GALATAPORT
İSTANBUL

Galata sahilinin adı, ilk çağda Sykai (İncir Şehri) olarak geçer. İmparator Konstantin tarafından yeniden kurulan İstanbul, çeşitli yönetim bölgelerine ayrılır. Bu dağılımda Galata (Sykai) 13. Bölge olur. Bizans İmparatoru Justinyen'in yönetime geçmesi ile birlikte gerek Bizans döneminde gerekse Osmanlı döneminde semt artık Galata olarak anılmaya başlanır. Bugünkü Galata Kulesi'nin inşası da Bizans döneminde, 1349 yılına denk gelmektedir. Galata'da Bizans döneminde yaşayan Musevi halkın Karay Musevileri olduğu ve bugünkü Karaköy'ün asıl adının Karay Köyü olduğu şeklinde bir kanaat vardır.

1400'LER

Galata, İstanbul'un fethi öncesi dönemde önemli bir Cenova yerleşkesiydi. Fetih sonrasında barış yıllı ile Cenovalıdarın teslim alındığından ciddi bir tahribata maruz kalmadı ve Frenk kimliğini uzun süre koruyabildi.

Cenovalılar başta, 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u kuşatması sırasında tarafsız kalmış olsalar da Bizans'a yardımcı olmakta geri kalmadılar. Fatih, bu durumun üzerine Cenovalıların Galata üzerindeki tüm bağımsızlık haklarını iptal eder ve fethe 5. günü Galata'ya gelerek burada bir nüfus sayımı yaptırır. Karatarafında yer alansurlarda yükseltir. Böylece Galata artık Cenovalıların egemenliğinden çıkmış, Türk topraklı haline gelir. Fatih'in bir fermanı ile Galata, Türk topraklarına dahil edilir. Mevcut kiliselere dokunulmamakla birlikte yeni kilise yapılmasına izin verilmez. Yıkınıza, günümüzde Arap Cami olarak bilinen eski San Domenico kilisesi o dönemde camiye çevrilir. Osmanlı döneminde Galata, her yıl değişen bir Voyvoda tarafından yönetilir. Günümüzdeki Bankalar Caddesi'nin eski adı olan Voyvoda Caddesi adını burdan almıştır.

Fatih Sultan Mehmet döneminde yapılan sayımda, Galata'da Müslüman hanelerinin sayıca çokluğu dikkat çekiyordu. Müslümanlar hanelerinin çoğunlukta olduğu Galata'da; Rum, Frenk ve Ermenilere ait evler ve dükkanlar bulunuyordu. II. Bayazıt döneminde, Galatasay Enderun Mektebi ile Galata Mevlevihanesi'nin açılması ile birlikte bölgede Müslüman etkinliği de artar.

İstanbul'un fethi sonrasında Galata Rumları, Cenovalıların etrafındaki mahallelerde toplanmış şekildeydi, yani ikinci sınıf bir yerleşim şekline sahipleridi.

1500'LER

Tophane, İstanbul'un fethinden hemen sonra, Osmanlılar tarafından esk yerleşim bölgelerinin dışında, Beyoğlu–Galata'nın doğu kapısı önünde kurulur. Fatih Sultan Mehmet zamanında Galata surlarının hemen dışında, Metepon denilen yerde, yamacın eteğinde ve sahile yakın bir yerde bir top dökümhanesi inşa edilir. Bu yüzden semt Tophane adını aldığı gibi, Galata'nın doğu kapısına da 1500'lü yıllarda "Porta della Bombarde" adı verilir. Bu dönemlerde burada top dökümhanesi yanında, bir de ıskele yapılır. Iskele, burada teçhiz edilen kadırgalar çıkıdı.

TOPHANE-İ AMİRE

Kanuni Sultan Süleyman, Fatih'in kurup II. Beyazıt'ın büyüttüğü dökümhane tesislerini yıktırıp yerine yenisini ve daha büyüğünü inşa ettirir. Tophane-i Amire, deniz kuvvetinin yüz adım kadar içeride, Cihangir tepesinin hemen altında yer alır. Sultan Süleyman tarafından, top dökümhanesinden ayrı olarak, top dökücüleri için deniz kenarında bir Topçular Kışlası yaptırılır.

Tophane–i Amire ve Tophane semti, Kanuni Sultan Süleyman döneminde genişler ve bölgede bir askeri merkez olmasının yanında, özellikle sahilde saray ve yalı tarzında sivil yapılaşmalar meydana gelir.

1580-1581; KILIÇALİ PAŞA CAMİİ VE KÜLLİYESİ

Tophane'de bulunan Kaptanı-derya Kılıç Ali Paşa Cami ve Külliyesi, 16. yüzyıl sonlarında Mimar Sinan tarafından yapılır. Kılıç Ali Paşa, Barbaros Hayrettin Paşa'nın mayetindendir. Denizciliğin ustalarından biridir. Kılıç Ali Paşa, Kıbrıs'ı Fetih savaşınakatılır, bilahare Kaptan-ı Derya olur. Kaptan Paşa'yken Akdeniz'e açılarak birçok sefer yapar ve pek çok başarı gösterir. İşte Kılıç Ali Paşa, Tophane'de bir cami yaptırmak ister ve inşaatı da Mimar Sinan gerçekleştirir.

Cami ve Külliye, yapıldığı dönemde deniz kuvvetinin ve limandaki gemilerden Beyoğlu tarafına çıkışı sağlayan en önemli iskelelerin hemen bulunduğu 1745 yılında ve sonrasında çeşitli dönemlerde denizin doldurulmasıyla içeride kalır. Kılıç Ali Paşa Külliyesi, dış avlu duvarıyla çevrili bir cami ile yanındaki büyük bir medrese ve tek hamamdan oluşur.

Kılıç Ali Paşa külliyesi içinde, caminin güney dış duvarı önündeki hazirede Kılıç Ali Paşa Türbesi yer alır. Türbenin, caminin inşa edildiği 1580-1581'de yapıldığı anlaşılır. Kılıç Ali Paşa külliyesinin bir parçası olarak Kılıç Ali Paşa Medresesi'nin girişi, kuzey yönündedir.

1600'LER

TOPHANE SEMTİNİN GENİŞLEMESİ

Bölge zamanla bir sanayi ve askeri mıntıkası haline dönüşür. Osmanlı işkân politikası gereği Anadolu'nun değişik yörelerinden getirilen ahali İstanbul'un çeşitli yerlerine yerleştirilir. Bu kapsamda Toplanan ye; Samsun, Sinop, Amasra, Ereğli, Bartın gibi yerlerden getirilen ahali yerleştirilir ve hatta Kafkasya'dan bazı Gürcü ve Abaza kavimleri de getirtilir.

Evliya Çelebi'nin anlatısından yola çıkarak, Tophane halkının çoğunlukla tüccar, manav, gemici ve topçu olduğunu ifade etmek mümkündür.

Evliya Çelebi, Tophane halkıyla ilgili olarak ilginç bir hikâye de anlatır. Buna göre Tophane'de doğan Abaza çocukları "şehir oğlanı olmasın, kul olup devletlü olsun" diye düşünülerek Kafkasya'ya gönderilirler. Orada sütanneler marifetiyle büyütülüp, köleymiş gibi İstanbul'a getirilirler ve Enderun mektebinde okuyup "devletlü" olarak yetişirler. IV. Murat'ın vezirlerinden Melek Ahmet Paşa'nın da bu şekilde yetiştiği bilinir.

1700'LER

TOPHANE-İ AMİRE'NİN YENİDEN İNŞASI

Kanuni'nin yaptırdığı Tophane binası 1720 yılında yanar, 1730-1740 yılları arasında bugünkü haliyle beş büyük kubbeden oluşan şekliyle yeniden yaptırılır. Yeni dökümhane ile birlikte Sultan için bir köşk ve büyük bir sarnç da yaptırılır. Sarnç için su, Sultan I. Mahmud zamanında, 1730'da inşa edilen Taksim su boru hattı sayesinde temin edilir. 1732 yılında, Tophane (I. Mahmud) Çeşmesi yaptırılır. Tophane Meydanı'nda yer alan çeşme, dört cepheli abideyi andıran bir eserdir. Cephesindeki mermer işleme ve süslemeleriyle, Türk rokoko sanatının en önemli örneklerindendir. Çeşmenin dört cephesini dolaşan bir yazı şeklinde üç ayrı kitabesi vardır.

Sonraki senelerde, 1745 yılında, tüm Tophane yapıları, topcubaşı ve aynı zamanda mimar olan Mustafa Ağa'nın yaptığı proje ile, onun nezaretinde olarak binalar tamir edilir. Bu sırada, Tophane Meydanı denize doğru elli metre kadar doldurulur. III. Mustafa (1757-1774) döneminde, topçuluğun modernleştirilmesi amacıyla Baron dö Tot getirtilerek hizmetinden faydalanılır. Sultan III. Selim zamanında, 1793'de, civardaki birçok arsanın satın alınmasıyla yeni top imalathaneleri kurulur.

III. Selim, Fransa'dan subaylar ve top dökümcüleri getirtir ve yeni hareketli toplar imal edilir. Topçuluk eğitimine de ayrı bir önem verildiğinden talim alanına gerek duyulur ve Tophane Meydanı'nda dizili toplar kaldırılıp, meydandaki ağaçlar da keşilerek bir talimgâh yaptırılır.

III. Selim ayrıca, Ahırkapı'daki top arabacılarının kışlalarını Tophane'ye taşır ve deniz kenarında üç ayrı binadan oluşan büyük bir topçu kışlası yaptırır. 1823 yılında çıkan Firuzağa yangını, III. Selim'in yaptırdığı binalardan birçoğunun zarar görmesine yol açar.

