

Bir su yolu medeniyeti: Boğaziçi

SÜLEYMAN FARUK GÖNCÜOĞLU



K

ARADENİZ ve Marmara denizi arasındaki boğazın Asya ve Avrupa kıyıları-
nın tamâmına verilen bir
isim olan Boğaziçi, antik

kaynaklarda pek çok farklı isimle ifâde edilmiştir. Halic-i bahr-i rum, Halic-i bahr-i siyah, Halic-i Konstantiniyye, İskender Boğazı, Konstantiniye Boğazı, Mercü'l-bahreyn, Mecmaü'l-bahreyn, İslambol Boğazı ve en nihâyetinde küçük telaffuz farklılıklarıyla bugün İngilizce, Fransızca, Almanca gibi birtakım Avrupa dillerinde kullanılmakta olup “öküz geçidi” mânâsına gelen Yunanca kökenli bir isim: Bosphorus.

İstanbul boğazı, oluşumu açısından jeolojik bir fay çöküntüsüdür. Fay çöküntüsü ile oluşan vâdinin zamânımızdan 8 bin yıl önce deniz sularında meydana gelen yükselme ile birlikte suyla dolarak Karadeniz ve Marmara denizlerini birleştirdiği tahmin edilmektedir. Boğazın kuzeyden güneye doğru derinliğinin giderek azalması, vaktiyle güney girişindeki yüksekliğin Marmara sularına karşı bir engel teşkil ettiği, ancak deniz sularının yükselmesi sonucu bu engelin aşıldığı tezini güçlendirir. Marmara denizi ve Çanakkale boğazı da jeolojik fay çöküntüsü sonucu oluşmuşlardır.

Boğaziçi su yolu, bir elmayı elle iki parçaya bölercesine ayrılmış bir bütünün iki parçası gibidir. İki yakayı birleştirmek imkânı olsa eksiksiz birleşirecek bir topografik ayırımı sâhiptir. İşte bu sebeptendir ki Boğaziçi’nde Üsküdar çıkıntısı Dolmabahçe girintisine, Ortaköy çıkıntısı Çengelköy koyuna, Kandilli burnu Bebek koyuna, Yeniköy çıkıntısı Paşabahçe koyuna karşılık gelir. Bütün boğaz su yolu boyunca, birbirinden farklı her biri ayrı coğrafi özellik ve güzelliklere sâhip toplam oniki karşılıklı girinti ve çıkıntı bulunmaktadır.

Boğaziçi’nin kıvrımlı coğrafi yapısında su yolunun daralma yerlerindeki körfez çıkıntılarında (burunlarında) su bir başka hız alırken buraların her bir tepesinde yer alan doğal seyir terasları da güzelliklere güzellik katar. İster “öküz geçidi” anlamında Bosphorus ister Halic-i Bahr-i Rum diyelim, Boğaziçi bir medeniyeti temsil eder. Öncelikle “Boğaziçi” kelimesi her dilde

bir geçidi ifâde eder. Doğu ile batının, kuzey ile güney yollarının, kara ile denizin bir araya geldiği, iş birliği yaptığı bir geçittir. Medeniyet târihinin bütün aşamalarına şahitlik etmiştir.

Boğaziçi, öteden beri kavimlerin güzergâh olarak kullandıkları bir su yolu idi. Meselâ Fenikeliler ve eski Yunanlar bu su yolunu sıkça kullanmış, hatta Yunan kolonileri, boğazın kuzeyindeki sâhillerde bulunan doğal sütunlar ve mağaralar nedeniyle buraya, “birbirleriyle vuruşan kayalar” anlamında “Sympleades” demişlerdir.

Kendine has sert akıntıları ve deniz yolunun çetin zorlukları nedeniyle, anlatılara mitolojik bir zemin oluşturan Boğaziçi, Karadeniz çevresi zenginliklerinin Akdeniz dünyasına ulaştırılmasındaki pozisyonu ve önemi nedeniyle de Herodot, Polybios, Strabon, Plinius, Arrian ve Philostratos gibi pek çok târihî şahsiyetin eserinde anlatılır.

Osmanlı’da Boğaziçi’nin sınırları, Anadolu yakasında Çengelköy, Avrupa yakasında Yahya Efendi Dergâhı’nın bulunduğu noktadan Anadolu ve Rumeli Kavaklarına kadar olan kısmı kapsamaktaydı. Çengelköy’de eski Bostancı Kolluk Karakolhânesi olan şimdiki polis noktasının bulunduğu yer, başlangıç noktalarından birini oluşturması hasebiyle ilginç bir detayı içerir: Lahana çeşmesi. Bu bölgede vazife yapan Yeniçeri kolluğunun âlâmeti lahanaydı. Çeşmenin tepeliğindeki lahana figürü ise bânîsi Kavas Ahmed Ağa’nın Merzifonlu süvârî alaylarına bağlı olmasından kaynaklıdır. Osmanlı’nın ilk zamanlarında Merzifon’da kurulan süvârî alayları “lahanacılar”, Amasya’da kurulanlar da “bamyacılar” diye adlandırılırdı. Bugün ilgisizlikten ve bir o kadar da bilgisizlikten bakımsız kalmış olan bu târihî çeşme kendi hâline terk edilmiş vaziyettedir.

