CHAPTER 3

XIX. ASIR İZMİR’İNDE YANGINLAR ÖZELİNDE BİR DÖNÜŞÜM

TRANSFORMATION OF 19TH CENTURY IZMİR COMPELLED BY THE FIRES

Neşe ESİRKİŞ¹

¹Mezun öğrenci, İstanbul Üniversitesi, Osmanlı Müesseseleri ve Medeniyeti Tarihi, İzmir, Türkiye
e-mail: nesesirkis@gmail.com

DOI: 10.26650/BS/SS22.2021.001-5.03

ÖZ

Antik medeniyetlerin kurulduğu yer olan Anadolu, tarih boyunca birçok farklı millete ev sahipliği yapmıştır. Şüphesiz ki İzmir’in bu coğrafyada çok özel bir yeri vardı. Bereketli toprakları ve hinterlandın genişlemesi ile Anadolu’nun Avrupa’ya açılan kapısı olan İzmir, asırlar boyunca hem ticaret hem de birçok farklı kültür için elverişli olmuştur. İzmir’de beş unsur vardı; Türkler, Yunanlar, Ermeniler, Yahudiler ve Frenkler. Her bir unsurun yaşadığı bölge kültürlerine göre çeşitlilik göstermekteydi. Taş evler ve geniş caddeler Frank mahallelerinde bulunmaktaydı. Konsololar ve Avrupalı tüccarlar da burada yaşıyordu. Yunan ve Ermeni mahalle evleri ve sokak yerleşim düzeni Frank mahallesine benziyordu. Yahudi ve Türk mahalleleri Kadife Kale’nin etekleri üzerine kurulmuştu, en güneydeki sokaklar daha düzensiz, spontane ve dardı. Evler hemen birbirinin yakınındaydı ve genellikle ahşaptan inşa edilmişlerdi. Zamanla ahşap evlerin yerini yarı ahşap evler almıştır. Evlerin bu kadar yakın olması yangınlara neden olmaktaydı. Bu makale 19. yüzyılda İzmir şehrinin dönüşümünü incelemeye çalışmaktadır. Konu yangınlar bakımından incelenirken şehrin diğer değişimlerinden de bahsedilmiştir.

Anahtar Kelimeler: İzmir, yangın, doğal afetler, ahşap, dönüşüm

ABSTRACT

Anatolia, where several ancient civilizations were established, has been home to many different nations throughout history. Undoubtedly, Izmir has had a very special place in this geography. Izmir, which is the gate of Anatolia to Europe, with its fertile lands and the widening of the hinterland, has been favorable for both trade and many different cultures for centuries. There were five cultural elements in Izmir: Turks, Greeks, Armenians, Jews, and Franks. The area in which each lived was varied according to their culture. The Stone houses and large streets were in the Frank neighborhood,

where consulates and European merchants lived. The Greek and Armenian neighborhood houses and street lay outs were similar to the Frank neighborhood. The Jewish and Turkish neighborhoods were built on the outskirts of Kadife Kale, where the southernmost streets were more disorganized, spontaneous, and narrow. These wooden houses were cramped together, and in time, were replaced by half-wooden houses. The fact that the houses were so close to one another caused fires. This article attempts to analyze the transformation of the city of Izmir in the 19th century. While the subject is examined in terms of fires, other transformations of the city are also mentioned.

Keywords: Smyrna, fire, natural disasters, wood, transformation

EXTENDED ABSTRACT

Izmir, one of the most important cities in Anatolia, has been affected by invasions, epidemics, and natural disasters throughout history. Since the city is located on the Western Anatolian fault line, severe earthquakes have frequently occurred throughout its history. The first known earthquake occurred in the 41 A.D., during the reign of the Roman Emperor Claudius.

When the people of Izmir suffered from such earthquakes, stone houses were replaced by wooden ones. Thus, while people wanted to be protected from earthquakes, they suddenly found themselves combating fires. According to the travelers of the period, the first known fire in the history of Izmir occurred after the earthquake of 10 July 1688. The city was devastated after this earthquake and fire. There was a more than 30 cm dent in the areas near the sea. It is reported that approximately 16,000-19,000 people died as a result of these events.

Fires in Izmir had more devastating effects than earthquakes. The first document on Izmir fires in the Ottoman archives is dated 1763. In this fire, a significant part of the Frank District disappeared. The tavern shopkeepers of the region were held responsible for the incident.

From this date until the year 1923, when the new state was established, 22 fires, both large and small, occurred in the city. Although the cause of each fire was different, the reason for the spread was the same. There were several reasons for such frequent fires in the city. The streets were expanded according to pedestrian and animal traffic. In the 19th century, there were very few streets where cars could pass. Even in the Frank Neighborhood, which had the largest streets in the city, the width was usually less than a meter and a half. It was said that two camels walking next to one another were too wide to fit in one of Izmir’s streets. Izmir was also on the caravan routes because it was a commercial city. For this reason, people would sometimes be in danger of being crushed on the streets where camels pass.

