

BAZI LİMAN KENTLERİNDEKİ ÖRNEKLER IŞIĞINDA TANZİMAT DÖNEMİ VE SONRASINDA İNŞA EDİLEN GÜMRÜK BİNALARININ MİMARİ ÖZELLİKLERİ

Dr. Şennur KAYA

İstanbul Üniversitesi Güzel Sanatlar Bölümü

ABSTRACT

During the Tanzimat Period sea transport had been mainly used for the domestic and foreign trade in the Ottoman Empire, thus custom houses had been built to fulfill the increasing trade demands at the port cities. This article aims to study the architectural and functional characteristics of the masonry customs buildings constructed at the port cities of having different trade capacities in the Tanzimat Period. The survey verifies that the size of the masonry customs buildings which were built proportional to the trade capacity of the port. Meanwhile nearly all custom buildings houses offices for the customs administration and officers including rooms for goods control and depot. The function of the buildings were taken into consideration in design and Neo-classic style is preferred.

Key Words: Custom Buildings, Tanzimat Architecture, Port Buildings, Commercial Buildings.

ÖZET

Osmanlı İmparatorluğu'nda Tanzimat döneminde artan iç ve dış ticarete daha çok deniz ulaşımı kullanılmıştır. Böylelikle gelişen liman kentlerinde, artan ticari talebe cevap verecek, gümrük yapıları inşa edilmiştir. Bu makalede Tanzimat döneminde çeşitli ticari kapasiteye sahip liman kentlerindeki gümrük binaları üzerinden, gümrük binalarının mimari ve işlevsel özellikleri belirlenmeye çalışılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre kâgir sistemde inşa edilen gümrük yapılarının buldukları limanın ticari hacmiyle orantılı büyüklükte inşa edildikleri saptanmıştır. Ayrıca genelde tüm gümrük yapılarının gümrük idaresine ve gümrük memurlarına ait ofislerden, mal kontrol yeri ile gümrük ambarından oluştuğu gözlenmiştir. Üslupsal açıdan ise işlevsel yönü ön planda tutulan gümrük yapılarında, yalnız Neoklasik üslubun tercih edildiği anlaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Gümrük Binaları, Tanzimat Mimarisi, Liman Binaları, Ticaret Binaları.

GİRİŞ

OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDE GÜMRÜK SİSTEMİ

Osmanlı İmparatorluğu döneminde *gümrük*, gerek dış gerekse iç ticarete girişi ve çıkışı yapılan her türlü ticari maldan alınan vergi anlamında kullanıldığı gibi gümrük işlemlerinin yapıldığı idari ve depo binaları için de kullanılmıştır (Anonim, 1994: 446). Osmanlı İmparatorluğu'nun vergi politikasına kısaca değinecek olursak, Tanzimat Fermanı'nın ilanından önce iç ve dış ticarete alınan vergilerin şer'i ve örfi hukuka dayalı tespit edildiği görülmektedir (Toprak, 1985: 668). Vergiye tabi eşyalardan hangi oranda vergi alınacağı ise ticaret ağı üzerindeki *çardak*, *mengene*, *mizan* ya da *kapan* adıyla kurulan alanlarda, bu malların tartılması veya sayılması suretiyle belirlenmiştir (Anonim, 1994: 446). Dış ve iç ticarete alınan bu vergiler *amediyeye*, *reftiye*, *mürurüye*, *bac*, *ihtisabiye*, *kalemiye*, *ruhsatiye*, *kantariye* şeklinde isimlendirilmekle birlikte, Osmanlı İmparatorluğu'nda düzenli bir vergi anlayışının olduğunu söylemek güçtür (Toprak, 1985: 668). 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun sanayileşmiş Avrupa ülkeleriyle bağlarını kuvvetlendirmesiyle artış kaydeden dış ticaretinde, 1838–1841 arasında ilki İngiltere ile imzalanan ticaret antlaşmalarında saptanan gümrük oranları esas alınmıştır (Pamuk, 1985: 653).

Osmanlı İmparatorluğu'nda gümrükler, Tanzimat'ın ilanından önce İltizam veya Emanet Usullerine göre idare edilmiştir¹. Tanzimat döneminde ise aynı usullere dayalı yeni çözüm yolları denenmiştir. Mesela 1840 yılında İltizam Usulü kaldırılarak Emanet Usulüne geçilmiş, 1842 yılında İltizam Usulü'ne geri dönmüştür. 1859 yılında Maliye Nezareti tarafından gümrüklerin Emanet Usulü ile idare edilmesi daha uygun bulunmuştur. Bunun üzerine ülke genelinde onyeddi Gümrük Emaneti kurularak her birine "Emin" sıfatıyla yöneticiler atanmıştır. 1861 yılında İstanbul Emtia Gümrük Eminliği'nin yerine Gümrük Emaneti kurulmuş ve taşradaki

Gümrük Emanetleri müdürlük statüsüne getirilmiştir. Meşrutiyet döneminde Gümrük Emaneti'nin yerini Maliye Bakanlığı'na bağlı Gümrük Umum Müdürlüğü almıştır (Anonim, 1994: 447).

Gümrük noktalarında bu kurumların idaresi ve işleyişi farklı sorumlulukları olan gümrük personellerince sağlanmıştır. Yukarıda da belirttiğimiz üzere gümrüklerde en üst düzey yetkili *Gümrük Emini*'dir. Gümrük Emini ayrıca tüccarların her türlü kaçakçılık girişimini engellemekle de yükümlüdür. Bunun haricinde gümrüğe giren malın muayenesinin yapıldıktan sonra deftere kaydedilmesinden *gümrük kâtibi*, gümrüklerin güvenliklerinden *kolcu* veya *zabitan*, gümrüğe giren malların tartılmasından *kantari*, taşınmasından *hamalbaşısı*, liman ve çevresine gelen yüklerin nakledilmesi işlerinden *kayıkçılar kethüdası*, gümrüğe gelen malın depolanmasından *ambar emini* sorumludur (Aygün, 1999: 314). Ayrıca, 1885 yılında bazı gümrükler için *mubassır*, *muhammin (eksper)*, *arayıcı*, *kâtip*, *iskele* ve *manifesto memurları* alınacağıının belirtilmesi **Kütükoğlu (1996: 263)**, gümrük memurları hakkında fikir vermektedir. Bu arada 1892 yılında, Rüşumat Emaneti tarafından gümrük memurlarına uzmanlık kazandırılması amacıyla, *Gümrük Darüttalimi* adıyla bir de okul açılmıştır. 1909 yılında *Rüşumat Memurları Mektebi* adıyla yeniden yapılandırılan kurs niteliğindeki okul, 1914 yılında *Tarife Dershanesi* adını almış, 1917 yılında kapanmıştır (Anonim, 1994: 171, 373).

LİMAN GÜMRÜKLERİ

1801 yılında Osmanlı'daki gümrük merkezlerinin sayısının yüzün üzerinde olması **Kütükoğlu (1996: 263)**, Osmanlı coğrafyasında pek çok kent ve kasabada gümrük noktasının bulunduğunu göstermektedir. Ülkenin ticaret ağı içerisinde, sahilde bulunanlara "*sevâhil gümrükleri*", sınırda bulunanlara "*hudut gümrükleri*" ülke içerisinde bulunanlara da "*kara gümrükleri*"

denilmiştir (**Toprak, 1985: 668**). Bunlardan 1874 yılında kaldırılan kara gümrükleri **Genç (1985: 787)** yalnızca iç ticarete, sahil gümrükleri ise hem iç hem dış ticarete kullanılmıştır (**Kütükoğlu, 1996: 263**).

Avrupa devletleri ile yapılan 1838 yılında ithalata, 1861 yılında ihracata kolaylık sağlayan ticaret anlaşmalarının Osmanlı İmparatorluğu'nu hammadde çıkışı ile işlenmiş ürün girişine dayalı geniş bir pazar haline getirmesiyle, dış ticaret hacminde artış kaydedilmiştir (**Martal, 2007: 38**). Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa devletleri arasında yapılan ticaret ise deniz yoluyla gerçekleştirilmiştir. Ticarete deniz yolunun ön plana geçmesinde değişen dünya şartlarının etkisi büyüktür. Özellikle 19. yüzyıldaki teknolojik gelişmeler, deniz yolu taşımacılığını olumlu etkilemiş, böylelikle ticari malların deniz yoluyla daha hızlı ve daha ucuza taşınması sağlanmıştır (**Pamuk, 1985: 653**). Bu gelişmelerle daha da önem kazanan liman kentleri arasında, İstanbul, İzmir ve Selanik Limanları diğerlerine oranla öne çıkan ihracat limanlarıdır. Trabzon, Samsun, Mersin, İskenderun gibi limanlarda daha çok Avrupa'dan işlenmiş gelen malların ithalatı yapıldığı gibi buralardan Avrupa'ya hammadde ve geleneksel tarım ürünleri ihraç edilmiştir (**Pamuk, 1985: 663**). İç ticaret açısından ise ülke mallarının aktarıldığı en önemli merkez İstanbul'dur (**Çadırcı, 1997: 360**).

Liman kentlerinin iç ve dış ticaret hacmi, kent limanını biçimlendiren bir etkendir. Ancak 1860'lı yıllara kadar Osmanlı liman kentlerinde nitelikli tesislerin olmadığı görülmektedir. Sonrasında sahil kentleri ile hinterlandı arasında bağlantı sağlayan yolların yapılmasıyla liman tesislerine olan ihtiyaç da artmıştır (**Kütükoğlu, 1979: 495**). Bahsedilen tesisler arasında ticari açıdan gümrüklü malların kontrolü ve nakliyesinin yapıldığı gümrük binası ve depolarının önemli yer işgal ettikleri anlaşılmaktadır. Gümrük binaları haricinde limanlarda pasaport dairesi, karantina, yolcu salonu, karakol gibi binalar inşa edilmiştir.