Bugünkü tanımıyla Boğaziçi, kıvrım ve akıntılarıyla düz bir çizgi hâlinde ölçülecek olsa Karadeniz’e açıldığı Anadolu ve Rumeli Feneri ile Sarayburnu-Kız Kulesi arası, 29 km 900 m’yi bulur ve kıyı boyunca kıvrımlara uğrayarak devam edildiğinde Boğaziçi’nin uzunluğu Rumeli Feneri-Ahırkapı arası, Haliç dâhil 46 km, Anadolu Feneri-Kız Kulesi arası ise 34 km’dir.

17 Ocak 1851’de Sultan Abdülmecid’in fermânıyla kurulan, 1854’ten 1945’e kadar Boğaziçi’nde yolcu ve yük taşımacılığı yapan Şirket-i Hayriyye’nin vapurları.





Türklerin, İstanbul'un fethi öncesi ilk yerleşim yerleri Boğaziçi olmuştur. Anadolu ve Rumeli Hisarları başlangıçta askerî bölge olmakla berâber, ilk Türk mahallelerinin de kurulduğu yerler idi. Fetih sonrası, özellikle Karadeniz'in bir iç deniz hâline dönüştürülmesinin ardından Boğaziçi kendi adı ile ifâde edilmeye başlandı. Mîmârîsi, yerleşim düzeni, sayfiye alanları, kültür ve edebiyattaki rolüyle, kısaca kendine has yaşam biçimiyle birlikte Osmanlı medeniyeti içerisinde müstakil bir sâha olarak târihteki yerini aldı.

Buna karşın Boğaziçi, Bizans döneminde pek câzip olmayan, kullanılmayan bir yerdi. Yazlık sarayların varlığı bilinmekle berâber kaynaklarda burada sâdece altı yazlık sarayın olduğu tespit edilebilmektedir. Bu yazlık sarayların da nasıl olduğu bilinmemektedir. Yine, dağınık vaziyette otuz kilise ve ma-

nastırın, dört düşkünler evinin, bir de öksüzler yurdunun bulunduğu Boğaziçi tepelerinde konumlandığını da dikkate aldığımızda, burasının tıpkı Yunanistan'daki Aynaroz yarımadasındaki kutsal bölge gibi iskân edildiğini söylemek yanlış olmaz. Bu manastırlardan en meşhûru da Vaniköy sırtlarındaki Günahkâr Kızlar Manastırı'ydı.

Kânûnî Sultan Süleyman döneminden itibaren hızla şenlenen Boğaziçi, XVI. yüzyılın sonu, XVII. yüzyılın başlarında, neredeyse 300 yıl sürecek olan muhteşem bir yaşam zenginliğine ev sâhipliği yapacaktır.

Yazlık ve kışlık ayırımı yapılmaksızın Boğaziçi'ne iskânın yoğunlaşması, Sultan II. Abdülhamid dönemine denk düşer. Elbette bu gelişmede, 1828 yılından itibaren faaliyete geçen buharlı gemilerin katkısını da unutmamak gerekir. Buharlı gemiler hızla

yaygınlaşırken sırasıyla 1849 yılından itibaren düzenli olmayan vapur seferleri hizmete başlamış, ardından 1850 yılından itibaren ise Şirket-i Hayriyye'nin kurulmasıyla seferler düzenli ve sık yapılır hâle gelmişti. Dolayısıyla deniz ulaşımının gelişimi, Boğaziçi'ne iskânı teşvik eden unsurlar arasında başta sayılmalıdır.

1926 yılından itibaren Boğaziçi yerleşimlerine kara vâsıtalılarıyla ulaşma imkânının artması sâyesinde önceden sâdece deniz yolu ile gidilebilen yerleşimlere artık alternatif bir yol da oluşmuştu. Boğaziçi su yoluna paralel bu kara güzergâhı yüzünden, Boğaziçi'nin tabîî büyüğü kısmen bozulmuştu.