1800'LER

1826; NUSRETİYE CAMİİ

Nusretiye Camii, 1826 yılında II. Mahmud tarafından yaptırılır. Camii, Meclis-i Mebusan Caddesi üzerindedir ve Tophane Camii olarak da bilinir. Caminin bulunduğu yerde daha önce III. Selim tarafından yaptırılmış Tophane-i Amire Arabacılar Kışları Camii bulunur. Bu yapının 1823 Firuzağa yangınında diğer kırk sekiz binle ile yanması sonrasında, Nusretiye Camii, II. Mahmut tarafından aynı yere Mimar Kirkor Balyan'a yaptırılır.

1836-1877; GALATA KÖPRÜLERİNİN YAPIMI

Fatih döneminde, İstanbul'un fethi sırasında Eminönü ile Galata'nın birbirine bağlanması amacıyla geçici bir köprü yapılır. Daha sonra, Leonardo da Vinci, II. Beyazıt döneminde Haliç'e bir köprü yapma teklifi getirir, fakat teklif gen çevrilir. Bundan sonra 19. yüzyıla kadar herhangi bir girişimde bulunulmaz. II. Mahmut, 1836 yılında Unkapanı ile Azapkapı arasında bir köprü yaptırır, bu köprü birbirine bağlı sallar üzerine kurulur.

Sultan Abdülmecid döneminde, 1845 yılında, Bezmiâlem Valide Sultan "Valide Köprüsü" olarak adlandırılan bu köprünün yetersiz kalması sonucunda Eminönü ile Galata arasında yeni bir köprü yaptırılır. Bu köprünün adı ise "Cisr-i Cedid" yani "Yeni Köprü"dür.

Aradan 18 yıl geçtikten sonra, 1863 yılında Sultan Abdülaziz, Eminönü ile Galata arasında tahtadan ve önceki inden daha gösterişli bir köprü yaptırır. Köprü, Kaptan-ı Derya Ahz Mehmed Paşa tarafından Tersane'de yaptırılır. Burada bulunan Yeni Köprü ise Unkapanı tarafına aktarılır. Tahta köprünün kullanıldığı, 12 yıllık süre içerisinde yeni girişimler de meydana gelir. Özellikle köprünün tahta yerine demirden yapılması gündeme gelir. Dolayısıyla bu sistemi uygulayacak yabancı şirketler imtiyaz talebinde bulunurlar. Bir Fransız şirketiyle Eminönü - Galata arasındaki demir konstrüksiyonlu köprüler inşası için, başka bir İngiliz şirketiyle de Unkapanı'nda demir konstrüksiyonlu köprüler inşası için anlaşmalar yapılır. Ancak; Galata Köprüsü inşa halinde iken İngiliz şirketinin ilk olarak teklifte bulunduğu Eminönü - Galata arası köprü yapımı konusundaki ısrarı üzerine Fransızların köprüsü Unkapanı'na nakledilerek 1872 yılında açılır. Buradaki Mahmudiye köprüsü de sökülür, satılır. Galata tarafında yapılmakta olan köprü için fiyat konusunda şirketle anlaşmazlık çıkınca 1875 başında Tersane'de bulunan 14 duba getirilerek üzerlerine demir tabiyeleri döşenmeye başlanır. Bu köprünün bitmek hizmete girmesi ancak 1877 yılında gerçekleşir.

19. yüzyılın sonunda tramvayın kent içi ulaşımında belirli bir ağırlık kazanması ve kullanılmakta olan köprünün yıpranması sebebiyle, Galata'ya tekrar köprü yapılması ihtiyacı ortaya çıkar. 1894 yılından 1907'ye kadar yabancı şirketlerce birçok öneri hazırlanır ve nihayet Alman MAN şirketi tarafından hazırlanan projenin uygulanması için bu firma ile 1907 yılında ilk anlaşma imzalanır. II. Mesrutiyet'in ilanından sonra daha önce yapılan anlaşmalar geçerliliğini yitirince aynı firma ile yeni bir proje için 1909 yılında bir anlaşma daha yapılır. Üzerindeki tramvay hattıyla beraber toplam maliyeti 237.000 liraya çıkan köprünün yapımı ile eski köprünün sökülme işlemleri birlikte yürütülür. Çelik yapı malzemesinin niteliklerine uygun olarak ileri bir teknoloji ile yapılan bu köprünün açılışı, 27 Nisan 1912'de gerçekleşir.

1847-1848; TOPHANE SAAT KULESİ

Tophane Saat Kulesi, diğer binlen adıyla Nusretiye Saat Kulesi, İstanbul'un Tophane semtinde Nusretiye Cami'nin yanında yer alır. 19. yy ikinci yarısında Sultan Abdülmecid tarafından yaptırılan saat kulesi, Uzun doğru kademeli olarak dorlan, saatli bölümüyle beraber dört katlı bir yapıdır. Dört cephesi birbirine eş olarak tasarlanan kulenin denize bakan cephedeki kapısının üstünde, Abdülmecid'e ait tuğra yer alır.

1852; TOPHANE KASRI

16. yüzyıldan itibaren başlayan bir gelenek uyarınca zaman zaman padişahlar, sadrazamlar veya üst düzey devlet görevlileri top dökümünü izlemek üzere Tophane'ye gelirler. Bu gibi durumlarda padişahlar ve diğerlerinin dinlenmeleri ve yemek yemeleri için özel bir mekân ihtiyacı oluşması sebebiyle Tophane Kasrı yaptırılır.

Günümüzde mevcudiyetini sürdüren Tophane Kasrı, Sultan Abdülmecid döneminde İngiliz Mimar William James Smith tarafından 1852 yılında yapılır. Kasır, Nusretiye Cami ile Tophane Çeşmesi arasında yer alır. Denize paralel olan kasır, 10 metre en ve 22 metre boyutlarında olup kagir ve iki katlıdır.

Kasır, önemli tarihi olaylara da ev sahipliği yapar. Sultan Abdülmecid, 1858 yılında Rus Çarı'nın kardeşi Grandük Konstantin Nikolovic'i burada kabul eder. 1897 yılında meydana gelen Osmanlı-Yunan savaşı neticesi yapılan barış anlaşması da, büyük devletlerin sefirlerinin de katılımıyla, Tophane Kasrı'nda imzalanır.

1853-1856; GALATA VE TOPHANE SOKAKLARI AYDINLATILMASI

İstanbul'da 19. yüzyıla kadar saray, hane ve konaklar; çıra, kandil ve balmumu ile aydınlatılır. İstanbul sokaklarında geceleri karanlıkta insanlar ellerinde çıra ve kandiller ile dolaşarak yollarınaulaşmaktan şayanetiçerisinde bulunurlar. İnsanların yatsı namazından sonra sokaklara fenersiz çıkmak yasaktır. Zaman içerisinde varlıklı aileler konak ve yalılarının önlerine kandil asmaya başlarlar. Saray ve konakların önlerine asılan bu kandilleri, ilk sokak lambası olarak nitelendirmek mümkündür.

Havagazının, bir aydınlatma aracı olarak ortaya çıkmasından 40 yıl kadar sonra, İstanbul'un da havagazı ile aydınlatılması girişimleri başlar. Öncelikle, 1853-1856 yılları arasında inşa edilen Dolmabahçe Sarayı'nın aydınlatılması ve ısıtılması amacıyla Dolmabahçe Gazhanesi kurulur.

Dolmabahçe Gazhanesi'nin inşası sarayla birlikte 1856 yılında tamamlanır ve sarayın aydınlatılması için gerekli havagazı Osmanlı Devleti sınırları içinde ilk defa burada üretilir. Dolmabahçe Gazhanesi, Hazine-i Hassa'ya bağlı olarak idare edilir. Yapılan ilk üretim denemeleri olumlu sonuç verir ve üç yıl içerisinde üretim fazlası bile sağlanır. Sarayın açılmasından bir süre önce yeni kurulan Şehremaneti, Dolmabahçe Gazhanesi'nden şehrin aydınlatılması için girişimde bulunur. Her türlü yeniliğe açık olan Sultan Abdülmecid bu teklifi uygun bulur. Dolmabahçe Gazhanesi'nin Şehremaneti'ne havagazı ile 1856 yılında Beyoğlu bölgesine havagazı verilmeye başlanır. Saray dışında, bazı kişilerce ilk İstanbul'da ilk defa olarak Cadde-i Kebir (İstiklal Caddesi) aydınlatılır.

Önce Taksim'den Galatasaray'a, ikinci başma olarak da Galatasaray'dan Tünel Meydanı'na oradan da Yüksek Kaldırım güzergâhı ile Karaköy'e kadar, caddenin tek tarafına kaldırımlara 80 adım aralıklarla sıralanan lambalar, dökümden direklerle ve Dolmabahçe Gazhanesi'nden çekilen döküm şebeke boru hatları ile gaz verilerek sokaklar aydınlatılır. İstiklal Caddesi'nin havagazıyla aydınlatılmasının ardından Beyoğlu'nun varlıklı ailelerinin konuklarına havagazı dağıtımına başlanır ve bir müddet sonra Galata Kulesi'nin etrafı da aydınlatılır.

Tophane'nin aydınlatılmasında havagazı kullanımı, 1859 yılında gerçekleşir. Yaklaşık on yıl içerisinde Beyoğlu, Beşiktaş, Harbiye ve çevresinde havagazıyla aydınlatma sağlanır.

1856-1859; ÇİFTE SARAYLAR

Sultan Abdülmecid'in kızları Cemile ve Münire Sultanlar için, Salıpazarı'nda bulunan Emmaöz Sarayı'nın sol yanına Çifte Sarayları inşa ettirdiği anlan ki kıyı sahil sarayı yapılır. Yapıların inşaatına Mimar Garabet Balyan tarafından 1856 yılında başlanır ve inşaat, 1859 yılında tamamlanır.