Bu makalede ticaretin yapıldığı limanlardaki gümrük binalarının mimari ve işlevsel yönleri belirlenmeye çalışılmıştır. Öncelikle konuya bir sınırlama getirmek amacıyla farklı noktalardan, farklı ticari kapasiteye sahip İstanbul, İzmir, İzmit, Trabzon, Mersin ve Mudanya'daki gümrük binaları örnek olarak seçilmiştir. Günümüzde mevcut olmayan binaların mimari özellikleri, yayınlanmış kaynakların yanı sıra eski kent haritaları, 1915 tarihli Rüsumat Salnamesi ve ulaşılabilen diğer fotoğraflar yardımıyla tespit edilmiştir. Bunlara ek olarak konuyla ilgili BOA'nda tespit edilen bazı gümrük binalarının özgün projeleri ile yapım tarihleriyle ilgili belgeler de çalışmaya katkı sağlamıştır.

I. BAZI LİMANLARDAKİ GÜMRÜK BİNALARININ İŞLEVSEL VE MİMARİ ÖZELLİKLERİ

A. EMİNÖNÜ'NDEKİ GÜMRÜK EMANETİ BİNASI VE GÜMRÜK DEPOLARI

Osmanlı İmparatorluğu döneminde gerek iç gerekse dış ticaret açısından İstanbul'un ayrı bir yeri vardır. Kentte deniz yoluyla yapılan ticari faaliyetlerin çekim alanını ise Haliç'in her iki yakası oluşturmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun klasik çağında İmparatorluğun tüm limanlarından gelen malların gümrük işlemlerinin yapıldığı aynı zamanda Gümrük Emniyeti'nin de makamının bulunduğu binanın Eminönü'nde eski deniz surlarının önünde, şimdiki Galata Köprüsü yakınlarında yer aldığı belirtilmektedir. Müller Wiener, 1559 tarihli görsel materyali temel alarak, söz konusu binanın kare planlı, tek katlı ahşap bir bina olduğunu, yüksek orta kısmında tavan penceresi bulunduğunu ve bitişiğinde camiye ait minarenin görüldüğünü ifade etmektedir. Aynı yazar bu binanın 19. yüzyıl başlarında harap biçimde varlığını sürdürdüğüne de değinmektedir (**Müller Wiener, 1998: 57**).

Şekil 1: Eminönü Limanı ve Gümrük Binası.



Kaynak: Eken (Haz.), (1992), Kartpostallarda İstanbul, İstanbul.

Kentin İstanbul yakası olarak tanımlanan bu kesiminde Sirkeci-Eminönü arasında yer alan gümrük binaları, 19. yüzyılın ortalarından itibaren rıhtım düzenlenmesi çalışmaları sırasında yenilenmiştir. Müller Wiener'in Büyük Gümrük **Müller Wiener (1998: 134)** olarak adlandırdığı 1862 yılından önce İstanbul Emtia Gümrüğü şeklinde de adlandırılan Gümrük Emaneti **Toprak (1985: 669)**, 1853 yılında bir yangın geçirmiştir (**Müller Wiener, 1998: 134**). Yanan binanın yerine 1858 yılından sonra kıyı şeridinin düzenlenmesi sırasında iki katlı taş bina yapılmıştır (**Müller Wiener, 1998: 57; Çelik, 1998: 63**). 19. yüzyılın sonunda yayınlanan İstanbul Limanı ile gümrüğün görüldüğü kartpostalın sağındaki kâgir iki katlı ve kırma çatılı bina, muhtemelen yangından sonra inşa edilen Gümrük Emaneti binasıdır (Şekil 1). İki katlı bu binanın bitişiğinde tek katlı, ortası ışıklıklı beşik çatıyla örtülü alçak bir bina vardır. Kartpostalın sağ kısmında bir bölümü görülen tek katlı binada da geniş açıklıklı kapılar dikkat çekmektedir. Tek katlı binalarda geniş açıklıklı girişler ve üstten aydınlatmalı beşik çatı kullanılması, bunların depo ve muayene yeri olma ihtimallerini güçlendirmektedir.

Üslupsal açıdan söz konusu binaların işlevsel yönü ön planda tutularak tasarlanmış, yalın klasik binalar oldukları söylenebilir. Çelik de 1850–1870 arasında Sirkeci–Eminönü kıyı şeridinin düzenlenmesi esnasında yapılan gümrük

binası ve depolarının yalın Neoklasik üslupta olduklarını belirtmiştir (**Çelik, 1998: 111**).

Eminönü yakasında yeni bir gümrük binasının inşası, 19. yüzyılın sonlarında rıhtımın düzenlenmesi sırasında ele alınan konulardan biridir. Mesela 1879 yılında Sirkeci-Unkapanı ve Azapkapı-Tophane arasındaki rıhtımların düzenlenmesi için Fransız Mişel Paşa'ya verilen imtiyazın maddeleri arasında doldurularak genişletilecek kıyıda yeni gümrük ve sıhhiye dairelerinin yapılması da yer almıştır. 1890 yılında Mişel Paşa'yla yapılan imtiyaz yenilenmiştir (**Müller Wiener; 1998, 138; Çelik, 1998: 63**). Yenilenen imtiyaz sözleşmesinin maddeleri arasında da Haliç'in iki yakasında planlarının ve bina tekniklerinin Osmanlı İmparatorluğu'nun mühendislerince onaylanacağı kâgir gümrük binaları ve depoların yapılacağı belirtilmiştir. Yapılacak gümrük binalarının inşaatı, imtiyaz şirketi ile hükümet mühendisleri arasında kâgir – betonarme sistem anlaşmazlığı nedeniyle gecikmiştir. 1907 yılında binaların betonarme sistemde yapılmasının kararlaştırılmasıyla başlayan inşaat, 1910 yılında bitirilmiştir (**Çelik, 1998: 65**).

Eminönü tarafındaki yeni Gümrük Binası, Pervititch sigorta haritalarında işaretlenmiştir. Söz konusu haritadaki lejanttan yapının betonarme tekniğinde inşa edildiği de anlaşılmaktadır (**Uzun, 2008; 89**). Dikdörtgen kütle oluşturacak şekilde iki ve üç katlı kurgulanan yapı grubunun bir köşesi, olasılıkla inşa edildiği parselden dolayı pahlıdır. Bu kütleli tasarımda orta kısımlar, kara tarafında daha uzun olacak şekilde, içeri çekilmiştir. Yapı grubunun tam merkezin kare planlı birimde yolcu salonu ve muayene salonu bulunmaktadır. Bunun batısında ve doğusundaki giren ve çıkan mallara ayrılmış kapalı mekânlar ve depolar, binayı tamamlamaktadır. Doğuda ithalat, ihracat ve posta gümrüklerinin yanı sıra laboratuvar da yer almaktadır (Ek 1).

Binanın cephesinin bir bölümü 1915 tarihli fotoğraftan tanımlanabilmektedir (Şekil 2). Önünden dekovil hattı geçen binanın fotoğrafta

görülen cephesi, muhtemelen yan kanadına aittir. Simetrik cephe düzenlemesinde zemin katta, yuvarlak kemerli pencereler kullanılmıştır. Dikdörtgen biçimli birinci kat pencerelerinin aralarına plastırlar yerleştirilmiştir. Cephenin iki ucunda yer alan çift kanatlı dikdörtgen kapı açıklıklarının bulunduğu akslar, üçgen alınlıkla vurgulanmıştır. Üçgen alınlığın ortasına; altta ve üstte akantüs yaprakları, yanlarda gırlantlarla dekore edilmiş oval madalyon yerleştirilmiştir. Cephenin tam merkezindeki giriş aksı ise basık kemerli geniş açıklıklı kapı, birinci katta kapı genişliğince düzenlenmiş üçlü pencerelerden sonra diğerlerinden daha yüksek alınlıkla sonlanmaktadır. Alınlığın ortasındaki madalyonun altındaki dikdörtgen kartuşun kitabe ya da arma yeri olması mümkündür. Binanın orta kısmı, çatı katıyla yükseltilmiş ve alt sıraya bir dizi pencere yerleştirilmiştir. Yuvarlak tepe pencereleriyle aydınlatmanın sağlandığı çatıda, parmaklıkla çevrili kule vari kısımların içteki orta alanları aydınlattığı söylenebilir.

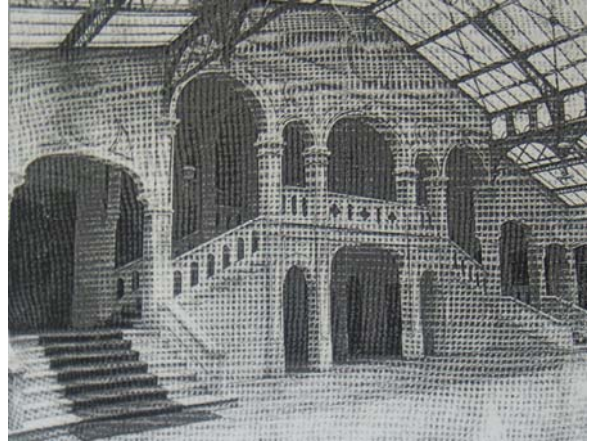
Rüsumat Salnamesi'nde binanın içteki giriş kısmını gösteren fotoğraf da mevcuttur (Şekil 3). Muhtemelen giriş yönündeki iki yönlü çıkışlı ve iki kademeli merdivenleri ve ortadaki sahanlığı şekillendiren basık ve yuvarlak kemerli sütun ve taşıyıcılar, tam merkezde beşik çatının oturduğu üçgen alınlığa destek oluşturmaktadır. Alınlığın ortasına ve kemerlerin arasına, yuvarlak madalyonlar yerleştirilmiştir. Bu düzenlemede merdiven sahanlığını taşıyan kemerlerden ortadaki basık kemerlidir. Fotoğraftan binanın çatı konstrüksiyonunun metal olduğu da anlaşılmaktadır. Oldukça geniş hacimli olan ve işlevsel yanı ön planda tutularak tasarlanan yapının detaylarında batılı mimari üsluplara ait öğelerle de karşılaşmaktadır. Örneğin cephede ve iç mekânda görülen üçgen alınlıkların, binaya Neoklasik etki kattığını söylemek mümkündür.