Dört adet otobüs ile ilk seferlerine başlayan kara yolu boğaz hattı, 1930'lu yılların başında yeni Boğaziçi yollarının açılmasıyla genişletildi. O güzel, gizli koyalara İstanbulluların bir çırpıda

Türklerin, İstanbul'un fethi öncesi ilk yerleşim yerleri Boğaziçi idi. Anadolu ve Rumeli Hisarları askerî bölgeler olmakla berâber, ilk Türk mahallelerinin de kurulduğu yerler olmuştur.

erişmesi korkunç boyutlarda bir tahrîbi de berâberinde getirdi. 1950-1960 ve 1983-1991 yılları arasında uygulanan devlet politikaları ulaşımı büyük ölçüde kolaylaştırmış görünüyordu; ancak Boğaziçi'nde nüfusun kontrolsüzce artmasına, buna bağlı olarak da doğal güzelliğiyle meşhur Boğaziçi tepelerinin sonunu getiren iskân alanlarının açılmasına da bir sebep oldu.

BOĞAZIÇI SU YOLU VE AKINTILARI

Boğaziçi, su yolu yapısı düz bir kanal şeklinde oluşmuş olsaydı, Karadeniz'den Marmara'ya veya tam tersi istikâmette bir ulaşımdan söz edilemezdi. Çünkü su yolu ulaşımı, onun kıvrımlı coğrafi niteliğiyle bağlantılı, aynı zamanda boğaz akıntılarıyla ilişkilidir. Boğaziçi akıntıları, çok eski devirlerden beri gemilerin seyrini etkilediği için denizcilerin korkulu rüyâsı olmuştur. Ancak diğer yönüyle bu akıntılar, onların zorlanmadan kolaylıkla Haliç limanına ulaşmalarını da sağlıyordu. Mîlâttan önce yazılmış kaynaklarda Boğaziçi'ndeki bu akıntılara dâir tafsîlâtı bilgilere rastlamak mümkündür.

Boğaziçi su yolu akıntılarının, efsâneler ve gerçeklik arasındaki çeşitliliği başlı başına bir yazı konusu olabilir. Genel hatlarıyla ele almak gerekirse başlıca dört akıntıdan söz edebiliriz. Bu akıntılar, rüzgârların aksine geldikleri yönün değil, gittikleri yönün adını alırlar. Bu boğaz akıntıları kimi zaman deniz ulaşımını durduracak denli güçlüdür. Kuzeyden güneye doğru giden büyük akıntı, Karadeniz'in fazla sularının Marmara'ya doğru akması şeklinde izah edilir. Boğazın kuzeyinde ortadan gelen bu akıntı, Avrupa yakasında Yeniköy'e yaklaştıktan sonra Kanlıca'ya yönelir. Buradan boğazın dar kısmına girer ve Rumelihisarı önünde "Şeytan Akıntısı"nı meydana getirir, akabinde

Kandilli Burnu'na akar. Sonra Avrupa yakasındaki Arnavutköy'e yönelerek Vaniköy önlerinde "Maskara Akıntısı"nı oluşturur. Beylerbeyi-Üsküdar arasında Anadolu Yakası'na yakın akar. Kız Kulesi'nden Sarayburnu'na doğru devam eder ve buradan Marmara'ya karışır. Saatte ortalama beş km hızda olan bu akıntı, boğazda kuzey rüzgârlarının etkili olduğu günlerde daha da süratlenir.

Karadeniz'den Marmara'ya olan üst akıntının ortalama hızı 0,90 km/h ise de Kandilli önlerinde bu akıntının saatteki hızı 5 km/h'e kadar yükselmektedir. Çok şiddetli güney rüzgârı olduğu zaman bu üst akıntı kısmı ortadan kalkar ve kuzeye doğru gemicilerin "Orkoz" dedikleri hafif bir akıntı meydana gelir.

Boğaziçi'nde üst akıntıdan başka bir de Marmara'dan Karadeniz'e devam eden bir alt akıntı bulunmaktadır. Üst akıntıya nazaran sürati daha az olan bu akıntı, Kuzguncuk'ta saatte 1,22 metre ile âzamî hızını kazanır.

Bu akıntılara göre, Boğaziçi'nin tuzluluk oranı da değişmektedir. Alt ve üst akıntının tuzluluk oranları tamâmen farklıdır. Karadeniz'den gelen suların tuzluluk oranı binde onyedî iken, Marmara'dan gelen suların tuzluluk oranı ise binde otuzbeştir.

İstanbul boğazının dünyâda bir örneği daha bulunmamaktadır. Akdeniz'den Karadeniz'e deniz yolu ile gidiş ve geliş istikâmetinde en zor geçitlerden biri İstanbul boğazıdır. Boğazın altındaki tamâmen değişik bu su rejimi, İstanbul için yaşanabilir bir hayat da sunmaktadır. Bu su yolu içerisinde Karadeniz'den gelen su, Marmara'nın yüzeyini üç ayda bir yenilemektedir. Bu doğal temizlikle birlikte bir de bu akıntılardan yararlanarak İstanbul'un atık suları Marmara iç denizinin derinlerine basılmaktadır. Atık su arıtma tesise-

rindeki bu atık sular 25 m'nin altına verilerek boğazın altından Karadeniz'in ölü dip noktasına doğru ulaştırılmaktadır. Bu akıntılar Marmara'yı temizleyen, İstanbul'u kurtaran doğal bir sistemdir. Bu düzenin bozulması demek, yaşanabilir İstanbul şehrinin bir bakıma yok olması demektir.