Cemile Sultan, 17 Ağustos 1843 tarihinde Abdülmecid'in üçüncü kadını Düzdidil Kadın'dan Beylerbeyi Sarayı'nda doğar. 3 yaşına gelince annesini kaybeder. Abdülmecid, onu Peresti Kadın'ın dairesine götürüp "işte sana bir kız evlat getirdim" diyerek bundan sonra onun büyütmesini ister. Daha önce de yine annesini kaybeden Sehzade Abdülhamid, Peresti Kadın'a verilir. Peresti hanım, iki evlatlığını da iyi yetiştirir. Cemile Sultan, 15 yaşında babası tarafından Fethi Ahmed Paşa'nın oğlu Mahmud Celâleddin Paşa ile evlendirilir ve düğünleri 1858 yılında yapılır. Abdülmecid, kızı için Çifte Saraylar'dan Fındıklı tarafında olanın yapılmasını emreder, fakat sarayın yapımı düğüne yetişmediğinden ancak ahşap sonra kendi adına yapılan sarayın yapımı. Mahmud Celâleddin Paşa, Sultan Abdülaziz cinayetinde rolü olduğu için mahkûm olur ve Talî'te iken 1884 yılında boğularak öldürülür. Cemile Sultan, de olaydan sonra hayata küser ve 1915 yılında hayatını kaybeder.

Adına Çifte Saraylar yapılan diğer sultan Münire Sultan ise, Abdülmecid'in altıncı Kadın Efendi'si Verdicenan'dan 1844 yılında dünyaya doğar. Cemile Sultan'ın ayrı sene, Mısırlı Abbas Paşa'nın oğlu İbrahim İlhami Paşa ile evlenir ancak İbrahim İlhami Paşa, 1860 yılında hayatını kaybeder. Münire Sultan daha sonra 1861 yılında İbrahim Paşa ile evlenir fakat bir yıl sonra 1862 yılında henüz 18 yaşında iken hayatını kaybeder.

Çifte Saraylar'ın Tophane yönünde olanı Münire Sultan'a, Dolmabahçe yönünde olanı ise Cemile Sultan'a tahsis edilir. Saraylar denize paralel olarak yerleştirilmiş olup, her iki eksende de simetrik bir görünüm gösterir. Münire Sultan Sarayı, sultanın genç yaşta ölümünden sonra Sultan Abdülaziz'in kızı Saliha Sultan tarafından kullanılır. Cumhuriyet'in ilanından sonra önce ilk Kolonya Komutanlığı, daha sonra İstanbul Komutanlığı tarafından kullanılan bina, 1943 yılında İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi'ne devredilir. 1952 yılında ise Atatürk Kız Lisesi'ne tahsis edilir. 1972 yılında Devlet Güzel Sanatlar Akademisi'nin kullanımına verilen yapı, halen Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi olarak kullanılmaktadır.

Cemile Sultan Sarayı ise daha sonra, Sultan Abdülaziz'in kızı Nazime Sultan tarafından kullanılır. 1913 yılında satın alınarak Meclis-i Mebusan binası olarak hizmet verir. Sarayın kara tarafından geçen Cadde'nin Meclis-i Mebusan adını alması bu dönemdedir. Bina, 1926 yılında Sanayi-i Nefise Mektebi'ne tahsis edilir. 1948 yılında yangından zarar görün bina, tadilat geçirdikten sonra 1953 yılında yeniden öğrenime açılır.

1972 yılında binalar arasında ilave olarak yapılan alçak bir yapı ile her iki yapı birleştirilir. Zaman içerisinde yok olan iki selamlık köşkünün yerine de benzer yeni binalar yapılır. Münire Sultan'a ait bulunduğu yapı Deniz Ticaret Odası; Cemile Sultan'a ait bölümdeki yapı ise esas kütle ile birleştirilir ve günümüzde Mimar Sinan Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Rektörlük binası olarak kullanılmaktadır.

1860; GALATA - TOPHANE EKSENİNDE ÇATI KİLİSELERİ

Galata-Tophane ekseninde yer alan Rus çatı şapelleri, Galata ve Tophane'nin sik sokak dokusu nedeniyle kolaylıkla görülmezler. Bu şapellerin halen açık olan en önemlisi, Ayia Pontaleymon adını taşır. Bu şapele "Manastır Han" adı verilen bir yapının merdivenlerini çıkarak ulaşılır.

Eski dönemlerde Rusya'da yasayıp da Kudüs'e haccolmaya giden Ortodokslar için İstanbul son derece önemli bir durakta. Rus Çarlığı, kendi hacılarının İstanbul'da konaklaması için bir dizi sosyal tesis yapmaya karar verir. Rus hacıların bir kısmı denizyolunu tercih ediyorlar. Bu tercihlerinin en mühim sebebi ise Karadeniz'de Galata semti uçuşu görülür. Arak Ortodoks Fener Patrikhanesi'nin bulunduğu İstanbul'da büyük bir kilise ve etrafında sosyal tesis yapmanın bir takım zorlukları da vardır. Her şeyden önce bu bölgede arazi fiyatları son derece pahalı olduğu gibi, kilise yapımı için Osmanlı Devleti'ye izin almak da bir o kadar zordur.

Sonuç olarak, 1860'ı yıllarda Rus hacıların konaklaması için yüksek hanlar inşa edilmesine ve bu hanların tepesinde de Rus hacıların ibadet edebilmesi için şapellertesisedilmesinekararverilir.Bununneticesindeortaya Aya Pontaleymon, Apostolos Andreas, Profil Ilia, Aya Zoni gibi şapeller çıkar. Bu şapellerin akıbeti, Rus devrimi ile cıddi bir değişikliğe uğrar. Zira devrimle büyük ölçüde Rusya'dan gelen yardımla ayakta duran bu kurumlar, Bolşevik Devrimi sonrasında gelen yardımın kesilmesiyle sıkıntılı bir döneme girerler. 1920'lerden sonra Bolşevikler'de kacan Beyaz Ruslar'ın muhaniaçıdalarınmesekmutmasıile yine bir catastrama yaşansa da1930'lardan sonra Beyaz Rus diye tanımlanan Menşevikler'in gerek Amerika'ya gerekse de Avrupa'nın değişik ülkelerine göç etmesi ile birlikte yeniden bir sönük bir dönemegirilir. Bu sürecte de pek çok şapel ve hanın bazı bölümleri ezel işletmelere dönüştü ve da depo olarak kiralandı. Günümüzde yalnızca Manastır Han'daki Aya Panteleymon şapelini gezmek mümkündür.

1871; TOPHANE'NİN TRAMVAY İLE TANIŞMASI

Tramvay, şehir içi toplu taşımacılığın önemli bir unsuru olarak 1871 yılından itibaren İstanbul caddelerinde işlemeye başlar. Bu vesile ile yapılan görkemli açılış töreni, Tophane Meydanı'nda gerçekleştirilir.

İstanbul'da tramvay yapımı için 1869 yılında Konstantin Karapano Efendi'ye imtiyaz verilir ve ertesi yıl inşaatı ve işletmeyi yapacak "İstanbul Tramvay Şirketi" kurulur. Tramvay hattının önceliklle Galata-Ortaköy arasındaki kısmının işlemeye başlaması uygun görülür. Bu sebeple, yollar üzerindeki düzenlemelere öncelikle bu hat üzerinde başlanır.

Tramvay vagonlarının seçimi konusunda da birtereddüt yaşanır, Şirket, bu konuda tecrübeli olmadığı gibi halk için ne tür vagonların elverişli olacağı konusunda henüz karar verilmemiştir. Bu sebeple, Avrupa'nın çeşitli şehirlerinde işlemekte olan tramvay arabalarının vagonlarini incelerler. Sonuç olarak, Viyana'dan İşleyen vagonların en uygun vagonlar olduğun kanaatine varılır ve vagonlar ısmarlanır. 1871 Mayıs'ında bir kısmı İstanbul'a getirilen bu vagonlar, 18 yolcu taşıyacak şekilde yapılır. Vagonları çekecek atlar, katana adı verilen Macar atlarıdır.

İnşaat ve tayinin dösyemesi bittikten sonra Azapkapı-Beşiktaş hattı, 31 Temmuz 1871 günü törenle açılır.

Tramvay, hizmete girdiği andan itibaren büyük rağbet görür. Yeni bir ulaşım aracı olmasından dolayı halkın ilgisini çekmekle birlikte esas olarak, diğer vasıtalara göre nispeten ucuz olması sebebiyle tercih edilir. Öyle ki; Azapkapı-Beşiktaş arasında çalışan tramvay arabaları yetersiz kalmaya başlar. Özellikle, Tophane veya Kabataş'a gelindiğinde, vagonlarda yer bulmak mümkün değildir, insanlar balak istifi olmuş bir şekilde üst üste seyahat etmek zorunda kalırlar. Bu durum genel bir şikâyete yol açınca tramvay arabalarına oturulacak yer kadar yolcu alınmaya başlanır. Ayrıca durak yerlerinde, boyunları torbalı birer memur bulundurulur.

1883 yılınagelindiğinde bu defa Galata'dan başlayıp Beyoğlu'ndan geçerek Şişli'ye kadar uzanan atlı tramvay hatları yapılır. Bu şekilde atlı tramvay Beyoğlu'na da gelmiş olur. Hattın başlangıç durağı Yüksekkaldırım'ın başıdır. Buradan hareketle Voyvoda Sokağı, Şişhane, 6. Belediye Dairesi, Tepebaşı Kabristan Sokağı, İngiliz Konsolosluğu (Galatasaray), Cadde-i Kebir (İstiklâl Caddesi), Taksim, Pangaltı, Şişli istikametini takip ederek tramvaylar işlemeye başlar.

