



# GAZİANTEP UNIVERSITY JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES

Journal homepage: <http://dergipark.org.tr/tr/pub/jss>



## Araştırma Makalesi • Research Article

### İstanbul Haliç Köprüleri ve Köprü Ekonomisi (1830-1933)

#### *Istanbul Golden Horn Bridges and Bridge Economy*

Halil İbrahim GÜL<sup>a\*</sup>

<sup>a</sup>Dr. Öğr. Üyesi, Çankırı Karatekin Üniversitesi, İktisat Bölümü, Çankırı / TÜRKİYE  
ORCID: 0000-0003-2428-5373

#### MAKALE BİLGİSİ

*Makale Geçmişi:*

Başvuru tarihi: 10 Aralık 2020

Kabul tarihi: 22 Nisan 2021

*Anahtar Kelimeler:*

Haliç Köprüleri,

Ulaşım,

Ekonomi,

Gelir

#### ARTICLE INFO

*Article History:*

Received December 10, 2020

Accepted April 22, 2021

*Keywords:*

Golden Horn Bridge,

Transportation,

Economy,

Income

#### ÖZ

Tarihten buyana birçok medeniyete beşiklik etmiş İstanbul her dönemde bir merkez olma özelliğine sahip olmuştur. İstanbul'un bazı bölgeleri de kendisi gibi daima önemli olmuştur. Bu bölgelerden biri de Haliç'tir. Haliç her zaman yerleşim ve sanayi için tercih edilmiş, önemini hiçbir zaman yitirmemiştir. İstanbul'un farklı semtlerine ve Boğaziçi'ne açılan kapısı olması bölgenin bir cazibe ve yatırım alanı olmasını sağlamıştır. Haliç köprüleri, bölgenin cazibe ve yatırım merkezi olması sonucu hayata geçirilmiştir. 1900'lü yıllarda bu bölgeden Eminönü-Eyüp arası günlük 100 bin kişinin faydalanacağı tahmin edilmiştir. Bu köprüler önceleri ulaşım ihtiyacının giderilmesi için hizmet verirken daha sonra ise özellikle yeni ve modern köprüler yapıldıktan sonra gelir getirici bir özellik kazanmıştır. Haliç köprüleri mimari özellikleri ve inşaat yapısı açısından önemli olduğu gibi oluşturduğu katma değer açısından da iktisadi öneme sahip olmuştur. Köprüler sadece ulaşımın sağlandığı araçlar olmamış aynı zamanda belediyenin önemli bir gelir kalemini oluşturmuştur. Köprü gelirleri belediyenin bütçe açıklarını kapatmada yardımcı olmuş ve hisse senetleri borsada işlem görmüştür. Köprülerden Osmanlı devrinde ve Cumhuriyetin ilk çeyreğinde önemli miktarda gelir elde edilmiştir.

#### ABSTRACT

Istanbul, which has been the cradle of many civilizations throughout history, has preserved its strategic position in every period. Some regions of Istanbul have always been important like itself. One of these regions is the Golden Horn. The Golden Horn has always been preferred for settlement and industry and has never lost its importance. The fact that the Golden Horn is the gateway to different districts of Istanbul and the Bosphorus has made the region an attraction and investment area. Golden Horn bridges were realized as a result of the attraction and investment center of the region. It was estimated that 100 thousand people will benefit from this region between Eminönü and Eyüp daily in the 1900s. These bridges initially served to meet the need for transportation, and later gained income-generating characteristics, especially after new and modern bridges were built. The Golden Horn bridges are important not only in terms of their architectural features and construction structure, but also in terms of the added value they create. Bridges were not only a means of transportation, but also became an important revenue item of the municipality. The bridge revenues helped the municipality to close the budget deficits, its stocks were traded on the stock exchange, and a significant amount of revenue was generated in the first quarter of the Ottoman and Republic

\* Sorumlu yazar/Corresponding author.  
e-posta: [hibrahimgul@karatekin.edu.tr](mailto:hibrahimgul@karatekin.edu.tr)

## EXTENDED ABSTRACT

The Golden Horn and its environ have long been examined by disciplines such as architecture, history of art, history, and urban studies revealing its historical texture. Besides, it is important to address issues relating to industry, trade and transportation. The fact that the economic aspect of the region has not been fully studied, especially the economic value of the estuary bridges, has motivated this study. Ottoman archives (COA) at the Presidential Library were used as the primary source in the article. Further, encyclopedia and estuary symposiums have been used as secondary sources. First, the documents were first translated into modern Turkish and then interpreted thus gaining a proper form to be exposed. In order to understand the economic value of the Golden Horn and its bridges, it is first necessary to know the location and residential areas of Istanbul. Being the capital of the Ottoman Empire for centuries, Istanbul has always been the locomotive of the country in the economic, legal and social fields. Istanbul is geographically divided into three regions. These regions are Eyüp, Beyoğlu and Üsküdar. The Golden Horn is directly related to two of these three regions and indirectly to one. Some districts in Istanbul differ from other districts in terms of population and trade. One of these districts is Haliç. The pulse of the wholesale and retail trade of the Golden Horn and its location at the crossing point has led to its superiority as a region. The strategic importance of the estuary from the history has made the region a center of attraction. Therefore, it is extremely important to solve the transportation problem of the region by land and sea. While in the 19<sup>th</sup> century traditional transportation in the Golden Horn was carried out by sea transportation means, the population density, the expansion of residential areas, the increase in the number of workshops and factories in the Ottoman palaces, and the increase in the number of factories in this region required new transportation means besides sea transportation. The fact that the region has become an example of the cluster model over time has revealed the importance of bridge transportation. Carrying out passenger transportation with boats and small-scale ships could not meet the increasing passenger demand, so bridge projects were implemented, which provide a more modern and efficient transition and at the same time contribute to the budget. Bridges built the Golden Horn in 19<sup>th</sup> century are in Unkapanı and Galata. It made significant contributions to its economic and social life. The fastest way to reach Dolmabahçe, Yıldız and Topkapı palaces, which were the administrative centers of the Ottoman Empire, was also accessed through these bridges. These bridges have been called by many names. It has been observed that the old bridge, new bridge, cisri atik, cisri cedid, kapanı dakik, hayretiye, mahmutiye, ayvansaray cisreyn and Istanbul bridges are included in archive documents and used among the public. Transportation in the Golden Horn up until 19<sup>th</sup> century was available through bridges made of wood, which however was replaced by an iron bridge later. The transition from wooden bridge to iron bridge was the beginning of a new era. The fact that wooden bridges were quickly worn out and required repair frequently, as well as their inability to respond to the increasing passenger and freight transport, made it necessary to build new bridges in a modern style. In addition, the struggle of the British, French and Germans for concession, as in other fields, is another element that makes it necessary to switch to the iron bridge. It was quite noteworthy that the Demirköprü (Galata) to be built in the Golden Horn, with the advanced technology of the period, was built as a pop-up. The bridge construction work, won by the British company, was completed despite many difficulties and adversities. The fact that the bridge area was filled and high expropriation costs occurred caused material and time loss. It was envisaged that some parts of the bridge were to be brought from England and customs exemption were introduced for these materials to be brought from abroad. The Ottoman allowed the customs exemption application in the construction of the bridge just as it did in other investments. The bridge contract contains important clauses. It is especially noteworthy that it was completed within one year, one-year warranty against rusting, mold, breakage and construction defect, the bridge can be opened and closed and the cost is paid in six installments. With this new bridge, loading and unloading operations in the new docks have been quite relaxed. Golden Horn bridges, especially Galata (new bridge), has reached a very important level in terms of income. Before being transferred to the municipality, the renter, who had been rented in the Köprüler tax farming procedure, paid the rental fee to the maritime ministry in installments. The Golden Horn bridges had been operated by the maritime ministry before they were handed over to the Istanbul municipality. During this period, bridge revenues could not reach the desired level. After the bridges were transferred to the municipality of Istanbul, a tremendous increase in income was achieved, and this increase in income was used in the development of Galata and Beyoğlu regions, and it is also important in closing the budget deficit, played a great role in the 19<sup>th</sup> century. Bridges in Istanbul have served both pedestrian crossings, car passage, freight transportation, and animal crossings. With the first quarter of the 20<sup>th</sup> century, as motor vehicles increased, bridges became more important and pedestrian and car crossing increased while animal crossings decreased. In some periods, a policy of remuneration was adopted according to the type of the transition person, and in some periods, free passage was provided to soldiers and students by applying the social policy. In addition to the bridges' own income, fishing and mussel hunting were carried out in the area between the two bridges. Mussel revenues also contributed significantly to the municipal budget. The sea baths established next to the Galata bridge also obtained a regular income source thanks to the bridge. Many Istanbul residents benefited from these sea baths. Bridge revenues not only closed the budget deficit but also stocks were shown as debt collateral to banks. The Golden Horn and its region became an example of the clustering model as a result of the intensification of industrialization. Bridges made an important contribution to the easier access to this region. Golden Horn bridges made important contributions in providing externality, which played a role in the opening of new business areas in the region and the formation of new sectors in the region. These revenues, which we can call the bridge economy, emerged as a new budget income. The fee-paying transition system, which started in 1845 and ended in 1930. The bridge economy gained a completely different dimension with the construction of Istanbul Bosphorus bridges.

## Giriş

Osmanlı'da Dersaadet olarak bilinen İstanbul insanlık tarihinden bugüne Avrupadan Asya'ya geçiş sağlayan bir kavşak olma özelliğini hiç yitirmemiştir. Aynı şekilde Haliç bölgesi de Dersaadet içinde stratejik özelliğiyle ön plana çıkmış ve bu stratejik konumunu hala sürdürmektedir. Haliç bölgesi için birçok bilimsel çalışma yapılmıştır. Bu bölge, coğrafi, yapısal, sanatsal ve mimari olarak farklı disiplinlerde çalışılmasına rağmen bu konuda daha alınması gereken çok yol bulunmaktadır. Haliç köprüleri İnşaat tekniği, Mimari özellik, sanatsal ve çevresel olarak ele alınmasına rağmen iktisadi yönü üzerinde yeterince durulmamıştır. Makale ekonomik değer üzerinde yoğunlaşarak köprülerin iktisadi boyutu, İstanbul belediyesi bütçesine katkısı, Osmanlı İstanbul'unda oluşan artı değer ya da köprü ekonomisi üzerinde yoğunlaşmıştır. Bununla birlikte, köprü ve çevresi ve köprülerle beraber ortaya çıkan dışsallığa dikkat çekmektedir. Köprülerden önce bölgenin durumu ile köprülerden sonrası bölgede oluşan, nüfus, ticaret, ulaşım, yerleşim imkanlarının gelişmesine ışık tutmuştur. Köprü geçiş uygulamasının nasıl işlediği ve ödemenin Osmanlı'da kullanılan farklı para birimleriyle yapıldığına işaret edilmiştir.

Makale Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivleri Belgeleri (COA) temel alınarak kaleme alınmıştır. Ulaşabildiğimiz belgeler yorumlanmış ve konu başlıkları oluşturulmuştur. Arşiv belgelerinin dışında İstanbul konulu sempozyumlardan ansiklopedi maddelerinden, mimarlık ve sanat tarihi disiplinlerinden de yararlanılmıştır. Bu makalenin daha sonra yapılacak bilimsel çalışmalara ve tezlere bir kapı açması ümit edilmektedir.

