Geliş Tarihi: 17.10.2018 / Kabul Tarihi: 20.11.2018
Doi Number : 10.12981/mahder.471548
Orcid ID: 0000-0002-2437-4635
Motif Akademi Halkbilimi Dergisi, 2018, Cilt: 11, Sayı: 24, s. 203-219.

HALİÇ KÜLTÜRÜNÜN EĞLENCE VE MESİRE KİMLİĞİNDEN, SANAYİ DEVRİMİ KİMLİĞİNE DÖNÜŞÜM SÜRECİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

♦

A STUDY ON THE GOLDEN HORN'S PROCESS OF TRANSFORMATION FROM THE IDENTITY OF ENTERTAINMENT AND PICNIC INTO THE IDENTITY OF INDUSTRIAL REVOLUTION

Şenay ALSAN*

ÖZ: Tarih boyunca pek çok uygarlığa ev sahipliği yapan, Sanayi Devrimi'ne kadar mesire yerlerinin olduğu daha çok yazlık ve eğlence yeri olarak literatürde yerini alan Haliç, Sanayi Devrimi'yle birlikte gelişen, ancak gelişimiyle birlikte kendini yok eden bir sürecin içerisine girmiştir. Bu büyük değişim ile birlikte, Haliç ve çevresinde gelişen büyük bir sanayi yarışı başlamıştır. Haliç kıyıları, depo alanı olarak kullanılmaya başlanmış, fabrikalar açılmış, sanayi bölgesine dönüşmüş, tersane, hatta Sütlüce'de mezbahane açılmıştır. Fabrikaların atıkları deniz suyunu kirletmiştir, çevrede yoğun bir koku oluşmuştur. Yeni açılan yollar ve tramvay ile birlikte, şehrin birçok noktası Haliç Vadisine bağlanmıştır. Mesire ve eğlence yeri kimliğinden, sanayi bölgesi kimliğine geçen Haliç, çevre kirliliği ve atıkların merkezi haline gelmiştir. Altın Boynuz olarak nitelendirilen Haliç parlak günlerini yitirmiştir. 1981 yılından itibaren Haliç ve çevresinde temizleme çalışmaları başlatılmıştır. 1985 yılında Haliç'te büyük değişim yaşanır, Tersane ve sanayi kuruluşları taşınmıştır. Deniz çamurdan arındırılıp adeta yüzülebilir hale getirilmiştir. Çamur nedeniyle durma noktasına gelen deniz taşımacılığı yeniden canlandırılmıştır. Bugün Haliç, müzelerin, beş yıldızlı otellerin, üniversitelerin, kongre merkezinin ve sivil toplum kuruluşlarının bulunduğu bir merkez haline gelmiştir. Sanayi kuruluşlarının yerini yeşil alanlar ve halka açık tesisler almıştır. Bu makalede; bir sanat tarihçisi gözüyle Haliç'in bu süreci incelenmiş, literatür tarama, röportaj ve alan incelemesi yöntemleriyle bir bakış açısı yakalanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Haliç, iskele, liman, vadi, kültür.

ABSTRACT: *The Golden Horn (Halic), which has hosted many civilizations throughout history and has gained a place in literature mainly as a summer and entertainment place where there were picnic areas until the industrial revolution, has entered into a process which has developed with the industrial revolution but has also destroyed itself with its development. With this big change, a great industrial competition emerging in and around the Golden Horn has started. The coasts of the Golden Horn started to be used as storage areas, factories were opened, it turned into an industrial zone, shipyard was opened and even a slaughter house was opened in Sutluce. Wastes of factories polluted the sea water and an intensive odor formed. With the newly-opened roads and tramway; many points of the city were connected to Valley of the Golden Horn. The Golden Horn, which turned from the identity of picnic and entertainment place to the identity of industrial zone, has become the center of environmental pollution and wastes. The Golden Horn has lost its bright days. Cleaning Works were started in and around the Golden Horn as of 1981. A big change occurred in the Golden Horn in 1985 and the shipyard and industrial enterprises were moved. The sea was cleaned up from mud and was made suitable for swimming. Marine shipping, which came to a standstill due to mud, was*

* Dr. Öğretim Üyesi - Haliç Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Grafik Tasarım Bölümü/İstanbul - senayalsan@halic.edu.tr

This article was checked by Turnitin.

revitalized. Today, the Golden Horn has become a center in which there are museums, five-star hotels, universities, congress center and non-governmental organizations. Green areas and public facilities have taken the place of industrial enterprises. In the present article, the mentioned process of the Golden Horn was examined with the eye of an art historian and it was tried to catch a point of view with the methods of literature review, interview and field review.

Keywords: *Golden Horn, pier, harbour, valley, culture.*

Giriş

İstanbul'a en önemli özellikleri sağlayan bölgelerden biri de Haliç'tir. Bu nedenle bu çalışmada; büyüleyici bir doğal alanda kurulan Haliç'in fiziksel, kültürel ve tarihi yapısı nesnel bir bakış açısıyla verilmeye çalışılmıştır. Haliç'in kentsel öyküsünü, belli dönemler çerçevesinde incelerken, küçük ölçekte "eğlence ve mesire yeri" kimliğinden, sanayi devrimi sonrası dönüşmüş olduğu "sanayi merkezi" kimliğine geçişte yaşamış olduğu dramatik kentsel değişimlere dikkat çekilmeye çalışılmıştır.

