

SZÉHENYİ PAŞA VE OSMANLI İTFAİYESİNİN MODERNLEŞTİRİLMESİ
(1874-1922)*

*Kemalettin KUZUCU***

ÖZET

Bir Macar asilzadesinin oğlu olan Ödön Széchenyi, Sultan Abdülaziz döneminde Türkiye'ye gelmiş ve Osmanlı'nın son yarım asrı boyunca İstanbul itfaiyesini yönetmiştir. Geleneksel yangın söndürme usullerini terk ederek, itfaiyecileri askeri bir disiplinle eğitmiş, örgütü modern araç ve gereçlerle donatmıştır. Türklerin ilk deniz itfaiyesini kurmuştur. Böylece İstanbul'un en büyük belâsı olan yangın afetinin şehre verdiği tahribat, gözle görülür biçimde azalmıştır. Hizmetlerinden dolayı feriklik rütbesiyle ödüllendirilmiştir. Széchenyi Paşa, hükümete sunduğu raporlarda, yangınlara sebep olan etkenlerin kaldırılmasına yönelik teklifler sunmuştur. Vilâyetlerdeki itfaiye örgütlerini de düzene sokmuş, birçok kent onun sayesinde yangın söndürme aletleriyle tanışmıştır. İstanbul'a ve Türklere büyük hayranlık besleyen Széchenyi Paşa, Müslüman olmamış, ancak vasiyeti gereği İstanbul'da defnedilmiştir.

Anahtar Kelimeler

Osmanlı Devleti, İstanbul, yangın, itfaiye, Széchenyi Paşa, modernleşme, kentleşme sorunları.

Reform çalışmalarının daha plânlı ve ilkeli bir karakter kazandığı II. Mahmud ve halefleri dönemlerinde, Osmanlı hükümeti, Avrupa'dan bilgi ve deneyimli uzmanlar getirmiş; bunlar teknik ihtisas gerektiren tersane, donanma, tarım, sağlık ve bayındırlık işleriyle şehircilik faaliyetlerinde kullanılmıştır. Devletin yıkılışına kadar payitahtın beledî hizmetlerinde büyük ve önemli projeler gerçekleştiren bu uzmanlardan birisi de, kırk sekiz yıl İstanbul itfaiyesini yönetmiş olan Széchenyi Paşa'dır. Onun faaliyetlerine değinmeden önce, 19. yüzyıldaki itfaiye politikasına kısaca göz atmak gerekir.

* Bu makale, 14-19 Haziran 2004 tarihinde Varşova'da düzenlenen CIÉPO-16 sempozyumunda sunulan "Osmanlı Devletinde Elli İki Yıl Hizmet Etmış Bir Macar: Széchenyi Paşa" başlıklı bildirinin genişletilmiş şeklidir. Bkz. *Comité International d'Études Pré-Ottomanes et Ottomanes (International Committee of Pre-Ottoman and Ottoman Studies), Summaries of Contributions*, Warsaw, 14-19 June 2004, s. 34.