### **Bir Geçiş Kavşağı Üzerinde Haliç ve Haliç Bölgesi**

İstanbul, geçmişi tarihi derinliklere giden jeopolitik, ekonomik ve stratejik açıdan değerini ve önemini yitirmemiş bir yerleşim yeri olmuştur. Roma döneminden başlayan bu merkez olma özelliği Fatih'in İstanbul'u fethinden sonra bu özelliğini daha da ileri götürmesiyle küresel ölçekte dünyanın kalbi haline gelmişti. İstanbul Haliç'i Bizans döneminde Akdeniz bölgesinde ilk beş ya da altıncı liman durumundaydı. 11.yy. da bölgede İtalyan ve Alman tüccarların varlığı görülmekteydi (Eyice, 1997, s.268). 15.yy'den sonra bölge gelişmesini sürdürmüş, daha önceki asırlarda olduğu gibi bir savaş ve ticaret limanı olma özelliğini bir basamak ileri taşımıştır. Bölge zamanla kadirga ve kalyonların imalatının yapıldığı bir yer haline gelmiştir. Daha sonraki dönemlerde Galata ve Hasköy'e kadar Osmanlı denizcilik tesislerinin yoğunlaştığı bir bölge olarak kendisini hissettirmiştir. Yine bölge İstanbul'un temel gıda ve yiyecek hammadde arzının sağlanmasında önemli rol oynamıştır (Tabakoğlu, 2014, s.99). 18.yy. ve sonraki dönemlerde Haliç'ten boğaza açılan bölgeye kadar nüfus artışı olmuş ve birçok saray yapılmıştır. Sultan Abdülmecid döneminde Osmanlı idari merkezi olarak Topkapı Sarayı yerine Yıldız ve Dolmabahçe sarayları hizmet vermiştir (Ünal, 2005, s. 55). Dolayısıyla bu üç saraya ulaşımın en kestirme yol ile deniz üzerinden köprüyle sağlanmasıydı. Bölge aynı zamanda İstanbullular için bir dinlenme, eğlence ve boş vakit geçirme mekânı olmuştur. 19. yy. da Haliç çeşitli üretim tesisleri, imalathaneler ve sanayi kuruluşlarının yoğunlaştığı bir bölge olarak ön plana çıkmıştır. Gemi yapım işi, tersane ve tersaneciliğin getirdiği iş kolları bölgeye farklı bir boyut kazandırmıştır. Kürekçiler, yelkenciler, tornacılar, halatçılar, kalafatçılar gibi meslek grupları ortaya çıkmıştır (Eyice, 1997, s.270). Bir üretim yeri olmasının yanında aynı zamanda ticari gemilerin bakım ve tamirinin yapıldığı bir bölge durumuna gelmişti. Haliç bölgesinin bu özelliği onu kümelenme modelinin bir örneği haline getirmiştir (Gül, 2015, s.8).

İstanbul coğrafik olarak dört bölgeye ayrılmaktadır. Bu bölgeler Dersaadet ve Bilad- 1 Selase olarak adlandırılmaktadır. Üç yerleşim yeri anlamına gelen Bilad- 1 Selase; Eyüp, Beyoğlu ve Üsküdar bölgelerinden oluşmaktadır (İpşirli, 1992, s.1). Haliç bu üç bölgenin

ikisiyle doğrudan ilişkilidir. Haliç ve civarına yapılacak bir iktisadi veya sosyal faaliyet Eyüp ve Beyoğlu bölgelerini doğrudan etkilerken Üsküdar bölgesini dolaylı olarak etkilemiştir. Haliç, İstanbul Boğazı'ndan Kağıthane ve Alibeyköy'e doğru bir boynuz şekli uzanmaktadır. Bundan dolayı Avrupalılar Haliç'e altın boynuz anlamına gelen Golden Horn (Altın Boynuz) adını takmışlardır (Eyice, 1997, s.264).

Haliç bölgesi üç bölgeye ayrılan Dersaadet ve Bilad-ı selasenin Eyüp ve Beyoğlu bölgelerinin içinde yer almaktadır. Dolayısıyla iki bölgeyi de doğrudan etkilemektedir.

İstanbul Haliç bölgesi geçmişi antik döneme dayanan yerleşim yerlerinden biridir. Haliç ve civarı Eyüp Hasköy Unkapanı Eminönü ve Sirkeci nüfus yoğunluğu, ticaret ve yerleşim bölgesi olarak öne çıkan bölgeler arasında yer almaktaydı. Ticaretin nabzının attığı bu bölge farklı toptancı esnaf gruplarının yoğunlaştığı bir merkezdi. Özellikle Unkapanı bölgesi eski adıyla Kapan-ı Dakik Bazı sektörlerin toptan alışverişin merkezi durumundaydı. Dolayısıyla alışverişin yoğunluğundan kaynaklanan bir insan kalabalığı söz konusu idi (Tabakoğlu, 2014, s.110). Bu yerleşim bölgelerine ulaşım alt yapısının sağlanması ve Haliç'in iki yakasına geçmek son derece önemli olmuştur. Haliç'ten ulaşımı sağlamak için farklı yollar denenmiş ve bunlar uygulamaya konmuştur. Haliçte iki yakanın birbirine bağlanması 19.yy.den önce sadece kayık ve benzeri ulaşım vasıtaları ile sağlanırken daha sonraki yıllarda bu kayıkların yanı sıra Haliç'teki ulaşım, köprüler aracılığıyla karşılanmış, deniz ulaşımında ise vapur taşımacılığı ön plana çıkmıştır (Mazak, 1998, s.5). Haliç bölgesinde eski çağlarda köprü yapım çalışmaları yapılıp yapılmadığı tam net olmamakla birlikte Bizans döneminden kalma ayakların bulunması köprü yapılmış olabileceğinin bir işaretidir (Eyice, 1997, s.271). İstanbul'un Fethi sırasında fiçilerden oluşan seyyar bir köprü oluşturulmuş, daha sonra bu köprü sökülüştür (Eyice, 1997, s.277). Klasik ve modern köprülerin yapımı 19 yy. ile birlikte kendini göstermiştir.

Haliç köprüleri 19.yy. boyunca farklı aşamalardan geçmiştir. Klasik ahşap usulde yapılmış köprülerin demir olarak tekrar hizmete sunulduğu görülmüştür. Bu dönemde yeni bir köprü yapılma ihtiyacı doğmasının yanında mevcut köprülerin tamir ve iyileştirme projelerinin hayata geçirildiği görülür. Haliç köprüleşme açısından en parlak dönemini yaşamış ve isimlendirme konusunda birçok kullanım ortaya çıkmıştır. Bu dönemde önce ahşap yapılan köprüler daha sonra teknolojinin gelişmesi, yaya ve araç trafiğinin artması ve bakım onarım masraflarını azaltmak için demir köprü olarak inşa edilmiştir.

### **Köprülerin İsimlendirilmesi**

Haliç köprüleri yüzyıllar içinde gerek inşaat tekniğinde gerekse ulaşım standartlarında değişmelere uğramış, bu değişme köprülerin isimlendirmesinde de kendisini göstermiştir. Bu değişme içinde Haliç köprülerinin adlandırılmasında farklı dönemlerde farklı isimler kullanılmıştır. 19.yy. da yapılan Haliç köprüleri halk arasında ve yöneticiler arasında çeşitli isimlerle anılmıştır. Bu adlandırma, Eski köprü, Yeni köprü, Unkapanı, Kapan-ı Dakik, Ayvansaray, Galata, Cisri Atik, Cisri Cedid, Demirköprü, Hayretiye, Mahmudiye, Cisir-i Ticaret, Cisreyn ve İstanbul köprüleri gibi isimler olarak kendini göstermiştir. Arşiv belgelerinde bu isimlerin tamamının kullanıldığı görülmektedir. Yeni köprünün Sultan Mahmut tarafından hayır için yaptırılmış olması Mahmudiye ya da Hayretiye olarak anılmasını sağlamıştır (İ.dh.265/16513-1). Hicri 1281 de tamir edilmiş (Mkt.mhm. 311/8. 1281) ve eski köprünün adı Mahmudiye olarak değiştirilmiş ve bu tarihten sonra geçiş ücreti alınmaya başlanmıştır (İ.dh. 528/ 36535. 1281). Cisri Ayvansaray şirketi de Unkapanı köprüsüyle ilgilidir (İ.dh.248/15132-1). Bu isimlerin birçoğu şimdiki Unkapanı ve Galata köprüleri için kullanılmıştır.

## Tahta Köprüden Demir Köprüye Geçiş

Haliç üzerine kurulan köprüler 19.yy. başlarında ahşap olarak inşa edilirken ve aynı dönemin ikinci yarısından itibaren gelişen teknoloji ile beraber demir malzeme kullanılarak yapılmıştır. Ahşap köprülerin sık sık tamire muhtaç olması ve kullanılacak malzemenin Bolu, Bartın ve civarından karşılanması, maliyet sorununu ortaya çıkarmıştır. Maliyet kaygıları, zaman kaybı ve yabancı ülkelerin imtiyaz alarak köprü yapma istekleri demir köprü zaruriyeti fikrini ortaya çıkarmıştır. Bölgede İngiliz, Fransız ve Alman şirketlerinin olağanüstü köprü yapma istekleri de demirköprü yapımını gerekli kılmıştır. Avrupa ülkelerinin köprü yapım işinden imtiyaz alma çabaları İngiltere'nin üstünlüğüyle sonuçlanmıştır. Böylece ilk demir köprü işine başlanma kararı alınmış ve projelendirilmiştir. Ahşap köprünün yerine yapılacak demirköprünün Ayvansaray ve Piri Paşa iskelesi arasına yapılması kararlaştırılmıştır (İ.dh. 457/30371-1).

Demirköprü yapım işine başlanma kararı alındıktan sonra köprü dubaları önce Bartın yöresine yaptırılmış daha sonra ise Ereğli bölgesine sipariş verilmiştir. Bartın ve Ereğli bölgelerinin bu işte uzmanlaştığı görülmektedir. Dubaların maliyeti Bolu sancağından ödenmesi kararlaştırılmıştır. İlk demir köprünün duba adeti 8, her bir dubanın maliyeti yaklaşık 6.791 kuruş olarak belirlenmiştir. Toplam maliyet ise 54.328 kuruş olarak hesaplanmıştır. Bu tutarın Bolu sancağı hazinesinden ödenmesi kararlaştırılmıştır (İ.dh. 457/30371-1).

Demirköprü yapımında yerli kaynaklarla birlikte yabancı kaynaklarda kullanılmıştır. Özellikle köprü tabyalarının İngiltere'den getirilmesinin daha doğru olacağı kanısına varılmıştır.

Ahşap malzemelerin yurt içinden karşılandığı görülürken, demir köprü inşası için kullanılacak malzemenin ise yurtdışından getirilmesi dikkate değerdir.

### Demirköprü Yapım İş ve Sözleşmesinin Bazı Maddeleri

Köprü kurma ve yapım işi batılı devletlerin yatırım yapma mücadelesi sonucunda İngilizler tarafından alınmış ve Osmanlı ticaret ve kalkınma bakanlığı ile İngiliz şirketi arasında 1289 hicri (1873 miladi) yılda yapım sözleşmesi imzalanmıştır. Sözleşmede 18 madde bulunmaktadır (İ.dh. 683/47597-3).