The houses were built close to each other and from low-quality materials. In the city of Izmir, five different identities lived in their own neighborhoods and together. The neighborhood where European traders lived was known as the Frank Quarter. Here, the streets were wider than in the rest of the city. The houses had a more European appearance. Additionally, the Greek and Armenian Quarters resembled the Frank Quarter. Paths were expanded. Houses were built mostly from stone in these areas. People from different cultures had begun to live in these neighborhoods for the first time by the end of the 19th Century. However, the Turkish and Jewish neighborhoods were more similar to one another. The streets were narrow and curved. Jews lived collectively in Jewish houses with a few families in each.

With so many destructive fires breaking out in the city, the authorities went on to take a number of precautions. The first of such measures was in 1763. Tavern shopkeepers, who were held responsible for the fire of 1763, were ordered to move out of the city, and the streets were to be reconstructed so that they should not be less than one and a half meters wide.

During the 19th century, houses began to be built from stone and soil, both of which are more resistant to fire. In addition, the width and location of streets and streets were built in accordance to new laws regulating buildings and roads. In the 19th century, a fire department was created in the city, which was formed by insurance companies and which was more professional compared to the firefighting institutions of previous years. Fire towers were built at certain points in the city. Thus, fires began to emerge relatively less frequently and cause less destruction.

After these measures, the decrease in the number of fires in the 20th century is proof that the measures were effective.

XIX. Asır İzmir’inde Yangınlar Özelinde Bir Dönüşüm

Anadolu’da kilit bir konuma sahip olan İzmir, çeşitli milletler tarafından tarih boyunca istila edildi. Şehrin coğrafi şartlarının da iktisadi gelişimine çok elverişli olmasına rağmen çoğunlukla kara ve deniz tarafının farklı milletlerin kontrolünde bulunması İzmir’in iktisadi açıdan kendisinden beklenen potansiyeli ortaya koyamamasına sebep oldu. Saldırıları kadar doğal afetler de İzmir’e zarar vermiştir. Kent fay hattı kuşağı içinde yer aldığı için taştan inşa edilen evler yerini zaman içinde ahşaba bırakmıştır. Böylelikle insanlar depremden korunmak isterken kendilerini bir anda yangın tehlikesiyle karşı karşıya bulmuştur. İzmir doğal afetler tarihi içinde yangınların ayrı bir önemi vardır. Dönemin gezginlerinin aktardıklarına göre İzmir tarihinde bilinen en büyük yangınlardan birisi 10 Temmuz 1688 İzmir depreminin ardından gerçekleşti ve Ermeni Mahallesi ile Frenk Mahallesi ciddi zarar gördü (Ülker, 1994). Ancak Osmanlı arşivi kayıtlarına göre bilinen ilk yangın 1763 yılında Frenk Mahallesinde yaşanmış; bölgenin tüm mahzen ve depolarında saklanan ürünler bu yangınla yok olmuştur (Esirkiş, 2019).

Beş farklı kimlikten oluşan İzmir’de her kültür, kendine has özellikleri olan muhitlerde yaşıyordu. Bu bölgeler zaman içinde artan nüfusa paralel olarak genişlemişlerdir. XIX. yüzyıl başlangıcında genel olarak Kadifekale etekleri ve sırtında Türkler; bugünkü İkiçeşmelik, Kestelli Caddesi’nin doğusu ve hala var olan Havralar bölgesinde Museviler; kısmen Kültürpark, Kahramanlar, Çankaya-Basmahane yakınlarına denk gelen bölgede Ermeniler; bugün Alsancak olarak adlandırılan şehrin kuzeyindeki düzlük araziye ise Frenkler ve Rumlar yayılmıştı (Beyru, 2011).

Resim 1: XIX. yüzyıl'da İzmir mahalleleri
(Rauf Beyru, 19. Yüzyılda İzmir Kenti, Literatür Yayınları, Mart 2011, s. 90.)

Bu grupların içinde Avrupalı tüccar ve devlet yöneticilerinin yaşadığı Frenk Mahallesi'nin evleri, geniş bahçeli ve taştan inşa edilmiş; sokakları ise nispeten daha düzenliydi. Rum ve Ermeni Mahallesi genellikle Frenk Mahallesi'ne benzerdi. Türk ve Yahudi mahallelerinin sokakları daha dar ve evler neredeyse birbirine değecek kadar bitişikti. Bu farkı, tarih içinde İzmir'i ziyaret etmiş gezginlerin notlarında gözlemleyebilmek mümkündür.

Osmanlı arşiv vesikalarına göre XIX. asırda İzmir'de irili ufaklı on beş yangın tespit edilmiştir. Bu yangınların en büyükleri; 1841 Kuyumcular Çarşısı yangını, 1845 Ermeni Mahallesi yangını, 1852 Çarşı yangını, 1860 Aya Dimitri yangını, 1861 Türk Mahallesi yangını, 1882 Yahudi Mahallesi yangınlarıdır. İzmir'in XIX. asırdaki dönüşümünü devrin büyük yangınları, şehre gelen gezginlerin gözlemleri ve o tarihteki İzmir'in genel görünümünü irdeleyerek inceleyeceğiz.

