

# ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE İSTANBUL'DA YAKIT DEPOLAMA TESİSLERİ

Burcu ÖZGÜVEN <sup>1\*</sup> 

<sup>1</sup> Trakya Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Edirne, TÜRKİYE

**Makale Künye Bilgisi:** Özgüven, B., (2023). Erken Cumhuriyet Döneminde İstanbul'da Yakıt Depolama Tesisleri, *Trakya Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 24(2), 71-84.

## Öne Çıkanlar

- Yirminci yüzyıl başlarına ait Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi İstanbul şehir istatistiklerinde, üretim tesislerinde kullanılan motor gücüne ilişkin veriler sayesinde sanayi tesislerinde kullanılan yakıt türü belirlenmektedir.
- Kıyı alanlarında erken Cumhuriyet döneminde etkin olan akaryakıt ve kömür depolarının özellikleri tespit edilmektedir.
- Bu alanlarda meydana gelen çeşitli sorunlar İstanbul'un modernleşme aşamasında bölgesel karakteristiği dönüştürmektedir.

Makale Bilgileri	Öz
<b>Makale Tarihiçesi:</b> Geliş: 2 Aralık 2023 Kabul: 21 Aralık 2023	Erken Cumhuriyet döneminde üretim tesislerinin enerji gereksinimini karşılamak amacıyla İstanbul'da çeşitli yakıt depoları inşa edilmiştir. Bunlardan Silahtarağa Termik Santralında ve fabrika buharlı makinelerinde kullanılan kömür deniz yoluyla getirilerek Boğaz limanlarında depolanır. Yanıcı, patlayıcı maddeler, zehirli gaz, toz ve koku ya da yüksek gerilim hatları türünden çeşitli tehlikeler barındıran tesislerin yer aldığı bölgeler 'tehlikeli alanlar' olarak tanımlanmaktadır. Bu açıdan, Çubuklu'da yer alan depolar ile Sovyet gaz depoları benzer özellikler göstermektedir.
<b>Anahtar Kelimeler:</b> Tehlikeli alanlar; Kuruçeşme kömür depoları; Çubuklu gaz depoları	Makalede yakıt depolarının İstanbul'daki konumları ve birer 'tehlikeli alan' olarak çevreyle kurdukları mekânsal ilişki ele alınmaktadır. Kentsel endüstrinin bir parçası olan yakıt depoları bulunduğu bölgesel karakterin değişimini tetiklemiştir. Araştırmada modernleşme sürecinde enerji tesislerinin kentsel çevrede meydana getirebileceği yarar ve zararların aktarımı hedeflenmektedir. Sanayide üretim ve verimliliğe dayalı gelişim kadar, hava kirliliği, mülkiyet sorunları gibi kent sakinleri tarafından ödenen toplumsal bedel kentlerin modernleşme aşamasında ortaya çıkmaktadır.

## FUEL STORAGE TERMINALS IN ISTANBUL DURING THE EARLY REPUBLICAN PERIOD

Article Info	Abstract
<b>Article History:</b> Received: December 2, 2023 Accepted: December 21, 2023	In the early Republican Period fuel depots in Istanbul were constructed to supply energy to the industry. Coal was brought by vessels to the Silahtarağa Thermal Reactor or to factory steam engines, whereas coal storage proceeded around the Bosphorus ports. As a term, 'hazardous areas' define locations where combustible, flammable materials, gases, dust, and vapours exist, or where extremely dangerous machinery such as high voltage lines are installed. Tanks around Çubuklu and the Soviet tanks represent mutual characteristics.
<b>Keywords:</b> Hazardous areas; Kuruçeşme coal storage; Çubuklu gas storage	Location of the fuel depots in Istanbul are investigated in the article, as the spatial relations among the hazardous areas and environment are taken into consideration. As an element of the urban industry, fuel depots triggered the transformation of the environmental character. The research aims at giving an account of the advantages and disadvantages of fuel depots in the urban environment. As the development based on the production and productivity of industry, social cost paid by the inhabitants, such as air pollution and ownership problems emerge during the modernization process of cities.

## 1. Giriş

Hammadde, nakliyat, uygun pazar alanları, sermaye ve yetişmiş işgücü gibi etmenlerin yanı sıra, kullanılan enerjinin miktarı ve türü de endüstriyel etkinliklerin sürdürülmesi için gerekli unsurlar arasındadır. Temelleri Osmanlı'nın son döneminde atılan, Cumhuriyet'in ilk yıllarında makine ve ekipmanları güncellenerek verimlilik düzeyleri artırılan çeşitli sanayi girişimleri, otuzlu yıllarda üretim kapasitesini yükseltmiş, dokuma, dericilik ve askeriye yönelik imalat dışında İstanbul'da yeni sanayi kolları gündeme gelmiştir (Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, 1930). 1929-39 yılları arası kurulan fabrikalar Haliç kıyıları başta olmak üzere Kazlıçeşme- Yedikule, Zeytinburnu, Bakırköy sahil şeridi üzerinde, kısmen Boğaz'ın Rumeli ve Anadolu kıyıları ile Kartal- Maltepe çevresinde yoğunlaşmıştır. Sanayi tesislerinin önemli bir bölümünde, trafo şebekesi bağlantılı elektrikten, bir bölümünde ise benzin, mazot gibi petrol türevi yakıt ile çalışan elektrik motorlarından enerji sağlanmaktadır. Şehirde depolanan ve dağıtılan akaryakıt, endüstri dışında, sayısı giderek artan motorlu taşıtlar için de gereklidir. İstanbul'da petrol ithal eden şirketler ve dağıtım kuruluşları tarafından örgütlenen depolar ve benzin istasyonlarıyla akaryakıt dağıtımını gerçekleştirilir.

Erken Cumhuriyet yıllarında İstanbul'da sanayi alanlarına enerji sağlayan ve yakıt olarak kullanılan petrol ve türev maddeleri nasıl temin edilmekte ve nerede depolanmaktadır? Bu sorunun ardında kentsel ulaşımına dair bir problem bulunmaktadır; zira şehirde nakliyat ve dağıtım işlevlerinin örgütlenebileceği karayolları henüz motorlu taşıtların işleyebileceği teknik kaliteye ulaşamamıştır. Gerek kömür, gerekse petrol ürünlerinin dağıtımını bu nedenle kıyıları üzerinden gerçekleştirilmektedir. Böylece erken Cumhuriyet döneminde sanayi alanları ve enerji tesisleri kentin kıyı alanlarında yoğunlaşmakta, kentin modernleşme

sürecinde yakıt alanlarının yerleşimi önemli sorunlar barındırmaktadır.

### 1.1 Yöntem

Bu çalışmada, yakıt depolama alanlarının inşa edildiği bölgelerin 'tehlikeli alanlar' olarak gelişim süreci irdelenmekte, bu tür alanların erken Cumhuriyet döneminde kentsel konumları incelenmektedir. Araştırma yöntemi olarak, İstanbul'da erken Cumhuriyet döneminde sanayi tesislerine ilişkin makineleşme verileri üzerinden kömür ve akaryakıtın endüstrideki kullanım hacmi incelenmiş, yakıt dağıtım alanında faaliyet gösteren kuruluşlar belirlenmiş, bu kuruluşların depolama alanlarının şehir içindeki yerleri ve faaliyetleri kapsamında İstanbul'da inşa edilen yakıt depolama tesisleri ele alınmıştır. Araştırmada erken Cumhuriyet döneminde endüstriyel gelişime katkı veren tesislere yoğunlaşmış, geç Osmanlı dönemine ait, büyük ölçüde kentsel işlevleri karşılayan gazhane yapıları metnin çerçevesine katılmamıştır. Çalışmanın kaynakları arasında dönemsel raporlar, uzmanların kaleme aldığı tespitler, arşiv belgeleri, haritalar, İstanbul Belediyesi tarafından yayınlanan kurumsal kaynaklar ile basında yayınlanan haber ve görüşler ele alınmıştır.