** Yrd. Doç. Dr., Kafkas Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi / kkuzucu@yahoo.com

İstanbul Türkler tarafından fethedildikten sonra, 1509 yılında büyük bir deprem geçirmiş, bundan sonra ahali evlerini ahşap tekniğinde yapmaya yönelmişti. Ancak bu defa yangınlarla sarsılan İstanbul, ahşap yapılaşmanın etkisiyle şehrin üçte ikisinin yandığı ölçülerde büyük yangınlara maruz kalmıştır¹. Bu yangınların yol açtığı ekonomik zarar bir yana, birçok maddî kültür ürünü, sanat eserleri, arşiv kayıtları ve yazmalar kül olmuştu. Öte yandan yangınlar toplum psikolojisinde büyük tahribata yol açmıştı. Namık Kemal, 1866 yılındaki bir yazısında, İstanbul yangınlarının maddî ve manevî yıkıntılarını iki cümle ile özetlemişti: “Yangın bir belâ-yı tâkat-süzdür ki İstanbul’da bâ’is olduğu zâyîât mermerden ve belki gümüşten birkaç şehir-i ‘azim inşâsına kâfidir zannolunur. Hele bu zâyîâtın içinde eslâfın bize hediye-i ma’rifeti olacak birtakım giran-kıymet eserler vardır ki uğurlarında dünyalar sarf edilse telâfileri mümkün olamaz”². Lâle Devri’ne gelinceye kadar, teknik ve personel açısından donanımlı bir itfaiye örgütü oluşturulamamıştı. Lâle Devri’nde Yeniçeri teşkilatı bünyesinde bir tulumbacı ocağı kurulmuş, ancak 1826’da bu teşkilatın lağvı ile tulumbacılar da ortadan kaldırılmıştı. Fakat yangınlara müdahale edecek yeni bir sınıf oluşturulamadığı için, Asâkir-i Mansûre-i Muhammediye çatısı altında yeniden tulumbacı birimi kurulmuştu. Bu yeni sınıfın kıyafeti dışında, eski tulumbacılarla arasında pek fazla değişiklik bulunmuyordu. Teknik bir yenilikten söz etmek imkânsızdı. O nedenle yangın söndürme işinde başarı sağlanamamıştı. 1846 yılında Zaptiye ve 1854 yılında Şehremaneti’nin kurulması ile başlayan yeniden yapılanma süreci, resmî binalarda ve bazı önemli kurumlarda bulundurulmuş tulumbaların sayısını arttırmaktan başka bir yenilik getirmemişti. Sürüp giden yangın tehlikesi karşısında askerî tulumbacılar yetersiz kalınca, belediye örgütlerine, kendi idare sahalarında sivil itfaiye takımları kurmaları yetkisi tanındı. İstanbul’un belediye merkezlerinde, semt sakinlerinden birer tulumbacı örgütü teşkil edildi. Günlük hayatta kendi işleriyle uğraşan ve yangın çıktığında sandık başına koşan bu tulumbacılar “daireseli” adı verildi³. Bunun yanında, mahallelerin gönüllü enerjik gençlerinin

¹ Osmanlı dönemi İstanbul yangınları hakkında bkz. Mustafa Cezar, *Osmanlı Döneminde İstanbul Yapılarında Tahribat Yapan Yangınlar ve Tabii Afetler*, İstanbul 1963, s. 3-56; Kemalettin Kuzucu, "Osmanlı Başkentinde Büyük Yangınlar ve Toplumsal Etkileri", *Osmanlı*, Ankara 1999, V, 687-699.

² *Tasvir-i Efkâr*, nr. 374, 3 Zilkade 1282.

³ Daireseli tulumbacıların çoğu bekâr olduğu için, bunlara geceleri yatabilecekleri koşullar tahsis edilmişti. Yaptıkları işin karşılığında günde bir çift tayın, yılda bir kat da elbise hakları bulunuyordu. Ayrıca esnaflık ruhsatlarını ücretsiz alma hakkı tanınmıştı (Uğur Göktaş, “Tulumbacılık”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul 1984, VII, 302).