Tarihsel süreç içerisinde Haliç, bir yandan kaotik bir kentsel tasarımda kendine yer edinmeye çalışırken, diğer yandan topoğrafyasının sağladığı doğal güzelliğini yitirme tehdidi altında kalmıştır. Avrupalıların Altın Boynuz dedikleri Haliç, Beyoğlu yakası ile Fatih-Eminönü arasını bir iç liman şeklindeki yapısıyla ayırır. İlk çağdaki adı Altın Boynuz anlamına gelen Khrysokeras'dır. Bizanslılar, Haliç'e sadece Keras (boynuz), Osmanlılar da Constantiniye Körfezi anlamına gelen Halic-i Constantiniye demişlerdir (Sarıöz, 1996: 85). Boğaziçi'ne kıyasla daha sakin bir liman özelliği olan Haliç'i anlatırken, iskelelerinden ve deniz ulaşımındaki yerinden ayrıca bahsedilmiştir. Özellikle görsel bir imge olarak liman, Haliç'in kentsel kimliğinde önemli bir rol üstlenmiştir. İstanbul'un deniz yollarının kesişme noktasında yer alan Haliç, limanı ve kıyı boyunca uzanan yalıları ile tarih boyunca pek çok şaire, ressama ve yazara ilham vermiştir. Ancak, sanayi devrimi sonrası yaşanan kirlilik ve çöküşten ilk etkilenen maalesef liman ve deniz çevresi olmuştur.



Resim 1: 19. yüzyıl başında İstanbul Haliç. (Camcı, 1994: 94).

Antik Yunan Mitolojisinin Önemli Mirası: Haliç

Haliç'in ismi antik Yunan Mitolojisine dayanır. Olimpos'un çapkın tanrısı Zeus, karısı Hera'yı Argos kralı Inakhos'un kızı olan İo'yla aldatır. Ancak Hera'da bir tanrıçadır. Aldatılmış kıskanç bir kadın, hem de tanrıça ise, alacağı öçten korkmak gerekir. Zeus karısından korumak için İo'yu beyaz bir inek şekline sokar. Hera'da İo'nun başına bir at sineği musallat eder. Sinekten kaçan İo kendini Boğazın bir yakasından öteki yakasına atar ve Boğaz'a (Bosphoros İnek geçidi) adını verir. Barbisos (Kağıthane) ve Kidaros (Alibeyköy) dereleri arasındaki tepe (Silivritepe) üzerinde bir kız çocuğu dünyaya getirir ve ona Keroessa ismini verir. Keroessa, Semestra adlı bir su perisi tarafından büyütülür. Haliç'in ismi Keroessa'nı kısaltılmışı Keras'tan gelir. Keras'ın kelime anlamı boynuzdur. Bazı kaynaklarda ise, Haliç'in girintili çıkıntılı görünümüyle geyik boynuzuna benzediği için bu isim verildiği yer alır. Boynuz sözcüğü zamanla Khrysokeras (altınboynuz) halini almış, batı dillerine de aynı anlamda çevrilmiştir. Araplar ve Osmanlılar ise buraya Halic-i Konstantiniyye olarak isimlendirmişlerdir.



Resim 2: Hollandalı Ressam Pieter Lastman'ın 'Juno, Jupiter ile Io'yu Yakalıyor' Adlı Tablosu. (Sungur, 2007: 60-80).

Megalı Byzas'ın M.Ö. 7. yüzyılda bugünkü Sarayburnu bölgesinde kurduğu yerleşme, tarihte Haliç üzerinde bilinen ilk yerleşmedir. M.S. 196 yılında Romalı Septimus Severus tarafından işgal edilmiş, agora, hipodrom, tiyatro ve amfitiyatro yapılmıştır (Kuban, 2000: 17). Haçlı seferlerine kadar kentin ticari aktiviteleri giderek artmıştır. İstanbul fethedildiğinde yerleşme oldukça harap durumdaydı. Fetihten sonra ise kent, kuzeye doğru gelişmeye başlamıştır.

Haliç Zinciri Bir Koruma Projesiydi, Ama Aslında Neyi Koruyordu?

Haliç'de gemilerin girişini engellemek amacıyla boylu boyunca bir zincir gerildiği bilinir. 6. yüzyılın ikinci yarısında İmparator Tiberios, Haliç girişine iki kle inşa ettirerek girişi zincirle yabancı gemilere kapatmıştır.

(Kuban, 2000:109)Halkalardan meydana gelen bu zincir, kenti başta Haçlı orduları olmak üzere tehlikelerden korumak amacıyla kullanılmıştır. Zincirin halkaları Harbiye Askeri Müze, Deniz Müzesi, İstanbul Arkeoloji Müzesi gibi birçok müzede yer almaktadır.

Haliç zincirinin bugünkü Sarayburnu ile Karaköy'deki Kurşunlu Mahzen arasına gerili olduğu bilinir. Bu nedenle iki kıyı arasındaki mesafe yüzünden zincirin en az 500 metre uzunluğunda olması gerekiyor. Eldeki parçaların toplam boyuna bakılırsa, geriye kalan 400 metrelik kısım ise ortada yoktur. O dönemde yaşamış olan tarihçi Tursun Bey ve Nicola Barbara, Haliç'e getirilen bu zincir nedeniyle gemilerin karadan yürütülmesinin gerektiğini belirtiyor. Bu nedenle, Diplikoy'da (Dolmabahçe) demirli olan Osmanlı gemileri, Tophane'nin önündeki sahilden başlayarak Boğazkesen'den geçirilip tepe aşıldıktan sonra Kasımpaşa'ya ve Haliç'e indirilmişti. Dönemin tarihçilerinin ortak görüşüne göre fethin gerçekleşmesi için gemilerin Haliç'e girmesi ve iki ordunun Hasköy ve Ayvansaray'da buluşması zorunluydu. Sabah olduğunda karadan Haliç'e inmiş olan Osmanlı gemileri karşısında şaşkına dönen Bizans donanmasının panik içinde kaçmaya başladığı ve dubaların olduğu kısımdaki zinciri büyük uğraşlar sonunda parçalayarak kaçış yolunun açmış oldukları aktarılır. İstanbul'un fethinden sonra, bu zincirin parçalarının büyük bir kısmının denizin dibine indiği, ancak kıyılara bağlı olan kısımların hiç dokunulmadan kaldığı ve bu nedenle korunmuş olduğuna inanılır (Küçükerman, 2018: 19).