### 2. İstanbul'da Sanayi Kuruluşlarının Dağılımı

Osmanlı'nın son döneminden itibaren, kömür ve akaryakıt sanayide kullanılmaktadır. Yirminci yüzyıl başlarına ait Osmanlı istatistiklerde üretim tesislerinde kullanılan motor gücüne ilişkin veriler mevcuttur. Bu verilerden Osmanlı sanayi tesislerinde ağırlıklı hangi tür yakıtın kullanıldığı anlaşılmaktadır. Sanayinin desteklenmesi amacıyla kabul edilen 1 Kânunuevvel 1329 (14 Aralık 1913) tarihli 'Teşvik-i Sanayi Muvakkatı Kanunundan' yararlanan ülke çapındaki "264 sanayi kuruluşundan yüzde 93,9'unun muharrik güç (motor gücü) kullandığı" belirtilir (Ökçün, 1984, 29-30). 1913-15 yılı Osmanlı Sanayi İstatistiklerine dayanarak "en az on işçi istihdam eden ve makine

gücüyü üretim yapan” toplam 117 adet kuruluşun 63’ü İstanbul’da bulunmaktadır (Ökçün, 1984, 18-19). Başlıca yakıt kaynağı kömür olan buhar makineleri toplam makinelerin yüzde 40,6’sı, içten yanmalı ve akaryakıt kullanan makinelerin sayısı yüzde 35’idir. “Sadece İstanbul’daki fabrikalarda” bulunan ve 1913 yılından itibaren şehir elektriğinden yararlanan elektrikli motorlar toplam motor sayısının henüz yüzde 21’ini oluşturmaktadır (Ökçün, 1984, 29-30). Motorlar için başlıca yakıt İstanbul’a dışarıdan getirilen petrol ve türevlerinden elde edilmekte, ürünün bir bölümü Anadolu’daki sanayi tesislerine sevk edilmektedir.

On dokuzuncu yüzyıl sonlarına doğru Zonguldak rezervlerinin bilinmesine rağmen, sanayi tesisleri için yüksek verimli taş kömürü, maliyete ve lojistiğe bağlı nedenlerle yurtdışından sağlanmıştır (Özeken, 1944). 1913’ten sonra İstanbul’da elektrik enerjisi kullanıma girdiğinde şehre sevk edilen kömürün en büyük alıcısı Alibeyköy’de kurulan Silahtarağa Termik Santralidir. Ancak Haliç tabanının yükselmesi sonucu kömür mavnalarının Alibeyköy kıyılarına ulaşımı bir sorun haline gelmiştir. Birinci Dünya Savaşı ve mütareke döneminde şehrin karşılaştığı çeşitli sorunlara rağmen, üretim tesisleri, bazı okullar ve kamu binaları abonelik sistemiyle elektrik şebekesine bağlanmış; Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren, elektrik kullanımı faaliyete kaldığı yerden devam etmiştir.

Geç Osmanlı döneminde Eyüp, Balat ve Fener kıyılarında kurulan askeri dokuma fabrikaları, un değirmenleri ve yağ karıştırma atölyeleri gibi tesislere, 1929 yılından itibaren yeni işkolları katılarak ‘İstanbul’un sanayi merkezi’ olarak adlandırılan ‘Haliç mıntıkası’ oluşur. Fabrika ve ticari tesisler Unkapanı’ndan Eyüp Bahariye’ye, Kasımpaşa’dan Sütlüce’ye uzanan kıyı kesiminde yoğunlaşır. Haliç mıntıkası, kıyı nakliyatının yanı sıra Silahtarağa merkezli elektrik santral şebekesinin düzenlendiği başlıca alandır (Akşam, 20 Haziran 1929; İstanbul Telefon Müdürlüğü, 1936, 12-13). Endüstride ve

kamusal tesislerde kullanılan elektrik enerjisi, erken Cumhuriyet endüstri yapılanmasını geç Osmanlı döneminden belirgin biçimde ayırıştırır. Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti’ tarafından düzenlenen 1930 tarihli Sanayi Kongresinde ‘Sanayi siyaseti’ başlıklı değerlendirme raporunda, üretim tesislerinde makineleşmenin önemine vurgu yapılmaktadır: “Modern sanayi makineli sanayidir. Makineli sanayi hem el sanayiine göre daha kolaydır ve hem de ihtisas mecburiyeti el sanayiinde olduğu gibi şamil değildir, dardır. Mamefih ilave edelim (...) modern dar ihtisas tamamen fenne dayanan bir ihtisastır ve derindir” (Nizamettin Ali, 1930). 1932 yılı verilerine göre, Türkiye’de ‘Teşvik-i Sanayii Kanunundan’ yararlanan 1473 kuruluşun 1295 adeti, yani yaklaşık yüzde 88’i ‘kuvve-i muharrike’ (motor gücü) kullanmakta, bunun yüzde 44’ü enerjiyi tesis dışından almakta, yüzde 54’ü enerjiyi tesis koşullarında üretmekte, yüzde 2’lik bölüm ise “her iki usulü” benimsemektedir. Türkiye çapında motor gücü kullanan fabrikalarda hangi yakıt tipinin tercih edildiği de belirtilmiştir: ‘Buhar ile müteharrik’ (termik) motor gücünden yararlanan tesisler yüzde 14 (185 adet); yağ ve benzin ile işletilenler yüzde 17 (227 adet) oranındadır; tüm tesisler arasında yüzde 42 ile (540 adet) ‘elektrikli müteharrik motor’ en yoğun kullanıma karşılık gelir. 1932 yılına ait bir başka tespit Türkiye’de endüstri tesislerinin toplam motor gücü kapasitesinin 104 bin, 1933 yılında toplam 200 bin beygir kuvvetinde olduğu belirlenmiştir (Hasan Halet, 1933, 15). 28 Mayıs 1927 tarihli 1055 numaralı ‘Teşvik-i Sanayi Kanunu’ kapsamında himaye gören tesislerin 1932 yılına ait faaliyetlerine dair anket sonuçları da rapor halinde özetlenir (Devlet Arşivleri, 1933). Buna göre, Türkiye’de teşvikten yararlanan tüm kuruluşların yüzde 34’ünü, yani yaklaşık üçte birini barındıran İstanbul, Türk sanayisinin öncü kenti konumundadır.

1936- 1941 yılları arasında tutulan İstanbul Şehri İstatistik Yıllığında, 1936’da İstanbul’da sayısı 350

civarında bulunan sanayi kuruluşunun yüzde 85'inin motor gücünden yararlandığı belirlenir (İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı, 1944, 157-176). 1941 yılında sanayi kuruluşlarının toplam sayısı 309'a düşmekle birlikte motor gücünden yararlananların oranı yüzde 90'ın üzerine çıkar. Madencilik, gıda ve kimya sanayi gibi birçok alanda motor gücünün kullanımı yüzde yüze yaklaşmışken, sadece pamuklu dokuma tesislerinde motor gücü kullanmayan kuruluş sayısının motor gücü kullananlara göre daha fazla olduğu tespit edilmiştir. İkinci dünya savaşı ortamının çevre ülkelerinde oluşturduğu koşullar dikkate alındığında, ithal yakıtın kısıtlandığı ve şehirde mekanik tesisata bağımlı sanayi kuruluşlarının ekonomik krize girdiği anlaşılmaktadır.