oluşturduğu, hiçbir resmî kuruma bağlı olmayan ve yaptığı iş karşılığında devletten ücret almayan “mahalle tulumbacıları” ortaya çıktı. Başlangıçta spor düşüncesiyle ve insanî amaçlarla bu işe girişen mahalle tulumbacıları, zamanla serkeşlik ve kabadayılığa meyledince, İstanbul’a faydadan çok zarar vermeye başlamışlardı. Yangınlarla mücadeleyi güçleştiren daha birçok etken vardı. Araç noksanlığı, tulumbaların su kapasitelerinin düşüklüğü, personel yetersizliği, dar cadde ve sokakların ulaşımı zorlaştırması ve İstanbul su kaynaklarının gerektiği gibi değerlendirilememesi bunların başında gelmekteydi. Bu şartlar altında yapılan çalışmalar, yangının söndürülmesinden ziyade, sirayetinin önlenmesinde kendini gösteriyordu⁴. Nitekim 1870 yılında Beyoğlu’nda çıkan bir yangın, itfaiye işindeki geri kalmışlığın boyutunu göz önüne sermişti. Çoğunluğu kârgir olan 3.000’den fazla yapıyı kül eden ve can kaybına yol açan bu afetin ardından hükümet, itfaiye hizmetini düzene sokmak üzere harekete geçti. Avrupa kentlerindeki yangın söndürme usulleri araştırıldı. Macaristan’daki sistem ve tekniğin hepsinden daha gelişmiş düzeyde olduğu görüldü. Bu başarının mimarı ise, Avrupa’da birçok yangın söndürme işini yöneten Kont Széchenyi idi⁵.

Büyük Macar milliyetçisi Kont Istvan Széchenyi’nin küçük oğlu Ödön Széchenyi, 14 Aralık 1839 tarihinde Bratislava’da doğmuştu⁶. Küçük yaşlarda denizciliğe merak saldığı için ailesi, ilköğreniminden sonra onu denizcilik okuluna gönderdi. Buradan yüksek derece ile diploma alan Széchenyi, genç yaşta gemi kaptanı oldu. Bu sayede Avrupa sahillerini ve

⁴ Steven T. Rosenthal, *The Politics of Dependency, Urban Reform in Istanbul*, London 1980, s. 185.

⁵ Osman Nuri, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, İstanbul 1332, I, 1189.

⁶ Ödön Széchenyi, Macar tarihinde kalıcı izler bırakmış bir aileden gelmektedir. 18. yüzyılda yaşayan ve aydın bir kişi olan dedesi Ferenc Széchenyi, Macaristan millî kütüphanesinin kurucusudur. Bunun oğlu, yani Ödön’ün babası Istvan Széchenyi ise Macar askerî tarihine ismini altın harflerle yazdırmış büyük bir kumandandır. Istvan, Napolyon’la yapılan savaşlarda yüzbaşı rütbesiyle Avusturya ordusunda bulunmuş ve büyük kahramanlık göstermiştir. Savaşın sona ermesiyle ilimler akademisini kurmuştur. 1848-1849 Macar kurtuluş savaşından sonra kurulan devletin ilk imar bakanı olarak hizmet etmiştir. “En büyük Macar” olarak tanınan Istvan’ın ölümünden sonra Budapeşte’nin Özgürlük Meydanı’na heykeli dikilmiştir (Bu bilgileri veren Macar tarihçi Dr. Sándor Popp’a içtenlikle teşekkür ederim). Istvan’ın diğer oğlu Öjen ise 19. yüzyılın en önemli Avrupalı seyyahlarından biridir. Öjen, Macarların Avrupa’ya gelişinden önceki yurtlarını ve buralarda yaşamakta olan Çerkez, Kabartay, Avar ve diğer Türk boylarının sosyal hayatlarını incelemek için Kafkasya ve Orta Asya’ya geziler düzenlemiştir. Öjen’in 1896 yılında Dağıstan, Tiflis, Buhara, Merv ve Semarkand’a yaptığı seyahat hakkında bkz. Kadri, “Kont Öjen Zıçni’nin Asya Seyahati”, *Servet-i Fünûn*, nr. 261, 29 Şubat 1311, s. 7-9.

Amerika'nın önemli bir kısmını dolaşma imkânı buldu. Seyahatleri sırasında birçok tehlikeyle karşılaşmış, ancak cesareti ve bilgeliği ile hepsinden de zararsız olarak çıkmayı başarmıştı. Amerika yolculuğundan sonra Londra'ya giden Széchenyi, burada başka bir mesleğe yöneldi. O dönemde gayet muntazam yapıda bulunan Londra itfaiyesine girdi⁷. Üç yıl kaldığı İngiltere'de itfaiye sahasında geniş bir tecrübe kazandı. Sınavlarını başarıyla geçerek yüksek derece ile sertifika aldı. Birikimlerini kendi vatanında değerlendirmek düşüncesiyle Viyana'ya döndü. Geleneksel Viyana sergisinde, hünelerini gösterince, bundan çok etkilenen İmparator Fransuva Joseph onu 12 bin mevcutlu Viyana ve Peşte itfaiye alayının başına getirdi⁸. Széchenyi, 1870 yılının ilk aylarında Peşte'de yeni bir itfaiye örgütü kurdu. Çağın en büyük felâketlerinden biri olarak nitelenen 29 Temmuz 1873 tarihindeki Vagon Fabrikası yangınında Budapeşte'nin⁹ tüm itfaiye ekiplerini yönetti. Bundan sonra şöhreti daha da arttı¹⁰. Ödön Széchenyi'nin, Macaristan parlamentosu, aristokratlar meclisi ve bayındırlık bakanlığı meclisi üyeliklerinde bulunmuş olması, onun bürokrat yönünü ortaya koyar. Budapeşte itfaiyesinin kurucusu olması hasebiyle, Macar ulusal itfaiye birliği başkanlığına seçilen Széchenyi, ülkesinin ulaşım sisteminin modernizasyonunda da önemli işler başarmış; örneğin, Peşte'nin güney ve kuzeyini birbirine bağlayan demiryolu hattını kurmuştu. Mekanik konusunda ve özellikle denizcilik hakkında engin bilgisi bulunan Széchenyi, birinci sınıf kaptanlık diplomasına sahipti. Anadili olan Macarca'dan başka Fransızca, İngilizce, İtalyanca ve Türkçe bilmekteydi¹¹.

Kont Ödön Széchenyi'nin İstanbul'a ilk defa 1871 yılında geldiği anlaşılmalı birlikte, arşiv kayıtlarıyla diğer kaynaklarda, onun bu ziyaretine

⁷ “Bâ-İrâde-i Seniyye İtfaiye Alayına Başmuallim Kılınan Kont Zeşini”, *Musavver Medeniyet*, nr. 14, 30 Zilkade 1291, s. 112; Henry F. Woods, *Türkiye Anıları Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl 1869-1909*, çev. F. Çoker, İstanbul 1976, s. 193. Széchenyi ismi, “Seçeni” şeklinde telaffuz edilmektedir. Osmanlı dönemi kayıtlarına bu şekilde yansdığı gibi, Seçni, Zeçni, Siçni, Ziçni, Zeçi ve daha başka biçimler de kullanılmıştır. Telaffuz güçlüğü, Osmanlıca belgelerin Latin harflerine aktarılmasında da farklı yazım şekillerini getirmiş; bazı yazarlar ise “ç” harfinin yanlış yazılmış olabileceği düşüncesiyle bunu Zihni şeklinde okumuşlardır.

⁸ “Bâ-İrâde-i Seniyye İtfaiye Alayına...”, s. 128.

⁹ Budin ile Peşte şehirleri 1872 yılında idarî olarak birleştirilmiş ve bu tarihten sonra Budapeşte şeklinde anılmaya başlamıştır.

¹⁰ “Ödön Szécheny (Seçini)'yi Andık”, *İtfaiye 110*, Sayı 15, İstanbul 1998, s. 48.

¹¹ “Ziçni Paşa”, *Malumât*, nr. 69, 30 Kânûnusânî 1312, s. 420-421.

ilişkin aydınlatıcı bilgi bulunmamaktadır. Macar kontunun bu ziyaretini ve yaptığı sınırlı işleri üç yıl sonraki bir gazete haberinden öğrenebilmekteyiz. *Cerîde-i Havâdis*'in *Courre d'Orient*'dan naklettiği bu habere göre Széchenyi, İstanbul için askerî yapıda bir itfaiye örgütü kurulmasını önermiş, hâlihazır belediye itfaiyecilerine teorik birtakım bilgiler vererek, onları temel konularda eğitmişti. İstanbul'da bir yıl kaldıktan sonra ülkesine dönen Széchenyi, payitahtın toplu taşıma sorunuyla da ilgilenmiş ve çözüm olarak Beyoğlu-Galata arasında bir demiryolu hattı inşasını teklif etmişti¹².

Kont Széchenyi, kendisi gibi itfaiye uzmanı olan arkadaşı Baroni de beraberinde olduğu hâlde, Ekim 1874'te ikinci kez İstanbul'a geldi¹³. Széchenyi'nin İstanbul'a gelişi şekli ihtilafıdır. Birçok kaynak, onun Osmanlı hükümetinin daveti üzerine İstanbul'a geldiğini belirtir. *Musavver Medeniyet* dergisi ise, yangınların İstanbul'a verdiği zararları yakından bilen İmparator Fransuva Joseph'in Osmanlılara duyduğu yakınlık ve Sultan Abdülaziz'e olan muhabbetinden dolayı Széchenyi'yi İstanbul'a gönderdiğini kaydeder¹⁴. Kanaatimizce bu ikinci görüş akla daha yakındır. Bu Macar asilzadesinin yönetim tarafından istenmeyen bir kişi olduğunu ve tam sürgüne gönderileceği sırada II. Abdülhamid'in isteği üzerine Türkiye'ye aşırıldığını¹⁵ ileri süren görüşün kabul edilmesi mümkün değildir. Zira Széchenyi'nin her iki gelişi de, Abdülaziz'in saltanatı sırasındadır. Böyle bir yaklaşım, II. Abdülhamid'in ideolojisine ve politikasına muhalefet eden kesimin, 20. yüzyıldaki bütün olumsuzlukların nedenini onun siyasetine bağlamak eğiliminin bir sonucu olsa gerektir.

İstanbul'da, Avusturya büyükelçisi tarafından karşılanan Ödön Széchenyi, önce Bâbîâli'ye götürülerek sadrazam Hüseyin Avni Paşa'ya,

¹² Széchenyi'nin ulaşım ile ilgili bu teklifi dikkate alınmamış, hükümet, aynı yıl içerisinde tünel inşaatına başlamıştır. *Cerîde-i Havâdis* gazetesi 1874 yılında, yani Széchenyi'nin ikinci gelişi sırasında, onun üç yıl önceki teklifine atıfta bulunacak, "eğer bu şimendifer inşâ olunmuş olsa idi şimdi taht-e'arz azimete mecbur bulunulmaz idi" yorumunu yapacaktır (*Cerîde-i Havâdis*, nr. 2605, 12 Ramazan 1291).

¹³ Ferdinand de Baroni muallim-i sâni sıfatıyla Széchenyi'ye yardımcı olacak. Türkiye'de yaklaşık dört yıl çalışan Baroni, Budapeşte'nin iki itfaiye ekibinin kumandanlığı teklif edilince, 1879 yılında ülkesine dönmüştür (*Tercümân-ı Hakikat*, nr. 231, 5 Rebiülâhır 1296).

¹⁴ "Bâ-İrâde-i Seniyye İtfaiye Alayına...", s. 128.

¹⁵ Sermet Muhtar Alus, "Eski Yangınlar", *Yeni Mecmua*, Sayı 17, 25 Ağustos 1939, s. 25.

birkaç gün sonra da Sultan Abdülaziz'e takdim edildi. Széchenyi itfaiye alayı başöğretmenliğine, Baroni de yardımcılığına atandı¹⁶.

Széchenyi'nin Türkiye'ye gelmesinden yaklaşık bir ay önce, 2 Eylül 1874 tarihli nizamname ile İstanbul'da itfaiye alayı oluşturulmuştu. Széchenyi'nin göreve başlamasıyla birlikte, alayın yapısı ve işleyişini belirlemek üzere bir komisyon kuruldu. Bâb-ı Seraskeri'de 20 Ekim'de ilk toplantısını yapan komisyonda, Széchenyi'nin yanı sıra, Çeraki ve Vulmann adlı iki Macar da üye sıfatıyla hazır bulundu. Toplantıda Avrupa'da yürürlükte olan sistem ve kurallar incelenerek, bunlardan hangisinin İstanbul'a uygulanabileceği tartışıldı. Öncelikle, başıbozuk hareket eden tulumbacıların, yeni oluşturulan alay bünyesine alınarak askerî eğitimden geçirilmeleri kararlaştırıldı. Araç konusunda ise, geniş hacimli ve içerisindeki suyu çok uzağa püskürtmeye yetenekli buharlı tulumbalar tedarik edilmesi gerektiği belirtildi. Széchenyi, Dolmabahçe ile Çırağan saraylarının mimarî değerine vurgu yaparak, alınacak tulumbalardan birinin bu iki yapı arasında bir mevkide tutulacağını ve sadece bunlarda çıkan yangınlarda kullanılacağını öne sürmüştü¹⁷. Komisyon bir hafta sonra, yine aynı gündemle ikinci toplantısını yaptı. Macar uzmanlar, önceki tespitleri yinelediler ve ayrıca, vapurla nakledilen tulumbalar satın alınması gerektiğini dile getirdiler. Komisyon toplantısından sonra, Macarların önerilerine uygun olarak Londra'ya birkaç tulumba siparişi verildi¹⁸.

Ekim'in son haftasındaki toplantıda bir adım daha ileri gidilerek, yeni birliklerin eğitimi için Taksim'de bir eğitim merkezi inşa edilmesi kararlaştırıldı. Burada Széchenyi ve Vulmann, itfaiyecilere bazı taktikler öğreteceklerdi. İtfaiyeciler, ateşe dayanıklı elbiselerle metal başlıktan oluşan özel bir kıyafet giyeceklerdi. Bunun yanında şehrin çeşitli noktalarına havuzlar inşa edilecekti. Tulumbaların omuzda taşınması usulü terk edilecek, bir veya iki hayvan tarafından çekilen arabalı tulumbalar satın alınacaktı¹⁹. Széchenyi, itfaiyecilerin üniformalarını da belirlemiştir. Bundan böyle yakasız, uzun kollu siyah mintan ile pantolon giyilecek, bunları tutacak sağlam bir kuşak takılacaktı. Ayakkabı yerine uzun konçlu çizmeler

¹⁶ 24 Kasım 1874 (14 Şevval 1291), Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade, Hariciye, nr. 15907; *Ceride-i Havâdis*, nr. 2603, 10 Ramazan 1291.

¹⁷ *Ceride-i Havâdis*, nr. 2605, 12 Ramazan 1291.

¹⁸ *Basiret*, nr. 1361, 16 Ramazan 1291.

¹⁹ *Ceride-i Havâdis*, nr. 2610, 18 Ramazan 1291.

giyilecek, başta ise, enseyi de koruyan bir zırh bulunacaktı. Neferler, palaska gibi boyuna çapraz asılan ip ve şerit ile, kuşaklarına sıkıştırılmış bir balta ve başka birtakım aletler taşıyacaktı²⁰.

Yangın söndürme aletlerinin modernleştirilmesine dönük ilk adım, Macaristan'dan dört tulumba satın alınmasıdır²¹. Bu dönemde Bâbiâli'nin iyi ilişkide bulunduğu Rusya da, yangınla mücadele konusunda Osmanlı'ya destek vermekteydi. Çar Alexandr, Sultan Abdülaziz'e Petersburg yapımı iki tulumba hediye etmiş, ayrıca itfaiyecilikte uzman iki adamını İstanbul'a göndermişti²². Ancak Rus itfaiyecilerin faaliyetleri hakkında başka bir bilgiye ulaşılamamıştır.