Osmanlı ticaret ve Nafia bakanlığı ile George Wells arasında Dersaadet'ten, Karaköy'e yapılacak demir köprünün sözleşmesinde kayda değer maddeler bulunmaktadır. Bu maddelerin bazıları şu şekildedir.

1. Deniz köprünün genişliği 30 metre olması ve açılıp kapanması şartı olması. (Madde 1)
2. Köprü ağırlığından bahsedilmiş azami ağırlık tutarı belirtilmiştir. (Madde 4)
3. Köprünün başlangıç tarihinden itibaren 12 ay içinde işletmeye açılması şartı konulmuştur. (Madde 5)
4. Demirin metre küpünün 7 kilogramdan fazla olmaması ayrıca köprüde kullanılacak araç ve gereçlerin ilgili mühendis tarafından karşılanacağı belirtilmiştir. (Madde 6)
5. Köprüde kullanılmak üzere yurt dışından getirilecek malzemelerin gümrük vergisinden muaf tutulacağı belirtilmiştir. (Madde 9)
6. Köprünün sağ ve sol tarafına yaya geçidin yapılması, koruluklar konulması, ayrıca ücret ödeme yerlerinin konulması ve yağışlı havalarda yağmur sularının tahliyesi için geçişler yapılması bunun yanında aydınlatma için fenerlerin konulması hususu yer almıştır. (Madde 10)

7. Paslanma, küflenme, kırılma ve yapım hatasından kaynaklı eksikliklerden bir (1) yıl garanti verilmiştir. (Madde 16)

8.köprünün yapım tutarı 95.000 İngiliz Sterlini olarak hesaplanmıştır. Bu tutarın %20 si imza sırasında peşin, %20 si 3 ay sonra, %20 si 6 ay sonra, %20 si 9 ay sonra, %16 sı 12 ay sonra ve %4 ü ise 24 ay sonra ödenmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca bu ödemenin Osmanlı Bankası'nın Londra şubesi tarafından İngiliz Sterlini üzerinden ödenmesi gerektiği ödenmediği takdirde yıllık %10 faiz uygulanması kararlaştırılmıştır (İ.dh. 683/47597-3)<sup>1</sup>. Köprünün açılıp kapanması ve bir yıl garanti verilmesi oldukça farklılık arz etmektedir. (Madde 17)

Demirköprü ihtiyacının giderilmesinden sonra bölgenin rıhtım sorununun çözülmesi ele alınmış ve 1872 yapılacak yeni köprünün İstanbul ve Galata arasına kurulacak olan her iki tarafına da birer rıhtım yapılması ve bu rıhtımların maliyetlerinin belirlenmesi önem arz etmiştir. Yapılacak rıhtımlar için bir maliyet çıkarılmıştır.

Yeni köprünün her iki tarafında da mevcut olan rıhtımların tamir, iyileştirme ve eksiklerinin tamamlanması için gerekli miktar 88.523 kuruş olarak hesaplanmıştır. Bu miktarın harcama kalemleri tablo 1'e göre şu şekildedir.

**Tablo 1:** Rıhtımlara Harcanacak Miktar

Her iki tarafa da lamba konulması	6300 kuruş
Hendek kazılması	675 kuruş
Kirişlere bağlanacak hançer ve bağlama zincirleri	1944+9720 kuruş
Hafriyat sırasında suyun boşaltılması işlemi	1152 kuruş
Hafriyat için kurulan inşaat iskelesi	3888 kuruş
Taş, kum, kireç ve çimento	10560 kuruş
Çöken yerler için kullanılacak tuğla	6000 kuruş

**Kaynak:** Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (COA) Tasnif: İ. DH-683/47597-10 1 Zilhicce 1289 (30 Ocak 1873)

Tablodan da anlaşılacağı üzere köprünün her iki tarafına yapılacak rıhtımlar için yaklaşık 44262 + 44262 = 88523 kuruş masraf yapılması gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Demirköprünün her iki yakaya yapılacak ayakların yükseklik ve uzunluk tespiti ve ayakların maliyeti çıkarılmış ve köprüyü oluşturacak tabyaların dubalar gibi Londra'dan getirilmesi karara bağlanmıştır. Köprüyü oluşturacak tabyaların maliyeti ise 88.554 kuruş olarak belirlenmiştir. Köprü başları ve diğer masraflar için ayrılacak tutar ise; yaklaşık olarak 250.000 kuruş olarak hesaplanmıştır (İ. dh-683/47597-10).

Ayrıca duvarların bedelinin ödenmesi köprü duvarlarının uzatılması ve genişletilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. İngiliz şirket köprü yapımı için gerekli incelemeleri yapıp bir rapor

<sup>1</sup>Sözleşmenin tamamına Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (COA) İrade Dahili tasnifinden İ.dh. 683/4597-3 nolu belgeden ulaşılabilir.

hazırlamıştır. Raporunda zemin etütü, köprünün yeri, uzunluğu, yüksekliği, kullanılan malzemenin cinsi ve kalitesi belirtilmiştir.<sup>2</sup>

### **Köprünün Yapım Aşamasında Karşılaşılan Güçlükler**

Haliç'in bulunduğu bölge ilk çağlardan beri yerleşim yeri olmuştur. Ticaretin ve sanayinin ağırlığın hissedildiği bu bölgede doğal mera, arsa ve arazi bedelleri son derece yüksek seyretmiştir.

Ahşap köprüden demirköprüye geçilmesi öncesi ve sonrası arazi ve mülk sahiplerinin yüksek bedel istedikleri görülmektedir. Devlet tarafından 2800 ile 3000 kuruş arası bir bedel belirlenirken, arsa sahipleri 70.000 ile 205.000 kuruş arası oldukça yüksek bir talepte bulunmuşlardır. Bölgenin cazibesi arazi fiyatlarının yükselmesine neden olmuştur. Bu bölgeden yabancıların mülk edinmesi ve kiralaması kanunla yasaklanmıştır (Mkt.um- 106/57). Aynı şekilde bölgenin nüfus yoğunluğundan dolayı sık yangınlar yaşanmıştır. Bu yangınların olumsuz etkileri yangın sonrası oluşan zararın tazmini konusunda da dükkân sahipleriyle yöneticiler arasında anlaşmazlıklar yaşanmasına yol açmıştır (Mv-249/108). Başka bir sorun da yol genişletme çalışmalarında yaşanmıştır. Yeni köprünün yol genişletme çalışmalarından dolayı Karaköy tarafında bulunan 11 adet dükkânın kamulaştırılması ve bu kamulaştırma bedellerinin ödenmesinde de anlaşmazlıklar yaşanmıştır (İ.mvl-194/5942-3). Eski köprü ve yeni köprünün yapım öncesi ve sonrasında birtakım sorunlar ortaya çıkmıştır. Köprülerin yapımında kullanılacak malzeme seçimi, maliyet miktarı, işçi ücretleri, mühendislik hizmetleri ve bölge esnafının kamulaştırma sorunları ön plana çıkan meselelerdir (İ.mvl-2006319-4). Köprü alanının her iki tarafının da denizin doldurulması sonucu elde edilmesi, köprünün sağlam olup olmamasını gündeme getirmiştir. Bu toprak dolgusunun kayması ve çökmesi söz konusu olmuştur. Bu bölgede bulunan İstanbul gümrüğünün yanındaki rıhtımın 20 sene içinde 16 defa çökmesi bu endişeyi artırmıştır (İ. dh—696/48721-8).

### **Köprülerin Geçiş Şartları, Ücretlendirme Politikası ve İhaleye Verilmesi**

Köprü gelirleri, ilk dönemlerde Tersane- i Amire'nin yönetiminde Bahriye nezaretine aitti. Daha sonra ise köprülerin işletmesini belediye devralmıştır. Köprülerin işletmesinin belediyeye geçmesi Hicri 1326 yılı mart (1908/1909) başlamıştır (İ. dh- 36/28. 1329). İstanbul Belediyesi'ne devredilmesinden sonra köprü gelirleri önemli ölçüde artmıştır. Bu dönemde yolsuzluk ve usulsüzlük yapılmaması için azami gayret sarf edilmiştir (Mvl. 844/25 1277). Köprüler Osmanlı'daki diğer kurumlar gibi açık artırma ihale usulüyle kiraya verilmiştir. Bu usulde kiralayan kişi köprü kira bedelini taksitler halinde ödeyebiliyordu. Taksitlendirme sistemi Osmanlı'nın diğer yatırımlarında kullanıldığı gibi burada da kullanılmıştır. Taksitlendirme genellikle senelik 4 taksitle bölünüyordu. Yani her üç ayda bir taksit ödemesi gerçekleştiriliyordu (İ.mvl-311/12962-1).

Taksitin ödenmemesi ya da geciktirilmesi ya da zamanında ödenmediği durumda faiziyle birlikte mültezimden talep ediliyordu (İ.mvl-381/16707-5). Taksitlendirmeye örnek olarak 1849 senesi yeni köprünün kiraya verilme işi gösterilebilir. Köprünün iki yıllık kira bedeli 19 yük 50 bin kuruş olarak belirlenmiş ödemesinin ise (4) dört taksit olarak yapılması uygun görülmüştür (İ.mvl-140/383-1). Kiracı mültezim bazı dönemlerde ödenmesi gerekli

<sup>2</sup> Raporun tamamı Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi İradi Dahili tasnifinden İ. dh-696/4821-3 nolu arşiv belgesinde bulunmaktadır.

taksit ya da taksitleri ödemiyor ya da ödeyemiyordu. Bu durumda hiçbir mazeret kabul edilmiyor ve faiziyle birlikte tahsilatı gerçekleştiriliyordu.

Haliç bölgesi ulaştırma alanında sadece köprü gelirleri değil aynı zamanda liman, gemi, kayık taşımacılığında da önemli gelir elde edilen bir bölge olmuştur. Köprülerden doğrudan gelir elde edildiği gibi dolaylı olarakta gelir elde edilmiştir. Deniz ürünlerinin çıkartılması bölgeyi ktisadi faaliyetler açısından önemli kılmıştır. Balıkçılık dışında deniz ürünlerinden biri olan midye çıkarılarak ticareti yapılmıştır. Eski köprü (Unkaparı) alanı içinde kalan bölgede midye üretimi yapılmış ve midye geliri olarak hazineye katkı sağlamıştır. Midye ticareti günümüzde de devam etmektedir.

**Tablo 2:** Eski Köprü Alanı İçinde Elde Edilen ve Gelirleri Tersane-i Amire Teslim Edilen Midye Gelirleri

HİCRİ	MİLADİ	KURUŞ
1254	1838	6000
1255	1839	9000
1256	1840	11000
1257	1841	11000
1258	1842	12500
1259	1843	15000
1260	1844	15000
1261	1844	15000
1262	1845	15000
1263	1846	15000
<b>TOPLAM</b>		124500

**Kaynak:** Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (COA) Tasnif: İ.mvl-96/2032-1

Tablo 2’de 1838-1846 döneminde elde edilen midye hasılatı verilmiştir. Midyeden elde edilen kazancın düzenli bir gelir kaynağı olduğu anlaşılmaktadır. 10 yıllık süre içinde elde edilen toplam gelirin bütçeye önemli bir katkı sağladığını söyleyebiliriz.