Endüstri alanları çevresindeki yerleşik nüfusa ilişkin veriler şehir istatistiklerinden izlenebilir. 1929-46 arası fabrikalara işgücü öncelikle çevredeki yerleşimlerden temin edilir. Haliç'teki tesislerde çalışanlar Fatih, Eyüp, Defterdar ve Rami'deki mahallelerden, Alibeyköy ve Kağıthane Köylerinden fabrikalara erişir. Sanayi bölgesinin yer aldığı bir diğer alan Rumeli yönüne demiryolu bağlantısının önem kazandığı Yedikule- Bakırköy arasındaki Marmara sahil şerididir (Anonim, 1935; Demirağ, 1957). Burada da Cumhuriyet öncesi kurulan askeri mühimmat, deri ve dokuma fabrikalarına yenileri eklenmiştir. İstanbul'a dışarıdan gelen işgücü, Kazlıçeşme ya da askeri karakterini giderek kaybeden Zeytinburnu çevresinde fiili konut alanları oluşturur. Galata'dan Beşiktaş'a ve Kuruçeşme'ye uzanan, buradan İstinye ve Büyükdere'ye varan Boğazın Rumeli sahili, fabrika ve depolama tesisleriyle adeta sanayiye tahsis edilmiştir. Bunu Üsküdar'dan Beykoz'a uzanan Anadolu yakası sahillerindeki fabrika ve depolama alanları ile Şark Demiryollarının geçtiği Marmara'nın Anadolu kıyıları, özellikle Kartal çevresi izler. Sanayi tesisleri hazır iskelelerden yararlandığı gibi, büyük ölçekli her bir fabrikanın özel iskelesi mevcuttur. Rumeli tarafında işgücü Boğaz köyleri çevresine yerleşirken, Anadolu yakasında 1930'ların ortalarında yoğun ve plansız

gecekondu mahalleleri meydana gelir (İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı, 1944). Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren, hem hükümet hem de belediye yakıt temin ve dağıtım sorununa yönelik çözüm arayışına girmiştir. Sanayi faaliyetinin sürdürülmesi bakımından enerji sadece İstanbul için değil, ülke sanayisinin gelişimi için de vazgeçilmez konuma sahiptir; zira birçok hammadde kalemi İstanbul'da mamul mala dönüştürülerek Anadolu'ya sevk edilmektedir.

İstanbul'da akaryakıt sanayi tesisleri dışında, sayıları giderek artan motorlu araç sürücülerini tarafından da talep görülür. Benzinin perakende satış hacmi İstanbul'da taşıtların artan sayısına, sanayi kuruluşlarının nakliyat gücüne ve merkezi alanlarındaki faaliyete bağlı olarak gelişmektedir. 1920 yılında düzenlenen Pathfinder araştırmasında, abartılı bir ifade kullanılarak, şehirde "otomobil bulunmadığı" belirtilirken, 1931 yılında 87 farklı markadan 2270 adet motorlu taşıt (708 adet özel otomobil, 1070 taksi, 115 otobüs ve 377 adet kamyon-kamyonet), ayrıca 134 adet motosiklet tespit edilmiştir (Johnson, 2000, 152; İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı, 1932, 158-159). 1934 yılına gelindiğinde İstanbul'da 1621 binek otomobil, 601 yük kamyonu ve 4 otobüs olmak üzere şehirdeki toplam motorlu araç sayısı 2226 adettir İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı, 1936, 187). Benzin istasyonları şehrin belli başlı noktalarında göze çarpar. Taksim, Beşiktaş, Eminönü, Kadıköy gibi merkezi noktalarda Sokoni Vakum ile Neft Sindikat tarafından benzin istasyonları kurulmuştur (Cumhuriyet 29 Eylül 1936; Cumhuriyet, 29 İKincikânun 1944). 1926 ile 1943 yılları arası hazırlanan Pervititch haritaları ile dönemin basınında yer alan bilgilerden şehir içi benzin istasyonlarının konumları tespit edilmektedir.

### 3. İstanbul'da Yakıt Depolama Alanları

Otuzlu yıllardan itibaren 'tehlikeli alanlar' (hazardous areas) terimi, çeşitli yanıcı, patlayıcı, zehirli gaz ve koku üreten, yüksek gerilim hatları gibi ölümcül tehlikeleri barındıran endüstriyel tesislerin yer aldığı,

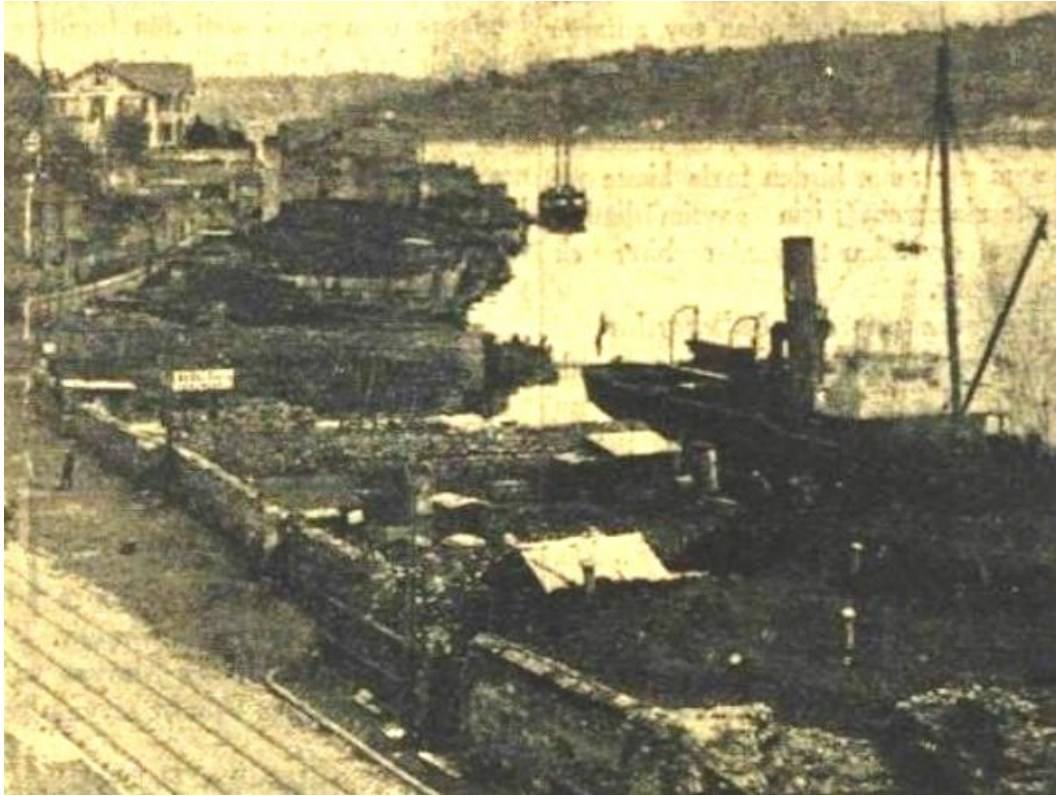
konut alanlarından soyutlanmış, ancak kentle ulaşım bağlantısının kurulduğu bölgeleri tarif etmek amacıyla kullanılmaktadır (MacMillan 1998, Korver 1994). ABD, İngiltere ve Almanya gibi sanayileşmiş ülkelerde, madenlerde kömür tozu ya da sıkışmış gazların meydana getirdiği felaketler sonrası, otuzlu yıllarda 'tehlikeli alanlar' tanımlanarak sınıflandırılmış, ilk standartlar oluşturulmuştur. Türkiye'de 1938 yılında "yanıcı madde depo ve tesisatının ıslahı" gündeme geldiğinde "Avrupa'da gümrük gaz depolarına ait talimatnameler" dikkate alınarak eski yönetmelik güncellenir (Cumhuriyet, 19 Nisan 1938). Yeni yönetmelikte "Serviburnu, Çubuklu ve Kartal'da gümrüksüz olarak depolanan akaryakıtın" oluşturduğu risk göz önüne alınmaktadır. Yakıt maddelerinin depolanması ve dağıtımı, kentsel ilişkileri ve mekânsal biçimlenmeyi beraberinde getirir. Zira patlayıcı ve tahrip edici etkiye sahip, petrol türevi yakıtlar ile yakın çevresinde sağlık riski barındıran kömür depoları giderek çevreden yalıtılmış alanlar

meydana getirmektedir. Bu alanların yakın çevresi de tesisin genel karakteristiğine uymaya yöneltilmektedir.