Şekil 2: Eminönü Gümrük Baş Müdürlüğü



Kaynak: Maliye Nezareti (1914–1915), **Rüsumat Salnamesi**, İstanbul.

Şekil 3: Eminönü Gümrük Baş Müdürlüğü Girişi.



Kaynak: Maliye Nezareti (1914–1915), **Rüsumat Salnamesi**, İstanbul.

Eminönü'ndeki Gümrük Baş Müdürlüğü'nün çevresinde gümrüklü malların depolandığı çok sayıda depo ve han olduğu da aynı haritada görülmektedir (Ek 1). Haritadaki işaretlemeler bunların genelde dikdörtgen planlı kırma çatıyla örtülü yapılar oldukları söylenebilir. Sade cephe kuruluşuna sahip klasik üsluplu depolarda, mal sevkiyatında kolaylık sağlaması için geniş açıklıklı kapılar kullanılmıştır (Şekil 4).

Şekil 4: Eminönü'ndeki Depo Binaları

Kaynak: Müller Wiener (1998), *İstanbul Limanı*, İstanbul, ss. 44.

B. Galata Bölgesindeki Gümrük Binaları

İstanbul'un ikinci gümrük yeri olan Galata **Müller Wiener (1998: 58)**, 19. yüzyıldan itibaren ağırlıklı olarak Fransız, İngiliz ve İtalyan tüccarların faaliyet gösterdiği ve bu ülkeden gelen malların depolandığı bölge haline gelmiştir (**Akın, 1998: 99**). Galata'daki ticaret ise Galata Kulesi ile Tophane arasındaki Mumhane Mahallesi'nde yoğunlaşmıştır (**Eldem, 1979: 278, 284**).

Şekil 5: Kurşunlu Mahzen Köşkü, (1854).

Kaynak: Eldem (1979), *İstanbul Anıları*, İstanbul, ss. 285.

İstanbul en eski ticari merkezlerinden olan Galata'da 16. yüzyıl ortalarında inşa edilen Kurşunlu Han'ın yanı sıra tüccarların evleri de depo olarak kullanılmıştır (**Müller Wiener, 1998: 57, 68**). Kurşunlu Han'a 18. yüzyılın ortalarına doğru bir köşk ilave edilmiş, **Eldem (1979: 278)**, 1819 yılında yanan köşk, Sadrazam Derviş Paşa

tarafından onarılarak 1821–1822 tarihinde Gümrük Emini Binası yapılmıştır (**Genim, 2006: 18**). 1853 yılından sonra köşke pasaport ve karantina binaları eklenmiştir (**Eldem, 1979: 278**). Müller Wiener ise Kurşunlu Mahzen olarak bahsettiği binanın 18. yüzyıl ortasında alt katının camiye çevrildiğini, defalarca onarılan üst katının 19. yüzyıla kadar eski işlevini sürdürdüğünü, bunun yerine biraz doğuda yeni gümrük binası olan Fransız ya da Frenk Gümrüğü'nün inşa edildiğini kaydetmektedir (**Müller Wiener, 1998: 57**).

Bölgeye ait eski fotoğraflarda bu köşkü tespit etmek mümkündür. 1854 tarihli fotoğrafta Kurşunlu Han Köşkü'nün geniş saçaklı haç planlı bir bina olduğu görülmektedir (Şekil 5). Genim, binanın büyük olasılıkla tek hacim olarak kullanıldığını, bu görüşünün arka cephede orta aksta yer alan merdivenlerin de desteklediğini ifade etmektedir (**Genim, 2006: 18**). 1868 tarihli başka fotoğraftan binanın yenilendiği anlaşılmaktadır. Mesela önceki fotoğrafa göre binanın geniş saçakları daraltılmış, arka cephedeki eli böğründeler yerlerini dikmelere bırakmıştır (**Genim, 2006: 18**), (Şekil 6).

Şekil 6: Kurşunlu Mahzen Köşkü ve Galata Gümrüğü, (1868).

Kaynak: Genim (2006), *Konstantiniye'den İstanbul'a: XIX. Yüzyıl Ortalarından XX. Yüzyıla Boğaziçi'nin Rumeli Yakası Fotoğrafları*, I, İstanbul, ss. 18

Kurşunlu Mahzen Köşkü dışında Galata'da İhracat Gümrüğü, Emtia / Eşya Gümrüğü, Müskirat / İçecek ve Zahir Gümrüğü, Kireçkapı'da birkaç depo ve yazıhane ile Kurşunlu Hanı'nın biraz doğusunda 19. yüzyılın başından beri var olan Fransız Gümrüğü olduğunun kaydedilmesi **Müller Wiener (1998:**

58), Galata'nın önemli bir ticaret alanı olduğuna işaret etmektedir. Ancak bunların yerleri konusunda kesin tespitlere gidilmesi biraz zordur. Ayrıca yukarıda belirtilen gümrüklerin aynı binada farklı fonksiyonel dağılım içerisinde yer almaları da mümkündür.

Galata'daki gümrük binalarını somut olarak belgeleyen fotoğraflar ve planlardan yola çıkılarak bunların mimari özellikleri ve yapım aşamaları hakkında tespitlere gidilmiştir. Mesela 1868 tarihli fotoğrafta, Kurşunlu Mahzen Köşkü'nün solundaki bina, Galata Gümrüğü şeklinde tanımlanmıştır (**Genim, 2006: 18**), (Şekil 6). Fotoğraftan algılanabildiği kadarıyla binanın deniz cephesi ortada öne çekilmiştir ve fotoğrafta daha iyi görülebilen doğu cephesinin orta aksında sütunlar üzerine oturan balkon mevcuttur. Binanın üst örtüsü parapetlerin gerisinde kırma çatılı olup, üç yönde cephelerin orta aksları üçgen alınlıkla vurgulanmıştır. Cephe tasarımında yuvarlak kemerli pencerelerin tercih edildiği, fotoğraftan anlaşılan bir diğer ayrıntıdır. Sonuç olarak çok detaylı fikir edinilemese de bu binanın klasik üslupta inşa edilmiş bir bina olduğu söylenebilir.

1891 tarihli Galata ve çevresini gösteren haritada, Kurşunlu Han'ın doğusunda Galata Gümrüğü ve bunun daha doğusunda Fransız Gümrüğü olarak adlandırılan iki gümrük binası işaretlenmiştir. Haritada Galata Gümrüğü olarak belirtileninin deniz yönündeki cephesinin ortada dışa taşkın işaretlenmesi (Ek 2), bunun yukarıda tanımlanan bina olma ihtimalini güçlendirmektedir. Bununla birlikte 1 Nisan 1875 tarihli gazete haberinde Liman Dairesi'nin yanan Galata Gümrüğü yakınında inşa edileceği belirtilmiştir (**Akın, 1998: 208**). Bu gazete haberlerinde hangi gümrük binasından bahsedildiği anlaşılamasa da fotoğraflarda görülen Gümrük Binası'nın yangın geçirdiği, fakat 1891 tarihli planda işaretlendiğine göre onarılarak fonksiyonunun devam ettirildiği ihtimali üzerinde de durulabilir. Aynı planda işaretlenen Fransız Gümrüğü'nün ise asimetrik kütleyle sahip olduğu görülmektedir (Ek 2). Müller

Wiener, Galata'daki Fransız Gümrüğü'nde bir kaç deponun yanı sıra gümrük kâtiplerinin üzerlerinde evrak doldurdukları uzun minderli sıraları olan odalar olduğunu aktarmaktadır (**Müller Wiener, 1998: 58**). 27 Eylül 1896 tarihli bir gazete haberinde ise Galata Gümrüğü'nün deprem nedeniyle kullanılamaz hale geldiğinden yeni bir gümrük binasının yapılacağı ya da eski binanın onarılacağından bahsedilmektedir (**Akın, 1998: 208**). Bu binanın da burada değinilen gümrük binalarından biri olması mümkündür.

Bir üst alt başlıkta değinildiği üzere, 1890 yılında Mişel Paşa'ya verilen rıhtımların düzenlenmesi için verilen imtiyaz, Galata bölgesini de kapsamaktaydı. Hatta imtiyaz uyarınca yapılacak yeni rıhtımların inşasına önce Galata tarafından başlanmış, buradaki rıhtımın inşası 1895 yılında tamamlanmıştır. Tophane ile Karaköy arasında düzenlenen 758 metrekare uzunluğundaki rıhtımda, gümrükler için arkalarında geniş beton alanları olan bir kaç yeni bina da inşa edilmiştir. Fakat yapılan çalışmalar 1984 depremi nedeniyle bir süre gecikmeye uğramış, imtiyaz uyarınca yapılacak gümrük binası 1910 yılında tamamlanmıştır (**Çelik, 1998: 65**).

Hatırlanacağı üzere Müller Wiener, İstanbul Limanı'ndaki gümrüklerden birinin Kireçkapı'da olduğunu söylemekteydi. 1913-1914 yıllarında Galata bölgesini gösteren haritada işaretlenen tek gümrük binası, Mumhane Caddesi üzerindedir ve gümrük binasının arkasındaki sokağın adı *Kiretch Kapoussou* şeklinde yazılmıştır (Ek 3). Muhtemelen bu bina, 1910 yılında inşası tamamlanan gümrük binasıdır. Zaten söz konusu haritalarda depolar dışında başka bir gümrük binası da gösterilmemiştir. Betonarme sistemde inşa edilen **Yergün (2002: 278)**, uzun dikdörtgen planlı bu binanın bir kenarı, inşa edildiği parselden dolayı, pahlı tasarlanmış olmalıdır. Binanın uzun cepheleri ortada içeri çekilmiştir. Ancak asıl ilginç olan binanın kütleli tasarım açısından aynı yıllarda tamamlanan Eminönü'ndeki gümrük binasıyla olan benzerliğidir (Ek 1-3). Düz akslı

bölümün merkezindeki gümrük işlerine yönelik düzenlenmiş mekânın üst örtüsü, tonozvari çelik çatı konstrüksiyonuyla oluşturulmuştur (Yergün, 2002: 278).