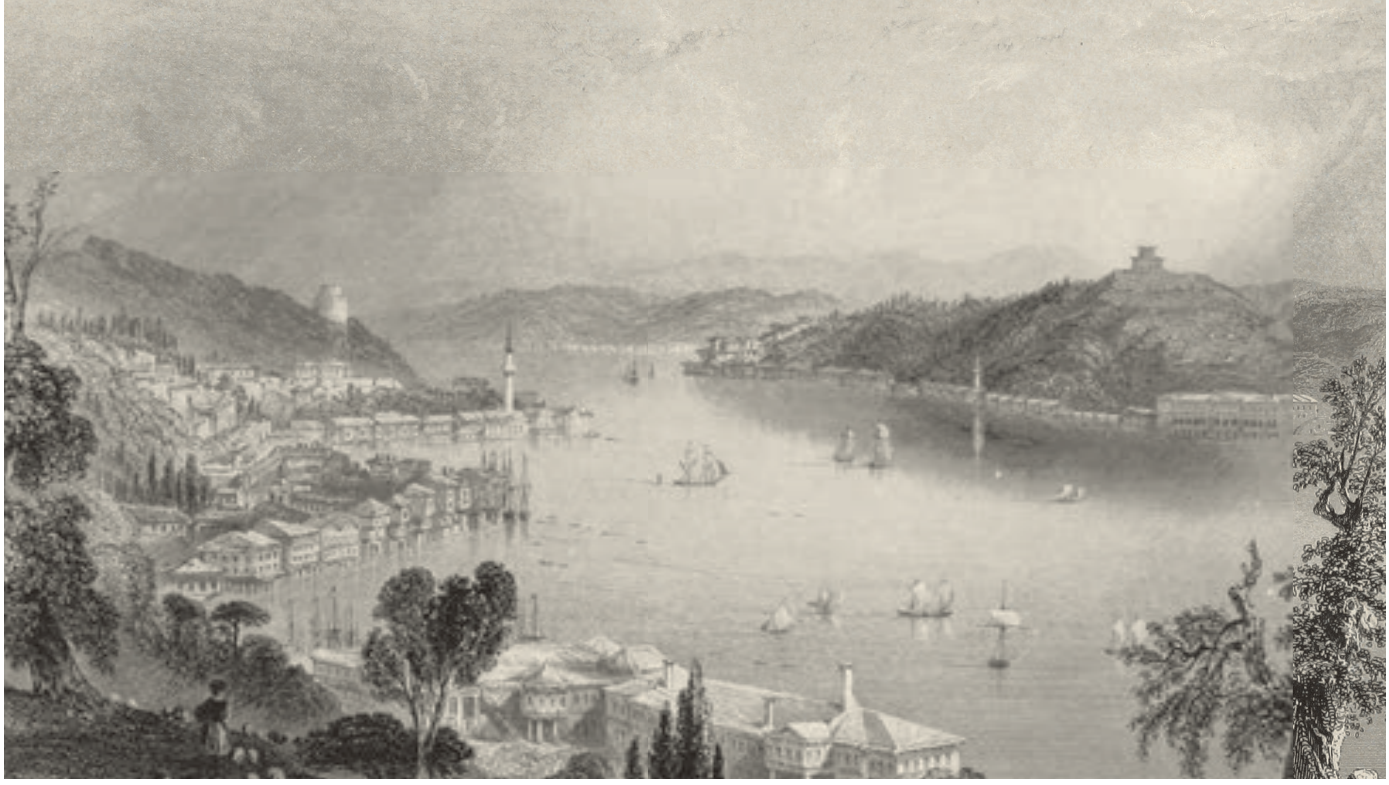
Boğazın akıntıları aslında merak celbeden bir soruya da cevap vermektedir: Kış soğuklarında boğaz sularının donması mümkün müdür? En soğuk kış günlerinin yaşandığı varsayımından hareket edilse bile boğazın, muhtelit akıntı rejimi nedeniyle donma ihtimâli imkânsızdır. Bundan farklı olarak kapalı, bir göl gibi hareketsiz olan Karadeniz'in 673 ve 800-801 kışlarında iki kez donmuş olduğu bilinmektedir. Diğer bir temel neden, tuzlu suyun donmasının öyle kolay gerçekleşmediğidir.

1929 ve 1954 yıllarında İstanbul boğazı buzlarla kaplanmış, ancak bu şaşkınlık verici hâdiseye Tuna ve Volga nehirlerinden kopan dev buz kütlelerinin sürüklenerek boğaza kadar ulaşması sebep olmuştur.