Aynı şekilde basmacı esnafından da önemli gelir elde edilmiştir. Payitaht basmacı esnafının gelirlerinin bir miktarını yeni köprü yapımında kullanmak için karar çıkartmıştır. Basmacı esnafından belli miktarda para kesintisi yapılarak yeni yapılacak köprüye bir fon oluşturulmuştur (Mvl 56/47 1264). Yine bu bölgedeki gelir kaynaklarından birisi de deniz hamamları işletmesi’nin belediye bütçesine önemli bir katma değer sağlamasıdır. Deniz hamamları köprülere bitişik yapılmış halkın denize girme ihtiyacını gideren işletmelerdir.

Deniz hamamları işletmesi halkın eğlence ve kültürel ihtiyaçlarının karşılanmasında önemli rol oynamıştır. Bu işletmeler yeni köprünün bitişğine kurulması müşteri yoğunluğu açısından avantaj sağlamıştır. Belediye bütçesine önemli ölçüde katkı sağlayan bu işletmelerin tamiri de önem arz etmiştir. Tamir ve bakıma örnek olarak 1881 yılı deniz hamamları



gösterilebilir. O yıl için ayrılan için tamir ödeneği 60.669 kuruş olarak belirlenmiştir (Gül, 2019, s.85).

Köprülerdeki gelir kalemlerinden biri de kestane, su ve ayakkabı boyacısı aynı zamanda kitap satıcısı (Mf. Mkt. 611/2. 1315) tezgahlarının olmasıdır. Bu satıcılar izin alarak işlerini yürütmelerine rağmen zaman zaman görevliler tarafından engellenmişlerdir (Mvl 429/19. 1280).

### **Köprülerin Ücret Politikası ve Ödeme Sistemi**

Köprü geçiş ücretleri 19. yy'ın son döneminde farklılaşmış, köprü gelirleri de önemli ölçüde artmıştır. Özellikle belediyeye devredilmesinden sonra geçiş şekli, ödeme biçimi ve tahsilat daha modern hale gelmiş, buda hasılat miktarını artırarak belediyenin bütçesine önemli katkı sağlamıştır.

Osmanlı'da kullanılan birçok para birimi köprü geçişlerinde de kullanılmıştır. Köprü geçiş ödemelerinde farklı dönemlerde farklı para birimleri kullanılmıştır. Bakır para köprü geçiş ücreti olarak kullanılırken, bakır paranın tedavülden kaldırıldığı dönemde ve sonrasında yeni para da ödeme aracı olarak kullanılmıştır. Bakır paranın tedavülden kaldırılması, yeni paranın tedavüle sunulması köprü gelirlerinde de bir farklılaştırmaya götürmüştür. Kaimenin tedavüle çıkarıldığı dönemde nakde çevrilebilme sorunu ortaya çıkma endişesi hâkim olmuştur (İ.MMS-68/3174-1). Kaime uygulamasından nakdi uygulamaya geçilmesinde uygulamanın başarılı olabilmesi için önce deneme yapılmış halkın herhangi bir zorlukla karşılaşp karşılaşmadığı tecrübe edilmiştir (İmms 134/5717. 1296). Bakır para olarak alınan 20 parelik değerın 40 pareye çıkarılması ya da metelik olarak 10 pare olarak ödenmesi kabul görmemiş bunun yerine 30 pare olarak alınması araba ve diğer yolcuların da bu tarifeye göre ücretlendirilmesin daha doğru olacağı görüşü hâkim olmuştur (İ.mms-68/3174-1).

Köprü geçiş ücretleri belirlenirken bazı dönemlerde sosyal devlet anlayışı politikası kendini göstermiştir. Yeni köprünün geçiş ücretlerinin kâr amacı taşımasının yanında geçiş muafiyetinin uygulandığı da görülmüştür. Askeri öğrenci, silahlı kuvvetlerden tabur ve bölükler, komutanlar, rütbeli askerler, çavuş ve onbaşılar, kolluk kuvvetleri, suçlular, katiller, itfaiye teşkilatı, askeri malzeme taşıyan hamallar, tersane ve vapur zabıtları(memurları) geçiş ücreti ödemeyecek kişiler olarak belirlenmiştir (İ.nvl-482/21885-1). Bu uygulama Osmanlı'da genel bir iktisat politikası haline gelmiş ve yol vergisinde de uygulanmıştır (Gönüllü, 2011, s.306). Her gün köprüden geçmekte olan para transferi için bankadan gümrüğe gümrüklerden bankaya giden gümrük memurlarının da köprü geçiş ücretinden muaf tutulması kararı alınmıştır (Mkt. MHm. 364/84). Geçiş ücreti ödemeyecekler 1866 tarihinde yürürlüğe giren yol vergisi uygulamalarıyla benzerlik göstermektedir. (Gönüllü, 2011, s.6)

Daha sonraki dönemlerde ise akşam lisesi öğrencilerinden ve su taşıyan arabalardan da geçiş ücreti alınmamış, bunların ücretsiz geçmeleri sağlanmıştır (M.Mkt. 1143/34).

Yeni köprüden geçerek Haliç'e kömür taşıyan gemilerin harç ödememesi önemli bir uygulama olmuştur (Şd. 3/15). Yeni köprüden geçerek eski köprüye kadar kalan bölgede demir atan Osmanlı bandıralı gemiler ne kadar kalırlarsa kalsınlar sadece giriş vergisi ödemişlerdir (Beo. 508/ 38035).

Ayrıca Büyük Ada iskelesinin gelirlerinin eski köprü de kullanılması için iki yıllık süreyle kiraya verilmesi ve bu kira bedelinin de 47.000 kuruş olması karara bağlanmıştır (İ. dh-263/16397-1).

**Tablo 3:** Büyükada İskeleye Geçiş Tarifesi

1 kişi	20 para
Çocuk	10 para
Beygir (Yük taşıyan hayvan)	100 para
Araba	200 para
Yükü olan hamal	40 para
Merkep ve sığır	80 para
Koyun, keçi, kuzu ve dana	10 para
Kayık (mal boşaltan ya da yükleyen)	200 para
Büyük tekne (mal boşaltan ya da yükleyen)	300 para
Körfez kayığı (mal boşaltan ya da yükleyen)	400 para

**Kaynak:** Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (COA). Tasnif: İ. dh-263/16397-1

Büyük Ada iskelesinin gelirleriyle Unkapanı köprüsünün masraflarının karşılanması sağlanmıştır. 1852-1853 döneminde elde edilen bu gelirler birkaç sene Unkapanı köprüsünün tamir, iyileştirme ve yenileme işlerinde kullanılmıştır (İ. dh-263/16397-2)

**Tablo 4:** 1262 (1845) ten 1279 (1872) yılına kadar Darphanede Basılan Para, 1281 (1873) Osmanlı Bankası Aracılığıyla Avrupa'da Basılan Para ve 1295 (1878) Tophane-i Amire de Basılan Para Miktarı

	Fi beher kıyyesi	Adet	Kuruş
Bir paralık	30	619.000	
	40	870.000	
	60	560.000	
		20.490.000	512.250
Beş paralık	30	20.122.000	
	32	500.000	
	40	14.800.000	
	60	32.560.000	

	“Avrupa’da	24.000.000	
		91.982.000	11.497.750
On paralık	32	750.000	
	40	20.130.000	
	60	72.412.000	
	“Avrupa’da	24.000.000	
		117.292.000	29.323.000
Yirmi paralık	40	6.400.000	
	60	16.300.000	
	“Avrupa’da	22.000.000	
		44.700.000	22.350.000
Kırk paralık	60	44.170.000	
	“Avrupa’da	6.000.000	
		50.170.000	50.170.000
Tophane-i Amire ’de basılıp piyasaya sürülen 20 bin kiselik 5 para		32.034.324	4.004.290,20
			117.857.290,20

**Tablo 5:** 1878 yılı yeni tarifinin uygulanması sonrası 12 günlük ve 6 aylık köprü gelirleri

	Kuruş	Para
15-26 Temmuz 1295 arası gelir	346.000	-
26 Temmuz-26 Şubat 1295 arası gelir	6.193.420	20
Toplam	6.539.420	20
	Kuruş	Para
26 Temmuz – 26 Şubat 1295 arası piyasadaki on para (10) miktarı	2.127.512	-

Şubat 1295 tarihinde mevcut olan on para (10)	1.735.235	30
	3.862.747	30

Köprü gelirlerinin büyüklüğünü ve önemini anlamak için 1845—1878 yılları arasında darphane, Tophane ve Avrupa’da basılıp tedavüle sürülen para miktarı 117.857290 kuruş, 20 paradır. Bu tutarın yaklaşık 2.676672 kuruş, 30 parası, tenzil, kat ya da imha edilmiştir. Aynı dönemde Galata ve Unkapanı köprülerinden elde edilen gelir miktarı ise 6.539.420 bakır para olmuştur (İ.mms-68/3174-5). Bu dönemde elde edilen gelir söz konusu darphanelerde basılan para miktarının yaklaşık %5,5—6’sını oluşturmuştur. Bu rakam kayda değer bir tutardır. Köprülerden elde edilen gelirlerin hazineye önemli katkı sağladığı görülmektedir. Bunun hazinenin elde ettiği dolaylı bir vergi olduğu söylenebilir.

Köprü gelirlerinin bakır para cinsinden günlük 40 bin kuruş, aylık 1 milyon 200 bin, yıllık ise 14 milyon 400 bin kuruş getirmesi öngörülmüştür. Bakır paranın tedavülden kaldırılması 8 seneyi bulacağından bu sürenin 4 yıla indirilmesi gerekliliği ve yeni para birimi üzerinden hesaplama zaruryeti doğmuştur (İ.mms-68/3174-3). Bakır paraların karşılığı metalik 10 para şeklinde uygulanmaya başlanmıştır (İ.mms-68/3174-1). Aynı zamanda kaime kullanımı da ortaya çıkmıştır (İ.mms-68/3174-2). Köprülerin geçiş bedeli ihtiyaca, zamana ve yıllara göre değişiklik göstermiştir. Geçiş ücretlerinin artırılmasının en önemli sebebi, bütçe açığını kapamaya yönelik olmuştur. Özellikle 19.yy. sonu ve 20. yy.’in ilk çeyreğinde köprülerin mevcut durumdaki ücretlendirmesi yetersiz görülmüş ve yeni bir ücretlendirme politikasına gidilmesi gerekliliği gündeme gelmişti.

### **Geçiş Tarifesi ,Geçiş Tarifesinin Değişmesi ve Tartışmalar**

Yeni köprünün fiyat tarifesinin değişmesi halk arasında hoşnutsuzluğa yol açmış ve yeni uygulanacak ücret politikasının geri alınması tartışmaları yaşanmıştır. Köprü işletmecisi ve diğer idari birimlerde ise zamdan kaynaklı bir talep azalması olabileceği, bunun sonucunda da elde edilecek gelirlerde gerekli miktara ulaşamaması endişesi dile getirilmeye başlanmıştır. Birkaç kez farklı yıllarda geçiş ücretlerine zam yapılmıştır ve ücretlendirme tarifesinin yenilenmesi 1863 yılında yapılan bu yeniden fiyatlandırma, Takvimi Vakayi ve Ceride-i havadis gazetelerinde yayınlanmıştır (İ.mvl-482/21885-9).