Yangın söndürme işinin askerî disiplinle yürütülmesini benimseyen Széchenyi, tabur esasına dayalı itfaiye bölükleri kurmak istemişti. Eylül 1874'te kurulan birlik, dört taburdan oluşması plânlanan alayın ilk taburu ittihaz edildi. İkinci tabur Aralık 1876'da, üçüncüsü de Temmuz 1877'de kuruldu. Taburların ilk ikisi suriçinde, üçüncüsü ise Beyoğlu'ndaydı. Bunlarda görev alan itfaiye erleri, Anadolu'dan gelen sağlam vücutlu dinamik gençlerden seçilmişti. Kont Széchenyi, başkentte meydana gelen yangınlar sırasında taburları yönetmekle kalmıyor, bizzat kendisi de söndürme faaliyetine katılıyordu. Sultan II. Abdülhamid, Széchenyi'nin gerek teorik çalışmaları, gerekse yangın yerlerinde gösterdiği olağanüstü gayretlerden dolayı kendisine miralay rütbesi verdi²³. Széchenyi'nin çok çalışmasından dolayı yorgun düşerek hastalanması esnasında 100 lira atıye ile taltif edilmiş olması²⁴, padişahın ona olan ilgisi hakkında fikir vermektedir. Nitekim padişahın iradesiyle Széchenyi'nin 1883 yılında ise ferikliğe yükseltildiği görülmektedir²⁵. Bu rütbe ona, yaklaşık kırk yıl taşıyacağı, "Umûm İtfâiye Alayları Kumandanı" unvanını kazandırmıştı.

Széchenyi ile İstanbul itfaiyesinde yeni bir dönem başlamıştı, ama, yangınlar payitaht için birinci tehlike olmaya devam ediyordu. Personelin hiyerarşik düzenle örgütlenmesi, itfaiye yönetmeliğinin çağdaş esaslara

²⁰ *Cerîde-i Havâdis*, nr. 2629, 14 Şevval 1291.

²¹ *Basiret*, nr. 1684, 15 Zilkade 1292.

²² 16 Kasım 1874 (6 Şevval 1291), BOA, İrade, Hariciye, nr. 15898; *Cerîde-i Havâdis*, nr. 2621, 4 Şevval 1291.

²³ 4 Ekim 1877 (26 Ramazan 1294), BOA, İrade, Dahiliye, nr. 61628; Kemalettin Kuzucu, *Bâbiâli Yangınları ve Toplumsal Etkileri (1808-1911)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 2000, s. 136.

²⁴ *Tercümân-ı Hakikat*, nr. 508, 13 Rebiülevvel 1296; nr. 511, 16 Rebiülevvel 1296.

²⁵ 2 Mart 1883 (22 Rebiülevvel 1300), BOA, İrade, Dahiliye, nr. 69974.