Resim 3: Bizans'ın Haliç'in girişini korumak için kullandığı büyük zincirden günümüze gelebilen bir bölüm. (Küçükerman, 2018: 21).

Fetih Sonrası Haliç Bir Sanayi Bölgesine Dönüşüyor

İstanbul'un fethinden sonra Fatih Sultan Mehmet Haliç'te bir tersane kurulmasını sağlayarak, bugüne kadar gelecek olan sanayinin temelini atmıştır. Sultan II. Bayezıd döneminde ise, Haliç üzerine bir köprü kurulmasına karar verilmiş, hatta bu iş için Leonardo da Vinci'ye bile görev verildiği bilinmektedir. Yavuz Sultan Selim döneminde ise tersane daha da geliştirilmiş, donanmada yer alan gemilerin sayısını arttırmıştır. 1571 İnebahtı Deniz Savaşı'nın kaybedilmesi ile birlikte Haliç Tersanesi büyük önem kazanmış, çok sayıda gemi yapılmış ve ordunun gücü arttırılmıştır. Bu dönemde Haliç deniz ticareti ve sanayisinde oldukça önemli ve söz sahibi bir bölge haline gelmiştir. Zamanla Haliç çevresinde, çarşılar ve hanlar yapılmaya başlanmıştır.

Kâğıthane Çevresi İse Lale Devri'ne Ev Sahipliği Yapıyor

Denizin, derenin, yeşilliğin, ormanın bir arada bulunduğu Kağıthane, koca İstanbul'un en ünlü seyir yeri haline gelmiş. Gelince de zevk ve eğlence alemleri hep burada yapılır, halk akın akın hep buraya koşar olmuş. Özellikle tatil günü olan cumaları çayırda yer bulunmaz, kalabalıktan iğne atsan yere düşmezmiş. Kağıthane'nin çevresi o kadar genişmiş ki, neredeyse İstanbul halkının üçte birini alabilirmiş (Tutel, 2000: 58).

Haliç'e asıl ününü kazandıran ise III. Ahmed döneminin sadrazamı Nevşehirli Damat İbrahim Paşa'dır. 18. yüzyıl başlarında Paris ve Viyana'dan getirttiği projelerden esinlenerek İstanbul'un imarına el atan İbrahim Paşa, Kâğıthane'de Sadabat Kasrı'nı yaptırır. Bu kasır, renkli saray yaşamından hoşlanan III. Ahmet için yapılmıştır ve onayıyla Kağıthane Deresi ve Haliç çevresi yeni bir görünüm kazanır. Haliç, Osmanlı İmparatorluğu'nun sefahat dönemi olarak bilinen Lale Devri eğlencelerin merkezi olur (Sungur, 2007: 20).

Sadabad, yeni bir yaşam biçimi olarak İstanbul kent ve toplum tarihinde yerini alır. Haliç kıyıları hanım sultan sahil sarayları ile bezenir. Bu dönemde İstanbul'da, Haliç'in iki yakasında köşk, kasır, saray, bahçe inşaatları birbirini izledi. Bahçeler lalelerle bezendi. Mesireler kuruldu ve buralarda eğlenceler, ziyafetler, bayramlar düzenlendi (Eldem, 2003: 163). Lale Devri'nden bu yana kent Boğaziçi ve Haliç'le bütünleşerek büyümüştür. 18. Yüzyılda yerleşme bölgeleri aynı kalsa bile sınırları genişlemiştir. Haliç, Boğaziçi ve Üsküdar'ın nüfuslarının suriçine göre daha fazla arttığı anlaşılıyor (Kuban, 1998: 31.)

1784 yılında İstanbul'a gelen mimar, ressam Melling şehir ile ilgili gözlemlerini Paris'e döndüğünde gravürlerle anlatmıştır. Ne kadar ilginçtir ki, Haliç'te yaratılmış olan bu çok özenli yapılar, yaşanan savaşlar, karışıklıklar ve çok hızlı bir değişim nedeni ile bir süre sonra yerlerini sanayi tesislerine bırakmaya başlamıştı. Bu nedenle de daha sonra Dolmabahçe Sarayı'nın yapıldığı yerde bulunan Beşiktaş Sarayı daha çok

kullanılmaya başlanmıştı. Bir bakıma, Haliç'in sakin sularında yaratılan bir tasarım geleneği, zorunlu olarak Boğaziçi'nin kıyılarına taşınacaktı (Küçükerman, 2018: 53).



Resim 4: 1784-1892 yılları arasında İstanbul'da bulunan Antoine Ignace Melling'in gravürlerinde Eyüp tepelerinden Haliç ve tersaneler bölgesinin genel görünüşü. (Küçükerman, 2018: 55).



Resim 5: 1784-1892 yılları arasında İstanbul'da bulunan Antoine Ignace Melling'in gravürlerinde Eyüp tepelerinden Haliç ve tersaneler bölgesinin genel görünüşü. (Küçükerman, 2018: 57).

Sanayi Devriminden Sonra Haliç'te Kurulan Sanayi Tesisleri

İlk sanayi kuruluşlarından olan tekstil sanayi ile tersaneler de yine Haliç'te kurulmuştur. Sanayi devrimiyle birlikte Haliç mesire yeri özelliğini yitirip, fabrikaların ve düzensiz yerleşimin hâkim olduğu küçük bir sanayi bölgesine dönüşmüştür. Doğan Kuban'ın "Haliç çevresinin fabrikaları, imparatorluğun modernleşme çabalarının simgeleridir" demesi anlamlıdır. (Özdem, 2009: 417). Kağıthane'de bir kağıt fabrikası, aynı bölgede

mühendishaneler (okul), kentin dışında da modern kışlalar (Selimiye) yapılmaya başlandı. Haliç'te baruthane ve gemi tezgahları yapıldı. Bu barok çağ endüstrisi İstanbul'un doğal çevre ve eski mimari dokusunu tahrip eden ilk kirlenme olayıdır (Ortaylı,1996: 54).