### 3.1. Kuruçeşme Kömür Depoları

Boğaz kıyılarında, Sarayburnu, Kasımpaşa, Kireçburnu, Unkapanı ve Üsküdar gibi kıyı alanlarında birçok kömür deposu bulunmakla birlikte, yirmili yıllardan itibaren kentsel tüketimin önemli bir bölümü Kuruçeşme'deki depolardan karşılanır (Müller-Wiener, 1998, 106). Eski Şehremini Cemil Topuzlu'nun iddiasına göre, Kuruçeşme sahili, işgal dönemine ait bir düzenleme sonucu "kömür depoları ile dolmuştur" (Topuzlu, 1994, 189). Eski konak arsalarında kurulan Kuruçeşme kömür depoları, yarattığı çevre kirliliği ve mülkiyet karmaşası gibi çeşitli sorunlara karşın 1980'lere kadar işlevini sürdürür (RESİM-1).

1930 Sanayi Kongresinde kömür nakliyatındaki yüksek maliyetten söz edilir: "Zonguldak'tan gelmiş olan kömürün vapurdan çıkarılıp Boğaziçi'nde bir depoya



RESİM-1: Kuruçeşme Kömür Depoları (kaynak: Cumhuriyet, 30 Nisan 1936.)

*konması ve bu depodan yakıt alan bir vapura verilmesi ton başına ortalama iki liraya mal olmaktadır. Halbuki (...) mükemmel yükleme ve boşaltma araçlarıyla donanmış bir deponun düzenlenmesi ile masraflar indirilebilir”* (Hadi, 1930, 433). Madenciler Encümeni de aynı kongreye sundukları raporda, İstanbul’da yükleme boşaltma işlemlerinin “*mihaniki (mekanik) araçlarla ve sabih (yüzer) stoklarla*” gerçekleştirilmesi gerekliliğine değinir (Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, 1930, 455). Üretim alanında faaliyet gösteren çeşitli grupların liman hizmetlerindeki eksikliğe parmak basmalarına rağmen, kömür boşaltma işlemi İstanbul’da belirli noktalarda ve geleneksel yöntemlerle sürdürülmektedir.

Kömür depoları Kuruçeşme İskelesi ile Defterdar Burnu arasındaki sahil şeridinde yer alır. İskele tarafında Osman Reis Camii, Karakol ve yıkılmış bir hamam bulunur. ‘Keşfiyat ve İnşaat Türk Anonim Şirketi’ tarafından 1926 yılında hazırlanan ‘Rumeli Ciheti’ haritalarından 1/500 ölçekli B 16-2 numaralı paftada Arnavutköy yakınındaki kıyıda ‘Sarraf Burnu’ ile tramvay yolunun arkasında ‘Aya Yani (Kilisesi) Çıkmazı’ işaretlenmiştir; B 16-4 numaralı paftada bitişik nizam depo arsalarının duvarla ayrıldığı ve bu düzenin Arnavutköy tarafındaki ‘Sarraf Burnu’na kadar uzandığı görülmektedir (Keşfiyat, 1926). Depolama işlevine tahsis edilerek ‘depo adası’ (ya da ‘kömür adası’) olarak işaretlenen ‘Kuruçeşme Adası’ ile Kuruçeşme kıyı şeridi Osmanlı’nın son yıllarında hazırlanan haritalarda gösterilmiştir (Necip Bey haritası HRT\_470). Yirmili yıllarda sayısı artan depo işletmecileri arasında ticari kuruluşlar ve bireysel yatırımcılar bulunmaktadır (Koral Türk, 2007, 208-9).

Bununla birlikte, Kuruçeşme’deki kömür depoları ‘tehlikeli alanlara’ özgü birçok riski barındırır. Kömür tozlarından, gürültü ve kokudan rahatsız olan çevre sakinleri önce Sıhhi ve İçtimai Muavenet Vekilliğine (Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığına) şikâyet dilekçesi verir. Taleplerden sonuç alamayınca, çevre

sakinleri hukuk yoluna başvurur (Cumhuriyet, 19 Teşrinievvel 1924; Cumhuriyet, 15 Mayıs 1957). Dava sonucunda Kuruçeşme sakinleri haklı bulunmakla birlikte, depolarda faaliyet devam eder, hatta kırklı yılların sonlarında kıyı şeridinde kömür yükleme boşaltma işlemi için devasa vinçler satın alınır ve kurulur. Çevre kirliliğine, sağlık sorunlarına, mülkiyet karmaşasına, şikâyet ve davalara rağmen, Kuruçeşme’de yükleme, boşaltma, depolama işlemleri on yıllar boyunca sürer. Barındırdığı fiziki riskler nedeniyle, Kuruçeşme depoları zamanla çevresinden soyutlanmış, ‘tehlikeli alana’ dönüşmüştür. Kömüre ek olarak, kıyıda akaryakıt depoları ve çeşitli sanayi tesisleri de inşa edilmiş, bir dönem bahçeli yalıların yer aldığı tarihi sahil şeridi, mekânsal planlama yapılmadan, fiilen sanayi bölgesi haline gelmiştir.

Ellili yıllarda kömür depolama işlevinin Haydarpaşa, Beykoz ya da Zeytinburnu gibi çevresel bölgelere kaydırılması görüşülse de, şehre sevk edilen kömürün dörtte üçü Kuruçeşme depolarından dağıtıldığından bu tasarı gerçekleştirilemez. Depoların karşısında bulunan ‘Kömür Adası’ 1957 yılında sportif amaçlar doğrultusunda el değiştirir. Kuruçeşme depolarının faaliyeti, enerji kaynağı olarak kömürün eski etkinliğinin kalmadığı 1989 yılına kadar devam eder (Cumhuriyet, 5 Ağustos 1989). Bu dönemde depolar ve mekanik tesisat sökülür, kıyı şeridi İstanbul Anakent Belediyesi tarafından yeşil alana dönüştürülür.

### 3.2. Petrol ve Petrol Türevi Depolama Alanları

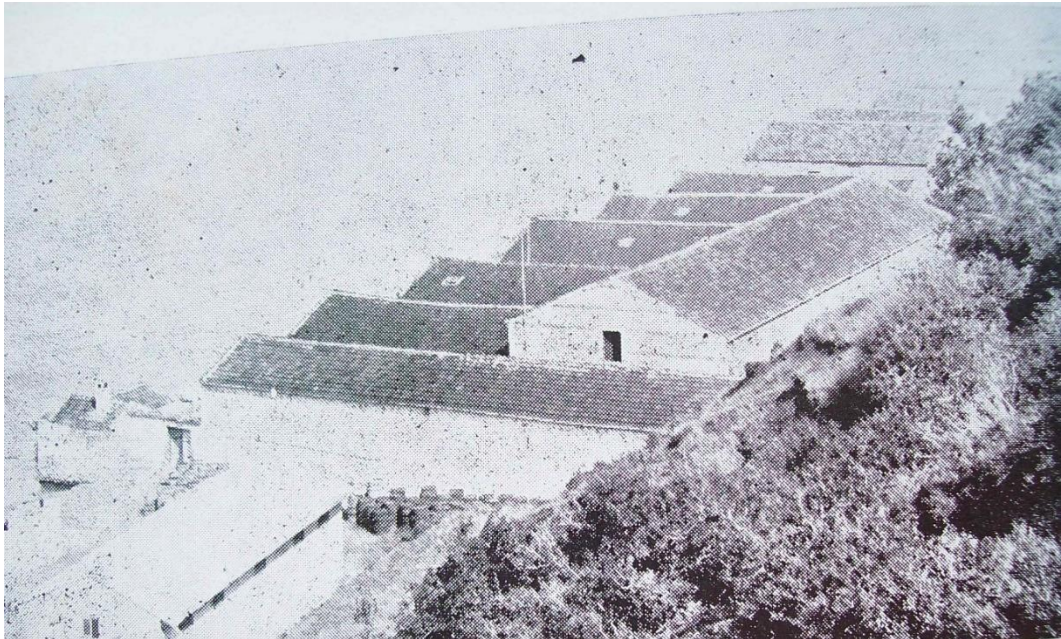
Kömür depolarının yanı sıra, İstanbul’da petrol ürünleri depolama ve dolun tesisleri on dokuzuncu yüzyıl sonlarından itibaren önem kazanmıştır. 1888 ve 1906 yıllarına ait hükümler ile akaryakıt depolama hakkı şehremanetlerine verilir (Osman Nuri, 1928, 519) Bu hükümler, 1297 tarihli (1881-82) ‘Müşteil maddelerin muhafazası, gazların usulü hıfzı hakkındaki kararname’ ile 22 Şevval 1305- 20 Haziran 1304 (2 Temmuz 1888) tarihli ‘Gaz ve ispiroto ambarlarına dair talimatname’ ile ‘Devairi belediyece ihdas edilecek gaz depolarına dair