Günümüzde de mevcut olan ve Eski Paket Postanesi adıyla da bilinen bu yapının özgün tasarımını Rüşumat Salnamesi'ndeki fotoğraflarından tanımlamak mümkündür. Yine önünde dekovil rayları döşeli binanın fotoğrafta görülebilen cephesi, iki katlıdır (Şekil 7). Bu iki katı, belli aralıklarla üçgen alınlıkla hareketlendirilmiş geniş bir sundurma ayırmaktadır. Zemin katta mal girişinin yapıldığı geniş kapılar ile muhtemelen gümrük güvenlik görevlilerine ait bir kulübe dikkat çekmektedir. Birinci katta yalın görümlü dikdörtgen pencereler sıralanmaktadır. Bu pencerelerin aralarına cepheleri bosaj kaplamalı üçlü pencere grupları yerleştirilmiştir ve bunlar yuvarlak kemerli alınlıkla cephede vurgulanmıştır. Alınlıkların araları ise parapetlerle kapatılmıştır.

Galata'daki Gümrük Dairesi'nin muayene yeri olduğu belirtilen diğer fotoğrafın tonozvari üst örtüyle örtülü orta mekâna ait olması mümkündür. Fotoğraftan gümrüklü malların geniş bir orta avluda depolanıp işlemlerinin yapıldığı anlaşılmaktadır (Şekil 8). Bu orta alanın çevresi, iki katlı düzenlenmiş olup, ikinci kattaki kapalı mekânlar, orta alanı çevreleyen dar koridora açılmaktadır (Şekil 9).

Şekil 7: Galata Gümrük Binası.



Şekil 8: Galata Gümrük Binası, Muayene Yeri.



Kaynak: Maliye Nezareti (1914–1915), Rüşumat Salnamesi, İstanbul.

Şekil 9: Galata Gümrük Binası, 2009.



Üslupsal açıdan ise, 19. yüzyılın ikinci yarısında Karaköy-Tophane arasındaki rıhtımın düzenlenmesi sırasında inşa edilen gümrük binaları ve depolarının dikdörtgen kütleli taş binalar olduğu, işlevsel özellikleri ön plana çıkarılarak tasarlanan binaların yalın Neoklasik üslubu yansıttığı kaydedilmektedir (Çelik, 1998: 103). Karaköy'deki gümrük binasının mimari tasarımını kitlesel açıdan bu değerlendirmeye dahil etmek mümkündür. Ancak özellikle cepheyi hareketlendiren alınlıkların süsleme detaylarında Neoklasik öğelerin yanı sıra Ampir ve Barok öğelere de yer verilmiştir.

C. Haydarpaşa Gümrük Binası

İstanbul'un Anadolu yakasında bulunan Haydarpaşa semti, önceleri mesire yeri olarak ünlenmiş, sonrasında İstanbul'dan Anadolu'ya uzanan demiryolu hattının başlangıç noktası olmasıyla farklı bir kimlik kazanmıştır (Yavuz, 2005: 15). Demiryolu bağlantısıyla birlikte ticari hacmi artan Haydarpaşa Limanı'nda başlangıçta yapılan tesislerin zamanla yetersiz hale gelmesi üzerineⁱⁱ 23 Mart 1899 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi'ne yeni rıhtım ve liman hizmet binalarının yapılması için imtiyaz verilmiştir. İmtiyaz uyarınca yapılacak binalar arasında özellikle ithal ve ihraç edilen mallardan gümrük alınabilmesi için gümrük binaları ve karakolların yapımına öncelik verilmesi istenmiştir. İnşaatına 1900 yılında başlanan rıhtım ve binalar, 14 Nisan 1903 tarihinde hizmete girmiştir (Erkan, 2004: 29–31).

Dolgu alan üzerine inşa edilen yeni Haydarpaşa Limanı'nda birbirinden bağımsız silo, depo, gümrük binası, liman polisi, elektrik santrali, rıhtım idaresi, askeri karakol ve bekleme salonu inşa edilmiştir. Kompleks şeklinde eşzamanlı tasarlanan binaların çoğunun mimarı, 1902 yılında Anadolu Demiryolları Şirket-i Osmaniyesi'nde göreve başlayan Emile Faracci' dir. Özellikle bekleme salonu, gümrük binası, polis karakolu, liman idaresi, askeri karakol binalarının ortak mimari yaklaşımlar sergilemesi, bunların aynı mimarca tasarlandığını düşündürmektedir (Erkan, 2004: 31, 32).

Yukarıda bahsedilen binalardan burada ele alınacak olan gümrük binaları günümüzde mevcut değildir. 1913–1914 yıllarını içeren haritada buradaki gümrük binalarının konumlarını anlamak mümkündür (Ek 4). Haydarpaşa Gar Binası'nın gerisinde yer alan bina grubu arasında gümrük binaları, kara tarafında cephesi ortada dışa taşkın dikdörtgen planlı bina gümrük idare binası ile tek kütle halindeki depolardan oluşmaktadır.

Haydarpaşa Gümrük İdare Binası'nın mimari özellikleri de yine eski fotoğraflarından

tanımlanabilmektedir. Bunlardan kara tarafındaki uzun cephenin seçilebildiği bir fotoğraftan binanın orta aksının alttaki sütunlara oturan çıkmayla öne çekildiği ve binanın önünde mal sevkiyatını kolaylaştıran dekovil raylarının döşeli olduğu görülmektedir (Şekil 10). Aynı fotoğrafta beşik çatısının bir bölümü görülebilen bina, büyük olasılıkla depodur.

Şekil 10: Haydarpaşa Gümrük Binası



Kaynak: Eken (haz); (1992), *Kartpostallarda İstanbul*, İstanbul, ss.140.

Binanın 1915 tarihli Rüsumat Salnamesi'nde bulunan fotoğrafı diğer cephesine aittir. Subasman duvarı üzerinde yükselen binanın cephesi simetrik düzenlenmiştir (Şekil 11). Ortadaki yuvarlak kemerli geniş giriş kapısına merdivenlerle ulaşılmaktadır. Bu aksta zemin kattaki kapının üzeri üçgen alınlıkla, birinci kattaki yuvarlak kemerli üçlü pencere düzenlemesi, yuvarlak kemerli alınlıkla vurgulanmıştır. Binanın geniş ve dar cephelerinde zemin katta geniş yuvarlak kemerli pencereler dikkat çekerken birinci katta aynı akslara geniş dikdörtgen pencereler yerleştirilmiştir. Katları silmelerin ayırdığı bina, çatı parapetlerinin gerisinde kırma çatıyla örtülüdür ve girişin üzeri kubbelidir.

Haydarpaşa rıhtımında bulunan hizmet binalarını ele alan bir yayında bunların çoğunun Oryantalist üsluplu olmalarına vurgu yapılmıştır ve gümrük binasında bu etkinin üst örtüde kullanılan İslami kubbeyele sağlandığı ifade

edilmiştir (Erkan, 2004: 32). Bununla birlikte giriş aksında Neoklasik üslubunda üçgen alınlık dikkat çekmektedir. Bu noktada yapının Eklektik üsluplu olduğunu da söylemek mümkündür.

Şekil 11: Haydarpaşa Gümrük Binası.



Kaynak: Maliye Nezareti (1914–1915), *Rüsumat Salnamesi*, İstanbul.

D. İzmir Gümrük Binası

Liman ticareti açısından Batı Anadolu'da önemli merkezlerden olan İzmir'de ticari faaliyetler, 16. yüzyılın son çeyreğinde İran-Halep arasında yürütülen kervan ticaretinin bir kısmının Batı Anadolu'ya kaymasıyla canlanmıştır. Böylelikle İzmir Limanı 16. yüzyılın sonlarından itibaren özellikle pamuk ve pamuklu ürünlerin ihraç edildiği önemli ihraç limanı haline gelmiştir. 1838 yılında imzalanan Balta Limanı Antlaşması'nı takip eden diğer ticaret antlaşmaları, Osmanlı İmparatorluğu'nun ticari hacminin artmasına neden olmuş, özellikle İzmir 19. yüzyılın ortalarında imparatorluğun toplam ithalatının %20'si ihracatının ise %43'ünün gerçekleştirildiği liman kenti durumuna gelmiştir (Martal, 2007: 73).

İzmir'de ticaretin -özellikle de pamuk ticaretinin- gelişmesi yabancı yatırımcıların kente ilgisini artırmıştır. Kentin dış ticaretinde önce İngiliz ve Hollandalıların üstünlüğü görülürken, bu durum 1740 yılında kapitülasyonların da etkisiyle Fransızlar lehine değişmiştir (Martal, 2007: 35). İzmir'in dış ticaret grafiğindeki

yükseliş, İzmir ile hinterlandı arasındaki trafiği hızlandıracak demiryolu yapımı için imtiyaz taleplerini de beraberinde getirmiştir. Yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla bölgede yapımına başlanan demiryollarının 1865 yılında İzmir-Manisa, 1866 yılında İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba / Turgutlu hatları hizmete girmiştir (Kütükoğlu, 1979: 497–498). Kentin demiryolları ile Menderes ve Gediz ovalarına bağlanması aynı zamanda kent sınırlarının kıyı boyunca genişlemesini sağlamıştır (Çadırcı, 1997: 361, 363), (Ek 5).

16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İzmir'in ticaret yapısındaki canlanma, şüphesiz kentteki ticaret binalarının çoğalmasına yol açmıştır. Gümrük yapıları açısından ele alındığında ise kentte görevli gümrük emirlerinin 1675 tarihine kadar kiralık taş bir evde görev yaptıkları Demir (2000: 46), bu tarihte yeni gümrük binasının inşa edildiği kaydedilmektedir (Martal, 2007: 35). Tüm bu gelişmelerin yanı sıra İzmir'in ticari açıdan kolaylık sağlayacak düzeyde bir rıhtımının olmayışı, 19. yüzyılın ortalarında kentte yeni bir rıhtımın yapılmasını da gündeme taşımıştır. Önce 1862 yılında İzmir Gümrüğü'nden mal kaçırılmasının önlenmesi adına bir kordon yapılmasına karar verilmiş, yapılacak kordon için Mimar Yanko keşifte bulunmuş, Ticaret ve Nafia Nezareti birinci sınıf bina halifesi Rıfat Efendi ile Hacı Yani Kalfa inşaatı onaylamıştır. Yapılacak kordon için yürütülen ciddi girişimlere rağmen 1865 yılında kordon yerine rıhtımın yapılmasına karar verilmiştir. Yeni rıhtımın inşaatına ise İngilizlere verilen imtiyaz sonucu 1867 yılında başlamıştır. Fakat daha sonra bu imtiyaz Dussaud kardeşlere geçmiş ve rıhtımın Kışla ile Tuzburnu arasında doldurulan alanı kapsayan ilk kısmı, 1876 yılında tamamlanmıştır (Kütükoğlu, 1979: 497–513). Rıhtımın tamamlanan kısmında gümrük binası olarak kullanılacak iki ahşap kulübe de yapılmıştır (Nisan 2009).