Boğaziçi'ndeki kuvvetli akıntıların enerji üretimine dönüştürülüp dönüşürülemediği meselesi 1950'li yıllardan beri gündemde olan bir konudur. Akıntı ve dalga enerjisi yoluyla elektrik üretimi bugün dünyâda bilinen ve uygulanan bir teknolojidir. Yapılan araştırmalar, İstanbul boğazının yenilenebilir enerji kaynağı olduğunu göstermektedir. Bu konuda da Boğaziçi'nde, Arnavutköy burnunda bu yolla enerji üretimi hakkında projeler geliştirilmektedir.

KANDİLLİ YEDEKÇİLER İSKELESİ

Akıntılar bahsinden, Osmanlı'ya özgü ilginç bir uygulamayı dile getirmeden geçmek olmaz. Aslında uygulamayı Boğaziçi'ne has bir meslek çeşidi olarak tanımlamamız da mümkün. Boğazda



akıntıya kapılan veya akıntıya karşı ilerleyemeyen kayıklara, teknelere özel halatlarla yardım edip bir anlamda kurtarma görevini yapan görevliler vardı ve bu insanlara “Yedekçiler” denmekteydi. Bir Bostancı teşkilâtı olan Yedekçiler, Boğaziçi’nin önemli akıntı noktalarında yılın her günü ve saatinde nöbet tutardı. Yedekçilerin maaşları da yalı sâhipleri tarafından ödenirdi.

Onların görev yaptığı bu akıntı noktalarına da “Yedekçiler İskelesi” denmekteydi. Yedekçiler iskelelerinden biri de Kandilli de XIX. yüzyıl başlarında inşa edilmiş olan târihî Edip Efendi Yalısı’nın önüydü. Yedekçiler iskelesinin olduğu mevkiiler asla yalılar tarafından kapatılamazdı ve kamuya açık olarak mevcûdiyetlerinin bizzat yalı sâhipleri tarafından korunmak zorunluluğu bulunmaktaydı. Kandilli Yedekçiler iskelesi, Osmanlı döneminden kalan bu geleneği sürdüren tek Yedekçiler iskelesidir.

BOĞAZIÇI MESKENLERİ

Türklerin Boğaziçi’ndeki ilk yerleşimleri İstanbul’un fethine yapılan hazırlıklar kapsamında Anadolu ve Rumelihisarı’nın inşa edilmesi ile

başlar. Kale içi ve çevresine, yâni ilk mahalleler diyebileceğimiz bu yerlere yeni komşuların alınması ise Kânûnî Sultan Süleyman döneminde gerçekleşebilecektir.

Boğaziçi içerisinde sayabileceğimiz Üsküdar, Tophâne ve Beşiktaş semtleri ve gerisindeki tepeler fetih ile berâber gelişim göstermiştir. Fâtih Sultan Mehmed dönemi ile başlayan Boğaziçi yerleşimleri, bu mıntıka ile sınırlı kalmıştır. Boğaziçi’nin ilk yalılarının ise Bostancıbaşılara verilen arâzilerde kurulduğu bilinir; ama bunların sayıları da bir elin parmaklarını geçmez. Ayrıca bu yalılar bir yılın bütün mevsimlerinde sürekli kullanılan mekânlar olamamıştır.

Boğaziçi’ni şenlendiren ilk iskân, Neslişah Hanım Sultân’ın, İstinye Deresi’nin batı kıyısı üzerinde, Gazi Ali Paşa’nın yaptırdığı hamamın karşısında câmi, mektep, çeşme, şadırvan, kuyu ve hazîreden oluşan küçük bir külliye inşa ettirmesiyle başlar. Mesîre alanlarının popüler oluşuyla birlikte, XVI. yüzyılın sonu ve XVII. yüzyılın başlarından itibaren hızlı bir şekilde Boğaziçi yerleşimleri kurulmaya ve zamanla gelişmeye başlayacaktır.

Ortaköy, Beylerbeyi ve Çengelköy gibi küçük çaplı balıkçılık ve tarım ile geçinen eski Boğaziçi köyleri küçük ölçekli yerleşimler idi. Bu yerleşimler Kânûnî Sultan Süleyman döneminden itibaren hızla gelişmiştir. Bugün târihî kayıtlardan öğrenebildiğimiz kadarıyla Fâtih’in Beykoz’da inşa ettirdiği Tokat Bahçesi, Sultan II. Bayezid’in Beşiktaş ve Beykoz Sultâniye Çayırı’na yaptırdığı kasırlar, Sultan III. Murad’ın Kandilli’ye yaptırdığı Hasbahçe gibi yapılar, boğazdaki en eski yazlık saray yerleşimleriydi.