4 Teşrinievvel 1322 (17 Ekim 1906) tarihli nizamnamedir. Petrol depolama hizmetleri İstanbul Şehremaneti (Belediyesi) için önemli yatırım potansiyeli oluşturur. 1880'li yılların başlarında inşa edilen, kısaca 'gaz depoları' olarak tarif edilen eski Çubuklu depoları kârgir, kırma çatılı, içerdiği petrol türevi malzemenin riskleri ve depolama özellikleri dikkate alınmaksızın inşa edilmiş binalardır. Günümüzde Çubuklu'da halen varlığını sürdüren tesis hakkında Cumhuriyet öncesinde kroki çizim ve haritalar mevcuttur: 1298 (1882-83) tarihli 'Çubuklu civarı gaz deposu arazisi haritası' İBB Atatürk Kitaplığı Harita demirbaş no: 4040 ve no. 4035; 1326 tarihli (1910-11) 'Çubuklu gazhane deposu planı', Atatürk Kitaplığı Harita demirbaş no: 4036-4037. Belediyeye ait gaz deposu, çizgisel planlı dikdörtgen bir blok, üç iskele ve çevre binalar (Depots de Petrole) ile birlikte 1914 yılında 'ana depo' olarak belirlenir (Başar, 1929, 42; Müller-Wiener, 1998, 135). Necip Bey haritasında, bu alan iskele ile 'Chantiers', 'Jandins dermen' olarak işaretlenmiştir (İBB Taksim Atatürk Kitaplığı, HRT\_416). 1925 yılında Sovyet Neft

Sindikat'ın Çubuklu ve Umuryeri'nde depolarının bulunduğu belirtilmektedir (RESİM-2).

1924 tarihli İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Raporunda "Türkiye'de petrol ithal olunabilecek tankların bulunduğu yegâne yer, yalnız İstanbul'dur. Bundan dolayı memleketin her tarafında sarf edilen petrolün büyük bir kısmı İstanbul'a getirilir ve buradan memleketin diğer yerlerine sevk edilir" ifadesiyle dolun tesislerinin konumuna işaret edilir (Anonim, 2006, 53-54). Petrol ürünlerinin dışalım Osmanlı'nın son yıllarında başlamışsa da, bu alanda Sovyetlerle 1927'de ticaret anlaşması imzalanır. 1933 yılında doksan bin ton hacmindeki ithalatta yer alan kuruluşlar arasında, Sovyet petroleri satış temsilcisi Neft Sindikat yüzde 46,85 ile Türkiye'nin petrol ithalatında birinci sıradadır. Rafine edilen Bakü ve Grozni petroleri, kuruluş tarafından Batum Limanı çıkışlı gemilerle Boğaz iskelelerinde boşaltılmaktadır (Bilgiç, 2019, 161; Akten, 2004).1933 yılındaki belirlemeye göre, İstanbul pazarında petrol ürünü ithal eden kuruluşlardan Romanya petroleri temsilcisi Şteaua Romana (Etoile Romaine) yüzde 28,65'lik, ABD'li



**RESİM-2:** Osmanlı Dönemi Çubuklu Gaz Depoları (kaynak: T.C. Dâhiliye Vekâleti, Mahalli İdareler Umum Müdürlüğü, (1933). Belediyeler. İstanbul: Holivut Matbaası.)

büyük sermayedar Sokoni Vakum (Socony Vacuum) yüzde 18,16'lık ve çokuluslu girişim olarak Shell (The Asiatic Petroleum Co. Ltd.) yüzde 6,34'lük paya sahiptir (Lokman, 1933, 100).

### 3.2.1. Sokoni Vakum Depoları

İthalatçı kuruluşlar arasında “*Standard Oil tröstünün doğu ülkelerindeki*” satış birimi olan, New York merkezli Sokoni Vakum Şirketi (Socony- Vacuum Corp.) Karadeniz kıyıları, Akdeniz limanları ile Orta Doğu arasında geniş dağıtım ağı kurmuştur. Kuruçeşme'deki 860 tonluk üç deponun yanı sıra, 11 Sokoni Vakum deposu Osmanlı döneminde Serviburnu'nda yer alır (Lokman, 1933, 98-99; Necip Bey haritası, Taksim Atatürk Kitaplığı, HRT\_415). Yirmili yıllarda Beykoz'un kuzeyindeki Umuryeri çevresinde Standard Oil Kumpanyasına ait küçük bir petrol limanı ve “*muhkem bir iskele*” inşa edilir (Başar, 1929, 42). Diğer şirketlerin de depo kurmasıyla, Umuryeri bir dolun alanına dönüşmektedir.

Serviburnu ile Anadolu Kavağı arasında yer alan Umuryeri Limanı, on yedinci ve on sekizinci yüzyıllarda kireç kuyularıyla anılan bir bölge olup 1819 tarihli Kauffer- Barbie de Bocage haritasında ‘müstahkem mevki’ olarak işaretlenmiştir (Hovhannesyan, 1997, 58). 1916 tarihli Erkan-ı Harbiye haritasına göre, Serviburnu- Umuryeri arasındaki alanda çevreyle bağlantı, deniz taşımacılığı dışında, Haydarpaşa'dan uzanan ‘telgraf hattı’ ve patika yolla sağlanabilmektedir (İstanbul Boğazı ve civarı haritası, 1911/1327). Dik yamaçların denize ulaştığı bu yalıtılmış alan, petrol ürünleri gibi yanıcı ve patlayıcı yakıtı depolamak için oldukça elverişlidir. 1922'de hazırlanan Umuryeri kıyısını gösteren haritada depolar, iskeleler ve çeşitli tesisler işaretlenmiş, ancak çevrede herhangi bir yerleşim alanına yer verilmemiştir (İBB Taksim Atatürk Kitaplığı Hrt\_006553M).

Yirmili yıllardan itibaren Sokoni Vakum Şirketi, Samsun, İzmir gibi merkezlerde yer alan depolama

tesisleri sayesinde petrol ürünleri dağıtımını gerçekleştirir (Lokman, 1933, 97-98). Gaz tenekesi dolun altyapısına sahip olan Sokoni Vakum, rakipleriyle karşılaştırıldığında dağıtımda avantajlı durumdadır. Benzin istasyonlarında da kurumsal temsiliyeti bulunan kuruluş İstanbul'da toplam 56 bin tonluk benzin, gazolin, motorin, mazot ve madeni yağlar içeren on beş adet depoya sahiptir. Karadeniz'e seyreden gemilere yakıt ikmali düzenlenmiştir. Beykoz civarındaki akaryakıt depoları 1935 yılındaki patlama nedeniyle zarar görmüş olsa da tamir edilen tesisin işlevi devam eder (Doğaner, 1991, 130; Ulutaş, 2020; Cumhuriyet, 17 Mayıs 1935).