Rıhtımın ikinci kısmı için 1878 yılında yine Dussaud kardeşler ile anlaşma imzalanmıştır

(**Kütükoğlu, 1979: 517**). Anlaşmanın maddeleri arasında güney rıhtımında 900 metrekarelik yeni gümrük binası ve depoların yapılacağı **Kütükoğlu (1979: 518)**, yapılacak binaların köşelerinin ve sövelerinin taştan, kirişlerinin demirden, diğer kısımların tuğladan olacağı belirtilmiştir (**Demir, 2000: 47**). Gümrük ve rıhtımın açılışı 1880 yılında yapılmıştır. Binanın kitabesinin H. 1296 / M. 1879 tarihli olması ise gümrük binasının 1879 yılında tamamlandığı, açılışının muhtemelen rıhtımla birlikte 1880 yılında yapıldığı şeklinde açıklanmaktadır (**Demir, 2000: 47**). Fakat bu gümrük depolarının da ihtiyacı karşılayamaması üzerine yeni gümrük depoları inşa edilmiş, yerel basın haberine göre binaların açılışı 31 Mart 1888 tarihinde yapılmıştır (**Demir, 2000: 49**).

Kısmen rıhtım yapımıyla birlikte aşamalı inşa edilen İzmir Gümrük binaları, düz bir hat üzerinde kademeli gelişen bina grubundan oluşmaktadır (Şekil 12). Günümüzde restore edilerek alışveriş merkezi olarak işlevlendirilen binaların özgün durumları eski fotoğrafları yardımıyla tanımlanabilmektedir. Söz konusu binaların tamamı kâgir sistemde inşa edilmiştir. Merkezde daha yüksek tutularak vurgulanan binanın iki yanında tek katlı birimler uzanmaktadır. Bunlardan en dıştaki dikdörtgen planlı olanların cepheleri, basık kemerli kapı ve pencere açıklıklarıyla düzenlenmiş, ticari malların sevkiyatını kolaylaştırmak adına kapı açıklıkları geniş tutulmuştur. Üst örtülerinde ise ortası ışıklıklı beşik çatı kullanılmıştır.

Şekil 12: İzmir Gümrük Binası



Kaynak: Atay (1997), 19. Yüzyıl İzmir Fotoğrafları, İstanbul, s. 58.

Şekil 13: İzmir Gümrük Binası'nın İçi.



Kaynak: Maliye Nezareti (1914-1915), Rüşumat Salnamesi, İstanbul.

Şekil 14: İzmir Gümrük Binası'nın İçi.



Kaynak: Maliye Nezareti (1914-1915), Rüşumat Salnamesi, İstanbul.

Şekil 15: İzmir Gümrük Binası'ndaki Laboratuvar.



Kaynak: Maliye Nezareti (1914-1915), Rüşumat Salnamesi, İstanbul.

1905–1913 yılları arasında deniz tekrar doldurularak gümrük binası genişletilmiştir (**Nisan 2009**). BOA’nde 1906 tarihli belgede bulunan ve genişletilecek İzmir Gümrük Dairesi’ne ait olduğu belirtilen projeler, bu tarihlerde eklenen kısma ait olmalıdır. Buna göre, önde uzunlamasına hat üzerinde sıralanan daha önceki bina grubunun gerisine eklenecek olan ek bölüm, içte sütunlarla dört bölüme ayrılacak şekilde dikdörtgen planlı tasarlanmıştır. Belgede binanın çatı konstrüksiyonunu ve cephe görünüşünü gösteren çizimler de mevcuttur. Üst örtüde metal çatı konstrüksiyonunun kullanıldığı binayı dışta, yine metal konstrüksiyonun taşıdığı sundurma çevrelemektedir (Ek 6-7-8).

Rüsumat Salnamesi’nde İzmir Rüsumat Dairesi’nin içine ait olduğu belirtilen fotoğrafların bu projedeki çizimlerle uyumu dikkate alındığında, bunların eklenen son kısma ait olduğu söylenebilir. Mesela binanın üçgen çatı alınlıklarındaki yuvarlak tepe pencereleri, binayı bölen sütun sıraları, çatı konstrüksiyonu ve beşik çatının ortasının yükseltilerek üstten aydınlatma sağlanması, projede de işaretlenen öğelerdir. Bunlar haricinde fotoğraflarda binanın içinde mal sevkiyatını kolaylaştıracak dekovil raylarının döşeli olduğu görülmektedir. Dış duvar çevresindeki kapalı ahşap bölmeler ise muhtemelen gümrük işlemleri ile ilgilidir (Şekil 13-14).

Aynı salnamede İzmir Gümrük Binası’nda sonradan inşa edildiği belirtilen laboratuvarın fotoğrafı da bulunmaktadır (Şekil 15). Küçük bir kapalı birim olan laboratuvar, çift kanatlı kapıyla orta alana açılmaktadır.

Sonuç olarak tarihsel gelişimi ile birlikte mimari tanımı yapılan İzmir Gümrük binalarının da diğer örneklerde olduğu gibi işleve göre tasarlanmış yalın klasik binalar oldukları söylenebilir.

E. Trabzon Gümrük Binası

Osmanlı coğrafyasında ticari öneme sahip liman kentlerinden biri Trabzon’dur. 1461 yılında

Osmanlı idaresine giren Trabzon’da deniz ticareti, Karadeniz’in zamanla yabancı ticaret faaliyetlerine kapatılması sonucu yalnızca iç ticarete yönelik yürütülmüştür. Ancak 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rusya’ya Karadeniz’de ticaret hakkı verilmesi sonrasında 1802 yılında Fransa ve İngiltere’nin de bu hakkı elde etmesi, Trabzon Limanı’nda dış ticaret faaliyetlerini canlandırmış, bu canlanma özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren daha da hissedilmiştir (**Bostan, 1999: 303, 305**). Trabzon, iç ticarete de önemini devam ettirmiştir. Örneğin İstanbul’a ipek ve pamuklu kumaş, keten bezi, yemiş, zeytinyağı, tütün, mum ve ibrişim Trabzon’dan gönderilmiştir (**Çadırcı, 1997: 366**). Mukataa sistemiyle işletilen gümrüklerden olan Trabzon gümrüğü **Bostan (1999: 305)** 20. yüzyılın başlarına kadar, Doğu Karadeniz kıyılarından elde edilen en önemli devlet geliri olma özelliğini korumuştur (**Aygün, 1999: 325**).

Trabzon’un Osmanlı İmparatorluğu döneminde önce iç ticarete, 18. yüzyılın son çeyreğinden itibaren dış ticarete kaydettiği bu gelişmelerin konumuz açısından önemli yanını, limanda gümrük binalarının bulunması oluşturmaktadır. Bununla ilgili olarak kentin eski ticaret bölgesinin Aşağıhisar’ın Mumhane kapısı dışında, günümüzde Soğanpazarı sahili olarak bilinen sahil kesiminde olduğu, burada gümrük binalarının da yer aldığı ifade edilmektedir (**Aygün, 2005: 139, dn: 158**). Ayrıca Trabzon’da özellikle zahire depolamak için devlete ait olanlar yanında şahsa ait çok sayıda depo da Çömlekçi Limanı’ndan başlayarak Aşağıhisar’a kadar olan sahil şeridinde inşa edilmiştir (**Aygün, 2005: 163–164**).

Trabzon Gümrük Binası’nı gösteren farklı tarihli iki ayrı fotoğraftan kentteki gümrük binalarını tanımlamak mümkündür. İlk resimde görülen dikdörtgen planlı, iki katlı ve kırma çatılı binaların zemin katlarında geniş kapı açıklıkları vardır (Şekil 16). Diğer bir fotoğrafta görünen dikdörtgen kütleli bina ise yatayda üç bölümden oluşmaktadır (Şekil 17). Ortadaki binanın zemin

katı, ikili pencere gruplarının arasında basık kemerli geniş kapıyla düzenlenmiş olup beşik çatıyla örtülüdür. Beşik çatının üçgen alınlığına, çatının eğimine uyumlu kademelendirilmiş üçlü pencereler yerleştirilmiştir. İki uçtaki bodrum artı iki katlı birimlerin birbirlerinin eşi oldukları, birinci katlarının pencere düzeninden ve kırma çatılı üst örtülerinden anlaşılmaktadır. Binaların fonksiyonel kullanımına değinecek olursak beşik çatılı ortadaki binada malların gümrük işlemlerinin yapıldığını, buna bitişik iki katlı binaların en az birinin idari işler için kullanıldığını söylemek mümkündür.

Üslup açısından ilk resimde görülen binaların yalın kagir yapılar oldukları söylenebilir. İkinci fotoğraftaki binanın gerek kütsel tasarım, gerekse sivri kemerli pencere ve geniş saçaklı üst örtüsü gibi mimari detaylarda I. Ulusal Mimarlık üslubunun tipik özelliklerini tekrarladığı görülmektedir.

Şekil 16: Trabzon Gümrük Binası, (1910'lar).



Kaynak: Bölükbaşı (2006), *Anılarda Trabzon*, I, Trabzon.

Şekil 17: Trabzon Gümrük Binası, (1930'lar).



Kaynak: Bölükbaşı (2006), *Anılarda Trabzon*, I, Trabzon.