Kânûnî döneminin ardından Evliyâ Çelebi’nin Seyahatnâmesi’nde verdiği bilgiye göre; Boğaziçi yalıları ve sarayları Viyana seferiyle başlayan dâimî savaşlar nedeniyle bakımsız ve harap duruma düşmüş, bu dönemin ardından Boğaziçi kıyıları tekrar eski canlılığına kavuşmuştur. Boğaziçi’nde ilk toplu yapılaşma Sultan III. Ahmed döneminde, Nevşehirli Sadrazam Dâmat İbrahim Paşa’nın girişimleriyle gerçekleşmiştir. Böylece Boğaziçi’nde yaşam, sâdece yaz mevsimiyle sınırlı kalmaktan kurtularak yılın oniki ayına yayılmış olur.

Boğaziçi medeniyetinin mîmârî terimi olan “yalı”yı, Münevver Ayaşlı, “penceresinden elini uzattığında elin

suya degecek mîmârîyi hâiz meskenler” olarak tanımlar. Eskilerin deyimiyle, yalının “leb-i deryâ”da olması gerekir. Kâmus-i Türkî’nin müellifi Şemsettin Sâmî ise yalı kelimesinin Bizans kökenli olduğunu ve su kıyısına yapılan yazlık köşk anlamına geldiğini yazmıştır.

Boğaziçi kıyılarında birer inci tânesi gibi sıralanan ve mîmârî açıdan her biri birer câzibe merkezi olan yalıları tek başına bir yapı olarak düşünmemek gerekir. Boğaziçi kıyılarının hemen gerisinde boğaza dik yükselen tepeler, yalıların arkasından başlayan bahçe ve koruluklara dönüştürülmüştür. Bu bahçe ve koruların içerisine hâkim tepeler üzerinde de kıyadaki yalılarla ilişkili köşkler inşâ edilmiştir. Bu bahçe ve korularda yapılan çevre düzenlemeleri de İstanbul bahçeleri diye bilinen bahçe düzenleme anlayışının gelişimi açısından çok önemli örnekler idi. İğne yapraklı denilen ve yeşil dokuyu yılın oniki ayında muhâfaza eden ağaçların yanında, Boğaziçi’ne rengini veren erguvanlar, yalıların bahçesindeki manolya ve kestâne ağaçları da bu bahçelerin vazgeçilmeziydi.

Boğaziçi yalıları, iki, en fazla üç katlıydı. Yalının alt katı boş tutulur, üst kat ise yaşam alanı olarak tanzim edilirdi. Bu nedenle cumbalar kademeliydi. Çatı katı kabîlinden bir üçüncü kata sâhip olanlarına günümüzde rastlamak hayli zordur. Sanki kıyıya oturmuşçasına yayvan ve geniş duran yalıların, “yalı hamamı” diye tâbir edilen birer hamamı da bulunmaktaydı. Bunlar, kimisinde yalı arkasındaki dik yamacın başında kimisinde de iki yalı arasında, bâzen de yalının yanı başında olurdu.

Boğaziçi’nde ilk taş yapı, 1866’da tamamlanarak Sultan Abdülaziz’e takdim edilen Beykoz Kasrı’dır. Ancak, bu yapıya denize olan mesâfesinden ötürü Beykoz Bahçe Köşkü denmesi daha uygundur. Çünkü kasırların da tıpkı yalıları gibi denizin hemen kenarında olmaları gerekir. Buna uygun olarak bugün Boğaziçi’ndeki tek kâğır kasır, Küçükusu Kasrı’dır. Boğaziçi’ndeki kâğır yalıları güzel bir örnek olarak Baltalimanı ile Anadoluhisarı arasında kalan ikinci boğaz köprüsünün altına denk gelen kıyı üzerinde yer alan Tophâne müşîri Zeki Paşa’nın yalısını gösterebiliriz. XIX. yüzyıla âit taş yalının

BOĞAZ’DA YÜRÜMEK



İstanbul’da kara kış, gün dönümü denilen 22 Aralık’tan sonra gelir. Kara kışı ifâde eden, Arapçada kırk anlamına gelen bir zaman vardır, buna “erbaîn” denir. Yaz dönemi boyunca fayrap çalışan vücûdumuz rölantiye girer. Harâret derecemiz asgarîye düşer. Erbaînden sonra, Arapça elli demek olan “hamsîn” gelir. Halk dilinde, hamsîn’de erbaînden daha soğuk havalar olduğunu, daha kötü kış yaptığını anlatan bir söz vardır: “Hamsîn, erbaînden kemsin.”