Tramvay, Beyoğlu'na yepyeni bir güzellik katar, giderek buranın vazgeçilmez bir unsuru halini alır. Beyoğlu'nun eğlence hayatı, tramvayla beraber daha bir hareket kazanır.

1875; GALATA İLE BEYOĞLU ARASINDA METRO İLE İRTİBAT KURULMASI: GALATA TÜNELİ

Eugene-Henri Gavand adlı bir Fransız mühendis, 1867 yılında turistik bir gezi yapmak için İstanbul'a gelir. Gezinti bu gezisi esnasında, İstanbul'un iki önemli merkezi olan Galata ile Beyoğlu arasında çok sayıda insanın gidip geldiğini gözlemler. Gerçekten de, Galata'nın önemli bir mali ve ticari merkez olmasının yanında Beyoğlu da hareketli ve çaşıp bir eğlence yeridir. Galata'da İstanbul Borsası, gümrük, çeşitli alanlarda yşerleri, mağazalar ve antrepolar bulunur. Beyoğlu'nda ise eğlence yerleri yanında, elçilikler, oteller ve ikametgâhlar mevcuttur. Bu şekilleriyle her iki merkez de kalabalık birer nüfus barındırmaktadır.

İnsanlar, Galata'dan Beyoğlu'na çıkmak veya Beyoğlu'ndan Galata'ya inmek istediklerinde bu iki merkezi birbirine bağlayan yol olan Yüksekkaldırım'dan geçmek mecburiyetindedir. Fakat Yüksekkaldırım, çok dik ve bakımsız olması sebebiyle yürümeye ve taşımacılığa oldukça elverişsizdir.

Gavand'ın tespitlerine göre bu iki hareketli merkez arasında günde ortalama 40.000 kişi gidip gelir. Fakat Yüksekkaldırım, bu yoğunluğu taşıyamaz. Gavand, insanları bu yokuşu inip çıkmaktan kurtaracak bir yöntem düşünür: "Galata ile Beyoğlu arasında yapılacak asansör tipinde bir yer altı demiryolu; Galata'da bulunan insanları ve eşyaları taşımak mümkün olabilecektir. Böylece halk için önemli bir kolaylık getirilmiş olacağı gibi, kendisi de bu sayede kazanç elde etmiş olacaktır."

Gavand, kafasında bu işi tasarladıktan sonra Fransa'ya döner, burada kendisine maddi destek sağlayabilecek bazı zengin Fransızlarla temasa kurarak projesine destek sözü alır. Daha sonra İstanbul'a gelerek, 1868 yılı Şubat'ında Tünel'in yapımına dair projesini Bâbâlî'ye sunar ve imtiyaz talebinde bulunur.

Gavand'ın teklif ettiği bu proje Şura-yı Devlet'te müzakere edilir ve olumlu karar çıkması üzerine 10 Haziran 1869 tarihli ferman ile kendisine imtiyaz verilir. Daha sonra ise 6 Kasım 1869 tarihinde Tünel'in inşasına dair mukavele ve şartname metinleri Naîla Nazırı Davut Paşa ve İmtiyaz sahibi Henri Gavand tarafından imzalanır, Dünyanın İkinci, Türkiye'nin ilk metrosu olma gibi bir özelliği bulunan Galata Tüneli'nin açılış mesaisi, 17 Ocak 1875 tarihinde yapılır. Bu vesile ile birçok devlet adamının katılımı ile büyük bir tören düzenlenir. Açılış töreninin ertesi günü, 18 Ocak 1875 tarihinden itibaren Tünel, işletmeye açılarak, halkın hizmetine sunulur.

1892; TOPHANE RHTIMI'NIN İŞA EDİLMESİ - DENİZLE BAĞLANTININ KOPUŞU

Galata limanı, tarihi süreçte İstanbul'un Dünya'ya açılan kapısı konumunda olmuştur. 19. yüzyıl boyunca limana gelen gemiler, Galata açıklarında duba ve şamandıralara bağlı olarak demirlerlerdi. Yüklerler ve yolcular; sandallar, salapuryalar ve mavnalarla Galata sahillerindeki derme çatma iskelelere taşınarak karaya çıkarılır. Galata rıhtımı yapılmadan önce kıyı boyunca denize çakılmış kazıklar üzerinde birçok kayık iskeleci vardır. İstanbul'a gelen gemiler, yüklerini kapanlara boşaltırlar. Yolcu taşımacılığı ve zahire ticareti, Eminönü ve Galata'da bulunan ve üzerlerine indirilen malın adıyla anılan bu ahşap iskeleler vasıtasıyla yapılır. 1894-1895 yıllarında denizin doldurulup rıhtımların inşa edilmesiyle birlikte bu kısmının yerleri kaybolmuştur.

Bu dönemde kayıklar için deniz üzerinde güvenli birer duba olan iskelelerden büyük ticari gemiler de yararlanır. Bunlar, rıhtımların yapımına kadar genellikle açıktademirlerveyehaltalarınkendilerinetahsisedilmişnumaralışamandıralar bağlardı. Yüklemede kullanılan iskelelerin yanındaki yapılar, Bazen gemiler iskelelere yük indirmek ister ancak üzerindeki ağırlığı taşıyamayan iskeleler çöker. Böyle durumlar eşya kayboluna yarı sıra ölümlü kazalara da yol açar. Diğer taraftan Sanayi Devrimi ve 1838 tarihli ticaret anlaşması sonrasında buharı gemilerin sayısındaki artış ve ticaretteki yoğunluk liman tesislerini çok güçlükler yaratır. Taşınılan yük hacminin çoğalması ve limana gelen gemilerin gittikce daha büyük olması, yükleme boşaltma işlemlerini zorlaştırır ve limandaki karmaşaya neden olur. Limanın mevcut rıhtımlarının, tekrar araç ve yaşamlarının vetıcarı malın bir süre için saklanabileceği yerlerden yoksunluğu da bu karmaşayı daha da arttırır. Mevcut depo ve ambarların yetersizliği tüccarları, eşyalarını mavna ve salapuryalarda muhafaza etmeye zorunluluğunda bırakır ve bu durum tüccarların şikâyetine neden olur.

Limandaki karmaşayı çözüp şikâyetleri ortadan kaldıracak ilk girişimi, Sultan Abdülmecid yapar. 1848'de Galata Gümrük Binası'nın önündeki rıhtımın çökmesinin ardından o sırada İstanbul'da faaliyet gösteren mimarlar Gaspare, Fossati ve Smith'ten, yeni rıhtım tesisleri için planlar ve maliyet hesapların hazırlanmasını ister. Yaklaşık 364 milyon kuruş civarı öngörülen bu proje ile Haliç'in her iki yakasında toplam 6000 metre uzunluğunda ve 34 metre genişliğinde rıhtımlar inşa edilmesi amaçlanır, fakat bu proje hayata geçirilemez.

Limana modern rıhtımlar yapma fikrinin yeniden gündeme gelmesi Kırım Harbi (1853-1856) esnasında mütteffikleri asker ve teçhizat nakli sırasında yaşadıkları güçlü-zorlukta ortaya çıkar. Müttefikler bu durumundan şikâyetçi olarak, Osmanlı hükümetine modern rıhtımlar yapılması yönünde tavsiyede bulundularsa da bir sonuç alınamaz.

Yeni rıhtımlar inşa edilmesi fikrinin tekrardan ortaya çıkışı, Boğazlar'dan geçişte yol göstermre açısından kolaylık sağlayan deniz fenerlerinin inşa edilen yıkım nüfuzlarıdır. Bu kısmı, Osmanlı Devleti'nin bu konudaki güçlüklerine gelir. Collas, 1867 yılında Paris sefareti vasıtasıyla Osmanlı Devleti'ne başvurarak ticareti kolaylaştırmak maksadıyla Londra ve Marsilya sahillerindeki gibi modern rıhtımlar inşa etmek istediğini bildirir. Collas'ın girişimi sonuç vermez. Diğer taraftan, limanda rıhtım olmamasının sıkıntıları devam eder. Tesisler yetersiz kaldığından, mallar zamanında yükletilemez, gemilerden boşaltılanlara bir kısmı açıkta kalır. Bu sıkıntı gidermek için İstanbul limanına gemilerin bağlanması için şamandıralar konulmasına karar verilir ilk şamandıra 1870 yılında yerleştirilir. O zamanlar Liman Nazırı olan Huert Paşa, 1869'da İngiltere'ye bir şamandıra ısmarlar, bir yıl sonra gelen bu şamandıra limanın uygun bir yerine yerleştirilir. Limanda her acentenin gemisini bağlamak için bir ya da birkaç şamandırası, bir de kayıkçı takımı vardır. Gemiyle gelenler bu kayıklarla karaya çıkar; keza, ticaret eşyaları da bu kayıklarla kıyıya nakledilir. Bu arada yaşanan düzensizlik; yolcuları da, tüccarı da oldukça zorlar. Limana gelen gemilerin acentesini belirlemeişlemlerde ilgiliş bir yönteme gerçekleştirilir. Limana gelen bir gemi açıkta görüldüğünde amansız bir yarış başlar, hangi ekip gemiye ilk elini değdirirse gemının acenteliğini o alır.

İlerleyen zamanda limana rıhtım yapma ihtiyacı giderek artar. Dolayısı ile rıhtım ihtiyacı 17 Kasım 1892 tarihinde Mişel Paşa'ya verilir. Mişel Paşa'nın kurduğu şirket "Dersadet Rıhtım Dok ve Antrepolar Şirketi (Société des Quais et Entrepots de Constantinople) adını taşır. Rıhtımın inşaat çalışmalarına 1892 yılının Nisan ayında Tophane-i Âmire önünden başlanır.