F. Mersin Gümrük Binası

İngilizlerin Osmanlı topraklarında pamuk üretimine yönelmesi ve devletin de buna destek vermesi sonucu Çukurova ve çevresi pamuk üretiminde öne çıkmış ve 1864 yılında Adana'da ilk Çırçır Fabrikası kurulmuştur. Fabrika sayısının zamanla artması paralelinde bölge dünya pazarına açılmaya başlamıştır (Çadırcı, 1997: 368).

Bölgede üretilen malları iç ve dış piyasaya ulaştıran Mersin Limanı'nda bir gümrük binasının olduğu şüphesizdir. Mersin'deki Gümrük Dairesi ile ilgili BOA'ndeki H. 02 Z 1292 / M. 30. 12. 1875 tarihli belge de Mersin İskelesi'nde yapılacak Gümrük Dairesi'nin inşası ile ilgilidir (İ. ŞD. 30 / 1421). Muhtemelen aynı binanın ilerleyen yıllarda geniş çaplı bir onarım gördüğü, BOA belgelerinden anlaşılmaktadır. Bunlardan H. 7 Za 1324 / M. 13.12.1906 tarihli belgede Mersin Gümrük Binası'nın bazı yerlerinin yeniden inşası ve tamirinden (İ. RSM. 26 / 1324 Za 7), H. 19 Ra 1325 / M. 2. 5. 1907 tarihli belgede ise inşaatın bitimine kadar gümrük civarındaki Taş Han'ın kiralanmasından bahsedilmektedir (İ. RSM. 27 / 1325 Ra 19). Söz konusu binanın inşaatı 1908 yılı Mart ayında bitmiş ve açılışı yapılmıştır (DH. MKT 1241 / 60).

Mersin'deki Gümrük Binası'nın fotoğrafı 1915 tarihli Rüsumat Salnamesi'nde bulunmaktadır. Kesme taştan inşa edilmiş dikdörtgen planlı bina, iki katlı ve kırma çatılıdır. Binanın simetrik cephe tasarımında merkezdeki söveleri belirginleştirilmiş geniş yuvarlak kemerli giriş, üstte üçgen alınlık ve yuvarlak tepe penceresi ile daha da vurgulanmıştır. Giriş aksının yanlarında ise iki sıra halinde dikdörtgen pencereler sıralanmaktadır (Şekil 18). Ayrıca girişin iki yanında, daha önce Galata Gümrük Binası'nda da karşılaşılan kulübeler, bu yapıda da karşımıza çıkmaktadır.

Şekil 18: Mersin Gümrük Binası.

Kaynak: Maliye Nezareti (1914–1915), *Rüsumat Salnamesi*, İstanbul.

Binanın plan kuruluşunu somutlaştıracak materyal bulunmamasıyla birlikte, yine diğer gümrük binalarından yola çıkarak bunun da iç mekân dağılımında muayene ve mal depolama işlevleri için geniş alanlar ayrıldığı, bu alan çevresinde veya üst katta gümrük idaresinin bulunduğunu söylemek mümkündür. Diğer gümrük binaları gibi işleve yönelik tasarlanmış sade bir bina olduğu gözlenen Mersin Gümrük Dairesi'nin giriş aksındaki üçgen alınlık, Neoklasik üsluba ait bir öğedir.

G. İzmit Gümrük Binası

Osmanlı İmparatorluğu döneminde kara ve deniz ticaretinin birleştiği önemli liman kentlerinden biri de İzmit'tir. İzmit Gümrük Binası'nın Mutasarrıf Musa Kasım döneminde (1895–1908) yaptırıldığı kaydedilir (**Öztüre, 1981: 136**). BOA'nda H. 01.Z.1306 (M.1888–1889) tarihli belge İzmit Rüsumat Dairesi'nin genişletilmesi ve rihtim inşaatı ile ilgilidir (**DH. MKT. 1633/18**). Adı geçen Mutasarrıfın görev yıllarına denk gelen bu belgede gümrük dairesinin yeniden inşasından bahsedilmeyişi, öncesinde var olan gümrük binasının yeniden ele alınmış olabileceğine de işaret etmektedir.

Günümüzde mevcut olmayan bina, ancak eski fotoğraflarından tanımlanabilmektedir. Buna göre İzmit Gümrük Binası, kâgir sistemde inşa

edilmiş, dikdörtgen planlı, iki katlı ve kırma çatılıdır. Fotoğrafta görülen cephesinin orta aksında, diğer gümrük binalarında karşılaştığımız basık kemerli geniş açıklıklı kapı vardır. Bu aks, üstte üçgen alınlıkla vurgulanmıştır. Binanın doğusuna bitişik olan aynı girişe sahip tek katlı bina ise depo olmalıdır (Şekil 19).

Şekil 19: İzmit Gümrük Binası.

Kaynak: Maliye Nezareti (1914–1915), *Rüsumat Salnamesi*, İstanbul.

Mevcut fotoğraftan, İzmit Gümrük Binası'nın yuvarlak ve dikdörtgen açıklıklı sade cephe tasarımı, orta aksı vurgulayan üçgen alınlığı, parapetlerin gerisindeki kırma çatısıyla yalnız Neoklasik üslupta inşa edilmiş olduğunu söylemek mümkündür (**Kaya, 2009: 173**).

H. Mudanya Gümrük Binası

Bursa, Osmanlı İmparatorluğu döneminde önemli ipek üretim merkezlerinden biridir. 1850'li yıllardan itibaren ise kentte ipekçilik alanında makineleşmenin de başladığı yıllardır. Özellikle 1881de Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulmasından sonra bölgede ipekçilik tekrar canlılık kazanmıştır. Bu dönemde Bursa'da ticaret Gemlik-Mudanya, Bandırma, Erdek ve Kapıdağ limanları üzerinden yapılmıştır (Ek 9). 18 Haziran 1892 tarihinde Mudanya- Bursa demiryolunun hizmete girmesinden sonra **Durak (2007:200)** Bursa, Ertuğrul, Kütahya ve Afyonkarahisar sancaklarında üretilen ürünlerin yurt içi ve yurt dışına aktarılmasında Mudanya Limanı kullanılmıştır (**Çadircı, 1997: 412, 413**).

Mudanya Gümrük Binası, 1849 yılında Fransızlar tarafından inşa edilmiş, 1892 yılında Mudanya-Bursa tren hattının tamamlanmasından sonra Gümrük ve Tren İstasyonu olarak kullanılmıştır (**Durak, 2007: 221**). Bina, yakın tarihte restore edilerek otele dönüştürülmüştür.

Şekil 20: Mudanya Gümrük Binası.



Kaynak: Maliye Nezareti (1914–1915), *Rüsumat Salnamesi*, İstanbul.

Dikdörtgen plan kuruluşuna sahip bina, yaklaşık 13, 60 cm genişliğinde, 129,5 metre uzunluğunda olup (**Durak, 2007: 221**), kütesel tasarım açısından merkezindeki üç katlı binanın dar kenarlarına simetrik eklenen iki kademeli yüksekliğe sahip birimlerle düz bir hat şeklindedir (Ek 10). Ana binayla mimari açıdan uyumsuz olan ve yapının simetrisini bozan en sağdaki iki katlı yapı, muhtemelen sonradan eklenmiştirⁱⁱⁱ. Uzunlamasına şekillenen binanın en yüksek kısmı orta bölümüdür. Burası zemin, ara ve üst kattan oluşmaktadır ve ortasında deniz tarafından karaya geçişi sağlayan 6 metre yüksekliğinde ve 7 metre genişliğinde açık geçit vardır (**Durak, 2007: 221**), (Şekil 20). Bu düzenlemenin üzerinde yükselen birinci katın deniz cephesi, yine alttaki açıklığın aksında yanlarda plastırla sınırlanmış, yuvarlak kemerli üç pencereyle yanlardaki dikdörtgen pencerelerden ayrılmış, üstte de üçgen bir alınlıkla vurgulanmıştır. Burası içte dikdörtgen orta alan etrafındaki kapalı birimlerden oluşmaktadır. Binanın üst örtüsü parapetlerin gerisinde beşik çatıyla örtülüdür. Alper, binaların

orijinal işlevi hakkında buranın istasyonun yönetim birimi olabileceği görüşündedir (**Alper, B. 1994. : 54**).

Merkezdeki yüksek binanın iki yanında uzanan tek katlı, beşik çatılı dikdörtgen planlı birimler tek mekândan oluşmaktadır. Benzer mimari özelliklerin başka gümrük alanlarındaki depolarda da kullanılmış olması, bu kısımların aynı amaç doğrultusunda kullanıldığını göstermektedir. Alper de zemin kotunda yüklenme boşaltma işlevini kolaylaştıran bir kanalın olmasından yola çıkarak bu binaların depo olabileceğini belirtmektedir (**Alper, B. 1994: 54**). Bu yapılar da beşik çatıyı örtülüdür. Bunlara bitişik daha alçak binaların, gar binası olarak kullanıldığı dönemde yolculara yönelik bekleme salonu, bilet gişesi gibi mekânsal dağılıma sahip oldukları düşünülmektedir (**Durak, 2007: 222**).

En sağdaki bağımsız bina ise iki katlıdır. Binanın zemin katında mekânlar doğrudan dışarı açılmaktayken birinci katta orta koridorun iki yanına yerleştirilmiştir. Binanın cephe düzenlemesinde zemin katın tuğla söveli kapı ve pencereleri ile birinci katın ikiz pencereleri aksiyal sıralanmaktadır. Birinci kat pencerelerinin aynı hatta devam eden silmeleri, yatayda da cepheye hareket katmıştır. Yapının üst örtüsü beşik çatıdan oluşmaktadır.

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Yukarıda yapım süreçlerine ve mimari özelliklerine yer verilen gümrük binalarının fonksiyona bağlı belli mimari prensiplere göre inşa edildikleri ve bazı ortak özellikler taşıdıkları saptanmıştır. Söz konusu saptamalardan biri gümrük binalarının liman ve buldukları yerleşimin fiziki yapısı içerisindeki konumları hakkındadır. Şüphesiz gümrük binaları, işlevi açısından limanda inşa edilmiştir. Bununla birlikte incelenen limanlardaki gümrük binalarının limanın kara, varsa demiryolu bağlantılı bir alanında inşa edilmeleri dikkat çeken bir husustur.