İstanbullular, 1620 yılının şubat ayında, bir hamsîn sabahında, şehirlerinin ortasından geçen su yolunun, Boğaziçi’nin hâlini hiç unutamayacaklardı. Yaptığı şiddetli soğuklarla kendisini hiç sevdirmeyen erbaîn birkaç gün evvel uğurlanmamıştı sanki. Hamsîn’in onbirinci günü yataklarından kalkan İstanbullular, Üsküdar’la Sarayburnu arasının donmuş olduğuna şâhit oldular. Galata’dan İstanbul’a, Hasbahçe’den Kireçkarpısı’na doğru birçok kimse donan denizi yürüyerek geçti. Donan deniz, gemilerin şehre yiyecek getirmesine mâni olduğundan yetmiş dirhem ekmek bir akçeye ve etin okkası da onbeş akçeye yükseldi. Devrin şâirlerinden Hâşimî, o zamâna kadar tesâdüf edilmeyen

bu şiddetli soğuğa ve denizin donmasına aşağıdaki târihi düşürmüştür: “İstanbul’la Üsküdar arası dondu kış katı oldu / Geçer her cânibe âdem yürür havf etmeyip buzda / Denizle yer bir oldu, var âna ibret gözüyle bak / Silûp gaflet gubârın dahi, ger kim var ise gözde / Yürü sûz u güdâz ile, tazarru eyle Mevlâya / Umarız kim burûdet def olup tesîr ede sözde / Dedim ey Hâşimî târihin lafz u ma’nide / Yol oldu Üsküdar’a Akdeniz dondu binotuzda.”

Yine devrin şâirlerinden olup denizin donmasını görmüş olan Neşâtî de şöyle târih düşürmüştür: “Emr-i Hak ile İstanbul’da olan kış bu sene / Belki dünyâ duralı olmadı bir böyle şitâ / Üsküdar ile İstanbul dondu, deryâ kurudu / Her gören kimse sanırdı deniz olmuş sahrâ / Bunu kim gördü ki deryâda buzun üstünde / Kara yer gibi gider niceleri bî-pervâ / Müncemid oldu dehende nefesi insanın / Nice mahlûku helâk eyledi berd-i semâ / Lafz u ma’nide âna dedi Neşâtî târih / Be meded dondu binotuzda soğuktan deryâ.”

İstanbul, bu târihten sonra çok şiddetli kışlar geçirmesine rağmen, bir daha denizin donduğuna şâhit olmadı; ama zaman zaman kuzeyden, Tuna’dan kopup gelen dâvetsiz misâfirlere, mini aysberglere ev sâhipliği etmiştir.



mîmârı Fransız kökenli Valaury'dir. Güzel bir işçilikle taştan inşa edilen yalının ilginç bir özelliği de kıyıya bitişik olamamasıydı, çünkü yalıyla kıyı arasında bir Yedekçiler iskelesi kurulmuştu.

Mısır'da hânedanlık kuran ve Hidiv unvânını alan Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın soyundan gelenler, Nil nehrinin verimli topraklarından ve Süveyş kanalından elde ettikleri gelirlerini Boğaziçi'nde yaptırdıkları kasır, köşk ve yalılara yatırdıkça kıyılarda taş yalılarının sayısı artmaya başladı. Hidiv âilelerin hanımlarının gösterişli Boğaziçi

yaşamları, İstanbul'un ileri gelenlerini de etkilemiştir. Özellikle 1850'lerden sonra Boğaziçi âdeta yalı şantiyesine dönmüştür. XIX. yüzyıl, Boğaziçi'nin parlak devirlerinden biri olarak kabul edilir. Söz konusu dönemde, Boğaziçi'nin her iki kıyısında yüzlerce yalı, saray gibi uzayıp gitmekteydi. Tanzîmat dönemi ve sonrasında İstanbul'a getirtilen İtalyan Fossati, İngiliz Smith, Fransız Garnier, Bourgeois, Alman Barnardot ve Zaranko gibi yabancı mîmarlara, Boğaz'da büyük ve gösterişli yalılar yaptırılmıştır.

Osmanlı hânedanının gücünün azaldığı 1900'lü yıllarda, kimilerinin bir fırsatını bularak Boğaziçi'nde kendi yalılarını inşa etmeleri ise bugünle- re kadar uzanan başka bir serüvenin başlangıcını oluşturur. Boğaziçi'ne baktığımızda iyi ki Hidiv âileleri varmış diyoruz; çünkü Boğaziçi zevkini bugün biraz olsun tenefüs etmemizi sağlayan Beykoz'daki Hidiv Kasrı (köşkü) ve bahçesi, Bebek Parkı, Emirgân Korusu gibi pek çok yeşil alan onların sâyesinde bugünlere ulaştı. Boğaziçi yalılarının sayısı kayıtlarda irili ufaklı 600 yapı



olarak gözükmektedir. Bunların 366'sı târihî eser niteliği taşıırken birinci derecede sit alanı olarak tanımlanan tarihî yalılarının sayısı 65'tir.