Köprü gelirlerinin belediyeye geçmesinden sonra da Beyoğlu ve Galata belediyesinin gelirlerinin artırılması için geçiş ücretlerinin yeniden belirlenmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. (Mkd. Nzd. 351/62 1277). Köprü gelirleri Beyoğlu ve Galata bölgesinin kalkınması ve gelişmesi için önemli bir gelir kalemiydi. Köprü geçiş politikasının değiştirilmesinin başka bir nedeni de geçişlerinde uygulanacak yeni tarifinin İstanbul yangınlarından zarar gören yangın zedelerin hasarlarının giderilmesi ve yeniden iskanı için kullanılmasıdır (Dh.umv. 58/11. 1336) Geçiş ücretleri iki katına çıkarılarak yangından zarar görenler için harcanmıştır (Mv.249/108. 1336). Kaynakları bu yangının masraflarını karşılayamayan belediyenin, köprü gelirlerini bir fon gibi kullandığı anlaşılmaktadır. Bu zamlı tarife ile birlikte 1 Temmuz 1335 (1916) tarihinden itibaren gelirler doğrudan belediye bütçesine gitti. Toplanan bu köprü ücretleri 31 Mayıs 1334 (1915) de meydana gelen yangında evleri yanan sakinlere ayrıldı. (Mv.251/36. 1337). Haliç köprü gelirlerinin belediye hizmetlerinin yerine getirilmesinde belediyenin borçlarının ödenmesinde çok önemli rolü olduğu görülür.

Ücret tarifesinin artırılmak istenmesinin bir nedeni de: Hazine tarafından çıkarılmış borç senetleri faizlerinin ödenmesi için köprü gelirlerine karşılık gösterilmesidir (Mkt.Mhm. 364/13. 1283). Bu faizlerin ödenmesi için yeni gelir kaynaklarına ihtiyaç duyulmuş bu da köprü geçiş

ücretlerinin yeniden düzenlenmesiyle sağlanmaya çalışılmıştır. Köprü geçişlerinin yeniden düzenlenmesinin bir sebepten değil birkaç sebepten olduğu görülmektedir.

Daha fazla getiri sağlaması için köprülerden elde edilen gelirlerin Türkiye Milli Bankası aracılığıyla tahvil karşılığında borsaya verilmesinden vaz geçilip, daha yüksek getiri veren Osmanlı Bankası aracılığıyla yapılması sağlanmıştır (Dh.id. 131/3. 1329). Osmanlı Bankasının tahvilleri daha yüksek fiyattan satacağı düşünülmüştü. Böylece gelir maksimizasyonu hedeflenmiştir.

Belediyenin borçlanma ihtiyacında da köprü gelirleri devreye girmiştir. Belediyenin bütçe yetersizliğinden borçlanma ihtiyacı doğmuş yapılan 1 milyon 100 bin liralık borçlanmaya karşılık köprü gelirleri ve Paşabahçe gaz depoları gelirleri teminat olarak gösterilmiştir (Dh.id. 131/3. 1329). Gelir artışı sağlamak için Yeni köprü yanında bulunan devlete ait taşınmazların kiralari artırılmıştır. Aynı zamanda eski ambar bölgesi büyük Ayasofya vakfı tarafından işletilmekte ve bu işletmenin kirası mukataa şeklinde ödenmektedir. Bu kurumun kirasının artırılma zarurietü gündeme gelmiştir (İ. dh-552/38381)

Tablo 6 köprü ücretlerindeki değişmeyi göstermektedir. Yolculardan en fazla fiyat değişikliğine uğrayan yayaların ödediği geçiş ücreti olmuştur. Yine hayvan geçişlerinin iki kat artırıldığı görülmektedir. Yük taşıyan arabaların geçiş ücretinin değişmediği ortaya çıkmaktadır. O dönem İstanbul’unda büyük ve küçük baş birçok hayvan geçişinin yapıldığı ortaya çıkmaktadır.

**Tablo 6:**1867 Öncesi ve Sonrası Köprü Geçiş Ücretleri

Yaya	5 para	10 para
Yangın için malzeme götüröenler	2 kuruş	2 kuruş
Binek ve yük taşıyan hayvan (Boş veya dolu olması fark etmez)	30 para	60 para
Sedye (dolu veya boş)	2,50 kuruş	5 kuruş
Manda ve sığır her biri için	40 para	2 kuruş
Koyun, keçi	5 para	10 para
Fayton ve kupa benzeri iki atlı arabalardan yolcu olsun ya da olmasın	5 kuruş	10 kuruş
Yük taşımacılığı yapan arabalar	10 kuruş	10 kuruş
Fayton ya da kupa benzeri tek atlı arabalardan yolcu olsun ya da olmasın	4 kuruş	6 kuruş
Boş yük arabalarından	5 kuruş	5 kuruş

Boş ya da dolu merkebin	30 kuruş	40 kuruş
-------------------------	----------	----------

**Kaynak:** Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (COA). Tasnif: İ.mms-34/1391/2

Tablo 7 1880 sonrası geçiş tarifelerini göstermektedir. Bu dönemde geçiş yapan hayvan çeşitliliğinin arttığı görülmektedir. Daha önce var olan büyük ve küçük baş hayvanların yanına Deve, Ayı, Tazı, Kurt gibi hayvanlarından da geçiş ücreti alındığı görülmektedir. Yaya geçiş ücretlerinin bir önceki tarifeye aynı olduğu ortaya çıkmaktadır. Yine bu tarifede en fazla geçiş ücreti ödeyenlerin yük taşıyan arabalar olması dikkate değerdir.

**Tablo 7:**1880 Sonrası Unkapanı ve Galata Köprülerinin Geçiş Tarifesi

YENİDEN BELİRLENEN HER İKİ KÖPRÜ İÇİN UYGULANACAK ÜCRETLENDİRME POLİTİKASI	
Yayalardan	10 para
Dolu veya boş binek veya yük hayvanlarından	60 para
Dolu veya boş merkepten	40 para
Manda veya sığır	80 para
İki atlı fayton ya da kupa arabalarından boş ya da dolu	240 para
Tek atlı fayton ya da kupa arabalarından boş ya da dolu	200 para
Yük taşıyan hamal	80 para
Boş ya da dolu sedye	200 para
Koyun, kuzu, keçi	10 para
Eşya ve yük taşıyan arabalar dolu ise	400 para
Eşya ve yük taşıyan arabalar boş ise	200 para
İnek, manda ve buzağısının her birinden	40 para
Deve	20 para
Kaz ve hindi sürüsü (bir çift)	10 para
Ayı	40 para
Tazı ve zağar (av köpeği)	10 para
Canavar(kurt)	200 para
Piyano	200 para

**Kaynak:** Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (COA). Tasnif: İ.mms-68/3174-4

## Köprü Gelirlerinin Farklılaşma Nedenleri

Köprülerin gelirlerinde zaman zaman azalma gözlenmiştir. Köprülerde oluşan gelir eksikliği köprü geçiş saatleri ve ücretlendirmede yaşanan aksaklıklardan kaynaklanmıştır. Eski ahşap köprüye göre teknolojik özellikleri olan yeni köprü açılıp kapana bilme özelliğine göre inşa edilmiştir. Bu özellik bazen olumsuzlukları da beraberinde getirmiştir. Yeni köprünün açılıp kapanması ve köprünün açık kaldığı saatlerde geçiş yapılamaması hasılatı azaltmış buda gelir kaybına yol açmıştır. Köprünün belli saatlerde gemilerin geçişi için açılması İstanbul'da bulunan İngiliz ve Fransız donanmasının Haliç'e girme ihtiyacından doğmuştur. Yine Fransız ve İngiliz askerlerinin köprüden ücretsiz geçmesi ayrıca Osmanlı tebaasından bazı grupların geçiş ücreti ödememesi köprü gelirlerini düşürmüş ve bu gelir kaybı mültezim tarafından hoş karşılanmamıştır (İ.mms-11/486/9). Gelir kaybının ortaya çıkması köprüyü işleten işletmeciyile Tersane- i Aire'yi ve İstanbul Belediyesi karşı karşıya getirmiştir. Köprüden geçecek kişi sayısının günlük 100 bin olacağı öngörüldüğünden (İ.mms-11/486/1) işletmecinin istek ve talepleri olumlu karşılanmamıştır. Köprü gelirlerinin düşmemesi için köprünün her iki tarafında ücretlendirme tarifesi asılması köprü geçiş bedeli ödeyecek ve ödemeyecek kişilerin belirlenmesi aynı zamanda da kaçak geçişlerin önlenmesi için tedbir alınması belediye tarafından kararlaştırılmıştır.

Köprü hasılatı, vapur sayısının artmasına rağmen düşmemiştir (İ.mms-11/486/9). Haliç'te yolcu taşıyan vapur sayısı 1860'lara kadar 5-6 adet iken vapur sayısının 20-25 adete çıkması köprü geçişini ve gelirini olumlu etkilemiştir. Vapurların çoğalması bir taraftan köprü geçişlerini olumlu etkilerken, diğer yandan vapur sayısının artması kayıkçı esnafını sıkıntıya sokmuştur ((İ.mms-11/486/9). 1863 Vapur sayısı ve sefer sayısının artması zamanla kayıkçı esnafının istihdamını etkilemiştir. Eyüp, defterdar, Balat, Fener, Hasköy ve Halıcıoğlu iskelelerine yolcu taşıyan kayıkçılar vapur seferlerinin artması sonucu işsiz kalmışlardır. Şirketi Hayriye vapurları köprünün daha fazla kullanılması bakımından olumlu katkı yapmıştır. Kayıkçı esnafın istihdam sorunu, bekar ve genç olanların yer değiştirmesiyle sağlanmaya çalışılmıştır. Kayıkçılardan bekar ve genç olanlar Boğaziçi ve Üsküdar taraflarına gitmek zorunda kalmışlardır (Mkd. Nzd.304/11. 1276). Vapurlardan inen yolcuların bir kısmı yeni köprüyü de kullanmışlardır. Ancak bu şirket kayıkçıları ve yolcularını olumsuz etkilerken, vapurlardan inen yolcuların köprüleri geçmek istemesi ise olumlu katkı olarak değerlendirilebilir. Şirket-i Hayriye vapurları kendi yolcuları dışında kayıkçı iskelesinde kayıkçılardan hizmet alan yolcuları da göz ardı etmiyordu. Şirket-i Hayriye'nin olumlu katkısı yanında şirketin kayıkçı iskelesinden yolcu almasının önüne geçilerek olumsuz etkisi engellenmiştir (İ.mms-11/486/14).

Köprü gelirlerinin azalmasına yol açan dış etkenlerden biri zaman zaman yoğunlaşan yangınlardır. Eski ve yeni köprü arasında kalan bölgede çıkan yangınlar sonucu bölge esnafı zarar görmüş köprü gelirlerinde de doğal olarak bir azalma görülmüştür. Yangınlar sonucu kullanılamaz hale gelen bu işyeri ve dükkanların yeniden yapılması planlanmıştı (Mv-249/108). İki köprü arasında kalan bölgenin oldukça geniş olması hem esnafın mal indirme-boşaltma yeri hem de halkın dinlenme alanı olarak kullanılması için çalışmalar başlatılmıştır (İ.mvl-200/6319-3). Bazı dönemlerde Köprüyü kiralayan kişi gelir kaybına uğradığını beyan etmiştir. Gelir kaybının nedeninin ise Kırım savaşı sırasında İngiliz ve Fransız (Devleteyni Fehimeteyn ya da Düvel-i Muavene) savaş gemilerinin Haliç'e sık sık giriş çıkış yapmaları dolayısıyla köprünün birkaç saat açık kalması sonucu meydana geldiğini savunmuştur (İ.mms-11/486/7). İngiliz ve Fransız subaylar ve rütbeli askerlerin, bu ordulara taşınan malzemeden ücret alınmaması da köprü gelirlerini olumsuz etkilemiştir. Bu derecede ücretsiz geçişin yaşandığı bu dönemde köprü işletmecisi indirim talebinde bulunmuş sorunun çözümü hasılat kaybının önüne geçmek için önemli hale gelmiştir (İ.mms-11/486/8).