19. yüzyıla geldiğimizde ise, kentin fiziksel yapısında önemli değişim yaratan ana etken yangınlar olmuştur. Çıkan yangınlarda kentin ahşap mimarisi yok olmuş, yerine kâgir binalar yapılmıştır. Cumhuriyet döneminde yaşanan büyük siyasal gelişme ile birlikte kent dokusu büyük zarar görmüş, nüfus yarı yarıya azalmıştır. Silahtarağa'daki elektrik santrali de 1913 senesinde açılmıştır. 1950'li yıllarda büyük kentlere göç ile birlikte, yeni bir dönem içine girilmiştir. Günümüzde Haliç, ticaret hizmetleri, büro hizmetleri ve eğitim hizmetlerinin yoğunluk kazandığı bir bölgedir.

Denizcilik Ve Liman Kültürünü Yaşatan Haliç

Haliç gerek konumu, gerek doğal liman özelliği, gerekse iklim koşulları nedeniyle önemli bir liman ve yük aktarma yeri olmuştur. Altın Boynuz adını taşıyan harikulade bir mücevherle süslenmiş İstanbul, tüm dünya limanları gibi temelde kozmopolit bir karakter taşımaktadır (Ebersolt, 1999: 5).

Orta Bizans Döneminden itibaren Haliç, kentin ana limanı sayılmıştır. Kentin asıl liman bölgesini oluşturan Nerion Limanı (Sirkeci) ile Zeugma (Unkapanı) arasında yer alan bölgede dört kapı ve buna bağlı dört iskele bulunmaktadır: Ortaköy ve Beşiktaş'a giden kayıkların kalktığı ve toplu idamların gerçekleştiği Balıkpazarı İskelesi, çevresinde odun ve kereste depoları yer alan Odun İskelesi, Ayios İoannes İskelesi, Odun İskelesi'nin hemen yanında yer alan ve çevresinde odun depoları yer alan Ayazma İskeleleri, Haliç'in güney yakasının asıl ticaret bölgesini oluşturmaktadır.

Eski ve ekonomik açıdan önemli limanlar Haliç'in kıyısında yer alıyordu (Wiener, 2002: 56). Haliç kıyısında, kentin gıda ihtiyacını karşılayan iskelelerle, Yahudi ve Hıristiyan semtleri birbirini izliyordu. İskeleler Topkapı Sarayı surları ile Unkapanı arasındaki kıyıdaydı. (Yerasimos, 2000: 326). Haliç gemileri; Yemiş, Cibali, Balat, Kasımpaşa, Ayvansaray, Kağıthane, Hasköy, Defterdar, Sütlüce, Eyüp, Halıcıoğlu ve Fener iskelelerinde hizmet vermekteydi. Yemişkapanı, Unkapanı, Odun İskelesi gibi Haliç iskeleleri deniz yoluyla malların gelip dağıtıldığı yerlerdi. Yine Bizans Döneminde iki yaka arasında bir köprü olduğundan bahsedilir. Haliç'e ilk köprüyü kurduran İkinci Mehmed'tir. İstanbul'u zaptettikten bir müddet sonra kurdurmuştur. (Alus, 1997: 69). II. Mahmud Döneminde 1836 yılında yapılan Hayrati Köprüsü yapılmıştır. 1863 yılında ise Yahudi Köprüsü adıyla bir köprü yapılmış, ancak kayıkçılar tarafından 10 gün sonra yakılmıştır. 1870 yılında Fransızlara Karaköy köprüsünün demirden inşası siparişi verilir. Altında dükkânları ve oturma yerleri olan bu köprü

1912 yılında Unkapanı-Azapkapı arasına götürülür ve yerine yeni köprü inşa edilir.

Osmanlı'nın "Halic-i Dersaadet" adıyla andığı suyolu, suriçiyle Galata-Pera yakasını ayıran, İstanbul'un fethinde önemli rol oynayan Altın Boynuz (Deleon, 2000: 2) Haliç'in bir yakasından diğerine geçebilmek için kayıklara binen halk, mal ve eşyaların geçirebilmek için de büyük pazar kayıklarını kullanıyordu. Tüm bu kayıklar tek bir iskeleye bağlı bulunuyordu. Saltanat kayıkları, kırlangıçlar, piyadele, peremeler, futalar, ateş kayıkları, kikler ve nihayet son devrin hantal sanbu deniz tekneleri, Haliç sularında ulaşımı sağlamaktaydılar (Güngör, 1997: 171). Bugün ise eski mirası canlandırma amaçlı olarak saltanat kayıkları ile iki yaka arasında turistik geziler yapılmaktadır.

Haliç'in ağzından yaklaşık bugünkü Unkapanı köprüsüne kadar uzanan kısmı, ticari limandı. Buradan ilerisi, Bizans zamanından beri şehrin gözde yaşam alanlarından biri olmuştur (Belge, 2000: 135). 1851'de kurulan Şirket-i Hayriye örnek alınarak, Haliç'te Tophane Müşiri Rodoslu Fethi Ahmet Paşa tarafından, vapur işletmeciliğinin temeli atılmıştır. Halic-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi adıyla kurulan şirket, yandan çarklı üç küçük vapurla önceleri Eyüp-Hasköy arasında, sonra da Galata Köprüsü'ne kadar yolcu taşımaya başladı. Bu vapurların geliri, masraflar çıktıktan sonra Abdülmecid'in kızlarına cep harçlığı olarak veriliyordu (Akbayar, 1994: 18).