### 3.2.2. Şteaua Romana Depoları

Otuzlu yıllarda İstanbul'da petrol dağıtım alanında faaliyet gösteren bir diğer kuruluş, Romanya petrollerinin satış temsilcisi Şteaua Romana Şirkettir (Lokman, 1933, 99). Romanya'nın “*Campina şehrinde işlem gören petrol ve türevlerini*” depolamak amacıyla, şirket tarafından Kartal'da toplam 3600 ton kapasiteli üç adet tank kurulmuş, buna daha sonra Ortaköy deposu da eklenmiştir. Girişimci Yeşua Behar tarafından, benzin, gazyağı, madeni yağ gibi petrol ürünleri depolamak amacıyla Umuryeri'nde “*2060 ton kapasiteli yedi adet tank*” tesis edilir (Lokman, 1933, agy; Koraltürk, 2013, 18-20). Bu bölgede ham petrol işlemek üzere kurulan ‘Türkiye Neft Sanayii Türk Anonim Şirketi’ tarafından ‘tasfiyehane’ (arıtma tesisi) açılmış, şirkete ait üç tank yerleştirilmiştir (Lokman, 1933, agy). Aynı şirketle bağlantılı bir diğer dağıtımcı kuruluş olan Firuzan Ali (Arsan) Gaz Deposu, Pervititch 1931 tarihli 1/1000 ölçekli 67 numaralı Üsküdar paftasında işaretlendiği şekliyle, Üsküdar Paşalimanı kıyısında, dörtgen betonarme bloklardan oluşan kıyı tesisinde faaliyet gösterir. ‘Türk Petrol Limitet Şirketinin’ de Haydarpaşa rıhtımında 9 bin ton kapasiteli üç adet tankı vardır. 1930 tarihli 2 numaralı Pervititch Haydarpaşa paftasında gösterilen mazot tankları Haydarpaşa tesisleriyle ilişkilendirilmiş



olmalıdır. Bu kuruluşla bağlantılı akaryakıt ve gaz depolama tesislerinin tümü şehrin belli başlı iskelelerine yakın konumda inşa edilmiştir. Otuzlu yılların sonlarında akaryakıt, Serviburnu, Çubuklu, Ortaköy, Üsküdar ve Kartal gibi İstanbul'un farklı alanlarında depolanabilmektedir (Cumhuriyet, 19 Nisan 1938).

### 3.2.3. Çubuklu Gaz Depoları

Bakü, Grozni ve Maykop bölgesinden sevk edilen petrol, Batum'da işlenip Sovyet şirketi tarafından İstanbul'a getirilmektedir. Gemilerle dağıtım yapan Sovyet ağının Türkiye'deki satışından 'Neft Sindikat Şirketi' sorumludur (Nazaroff, 1941, 81-89). Kuruluşun İstanbul dışında Ankara, İzmir, Samsun, Adana, Mersin gibi merkezlerde şubeleri vardır. Yakın coğrafyada bulunmasına ve pazar hacminin yaklaşık yarısına sahip olmasına rağmen, otuzlu yıllara kadar Neft Sindikat tarafından kapsamlı bir depolama tesisi inşa edilmemiştir (Lokman, 1933, 97). Kuruluş 1931 yılında Kuruçeşme- Arnavutköy arasındaki sahil şeridinin bir bölümünde akaryakıt dağıtım tesisi kurmaya hazırlanır. Zira kömür depolarının bulunduğu Kuruçeşme çevresi, yukarıda da belirtildiği gibi, yakıt sevkiyat bölgesi haline gelmiştir. Neft Sindikat deposu, yüzyıl başlarında yanarak ortadan kalkan ve 'Aleksander Karatodori Paşa arsaları' olarak bilinen eski yalı arsasında kurulmuştur (Atalan, 2015). Tesiste akaryakıt kaplara aktarılır; "kapların lehimlenmesi, çakılması", kamyonlarla şehir içi dağıtımını gibi hizmetler yürütülür. Arsa aynı zamanda "ihraç iskelesi" olarak düzenlenmiştir (Cumhuriyet, 24 Mart 1931). Neft Sindikat'a ait diğer dağıtım tesisi Üsküdar ve Balaban İskeleleri arasındaki Çöp İskelesi civarında işareetlenmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren İstanbul Belediyesi, petrol ithalatçısı şirketlere doğrudan depolama hizmeti sunmak üzere girişim başlatır. Osmanlı'dan kalan Çubuklu tesisleri, yetersiz olmakla

birlikte, Belediye için önemli gelir potansiyeli oluşturmaktadır. Depolama gereksinimi dikkate alınarak, Neft Sindikat Şirketinin bağlı bulunduğu Sovyet Soyuz Neft Şirketi ile Belediye arasında Çubuklu'da 8500 ton hacminde gaz depoları kurulumuna ilişkin mukavelename 1931 yılında Belediye Meclisinde kabul edilir. Depolar on beş yıl kullanıldıktan sonra Belediyeye devredilecektir (Cumhuriyet, 10 Mayıs 1931; Bilgiç, 2019, 204). Depolama imkanını güncellemek amacıyla, 54.851 lira harcanarak Çubuklu'da üç yeni tank inşa edilir. Hatta Sokoni Vakum depolarının bulunduğu Çubuklu Caddesi çevresindeki bir diğer arazi 1934 yılında Belediye tarafından satın alınır (İBB Taksim Atatürk Kitaplığı Hrt\_005301).

Belediye, depoların karayolu bağlantısını desteklemek üzere, Anadolu kıyısındaki Boğaz yollarının tamirini gündeme getirir. 1929 yılında Üsküdar- Beykoz Caddesi kapsamında ele alınan yol inşaatı, olasılıkla, mevcut iz takip edilerek, Çubuklu'ya kadar ilerler. İnşaatın düşük kalitedeki malzeme ve işçilikle uygulanmasına karşın, Üsküdar'a ulaşan ve işlek olmayan bir yol motorlu araçlara açılır (Akşam, 1 Teşrinievvel 1929). 1935 yılında yolun 'beş yıllık yol programı' kapsamına alınacağı ve şose olarak Paşabahçe'ye uzatılacağı bildirilse de, otuzların sonlarında, Beylerbeyi- Çengelköy- Çubuklu yolu asfalt olarak yeniden programa alınır ve inşaat kırklı yıllara kadar devam eder (Cumhuriyet, 21 Haziran 1939).

Çubuklu tesisini güncellemek amacıyla yapılan 1931 yılı mukavelenamesi sonrasında yeni depo inşaatının beklendiği hızda sonuç vermediği anlaşılır. Kurulan depolar ile Belediye rıhtımının 1936 yılı mart ayında çıkan sert fırtınadan zarar görmesi de girişimin yavaşlamasına neden olur (Cumhuriyet, 20 Mart 1936).

Bununla birlikte, gerek hükümet, gerekse yerel yönetim Türkiye'de tröst kurma eğilimine karşı önlem

almaktadır. Petrol ve ürünleri dağıtımını örgütlenirken, kimi zaman birbiriyle mücadele eden, kimi zaman ortaklaşa fiyat belirleyen iki rakip sermaye grubu arasında denge kurulması amaçlanır. Vali ve Belediye Başkanı Üstündağ, depolar sayesinde oluşacak *“serbest piyasa rekabetinin girişimciler açısından yararlı olacağına”* vurgu yapar (Cumhuriyet, 22 Mayıs 1936; Anonim, 1936, 474-489). Belediye ile Sovyet kuruluşu arasında varılan anlaşma sonucu *“bir milyon lira değerinde muazzam bir depo silsilesi tesisatının”* Belediye adına kurulacağı ilan edilir. Böylece Neft Sindikat ortaklığı ile toplam 8000 metre küplük on dokuz adet petrol tankının temeli atılır. Yerleşkede ayrıca *“ambarlar, yazıhaneler, teneke fabrikası, depoda çalışacaklara mahsus ikametgâh ve sair binalar”* planlanır. Yapılan mukavele uyarınca *“gaz depoları, gaz tasfiye fabrikası ve gaz tanklarının inşası”* Soyuz Neft firması tarafından işleme alınır (Cumhuriyet, 17 Haziran 1936; Cumhuriyet, 7 Ağustos 1936; Anonim, 1937, 537- 544). Tesiste benzin, uçak benzini, gaz, madeni yağlar ve benzeri petrol türevi ürünler depolanacaktır. Bu dönemde Neft Sindikat ‘larsen’ (Larssen) tipi *“özel çelik kazıklardan oluşan bir rıhtım ile iki iskele”* inşasına girer. Tüm tesisin

yapımı 1938 yılında tamamlanır (Altay, 1939, 215; 9.4.1953 tarihli TBMM tutanağı).