1833 yılı başlarında genel olarak İzmir sokakları dar ve yolları eğri büğrüyüdü. Evler birbirine çok yakın, güneşten korunmak için sokakların bazısının üzeri kapatılmıştı. Yöntem serinlik sağlasa da karanlık bir görüntü de veriyordu. Bu sokakları kullanan insanlar iki tarafı da yüklü develerle karşılaşarak ezilme tehlikesi yaşıyordu. Bu dar sokaklarda karşılaşan develer geri gidemedikleri için ancak yükleri boşaltılarak yollarına devam edebiliyordu (Pinar, 2001). 1834 yılında İzmir'de yaşanan ilk yangın tedbirsizlik neticesinde bir evde çıkıp İzmir'in önemli bir kısmını sarmıştır. Buna göre, 3 Haziran Salı günü saat altı da, Kasap

Hızır Mahallesi'nde başlayan yangın şiddetli rüzgârın etkisiyle hızlıca yayıldı ve ancak 6 saatte söndürülebildi (HAT. 1351/52783-A-2.). Yangının sonunda Frenk Mahallesi'nin sahile bakan cephesinde bulunan 12 büyük ev, çok sayıda küçük ev, pek çok dükkân ve çarşının bir kısmı yok oldu (Beyru, 2011).

1834 yılında Frenk Mahallesi Mesudiye Caddesi'nin (bugünkü ismiyle Kıbrıs Şehitleri Caddesi) denize bakan kısmı doldurulmak suretiyle etrafı çevrilmişti. Bu vesileyle daha fazla alan elde edilerek bölgenin sahil şeridinde yapılanmalar devam etmiştir. Oysa 1817 yılında bu cadde denizden başlıyordu. Ayrıca 1817-1834 tarihleri arasındaki dikkat çekici gelişmelerden birisi de Alsancak burnuna (Punta) doğru genişleme yaşanmasıdır. Bu tarihten itibaren artık Punta bölgesi dolmaya başlamıştır. Bu tarih aralığında İzmir'de çok fazla bir değişim gözlenmemekle birlikte şehrin bazı bölgelerinde genişlemeden ziyade yoğunlaşma yaşanmıştır (Beyru, 2011).

1836 yılında İzmir'e gelen Charles Texier'e göre İzmirliiler sık yaşanan depremlerden korunmak için genelde ahşaptan evler inşa ediyordu fakat bu kez de felaketin birisi biterken diğeri başlıyordu. Sürekli çıkan yangınlara karşı İzmir'de evler her seferinde kalitesiz malzemedен inşa ediliyordu. İzmir'de o tarihlerde belediye imar işleriyle ilgili prosedürleri belirlemediği için her yangın sonrası evlerin akıbeti bir grup Ermeni ve Rum kalfaların keyfine bırakılmıştı. Texier İzmir'e vardığında ustalar 1834 yangınında tahrip olan çarşığı onarıyordu fakat kullandıkları tahtalar o kadar inceydi ki tekrar yangının çıkması için bir kıvılcım yeterliydi (Texier, 2004).

1838 yılında ise İzmir genelinde olduğu gibi Frenk Mahallesi'ndeki evlerinde deprem tehlikesine karşı ahşaptan inşa edildiği; camiler haricinde kiliselerin birer tahta yığını olduğu belirtilmiştir. 1838 yılında hala şehirde develerin sıklıkla bulunduğunu gözlemlemek mümkündür. Bu tarihte İzmir'de küçük bir gezintiye çıkıldığında bile neredeyse 800-900 deveyle karşılaşmanın mümkün olabileceği; sokakların darlığından dolayı çoğunlukla balya ve çuvallarla yüklü bir deveyle karşı karşıya kalma ihtimalinin olduğu, bu durumda devenin boynunun altından geçilmesi gerektiği aynı yazar tarafından bildirilmiştir (Pınar, 2001).

Böyle bir ortam içinde XIX. asır İzmir tarihinin en büyük yangınlarından olan 30 Temmuz 1841 yangını çarşıda kaza ile başladı ve 17 saat devam etti (İ.DH. 42/2100/01). Bu afet daha çok Türk Mahallesi'ni yaktı fakat Yahudi Mahallesi de büyük zarara uğradı (Yeni Asır, 1962). Yangında hasar görmeyen tek yer Frenk Mahallesi'ydi (Yaranga, 2000). Olaylardan 4.000 Türk, 4.000 Rum, Ermeni ve Yahudi ile birlikte toplamda 8.000 kişi etkilendi (İ.DH. 45/2237/02). Tahminen İzmir'in yarısı 1841 yangınında mağdur oldu (İ.DH. 42/2100/01).

20.000'den fazla kişi açıkta kaldı (İ.DH. 42/2100/02). İzmir'e yangından birkaç gün sonra gelen gezgin Blanqui, İzmir'in üçte ikisinin bu büyük yangında yok olduğunu, karşılaştığı mahallelerin tamamının kül yığından ibaret olduğunu aktarmıştır (Baykara, 1974).