Galata, Beyoğlu'ndan doğru özellikle gayet sert bir meyil ile başlar ve bu meyil denize kadar iner. Fransız ve Kırım Kaptanlarının gözlemlerine göre denizin derinlik 35 metreyi bulur. Denizin derinliği ise yumuşak bir çamur tabakasından oluşur. Kayıkçıların sonradan "yetmiş kulaç su vardı, doldurulduç geçti gitti" demeleri bu yüzdendir. Rıhtım inşası esnasında, öncelikle bu zemin mavnalarla taş dökülerek doldurulur.

1893-1894 kış mevsimi esnasında; şiddetli havaların, muhtelif akıntıların, kolera salgının, vapurların sürekli sayı seferlerinin ve inşaat esnasında meydana gelen birtakım çökütülerin sebep olduğu zararaağrılan Tophane'den Karaköy'e doğru inşaata devam edilir. Deniz doldurularak büyük bir alan kazanılmış olur, bu arada birçok deşo ve antrepo inşaatı gerçekleştirilir.

Rıhtımları devletçe kabuli şiremi gerçekleştirmeden, şirket; ithalat mualemelerine başlamadan ve tüccar ile vapur acentelerı için gerekli olacak tarife ile ticaretle ilgili belgelerin hazır bulundurulduğunu gazeteler vasıtasıyla ilan eder. Rıhtıma yanaşacak vapurlardan eşya ve emtia yükleme işini yerine getirmek üzere, "Dögn ve Ortakları" adlı bir şirkette anlaşma yaptır. Bu anlaşma, şirketin işletme esnasında bazı hamallıktan sattı doğmuş olmuştur.

20 Eylül 1895' te doinşaatıntamamlanmasınınıksabirsüreönecesinde Marsilya'dan gelen Mesajeri Maritim Şirketinin "Memphis" adlı vapuru ilk olarak verilen özel izin neticesinde yükünü rıhtım şirketinin dubalarına indirir. Bu geminin tahliyesi esnasında işlemi kaybedeceğini iddia eden mavnacı ve hamal esnafı boşaltma işlemine engel olmak istemisse de gerekli güvenlik tedbirleri alınır. Galata rıhtımının inşaatı, Tophane-Karaköy arasındaki son taşların 25 Eylül 1895 tarihinde kovulmasıyla birlikte tamamlanır. İnşaatın tamamlanmasıyla birlikte, 11 Ocak 1896 tarihi itibarıyla İstanbul'daki bütün gemiler artık Galata rıhtımına yanaşmaya başlamışlardır. Galata-Tophane rıhtımının yapılmasıyla birlikte semtin deniz ile olan irtibatı da maalesef kesilmiş olur.

OSMANLI SEYR-İ SEFÂİN İDARESİ VE UMUM MÜDÜRLÜK BİNASI

Ülkede buharlı gemi sayısının artması ile tarifeli vapur seferlerinin yapılmasına da imkân doğar. Esas itibariyle bazı yabancı şirketler, Türk denizlerinde vapur işletmeyi başlar. Bu durum, pek bu kârı karşılamazve yer yer zamanda vapurlardan özel bir idare tarafından sevki gerekli görülür. Dolayısıyla, 1844 senesinde Tersane-i Amire vapurlarının kullanılması suretiyle Marmara, Ege ve Karadeniz'de seferler düzenlenmesi amacıyla Fevaid-i Osmaniye Vapurlarını teşkil edilir. Böylece, Tersane-i Amire'ye ait Eser-i Hayr vapuru, Boğaziçi'nde işlemeye başlar.

Başlangıçta, tersane vapurlarının yapılması sefer sayısının yetersiz olması sebebiyle halkın ihtiyacı tam olarak karşılanamaz. Osmanlı gemilerinin yetersiz kalması nedeniyle, ilk zamanlarda yabancıların taşımacılık faaliyetlerine ses çıkarılmaz fakat bu konuda doğrudan imtiyaz da verilmez. Osmanlı vapur şirketlerinin teşkilinde sonraki yıllarda yabancı şirketlerin Türk kuruluşlarına katılıpyeterli tamamen durdurulamaz, çünkü yerli şirketler yeterli sadar sefer yapamazlar. Buna rağmen, İstanbul Boğazı'nda taşımacılık yapan özel bir kuruluş olan Şirket-i Hayriye ile İzmir Körfezi ve Ege Adaları'nda faaliyet gösteren Hamidiye Kumpanyası ve Fevaid-i Osmaniye Şirketi'nin yerine kurulan İdare-i Mahsusa gibi yerli işletmeler; İstanbul'dan başlayarak Akdeniz'de Beyrut ve İskenderiye, Kızıldeniz'de ise Cidde ve Hudeyde'ye kadar olan limanlar arasında düzenli seferler gerçekleştirerek yabancı şirketlerle rekabet ederler.

Sultan II. Abdülhamid döneminde (1876-1909), gerek şehirlerarası, gerekse uluslararası yolcu taşımacılığı yerli şirket olarak İdare-i Mahsusa gemileri tarafından gerçekleştirilir. 26 Ağustos 1910 tarihinde, İdare-i Mahsusa Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi adıyla, 9 Aralık 1910 tarihinde Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Genel Müdürlüğü'ne, Aziz Bey atanır. İdareye yeni gemiler satın alınır. 1912 yılında Harbiye Nezareti Seyr-i Sefâin İdaresinin denetim ve gözetim ve denetimini askeriyeye devrederek gereken denetimleri yapmak, Seyr-i Sefâin İdaresi ile askeriye arasındaki ilişkileri sağlamak amacıyla Kurmay Binbaşı Sadullah Bey'i görevlendirir. Birçok icraat yapan Sadullah Bey, uzun bir geçmişi bulunan İdarenin kendi malı olan bir binaya sahip olmasını ister. Bu nedenle Tophane Meydanı'nın Galata mıntıkası köşesindeki İmalat-ı Harbiye Müdürlüğüne ait, sonraları da askeri sevkiyata ait binayı tamir ettiremek, Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Umum Müdürlüğü'nün binaya taşınıp, Bu binanın Seyr-i Sefâin İdaresi Umum Müdürlüğü, Deniz Yolları Müdürlüğü ve Devlet Deniz Yolları Müdürlüğü olarak uzun yıllar hizmet eder. Ancak 1956 yılında Salıpazarı rıhtımının yapılması sırasında kamulaştırılarak yıkılır.

1800'LER - DİĞER

TOPHANE'NİN SEMAİ KAHVELERİ

İstanbul'un bazı semtlerinde olduğu gibi, Tophane'nin semai kahveleri de meşhurdur. Bu kahvelerin her tarafı al, mor, yeşil, sarı, beyaz uçurtma kâğıtlarından yapılmış halka zincirlerle süslüdür. Bu zincirlerin bir kısmı, kahvenin dört çevresinden tavandaki asma lambanın altına bağlanır. O cağlarda başka kahvelerde olduğu gibi bu kahvelerde de bastan başa sabit peşleler ve yerlerde arkalıklı ve arkalıksız iskemleler vardır. Hepsinin tavanlarında mutlaka birkaç kafes ve bu kafeslerde ispinoz, iskete, flurya, saka, kanarya gibi kuşlar bulunur.

TOPHANE TULUMBACILARI

Tophane'nin diğer bir meşhurları da tulumbacılardır. Tulumbacılar kendilerine mahsus koğuş adı verilen kahvehanelerde vakit geçirirler. Her koğuşun her tulumbanın bir reisi bulunur.

Her yangın tulumbasının aralarında bir reis, bir fenerci, bir hortumcu, bir borucu, birkaç kolcu ve lüzumu kadar omuzdaş bulunan en az 30-40 dizlikliisi bulunur. Bazı tulumbalarda bu sayının 60-70'e çıktığı görülür.

Tulumbalara ve tulumbacılara, yalnız irşiç güçsüz insanlar değil, yalnız koğuşlara bağlanmış esnaf değil, hükümet dairelerinde iş güc sahibi efendi adamların da kahvelerde ve sandı omuzlayıp yangınlara atıldığı olur. Katırlerden, hacılardan, hocalardan hatta üst düzey bürokratlardan nice ağır başlı ve insanlar vardı ki; semtlerinin tulumbasına gönül vermektedir. Bunlar her yangına tulumbacı kılığına girip ıştırak etmekle ve bu hünerleriyle iftiharederler.

DENİZ HAMAMLARI

İstanbullıların deniz gezme imkânı buldukları deniz hamamları, daha çok 19. yüzyılda karşımıza çıkar. Denize girilen ilk yerler; Galata Köprüsü, Büyükdere, Bakırköy, Yeşilköy ve Moda'dır. İlk deniz hamamları arasında Salıpazarı'nda kurulan deniz hamamı da yer alır.

Deniz hamamları, deniz üzerinde kazıklar üstünde ahşap, suyadayanıklı çürüğü kereste lerle inşa edilir, hamamın eveleri ve boylarının ne kadar olacağına ve nerelere yapılacağına Şehremaneti (dönemin belediye idaresi) karar verir. Genellikle işletmecier gayrımüslimdir. Dört tarafı suya dayanıklı kereste den yapılan hamam alanının etrafında soyunma odaları, büfe ve tuvalet vardır. Hamam dışına çıkarak yüzmek yasaktır. Boğulma tehlikesine karşı, işletmeci bir de cankurtaran bulundurur. Deniz hamamları, kadınlara ve erkeklere ait olmak üzere iki ceştittir. 19. yüzyılın sonlarına doğru sayıları artan deniz hamamları, 33'ü erkeklere, 27'si kadınlara ait olmak üzere 60'a ulaşır. Ayrıca yalı önlerinde veya yanında, sadece yalı sahiplerinin faydalanabildiği deniz hamamları da vardır.