1860 yılında iki yaka arasında, üç yolcu vapuru ile, yolcu ve eşya taşımacılığına başlanmıştır. Rodoslu Fethi Paşa'nın ölümünden sonra, şirket Abdülmecit'in kızlarından Cemile Sultan'ın kocası Damat Mahmut Celalettin Paşa'ya verilir, ancak başarılı bir şekilde yönetilemez. Şirket 1860-1910 yılları arasında hizmet vermiştir. Meşrutiyetin ilanıyla birlikte şirket, Cevdet Paşa'nın yönetimine verilmesine rağmen yine başarılı ile yönetilemez.1913 yılında işletme, İtalyan Şirketine verilir ve adı Haliç Şirketi olarak değiştirilir. Öncelikli olarak 17 vapur satın alınır. Haliç'te köprülerin altından geçmeye elverişli, direkleri olmayıp bacası uzayıp kısalabilen gemiler alınır. Birinci Dünya Savaşı ile birlikte gemilerin bir kısmı askeriye hizmetine bırakılır (Akbayar, 1994: 19). Şirket, Kurtuluş Savaşı'ndan sonra da hizmet vermeye devam etmiştir. 23 Kasım 1935 tarihinde İstanbul Belediyesi, gemilerine ve taşınmaz mallarına el koyar. Bir süre geçici yönetim ile devam eder. 1941 yılında Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü'ne devredilir ve Şehir Hatları İşletme bünyesine alınır. 1945 yılında Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne, 1952'de ise Denizcilik Bankası'na devredilir. 2005 yılında ise İDO' ya geçer.



Resim 6: Tersane-i Amire Döneminden Haliç Tersanesi. (Camcı, 1994: 92).

Yeni Vapur Ve İskele Kavramları Haliç'te Özelleşiyor

Prof. Dr. Önder Küçükerman'a göre, "Haliç kayık iskeleleri, günlük pratik amaçlarla yapılan rastgele çözümlerdi. Vapur ise hem Sanayi Devrimi sembolüydü, hem de devlet otoritesi projesi olması nedeniyle padişah, üst düzey bürokratlar ve devlet erkanı tarafından kullanıldığı için iskeleleri de bu düşünceyi yansıtan sembolik prestij yapılarıydı. Bütün iskeleler bu nedenle yönetmelik ve yasalarla belirlenmiş, stilize edilmiş, tek tip ve mimari bir bütünlük içinde olan yapılardı. Tarihsel süreç içerisinde inceleyecek olursak, başlangıçta Sanayi Devrimi ilkeleri nedeniyle, daha sade olduklarını, ama daha sonra Boğaziçi kültürüne uygun olarak daha özellikler kazanmış olduklarını görüyoruz. Bütün bunların ortak yönleri ise fonksiyona yönelik olmaları ve süslemeden uzak yapılmış olduklarıdır. Unutmamak gerekir ki, Haliç'te vapur seferlerinin başlaması da Sanayi Devrimi'nin bir sonucuydu. Haliç'te yer alan iskeleler kapalı, sakin ve akıntısız sükûnet içindeki bir denizin iskeleleriydi. Boğaz ise tam tersi, büyük su akıntılarının hâkim olduğu daha coşkun bir denizdir. İskeleler de bu kurallara göre tanımlanmıştı."

Cumhuriyet Döneminde Haliç Vapur İskelelerinin Tarihsel Künyeleri

1994 yılında ise Karaköy Eminönü'nü birbirine bağlayan yeni köprü yapılır. Günümüzde şehrin önemli simgelerinden biridir.



Resim 7: Haliç Vapuru. (Camcı, 1994: 209).

1923 yılında Haliç'teki deniz ulaşımı için Haliç Vapur Şirketi tarafından kullanılan iskeleler şunlardı: Aya kapı İskelesi, Ayvan Saray İskelesi, Balat İskelesi, Balık Pazarı İskelesi (kapanmıştı), Balık Pazarı İskelesi, Cibali İskelesi, Defterdar İskelesi, Eyüp İskelesi, Fener İskelesi, Halıcıoğlu İskelesi, Hasköy İskelesi, Kağıthane İskelesi, Karaağaç İskelesi, Köprü, Sütlüce İskelesi, Yemiş İskelesi. 1923 yılında Haliç'te kurulan yeni ve büyük bir tesis ise, Sütlüce'de Ahmet Burhaneddin, Osman Fıtri ve Makro Logos tarafından inşa edilen Sütlüce Mezbahası olmuştu. Bu büyük tesis garaj, tamirhane, marangozhane, soyunma, levazım ve domuz kesim yerleri, buzhane, et satış pavyonu, kesimhane, bağırsakhane, işkembehane ve lokal bölümlerden oluşuyordu. Bu tesisin et kesim merkezi 1991 yılında Sütlüce'den taşınacaktır (Küçükerman, 2018: 219).

Yemiş İskelesi; İstanbul dışından gelen sebze ve meyve taşıyan gemiler bu iskeleye demirledikleri için bu isim ile anılmıştır. Ancak günümüzde kaldırılmıştır.



Resim 8: (URL-1)

Balat İskelesi; Bizans döneminde "Blakhernai Sarayı" bulunuyordu. Bu iskele sarayın Haliç deniz kapısı ve iskelesiydi. Haliç'teki güney iskelelerinden biridir. İskele ahşap kazıklar üzerine oturtulmuştur. İskelenin dış görünümü, 1890 yılında atık su kanalının temizlenmesi sırasında çıkarılan kanal dibi çamuru ve 1894 yılı depremi ile yıkılan deniz suru molozları ile oldukça bozulmuştur.



Resim 9: (URL-2)

Kasımpaşa İskelesi; Yöreyi imara açan Kanuni'nin Veziri "Kasım Paşa" nın ismi semte ve iskeleye adını vermiştir. Haliç'in kuzey iskelelerinden biridir, Haliç hattının en büyük iskelesidir. Ahşap kazıklar üzerine oturtulmuştur. Önünde duba yer alır.



Resim 10: (URL-3)

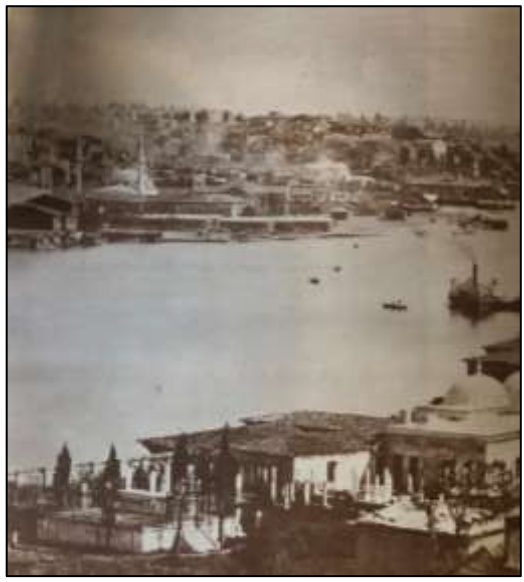
Ayvansaray İskelesi; Semtte bulunan bir Bizans Sarayı'na, "Eyvan Sarayı" adı verilmiş zamanla halk ağzında değişim göstererek, Eyvan kelimesi Ayvan haline dönüşmüştür. Ahşap kazıklar üzerine oturtulan ve ahşap kaynaklı önü dubalı iskele, Haliç'in hemen güneyinde yer alır. 17. yy.'da iskelenin yanında bir cam fabrikası bulunmaktaydı. Yine iskelenin yanında, yelkenli gemilerin bakım ve onarımının yapıldığı gemi yapım işletmesi mevcuttu. Bu işletme aynı zamanda Haliç Şirketi için küçük buharlı gemi de inşa ediyordu.



Resim 11: (URL-4)

Sütlüce İskelesi; Bizanslılar Döneminde, bakırdan yapılmış ve "göğüslerinden su akan" bir kadın heykeli yer almaktaydı. Sütü olmayan kadınların, heykelin göğüslerinden akan bu sudan içtikleri takdirde süte kavuştuklarına inanılırdı. Heykel daha sonra yok olduysa da, semt bu isimle anılmaya devam etmiştir. Bir diğer görüş ise ismin, aynı yerde var olan süt mandıralarından geldiğidir. Haliç'in kuzeyinde yer alan iskele, 1967'de kapatılmış daha sonra yeniden inşa edilerek Haziran 1989'da hizmete girmiştir. Yanaşma yerinin derinliğinin yeterli olmaması nedeniyle,

1991'de tekrar kapatılmış, 1993'de yangın geçirmiş, daha sonra revize edilerek hizmete sokulmuştur. Ahşap kazıklar üzerine oturan iskele, dikdörtgen planlı ve tek katlıdır. Çatısı ahşap ve üzeri kırma çatı ile örtülüdür.



Resim 12: Eyüp İskelesi (Eldem, 1979: 202)

Eyüp İskelesi; Fatih İstanbul'u fethettikten sonra, Hz. Muhammed'in Sancaktarı olan "Ebu Eyyûb el-Ensari"nin mezarının bulunduğu yere türbe yaptırır. 1459'da cami tamamlandıktan sonra imara açılan bölge, bu isimle anılmıştır. Ahşap kazıklar üzerine tek kat olarak inşa edilen Eyüp İskelesi, görsellikten çok fonksiyona yönelik bir plan şeması vardır.. İlk olarak 1858 yılında Haliç Vapur Şirketine ait 3 buharlı vapur işletmeye açılmış, 1941 yılında vapurlar ve şirketin malları Denizyollarına geçmiştir. 2005 yılında ise İDO'ya geçmiştir.



Resim 13: (URL-5)

Fener İskelesi; Bizanslılar döneminde deniz surlarının üzerinde bulunan sur kapısına 'Porta Feros' deniliyordu. Daha sonra Fenarion olarak kullanılmıştır. Fetihten sonra ise Türkler tarafından Fener'e dönüştürülmüştür. Ahşap kazıklar üzerine inşa edilen ahşap iskele, Haliç'in güneyinde yer alır.

Kontrolsüz Sanayileşme, Haliç'in Sonunu Getiriyor

Eski kentlerin uyumlu düzenini, mimari bütünlüğünü, donatılarını koruyabilmiş sokaklar, mahalleler, alanlar "kentsel sit alanı" olarak tanımlanabilmektedir (Ahunbay, 1995: 27). Ancak Haliç sit alanı kimliğinden uzaklaşmıştır. Haliç, kentin merkezinde yer almasına rağmen uzun yıllar boyunca, bahçe ve bağları, balık tutulabilen temiz suyu ve mesire yerleriyle oldukça önemli bir doğa harikasıydı. Bizans döneminde bile, Haliç'in dere ve yamaçlarından gelen evsel atıklardan dolayı kirlendiği ve önlem olarak bazı çalışmalar yapıldığı bilinmektedir.

Haliç ve çevresinde yapılan deniz dibi araştırmaları; Haliç'in kayalık zemininin "V" şeklinde olup, yıllar boyunca dökülen moloz ve çöplerden oluşan 40-50 metre kalınlığındaki çamur ve gri balçık tabakasıyla kaplı olduğunu göstermiştir.