On biri bitişik konumda, sekizi kuzeydeki lineer arsada kıyıya paralel konumda yer alan toplam on dokuz dairesel tank eski Belediye depolarının bulunduğu alanın güneyinde inşa edilmiştir (RESİM-3). İkinci Dünya Savaşı'nın bölgedeki en sıcak günlerinin yaşandığı 1940 yılı ocak ayında Reiscumhur İsmet İnönü imzalı kararnamede, Soyuz Neft Eksport kurumu Türkiye şubesinin *“yabancı şirketler tarafından ele geçirilmeden”* Petrol Limited Şirketi tarafından satın alındığı belirtilir. Devam eden savaş koşulları içinde, Sovyetler ile yapılan anlaşma uyarınca *“Çubuklu’da vücuda getirdiği tesisattan mütevellit bilimum hukuk ve vekaibin ve mutasarrıfı bulunduğu menkul ve gayrimenkullerle petrol müşterileri ve sair mallar ve kara ve deniz vasıtalarının acilen ve yabancı şirketler eline geçmesine mahal verilmeden ceman 600,000 Türk lirası bedel mukabilinde Petrol Limited Şirketi tarafından devren iktisap ve mubayaa”* edilmesi karara bağlanır (Devlet Arşivleri, Tarih: 15.1.1940). *“Neft Sindikat Şirketinin tasfiyesi sonucu”* Petrol Limited Şirketi 1940 yılında kurulmuş olup 1941 yılında Bakanlar Kurulu kararıyla ‘Petrol Ofisi A.Ş.’ ye dönüşür. Böylece *“petrol satın almak, ithal etmek, stok*



RESİM-3: Çubuklu Gaz Depoları (Foto: YAZAR, çekildiği tarih:2019)

*kurmak, dağıtım yapmak, depo tesis etmek*” gibi çeşitli hizmetler kurumun görev alanına verilmiştir (Devlet Planlama Teşkilatı, 1990). Kuzeydeki arsada yer alan sekiz depo seksenli yıllarda yıkılmış olup burada bir turizm tesisi kurulmuştur. Geri kalan on bir silindirik metal depo ile yan tesisler, zaman içinde ortaya çıkan yıkım çabalarına karşın, Çubuklu Feribot İskelesine bakan dik sırtta varlığını sürdürmektedir. Depolar grubu 1930’lu yılların endüstriyel teknolojisini yansıtmakla birlikte Türkiye’de varlığını sürdüren en eski petrol depolama tesisleri arasındadır.

Çubuklu depoları, 1882-84 yılları arası Bakü ve Tsaritsin’de (günümüzde Volgograd) inşa edilen metal petrol depolarıyla büyük ölçüde benzer özellikler sergilemektedir. Özellikle Robert, Ludvig ve Alfred Nobel kardeşlerin Branobel Şirketi kapsamında tesis edilen dairesel kesitli depolar İsveçli mühendis Karl Wilhelm Hagelin tarafından 1880’li yıllarda fotoğraflarla belgelendirilmiştir (Grundmann, 2013, foto:13, 14, 15). Volgograd’da İdil Nehri kıyısında konumlanan söz konusu depolar ile Çubuklu depoları benzer biçime sahiptir. Düşeyde konumlandırılmış petrol tankları, Bakü-Grozni boru hattını inşa eden ve sonraki yıllarda Rus konstrüktivizm akımına ilham veren ünlü mühendis ve mucit Vladimir Shukhov’un (1853-1939) tasarımlarına atfedilir (Tomlow, 2014). Sovyetler Birliği’nde Bakü başta olmak üzere çeşitli bölgelerde inşa edilen petrol deposu tipinin Çubuklu’da da tekrarlanmış olması mümkündür.

#### **4. Sonuç**

Endüstri bölgelerinde kurulan, ya da yakıt üretim ve depolama işlemlerinden kaynaklanan yanma, patlama, parlama, gaz sızıntısı, tozlaşma, zehirli gaz, kötü koku gibi çeşitli riskler içeren alanlar, uluslararası ölçekte ‘tehlikeli alanlar’ (hazardous areas) olarak tarif edilmektedir. Çevre sakinlerinin sağlığına yönelik çeşitli sorunlar meydana getiren bu tür tesislere kentsel

merkezlerden ve konut alanlarından uzak arsalar tahsis edilmiştir.

Kuruçesme kıyılarında yirminci yüzyıl başlarına kadar varlığını sürdüren konutlar ve yalılarının yerine depolar inşa edilmiştir. Yerleşimlerden uzak ve Beykoz kıyılarında tesis edilen petrol depoları da, yanıcı-patlayıcı özellikleri nedeniyle yüksek risk içeren kuruluşlardır. Yakıt depolama tesisleri çevresel mekânı belirli ölçüde sınırlayan ve kimliğini değiştiren alanlara dönüştürmüştür.

‘Tehlikeli alanlar’, içinde yer aldıkları kentsel çevre için çekici olmaktan uzak ve tehlikelidir; görevliler dışında yakındaki konutlarda ikamet eden bulunmamaktadır. Bu bölgeler, sanayi karakteri taşımamasına rağmen, işçi konutlarıyla kurulan ilişki nedeniyle Haliç ya da Kazlıçesme-Yedikule gibi belirli ölçüde sınırlanan sanayi alanlarından ya da ticaretin yoğunlaştığı bölgelerden farklılaşır.

Kuruçesme depoları kırklı yıllarda Boğaziçi’nin kentsel peyzajına yabancı, devasa vinçlerin ve kesif kömür kokusunun hüküm sürdüğü, çevresindeki konutların ise sahipleri tarafından terkedildiği bir yakıt depolama bölgesine dönüşmüştür. Umurbey ve Çubuklu depoları ise çevreden yalıtılmış olarak kıyıda varlığını sürdürür, ancak yakıtın yanıcı patlayıcı özelliği nedeniyle gerek Umurbey, gerekse Çubuklu bölgesi, vatandaşların kıyı kullanımının engellendiği, uzak ve yalıtılmış birer mevki haline gelir.

Sonuçta, sanayi bölgelerinde toplumsal kalkınma amacıyla başvuru alan verimlilik eksenli gelişim kadar, hava kirliliği, mülkiyet değişimi gibi çok yönlü sorunlar karşısında ödenen toplumsal bedel, kentlerin modernleşme aşamasında meydana çıkan önemli, ancak birbiriyle çelişen etmenlerdir. Bu durum kentsel gelişim aşamasında sıkça karşılaşılan toplumsal bir açmazı işaret etmektedir.