Bazı dönemlerde ise yeni köprüyü kullananlardan fazla para alındığı görülmüştür. Bunun önüne geçebilmek için memurların değiştirilmesi ya da ücret tarifesi asılmasıyla çözülmüştür (Mkt. Mhm179/5. 1276). Böylece eksik ya da fazla tahsilatın önüne geçilmiştir. Köprünün her iki tarafına ücret tarifesi asılması, ücret ödemedenden geçecek kişilerin belirlenmesini sağlamıştır (Mkt. Mhm179/5. 1276).

Yeni köprüde geçiş ücreti ödeme konusunda çıkan başka bir sorun ise İngiliz vapur şirketi çalışanlarının köprüde görevli memurlar arasında yaşanan geçiş ücretinin ödenip ödenmediği tartışması ve bunun mahkemeye kadar götürülmesidir (Mvl.839/110. 1277). Yine aynı şekilde İngiliz vapurunun yeni köprüye çarpması ve zarar vermesi sonucu olay mahkemeye götürülmüş ve sormluların 4000 lira tazminat ödemesi hükmüyle sonuçlanmıştır (İ.bh. 6/1322 S-1. 1322).

Kamuda çalışan birçok bürokrat ve memurun ücret ödemediği anlaşılmış ve bu sorunun da çözülmesi sağlanmıştır. Eski ve yeni köprüden arabayla geçen resmî makamların ücret ödeme zorunluluğu getirilmiştir. Bunlar bazı yönetici, devlet dairesinde çalışan görevli ve memurlar olarak sıralanmıştır (Dh. Mkt. 759/61. 1321). Her iki köprüden de geçiş yapacak ve ücretlendirilmesi uygun görünen devletin çeşitli birimlerinde görevli kişiler şunlardır. Şurâ harbiye, maliye, hariciye, tophane, Hicaz demiryolu, askeri emekli sandığı, mülkiyete çalışan memurlar, askeri okullar, hazine-i hassa, defter-i hakani, sıhhiye, rüsumat, belediye, orman ve madencilik bakanlığı, din işleri yüksek kurulu, güvenliği sağlayan asker ve polis teşkilatı, mülkiyeliler ve bunların emekli sandığı, kalkınma ve iç işleri bakanlığı çalışanları. Bu kurumlarda çalışanlar her iki köprüyü arabayla geçtikleri zaman ücret ödeyeceklerdi (Beo. 2257/161714. 1321). Osmanlı teşkilatlanması içinde bu kurumlarda çalışanların ücret ödememesi köprü gelirlerini olumsuz etkilemekte ve gelir kaybına yol açmaktaydı. Köprülerden geçişlerde hazinenin menfaati ilkesi ön plana çıktığı için bu memurların ücret ödemesi yolna gidilmiştir (Beo. 2097/157205. 1321).

Eski ve yeni köprü arasına giren Osmanlı gemilerinden ne kadar kalırsa kalsın kaldığı gün kadar sadece geçiş ücreti alınması ve sadece bir defaya mahsus giriş ücreti ödemesi Osmanlı gemilerini fazla ödemedenden kurtarmıştı (Beo. 455/34051). Ancak daha sonraki dönemlerde yaşanan bazı suiistimaller ve gereksiz yere buldukları yeri işgal etmelerinden dolayı küçük gemiler ve kayıkların dolaşımında yaşanan güçlükler, Osmanlı ticaret gemilerinin de İngiliz gemileri gibi iki köprü arasında kalma sürelerini geçmesi halinde ek vergi vermeleri söz konusu olmuştur (Şd. 8/26. 1312).

Eski köprünün yıpranmasında en büyük paya sahip ağır yük taşımacılığı yapan arabalar, bu arabaların içinde ise Demir ve kereste yüklü olanlar ön plana çıkmaktaydı (İ.mvl-200/6319-1). Ağır vasıtalarda köprünün yıpranması ve bozulmasının önünü açarak gelir kaybına yol açıyorlardı. Köprü gelirinde oluşacak bir azalma doğrudan mültezimin taksit ödemesini etkileyecek bu da Tersane-i Amire'nin gelirlerinin düşmesine yol açacaktır.

### **Eski ve Yeni Köprünün İyileştirme ve Tamir Çabaları**

Unkapanı ve Galata köprüleri hizmete alındıkların beri oldukça fazla miktarda yayaya hizmet etmiştir. Zamanla özellikle Unkapanı köprüsü oldukça yıpranmış ve aşınmıştır. Dolayısıyla iyileştirme ve tamir edilmesi zorunlu hale gelmiştir. Bu tamir ve iyileştirme ödeneğinin tersanenin bütçesinden ödenmesi gerekliliğine vurgu yapılmış ve bu bedelin 1 yük 8166 kuruşluk bir maliyet çıkarılmıştır (İ.mvl-96/2032-5). Bu Köprüden hizmet alan yolcular yeni köprüye gitmek zorunda kalmışlardır.

Yine aynı şekilde 1864 yılında Unkapanı köprüsünün tamiri için malzeme ve işçilik ücreti dahil maliyeti 5 yük 67.000 kuruş olarak belirlenmiştir (İ.mvl -96/2032-2).



Tablo 8 de 1840 yılı Unkapanı köprüsünün iyileştirme ve tamir miktarı verilmiştir. İnşaat malzemesi, işçi ücretleri, ekmek parası ve demir malzemenin toplam tutarı 273334 kuruş,15 para olarak hesaplanmıştır.

**Tablo 8:** Unkapanı (Hayretiye) Köprüsünün tamiri ve iyileştirmesi için ödenen para miktarı: 1256 yılı (1840)

Bahariye depolarından kullanılan malzeme	40.229 kuruş	5 para
İnşaat malzemesi için kullanılan ihtiyaçlar	167.868 kuruş	-
İşçi ücretleri	62.342 kuruş	10 para
İşçilere ödenen ekmek parası	2895 kuruş	-
Ham demir, çivi, lenger vb.	11.445 kuruş	-
<b>Toplam</b>	<b>523 kise, 389.50 kuruş, 15 para (273334 kuruş,15 para)</b>	

**Kaynak:** Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (COA), Tasnif: İ.MVL-96/2032-2

Hayretiye köprüsünün 1259 (1843) senesinde yapılacak yaklaşık 2 ay 10 gün sürecek tamir ve iyileştirme masrafları işçilere ödenecek tutar ise; 1257 Zilhicce (1841) ayından itibaren her 300 kuruş olmak üzere 61 ay boyunca tahsis edilen miktar 183.000 kuruş, çeşitli inşaat malzemesi 143.171 kuruş toplam tutar ise 280.379 kuruş 7 para şeklinde olmuştur (İ.MVL-96/2032-2).

Eski köprünün tamirinde kullanılacak ahşap malzemenin İzmit (Kocaeli) bölgesinden temin edilmesi söz konusu olmuştur. İzmit ve Bolu bölgesi tamir için gerekli malzemenin karşılandığı yerler olmuştur.

1838- 1847 arası dönemde köprü gelirlerinin 615 kise<sup>3</sup> iken tamir ve iyileştirme giderlerinin ise 1083 kise olması köprü gelirlerinin giderleri karşılayamadığı anlaşılmaktadır (İ.mvl -96/2032-2).

Haliç'te hizmet veren köprülerden biri olan eski köprünün ulaşımına kapanması sonucu birtakım aksaklıklar oluşmuştur. Eski köprüyü kullananlar karşı tarafa geçebilmek için yeni köprüye yönelmek zorunda kalmışlardır. İki köprü arasındaki mesafenin uzun olması vatandaşları oldukça sıkıntıya sokmuştur. Hicri 1320 yılında her iki köprünün iyileştirme ve tamiri için ayrılan ödenek dört milyon kuruştur. Bu tutarın da yaklaşık 2 milyon yani yarısı kadar miktarı ise ödenmiştir (Beo.2004/150242. 1320).Eski köprünün tamiri bitinceye kadar sadece Şirket-i Hayriye vapurlarının müşterilerinin geçişine izin verilmiştir. Diğer yolcu ve araba geçişlerine ise izin verilmemiştir (Mkd.nzd 84/6 1269). Yeni köprüden Halıcıoğlu'na kadar hizmet verecek yeni bir vapur şirketinin kurulmasına izin verilmişti. Bu şirket Şirket-i Vesile-i Suhulet kumpanyası adında kurulmuştu (Mkd.nzd. 191/32 1272). Bu şirketin

<sup>3</sup> Kise kavramı yüzyıllara göre değişmekte olup 19.yüzyılda 416 ile 500 kuruş arasındadır. (Baki Çakır İslam Ansiklopedisi 2019 3.basım 2.cilt)

kurulmasıyla daha çok yolcu taşımacılığı ve daha fazla kişinin yeni köprüden yararlanacağı düşünülmüştür.

Bu bölge yük ve yolcular için taşımacılığın kalbini oluşturuyordu. Yeni köprüden geçenlerden istisnasız herkesten geçiş ücreti alınması ücret ödemeyen ya da ödemek isteyenlerin ise zaptiyeye bildirilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır (Mkd.nzd. 279/38). Yayaalara hizmet verdiği gibi arabalara, yük taşımacılığı yapan kişilere, saray efradına, askeri birliklere ve hayvanlarıyla birlikte geçmek isteyen İstanbullulara hizmet vermiştir. Çok çeşitli yolculara sahip bu köprülerin geçiş ücretleri de farklı derecelerde belirlemiştir. Köprü tamirinin geciktirilmesi maliyeti artıracak ve buda hazineye daha fazla yük oluşturabilecekti. Arabaların ve hayvanların yoğun olarak eski köprüyü kullanmaları köprünün yıpranmasını hızlandırmıştır (İ.mvl-1403873-1). Eski köprünün tamir dönemlerinde bu köprünün yolcuları yeni köprüye yönelmişler bunun sonucunda da bir talep dengesizliği ortaya çıkmıştır. Yine eski köprünün yenilenmesi için II. Mahmut, Yenikapı Langa basmacı esnafına Tersane-i Amire'ye ödemeleri için aylık 1500 kuruş taahhüt ve söz alarak senet imzalatmıştır. Basmacı esnafı bunu ödemek istememiş ancak ortada bir senet olduğundan bu istekleri kabul edilmemiştir (Mvl 56/47 1264).

### **Köprülerin Asayiş ve Güvenliğinin Sağlanması**

Köprüler bir taraftan yaya trafiğini karşılarken diğer taraftan köprüye yanaşan gemilerin oluşturduğu yoğunluk, köprülerin güvenlik sorununu ortaya çıkarmıştır. Zamanla gemi ve yelkenli sayısının artması şamandıra talebini artırmıştır. Mevcut şamandıraların yanına 15 adet daha alınması sorunun çözümü için yeterli olacağı düşünülmüştür. Bu Şamandıraların İngiltere Londra'dan alınması söz konusu olmuştur (İ. dh-514/35007-2). Güvenlik hizmetleri, can ve mal güvenliğinin sağlanması ve geçiş güvenliğinin sağlanması şeklinde kendini göstermiştir.