Resmi kayıtlara göre 12 cami, 14 mescit, 14 medrese, 14 mektep, 2.891 ev, (İ.DH. 43/2123/05; Ceride-i Havâdis, 15 Ağustos 1841). 127 Rum evi, 2.437 kahvehane, yağhane, bakkal, fırın, değirmen ve diğer dükkânlar, 16 han, 20 havra ve buraya bağlı mektepler, 1.400 Yahudi odası bu yangında yok oldu (İ.DH. 43/2123/05; Baykara, 1974).

Yangının ardından hemen imar çalışmalarına başlandı. Felakete uğrayan İzmir halkının ev ihtiyacı için han usulü ikametgâhların yapılmasına, bu konutların birbirinden bağımsız ve farklı inşa edilmesine karar verildi. Yapılan araştırmalar sonucu Türklere, Yahudilere, Rum ve Ermenilere arsalar satın alındı (İ.DH. 45/2237/02). Meclis sandığında bulunan 220.000 akçe konut inşaatına yeterli olmadığı için Sultan Abdülmecid'in gönderdiği 150.000 kuruşun da bu paraya dâhil edilerek kış gelmeden bir an önce afetzedelere yardım edilmesine karar verildi. Ayrıca ileride ekonomik durumu düzelen kişilerden düşük miktarda kira alınması ve bu gelirin binaların tamirâtı için kullanılması da bildirildi (İ.DH.. 45/2237/02). Yerel idareciler tarafından neredeyse tamamı yok olan Türk Mahallesinin yol ve sokakları yeniden düzenlemek istemesine rağmen İzmirli imara onay vermedi. İki bin sene önce geniş ve düzgün sokaklarıyla ün yapmış İzmir o tarihlerde antik çağdaki görüntüsüyle hiç uyuşmuyordu (Pınar, 2001).

Ocak-Şubat 1845 yılında Frenk Mahallesi'nin batı kısmındaki sokakları uzun ama çamurlu, dar, eğri büğrü ve karanlıktı. Buradaki evler genellikle iki ya da üç katlı, doğu mimarisine göre inşa edilmişti. Şehrin kara tarafına doğru nispeten daha temiz, geniş, düzenli ve yeni inşa edilmiş yollara sahip çok sayıda ara sokaklar mevcuttu. Frenk Mahallesi'nin doğu tarafı batısına göre son derecede düzenli ve bakımlı görünümdeydi. Buradaki evlerde genel olarak zengin tüccar ve konsoloslar yaşırdı (Pınar, 2001).

Bu ortam içinde XIX. asrın en büyük yangını 5 Temmuz 1845'te İmamoğlu Hanı'nda başladı (İ.DH.. 105/5296/01). Ermeni Mahallesi'nin tümü, Frenk Mahallesi'nin bir kısmı bu yangından kurtuldu (Beyru, 2011). Alevlerin önü ancak 16 saatte alınabildi (İ.DH..105/5296/01). Yangından toplamda 3.339 kişi etkilendi (MAD.d. 9198). 20 cami, medrese ve mescit, 23 han, 19 şerbethane, Ermeni kilisesi, mektep ve manastır, 4 hamam yok oldu (MVL 2/45/03). İzmir genelinde 6.000 kadar ev ve dükkânın yandığı tahmin edilmektedir (Baykara, 1974).

XIX. asırda İzmir'de ilk kapsamlı imar çalışmaları 1845 yangınının ardından yaşanmıştır. Afet sahasının düzenlenmesi ile bizzat Sultan Abdülmecid ilgilenmiştir (Baykara, 1974). Konu ile ilgili İstanbul'dan bir mimar ve yardımcısı, üç mühendis ve iki neccar kalfası İzmir'e

gönderildi. Mühendis Mehmet Efendi’den öncelikle yangın sahasının ölçülmesi, haritasının çizilmesi ve tespitlerinin sonuçlarını İstanbul’a göndermesi istendi (C..BLD. 64/3167/01; C.BLD. 64/3167/01; C.BLD. 64/3167/03).

Resim 2: 1845 yangını öncesi ve sonrası Ermeni Mahallesi
(Rauf Beyru, 19. Yüzyılda İzmir Kenti, Literatür Yayınları, Mart 2011, s. 60)

Yapılan ölçümler sonucu İzmir sokaklarının 2, 3 ve 5 zirâ’ genişliğinde olduğu belirlendi ancak bu durum kanuna aykırı olduğu için caddelerin 8, cadde olmayan sokakların ise 6 zirâ’ olarak inşa edilmesi konusunda uyarı yapıldı (Şimşir, 2002). Sokakların darlığı ve evlerin birbirine bitişik olması her seferinde yangına neden olduğu için bu tür felaketlerin tekrar yaşanmaması adına bazı düzenlemeler yapıldı. Sokakların yeniden tertip edilmesi, yeni yapılacak evlerin kârgir olması, beş-altı evde bir yangın duvarının yapılması yetkililere bildirildi (Cerîde-i Havâdis, 21 Eylül 1845; Ergin, 1995). İzmir ve civarında bol miktarda bulunan taş ve tuğla gibi yapı malzemesi de yeniden inşa edilecek evler için değerlendirilecekti. İstanbul’dan gelen memurlar, İzmir Valiliğine, felaketzedelerin haklarının korunmasını içeren