## Kaynaklar

- Başar, A. H. (1929). İstanbul Limanı 1929. İstanbul: Akşam Matbaası.
- Bilgiç, E. (2019). Rus Arşiv Kaynakları Işığında 1923-1939 Arası Türk- Sovyet Ekonomik İlişkileri. (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Marmara Üniversitesi/ Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Devlet Planlama Teşkilatı (1990). Petrol Ürünleri. Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Yayın no. DPT: 2206- Ö.İ.K.
- Doğaner, S. (1991). İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri. Bülten- Bulletin, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü. 8, 115-144.
- Demirağ, K. (1957). Haliç Mıntıkasında Gıda Maddeleri Sanayii (Yayınlanmamış Mezuniyet Tezi). İstanbul Üniversitesi/ Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü.
- Grundmann, G., & Richter, M. (2013). Fifteen unique albumen prints of the Nobel Brothers' Oil Producing Company in Baku, Tzaritsin and Saratov (1882-1884). Branobel International Research- Innovative Conference-2 Proceedings. URL: [https://www.researchgate.net/profile/Guenter-Grundmann/publication/263503977\\_Fifteen\\_unique\\_albumen\\_prints\\_of\\_the\\_Nobel\\_Brothers%27\\_7\\_Oil\\_Producing\\_Company\\_in\\_Baku\\_Tzaritsin\\_and\\_Saratov\\_1882-1884/links/53e1f2da0cf24f90ff65a6d9/Fifteen-unique-albumen-prints-of-the-Nobel-Brothers-Oil-Producing-Company-in-Baku-Tzaritsin-and-Saratov-1882-1884.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Guenter-Grundmann/publication/263503977_Fifteen_unique_albumen_prints_of_the_Nobel_Brothers%27_7_Oil_Producing_Company_in_Baku_Tzaritsin_and_Saratov_1882-1884/links/53e1f2da0cf24f90ff65a6d9/Fifteen-unique-albumen-prints-of-the-Nobel-Brothers-Oil-Producing-Company-in-Baku-Tzaritsin-and-Saratov-1882-1884.pdf) (Erişim 15 Kasım 2023)
- Hadi (1930). Türkiye'de Madenler ve Madencilik. 1930 Sanayi Kongresi, Raporlar- Kararlar- Zabıtlar (içinde). Ankara: Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Umum Merkezi, 433.
- Hasan Halet (1933). Cumhuriyet Türkiye'si- Elektrikli Türkiye. İstanbul: Fazilet Matbaası.
- Hovhannesyan, S. S. (1997). Payitaht İstanbul'un Tarihçesi. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- İstanbul Belediyesi İstatistik Müdürlüğü (1932). İstanbul Şehri istatistik yıllığı, 1930-31. İstanbul: İstanbul Belediye Matbaası.
- İstanbul Belediyesi İstatistik Müdürlüğü (1936). İstanbul Şehri istatistik yıllığı, 1932-33. İstanbul: İstanbul Belediye Basımevi.
- İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü (1944). İstanbul Şehri istatistik yıllığı, 1939-43. İstanbul: İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü.
- İstanbul Telefon Müdürlüğü (1936). Kılavuz, 22inci Bası 1936. İstanbul: Ekspres Basımevi.
- Johnson, C. R. (2000). İstanbul 1920 (çev. Sönmez Taner). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Koraltürk, M. (2007). Ahmet Hamdi Başar'ın Hatıraları- Meşrutiyet, Cumhuriyet ve Tek Parti Dönemi. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Koraltürk, M. (2013). Enerji Dolu 80 Yıl. İstanbul: Turcas Kültür Yayınları.
- Korver, W.O.E. (1994). Classifying Explosion Prone Areas for the Petroleum, Chemical and Related Industries. New Jersey: Noyes Publications.
- Lokman, K. (1933). Türkiye Petrol Madenleri. Ankara: Kitap Yazarlar Kooperatifi.

- MacMillan, A. (1998). *Electrical Installations in Hazardous Areas*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti (1930). *1930 Sanayi Kongresi, Raporlar- Kararlar- Zabıtlar*. Ankara: Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Umum Merkezi.
- Müller-Wiener, W. (1998). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı* (Çev. E. Özbek). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Nazaroff, A. (1941). *The Soviet Oil Industry*. *The Russian Review*, 1 (1), 81-89.
- Nizamettin Ali (1930). *Sanayi Siyaseti*. 1930 Sanayi Kongresi, Raporlar- Kararlar- Zabıtlar (içinde). Ankara: Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Umum Merkezi, 709.
- Osman Nuri (1928). *İstanbul Belediyesi'nin yedi senelik icraatı ve imarâtı*. İstanbul Şehremaneti Mecmuası, 4 (45), 517-532.
- Ökçün, G. (1984). *Osmanlı Sanayii 1913-15 İstatistikleri*. İstanbul: hil.
- Özeken A. A. (1944). *Ereğli Kömür Havzası Tarihi Üzerinde bir Deneme*. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 9 (3-4), 516-563.
- Tomlow, J. (2014). *Steel Grid Towers by Shukhov-Rationality in Structural Design, Assamblage and Safety at Work*. Tokyo: Proceedings of the 2010 DOCOMOMO Isc. URL: [https://www.academia.edu/39874619/Proceedings\\_of\\_the2010\\_DOCOMOMO\\_ISC\\_Technology\\_Seminar\\_in\\_Tokyo\\_14](https://www.academia.edu/39874619/Proceedings_of_the2010_DOCOMOMO_ISC_Technology_Seminar_in_Tokyo_14) (Erişim Tarihi: 27.1.2023).
- Topuzlu, C. (1994). *İstibdat- Meşrutiyet- Cumhuriyet Devirlerinde 80 Yıllık Hatıralarım* (ilk baskı: 1951). İstanbul: Arma Yayınları,
- Ulutaş, S. (2020). *İstanbul'da Gaz Depoları Sorunu: Çubuklu ve Standard Oil Kumpanyası*. *Journal of History School*, XLVIII, 3670-3692.
- Basın Kaynakları**
- Kömür tevzii muzırır sıhhat değildir. *Cumhuriyet*, 19 Teşrinievvel 1924.
- İstanbul'un Sanayi Merkezi- Haliç'te yeni birkaç fabrika açılıyor. *Akşam*, 20 Haziran 1929.
- Üsküdar- Beykoz yolu yakında ikmal ediliyor. *Akşam*, 1 Teşrinievvel 1929.
- (Daver), A. Hem Nalına, Hem Mıhına: Zavallı Kuruçeşme. *Cumhuriyet*, 24 Mart 1931.
- Şehir Meclisinde masraf bütçesi müzakere ediliyor- Gaz depoları hakkındaki mukavele kabul edildi. *Cumhuriyet*, 10 Mayıs 1931.
- Gaz depolarında bir infilak oldu. *Cumhuriyet*, 17 Mayıs 1935.
- Gaz depoları tamir ediliyor. *Cumhuriyet*, 20 Mart 1936.
- Neft sendikat yeni gaz depoları yapıyor. *Cumhuriyet*, 22 Mayıs 1936.
- Çubuklu'da yapılan petrol tankları. *Cumhuriyet*, 17 Haziran 1936.
- Çubuklu'daki gaz depoları. *Cumhuriyet*, 7 Ağustos 1936;
- İlan- Nakil. *Cumhuriyet*, 29 Eylül 1936.
- Yanıcı madde depo ve tesisatının ıslahı. *Cumhuriyet*, 19 Nisan 1938.
- Asfalt yollar- Beylerbeyi- Çubuklu yolu asfalt olacak. *Cumhuriyet*, 21 Haziran 1939.
- İlan- Açık Arttırma ile Fevkalade Satış. *Cumhuriyet*, 29 İkincikânun 1944.



Onar, S. S. (Ord. Prof. Dr.). Şehir ve umumi menfaat için mülkiyet hakkının takyidleri, bizde verdiği neticeler. Cumhuriyet, 15 Mayıs 1957.

Umumiye Matbaasında tab olunmuştur. Url: <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/122035>

Kuruçeşme parkı tapu bekliyor. Cumhuriyet, 5 Ağustos 1989.

### Arşiv Kaynakları

1298 (1882-83) tarihli Çubuklu civarı gaz deposu arazisi haritası: İBB Atatürk Kitaplığı Harita demirbaş no: 4040 ve no. 4035.

1326 tarihli (1910-11) Çubuklu gazhane deposu planı: Atatürk Kitaplığı Harita demirbaş no: 4036-4037.

'Keşfiyat ve İnşaat Türk Anonim Şirketi' 'Rumeli Ciheti' paftaları (1926): İBB Taksim Atatürk Kitaplığı, HRT\_Gec\_1354 ve 1357.

Necip Bey haritası, Taksim Atatürk Kitaplığı, HRT\_415.

Necip Bey Haritası: Taksim Atatürk Kitaplığı, HRT\_416.

Necip Bey Haritası, Taksim Atatürk Kitaplığı, HRT\_470

İBB Taksim Atatürk Kitaplığı Hrt\_005301.

İBB Taksim Atatürk Kitaplığı Hrt\_006553M

Devlet Arşivleri (BCA) Tarih: 26.9.1933, Fon kodu: 24-136-9.

Devlet Arşivleri, Tarih: 15.1.1940, Dosya Ek: 212-35, Yer Bilgisi: 89-128-5.

9.4.1953 tarihli TBMM tutanağı: Url.: <https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d09/c021/tbmm09021065.pdf> (erişim tarihi: 11.09.2019)

Salt Arşiv. Erkan-ı Harbiye Haritaları İstanbul Boğazı ve civarı haritası (1911/1327). Erkan-ı Harbiye- i