1900'LER

1907-1911; PAKET POSTANESİ

Limana gelen yolcular için bir yolcu salonu yapılmasına ihtiyaç duyulduğundan 1900'lü yıllarda başında rıhtıma bu ihtiyacı karşılamaya yönelik binalar yapılmaya başlanır.

Buna göre; bu rıhtımların üzerinde yolcu salonu olarak yapılan ilk bina, bir dönem Türkiye Denizcilik Bankası A.Ş. Hastanesi ve Paket Postanesi olarak kullanılan binadır. Günümüzde halen Paket Postanesi olarak anılan ve Galata Rüsumat (Gümrük) Binası olarak da bilinen bu yapının mimarı hakkında kesin bir bilgi bulunmamaktadır. İlk inşa edildiği dönemde bu binanın alt katı yolcu salonları olarak hizmet verir. Üst katlarda ise Fransızlara ait İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo Şirketi İdare Merkezi, Gümrük Binası gibi idari bölümler bulunur.

1910-1911; CİNİLİ HAN

Günümüze kadar gelmiş bir diğer tarihi bina da 'Cinili Han'dır. Cinili Han, denizin toprakla doldurulmasıyla yapılan rıhtım üzerine 1910-1911 yılları arasında inşa edilir. Elektrik tarzda 6 katlı olan binanın en üst katı daha sonra eklenir. Bu bina önceleri yolcu salonu olarak, 1940 yılından sonra ise yeni yolcu salonunun inşasını takiben PTT tarafından Posta Merkezi olarak kullanılır. Özelleştirme İdaresi tarafından 2013'te düzenlenen ihale kapsamında liman sahasının devri sırasında bina, Gümrük Bölge Müdürlüğü tarafından kullanılır.

1912-1914; MERKEZ HAN

Rıhtım Sirketi, 1910-14 yılları arasında Karaköy'de, Rıhtım üzerinde iki büyük bina birden inşa eder. Bunlardan büyük olanı, bugünkü Karaköy Yolcu Salonu'nun yanı başındaki 'Merkez Han'dır. Merkez Han, Rıhtım Caddesi üzerinde 1912-1914 yılları arasında inşa edilmiş olup, T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi tarafından Mayıs 2013'te gerçekleştirilen İstanbul Limanı İhalesi'ne kadar Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin Genel Müdürlük binası olarak kullanılır.

1914; ELEKTRİKLİ TRAMVAYLAR

Yeni Galata Köprüsü'nün 1912'de yapılmasına ve 1914 tarihinden itibaren, elektrikli tramvaylar ile de ilk defa Eminönü'nden Galata tarafına geçiş kesintisiz seferler düzenlenmeye başlamı. Galata Köprüsü, İstanbul'da elektrik ile aydınlatılan ilk bölgelerden biridir.

Bu tarihte, elektrikli tramvayların ilk defa olarak yeni Galata Köprüsü'nden geçmeleri sebebiyle bir tören düzenlenir. Böylece, Haliç'in iki tarafındaki Karaköy ile Eminönü arasında tramvay seferleri de yapılmaya başlanır.

Elektrikli tramvaylar, İstanbul'un süsüdür. İstanbul caddelerini süsleyen tramvayların önemli bir kısmı Galata Köprüsünü kullanır, Karaköy ve Tophane'den de geçerler.

1925-1944; TOPHANE'DE KURULAN FORD FABRİKASI

Ford Sirketi'nin İstanbul'da bir otomobil montaj fabrikası kurma planı, 1925 yılana kadar uzanır. Bu tarihte Henry Ford, bizzat Maliye Vekâleti'ne başvurarak İstanbul'da bir fabrika kurmak istediğini bildirir. Bu şekilde başlayan süreç, görüşmeler sonrasında olumlu sonuçlanır ve söz konusu Ford Fabrikası, Tophane'de açılır.

Ford Sirketi'nin bu fabrikayı açmak istemesinin sebebi, İstanbul üzerinden Rusya'ya ve Asya'ya açılmaktır. Karşılıklı görüşmeler neticesinde 1928 yılında anlaşmaya varılır ve sözleşme imzalanır. Buna göre; ana firma Ford Motor Company'nin ABD'de kayıtlı yarı firması olan Ford Motor Company Exports Inc.'a, 25 yıllık süre zarfında bir serbest bölgede yapacağı otomobil, kamyon, traktör, tayyare üretimi için gerekleştireceği ithalat ve ihracat için gümrük serbestiyeti tanınır. Şirket, vergi kanunlarına tabi olmayacaktır. Serbest bolgedeki rıhtıma ulaştırılıp, gümrük Merkezi olarak kullanılır. Şöyle ki; dingil, motor, vs. ile dolu sandıkların yükleme ve boşaltmasını kendi vasıtaları ile fakat ve Türk işçi çalıştırarak yapacaktır. Serbest bölgede istihdam edeceği çalışanların, ilk iki sene yüzde 60'ı, altıncı senenin sonunda ise yüzde 75'i Türk vatandaşı olacaktır.

Otomobil fabrikasının kurulacağı yer ise Tophane antrepoları olur. Buna göre; 1863 yapımında kilûlan, sahilde tıpkı bir kışlabinalarının yerine inşa edilmiş bir kattı top, top arabası ve sair askeri donanım üreten imalathaneler Ford Fabrikası'na tahsis edilir. Bu imalathaneler, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi tarafından 1927 yılında İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'na kiralanır. Sanayi Odası, burayı 8.000-10.000 ton mal alabilecek bir antrepo haline getirir ve tam 18 ay boyunca işletir.

Yapılan sözleşme ile Sanayi Odası 1929 yılında tesisleri, içleri tamamen boşaltılmış olarak Ford Fabrikası'na teslim eder. Firmadan sonra, Ford'un İskenderiye'nde montaj ve servis atölyesindeki tertibat, aletler ve yedek parçalar, İstanbul'a taşınır.

Fabrika geceli gündüzlü işlediğinde, günde 150 otomobilin montaj üretimini yapabilme kapasitesine sahiptir. Yani fabrika tam kapasite ile çalıştığında, Türkiye'deki o ada toplam otomobil sayısı kadar otomobilin montajını iki aydan az bir süre içerisinde yapabilecek büyüklükte dev bir yatırımdır. Fakat bu gerçekleşmeyecektir.

Ford, emekçiyim ıçın sundan da Türkiye'de ödenemiçinadirenuygulanan çalışma usulleri getirir. Fabrika girişinde, sağda bir personel kart basma saati bulunur. İstihdam edilen işçilerden; ıçki kullanmayacaklarına, sigara içmeyeceklerine dair bir taahhütname alınır, işçilerin aile sahibi olması tercih edilir. İşbası yapmadan önce ıççıler teorik ve pratik dersler görecekleri bir kursta geçirilir, kadro mücaii olduçka müracaat edecek sanatkârlar da kabul edilir. Fabrikada yemekhane dışında, standart işçi tulumları giyilen soyunma odaları ve bir de revir vardır. Görüldüğü üzere Ford montaj fabrikası, Tophane'den mekânsal ve sosyal açıdan dışarı ile irtibatı olmayan bir yapı oluşturmuştur.

Serbest bölgede, indirilen ürünlerin montajı kapsamına girdiğini kontrol eden bir gümrük ofisi bulunur. Ford, elde ettiği serbest mıntıka hakkı nedeniyle, İstanbul limanının yerel kurumlarını muhatap almadan, sevkiyatını örgütler.

Serbest mıntıka, kuzeybatıdan Nusretiye Cami'nin kuzeye bakan Hünkâr Kasrı'na ve doğuya bakan duvarının büyük kısmına sırtını verir. Fabrika planlarında, Nusretiye Cami'ne sırtını veren bu girdili çıktılı köşe, kendisi dışında yalnızca dört çizgilerden oluşan ıç mimarinin ıçlık ana anlamını bir istisnasını oluşur. Kaynak izlerinden bazıları, halen Nusretiye Cami'nin bedeninde görülebilir. Belki de Ford Fabrikası'ndan kalan tek somut endüstri mirası, bu kaynak yerleridir.

Ford İstanbul Fabrikası, üretimini 1934 senesi başında durdurur. Milyon dolarlık fabrika, on sene boyunca sanayi üretimi anlamında atıl kalır, sadece motorlu taşıt deposu ve yedek parça satışları için kullanılır. Projesi gümrüksüz (ithal ve ihracat olçulı, İstanbul kapıdan kurulmasına çok olumlu bakmıştır. Bu tarihlerde, 1929 krizi sonrasındaki korumacı dönemin dövüz kontrolü, ikili clearing anlaşmaları, resmi ithalat kontrolü, dış ticaret kotası, menşe şahadetnamesi ibraz etme gibi düzenlemelerine takılır.

Tophane'deki seri üretim bandı ve makineleri 1934 senesinde Tophane rıhtımından geri alınır. Fabrika faaliyetleri, Bükreş teki Ford montaj fabrikasında ve İskenderiye'de yeniden açılır. Ford'ün ev satı sırasındaki hakkı nedeniyle, İstanbul limanının yerel kurumlarını muhatap almadan, sevkiyatını örgütler.

Serbest mıntıka, kuzeybatıdan Nusretiye Cami'nin kuzeye bakan Hünkâr Kasrı'na ve doğuya bakan duvarının büyük kısmına sırtını verir. Fabrika planlarında, Nusretiye Cami'ne sırtını veren bu girdili çıktılı köşe, kendisi dışında yalnızca dört çizgilerden oluşan ıç mimarinin ıçlık ana anlamını bir istisnasını oluşur. Kaynak izlerinden bazıları, halen Nusretiye Cami'nin bedeninde görülebilir. Belki de Ford Fabrikası'ndan kalan tek somut endüstri mirası, bu kaynak yerleridir.