Can ve mal güvenliğinin sağlanması için özellikle yeni köprü için bir karakol yapılmış ve bu karakol köprü üzerinde ve köprünün her iki yakasında yaşanan asayiş olaylarıyla ilgilenmiştir (Dh.mkt.2089/9). Yeni köprüden geçişlerde fırsatçılık, suistimalleri ve geçiş ücretlerinin artırılmaması (geçiş ücretlerinde herhangi bir suiistimal yapılmaması) için önlemler alınarak gerekli memurlar görevlendirilmiştir. Yapılan düzenlemelerden biri de köprülerden geçen kişilerin sayısı, cinsini ve çeşidini anlamak için yeni bir defter usulüne geçilmesi olmuştur (Beo.2475/185594).

Yeni köprüden geçişlerde sahte para ile ödeme yapmak isteyenler olmuş, görevliler tarafından bu geçişler engellenmiştir. Özellikle sahte 50 paralık banknotların kullanıldığı görülmüştür. (Dh.mkt.2089/9). Özellikle yeni köprüye bitişik deniz hamamlarının yaz aylarında açık olması buraya gidip gelen müşterilerin olması köprü güvenliğinin ve asayişinin sağlanması konusu da önem arz etmiştir. Akşam saatlerinde geçişleri kolaylaştırmak için köprülerin aydınlatılması ayrıca aydınlatmada kullanılacak kandil ve yakıtın Tersane-i Amire tarafından ödenmesi karara bağlanmıştır. Tersane-i Amire memurların maaşlarının ödenmesinden de sorumlu tutulmuştur (İ.mvl-311/12962-1).

Güvenlik konusunda başka bir sorun da eski ve yeni köprü gelirlerinde yaşanan yolsuzluktur. Köprü gelirlerinin Tersaneyi Amire'ye teslim edilmeyip zimmete para aktarılması olmuştur. Hırsızlık veya yolsuzluk yapanlar bir yıl süreyle Kütahya'ya sürülmüştür. Ayrıca bu kişiler parayı misliyle ödeme cezası ve kala bent cezası da almışlardır (İ. şd-18/5-2). İki köprü arasında yer alan gazinolar, oluşan güvenlik endişesiyle kapatılmıştır (Mvl.870/ 138). Giriş çıkışlarda yaşanan olumsuzluklar bu kararın alınmasında etkili olmuştur. Bayramlarda ve resmî törenlerde yeni köprünün kapatıldığı görülmüştür. Hicri 1327 yılına ait bir belgede Ramazan Bayramının birinci günü yeni köprünün ulaşımına kapatılması yer almaktadır (Beo.3649/273650). Zamanla iki köprü arasında kalan bölgede kaçakçılık olayları artmış bunun önüne geçebilmek için bu bölgeye yabancı gemilerin girişi yasaklanmıştır (İ.hus. 133/1323 B-

86). Köprüler üzerinde özellikle yeni köprü üzerinde yaşanan bir başka durum ise kaybolma olaylarının vuku bulmasıdır. Geçiş esnasında ailelerinden uzaklaşan çocukların oluşturduğu güvenlik meselesi olmuştur (Zb. 328/38).

### **Köprüler ve Şehirleşme**

Bilad-ı Selase' nin merkezinde bulunan Haliç ve bölgesi şehirleşme açısından da hem bölgeye hem de İstanbul'a önemli katkılar sağlamıştır. Eski köprünün bir tarafı Hasköy, sütlüce semtlerinden oluşurken diğer yakasında ise Eyüp semti önemli bir yerleşim yeridir. Haliç'in boğaza yakın bölgesi ise bir taraftan Karaköy den Pera ve Beyoğlu'na uzanan bölge, diğer yandan ise Eminönü ve Sirkeci'den Tahtakale ve Bab- 1 Aliye kadar uzanan bölgeden oluşması alt yapı ve üst yapı ihtiyacının ne kadar önemli olduğunun bir göstergesidir. Özellikle yeni köprünün yapılmasından sonra şehirleşme adına önemli icraatlar yapılmıştır. Bu Bölgelerde yol yapımı ve kaldırım taşı yenileme işlemi söz konusu olmuştur (İ. şd-50/2806-1).

Demir köprüden başlayarak, Bahçekapı, çakmakçılar yokuşu ve Beyazıt meydanı dahil olmak üzere yayaların geçeceği yerlerin ve kaldırımaların tamiri ya da yeniden döşenmesi İstanbul'un bu bölgesine kentleşme açısından da önemli katkılar yapmıştır. Kaldırımaların yenilenmesi ve tamiri için yaklaşık olarak 3800 kuruş ayrılmıştır. Ancak maliyet ayrılan tutarın çok üstünde çıkmıştır (İ. şd-50/2806-2).

Yeni köprü yanından geçerek denize akan derenin ıslah edilmesi içinde 14.000 kuruş maliye bakanlığı tarafından ödenek olarak hazırlanmıştır. Dere ıslah çalışmalarında önem arz ettiği görülmektedir. Yeni köprünün önünde yer alan Pertevniyal Valide Sultan Vakfına ait olan mağazalar bu kirli dere suyundan etkilenmiş dolayısıyla yeni bir alt yapı çalışmasına ihtiyaç duymuştur (Mkt. MHm.406/56. 1285). I. Belediye dairesi içinde yaralan yeni köprüden Unkapanı'na kadar olan alanda kaldırımaların gözden geçirilmesi ve eskilerin yerine yenilerin konması için 23800 kuruş tutar belediye bütçesinden ödenmiştir (İ. şd-50/2806-1).

### **Sonuç**

1830'lu yıllarda başlayan faaliyeti Haliç köprülerinin İstanbul halkının hayatına girmesi 20 yy. da gelişerek ve artarak daha da önemli hale gelmiştir. Sultan Mahmut zamanında geçiş tarifesi olmayan Haliç'te mevcut köprülerinin daha sonraki yıllarda ücretli hale getirilmesiyle iktisadi bir değer ve gelir kaynağı haline geldikleri görülür. Dolaylı bir vergi kaynağı olarak nitelendirebileceğimiz köprü gelirleri mikroekonominin bir uygulaması olmuştur. Köprüler, ilk yıllarda Bahriye nezaretine bağlı Tersane-i Amire tarafından yönetilmiştir. Tersane-i Amire Haliç köprülerini belli bir bedel karşılığı kiraya vermekteydi. Elde edilen kira bedeli Osmanlı ekonomisi için bir girdi oluşturmaktaydı. Haliç köprülerinin belediye tarafından işletilmeye başlamasından sonra nüfus artışı ve şehrin büyüüp gelişmesiyle birlikte köprü gelirleri artmış, köprülerin Osmanlı ekonomisine katkısı önceki döneme göre önemli ölçüde yükselmiştir. Belediye köprülerin işletmesini profesyonel bir şekilde ele alarak, modern geçiş sistemi kurarak, kaçak geçiş ve suiistimaller ve yolsuzlukların önüne geçmiş, köprü gelirlerinde kritik bir artış sağlamıştır. Köprü gelirlerinin artması sonucu Belediye köprü gelirlerini teminat göstererek piyasadan borçlanmıştır. Köprü ve hava gazı gelirleri belediyenin borçlanmada önünü açan iki önemli gelir kalemi olmuştur. Köprü hisse senetleri o dönemde faaliyet gösteren bankalarda işlem görmüş, idare ve halk nezdinde bir güven unsuru olmuştur. Haliç köprüleri ekonomik girdi sağlamlarının yanında halkın ulaşım ihtiyacının giderilmesinde en etkin yollardan biri olmuştur. Haliç ve civarının bir ticari merkez olması gelip geçenlerin bu köprülerden hizmet almasını gerekli kılmıştır. Bölge aynı zamanda sosyal aktivitelerin yapıldığı, halkın dinlenme ve eğlence ihtiyacının karşılandığı bir yer olmasından dolayı köprülerin verdiği hizmet önemli olmuştur. İstanbul'da kurulan tramvay sisteminin de Galata

köprüsünden geçmesi ayrıca iki yaka arasında ulaşımın daha kısa zamanda sağlanmasında önemli bir rol oynamasında diğer katkılarında biridir.

Köprülerin yapılması İngiliz, Fransız ve Alman yatırımcılar arasında bir rekabet doğurmuş, Haliç'e köprü yapmak için büyük bir mücadeleye girmişlerdi. Yabancı sermaye ya da imtiyaz olarak adlandırdığımız bu durum, diğer sektörlerde kendini gösterdiği gibi; Haliç köprülerine sermaye sağlamada da ön plana çıkmışlardır.

1845'te başlayan ödemeli geçiş sistemi yaklaşık 85 yıl sürmüş, 20. yy'in ilk dönemi 1930 yılında bitmiştir. Bu dönem içinde köprülerin birçok defa yenilenmesi ve tamiri gerçekleştirilmiştir. Yine bu dönem içinde köprü geçiş ücretleri gerek zorunluluk gerekse gelirlerin artırılması gerekse de borçlanma ihtiyacının karşılanması için birkaç kez artırılmıştır. Fiyat artırılmasının önemli bir nedeni de belediye bütçelerine katkı sağlamak içindi. Beyoğlu ve Galata bölgesinin kalkınmasında köprüler önemli rol oynamışlardır. Bu dönemden sonra Haliç yeni bir döneme girmiş, cumhuriyet ile birlikte eski köprüler yerine yenileri yapılmış, Haliç köprüleri için yeni bir dönem başlamıştır. İstanbul boğazı, köprü ekonomisi için yeni bir bölge olacak ve boğaz köprüleri Haliç köprülerinden elde edilen gelirlerden kıyaslanamayacak kadar çok daha büyük gelirlerin elde edileceği yeni bir iktisadi gelir ya da dolaylı vergi olacaktır.

Her alanda onlarca eser veren ülke genelinde birçok cami, yol, köprü, imarethane, han ve hamam imzası olan Mimar Sinan'ın yaşadığı dönemde Haliç'e herhangi bir köprü projesi ortaya koymaması ya da bu konuda kendisine bir teklif sunulmaması ilginçtir.