Boğaziçi'nde, Hristiyanlara âit yalılar ekseriyetle gri renge, Müslümanlara âit yalılar ise aşı boya, beyaz ve yeşile boyanırdı. Büyükdere, Tarabya ve Yeniköy kıyıları, Osmanlı topraklarında görev yapan elçiler ve efrâdı yanında, gayrimüslimlerin de tercih ettiği yerleşimlerdi. Bebek, devlet yöneticilerine; Rumelihisarı, bilim adamlarına; Kuruçeşme ve Ortaköy

hânedan üyelerine âitti. Anadolu yakasındaki Beylerbeyi ise ulemâ ve ilim ehlinin tercih ettiği bir yer idi. Bu Boğaziçi yerleşimlerinden Sarıyer'de yalı sayısı kadar konak ve köşk vardı ki Sarıyer'e "Paşalar Köyü" denmesinin bir nedeni de paşalara âit yalı, konak ve köşk sayısının çokluğudur.

Havaların ısınma durumuna göre, İstanbul yazlıkçıları genelde 5 Mayıs'ta Hıdrellez ile yalılara taşınır ve 12 Kasım'a, yâni zemheriden 40 gün önceye kadar burada kalırlardı. Boğaziçi'ne taşınma, pâdişahlar tarafından çıkartılan irâdeyle başlar ve dönüş de yine bir başka irâdeyle olurdu. Boğaziçi'ne taşınmadan önce, yâni Hıdrellez öncesi, boğazda ikâmet edilecek bölgenin bostancıbaşısına gidilerek bir nevi ikâmet bildirimi yapılırdı. Kolluk kuvvetleri haberdar edilir ve kayıt düşülürdü. Mevsimlik bile olsa Boğaziçi'ne taşınma işi yönetim ve kolluk kuvvetleri tarafından ciddîye alınır.

Devlet erkânının Boğaziçi'ne gelişinin de bir protokolü bulunmaktaydı. İlkbahar aylarında pâdişahlar Haliç'teki kasra geçerlerdi. Sadrâzam başta olmak üzere vezirler de Haliç yalılarına taşınırdı. Havaların ısınmasıyla birlikte pâdişah, Beşiktaş Sarayı'na geçer, sadrâzam ve vezirler de Boğaziçi'ndeki yalılarına taşınırlardı.

Boğaziçi târihi ile ilgili elimizdeki en büyük kaynak eser, Bostancıbaşı Defterleri'dir. Bostancıbaşı tarafından tutulan bu defterlerde, kimin hangi yalıda oturduğu ve yalı ile ilgili bilgilere yer verildiği gibi, câmiler, mescitler ve kahvehâneler, kayikhâneler vs gibi pek çok mülkiyet ile ilgili bilgiye de ulaşılmaktadır. Dönemin pâdişâhı boğaz gezisine çıktığında, Bostancıbaşı kayığın dümen

kısmına geçer ve pâdişâhın hangi yalının kime âit olduğuna ilişkin sorularına defterine bakarak yanıt verirdi. Osmanlı döneminde, eğer yalı sâhibi paşa, efendi veya ağa sürgündeyse yalının pencere-leri ve kapıları kapalı durur, yalı sâhibi affedilmeden bu yalılarda bir canlılık görülmezdi.

Edebiyatımızın büyük isimlerinden Abdülhak Şinasi Hisar, Boğaziçi'ndeki hayâta dâir yazdıklarıyla özel bir ilgiyi hak eder. Kendisi de bir yalıda dünyâya gelen Hisar'ın şu sözleri, bize yalılardaki nev'i şahsına münhasır yaşantı ve kültürel zenginliğe dâir ipuçları sunabilir: "Eski büyük yalılar Osmanlı İmparatorluğu'nun küçücük birer minyatürü gibiydiler. Burada her tür görev görenler yalının ortak hayâtından faydalanırlardı. Dadı Çerkez, bacı Zenci, hizmetçi Rum, evlâtlık Türk, sütnine melez, kâh-ya kadın Trakyalı, ayvaz Ermeni, aşçı Bolulu, kayıkçı Türk veya Rum, harem ağası Habeş, bahçıvan Arnavut olurdu. Müslüman, Hristiyan bu unsurlar bu çatı altında toplanarak imparatorluk içindeki anlaşmayı ve anlaşmazlığı, burada devam ettirirlerdi."

Mîmârî çeşitliliği ve renkliliği yanında Boğaziçi geceleri, özellikle mehtap âlemleri edebiyat ve mûsikî ile meşgul sanatkârlara hep ilham kaynağı olmuştur. Yine Boğaziçi zevkinin hünerli kalemi Abdülhak Şinasi Hisar'ın, Boğaziçi mehtap âlemlerine dâir şu pasajıyla satırlarımıza son verelim: "Mehtap demek, mehtaplı bir gecede Boğaziçi'nde dolaşan bir kayıkta bir saz takımı peşinden onu dinleyerek yapılan gezinti demektir. Vâlde Paşa'nın mehtâbı demek, bu saz âlemini onun tertip ettiği anlamına gelirdi. Mehtapçı ise bu geziye katılanlar demektir."