bir ferman getirdi. Evlerini yeniden inşa edecekler için, işçilik ve malzeme bedelinin mümkün olduğunca düşük tarifieden uygulanması ve böylece haksız kazanç sağlanmasının önüne geçilmesi sağlandı. Bu fermana istinaden vilayette özel bir komisyon tertip edildi. Talepler mümkün olduğunca yerine getirilmeye çalışıldı (Beyru, 2011). Tüm bu planlamalara rağmen cadde ve sokakların genişletilebilmesi için bir nevi kamulaştırmanın gerekliliği, Mühendis Mehmet Bey tarafından İstanbul'a bildirildi (MVL. 6/16/01).

1845 yılında yaşanan böylesine bir felakete rağmen 28 Eylül 1852 Pazartesi günü İzmir çarşısında Şadırvan Caddesi'ndeki, bir manav dükkânından gece saat 02:00 civarında aniden alevler yükseldi. Şiddetli rüzgârın etkisiyle hızlıca etrafa yayılan ateş sokakların dar olması sebebiyle güçlkle durdurulabildi. Alevler ancak o civardaki kârgir binalara yaklaştığı sırada bastırıldı. Kayıtlara göre değeri 6.000 kese akçeyi bulan 616 adet emlak yandı (İ.DH. 260/16099/01; İ.DH. 260/16099/02; İ.DH. 260/16128/02).

Yangının sonunda İzmir'in en güzel muhitlerindeki evler küle döndü. Bu afetten sonra hasar tespit çalışması yapıldı. Oluşabilecek yeni yangınların önüne geçmek için bazı kararlar alındı. Oy birliği ile yarı kârgir yapılacak evlerin desteklenmesine, sokak ve caddelerin kanunlarda belirtilen ölçülere uygun olarak tekrar inşa edilmesine karar verildi. Bundan önceki yangınlarda kârgir olarak yapılacak evler desteklenirken bu afetle yeni yapılacak evlerin yarı kârgir usulünde inşasının tavsiye edilmesi İzmir'de yangınları önlemek adına önemli bir adımdır. Ayrıca genel olarak bu evlerin çürük ve kalitesiz keresteden imal edildiği tespit edildi. Yangın sahası kıymetli bir muhit olduğu için yeniden imar edildikten sonra değerinin iki kat artabileceği de devlet görevlileri tarafından bildirildi (İ.DH. 260/16128/02).

İtalyan Mühendis Luigi Storari tarafından 1852 yangınının ardından İzmir Çarşısı'ndaki yangın sahasının planı, 1854-56 yılları arasında İzmir kentinin kapsamlı haritası hazırlandı. Bu harita 1836-1838 tarihinde Thomas Graves tarafından yapılan haritadan daha detaylıdır. Şehrin yakın zamanda yaşadığı 1841, 1845, 1852 yangınlarının ardından İzmir'deki yeni yerleşim düzenini göstermesi açısından da önemlidir. Storari'nin hazırladığı bu plan Sultan Abdülmecid tarafından memnuniyetle karşılanmış ve 10.000 kuruş ile ödüllendirilmiştir (Berkant, 2017).

Storari'ye göre bu tarihlerde İzmir'de cephanelik, liman, köprü, köy ve kasabalar arası bağlantıyı sağlayan döşeli yollar yoktur. Borsa, meslek ve sanat akademisi bulunmamaktadır. Kanalizasyon Strabon'un zamanında olduğu gibi geliştirilmemiştir. Kent aydınlatması da yoktur. Kent güzelleştirme cemiyeti ve kara yolları mühendisliği mevcut değildir. 1851-1854 yılları arasında Ali Nihat Bey'in gayretleriyle İzmir'de geniş yollar açılmaya çalışıldı. Fakat

bu çalışmalar yetersiz kaldı. Storari’de bu sırada Ali Nihat Bey’e eşlik ediyordu. Bunun yanı sıra 1800’lü yıllardan beri hızla değişen İzmir’i 1855 yılında tanımak mümkün değildi (Berkant, 2017).

1860 yılında şehre gelen bir gezgine göre çarşının sokakları yakın zamanda yaşadığı yangına rağmen çok dardı (Pınar, 2001). Bir şehir gezintisi yapılmak istendiği zaman İzmir’in dar sokaklarında yüklü bir deve, ya da hamalla karşı karşıya gelmek bu sırada duvarla yük arasında sıkışıp kalmak hala olağandı. Ancak buna rağmen yolların onarıldığını, araç ve yaya trafiği için daha uygun hale getirilmeye çalışıldığını aynı gezginin notlarında gözlemlemek mümkündür (Pınar, 2001).