Ford İstanbul Fabrikası, üretimini 1934 senesi başında durdurur. Milyon dolarlık fabrika, on sene boyunca sanayi üretimi anlamında atıl kalır, sadece motorlu taşıt deposu ve yedek parça satışları için kullanılır. Projesi gümrüksüz (ithal ve ihracat olçulı, İstanbul kapıdan kurulmasına çok olumlu bakmıştır. Bu tarihlerde, 1929 krizi sonrasındaki korumacı dönemin dövüz kontrolü, ikili clearing anlaşmaları, resmi ithalat kontrolü, dış ticaret kotası, menşe şahadetnamesi ibraz etme gibi düzenlemelerine takılır.

Tophane'deki seri üretim bandı ve makineleri 1934 senesinde Tophane rıhtımından geri alınır. Fabrika faaliyetleri, Bükreş teki Ford montaj fabrikasında ve İskenderiye'de yeniden açılır. Ford'ün ev satı sırasındaki hakkı nedeniyle, İstanbul

Değişen dünya düzeni ve kriz sonrasında devletin ekonomide artan rolü, Ford'un Türkiye'de hareket ettiği hukuki zemin de kırılgan bir hale getirir. 1935 senesinde fabrika ideyline bir gümrük kaçakçılığı davası açılır, uzun süren bu dava fabrika yetkililerini çok uğraştırır. Sonuçta, döviz darboğazı ve düşen otomobil ve traktör talebi sevkiyat alanını daraltır ve 1944 senesinde İstanbul Ford Motor Şirketi resmen tasfiye edilir.

1926; KARADENİZ VAPURUNUN GEZİCİ SERGİ OLARAK TOPHANE RIHTIMINDAN BAŞLAYAN AVRUPA SEYAHATİ

Tophane Meydanı'nda tarih 12 Haziran 1926'ya gösterirken taksilerin yanı başında çift atlı faytonların da yolcu bekledikleri görülür. Bayraklarla donanmış, beyaz bir vapur harekete hazırlanmaktadır. Sey-r-i Sefain İdaresi'nin yeni satın aldığı Karadeniz gemisi çok önemli bir sefere çıkmak üzeredir. Üç ayı yakın süreckle bir yurt dışı gezisinde el sanatlarmızdan örnekler yerlecek ve başta gelen ürünlerimiz tanıtılacaktır. Ama asıl amaç, Batı Avrupa ülkelerine genç Türkiye Cumhuriyeti'ni tanıtmaktır. Bu niyetle düzenlenen sergi seferi boyunca gemi, 12 Avrupa devletinin limanlarına uğrar. Bu limanlar; Barselona, Le Havre, Londra, Amsterdam, Hamburg, Stockholm, Helsinki, Leningrad, Danzig, Gdynia, Kopenhag, Anvers, Marsilya, Cenova ve Napoli'dir.

Karadeniz Vapuru Projesi, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün bir projesi olarak hayata geçirilecektir. Her limanda gemiyi gezmek isteyen ziyaretçiler, kabul edilir, bu amaçla davetler, resepsiyonlar verilir. Gemideki Riyaset-i Cumhur Orkestrası da konserler verir. Karadeniz Vapurunun yıldızlar arasında 3. Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın oğlu Refi Bayar, Anadolu Ajansı'nın kurucularından Şair Kemalettin Kamu, İstiklal Marşı'nın bestecisi Zeki Ungör, İlk Türk kadın gazetecilerden Bedia Arseven, ilk Türk kadın milletvekillerinden Mebrure Göneve ve Şair Orhan Veli Kanık'ın babası müzisyen Veli Kanık da yer alır.

Geminin süvarisi, genç yaşına rağmen dirayetli bir denizci olmasıyla ün yapmış olan Lütfi Kaptan'dır. Birkaç yıl öncesine kadar Gülcemal'in süvarisi iken, artık Karadeniz Vapuru'nda görev yapar. Gemideki tayfaların hepsi de özellikle seçilmiş piril piril genç denizcilerdir. İçerde hepsi birer büyük kaptan olarak Deniz yolları'nın gemilerinde kaptanlık, ya da idarecilik yapacaklardır.

Gemi, Tophane rıhtımdan hareket ettiken sonra Mudanya'ya uğrar. Bu sırada Atatürk de, 13 Haziran 1926 günü sabah saat 08.00'de Bursa'dan harekette Mudanya'ya geliir. Atatürk, Karadeniz Gemisi'yle Bandırma'ya gider, bu vesile ile gezici sergiyi görüp inceler. İşte geminin hatıra defterine yazdıkları:

"Sergi, başarıya ulaşmış bir eserdir. Bende yaşeri iyi izlenimler meydana getirdi. Sunuş tarzı çok iyidir. Hazırlayıcısını takdir ve tebrik ederim."

Bu tarihi gezi, 86 gün sürer. Gemi, 5 Eylül 1926 tarihinde İstanbul'a döner. Bu sergi seferinin, 'Türkiye'nin tanıtılmasındaki payı gerçekten çok büyük olur. Geminin gittiği her ülkenin basınında Atatürk Türkiye'si hakkında çok güzel haberler çıkar, çok değerli yazılar yayınlanır.

1937-1940; KARAKÖY YOLCU SALONU

Cumhuriyet Dönemi'ne gelindiğinde, 1925 yılında İstanbul limanındaki faliyetleri tek elden yürütmek için boşaltma, su ve kömür verme, dalgıçlık ve tahliye işleri İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'ne verilir. Bu durum Rıhtım Şirketi'ne büyük bir darbe olur. 18 Haziran 1934 tarihinde, liman işlerinin hükümetçe idaresine ilişkin kanun, TBMM'nde kabul edilir. Bu arada, eskiden beri İstanbul Rıhtım şirketi ile ortaya çıkmış olan problemler yüzünden devlet, şirketi satın alma sürecini başlatır. Satın alma kanunu, 1 Ocak 1935 tarihinden itibaren uygulamaya girer ve böylece İstanbul Rıhtım Şirketi tarihe karışır. O tarihten itibaren Türkiye Denizcilik İşletmeleri İdaresi, liman işletmesini sürdürür. Sonuç olarak, uzun bir tarihi süreç boyunca Tophane ve liman bölgesi; gümrük, deniz işletmeleri ve bir takım sanayi tesislerinin bulunduğu bir bölge görevi görür.

1930'lu yıllarn başında İstanbul limanına gelen gemi sayısı çoğalınca, beraberinde yolcu ve yük sayısında önemli ölçüde arttı. Mevcut salon ve rıhtımların kapasitesi bu durumu karşılayabilecek yeterlilikte olmadığından Tophane rıhtımı üzerinde yeni düzenlemelere gidilir.

1937 yılında, bütün antrepoların rıhtımlar üzerinde tesisini temin için, rıhtımlar üzerinde bulunan gümrük bürolarının toplu bir yerde bulunması kararlaştırılır. Bu amaçla, Çinili Han, Gümrükler İdaresi'ne devredilir. Gümrük bürolarının bulunduğu yerlerin antrepo haline getirilmesi ile kısmen de olsa antrepo sorunu çözüme ulaşır. Ayrıca faaliyetlerini Eminönü ve Karaköy'deki çeşitli binalarda sürdüren tüm birimlerin, Merkez Han'a taşınmasına karar verilir. Taşınma işlemi, 15 Mayıs 1937 tarihinde tamamlanır.

Limanın yolcu salonu inşası için, Ticaret Bakanlığı ve İstanbul Liman İşleri Umum Müdürlüğü tarafından 1936 yılında mimari bir yarışma düzenlenir. Yapılan yarışma sonucunda, jüri tarafından, Mimar Rebii Gorbon'un eseri birinci seçer.

Yolcu Salonu; Çinili Han ile Merkez Han arasında bulunan Küçük Rıhtım Han, Panorama Han, Orta Han ve Maritime Han'ın yıkılması ile elde edilen arsa üzerine yapılmaya başlanır. Arsanın deniz kenarında ve dolgu alan üzerinde bulunması nedeniyle arsa üzerinde belirlenen yerlere fore kazıklar çakılır ve üzerine bina inşasına başlanır. Yolcu Salonu, 1 Temmuz 1940 tarihinde hizmete açılır. Açılan bu modern Yolcu Salonu'nun kulesinde bulunan saat, II. Abdülhamid'in saatçisi olan Mustafa Şem'i tarafından yapılır. Bu yolcu salonunda, hem Kılavuzluk Servisi hem de Denizyolları İşletmesi'nin Muhasebe Servisi bulunur. Karaköy Yolcu Salonu, Mayıs 2014'e kadar uzun yıllar boyunca hizmet verir.

1950'LER

TOPHANE'DE YAPILAN ÇEVRE DÜZENLEMELERİ VE TAHRİBAT

1860'ların sonundan beri, farklı işlevlere uygun olarak dönüşümlere uğramakla beraber, Tophane rıhtımındaki bina stoku hep aynı kalır. Top imalathaneleri antrepoya, antrepo otomobil montaj fabrikasına, montaj fabrikası tekrar antrepoya dönüşür.

1950'li yıllara gelindiğinde ise meydan açma ve yolyapma faaliyetleri çerçevesinde Tophane'de bulunan bazı binalar yıkılır. Bunlar arasında; Necati Bey Caddesi'nin öte yanındaki Müşirlik Binası, İmalat-ı Harbiye Usta Mektebi, İmalat-ı Harbiye Usta Mektebi Mescidi gibi yapılar bulunur. II. Abdülhamid tarafından Nusretiye Cami'nin hemen yanına yaptırılmış olan çeşme ise bulunduğu yerden sökülerek Maçka Parkı'na taşınır, en azından mevcudiyetini devam ettirir.

Deniz tarafında ise 610 metrelik bir sahil şeridi ise doldurularak, üç adet beşer katlı antrepo ve dört adet iki katlı ambar inşa edilir.