Resim 14: (URL-6)

Haliç'in, 19. yüzyılın sonuna kadar mesire yeri olarak kullanılması devam etmiştir. Cumhuriyet döneminde, plansız gelişen sanayileşme Haliç'in siluetini tamamen değiştirmiştir. 1950 yeni sanayi planı ile kurulan fabrikalar, hızla yapılan gecekondular, göç ile meydana gelen yağmalardan sonra çeşit çeşit lalelerin yerini sanayi atıkları almaya başlamış. 1954 yılında sanayi bölgesi ilan edilen Haliç'in kirlenme süreci başlamış, 1960'lı

yıllarda Haliç'i kurtarmak için çeşitli projeler üretildiyse de pek sonuç vermemiştir. Sanayi devrimi maalesef Haliç'in sonunu getirmiştir. 1980 yıllarına geldiğimizde ise Haliç, 700 civarında sanayi tesisi, 2000'den fazla işyeri ile plansız yapılaşmanın en kötü örneğini vermekteydi. Sütlüce Mezbahası ve Unkapanı sebze-meyve halinin de Haliç'in kirlenmesinde rolü maalesef büyük olmuştur.



Resim 15: Haliç Çöpüne Bariyer. (Can, 2009: 87).

Geçen yüzyılın başından itibaren 1985 yılına kadar Haliç sahilleri ve yakın çevresinde 700 civarında sanayi tesisi ile 2000'den fazla işyeri kurulmuştur. Haliç kıyıları son yüzyılda zehirli atık sular boşaltan sanayi kuruluşları ve altyapısı bulunmayan konutlarla işgal edilmişti. Kıyı boyunca ilkel bitki örtüsünün yok edilmesi sonucunda yamaçlarda ve özellikle Alibey ve Kağıthane Derelerinin havzalarında erozyon artarak, Haliç'in kirlilikle sığlaşan ve canlılığını yitiren bir su kütlesi haline dönüşmesine sebep olmuştu (Eroğlu ve diğerleri, 2003: 16).

Haliç'te su kirlenmesi çok önceleri başladığı halde bu tehlikeyi önleyecek tedbirlerin alınmasında geç kalınmıştır. Yapılan hatalardan geri dönülemeyince Haliç'in menba tarafı çamurla dolmuş, Valide Sultan Köprüsü (Eski Galata Köprüsü) ile Eyüp Sultan Camii arasında su derinliği yer yer yarım metrenin altına kadar düşmüş, santalların bile hareket edemediği havasız ölü bir lagün haline dönüşmüştür. Haliç'te kirlenme nedeniyle canlı hayat yok olduğu gibi bazı yerlerde kara parçası teşekkül etmiş ve Haliç simsiyah bir bataklık görünümüne bürünmüştü. Anaerobik çürüme yüzünden ortaya çıkan pis koku kilometrelerce mesafeden insanları rahatsız edecek boyutlara ulaşmıştı (Eroğlu ve diğerleri, 2003: 17).

Sonuç: Haliç'i Yeniden Temizleme Projesi: UNESCO Dünya Mirası Listesi

Fatih Sultan Mehmet, Haliç'i kirlenme tehlikesine karşı koruyabilmek amacıyla, bir ferman çıkartmıştır. Fermana göre; Haliç'in bütün yamaçlarında ziraat ve hayvancılık yasaklanmış, bu sahada ağaçlandırma faaliyetleri başlatılmıştır. Ayrıca, Haliç'in etraftan sürüklenen atıktan temizlenmesini sağlayabilmek amacıyla, dibinden çıkartılacak kili kullanan porselen işletmeleri vergiden muaf tutulmuşlardır.

Haliç'in rehabilitasyonuna yönelik ilk girişimler 90'lı yılların sonunda başladı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, bu girişimleri "Dünyanın En Büyük Çevre Projesi" olarak nitelendiriyordu. Proje için 1997 yılında harekete geçen Belediye ile İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nin ilk hedefi, Haliç'teki kirliliği önlemek ve suyunu temizlemekti. Haliç'e doğrudan akan derelerin ya da atık suların önlenmesi için yeni kanallar, tüneller açıldı; kolektörler, arıtma ve deniz deşarj sistemleri inşa edildi. Neredeyse bir foseptik çukuruna dönen Haliç'ten 4,5 milyon metreküp çamur çıkarılarak Alibeyköy'deki eski taş ocaklarına gönderildi. Yaklaşık 530 milyon dolara mal olan proje 2000'lere gelindiğinde sonuç verdi ve çevreye yayılan dayanılmaz koku hissedilir biçimde azalırken, dipteki çamur seviyesi de düşmeye başladı (Sungur, 2007: 19).

Çelik Gülersoy'a göre; Haliç hiç değilse Unkapanı'ndan içerisi doldurulup, bir rekreasyon alanı haline getirilebilir. Tek beton binayı içine sokmadan. Karşıdan karşıya bir tek bulvar geçirilse, ulaşımda çözümlenir. Geriye, yarım boynuz kalır. Ama hiç değilse kesileni, büyük işe yarar (Gülersoy, 1995: 221).

UNESCO'nun Dünya Mirası Listesi'nde Tarihi Yarımada kapsamında bulunan bu bölgenin, rehabilitasyon çalışmaları sonucunda, çamur temizlenmiş, fosseptik kokusu giderilmiş, suyun rengi mavi rengine kavuşmuştur. Haliç'in sahillerinin güzelleştirilmesi için yeşillendirme ve çevre düzenleme çalışmaları yapılmış, kültür, sanat ve turizm etkinlikleri düzenlenmeye başlanmıştır. Feshane büyük bir kültür merkezine dönüştürülmüş, Miniatürk, Haliç Kongre Merkezi kazandırılmıştır. Haliç'in temizlenmesine yönelik yapılan tüm bu yatırımlar ve kültürel gelişmeler sonucunda Haliç artık kültür vadisi kimliğine kavuşmuştur.

Geçmişin mirasını da içine alan bir fiziksel çevrede tutarlı seçimlerin yapılmasında kişilerin sosyal statüsü ve kültürün önemli bir yeri vardır. Yarattığımız biçimler, toplumların kendi varlıklarını ifade ettikleri araçlardır. Bunların değeri zaman içinde oluşur (Kuban, 2000: 12). Haliç'teki kirlilik ve kent dokusunun bozukluğu, kıymet bilmeyen eski ve farkındalıktan yoksun yeninin bir arada değerlendirilmesinden ileri gelmektedir. Bu sorunsalı da kültür ve tarih bilgisiyle yetiştirilen gençlere çevreyi koruma bilincini aşılayarak gerçekleşir.

Tarihsel bir bakış açısıyla, sistemli bir gözlem ile bu tarz değerlendirilmelerin yapılması, insanların kent ve çevre olgusunun gelişmesine katkı sağlamaktadır. Kentlerin ve yerleşim yerlerinin, sadece yasalar ile korunduğunu varsaymak iyimser bir hayalperestlikten öteye gidemez. Örgütlenmiş resmi kurumlar uygar bir toplumun düzeni için var olmakla birlikte, belli bir kültürel perspektifle yaşadığı çevreye sahip çıkan bireyler olmadığı sürece kâğıt üzerinde kalmaya mahkûmdur.

KAYNAKÇA

Yazılı Kaynaklar

AHUNBAY, Zeynep (1999). *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon.* İstanbul: YEM Yayınları.

AKBAYAR, Nuri (1994). *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

ALUS, Sermet Muhtar (1997). *İstanbul Kazan, Ben Kepçe.* İstanbul: İletişim Yayınları.

ALUS, Sermet Muhtar (1997). *İstanbul Yazıları*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları.

BELGE, MURAT (2000). *İstanbul Gezi Rehberi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

DELEON, Jack (2000). *100 İstanbul*. İstanbul : Remzi Kitabevi.

CAMCI, Bayram (1994). *Türk Deniz Ticareti ve Dürkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I*. İstanbul: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları.

CAN, Kadir (2009). *Yaşayıp Unuttuğumuz İstanbul*. İstanbul: İTO Yayınları.

EBERSOLT, Jean (1999). *Bizans İstanbul'u ve Doğu Seyyahları*. İstanbul: Pera Turizm Ve Ticaret A.Ş.

ELDEM, Sedat Hakkı (1979). *İstanbul Anıları*. İstanbul: Çeltüt Matbaacılık.

ELDEM, Edhem ve diğerleri (2003). *İstanbu*l. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.

EROĞLU, Veysel ve diğerleri (2003). "Haliç'in Dünü, Bugünü ve Yeniden Doğuşu". *Dünü ve Bugünü İle Haliç Sempozyum Bildirileri*, İstanbul: Kadir Has Üniversitesi.

GÜLERSOY, Çelik (1995). *İstanbul Maceramız I.* İstanbul: Remzi Kitabevi.

GÜLERSOY, Çelik (1996). *İstanbul Maceramız II*. İstanbul: Remzi Kitabevi.

GÜNGÖR, Necati (1996). *Seyyahların Kaleminden Şehr-i Şirin İstanbul*. İstanbul: Milliyet Yayınları.

GÜNGÖR, Necati (1997). *Bir Hayal İstanbul*. İstanbul: Milliyet Yayınları.

KAYRA, Cahit (1993). *Mekânlar ve Zamanlar*. İstanbul: Akbank Kültür ve Sanat Kitapları.

KUBAN, Doğan (1972). *Boğaziçi Türkiye Turing Otomobil Kurumu Bülteni*. İstanbul: 33.

KUBAN, Doğan (1998). *Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları*. İstanbul: Yapı ve Endüstri Merkezi Yayınları.

KUBAN, Doğan (2000). *İstanbul Bir Kent Tarihi.* İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

KUBAN, Doğan (2000). *Tarihi Çevre Korumanın Mimarlık Boyutu*. İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.

KÜÇÜKERMAN, Önder (2018). *Türk Sanayi ve Tasarım Mirasının Ana Ekseni Altın Boynuzun Altın Zinciri Haliç*. İstanbul: İhlas Gazetecilik A.Ş.

ORTAYLI, İlber ve diğerleri. (1996). *Dünya Kenti İstanbul*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

ÖZDEM, Filiz (2009*). Karaların ve Denizlerin Sultanı İstanbul*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları. Cilt 1.

SARIÖZ, Perihan (1996). *Bir Zamanlar İstanbul*. İstanbul: İdea İletişim Hizmetleri A.Ş.

SUNGUR, Nevin (2007). "Zaman Tünelinde Haliç" İstanbul. *National Geographic Türkiye*, Mart, s. 60-80.

TAYLOR, John (2000). *İmparatorlukların Başkenti İstanbul*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

TUTEL, Eser (2000). *Haliç*. İstanbul: Dünya Yayınları.

WIENER-MÜLLER, Wolfgang (2002). *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

YERASİMOS, Stefanos (2000). *İmparatorluk Başkenti İstanbul*. İstanbul: Mohn Media, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını.

YÜCETÜRK, Eser (2001). *Haliç Siluetinin Oluşum-Değişim Süreci*. İstanbul: Haliç Belediyeler Birliği Yayınları.

Elektronik Kaynaklar:

URL-1- Balat İskelesi., http://wowturkey.com/forum/viewtopic. 2 Mayıs 2007.

URL-2- Kasımpaşa İskelesi. http://wowturkey.com/forum/viewtopic. 2 Mayıs 2007.

URL-3- Ayvansaray İskelesi http://wowturkey.com/forum/viewtopic. 2 Mayıs 2007.

URL-4- Sütlüce İskelesi. http://wowturkey.com/forum/viewtopic. 2 Mayıs 2007.

URL-5- Fener İskelesi. http://wowturkey.com/forum/viewtopic. 2 Mayıs 2007.

URL-6- Haliç (Kaynak: http://www.resimler.tv/resim2139.htm. Erişim Tarihi: 15.10.2018)

Sözlü Kaynaklar:

Önder Küçükerman, İstanbul 1935, Profesör, Öğretim Üyesi. (Görüşme: 02.01.2018)