Bunun nedeni, denizyoluyla nakledilecek malların bir kısmının limandaki gümrük noktalarına kara ve demiryoluyla getirilmesi veya denizyoluyla gelen malların buradan kara ve demiryolu aracılığıyla iç kısımlara sevk edilmesidir. Özellikle bu sevkiyatların kolaylıkla yapılabilmesi için ticari hacmi daha gelişmiş limanlarda, rıhtım boyunca dekovil hatlarının döşeli olduğu dikkat çekmektedir. Sonuçta deniz ticaretinin geliştiği yerleşim yerlerinde liman ve çevresinin bir ticari çekim noktası olduğu bir gerçektir. Ayrıca bu yerleşim yerlerinde gümrüğün yakınındaki iskeleyle “*Gümrük İskelesi*”, gümrüğün bulunduğu caddeye “*Gümrük Caddesi*” çevresine “*Gümrük Meydanı*” adının verilmesi kentlerdeki ortak yaklaşımlardandır.

İnşa tekniği açısından Tanzimat dönemi öncesinde gümrük binalarının ahşaptan olduğu yönünde bilgiler mevcuttur. Mesela İstanbul Eminönü’ndeki Gümrük Emni Binası’nın 19. yüzyıla kadar ahşap bir binada hizmet verdiğine değinilmektedir. Galata tarafında da Gümrük Emni Binası olarak ahşap bir köşk kullanılmıştır. Gümrük binaları 19. yüzyıldan sonra genelde kâgir sistemde inşa edilmiştir. 20. yüzyılın başlarında Galata ve Eminönü’nde inşa edilen gümrük binaları ise betonarme sistemde yapılmıştır.

Gümrük binalarının tasarımında yer aldıkları limanın ticari kapasitesini karşılayacak nitelikte olması, dikkate alınan en önemli unsurdur. Ancak yine de incelenen örnekler ışığında gümrük binalarını tipolojik olarak gruplamak mümkündür. Örneğin ticari hacmi diğerlerine göre daha geniş olan İstanbul ve İzmir’deki gümrük binalarının merkezi daha yüksek, düz bir hat üzerinde sıralanan eşya kontrol, idari ve depo birimlerinden oluştuğu görülmektedir. Trabzon’daki gümrük binası ise, bu tasarımın daha mütevazı bir örneğidir. Bunlara Mudanya gümrük binası da dahil edilebilir. Ayrıca söz konusu bina, merkezde yer alan yüksek geçidiyle incelenen örneklerden farklı bir tasarımı yansıtmaktadır.

Ticari hacmi nispeten daha az olan İzmit ve Mersin Gümrük Binaları iki katlıdır ve muhtemelen bu binaların zemin katları, gümrüklü malların işlemlerinin yapıldığı geniş bir salondan oluşmaktadır. Birinci katlarda ise gümrük idaresine ait birimlerin bulunması mümkündür. Rüsumat Salnamesi’nde resmi bulunan Rize Gümrük Binası da bu gruba dahil bir örnektir (Şekil 21).

Yukarıda değinilen örnekler dışında kalan Haydarpaşa’daki gümrük binalarının ise, birbirinden bağımsız gümrük idare binası ve depolardan oluşması mümkün gözükmemektedir.

Şekil 21: Rize Gümrük Binası.



Kaynak: Maliye Nezareti (1914–1915), Rüsumat Salnamesi, İstanbul.

İncelenen gümrük binalarının iç mekân kuruluşları hakkında yeterli veri yoktur. Ancak bazı benzer tasarım özelliklerinden tahminlere gidilmiştir. Konuyla ilgili ayrıntılı fikir edinebildiğimiz binalardan biri İstanbul Eminönü’ndeki Gümrük Müdürlüğü’dür. Binanın Pervititch sigorta haritalarındaki planında iç mekân dağılımı da belirtilmiştir. Buna göre orta kısmında yolcu salonu, muayene yeri; iki yana uzanan kanatlarda ihracat, ithalat, posta, gümrükleri ve depoların yanı sıra laboratuvar gibi işlevleri olan birimler vardır. Bunlar arasında kimyasal maddelerin kontrollerinin yapıldığı bir laboratuvarın olması dikkat çekmektedir. Bünyesinde laboratuvar olduğunu kesin olarak bilebildiğimiz bir diğer gümrük binası, İzmir’dedir. Bunun yanı sıra BOA’nda H. 1281 /

M. 1863–1864 tarihli belgedeki Trablus'ta inşa edilecek olan gümrük binalarının projelerinden de gümrük binalarının hangi birimlerden oluştuğu hakkında fikir edinmek mümkündür (**İ. MVL. 511 / 23067**). Projede dikdörtgen planlı tasarlanan gümrük deposunun iç mekânının dikeyde iki ana bölüm şeklinde tasarlandığı görülmektedir. Bunlardan öndeki yani binanın esas girişinin bulunduğu kısım, daha küçüktür ve burası da kendi içerisinde çeşitli ebatlarda kapalı birimlerden oluşmaktadır. Burada malların vergi oranlarının belirlendiği “*kapan*” yeri ile kapanın karşısındaki biri “*memur odası*” diğeri “*hademe odası*” olacak iki oda gösterilmiştir. Kapandan sütunlarla yatay olarak üç bölüme ayrıldığı anlaşılan daha geniş “*depo*” kısmına geçilmektedir (Ek 11). Projede gümrük idaresinin de yer alacağı asıl gümrük binası da dikdörtgen planlı tasarlanmıştır. Hazırlanan planın tam merkezinde yan kısımlarla bağlantısı olmayan ve daha içe çekilmiş kare planlı gümrük deposu bulunmaktadır. Merkezdeki bu deponun sağdaki dikdörtgen birim, ön ve arka cepheye bakan iki bölüm şeklinde düzenlenmiştir. Bunlardan geniş olanına “*Heyet-i Müdüriyetinin İkametine Mahsus Muayene Mahli*”, dar olanına “*Tarik ve Hademenin İkamet Mahli*” yazılmıştır. Yine dikdörtgen planlı olan diğer birim içte L şeklindeki koridorun çevresine yerleştirilen kapalı mekânlarla düzenlenmiştir. Bu mekânlar “*Nezarete Mahsus Oda*”, *Nezaret Ketebesine Mahsus Oda*”, “*Kayıtlar ve Saire İçin Oda*” ve “*Helâ*” olarak belirtilmiştir (Ek 12). Kısaca belirtmek gerekirse bu kısım, gümrük idaresine ayrılmıştır. Sonuç olarak gerek incelenen gerekse projelerine yer verdiğimiz gümrük binalarından yola çıkarak, gümrük binalarının prensip olarak gümrük idaresi, gümrük memurları, mal kontrolleri için ayrılan birimlerden ve depolardan oluştuğu, gümrüğün ticari kapasitesiyle orantılı olarak bu birimlerin boyutlarının ve sayılarının değiştiği ifade edilebilir.

Yukarıda da belirtildiği üzere gümrük binalarının bünyelerinde veya bitişiğinde depo

olarak kullanılan geniş birimler mevcuttur. Bununla birlikte gümrük merkezlerinin çevresinde genelde tek katlı ve beşik çatıyla örtülü bağımsız depo binalarıyla da sıklıkla karşılaşmaktadır. Beşik çatılar İzmir örneğinde olduğu gibi ortadan ışıklı olabilmektedir.

Üslupsal açıdan bakıldığında Tanzimat döneminde inşa edilen gümrük binalarının fonksiyonun ön planda tutulduğu yalın klasik binalar oldukları sonucuna varmak mümkündür. Özellikle yapıların cephe tasarımlarında sıklıkla tekrarlanan zemin katlardaki mal giriş çıkışı için gerekli yüksek ve geniş girişler ve giriş cephehelerinin orta akslarını vurgulayan üçgen alınlıklar, Tanzimat dönemi mimarlık anlayışı ile işlevsel tasarımı bütünleştiren en dikkat çekici unsurlardır. Bunun yanı sıra günümüze ulaşabilen Karaköy'deki örnekten yola çıkarak, çok az yer verilen mimari süsleme öğeleri arasında Ampir veya Barok öğeler de kullanıldığı gözlenmiştir. 19. yüzyılın sonlarında inşa edilen Haydarpaşa gümrük idare binasının ise, aynı yıllarda Osmanlı mimarisinde gündeme gelen Oryantalist öğelerin yanı sıra batılı mimari üsluplara ait öğelerin de kullanıldığı, Eklektik bir yapı olduğu görülmektedir. İnşa tarihleri daha geç olanlarda, Trabzon gümrük binası örneğinde olduğu gibi, I. Ulusal Mimarlık Üslubu'nun etkileriyle karşılaşmak mümkündür.

EKLER

Ek 1: Eminönü Gümrük Binası'nın Planı.



Kaynak: PERVİTİTCH (2003), Jacques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul: İstanbul in Insurance Maps of Jacques Pervititch, İstanbul.

Ek 2: Galata Bölgesi Haritası (1891).

Kaynak: MÜLLER WIENER (1998), *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, İstanbul, s. 121.

Ek 3: Galata / Kireçkapı'daki Gümrük Binası'nın Planı.

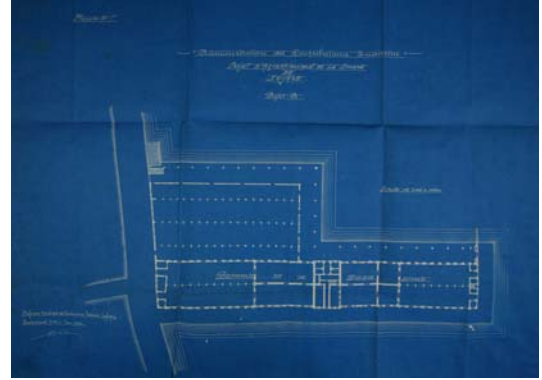
Kaynak: DAĞDELEN (2006), *Alman Mavileri, 1913-1914 I. Dünya Savaşı Öncesi İstanbul Haritaları*, II, İstanbul.