### Kaynakça

#### Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı arşivleri (COA)

HAT49-2328 1236 (1802)

İ.Dh 221-1316 1266 (1850)

İ.Dh 248-15132-1 tarihsiz belge

İ.Dh 248-15132-2 tarihsiz belge

İ.Dh 248-15132-3 1268 (1852)

İ.Dh 263-16397-1 tarihsiz belge

İ.Dh 263-16397-2 1269 (1852)

İ.Dh 263-16397-3 1269 (1852)

İ.Dh 263-16397-4 1269 (1853)

İ.Dh 265-16513-1 1269 (1853)

İ.Dh 265-16513-2 1269 (1853)

İ.Dh 265-16513-3 1269 (1853)

İ.Dh 268-16751 1269 (1853)

İ.Dh 275-17216-1 1269 (1853)

İ.Dh 275-17216-2 1269 (1853)

İ.Dh 286-17985-1 1270 (1853)

İ.Dh 286-17985-2 1270 (1854)

İ.Dh 374-24783-1 1273 (1857)

İ.Dh 374-24783-2 1273 (1857)

İ.Dh 374-24783-3 1273 (1857)

İ.Dh 427-27992. 1275 (1859)

İ.Dh 431-28520-1 1275 (1859)

İ.Dh 431-28520-2. 1275 (1859)

İ.Dh 457-30371-1 1276 (1860)

---

İ.Dh 457-30371-2 1276 (1860)  
İ.Dh 514-35007-1 1280 (1863)  
İ.Dh 514-35007-2 1280 (1863)  
İ.Dh 528-36535-1 1281 (1864)  
İ.Dh 528-36535-2 1281 (1864)  
İ.Dh 547-38062. 1282 (1866)  
İ.Dh 552-38381. 1283 (1866)  
İ.Dh 683-47597-3 1289 (1872)  
İ.Dh 683-47597-4 1287 (1871)  
İ.Dh 683-47597-5 1290 (1873)  
İ.Dh 683-47597-6 1290 (1873)  
İ.Dh 683-47597-9 1289 (1872)  
İ.Dh 683-47597-10 1289 (1873)  
İ.Dh 683-47597-11 1289 (1872)  
İ.Dh 683-47597-12 1289 (1873)  
İ.Dh 683-47597-13 1289 (1872)  
İ.Dh 683-47597-14 1289 (1873)  
İ.Dh 683-47597-15 1289 (1873)  
İ.Dh 683-47597-16 1289 (1873)  
İ.Dh 683-47597-17 1289 (1873)  
İ.Dh 683-47597-18 1290 (1873)  
İ.Dh 683-47597-19 1290 (1873)  
İ.Dh 683-47597-20 1290 (1873)  
İ.Dh 683-47597-21 1291 (1874)  
İ.Dh 683-47597-22 1291 (1874)  
İ.Dh 683-47597-23 1291 (1874)  
İ.Dh 696-48721-3 1292 (1874)  
İ.Dh 696-48721-4 1292 (1875)  
İ.Dh 696-48721-5 tarihsiz belge  
İ.Dh 696-48721-7 1291 (1874)  
İ.Dh 696-48721-8 1291 (1874)  
İ.Dh 696-48721-8 1291 (1874)  
İ.Dh 696-48721-9 1291 (1874)  
İ.Dh 696-48721-10 1291 (1874)  
İ.Dh 696-48721-12 1291 (1874)  
İ.Dh 696-48721-13 1291 (1874)  
İ.Dh 696-48721-16 1291 (1874)  
İ.Dh 696-48721-17 1291 (1874)  
İ.Dh 696-48721-18 1291 (1875)  
İ.Dh 696-48721-19 1291 (1875)  
İ.Dh 696-48721-20 1291 (1875)  
İ.Mms 11-486-1 1274(1857)  
İ.Mms 11-486-2 1271 (1856)  
İ.Mms 11-486-3 1272 (1856)  
İ.Mms 11-486-4 1272 (1856)  
İ.Mms 11-486-5 1272 (1856)  
İ.Mms 11-486-6 1271 (1855)  
İ.Mms 11-486-7 1271 (1855)  
İ.Mms 11-486-8 1271 (1855)

---

İ.Mms 11-486-9 tarihsiz belge  
İ.Mms 11-486-10 tarihsiz belge  
İ.Mms 11-486-11 tarihsiz belge  
İ.Mms 11-486-12 1273 (1857)  
İ.Mms 11-486-14 1274 (1874)  
İ.Mms 17/758 1276 (1860)  
İ.Mms 34-1391-1 1283 (1867)  
İ.Mms 34-1391-2 1283 (1867)  
İ.Mms 34-1391-3 1283 (1867)  
İ.Mms 42 1743 1288 (1872)  
İ.Mms 48-2059-1 1291 (1874)  
İ.Mms 48-2059-2 1291 (1874)  
İ.Mms 62-2910-1 1296 (1879)  
İ.Mms 62 2910-2 1296 (1879)  
İ.Mms 63 2970-1 1296 (1879)  
İ.Mms 63 2970-2 1296 (1879)  
İ.Mms 68 3174-1 1297 (1880)  
İ.Mms 68 3174-2 1297 (1880)  
İ.Mms 68 3174-3 1297 (1880)  
İ.Mms 68 3174-4 tarihsiz belge  
İ.Mms 68 3174-5 tarihsiz belge  
İ.Mms 68 3174-6 1297 (1880)  
İ.Mms 134-5717-2 1296 (1879)  
İ.Mms 134-5717-3 1296 (1879)  
İ.Mvl 96-2032-1 tarihsiz belge  
İ.Mvl 96-2032-2 tarihsiz belge  
İ.Mvl 96-2032-3 tarihsiz belge  
İ.Mvl 96-2032-4 1263 (1847)  
İ.Mvl 96-2032-5 1263 (1847)  
İ.Mvl 96-2032-6 1263 (1847)  
İ.Mvl 140-3873-1 1265 (1849)  
İ.Mvl 140-3873-2 1265 (1849)  
İ.Mvl 194-5942-1 1267 (1850)  
İ.Mvl 194-5942-2 1268 (1850)  
İ.Mvl 194-5942-3 1268 (1850)  
İ.Mvl 200-6319-1 tarihsiz belge  
İ.Mvl 200-6319-2 tarihsiz belge  
İ.Mvl 200-6319-3 1267 (1850)  
İ.Mvl 200-6319-4 1267 (1851)  
İ.Mvl 200-6319-5 1267 (1851)  
İ.Mvl 200-6319-6 1267 (1851)  
İ.Mvl 200-6319-7 1267 (1851)  
İ.Mvl 241-8687-1 1268 (1852)  
İ.Mvl 287-11409-1 1270 (1853)  
İ.Mvl 287-11409-2 1270 (1853)  
İ.Mvl 292-11731-1 1270 (1853)  
İ.Mvl 311-129-62-1 tarihsiz belge  
İ.Mvl 311-12962-2 1270 (1854)  
İ.Mvl 311-12962-3 1270 (1854)

---

---

İ.Mvl 311-129-62-4 1270 (1854)  
İ.Mvl 348-15138-1 1272 (1856)  
İ.Mvl 381-16707-1 tarihsiz belge  
İ.Mvl 381-16707-2 1271 (1855)  
İ.Mvl 381-16707-3 1272 (1855)  
İ.Mvl 381-16707-4 1272 (1855)  
İ.Mvl 381-16707-5 1273 (1857)  
İ.Mvl 381-16707-6 1274 (1857)  
İ.Mvl 381-16707-7 1274 (1857)  
İ.Mvl 381-16707-8 1274 (1857)  
İ.Mvl 482-21885-1 tarihsiz belge  
İ.Mvl 482-21885-2 tarihsiz belge  
İ.Mvl 482-21885-3 tarihsiz belge  
İ.Mvl 482-21885-4 tarihsiz belge  
İ.Mvl 482-21885-5 tarihsiz belge  
İ.Mvl 482-21885-7 1279 (1863)  
İ.Mvl 482-21885-8 1279 (1863)  
İ.Mvl 482-21885-9 1279 (1863)  
İ.Mvl 482-21885-10 1279 (1863)  
İ.Mvl 487-22084-1 tarihsiz belge  
İ.Mvl 487-22084-2 1280 (1863)  
İ.Mvl 487-22084-3 1280 (1863)  
İ.Şd 8-439-1 1285 (1868)  
İ.Şd 8-439-2 1285 (1868)  
İ.Şd 8 439-3 1285 (1868)  
İ.Şd 8 439-4 1285 (1868)  
İ.Şd 8 439-5 1285 (1868)  
İ.Şd 8 439-6 1285 (1868)  
İ.Şd 18 757-1 1286 (1870)  
İ.Şd 18 757-2 1286(1870)  
İ.Şd 50 2806-1 1297 (1880)  
İ.Şd 50 2806-2 1297 (1880)  
İ.Şd 50 2808-1 1297 (1880)  
İ.Şd 50 2808-2 1297 (1880)  
İ.Şd 54-3039-1 1298 (1881)  
İ.Şd 54-3039-2 1298 (1881)  
İ.Şd 91-5406-1 1305 (1888)  
İ.Şd 91-5406-2 1305 (1888)  
İ.Şd 91-5406-3 1305 (1888)  
İ.Şd 96-5729-1 1306 (1889)  
İ.Şd 96-5729-2 1306 (1889)  
İ.Şd 100-5978-1 1307 (1890)  
İ.Şd 100-5978-2 1307 (1890)  
Mvl 56-47 1264 (1848)  
Mvl 839-110 1277 (1861)  
Mvl 844-25 1277 (1861)  
Mvl 850-29 1279 (1863)  
Mvl 429-19 1280 (1864)  
Mvl 870-138 1282 (1866)

---

Mkt.Mhm 245-75 1279 (1863)  
Mkt.Mhm 311-8 1281 (1865)  
Mkt.Mhm 364-13 1283 (1867)  
Mkt.Mhm 365-84 1283 (1867)  
Mkt.Mhm 406-56 1285 (1869)  
Mkd.Nzd 84-6 1269 (1852)  
Mkt.Nzd 191-31 1272 (1855)  
Mkt.Nzd 279-38 1275 (1858)  
Mkt.Nzd 304-11 1276 (1859)  
Mkt.Nzd 351-62 1277 (1860)  
Mkt.Mhm 179-5 1276 (1859)  
Şd 3-15 1290 (1874)

#### Diğer Kaynaklar

- Akyıldız, A. (2010), Şirket-i Hayriye, TDV İslam Ansiklopedisi, 39. 201--203  
Alnar, G. (1937), Haliçteki köprüler, Akşam 13,15,17,25,27.  
Çeçen, K. (1976), Haliç sempozyumu, İstanbul.  
Eski Galata köprüsü sempozyumu. (1990), İBB.  
Evren, B. (1994), Galata köprüleri tarihçesi İstanbul.  
Eyice, S. (1997), Haliç ve Haliç köprüleri, TDV İslam Ansiklopedisi. 15. 264-280  
Gönen, A.K. (1995), Tarih boyunca Haliçte Galata ve Unkapanı köprüleri, Antik dekor dergisi, sayı.32, 120-125, İstanbul.  
Gül, H. İ. (2015), Antik çağdan günümüze İstanbul tarihi Ansiklopedisi, ekonomi bölümü, su yönetimi maddesi, Cilt 6. 366-375  
Gül, H.İ. (2019), Deniz hamamları işletmesi Afro- Asya araştırmaları Dergisi, 4(7), 74-92  
Gönüllü, A. R. (2011), S.Ü. Osmanlının son döneminde yol vergisi (1866-1921) Türkiyat araştırmaları enstitüsü, 289-333  
İlter, İ. (1973), Boğaz ve Haliç Geçişlerinin Tarihçesi. Ankara.  
İpşirli, M. (1992), Bilad-ı Selase, TDV İslam Ansiklopedisi. 6. 151-152.  
Mazak, M. (1998), İstanbul'da kayıkçı esnafı ve 1802 tarihli kayıkçı esnafı sayım defteri. M.Ü. Türkiyat araştırmaları enstitüsü İstanbul.  
Tabakoğlu, A. (2014), Osmanlı döneminde İstanbul'un iaşesi, Uluslararası İstanbul'u Sempozyumu II.  
Tutel, E. (1995), Köprülerden önce ve sonra haliçte ulaşımın hikayesi, Haliç sularında yolcu vapurları, sayı.15 39-45, İstanbul.  
Ünal, E. (2005), Müjde köprü parası kaldırıldı, Popüler tarih, yıl.6, sayı. 2005/58.