Bu tarz bir uygulamaya gidişin nedeni, dönemin Başbakanı Adnan Menderes'in İstanbul için düşündüğü imar projelerini hayata geçirmeye başlamasıdır. İstanbul'da imar çalışmalarına ağırlık veren Adnan Menderes, 1957 yılında Mimar Hans Högg'ü getirterek projeler yaptırtır ve bu proje kapsamında geniş bir imar faaliyetine girişir. Bu proje, Adnan Menderes'in İstanbul'u batılı modern bir kent haline getirme çabası olarak gündeme gelir. Hemen öncesinde ise imar faaliyetlerinin hukuki alt yapısı hazırlanır ve 9 Temmuz 1956 tarihinde 6785 sayılı İmar Kanunu kabul edilir. Daha sonrasında ise istimlak yapabilmek için 6830 sayılı İstimlâk Kanunu çıkartılır. Yapılmak istenen düzenlemeler arasında Karaköy-Tophane arasındaki Kemeraltı Caddesi ile Tophane'den Bebek'e kadar uzanan sahil yolunun genişletilmesi projeleri de vardır.

Sonuç olarak, Adnan Menderes'in, İstanbul İmar Planı düzenlemeleri kapsamında yapılan yollar için yukarıda değinilen birçok tarihi yapı yıkılır. 1958 yılında, İtalyan Prof. Luigi Piccinato, İstanbul planlamasının başına getirilir. Yıkılan binalar dışında, yol inşa ve genişletme çalışmaları sırasında Nusretiye Cami ve sebili tahrip edilir, Kılıç Ali Paşa Cami ve dükkânları da zarar görür. Bu binaların bazı duvarları yıkılarak yeniden yapılır.

Bunların yanında, Tophane-Kabataş arasında yer alan-bugünkü Mimar Sinan Üniversitesi'nin tam karşısındaki- Salıpazarı Süheyl Bey Camii de 1957 yılında yol yapım çalışmaları sırasında yıkılır.

Aynı şekilde Karaköy'de Ziraat Bankası'nın hemen arkasında yer alan 1878-1879 yapımı, özgün mimariye sahip çok nadide eserlerden biri olan Karaköy Mescidi de 1958'de yol yapım çalışmaları sırasında yıkılır.

SALIPAZARI ANTREPOLARI

Yol genişletme çalışmaları yanında, 1950'li yıllarda Salıpazarı'nda rıhtım inşa çalışmaları yapıldığı gibi, hemen arkasına da yeni antrepolar ve bir iş hanı inşa edilmesine başlanır. Buna göre antrepo ve iş hanı binaları betonarme kazıklar üzerine oturtulur. İş hanı ile antrepolar arasında içeriden bir bağlantı olmayacaktır.

1956 yılı sonlarına doğru çalışmalar, ilerler. Tophane'den Salıpazarı'na doğru uzayan 290 metre boyundaki rıhtımın 800 kazığı çakılır. Rıhtımın bulunduğu yerde deniz derinliği 10-11 metre civarında olduğundan 10 bin ve 14 bin tonluk gemiler yanaşabilecektir. Alanın tamamen tanzim edilmesiyle 35.000 metrekarelik bir açık alan kazanılmış olacaktır. Yapılacak antrepolar sayesinde 32.000 metrekarelik bir kapalı alan temin edilecektir. 1956 sonunda 1 ve 2 numaralı antrepoların tamamlanmasıyla, 16.000 metrekarelik kapalı bir alan elde edilmiştir. Tophane'deki eski Denizyolları İşletmesi (Seyr-i Sefain) binasının yıkımına da bir ay içinde başlanır. Necati Bey Caddesi üzerinde bulunan Denizcilik Bankası'na ait eski binalar da tamamen yıkılır. Böylece Tophane Cami'nden Akademi binalarına kadar uzayan sahanın açılması suretiyle Bayındırlık Bakanlığı ve Denizcilik İşletmelerinin birlikte yaptırdıkları 4 antrepo ile aralarına kurulacak beşer katlı iki ışhanı için ihtiyaç duyulan saha açılır.

1958 yılında antrepoların inşaatı peyder pey tamamlanmaya başlanır. Bu bağlama daha önce Sirkeci'de hizmet veren Paket Postanesi Salıpazarı'nda yeni inşa edilen 4 numaralı antrepoya taşınır. Taşınma 22 Eylül 1958 tarihinde gerçekleşir. Artık Paket Postanesi ve diğer servisler, Salıpazarı'nda hizmet vereceklerdir. 1959 yılında ise çalışmalardan geri kalanları tamamlanır.

1980'lerin başında Salıpazarı limanının sadece yolcular için kullanılması gündeme gelir. Aynı anda sadece 9 geminin yanaşabildiği liman yetersiz kalmaktadır. Bu yıllarda Salıpazarı limanı hem yük hem de yolcu taşımacılığında kullanılır. Limana gelen yolcu gemileri biraz büyükse rıhtıma yanaşamaz, yolcuların karaya çıkışları ancak küçük deniz araçlarıyla gerçekleştirilir.

2000'LER

1990 yılında Karaköy ve Salıpazarı arasındaki 1120 metre sahil şeridinin düzenlenerek yeni bir yolcu limanı yapılması konusu gündeme gelir.

Bu bağlamda Türkiye Denizcilik İşletmeleri, sahil şeridinde mevcut antrepo ve depoları yap-işlet-devret modeliyle özelleştirmeyi planlar. Nihayetinde, bu ihale ancak Mayıs 2013'te gerçekleşir.

Doğuş Grubu'nun Özelleştirme İdaresi tarafından 16 Mayıs 2013'te gerçekleştirilen Salıpazarı Limanı İhalesi'ni 702 milyon USD teklifle kazanmasının ardından Grup, Ocak 2014'te Bilgili Holding'e bağlı BLG Capital ile ortaklık gerçekleştirir ve bu ortaklıkla alanın geliştirme ve işletmesinden sorumlu Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş. kurulur.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. ile yapılan devir sözleşmesini takiben, Şubat 2014'te liman sahası bu şirket tarafından devralır ve faaliyetlere başlanır. Şirketin ünvanı, Şubat 2018 itibariyle Galataport İstanbul Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş. olarak değişir.

KAYNAKÇA

Banoğlu, Niyazi Ahmet, Tarihi ve Efsaneleriyle İstanbul Semtleri, İstanbul 2007

Bardakçı, Murat, Şahbaba, İstanbul 2006

Ceylan, Oğuz, "Top döküm Binaları ve Onarımları", Geçmişten Günümüze Beyoğlu, İstanbul 2004, Cilt I

Cumhuriyet Gazetesi

Çobanoğlu, Ahmet Vefa, "Beyoğlu'ndaki Camiler", Geçmişten Günümüze Beyoğlu, İstanbul 2004, Cilt I

Dursun, Haluk, Boğaziçi'nde Kırk Yılım, İstanbul 2009

Engin, Vahdettin, Tünel, İstanbul 2000

Engin, Vahdettin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul 2011

Evren, Burçak, İstanbul'un Deniz Hamamları ve Plajları, İstanbul 2000

Eyice, Semavi, "İstanbul (Galata), İslam Ansiklopedisi, Cilt5/II

Gazi Mustafa Kemal, Nutuk, Ankara 1927

Genim, Sinan, "Beyoğlu'nun Yerleşim Tarihi, Geçmişten Günümüze Beyoğlu, İstanbul 2004, Cilt I

Genim, Sinan, "Saraylar, Kasırlar, Konaklar ve Evler", Geçmişten Günümüze Beyoğlu, İstanbul 2004, Cilt I

Göncüoğlu, Süleyman Faruk, Yitik Mirasın Peşinden, İstanbul 2008

Göncüoğlu, Süleyman Faruk, Bir Semt-i Meşhur Tophane Değişimin ve Yıkımın Hikâyesi, İstanbul 2009

Karaca, Zafer, "Rum Ortodoks Kiliseleri", Geçmişten Günümüze Beyoğlu, İstanbul 2004, Cilt II

Kargı, Haluk, "Muvakkithaneler", Geçmişten Günümüze Beyoğlu, İstanbul 2004, Cilt I

Kaya, Önder, "Galata: Farklı İnançların Harmanlandığı Yer", Gezgin Dergi, Yıl 2012

Koçu, Reşat Ekrem, "Galata- Galata Rıhtımı", İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 11

Odman, Aslı, "Serbest Mıntıka'dan Amerikan Pazarına Tophane Rıhtımı: Ford Motor Company Exports Inc. İstanbul Otomobil Montaj Fabrikası 1925-1944", Tarih ve Toplum, Bahar 2011

Mazak, Mehmet, Gündelik Hayatından Renklerle Eski İstanbul, İstanbul 2009

Rado, Şevket, "Birinci Umumi Harpte ve Mütareke Günlerinde İstanbul", Hayat Tarih Mecmuası, Yıl 1971

Sadri Sema, Eski İstanbul Hatıraları, hazırlayan Ali Şükrü Çoruk, İstanbul 2002

Schrader, Friedrich, İstanbul 100 Yıl Öncesine Bir Bakış, tercüme Kerem Çalışkan, İstanbul 2015

Sertȯğlu, Mithat, "İstanbul Tophanesi ve Top Dökümü Merasimi, Resimli Tarih Dergisi, 1956 Eylül

Tutel, Eser, Şirket-i Hayriye, İstanbul 1994

Tutel, Eser, İstanbul'un Unutulmayan Gemileri, İstanbul 2005

Türker, Orhan, Galata'dan Karaköy'e Bir Limanı Hikâyesi, İstanbul 2000

Hazırlayan:

Prof. Vahdettin Engin

Marmara Üniversitesi

Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü