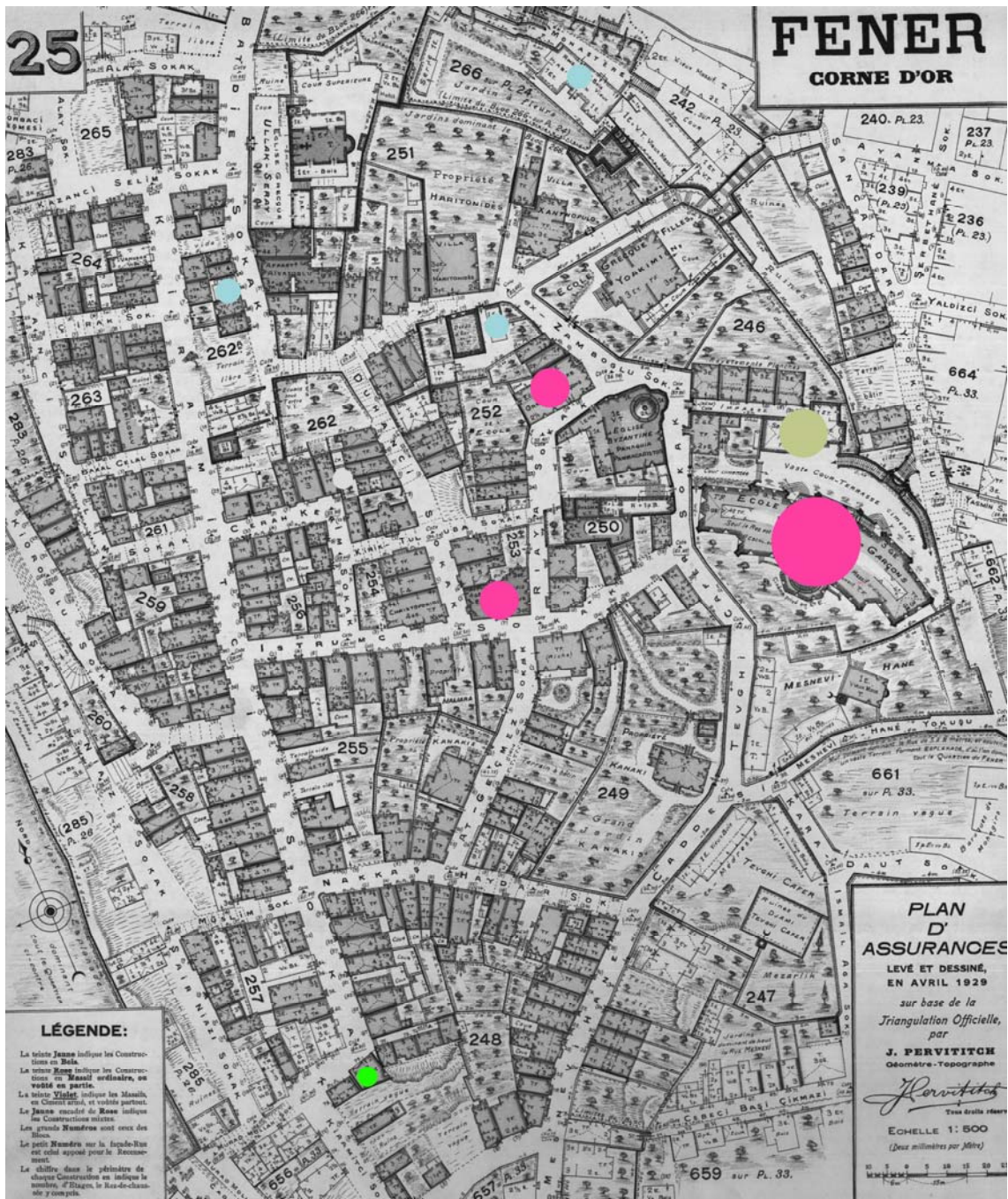


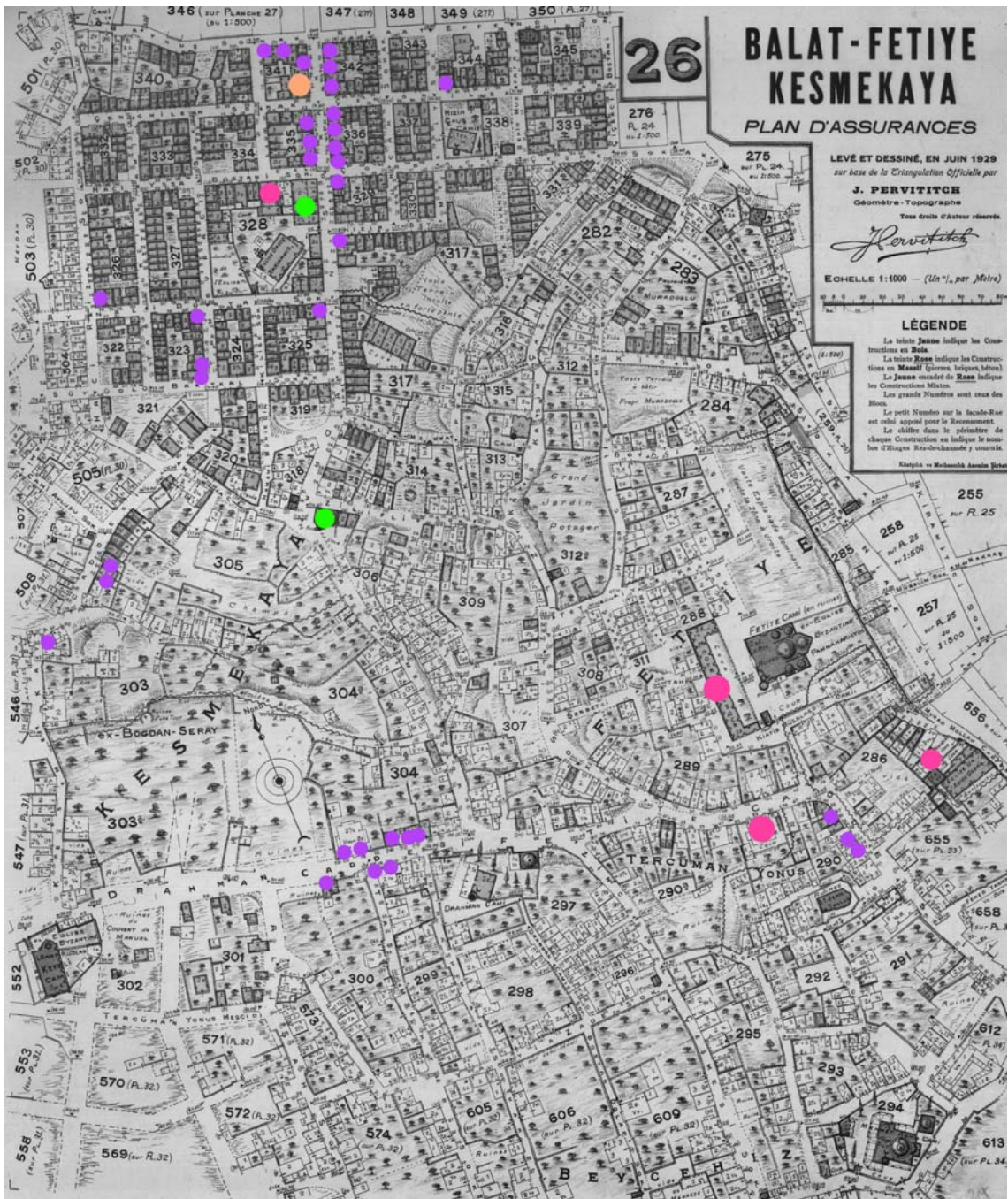


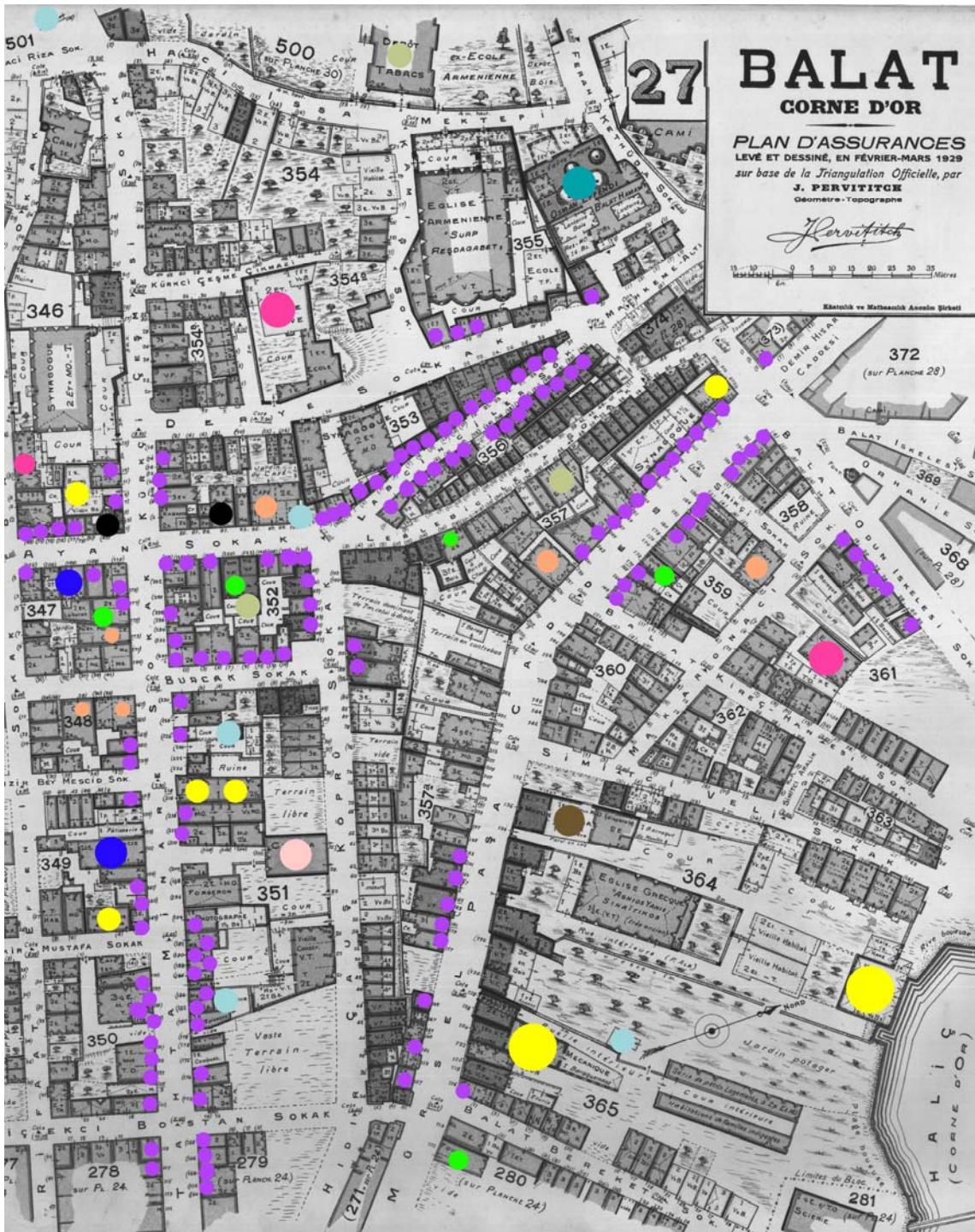


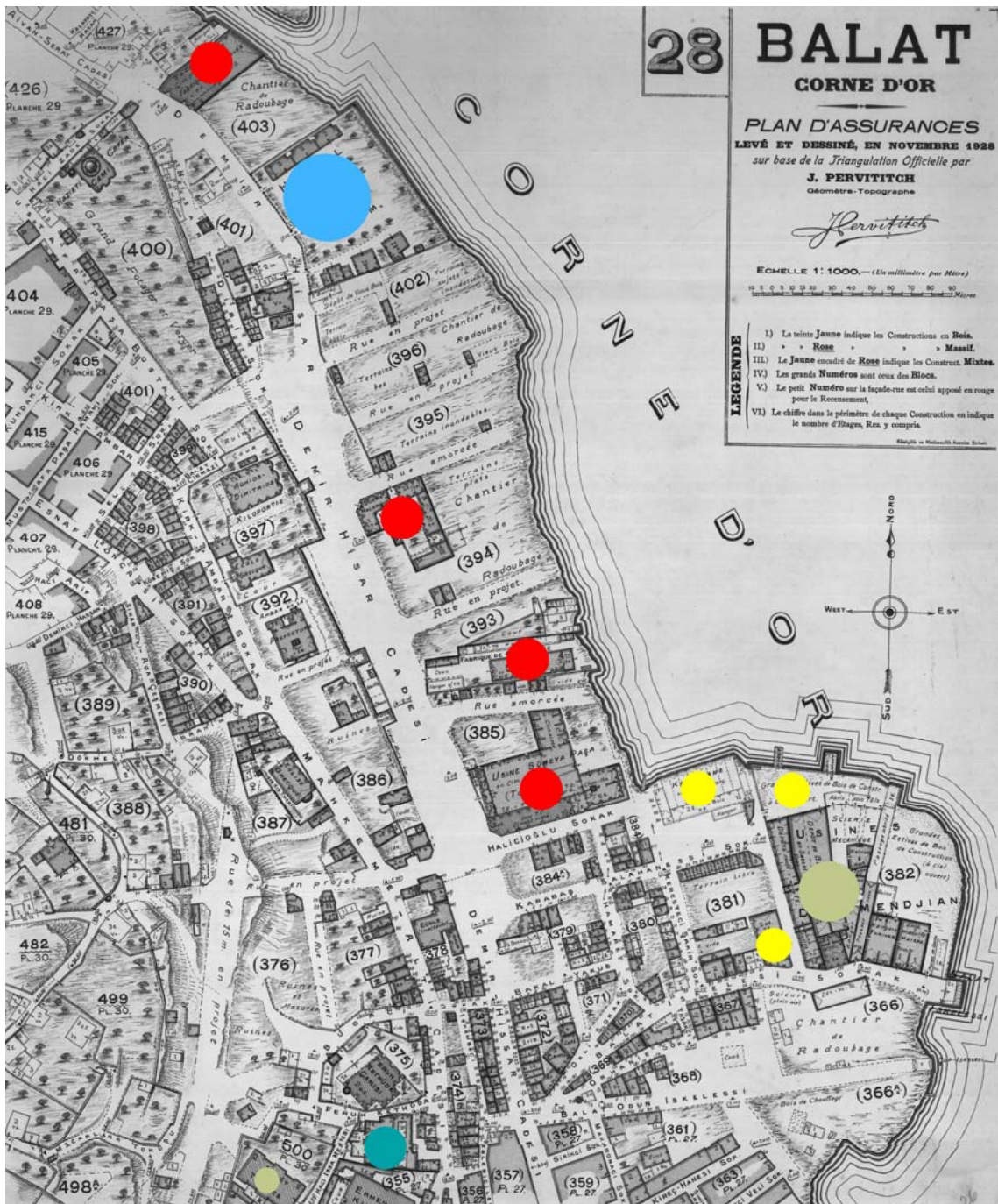


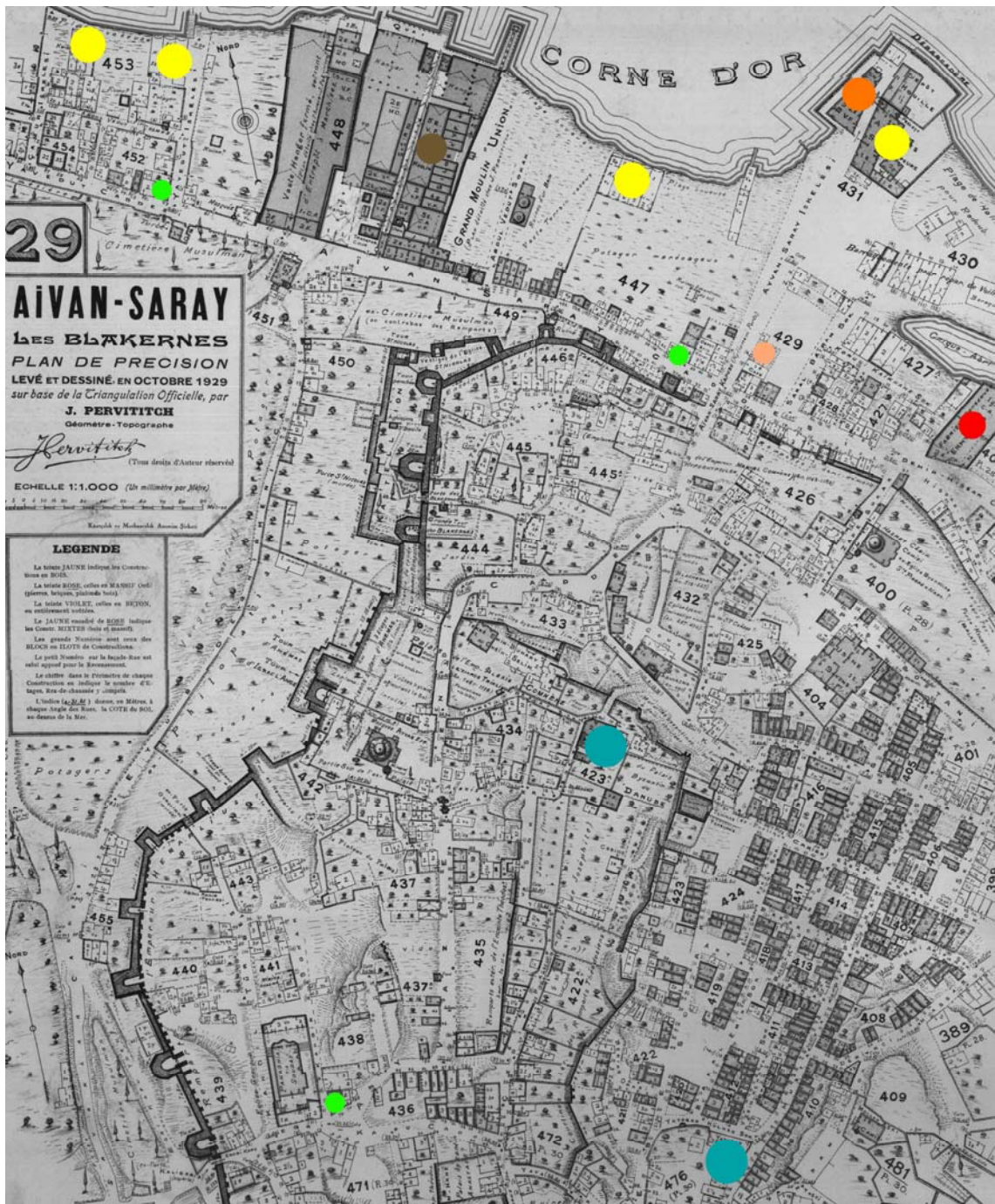






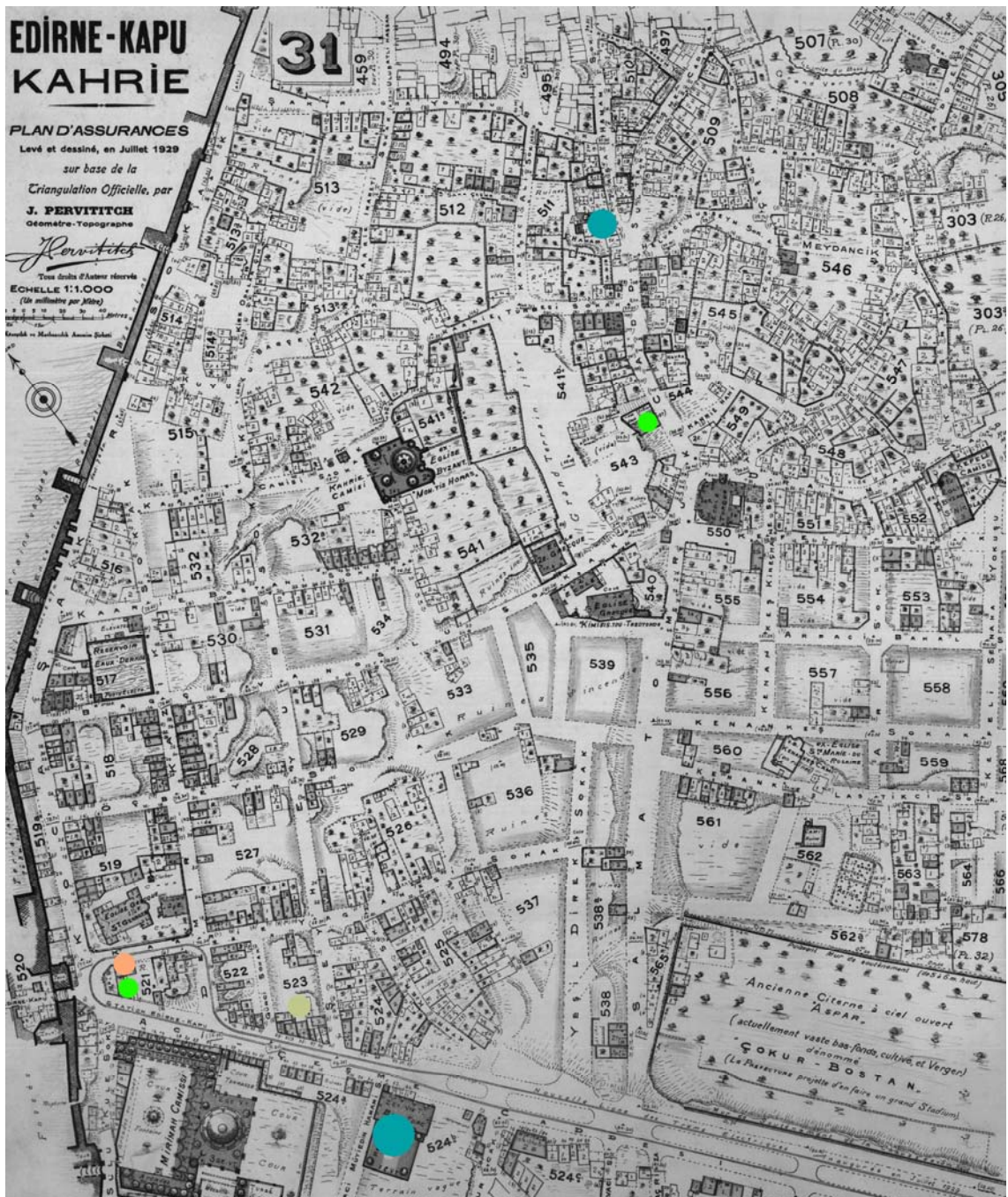


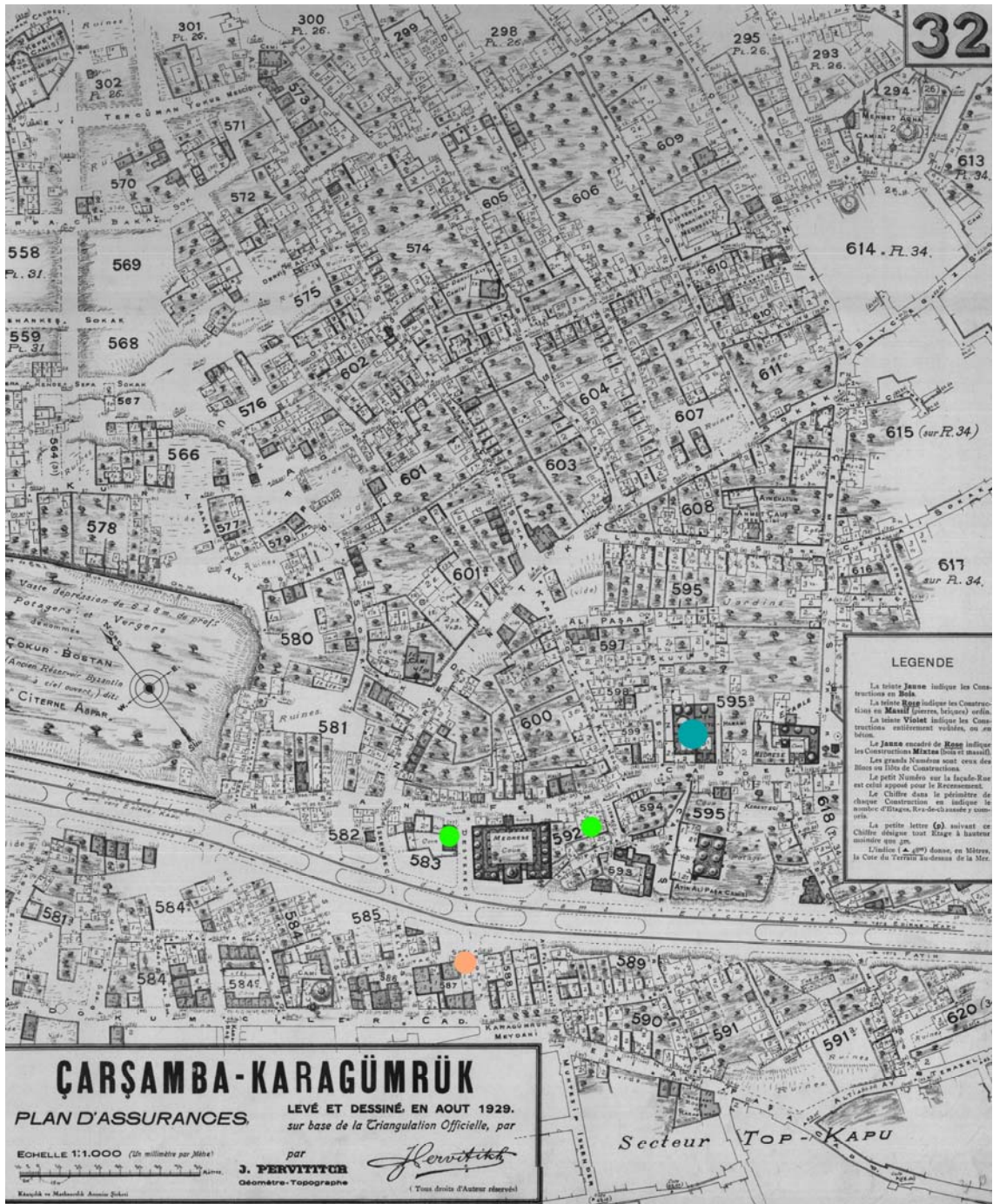


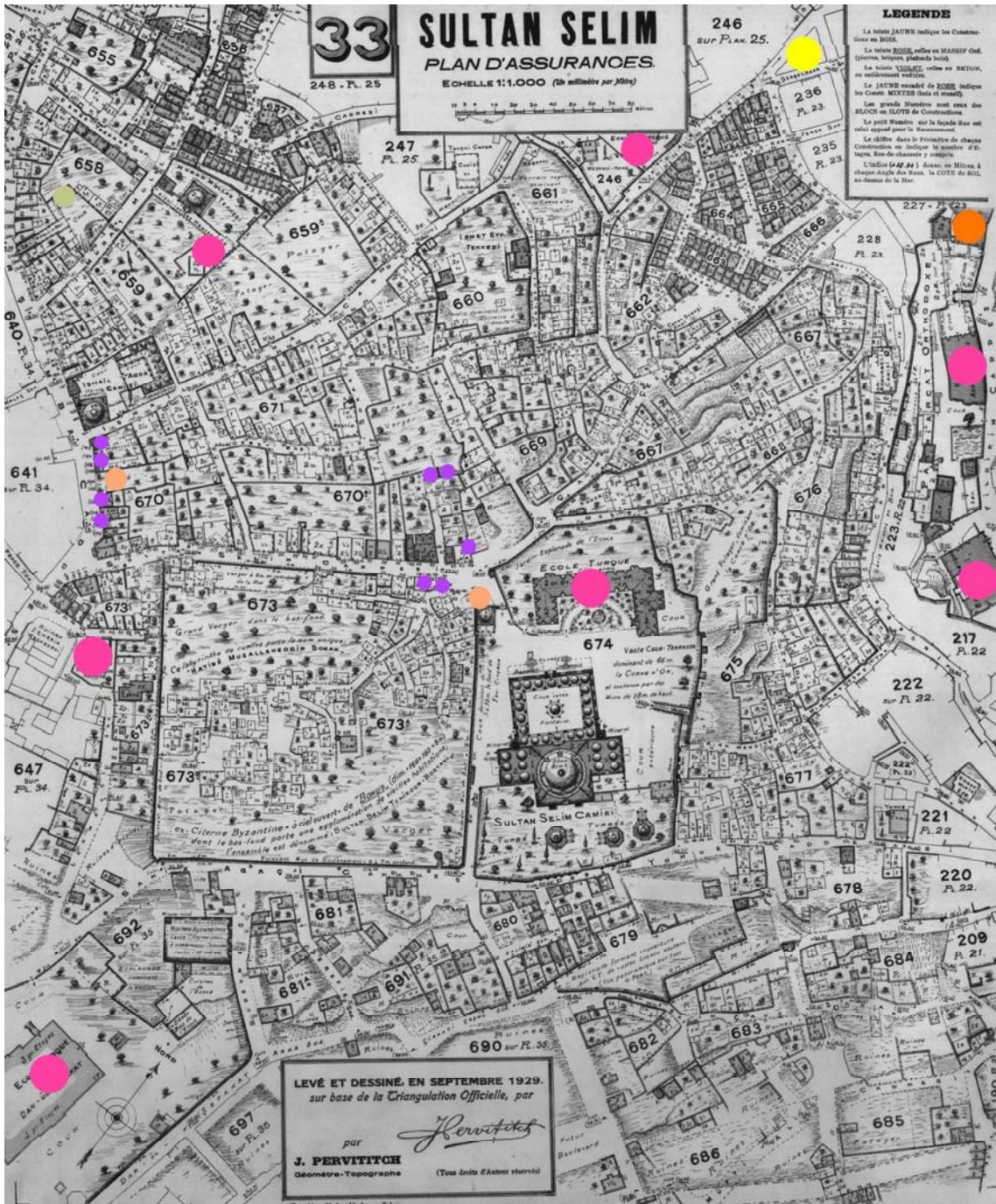


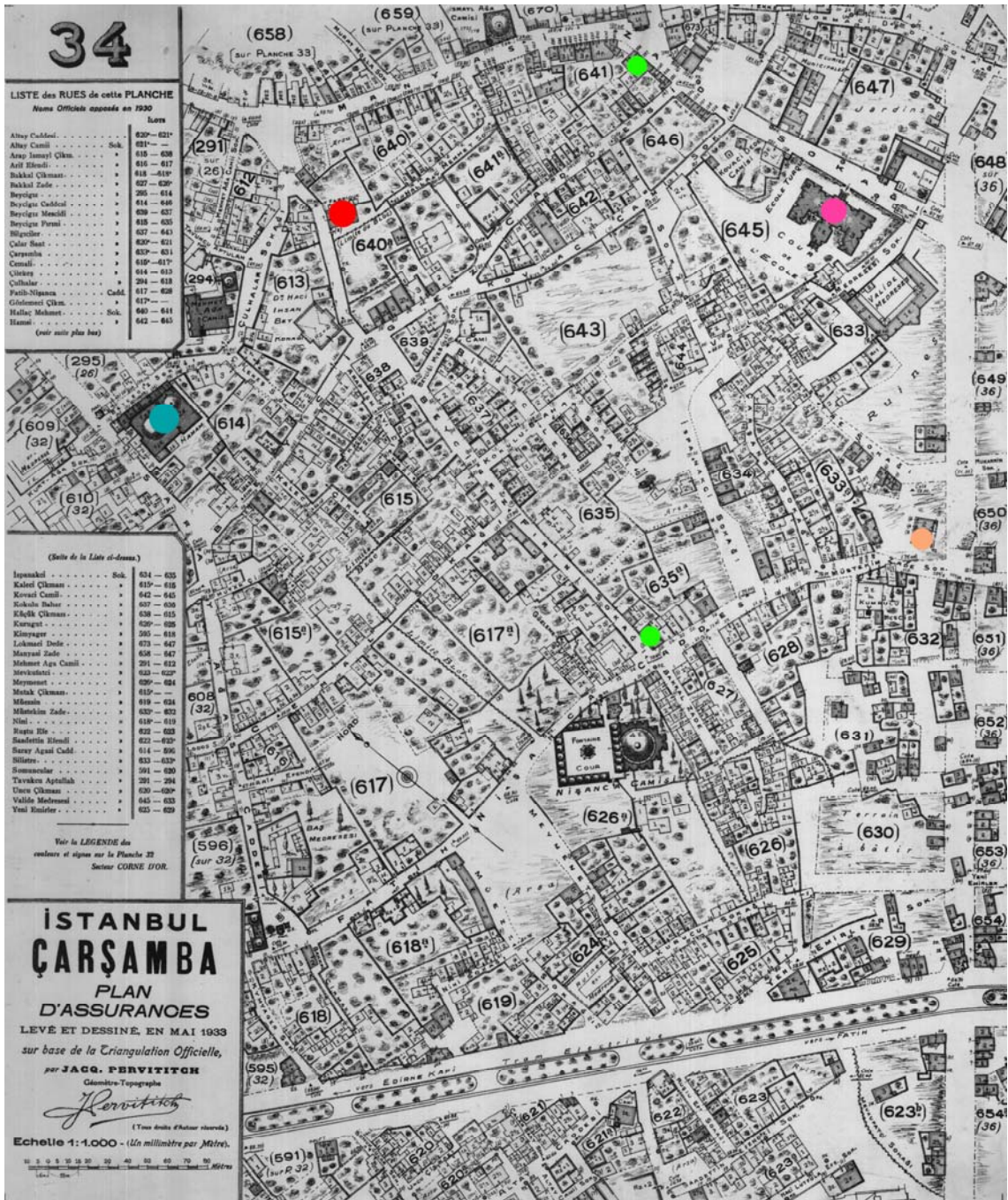












**34**

LISTE des RUES de cette PLANCHE  
Noms Officiels approuvés en 1930

Noms Officiels	Noms
Altay Caddesi	829-821
Altay Camii Sok.	821
Arap İsmail Çiğni	815-808
Atili Elmalı	816-817
Bakkal Çiğni	818-819
Bakkal Zade	827-828
Beysuğu	805-814
Beysuğu Caddesi	814-816
Beysuğu Memduhi	809-827
Beysuğu Pınarı	815-825
Bilgeçiler	827-843
Çakar Saat	829-821
Çarşamba	829-821
Çarşamba	819-817
Çarşamba	814-813
Çarşamba	804-810
Çarşamba	817-828
Çarşamba	817
Çarşamba	840-841
Çarşamba	842-843

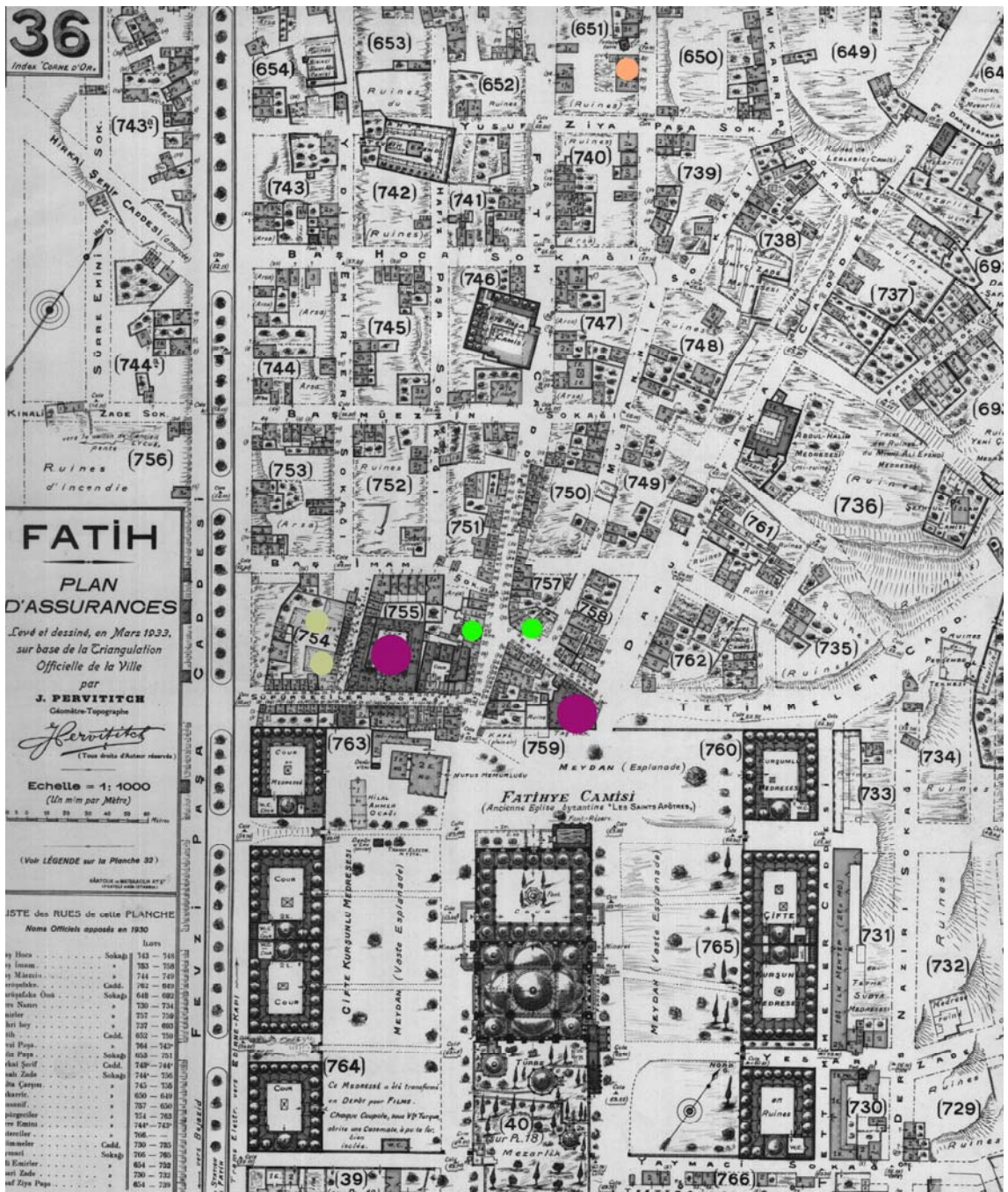
(voir cette planche)

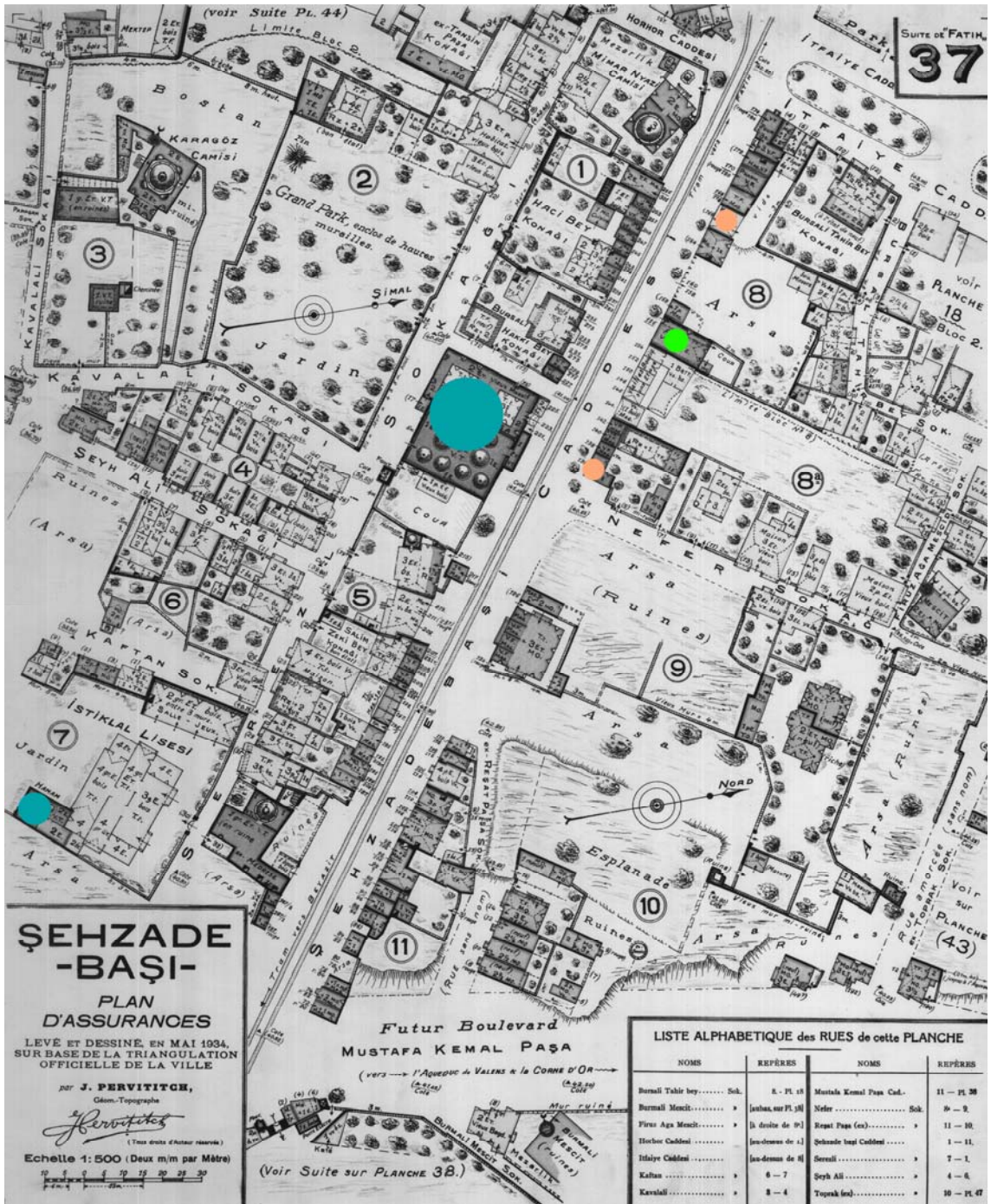
(Suite de la Liste ci-dessus)

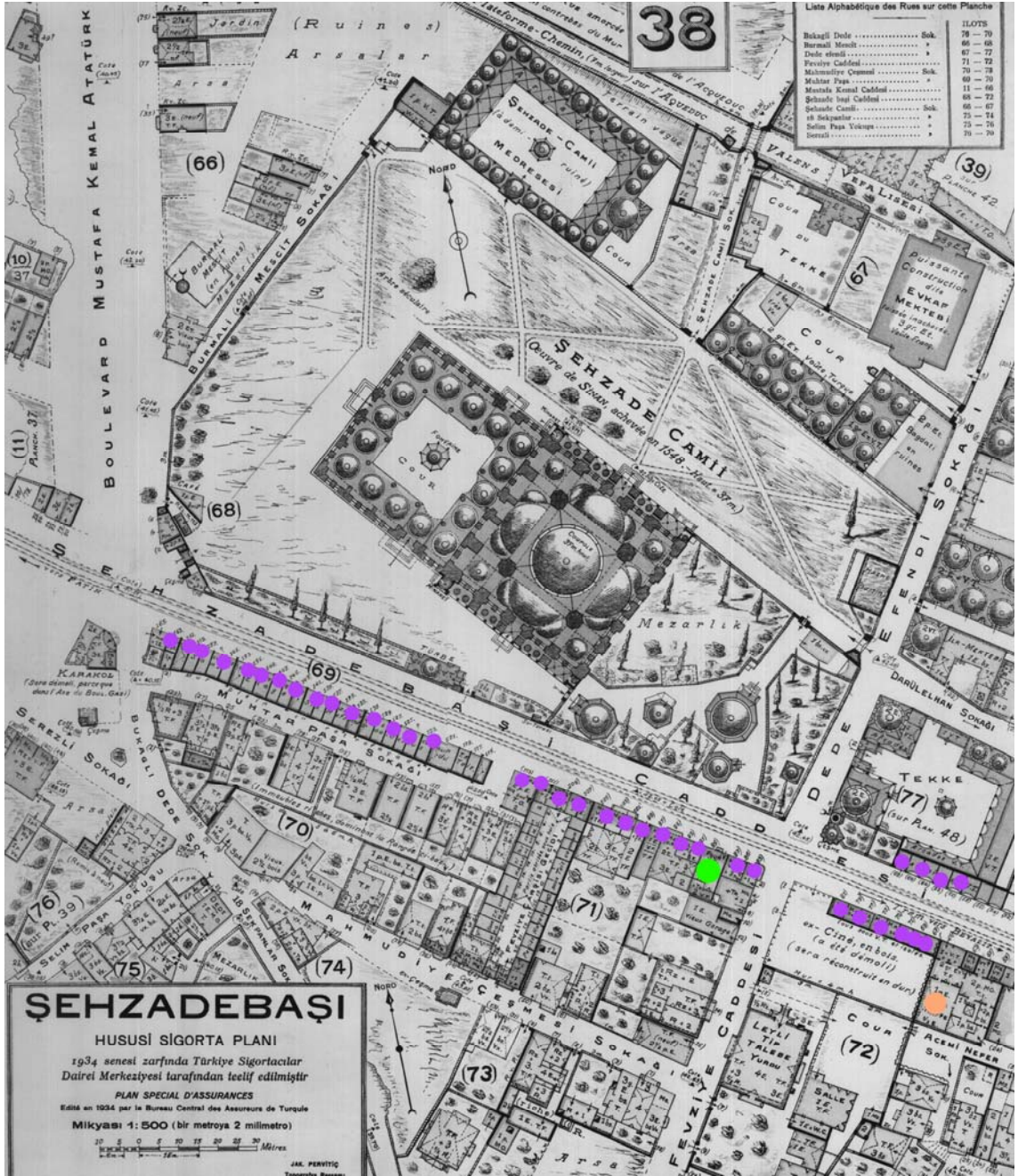
İspanaklı Sok.	634-635
Kaleci Çiğni	619-618
Korucu Camii	642-645
Kokulu Bahar	627-630
Kökük Çiğni	638-635
Korucu	629-628
Kıvrımlı	605-616
Lokant Dede	673-647
Marıncı Zade	638-647
Mehmet Ağa Camii	791-822
Mevlânî	623-622
Meydan	629-624
Mevlânî Çiğni	615-624
Mısır	619-624
Mısır Zade	637-622
Nispetiye	618-619
Paşa Evi	625-628
Şahtâli Elmalı	622-623
Şerif Ağa Caddesi	614-626
Şişli	623-629
Somuncular	591-620
Tevkânî Aptâli	291-294
Uzun Çiğni	628-629
Valide Mevânî	645-633
Yeni Emirler	625-629

Voir la LEGENDE des couleurs et signes sur la Planche 33  
Secteur CORNE D'OR.

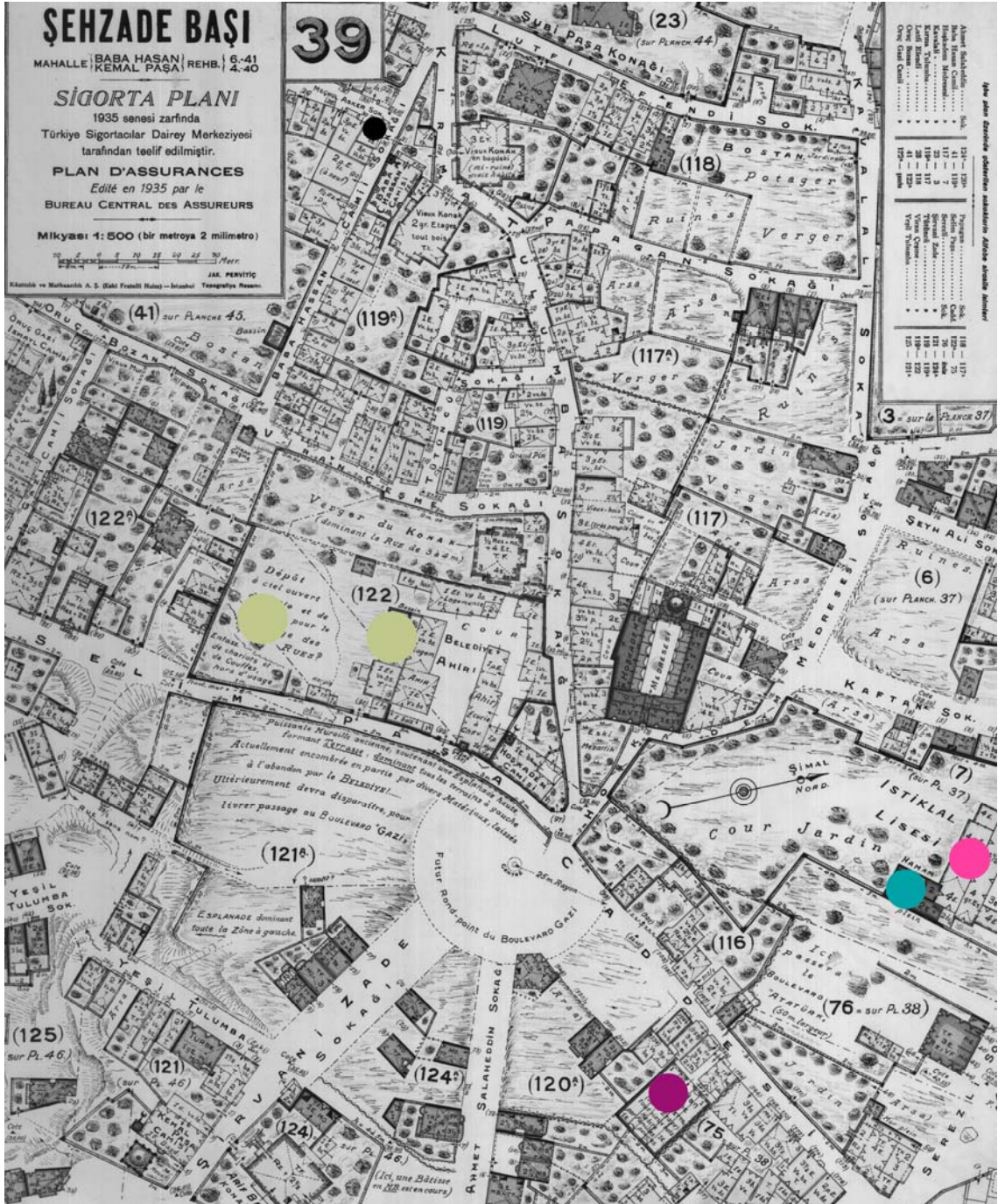
**ISTANBUL ÇARŞAMBA**  
**PLAN D'ASSURANCES**  
LEVÉ ET DESSINÉ EN MAI 1933  
sur base de la Triangulation Officielle,  
par **JACQ. PERVITICH**  
Géomètre-Topographe  
*J. Pervitich*  
(Tous droits réservés)  
Echelle 1:1.000 - (Un millimètre par Mètre).

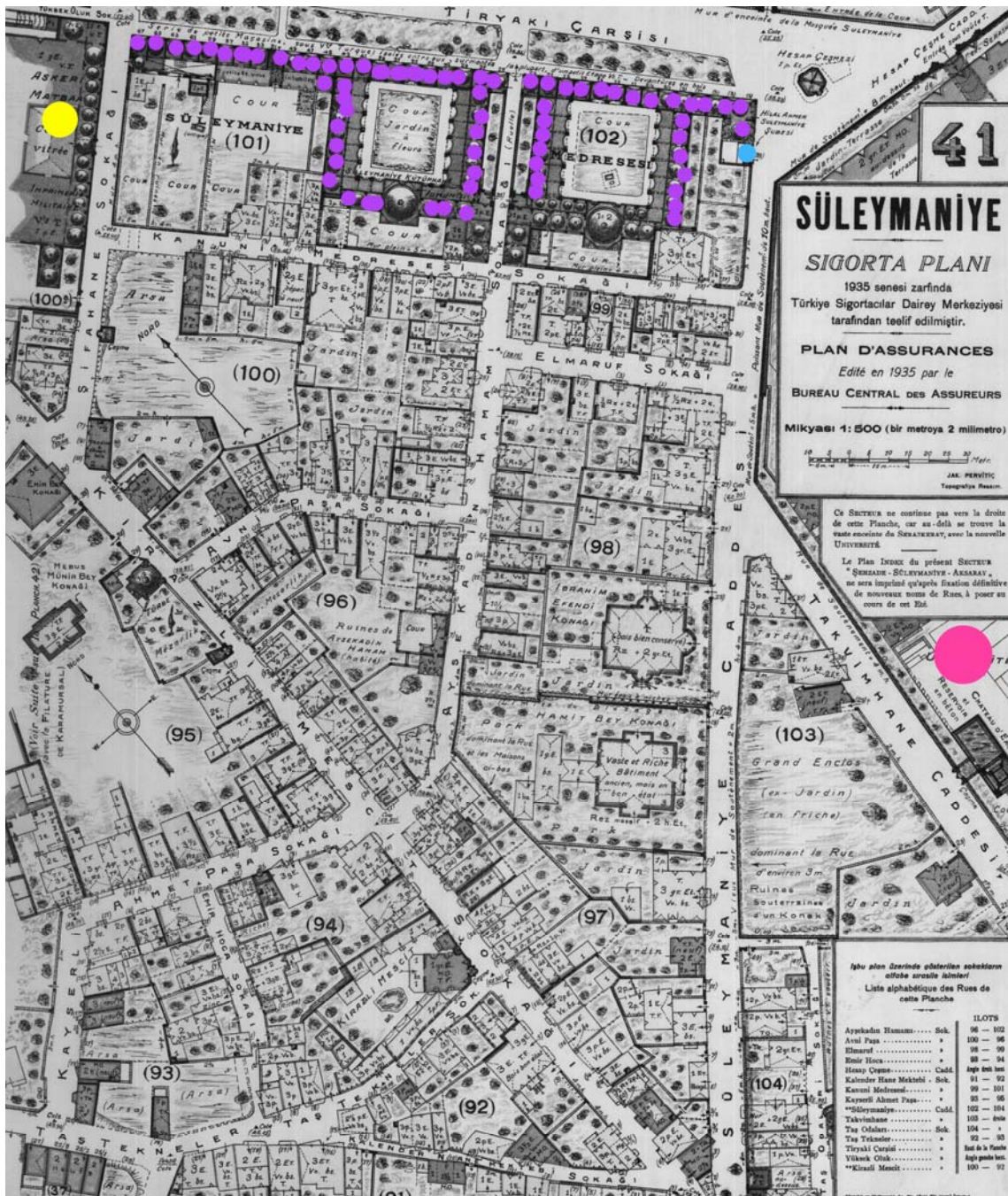


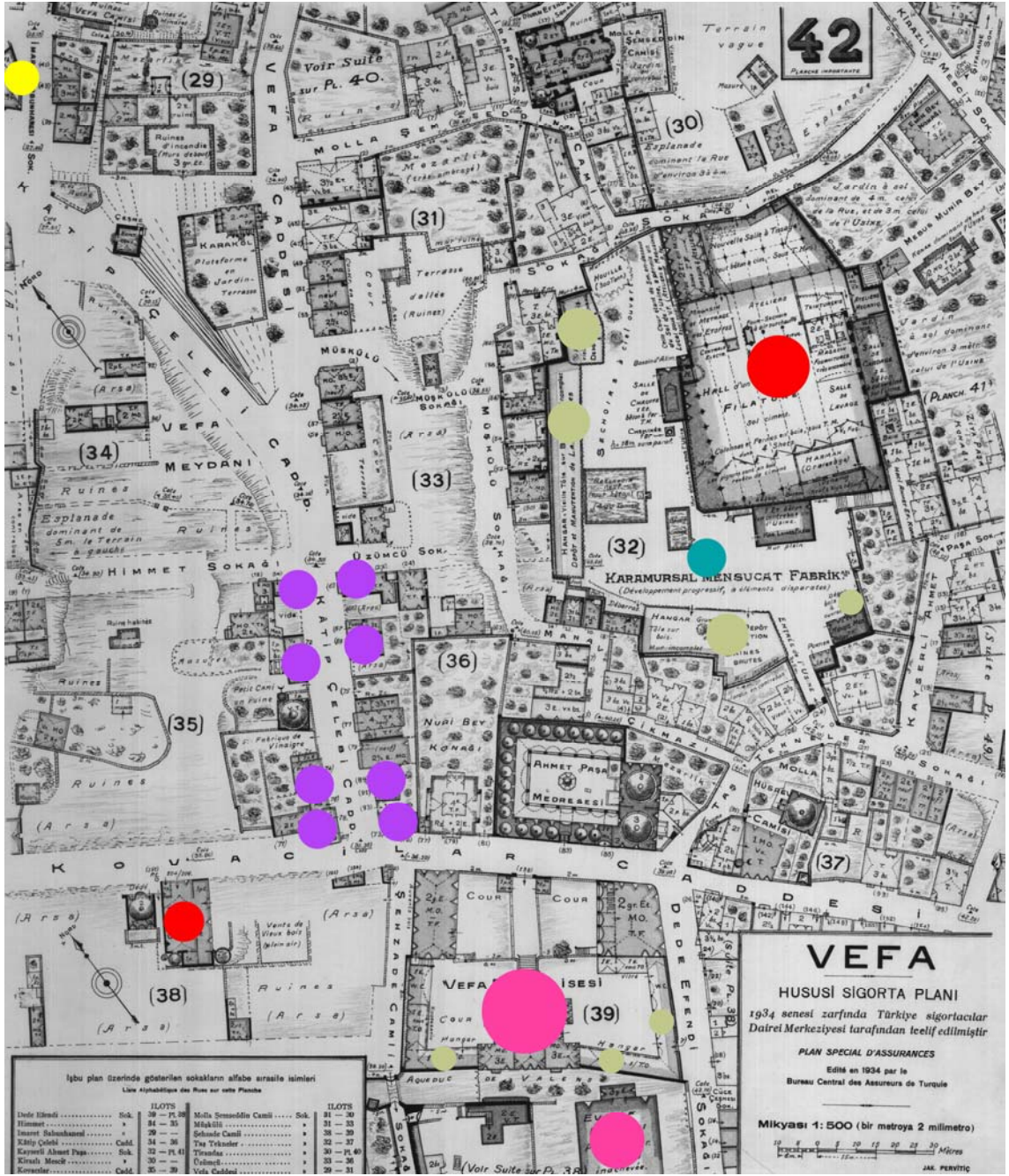


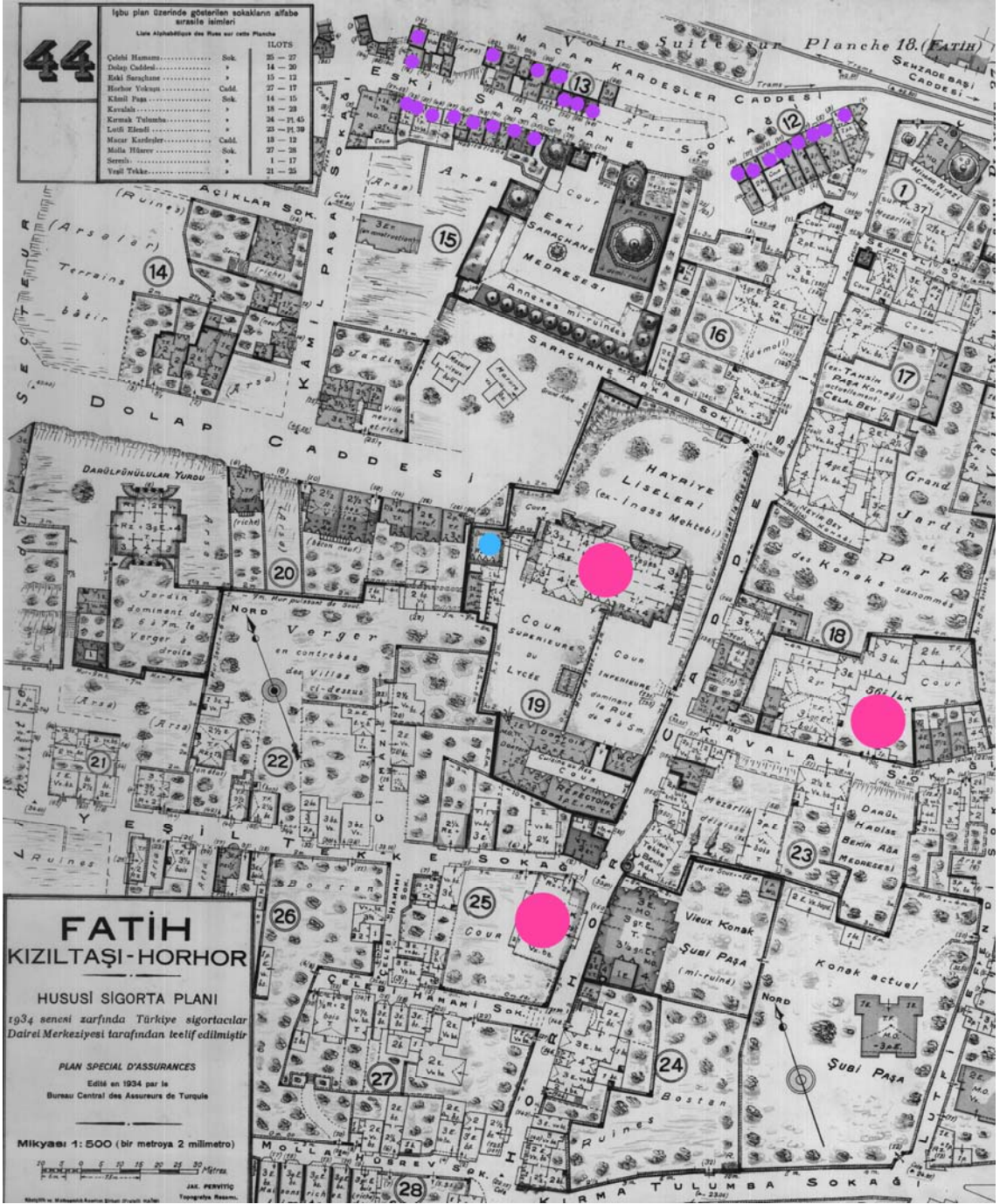




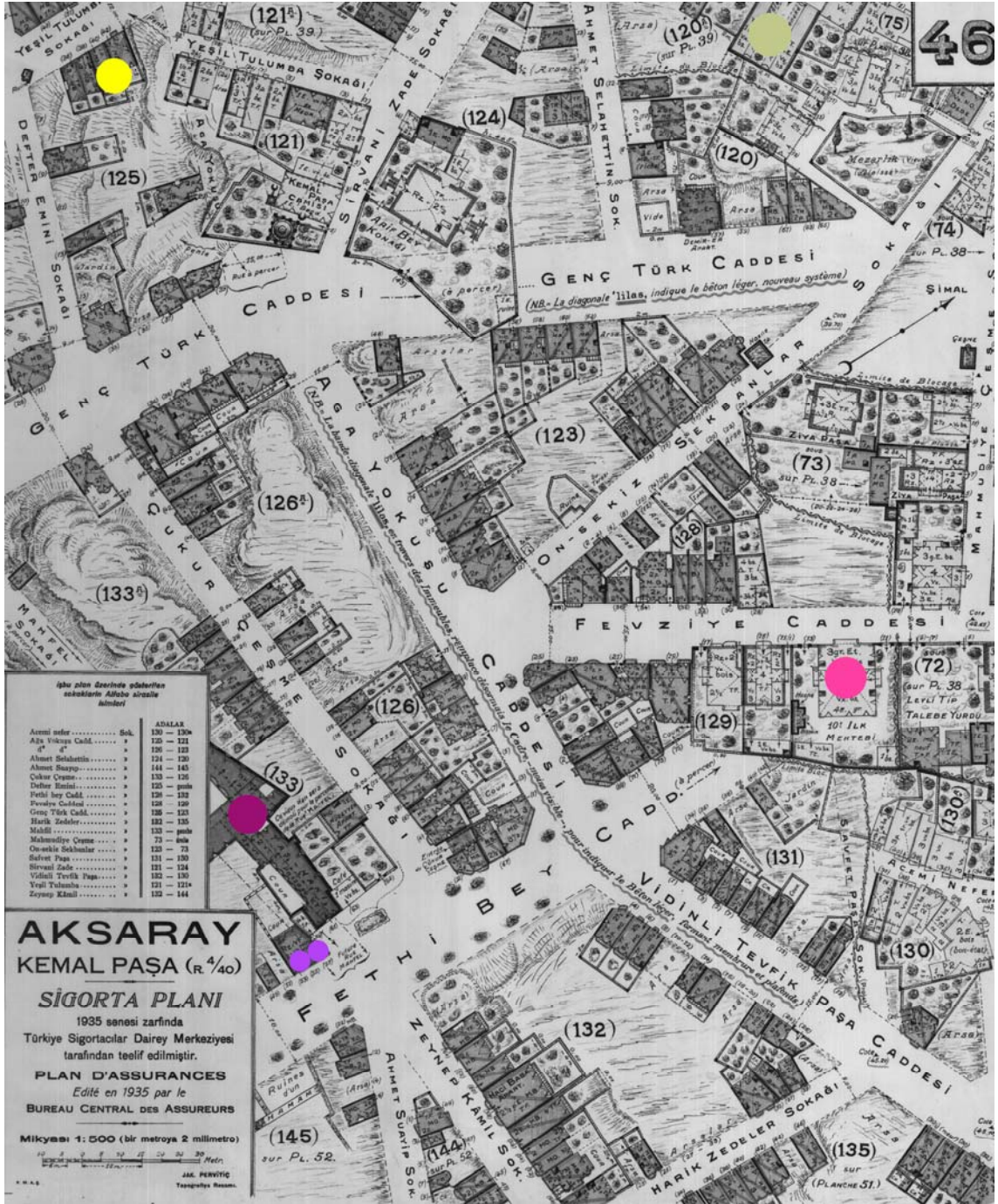


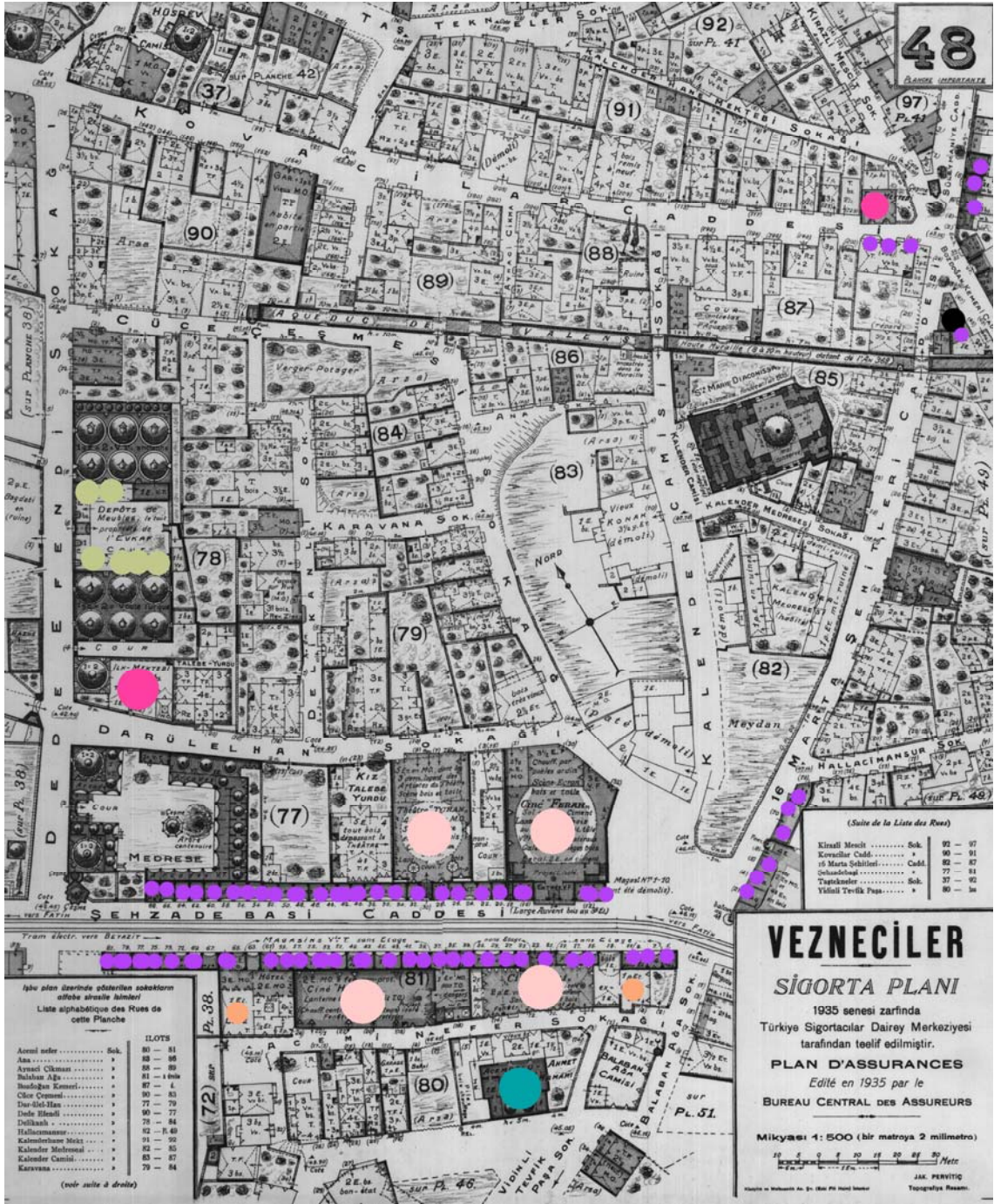


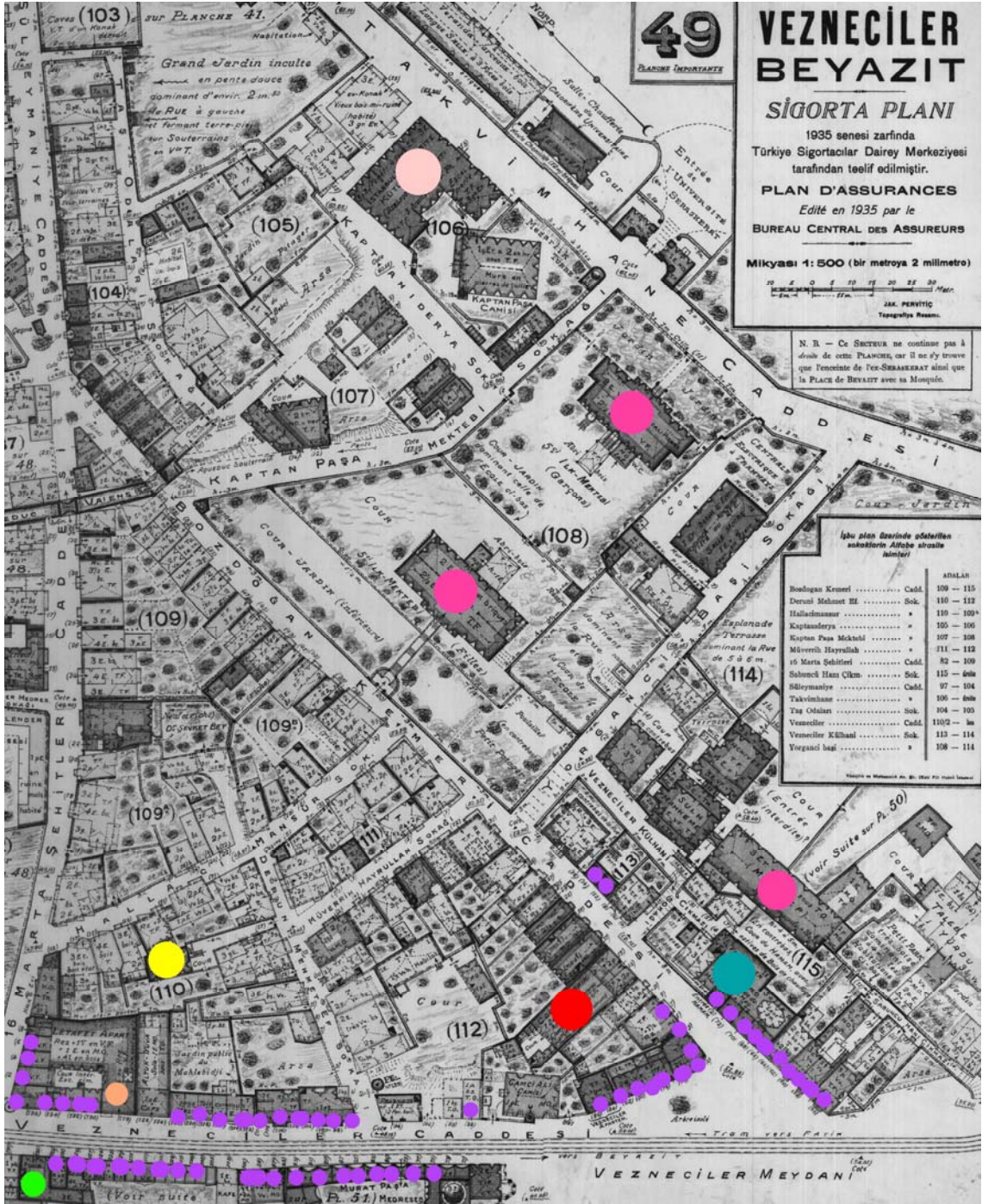














# KOSKA-LANGA NİŞANCA

## SİGORTA PLANI

1936 senesi zarfında Türkiye Sigortacılar Dairesi  
Merkeziyesi tarafından tevlif edilmiştir.

PLAN D'ASSURANCES

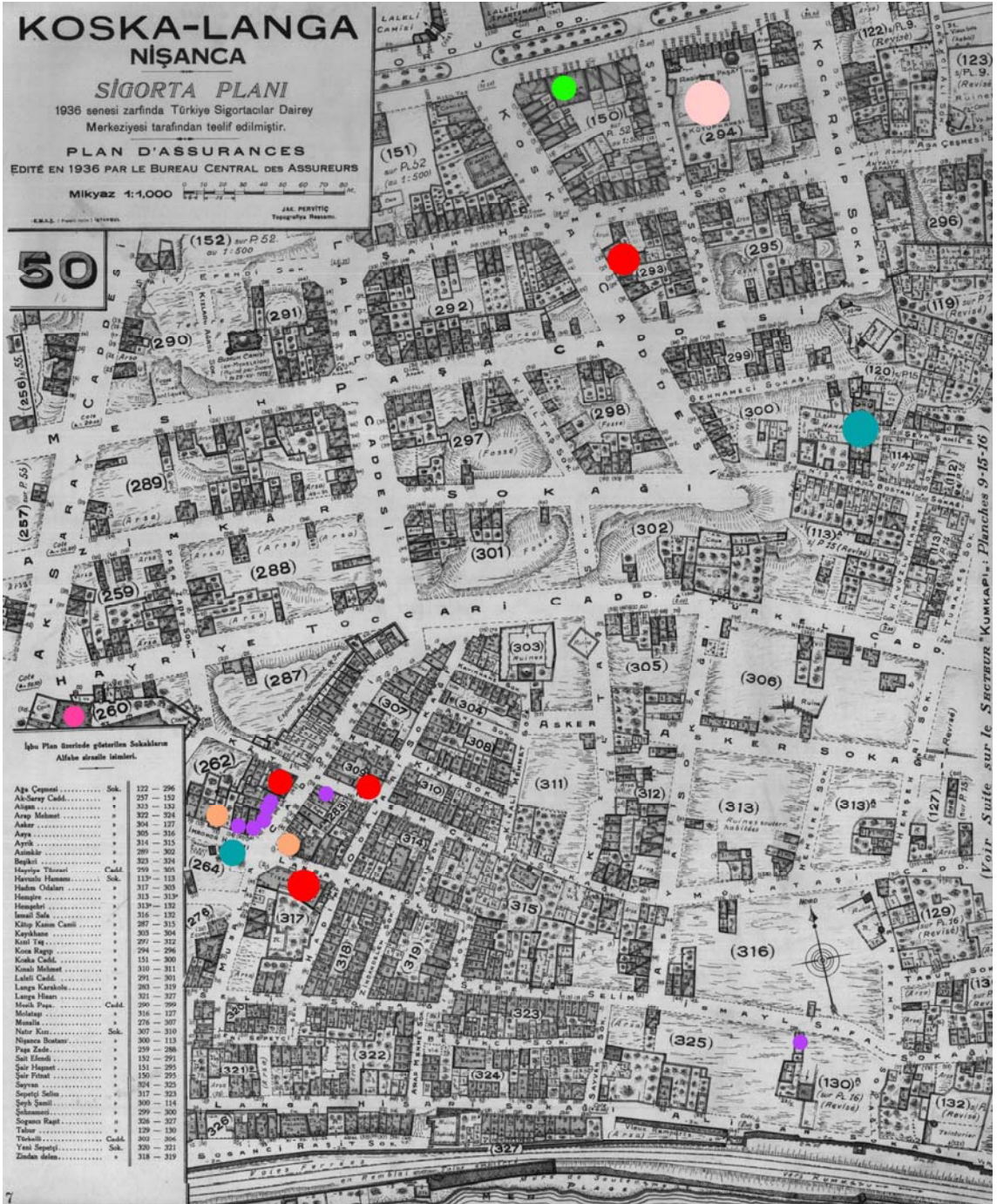
ÉDITÉ EN 1936 PAR LE BUREAU CENTRAL DES ASSUREURS

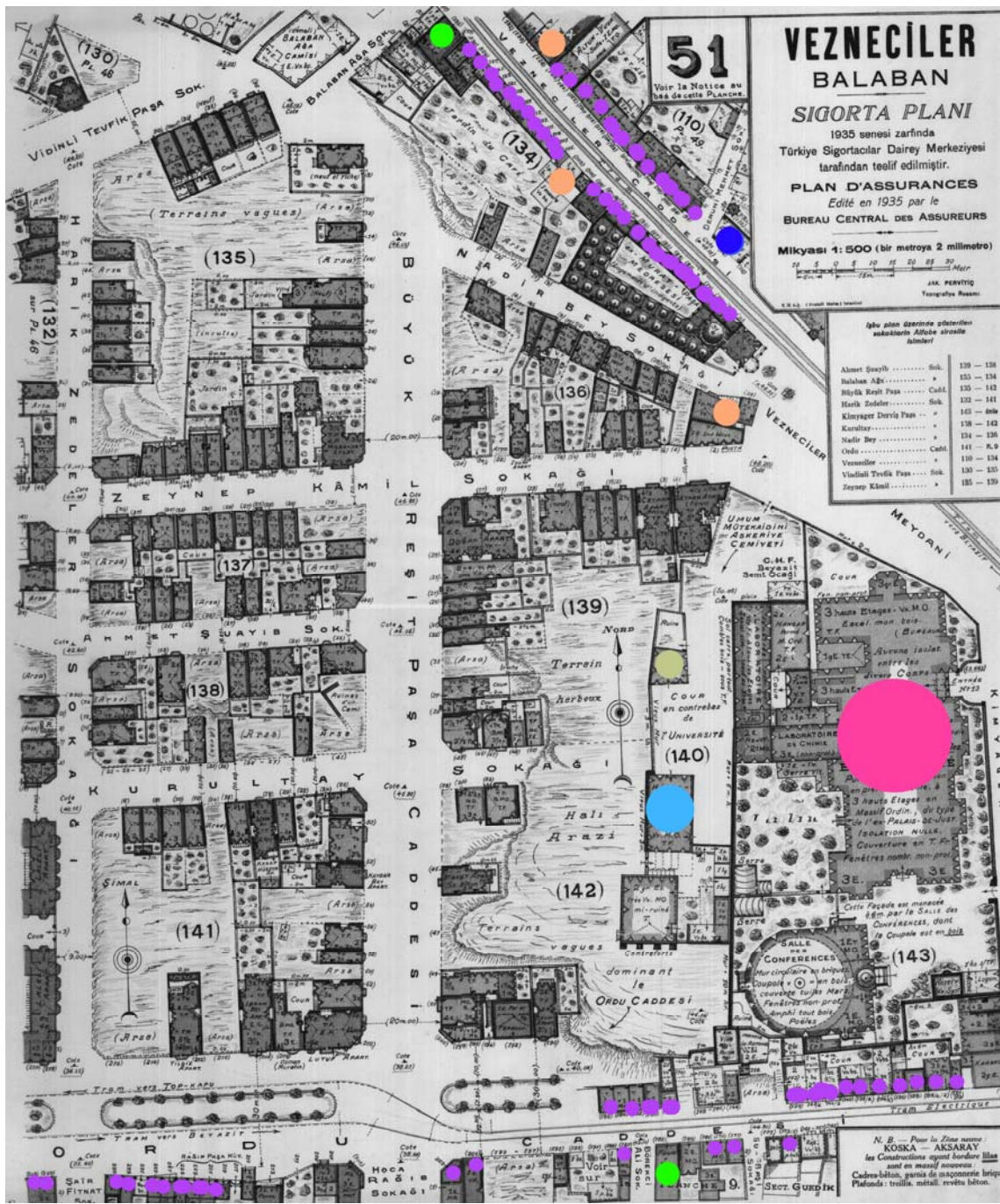
Mikyaz 1:1.000

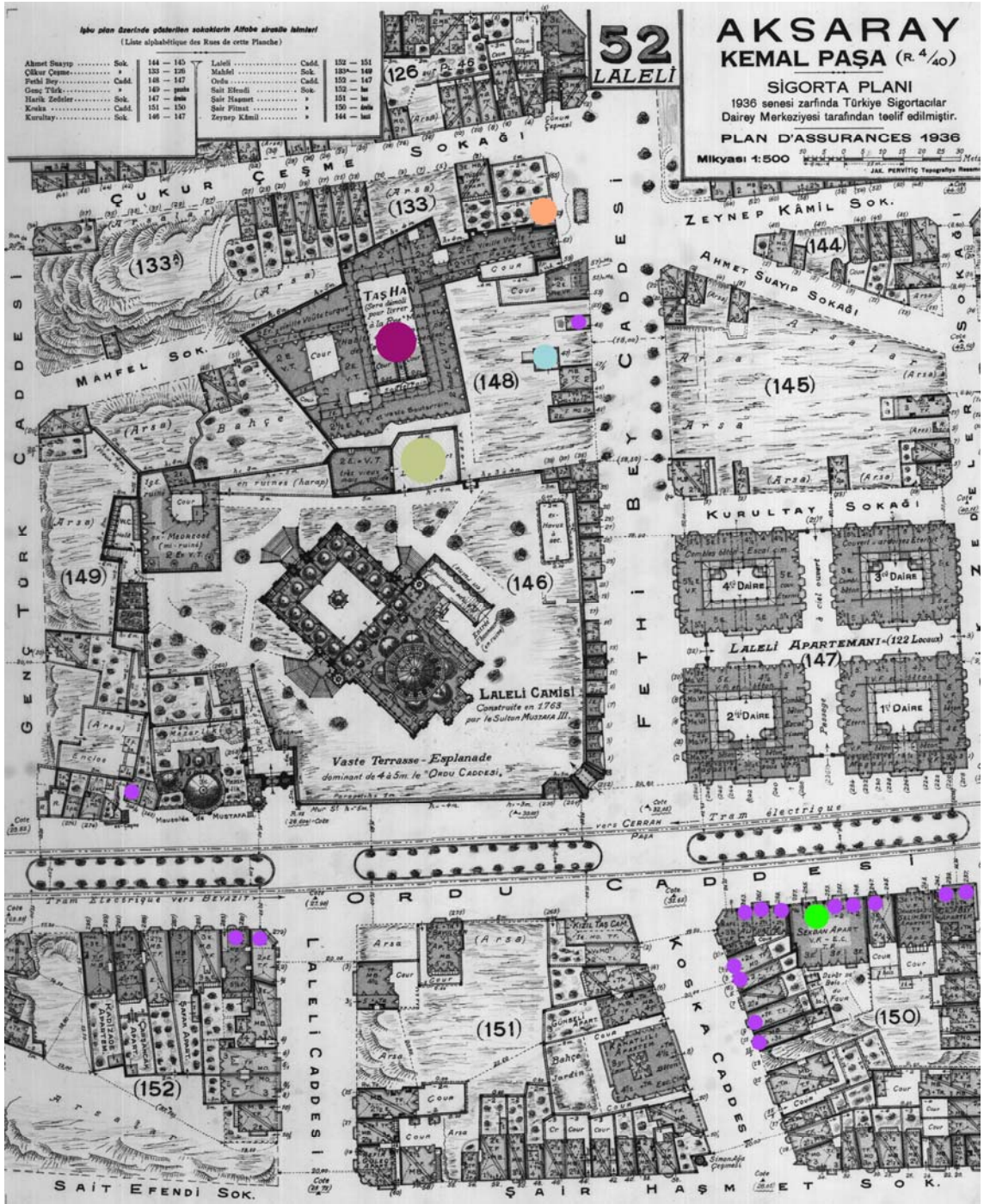
JAK PERVIČIČ  
Topografya Tasavvur.

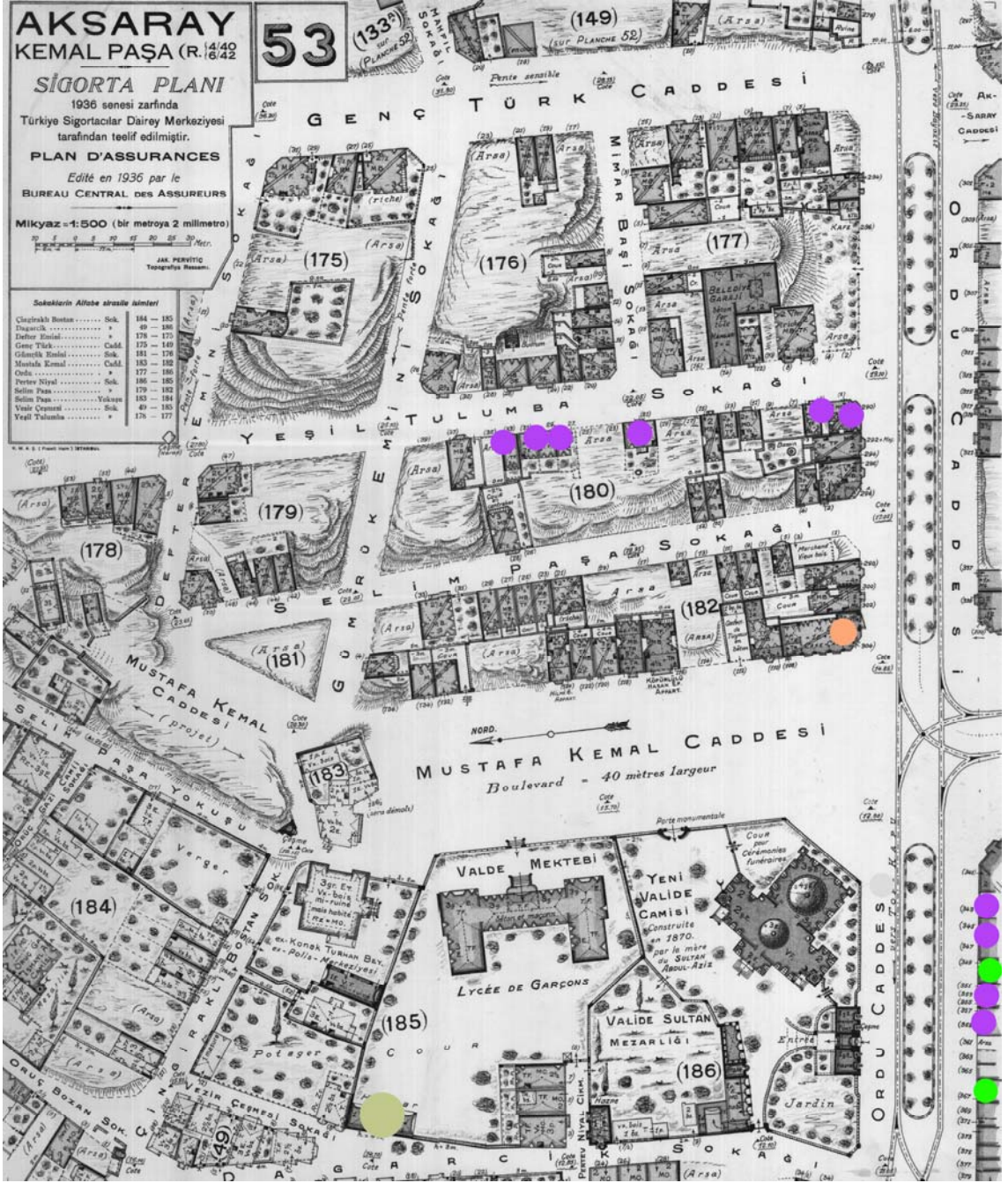
E.B.A.S. / Paris 1936 / 1936/37

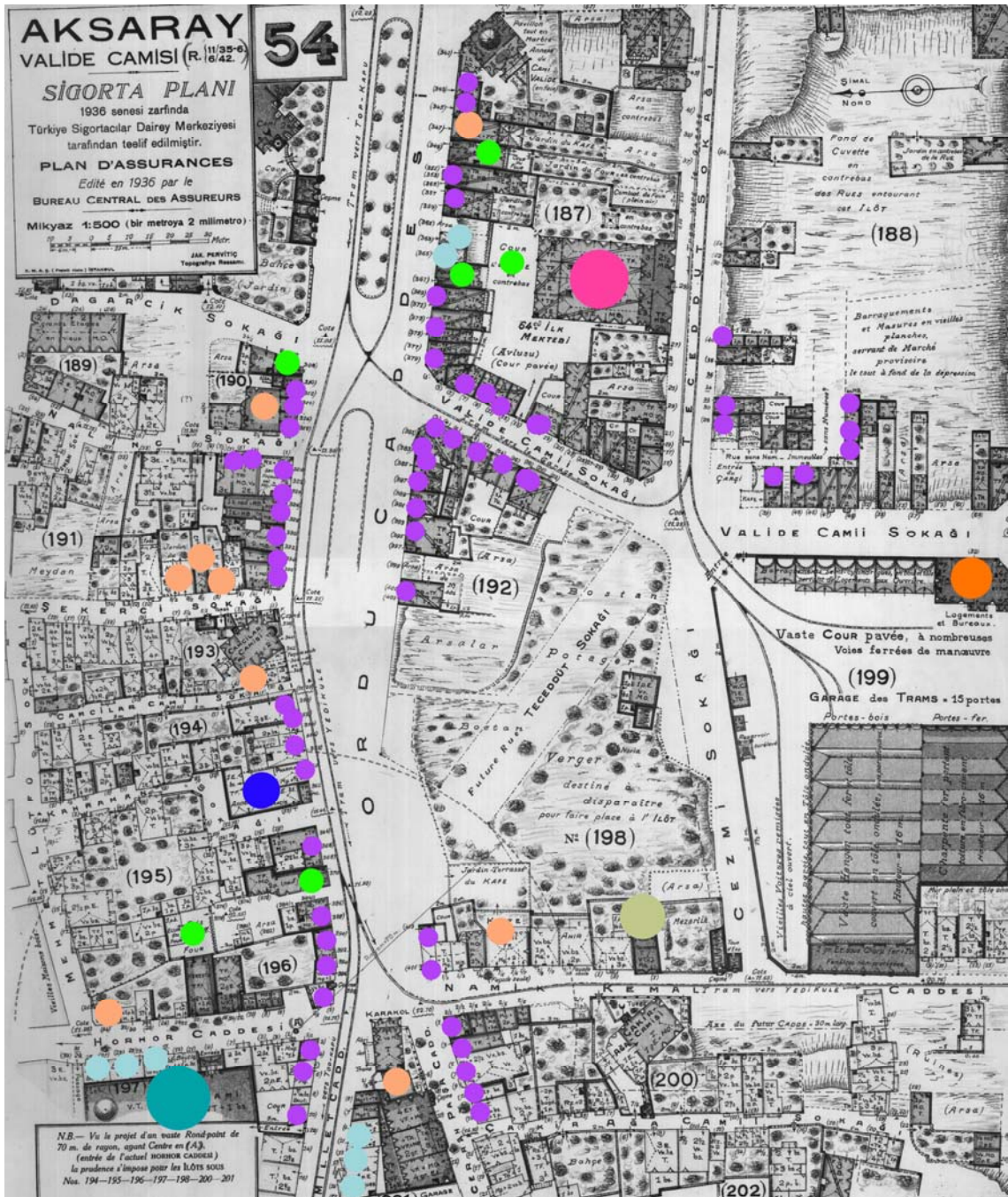
50

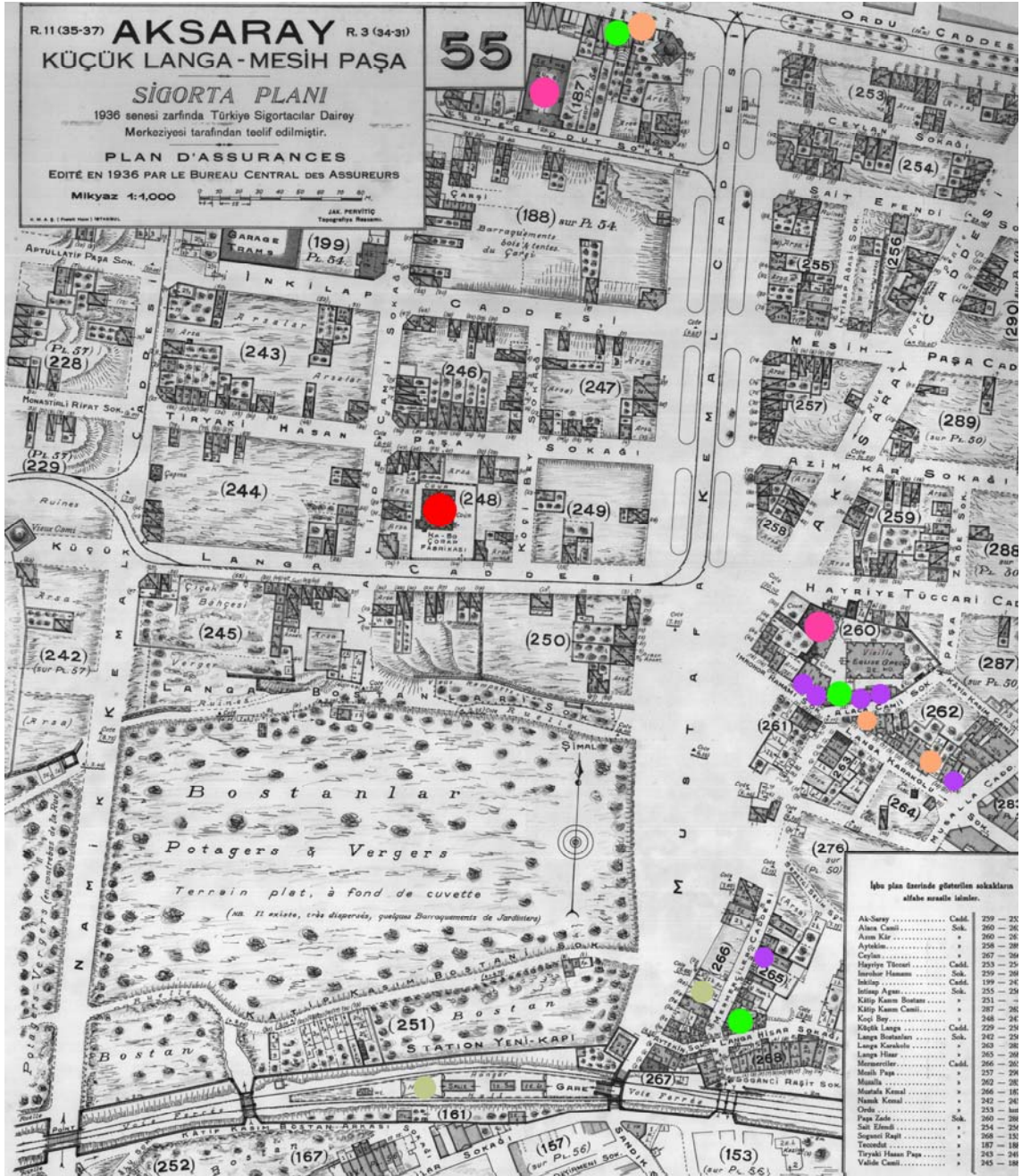


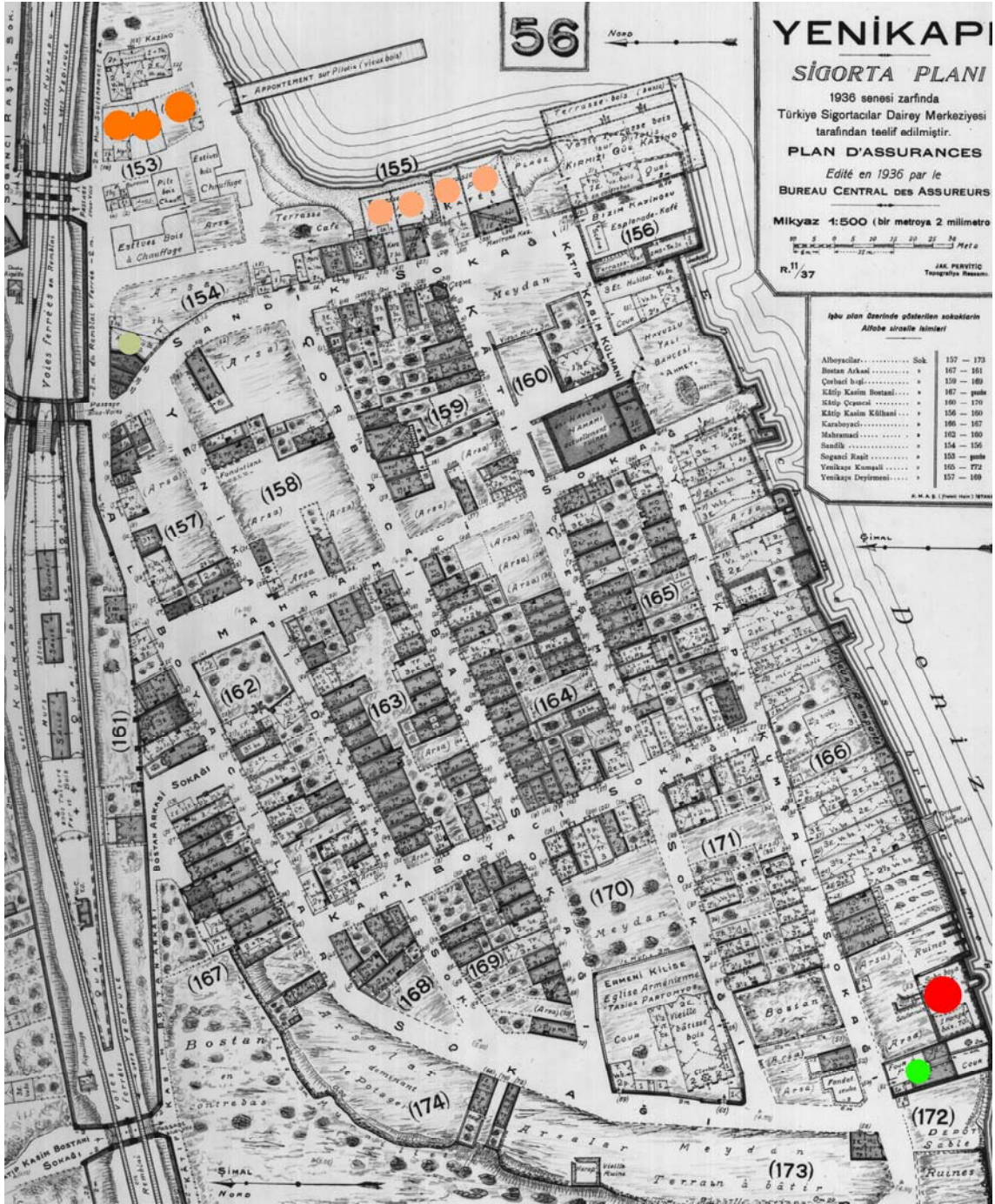


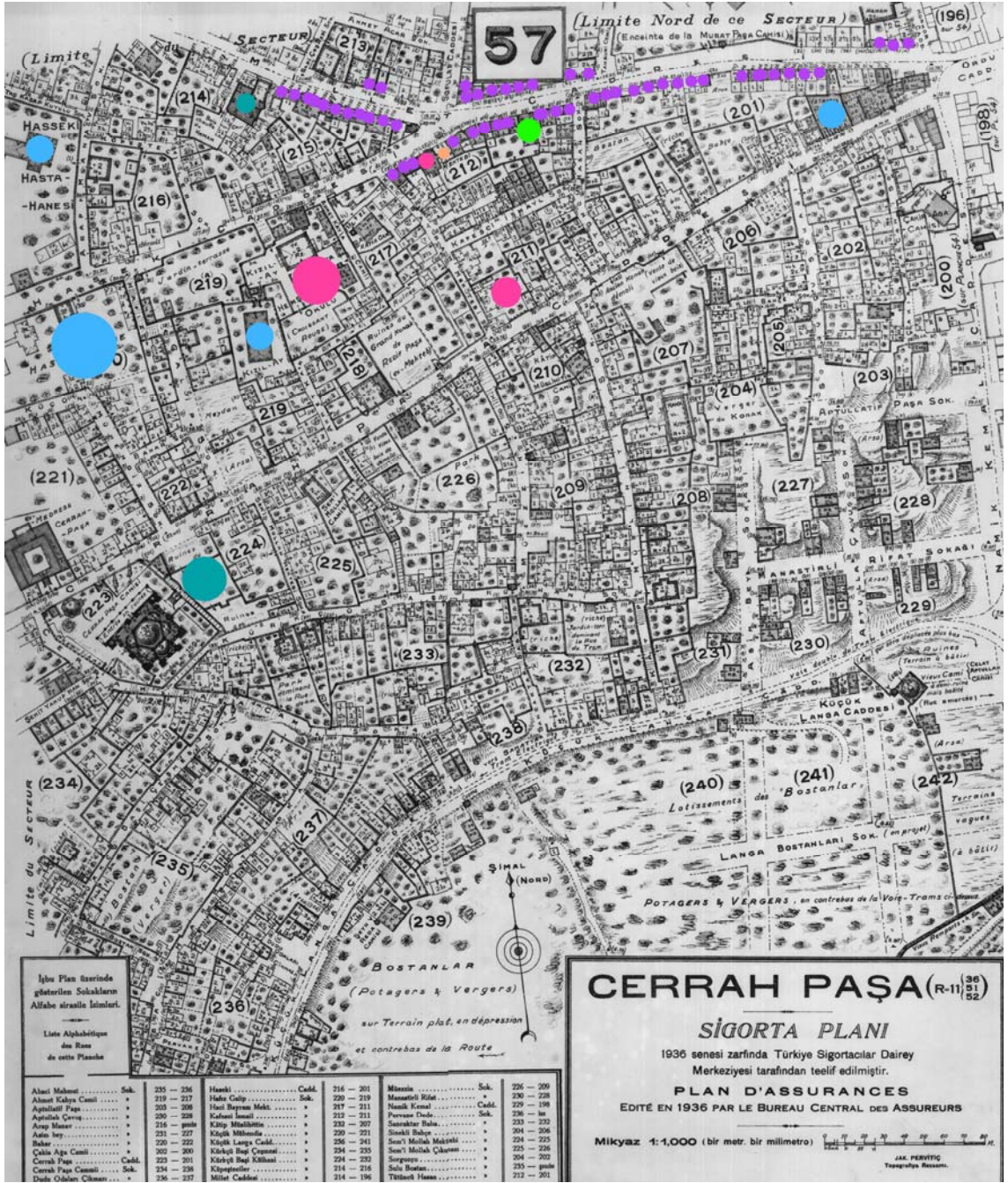














İşbu Pafta Üzerinde Gösterilen Sokakların  
Alfabe sırasına listeleri.

Alli İskele Tahsis..... Sok.	85-87	Meydan..... Sok.	88-92
Alli Ali Paşa Meml.....	90-91	Muş Mehmed Paşa.....	79-78
Avlu Camii.....	76-74	Nuro-osmaniye..... Cadd.	86-87
Çarşıya Nuro-osmaniye Cadd.	77-72	Nuruzman İnandı..... Sok.	84-83
Dişvanyalı..... Cadd.	89-88	Sofî Ezzade.....	87-P. 83
Eski Ali Paşa Camii..... Sok.	81-83	Yeni Paşa.....	83-77
Çarşı Sıra Paşa.....	89-86	Türbedar.....	89-P. 81
Çarşı.....	82-76	Yeni Han..... Cadd.	84-86
Kökler Paşa.....	80-78	Yeniçeri.....	84-80



# İSTANBUL

## EMİNÖNÜ Kazası - ALEMDAR NAHIYESİ

60

TOPOGRAF J. PERVİTİÇ tarafından, Ağustos 1940 tarihinde, Şehrin ream  
• triyngölasyonu • mucibince, tanzim ve tersim edilen gayrimenkul haritasıdır.

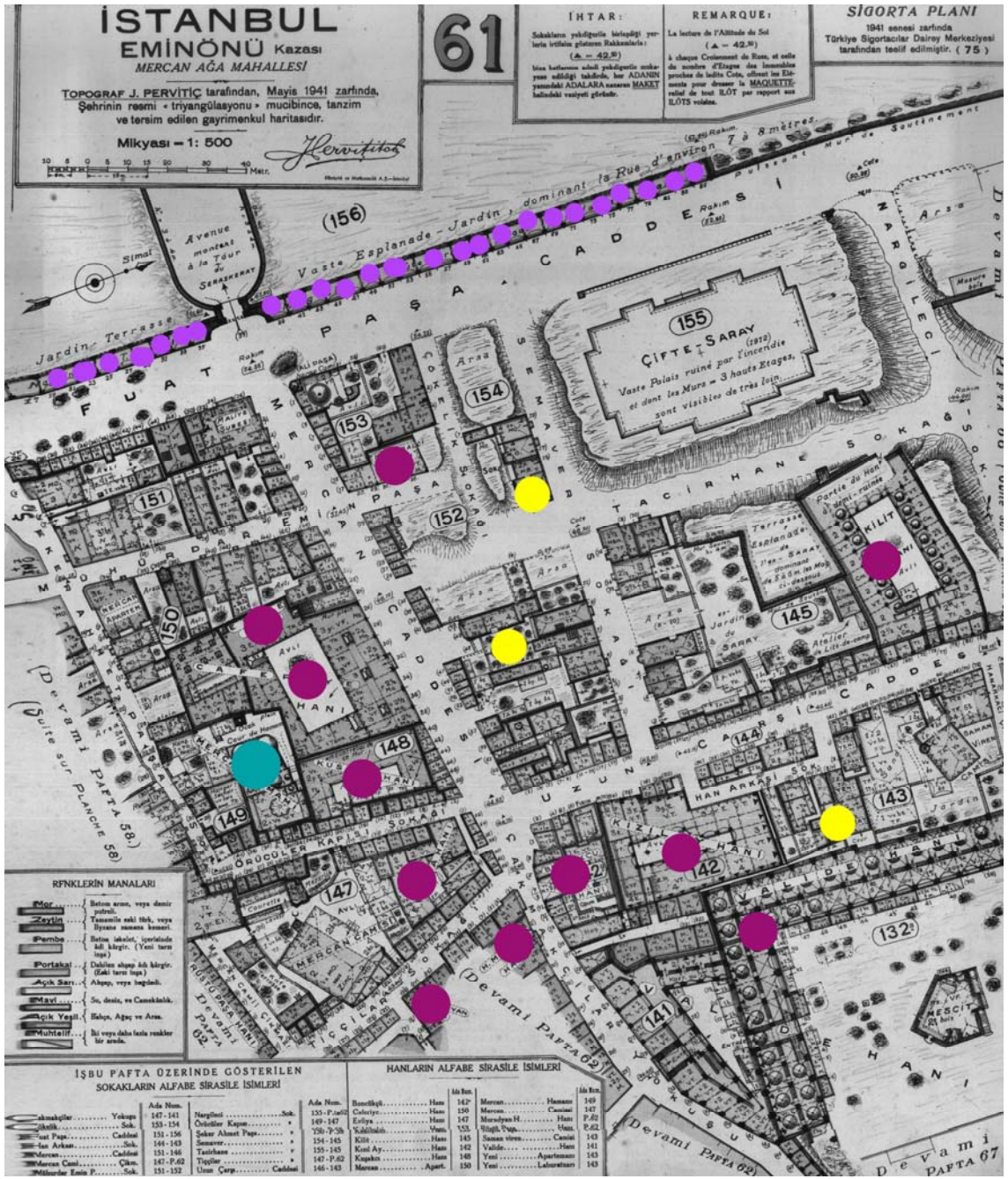
Mikyası = 1: 500

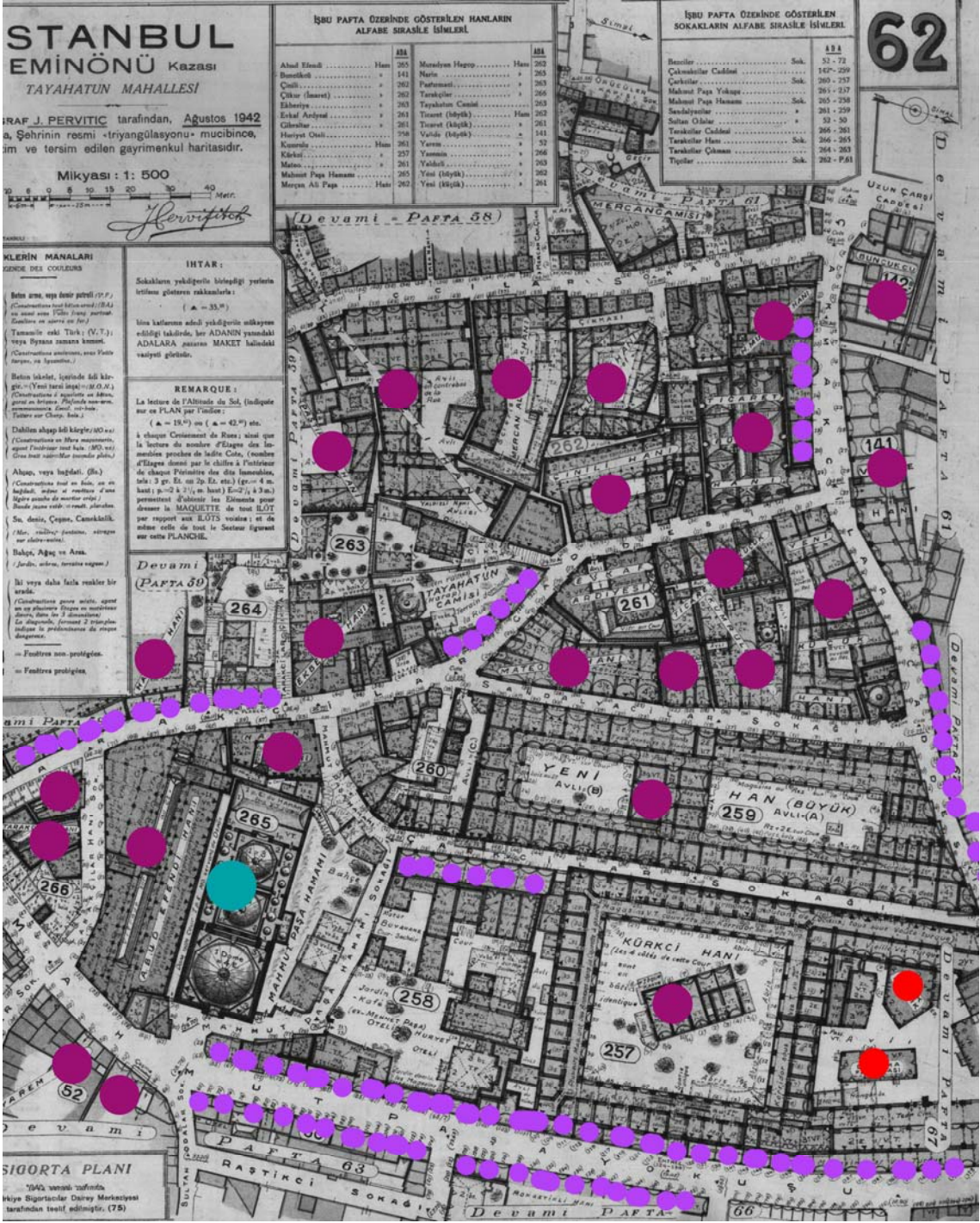
10 5 0 5 10 15 20 30 40 Metr.

*J. Pervitic*

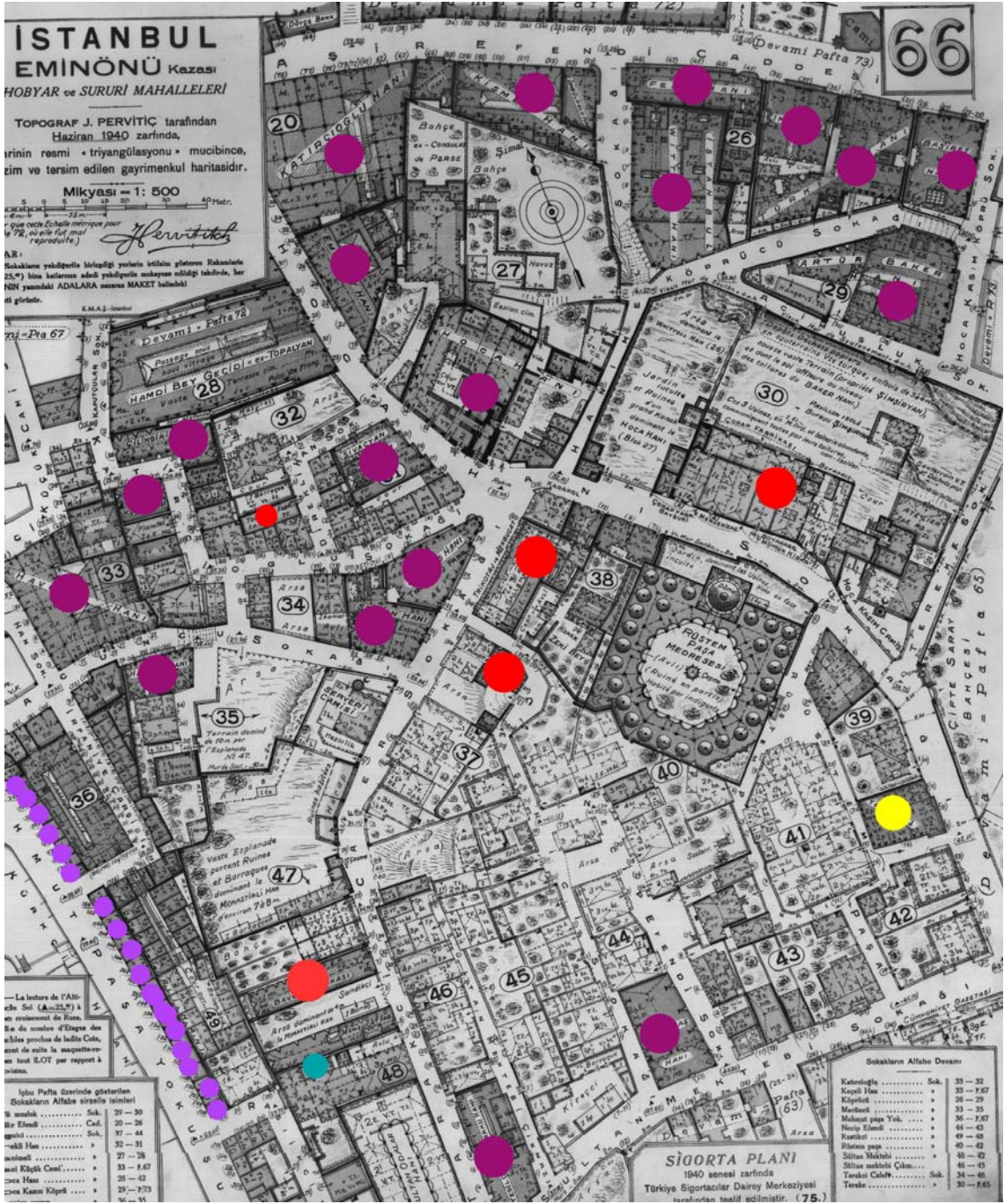
Kağız ve Matbaası A.Ş. - İstanbul

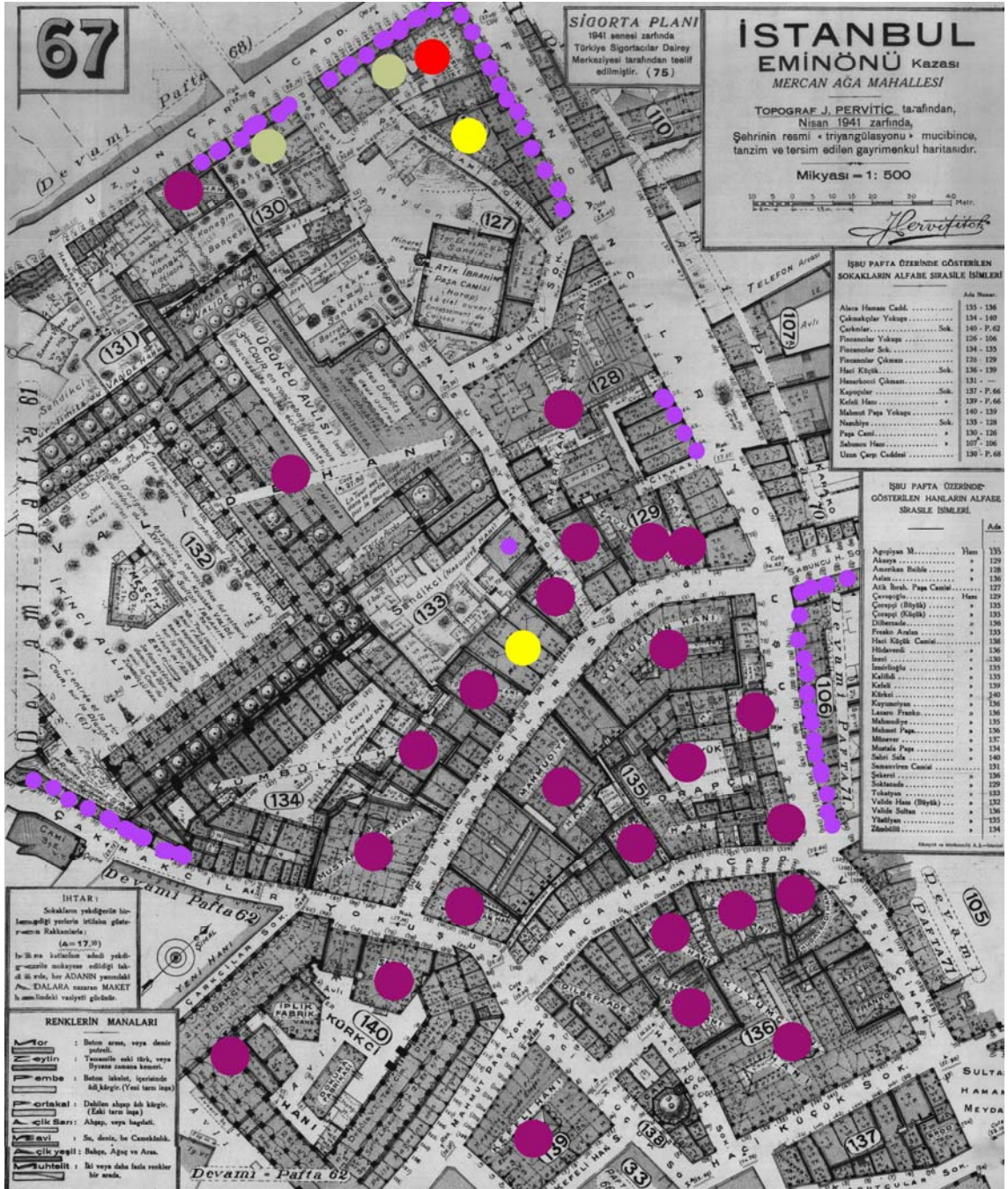


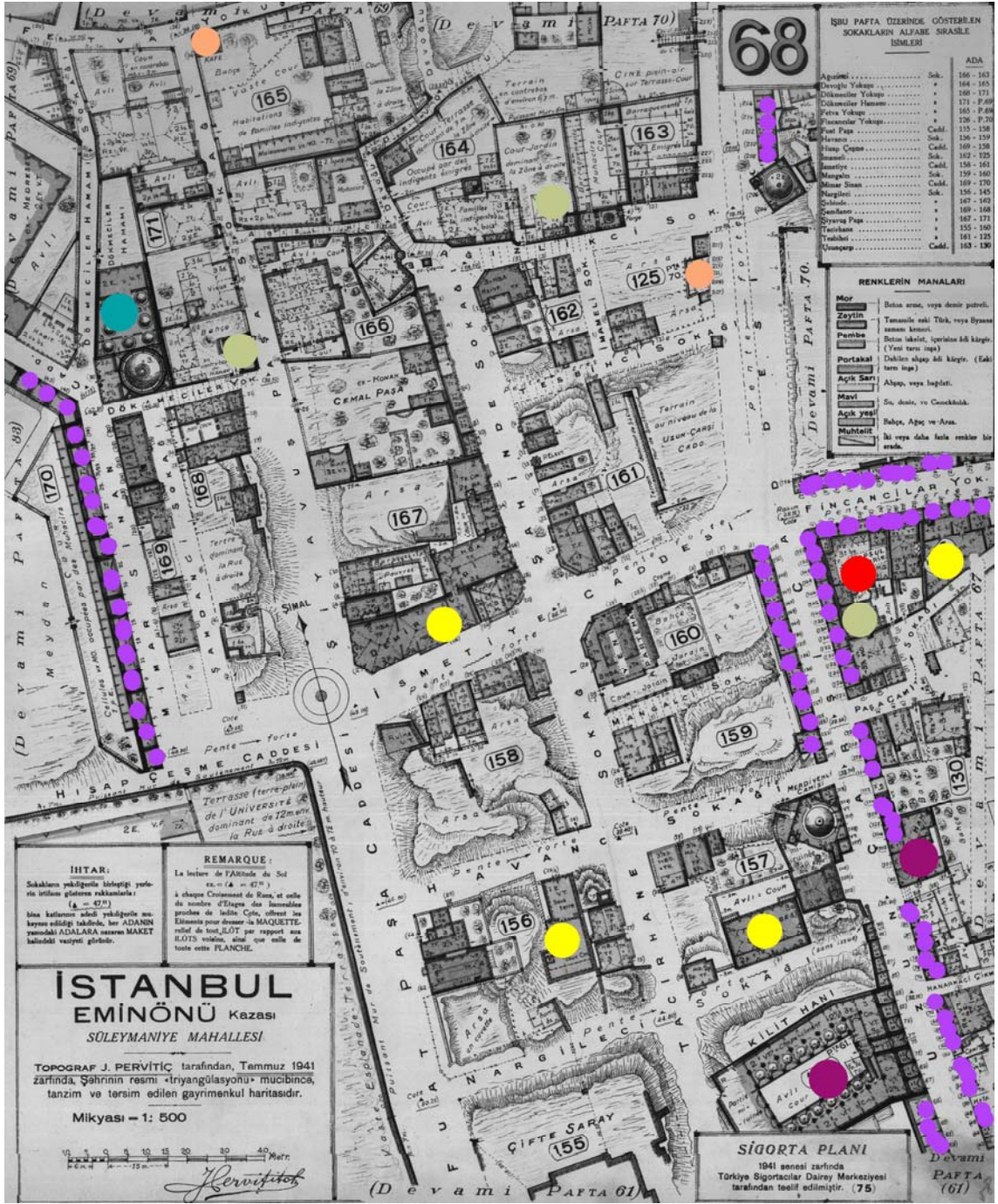


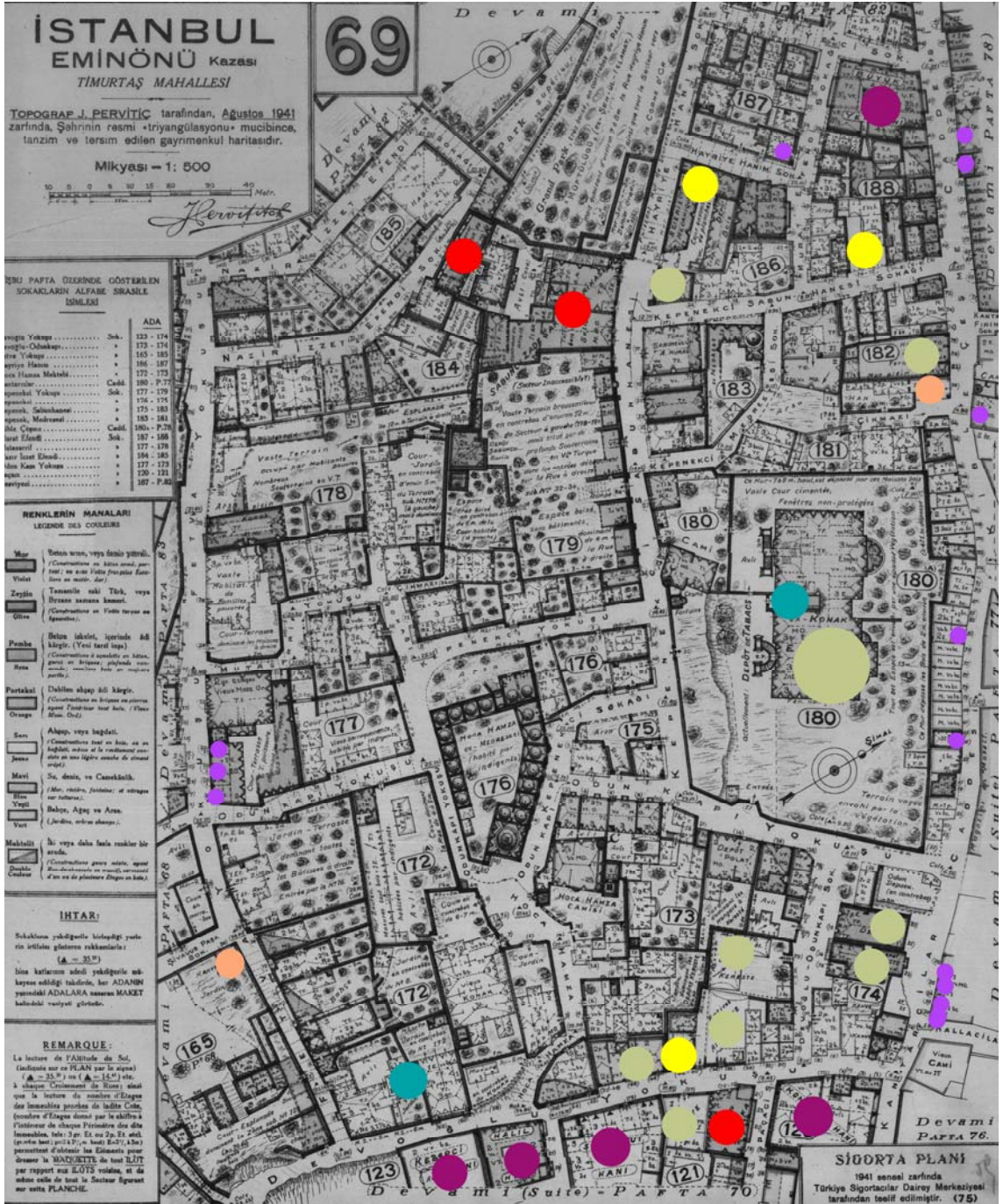




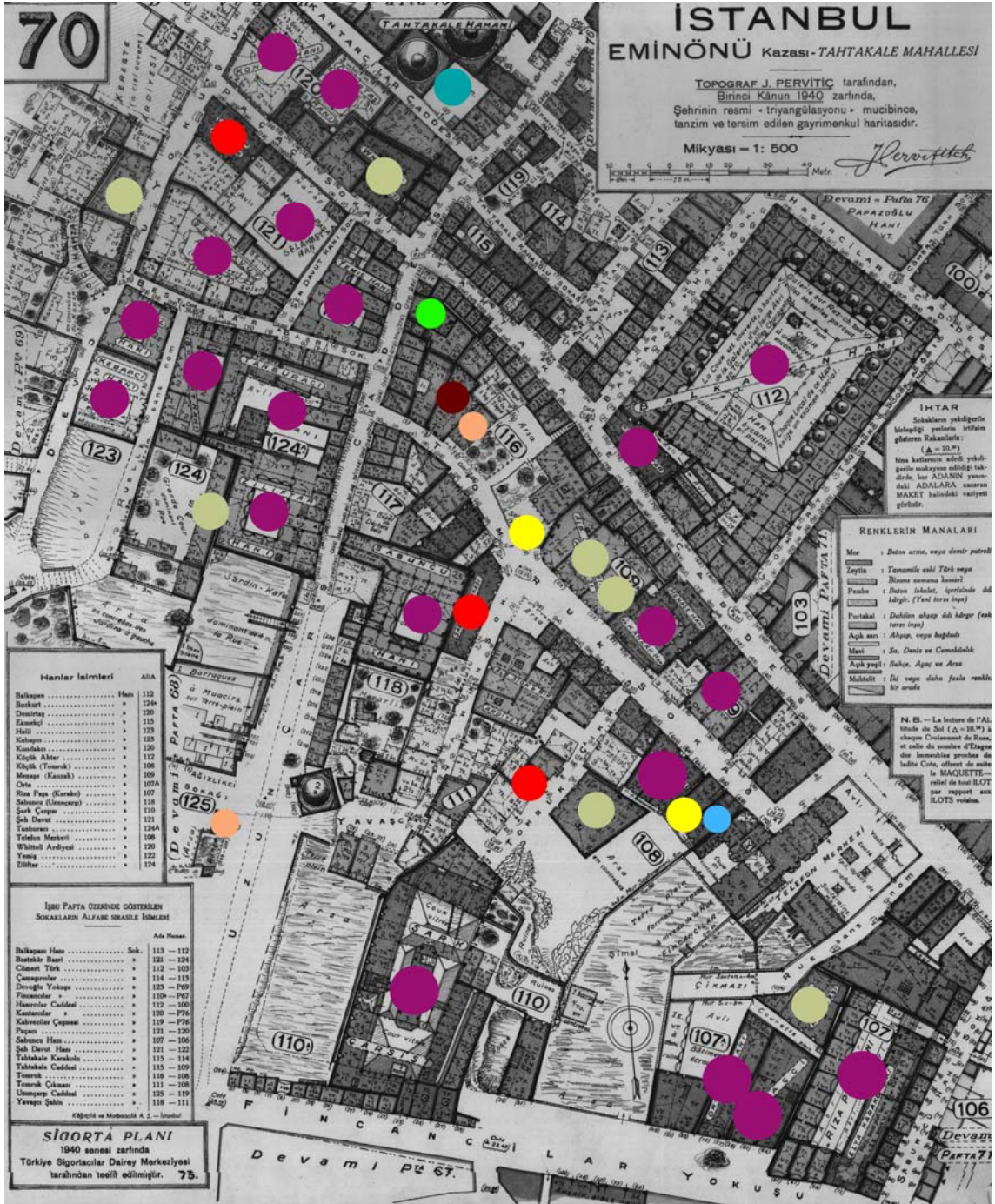


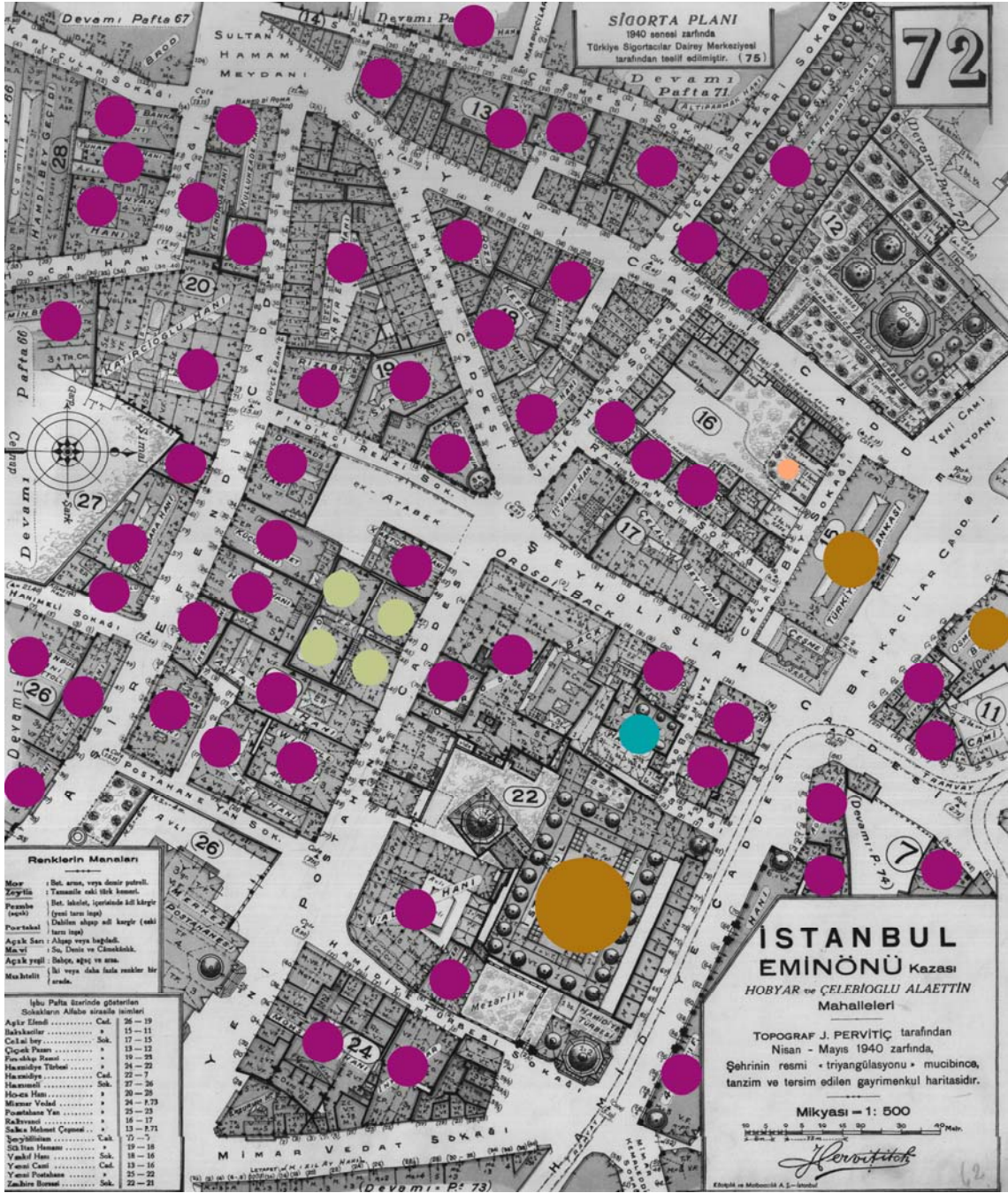


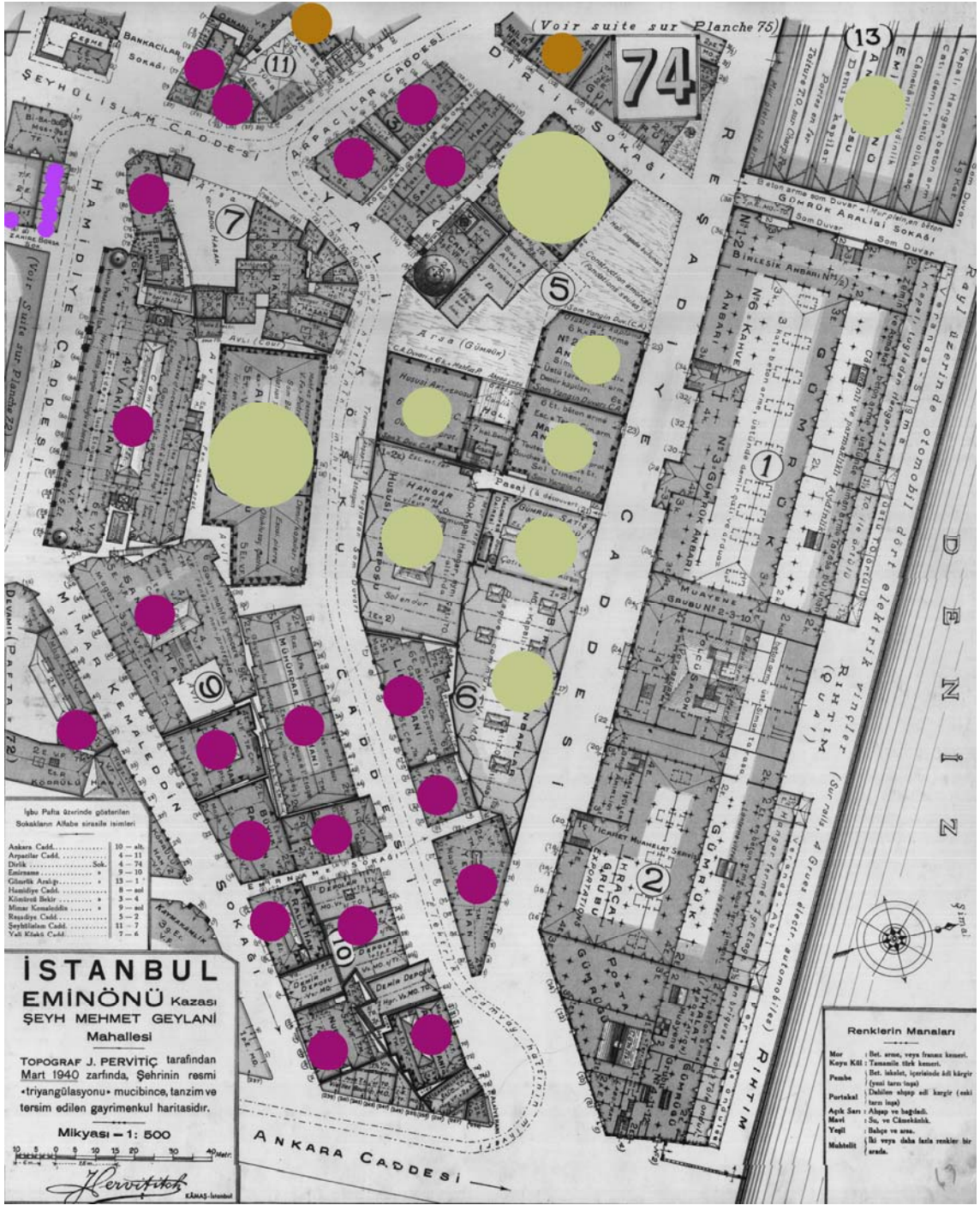


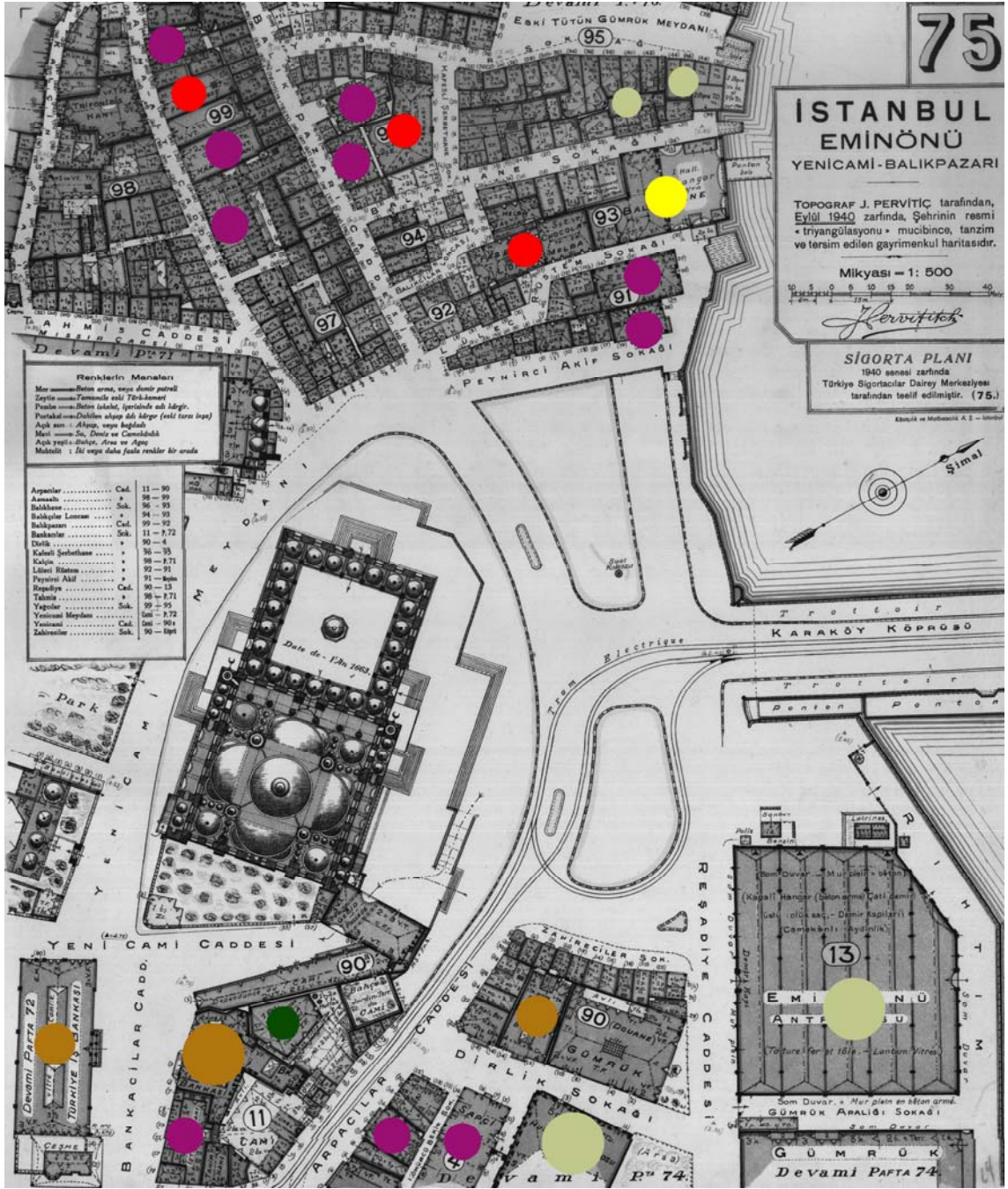




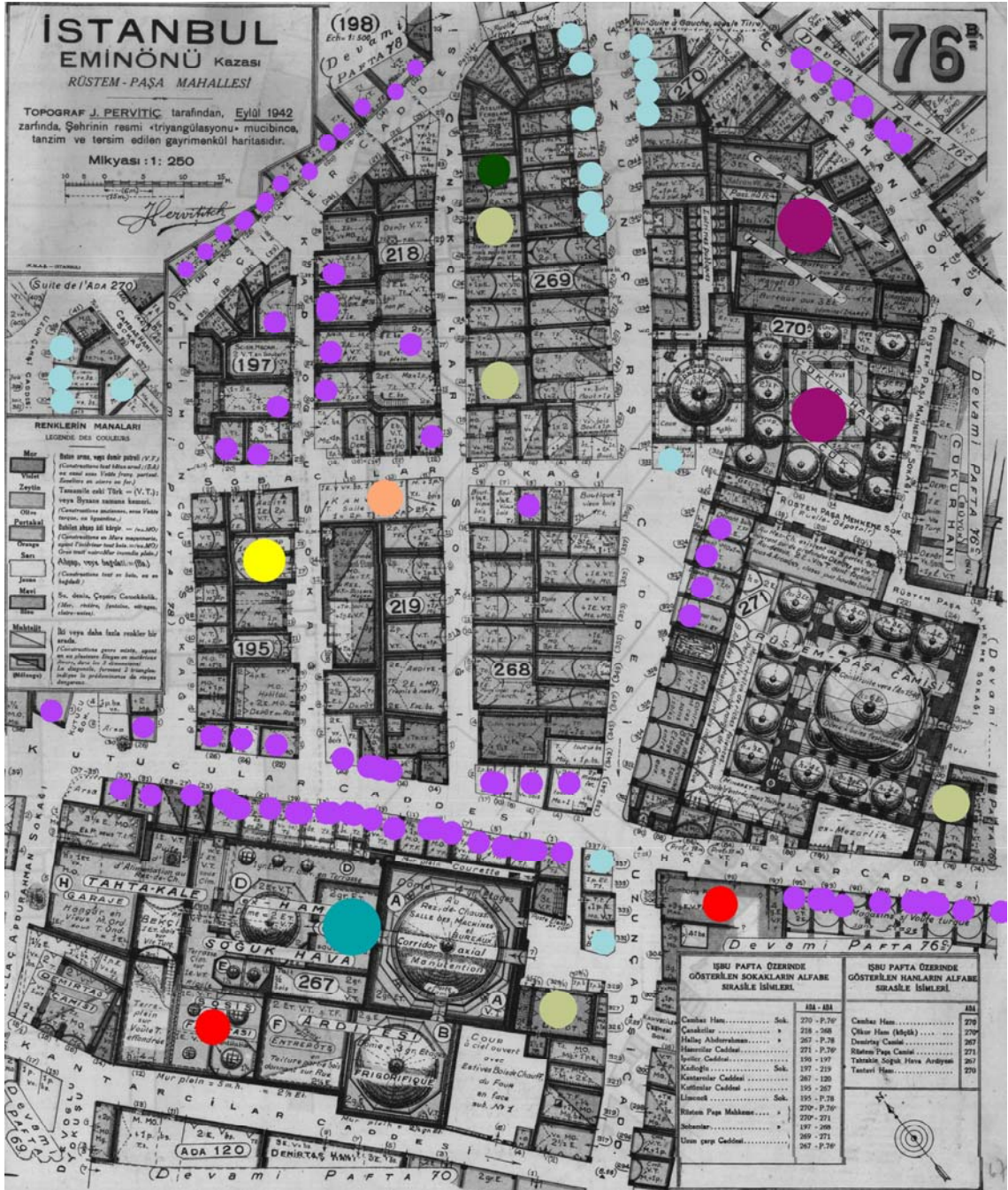










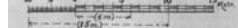


# STANBUL EMİNÖNÜ Kazası RUSTEM-PAŞA MAHALLESİ

## 76<sup>ci</sup>

GRAF J. PERVICIC tarafından, 1<sup>ci</sup> Kânun zarfında, Şahrinin resmî «triangölasyonu» bînce, tanzîm ve tahrîm edilgen gayrimenkûl tahrîridir.

Mikyası : 1 : 250



*J. Perovicic*

### ENKLERİN MANALARI

LEGENDE DES COULEURS

Bahçe sâhâ, veya bahçe parçesi (V.F.)

(Constructiones tout bâties avant 1864)

(ou avant sans date fixée par décret)

Enlèvement ou autre de feu

Terrains en solî Turc (V.T.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

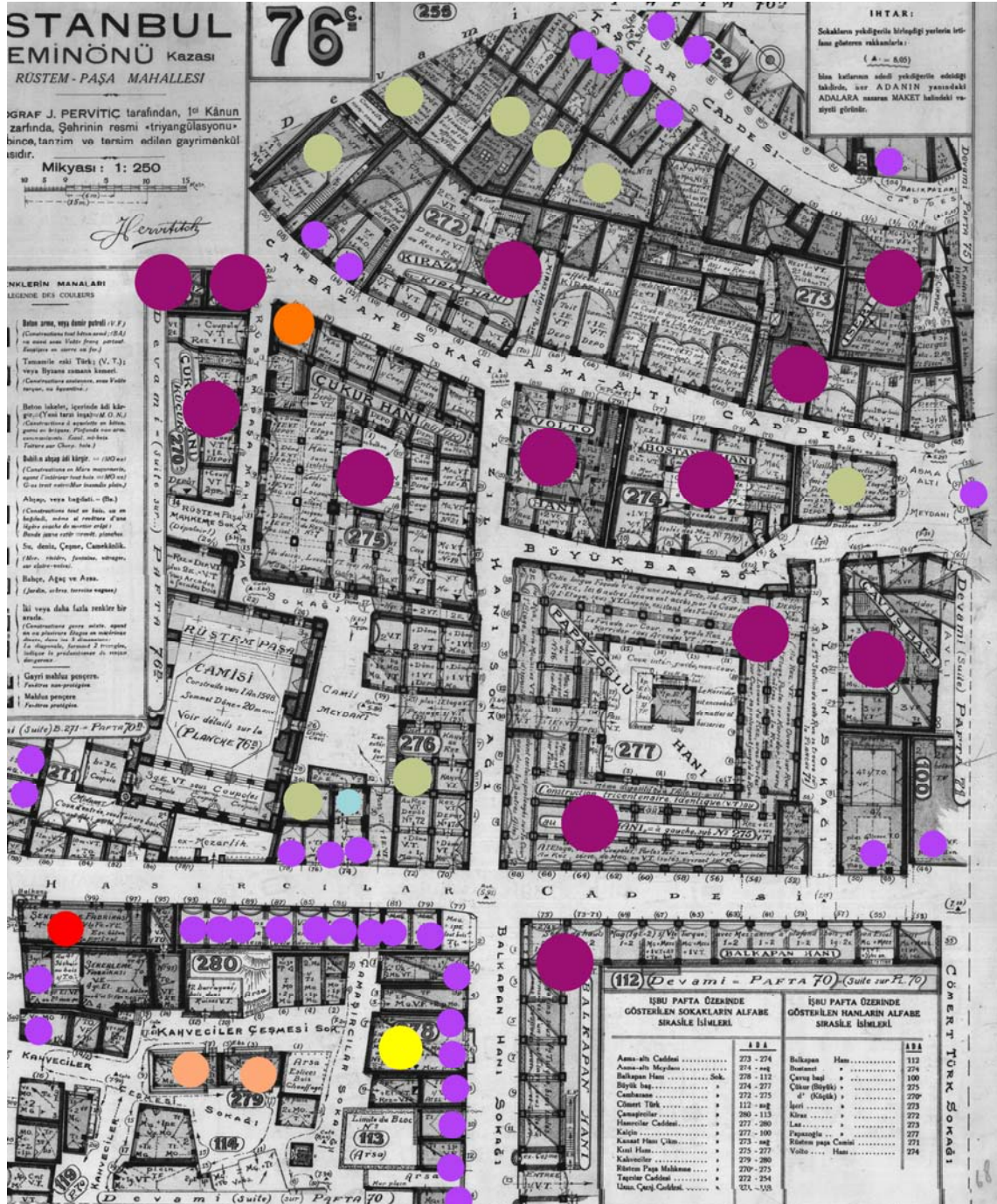
ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

ou en solî Rousse (V.R.)

**İHTAR:**  
Sokakların yüksekliği birliği yerlerin bitişini gösteren rakamlarla:  
(A. = 8,05)  
İhtisâs kâğıtlarında yüksekliği emsâliyi gösteren rakamlar, her ADANIN yanındaki ADALARA nazaran MAKET halinde vâcibî gösterilir.



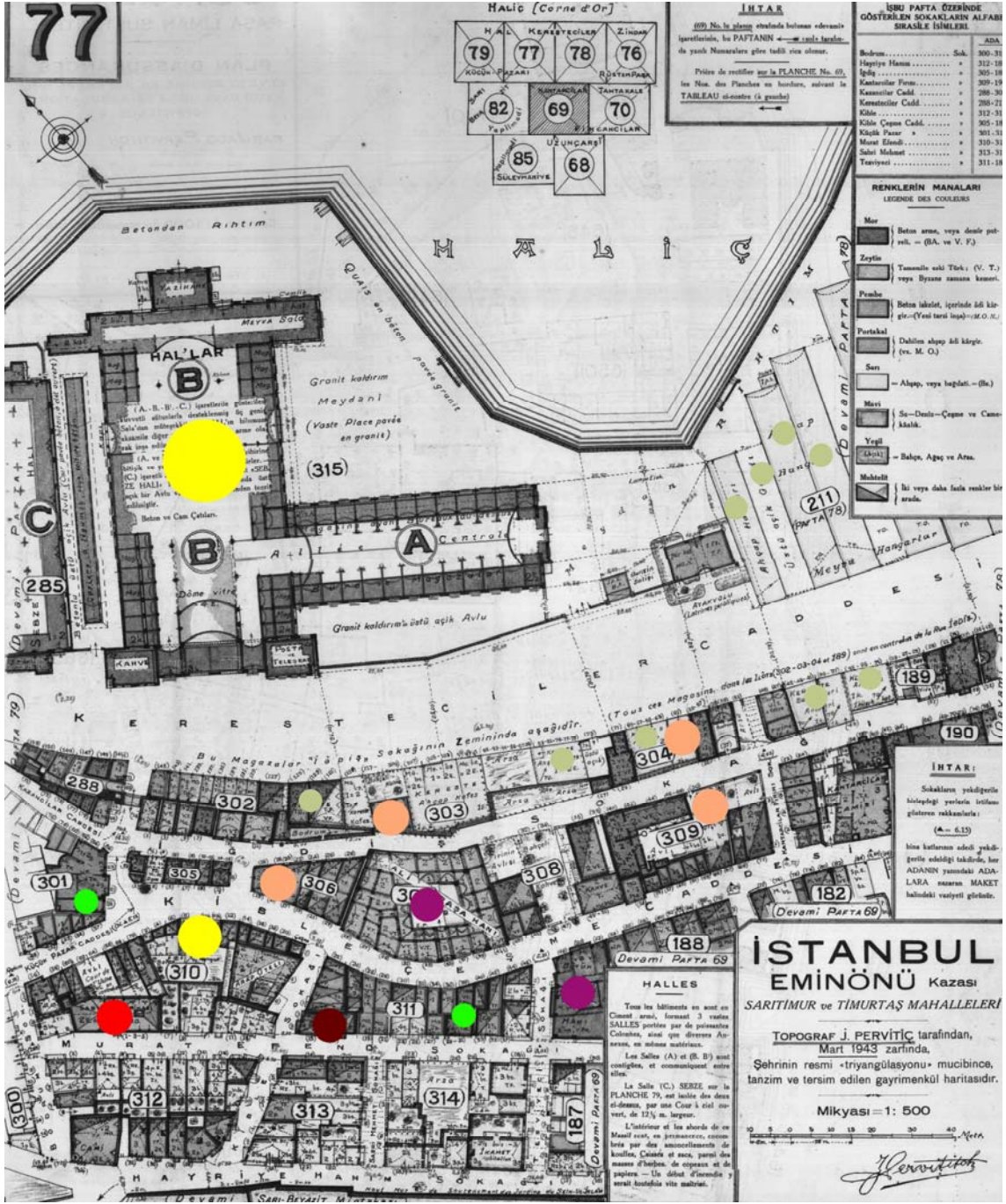
**(112) Devami - PAFTA 70 (Suite sur Pl. 70)**

İŞBU PAFTA ÖZERİNDE GÖSTERİLEN SOKAKLARIN ALFABE SIRASILE İSİMLERİ

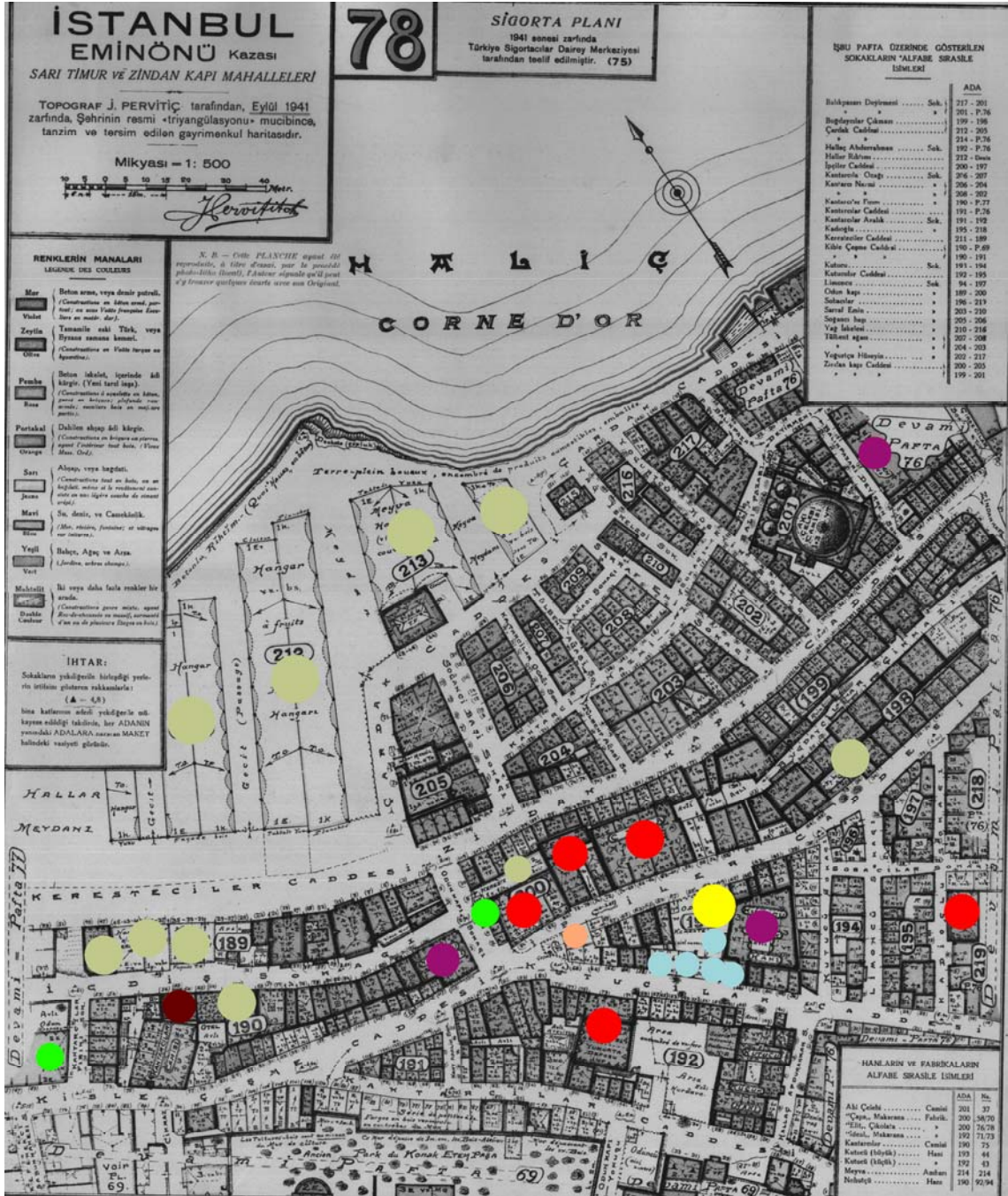
İSİM	ALFA	BETA
Anna-ah Caddesi	273 - 274	112
Anna-ah Meydanı	274 - 275	112
Balkapan Hamamı	276 - 112	100
Çarşı İki	274 - 277	275
Çarşı Üçü	272 - 275	270
Çinici Türk	112 - 275	273
Çarşı Üçü	270 - 113	272
Hançerler Caddesi	277 - 280	273
Kağız	277 - 100	277
Kasap Hamamı Çarşı	273 - 275	271
Kıral Hamamı	275 - 277	277
Kahveciler	279 - 280	271
Rüstem Paşa Mahallesi	270 - 275	270
Tağlar Caddesi	272 - 254	272
Uzun Çarşı Caddesi	271 - 258	271

İŞBU PAFTA ÖZERİNDE GÖSTERİLEN HANLARIN ALFABE SIRASILE İSİMLERİ

İSİM	BETA
Balkapan Hamamı	112
Bostancı	274
Çarşı İki	100
Çarşı Üçü	275
Çarşı Üçü	270
Çarşı Üçü	273
Çarşı Üçü	272
Çarşı Üçü	273
Çarşı Üçü	277
Çarşı Üçü	271
Çarşı Üçü	274





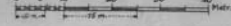


İSTANBUL EMİNÖNÜ Kazası  
YAVUZSINAN MAHALLESİ

İSTANBUL  
EMİNÖNÜ Kazası  
YAVUZSINAN MAHALLESİ

TOPOGRAF J. PERVİTİÇ tarafından, 2<sup>ci</sup> Kânun 1943  
zarfında, Şehrin resmi «triangülasyonu» mucibince,  
tanzim ve tersim edilen gayrimenkül haritasıdır.

Mikyası : 1 : 500



Herwitsch



79

H A L I Ç

İSTANBUL EMİNÖNÜ Kazası  
YAVUZSINAN MAHALLESİ

MAHALLELERİN MANALARI  
LEGENDE DES COULEURS

Batın arazi, veya diğer parçaları (V. F.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

Tamamen eski Türk (V. T.)  
veya Bizans zamanı kenti.  
(Construction antérieure, sans V. F.)  
ou sans V. F. (V. T. / BA)

Batın inhalet, üzerinde bir kâğıt  
gizli (Yeni tarihi izler) (M. O. N.)  
(Construction à appartir au kâğıt,  
parmi un kâğıt. Réplique non aride)

Batın alaya bir kâğıt (M. O. N.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

Alaya, veya bahçeli. (Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

Su, deniz, Çayır, Çanaklılık.  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

Bahçe, Ağaç ve Araz.  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

Bir veya daha fazla renkler bir  
arada.  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

Gayri mülk projesi.  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

Mülk projesi.  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

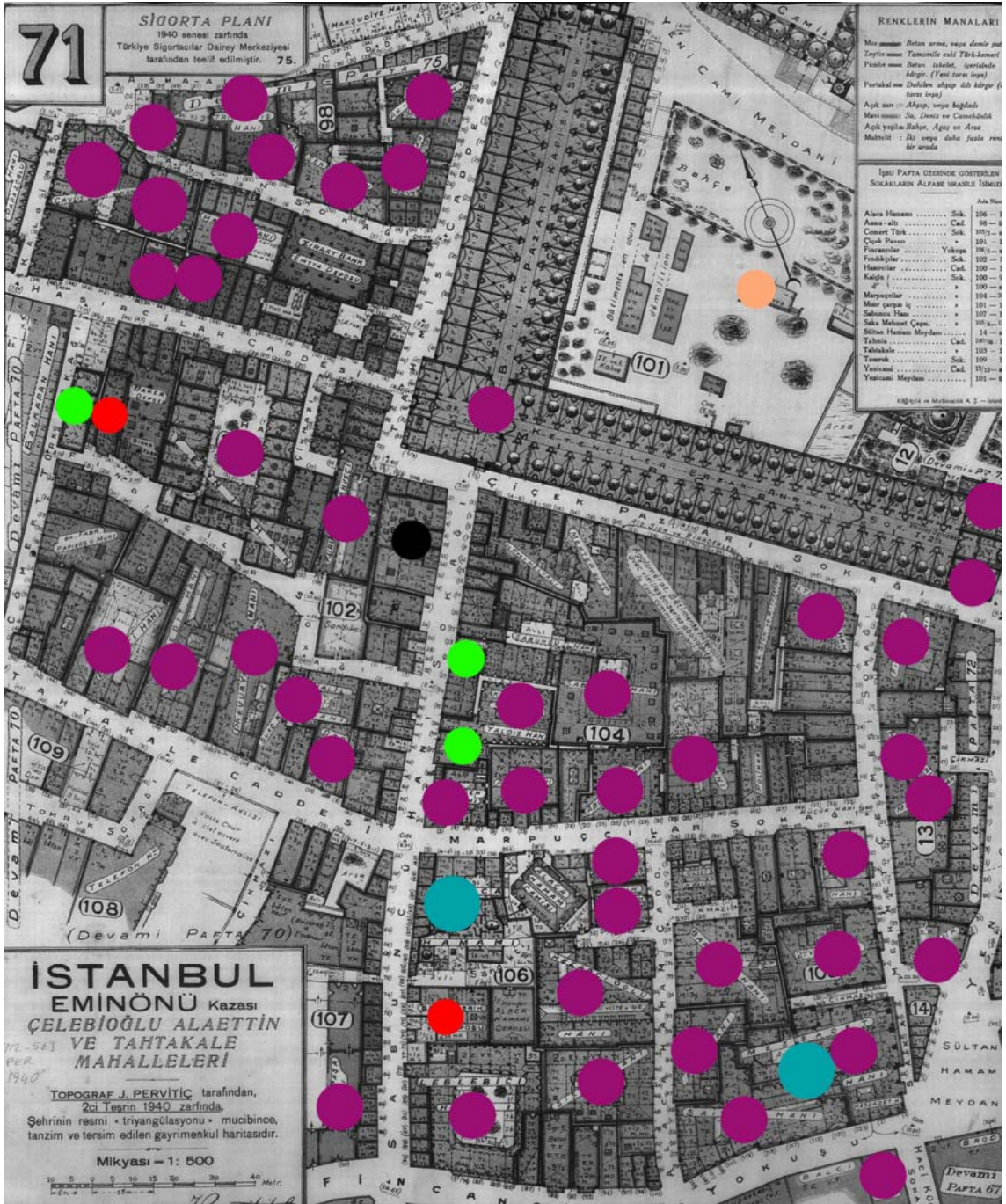
UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

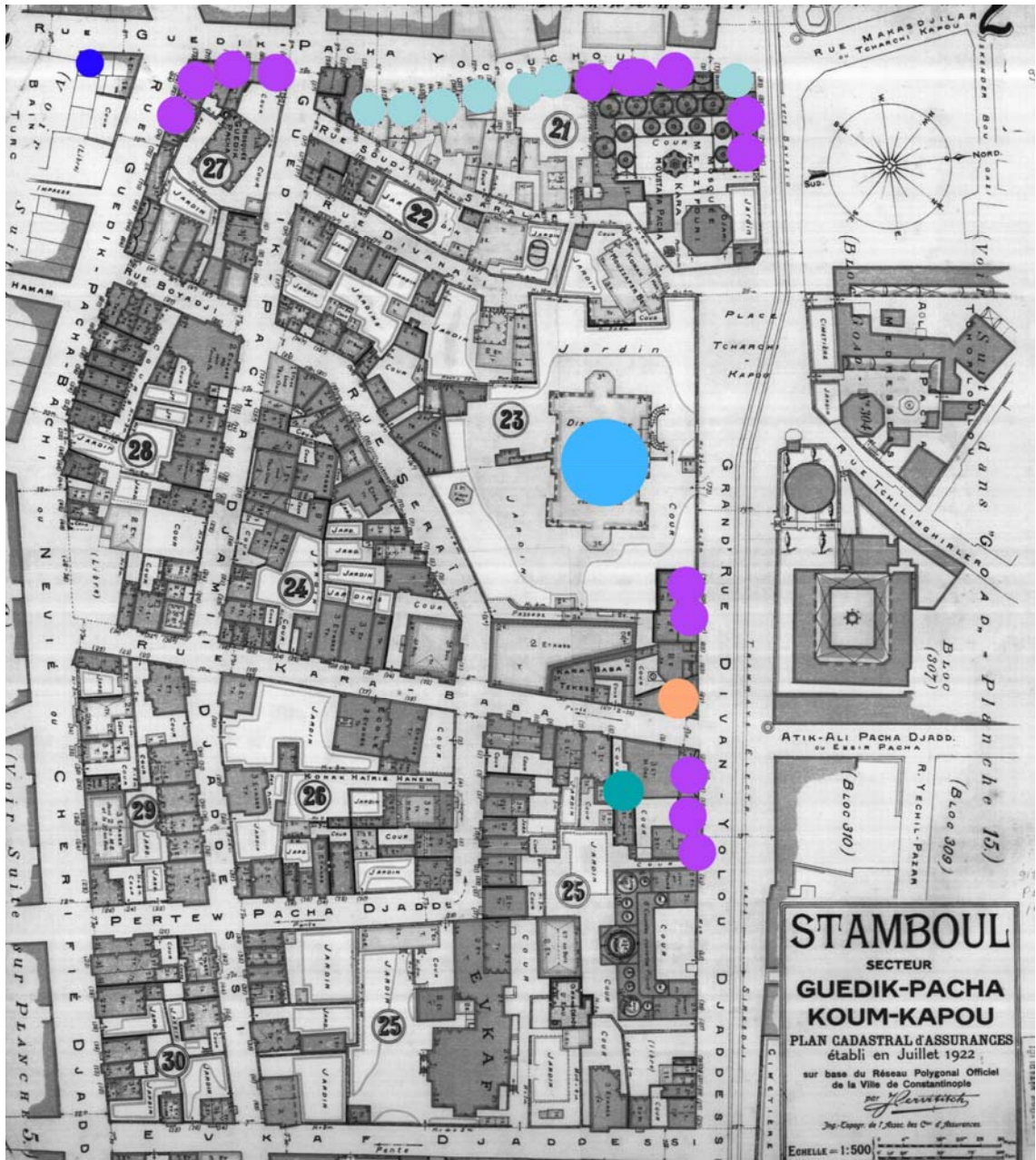
UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

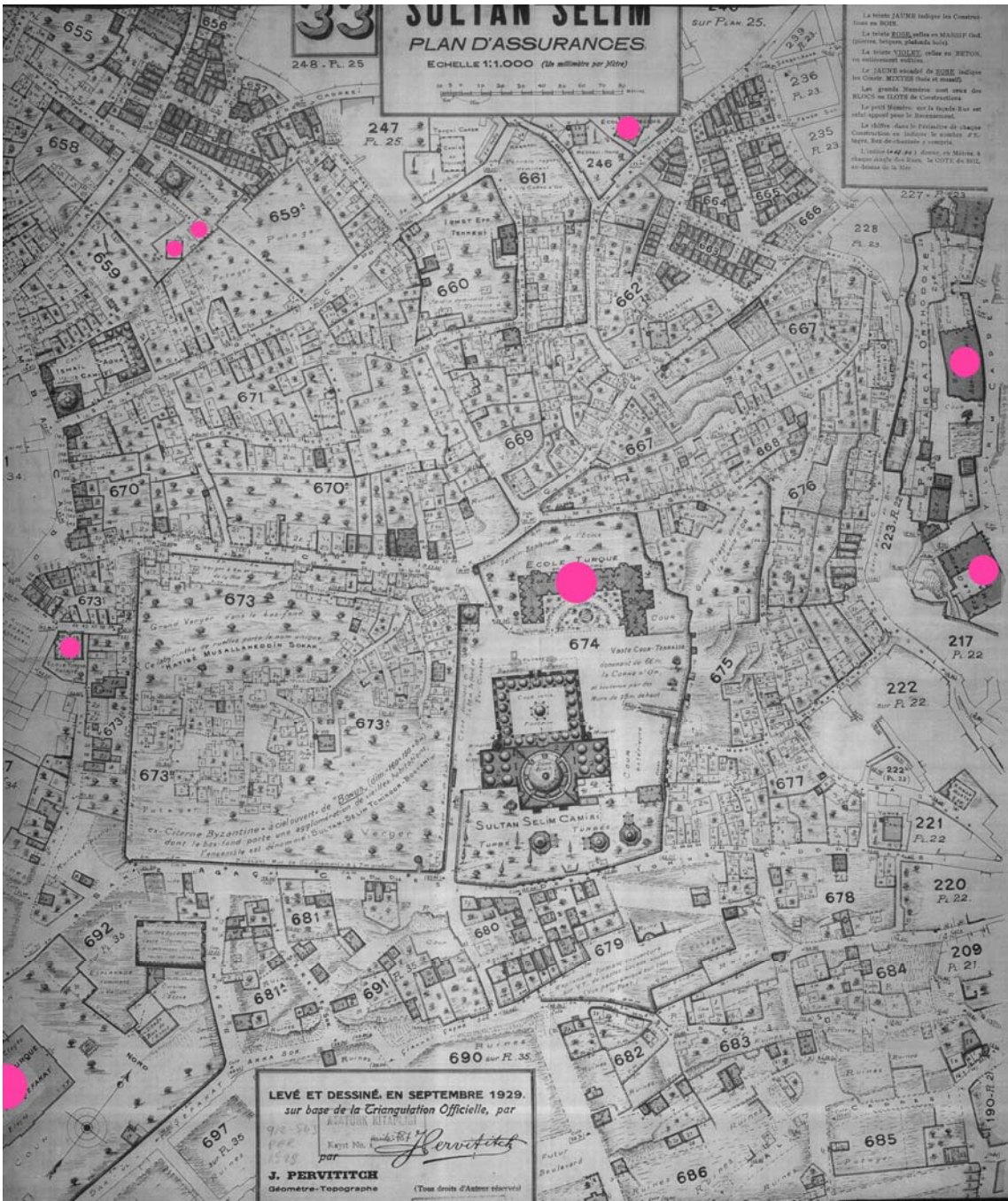
UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

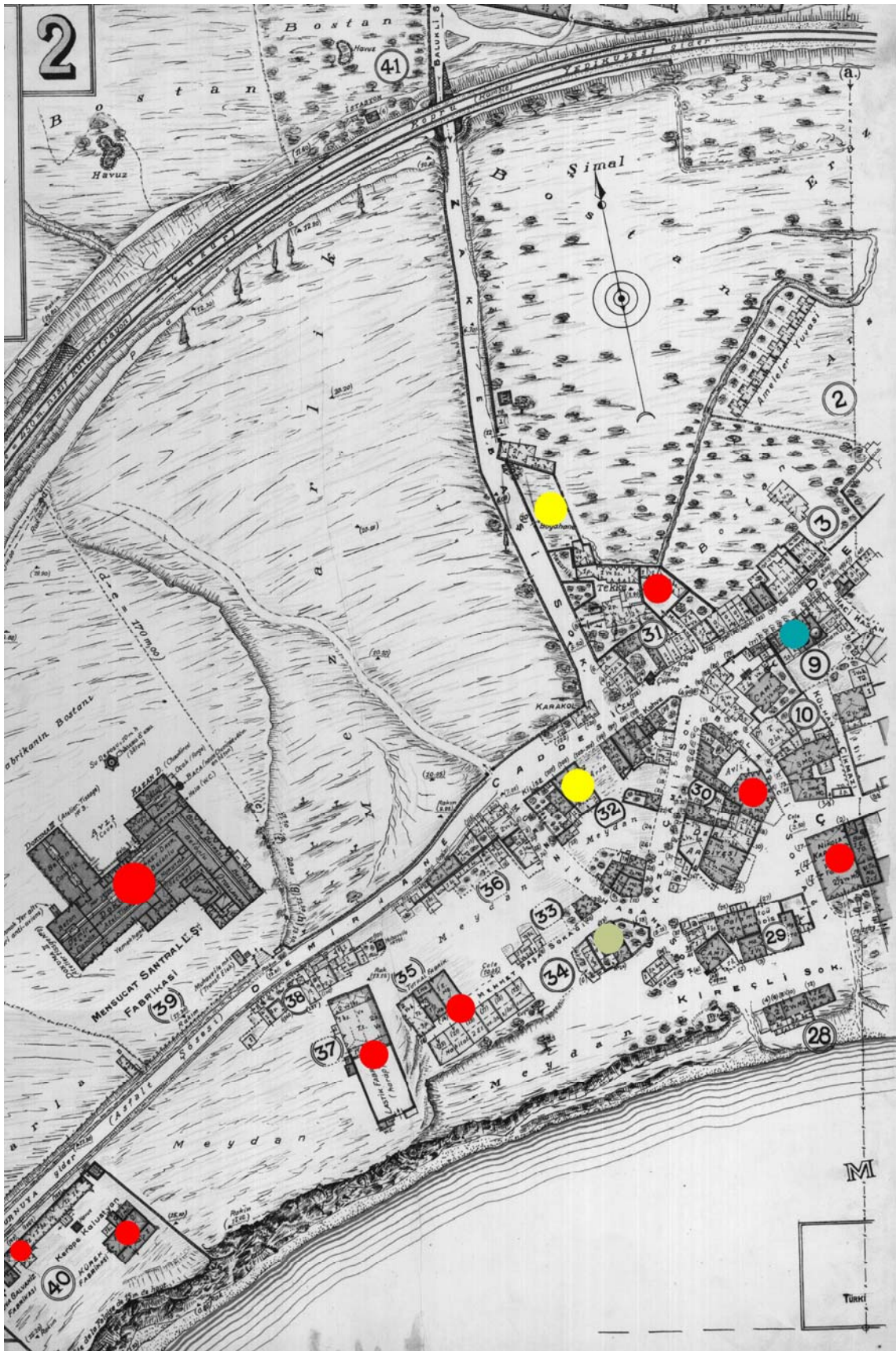
UNKAPANI DİĞERİ  
(Ba.)  
(Construction sur terrain aride / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)  
ou sur terrain V. F. (V. F. / BA)

İHTAR:  
Sokakların yüksekliği bitişliği yerlerin  
itilim gücüne rakamlarla:  
(A = 6,95)  
buza katılmaya elverişli yüksekliği  
tabii olarak, her ADANIN yanındaki  
ADALARA nazaran MAKET tabii olarak  
tasviri görülmüştür.









## KAYNAKÇA

### *Kitaplar*

- 1 Komisyon; Tanzimat I-II, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul1999.
- 2 Karpat, Kemal H.; Osmanlı Nüfusu (1830-1914), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2003.
- 3 Faroqhi, Suraiya; Osmanlı Kültür ve Gündelik Yaşam, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2005
- 4 Aynural, Salih; İstanbul Değirmenleri ve Fırınları (1740-1840), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2002
- 5 Toynbee, J., Kikrwood, Kenneth P.; Türkiye, Birey Yayıncılık, İstanbul, 2003.
- 6 Kahraman, Seyit Ali - Dağlı, Yücel; Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003.
- 7 Çelik, Zeynep; Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998.
- 8 İstanbul Araştırmaları 1-5, (ed.) Kara, İsmail, Kültür Yayın Danışmanlık LTD. ŞTİ, İstanbul, 1997.
- 9 (editör) Kara, İsmail; İstanbul Araştırmaları 5, Kültür Yayın Danışmanlık LTD.ŞTİ, İstanbul 1998
- 10 (editör) Kara, İsmail; İstanbul Araştırmaları 6, Kültür Yayın Danışmanlık LTD.ŞTİ, İstanbul 1998
- 11 (editör) Kara, İsmail; İstanbul Araştırmaları 2, Kültür Yayın Danışmanlık LTD.ŞTİ, İstanbul 1997
- 12 (editör) Kara, İsmail; İstanbul Araştırmaları 3, Kültür Yayın Danışmanlık LTD.ŞTİ, İstanbul 1997

- 13 (editör) Kara, İsmail; İstanbul Araştırmaları 7, Kültür Yayın Danışmanlık LTD.ŞTİ, İstanbul 1998
- 14 Müller,Wolfgang(çeviren Erol Özbek); İstanbul Limanı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1998
- 15 (yazı işleri müdürü) Bayman, Ahmet Ziya; Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul 1985
- 16 (editör) Artan, Tülay; 18.Yüzyıl Kadı Sicilleri Işığında Eyüp'te Sosyal Yaşam, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1998
- 17 Ortaylı, İlber; İstanbul'dan Sayfalar, İletişim Yayınları, İstanbul 2005
- 18 Kızıldağ,Şaban; Dersaadet'ten İstanbul'a Eminönü Ailesi, Beyaz Sanat Yayıncılık, İstanbul 2004
- 19 Manten,Robert(çeviren Mehmet Ali Kılıçbay,Enver Özcan); 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, Türk Tarih Kurumu Basımevi,Ankara 1990
- 20 Sakaoğlu, Necdet; İstanbul'un Tarihi Kimliği, İBB Personel ve Eğitim Daire Başkanlığı Eğitim Daire Başkanlığı, İstanbul 2004
- 21 Darkot, Besim; İstanbul'un Coğrafyası, Bürhaneddin Basımevi, İstanbul 1938
- 22 İstanbul Ticaret Odası; İstanbul,Eyüp 1997
- 23 Pervititch, J.; İstanbul'un Sigorta Planları, İstanbul1920-1945
- 24 Cedvet Paşa,Ahmet. Ma'rûzât. Yusuf Halaçoğlu (hazırlayan), İstanbul: Çağrı yayınları, 1980.
- 26 Alexander Rüstow, İktisadî Coğrafya, Refii-Şükrü Suvla (çev.), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1939



- 26 Yücel, Mehmet; 1939-1945 Dönemi Türkiye İktisat Politikaları, İstanbul 2002
- 27 Gedik, Orhan; İkinci Dünya Savaşı Döneminde İstanbul'un Sosyo Ekonomik Yapısı, İstanbul, 2001

*Sürekli Yayınlar*

- 1 (editör) Johnson M.A., Clarence Richard(çeviren Taner Sönmez); İstanbul 1920, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995
- 2 Hovhannesyanyan, Sarkissarrafa(çeviren Hançer Elmon); Payitaht İstanbul'un Tarihçesi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1996
- 3 (editör) Kütükoğlu, Mübahat; Tarih Boyunca İstanbul Semineri, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1989
- 4 Pamuk, Şevket 'Bağımlılık ve Büyüme: Küreselleşme Çağında Osmanlı Ekonomisi', Doğu-Batı sayı 17, kasım aralık ocak 2001-02
- 5 Rüstow, Alexander (İpşiroğlu Mazhar Şevket, Mengüşoğlu Takiyettin, Gökbrek Macit, Kranz W. Aster E. Von) 19. Asır Garp Mimarisinin İnhitatında Fikir Tarihine ve Sosyolojiye Ait Faktörlerin Rolü; Felsefe Arkivi c. 2 sayı 1, İstanbul 1947
- 6 Wallerstein, İmmanuel (çeviren Selman Ali) 'Osmanlı İmparatorluğunun Dünya Ekonomisi İle Bütünleşme Süreci'; Toplum ve Bilim sayı 23, 1983
- 7 Y.B., İstanbul Tarihi, İstanbul, www.azizistanbul.com,2006
- 8 Demir, Ahmet, "İktisadi Coğrafya Ve İktisadi Kalkınma, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Ankara,1966

- 9 Hamit Sadi Selen, “Siyasi Ve İktisadi Coğrafya”, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Ankara
- 10 Tümertekin,Erol, “İktisadi Coğrafya”, Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Ankara, 1972
- 11 Tümertekin,Erol, “İktisadi Coğrafya”, Review, İstanbul, 1972–1973
- 12 Arın, Cihan, “Sanayi Devrimi Kenti Berlin-I”, Mimarlık,2003