İzmir’de bu tarihlerde Ermeni ve Rum mahalleleri, Türk ve Yahudi mahallelerine göre daha sağlam inşa edildiği için buralarda yangın daha nadir çıkmaktaydı (Pınar, 2001). Gezgin Hermann Scherer’in notlarını kanıtlar şeklinde bir sene sonra 7 Ağustos 1861’de Türklerin yaşadığı Cami-i Atik Mahallesinde kaza ile yangın başladı (A. MKT. UM. 490/5; Yeni Asır, 25 Temmuz 1962). Şiddetli rüzgârının etkisi ve sokakların darlığı sebebiyle alevler hızla ilerledi. 9 saat süren yangın sonrası 771 adet hane, 9 mescit, 2 fırın, 1 mektep, 1 sebil, 1 medrese bu yangında yok oldu (Beyru, 2011) ve 20 kişi öldü (Cerîde-i Havâdis, 18 Ağustos 1861; Yeni Asır, 25 Temmuz 1962).

1864 yılında ise hala Batılıların evlerinin taştan; Doğulularınkilerin ise ahşaptan olduğu; sokakların bu tarihte hala çok dar olduğu bildirilmiştir (Pınar, 2001).

XIX. asrın son çeyreğinde İzmir’de tahrip gücü çok yüksek bir yangın daha yaşandı. 19 Temmuz 1882’de (Kütükoğlu, 2001), Asmalı Mescit muhitinde saat ikide bilinmeyen sebepten çıkan yangın rüzgârın şiddeti ve o civarda suyun azlığından dolayı hızla yayıldı. (Beyru, 2011; Y.PRK.UM. 5/28/02) 7 saat şiddetle devam eden yangın sonucu; 1.200 Yahudi odası, 100 Müslüman evi, 100 Rum evi, 1 cami yok oldu (Y.PRK.UM. 5/28/02; Y.PRK.UM. 5.28.01). Toplamda 50.000 İzmirli yangından etkilendi. Felaketzedelerin çoğu maddi imkânları yetersiz kimselerden oluşmaktaydı. (Y.PRK.UM. 5/28/02; Beyru, 2011, Kütükoğlu, 2001).

Yahudi Mahallesi’ni özellikle yok eden yangında Rum ve Türk mahalleleri de kısmen zarar gördü. Yangından önce afet bölgesindeki evlerin çoğu ahşaptan ve bakımsız haldeydi (Y.PRK.UM. 5/28/02).

Mayıs 1898 yılında İzmir’e gelen Paul Von Lindau’ya göre; Frenk Mahallesi’nin çoğu sokağı hala dar ve eğri büğrüydü. Bu mahallenin en hareketli ve en sevilen muhitleri olan Paralel ve Frenk sokaklarında bile genişlik 1898 yılında 5-6 metre dahi değildi (Pınar, 2001).

Sonuç

Batı Anadolu'nun merkezi İzmir, tarih boyunca uğradığı istilalar ve doğal afetlerle dönüşüm yaşadı. Yangınların İzmir tarihindeki yeri ayrıdır. Her büyük yangın ile şehir neredeyse baştan inşa edilmiş, sonucunda kentin kültürel ve iktisadi birikimi yıkıma uğramıştır. Ancak diğer taraftan bu durum imkânlar dâhilinde kentin dönüşümüne de vesile olmuştur. Osmanlı İzmir'inde genel olarak evler ve dükkânlar bitişik nizam ve kârgir olarak yapıldı. Ayrıca yanan yerlerin kalitesiz ve çürük keresteden inşa edilmesi de yangının kolaylıkla yayılmasına neden oluyordu. Yangının hızlıca yayılmasına neden olan diğer bir sebep ise yol ve sokakların darlığıydı. Osmanlı İzmir'inde yollar genelde sıkı, kıvrımlı, çıkmaz sokaklı bir yapıya sahipti. Ekseriyetle yaya ve hayvan trafiğine göre genişletilirdi. XIX. asırda arabaların geçebileceği yol sayısı çok azdı (Tekeli-İlkin,1995; Duran, 1995).

XIX. yüzyılı en güzel yansıtan iki haritadan birisi olan 1836-1837 yılında Thomas Graves'in hazırladığı harita ile 1854-1856 yıllarında İtalyan Mühendis Luigi Storari tarafından hazırlanan iki harita mukayese edilince aradan geçen yirmi yıllık sürede 1841 ve 1845 yangınları yaşanmasına rağmen İzmir'de çok büyük dönüşümler yaşanmamıştır. 1841 yangınında çarşı, Türk ve Yahudi Mahallesi'nin bir kısmının yok olmasına rağmen sokak ve yolların eski usulde inşa edildiğini gözlemlemek mümkündür (Beyru, 2011).