Ek 4: Haydarpaşa Tren Garı ve Gümrük Binalarının Yerleşim Planı.

Kaynak: DAĞDELEN (2006), *Alman Mavileri, 1913-1914 I. Dünya Savaşı Öncesi İstanbul Haritaları*, I, İstanbul.

Ek 5: İzmir Limanı'nın Haritası.

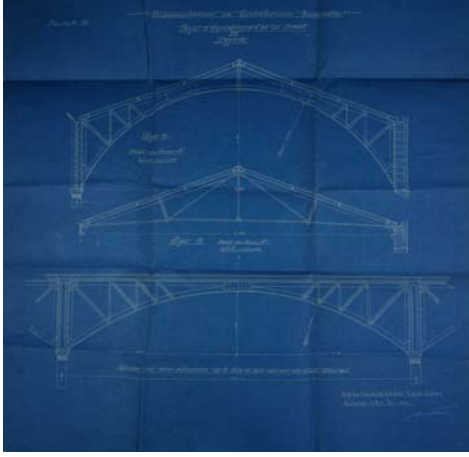
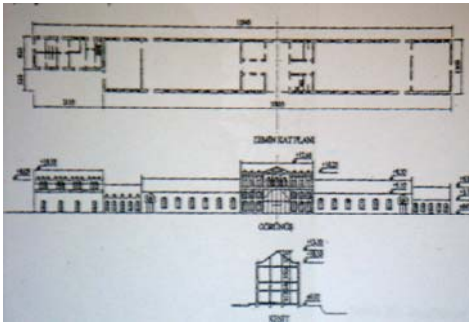
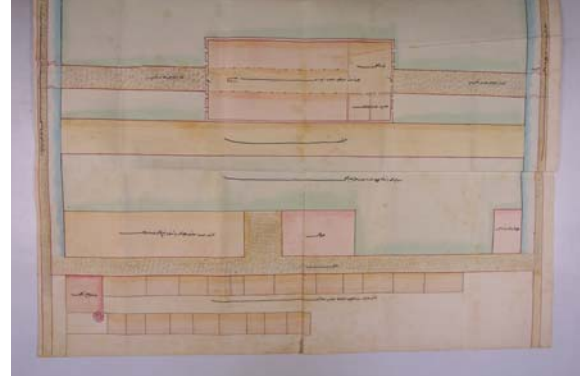
Kaynak: KÜTÜKOĞLU (1979), "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", *İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, 32, İstanbul.

Ek 6: İzmir Gümrük Binası'na Eklenecek Kısmaya Ait Projedeki Zemin Kat Planı.

Kaynak: BOA, Y. PRK. TNF. 8 / 54.

Ek 7: Aynı Projede Yer Alan Cephe Çizimleri.

Kaynak: BOA, Y. PRK. TNF. 8 / 54.

Ek 8: Aynı Projede Yer Alan Taşıyıcı Sisteme Ait Çizimler.**Kaynak:** BOA, Y. PRK. TNF. 8 / 54.**Ek 9:** Bursa'nın Çevre Bağlantısını Gösteren Harita.**Kaynak:** BOA, HRT. 2291.**Ek 10:** Mudanya Gümrük Binası'nın Zemin Kat Planı ve Cephe Görünüşü.**Kaynak:** DURAK (2007), "Bursa Demiryolu Hattı ve Tren Binaları", *Bursa'nın Kentsel ve Mimari Gelişimi*, (Ed. Cafer Çiftçi), Bursa, s. 222.**Ek 11:** Trablus'ta İnşa Edilecek Gümrük Deposunun Planı.**Kaynak:** BOA, İ. MVL. 511 / 23067.

KAYNAKÇA

Yayınlanmış Kaynaklar

AKIN, Nur; (1998), **19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera**, İstanbul.

ALPER, Berrin; (1994), "Mudanya Tren İstasyonu", *Arkitekt*, 417, İstanbul, 54-55.

ALPER, Mehmet; (1994), "Mudanya Garı'ndan Montania Otel'e", *Arkitekt*, 417, İstanbul, 52-53.

ANONİM; (1994), "Gümrükler", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul, 446-447.

ATAY, Çınar; (1997), **19. Yüzyıl İzmir Fotoğrafları**, İstanbul.

AYGÜN, Necmettin; (1999), "Trabzon Gümrüğü (1750-1800)", *Trabzon Tarihi İlimi Toplantısı*, (6-8 Kasım 1998), Trabzon, 311-325.

AYGÜN, Necmettin; (2005), **Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret**, İstanbul.

BOSTAN, İdris; (1999), "Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı", *Trabzon Tarihi İlimi Toplantısı*, (6-8 Kasım 1998), Trabzon, 303-309.

BÖLÜKBAŞI, Atilla; (2006), **Anılarda Trabzon**, I, Trabzon.

ÇADIRCI, Musa; (1997), **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı**, Ankara.

ÇELİK, Zeynep; (1998), **19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti, Değişen İstanbul**, İstanbul.

DAĞDELEN, İrfan (Haz.); (2006), **Alman Mavileri, 1913-1914 I. Dünya Savaşı Öncesi İstanbul Haritaları**, I-II, İstanbul.

- DEMİR, Aydoğın, (2000), “İzmir Gümrük Binası Kitabeleri”, **Sanat Tarihi Dergisi**, 10, İzmir, 43–55.
- DEVELİ, H. Şinasi; (2001), **Dünden Bugüne Mersin (1836–1990)**, Mersin.
- DURAK, Selen; (2007), “Bursa Demiryolu Hattı ve Tren Binaları”, **Bursa'nın Kentsel ve Mimari Gelişimi**, (Ed. Cafer Çiftçi), Bursa, 197–226.
- EKEN, Ahmet (Haz.); (1992), **Kartpostallarda İstanbul**, İstanbul.
- ELDEM, Sedat Hakkı; (1979), **İstanbul Anıları**, İstanbul.
- ERKAN, Yonca; (2004), “Oryantalist Bir Hazine Haydarpaşa Limanı Hizmet Binaları”, **İstanbul**, İstanbul, 28–34.
- GENİM, Sinan; (2006), **Konstantiniyye'den İstanbul'a: XIX. Yüzyıl Ortalarından XX. Yüzyıla Boğaziçi'nin Rumeli Yakası Fotoğrafları**, C.1, İstanbul.
- KAYA, Şennur; (2009), **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmit Kenti**, İstanbul.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat; (1979), “İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”, **İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, 32, İstanbul, 495–552.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat; (1986), “Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerinin Rolü”, **1885–1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu**, 21–23 Kasım 1985, İzmir.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat; (1996), “Osmanlılar'da Gümrük”, **DİA**, C. 14, İstanbul, 263–268.
- MALİYE NEZARETİ; (H. 1330 / M.1914–1915), **Rüsumat Salnamesi**, İstanbul.
- MARTAL, Abdullah; (2007), **Belgelerle Osmanlı Döneminde İzmir**, İzmir.
- MÜLLER WIENER, Wolfgang; (1998), **Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı**, İstanbul.
- ÖZTÜRE, Avni; (1981), **Nicomedia Yöresindeki Yeni Bulgularla İzmit Tarihi**, İstanbul.
- PAMUK, Şevket; (1985), “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, C.3, İstanbul, 653–665.
- PERVİTİTCH, Jacques; (2003), **Jacquea Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul: İstanbul in Insurance Maps oj Jacques Pervititch**, İstanbul.

- SANDALCI, Mert; (2000), **Max Fruchtermann Kartpostalları**, I, İstanbul.
- TOPRAK, Zafer; (1985), **Tanzimat'tan Sonra İktisadi Politika**, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, C.3, 668–671.
- UZUN, Türkan; (2008), **Geç Osmanlı-Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlık Pratiğinde Bilgi ve Yapım Teknolojileri Değişimi Erken Betonarme İstanbul Örnekleri: 1906-1930**, Doktora Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- YERGÜN, Uzay; (2002), **Batılılaşma Dönemi Mimarisinde, Yapım Teknolojisindeki Değişim ve Gelişim**, Doktora Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- YAVUZ, Seçil; (2005), **Haydarpaşa Garı ve Çevresindeki Binaların Tarihsel Araştırması, Askeri Karakol ve Muhacir Misafirhanesi Binalarının Yeniden Değerlendirilmesi**, Yüksel Lisans Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Belgeleri

DH. MKT. 1275 / 24

HRT. 2291

İ. MVL. 511 / 23067

İ. RSM. 26 / 1324 Za 7; 27 / 1325 Ra 19

İ. ŞD. 30 / 1421

Y. PRK. TNF. 8 / 54

Elektronik Kaynaklar

[www/http.konakpier.com](http://www.konakpier.com) (Erişim: Nisan 2009)

ⁱ Mukataa, Osmanlı İmparatorluğu'nda madenler, darphaneler, dalyanlar ve gümrükler gibi gelir getiren yerleri ifade etmektedir. Bahsedilen yerlerin idaresinde gelirlerinin açık artırma yoluyla mütezzim denilen kişilere belli süreliğine kiralanmasına *İltizam*, devlet memurlarınca toplanmasına *Emanet Usulü* denilmiştir (Kütükoğlu, 1996: 266).

ⁱⁱ BOA'nde 12.Ş.1312 (M. 07.02.1895) tarihli belge, Haydarpaşa Rüsumat Dairesi'nin açılış töreni ile ilgilidir (**Y. PRK. ZB. 15/18**). Muhtemelen bu belge bundan önceki gümrük binasının açılışından bahsediyor olmalıdır.

ⁱⁱⁱ BOA'nde bulunan H. 06. B. 1326 / M. 03.08.1908 tarihli belgeden Mudanya'da yapılacak Rüsumat Dairesi'nin temelini atıldığı öğrenilmektedir (**DM. MKT. 1275 / 24**). Temeli atılan yapının diğer yapı grubuyla uyumlu olmayan bu yapıya ait olması mümkündür.