Osmanlı Devletinde önemli bir geçiş noktası durumunda olan İzmir sıklıkla yaşadığı yangınlardan bu denli mustarip olunca devlet ileri gelenleri XIX. yüzyılın ortasında bir takım tedbirler alma yoluna gitmiştir. Ancak mağduriyetler yalnızca İzmir'de değil imparatorluğun farklı şehirlerinde de yaşanıyordu. İstanbul'da sıklıkla ve şiddetle yaşanan yangınlar bu durumun örneğidir. İzmir'de örneğini 1763 yangınında gözlemleyebileceğimiz üzere bu yangında yeniden inşa edilecek sokak ve yolların imkânlar dâhilinde bir buçuk İstanbul zirâ'sı daha genişletilmesi isteğinde bulunulmuştur. XIX. asır ile birlikte konutlar yangına karşı dayanıklı taş ve topraktan inşa edilmeye başlamıştır. Zaman içinde genişletilmeye çalışılan cadde ve sokaklar ile birlikte daha küçük çaplı, daha az kayıplı yangınlar yaşanmıştır. Ayrıca örneği 1845 İzmir yangınında yaşandığı gibi, büyük tahribatlı yangınlardan sonra oluşabilecek zararın önüne geçilebilmek için konu ile ilgili çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. 1845 yangınından sonra İzmir'in yeniden imar edilmesi ile bizzat Sultan Abdülmecid ilgilenmiş, konu ile alakalı gönderdiği Mühendis Mehmet Efendi'den öncelikle yangın sahasının ölçülmesi, haritasının çizilmesi, tespitlerinin İstanbul'a gönderilmesini talep etmiştir. Bu yangından sonra Ebniye Nizamnameleri yayınlanmıştır. Caddelerin 8 zirâ', sokakların ise 6 zirâ'dan az genişlikte olmamasına, evlerin kârgir olarak inşa edilmesine karar verilmiştir. Konu ile ilgili vilayette ayrıca komisyonlar da tertip edilmiştir.

Storari’nin haritasında 1845 yangınından sonra Ermeni Mahallesi’nin yeniden imar edilen ve birbirini dik açılarla kesen paralel sokaklarını gözlemlemek mümkündür. Bir anlamda 1845 yangınından sonra yapılan düzenlemeler İzmir’deki ilk kapsamlı imar çalışmasıdır. Bugünkü Fevzi Paşa ve Gazi Bulvarı’na yakın sayılabilecek bu paralel yollar ile Kervan Köprüsü’nden gelen yeni ve geniş bir giriş yolunun birleştirildiği düşünülmektedir. 1834-1856 yılları arasındaki zaman diliminde denizin doldurulmasıyla sahil çizgisinin biraz daha genişlediğini gözlemliyoruz. Bu sırada Frenk Mahallesinde pasaj olarak faaliyet gösteren gören verhaneler, çıkmaz sokak işlevi görmesi üzerine İngiliz İskelesi, Maltızlar Sokağı, ya da Sahiliye Caddesi adıyla anılan dar ve yolları eğri bögürü olan ikinci bir sokak kendiliğinden oluşmuştur. Aynı zamanda burada bulunan küçük sahil şeridi İzmirliilerin yegâne vakit geçirdikleri yerd. Ok Kalesi de bu süre zarfında denizden biraz uzaklaşmıştır. 1854-1856 yıllarında Alsancak Burnunun büyük kısmının bugünde mevcut olan; birbirini dik açılarla kesen çok düzenli bir yol sistemine sahip olduğunu görüyoruz. Bunun en başından beri bir program dâhilinde mi yapıldığı bilinmemektedir (Beyru, 2011).

Kentin değişimini gözlemleyebildiğimiz bir diğer önemli harita Lamed Saad tarafından 1876 tarihinde hazırlandı. Bu çalışma ile Storari’nin 1856 tarihli haritası mukayese edilince İzmir’de geçen yirmi senede büyük değişimler gözlenmektedir. Bu dönemde İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba (Turgutlu) tren yolu hatlarının açılmasıyla Osmanlı coğrafyasında ilk Ortadoğu da İskenderiye-Kahire hattından sonra ikinci raylı ulaşım sistemi inşa edilmiştir. Şehirdeki bir diğer değişim birinci ve ikinci kordon ile rihtimin yapılmasıdır (Beyru, 2011).

1869 yılında çıkarılan Turuk ve Maabir Nizamnamesi yollar ile ilgili kapsamlı yapılmış çalışmaların ilki sayılabilir. Bu kanunnameye göre vilayet merkezlerinden İstanbul’a ulaşan genel yollar, iskele ve demir yollarıyla birleşen caddeler 7 metre merkez; 2 metre çevre olmak üzere 9 metre genişliğinde olmalıydı. Genel olarak bütün yollar %6 eğimi geçmeyecek; mecburi durumlarda bakanlıktan alınan izinle bu eğim arttırılabilecekti. Bu nizamname 1909 tarihine kadar büyük ölçüde uygulanmıştır (Duran, 1995).

XIX. yüzyılın ikinci yarısında kentte başlayan endüstrileşme daha sonraki yıllarda güçlenerek günümüze kadar kısmen varlığını sürdürebilmiştir. 1876 haritasında fark edilen bir diğer önemli değişiklik limandaki Ok Kalesinin yıkılıp yerine birbirini paralel açılarla kesen yolların inşa edilmesidir. Aynı zamanda bu bölgeye daha sonra belediye binasının yapıldığı tahmin edilmektedir. 1876’dan önce şehirde bulunmayan yeni bir mahalle; Rum Mahallesi olarak adlandırılan Aya Konstantin diğer Rum Mahallelerinden bağımsız bir yerleşim planı içinde oluşmuştur (Beyru, 2011).

Sultan Abdülhamid döneminde 1880'den itibaren karayolları yapımı için kaynak arttırılmasına önem verilmiş; bilhassa 1880-1895 yılları arasında en yoğun karayolları yatırımı gerçekleştirilmiştir. 1881 yılında toplam kara yolu harcaması 5.400 kuruş iken, 1882'de 22.800'e getirilerek bir sene ara ile kara yolu yatırımı dört kat artmıştır. 1895 yılına ait toplam 10.160.003 km'lik kara yolunun 971.5'i Ege Bölgesine yapılmıştır (Duran, 1995).

İzmir'e ait 1878 ve 1905 haritalarından da kente dair bazı değişimleri gözlemleyebilmek mümkündür. Buna göre birinci, ikinci kordon ve rıhtımın yapılmasıyla sahil şeridinde bir yapılaşma görülmektedir. Şehrin nüfusunun artmasıyla birlikte Göztepe, Karataş, Değirmendağı, Karşıyaka bölgesi de yeni iskân yerleri olarak genişlemeye başlamıştır (Beyru, 2011).

Rıhtımın oluşturulabilmesi için daha önceki dönemlerde kıyıyı doldurma işlemi yapılmıştır. Bir dönem denize kıyısı olan Vezir Handan başlayıp şehrin bitişi noktası kabul edilen Fasulye Meydanına kadar uzanan ünlü Sultaniye Caddesi İngiliz iskelesi yüzünden geride kalmıştır. Rıhtımın yapılmasıyla birlikte İzmir'de Osmanlı ve Frenk olarak ikiye ayrılan çift gümrüklü dönem de sona ermiştir. Diğer taraftan aynı tarihte Kemeraltı Caddesi'nin oluşturduğu iç limandan da eser kalmamıştır (Atay, 1978).

Ayrıca XIX. asrın ikinci yarısından itibaren İzmir'de sigorta şirketlerinin oluşturduğu ve önceki yıllara göre daha profesyonel olan tulumba teşkilatlarıyla birlikte yangınlar nispeten daha az sıklıkta yaşanmış ve daha az yıkıma sebep olmuştur. Tüm bu çalışmalar yangınların daha az çıkmasına vesile olmuştur ancak yaşanan her yangın yine dolaylı olarak İzmir'in dönüşümüne vesile olmuştur.

Kaynakça / References

- Atay, Ç. (1978). *Tarih İçinde İzmir*. İzmir: Tifset Basım ve Yayın. .
- Baykara, T. (1974). *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir: Ege Üniversitesi Matbaası.
- Berkant, C. (2017). İtalyan Mühendis LuigiStorari (1821-1894) ve Tarihsel Notlarla İzmir Rehberi, *Çeşm-i Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları E- Dergisi*, IV (II), 2-13.
- Beyru, R. (2011). *19. Yüzyılda İzmir'de Doğal Afetler*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı.
- Beyru, R. (2011). *19. Yüzyılda İzmir Kenti*. İstanbul: Literatür Yayınları.
- Ceride-i Havâdis Gazetesi
- Duran, B. (1995). Osmanlı Devletinin Son Döneminde Türkiye'de Karayolu Ulaşımındaki Gelişmeler. Ekmeleddin İhsanoğlu (Ed.), *Çağını Yakalayan Osmanlı*. (s. 483-491). İstanbul: IRCICA.
- Ergin, O. N. (1995). *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, II, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı.
- Esirkiş, N. (2019). *İzmir Yangınları (1763'den 1922'ye Kadar)*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- Kütükoğlu, M. (2001). İzmir. *DİA*, XIII, İstanbul, 515-524.

- Pınar, İ. (2001). *Hacılar, Seyyahlar, Misyonerler ve İzmir*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.
- Serçe, E.. (1999). İzmir’de Muhtarlık Teşkilatının Kurulması ve İzmir Mahalleleri. *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*. VII-VIII, 155-170.
- Şimşir, N. (2002). 1845 İzmir Yangını. *XIII. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler*. Ankara: TTK. 256-277.
- Texier, C. (2002). *Küçük Asya*, II, Çev. Ali Suat, Ankara: Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmet Vakfı.
- Tekeli. İ.,- İlkin, S. (1995). Osmanlı İmparatorluğunda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler. Ekmeleddin İhsanoğlu (Ed.) *Çağını Yakalayan Osmanlı*. (s. 395-441). İstanbul: IRCICA.
- Ülker, N. (1994). *XVII ve XVIII. Yüzyıllarda İzmir Şehri Tarihi*. İzmir: Akademi Kitapevi.
- Yaranga, O. (2000). *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Fransız Gezinlerin Anlatımlarında İzmir*. (Gürhan Tümer, Çev). İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.
- Yeni Asır Gazetesi