göre düzenlenmesi ve modern tulumbalar ithali gibi yenilikler, itfaiye anlayışında ileriye gören bir değişim başladığının somut belirtileriydi. Fakat aynı günde, hatta aynı anda birkaç yerde birden yangın meydana gelmesi, itfaiyenin çalışmasını güçleştiriyordu. Bir başka deyişle, Széchenyi'nin kurduğu örgüt her ne kadar kusursuz işlese de, afetin sıklığı ve hepsine birden müdahale edilememesi, örgütün başarısını gölgeliyordu. Bu dönemde yangınların artmasıyla, İstanbul'da faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin sayısının artması arasında yakın ilişki bulunmaktaydı²⁶. Zira II. Abdülhamid'in, yangınların sebeplerine dair yaptırdığı araştırmalar, çoğu yangının, sigorta şirketlerinden para almak düşüncesiyle mülk sahipleri tarafından kasten çıkarıldığını ortaya koymuştu. Padişaha sunulan jurnallerin ortaya çıkardığı çarpıcı bir gerçek de, söz konusu kurnazlığa yönelen ve mülkünün yanmasına göz yuman şahısların çoğunun gayrimüslim olmasıydı²⁷. Gerçi bu yüzden birçok sigorta şirketi zarara uğramış, daha 1874 yılında, İngiliz Sun Şirketi'nin İstanbul sorumlusu görevinden istifa etmişti²⁸. Ancak sigorta şirketinden tazminat almak düşüncesiyle çıkarılan yangınların sıklığı, itfaiyenin müdahalesini güçleştirmekte, bu yüzden çoğu zaman, kasten yakılan binalara yakın yapıların da yanmasının önü alınamamaktaydı.

Bazı basın organlarında çıkan yangın haberlerinin devamındaki yorumlarda, çarpık şehirleşme sorunlarının göz ardı edilip, itfaiyedeki yetersizlikler ön plâna çıkarılmakta, açıktan ya da gizli biçimde Széchenyi Paşa kusurlu gösterilmekteydi. Ancak başarısızlığın Széchenyi'yle bütünleşti-

²⁶ Beyoğlu'nda 1870 yılında meydana gelen yangından sonra maddî ve manevî büyük zararlara uğrayan gayrimüslim ahalinin girişimiyle, 1872 yılında üç İngiliz sigorta şirketi İstanbul'da şubeler açmış, bunları daha sonra diğer ülkelerin şirketleri izlemiştir (Müsemma Sabancıoğlu, "İstanbul'un Sigorta Haritaları ve Jacques Pervititch", *Toplumsal Tarih*, Sayı 82, Ekim 2000, s. 23).

²⁷ Sigorta şirketlerinin büyük ölçüde yıpranmasına ve bazılarının şubelerinin kapanmasına yol açan bu durum, yangınzedelerle şirket yöneticilerini sık sık karşı karşıya getirmekteydi, tartışmaların çoğu yargıya intikal etmekteydi. Bu durum Osmanlı Devleti'nin yıkılışına kadar devam etmişti. Bütün bu hususlar ayrı bir çalışmada değerlendirileceği için burada ayrıntıya girilmeyecektir.

²⁸ *Basiret*, nr. 1316, 22 Receb 1291. 1911 yılındaki Uzunçarşılı yangınında 47 sigorta şirketi zarar görecekti, sadece Osmanlı Sigorta Şirket-i Umûmiyyesi 47.000 sterlin zarara uğrayacak (Ebüzziya Tefvik, "10 ve 11 Temmuz Harikleri ile Sigortaları", *Mecmua-yı Ebüzziya*, nr. 108, 15 Şaban 1329, s. 958) ve yangınzedelere 50.830 lira tazminat ödeyecektir (Ali Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, İstanbul 2001, s. 150).

rilmesi objektif bir bakış açısını yansıtmaktan uzaktır. Zira başarısızlığın temel nedeni, şehircilik politikasında öteden beri süregelen yanlış uygulamalardır. Nitekim II. Abdülhamid'in yaptırdığı araştırmalar, yangınlarla mücadelenin önündeki en büyük engelin, su yetersizliği ile ahşap ve bitişik yapılaşma gibi etkenler olduğunu ortaya koymuştu. Bunun üzerine Ferik Széchenyi ve üçüncü tabur binbaşı Refet Bey'le görüşen II. Abdülhamid, komutanları dinledikten sonra, yangınla mücadele hususunda kendi düşüncelerini açıkladı. Padişahın düşünceleri bir süre sonra oluşturulan komisyonda talimatnameye dönüştürüldü. Buna göre, yangın yerlerine yeniden inşaat yapıldığı sırada, mal sahibinden en az elli metrelik arsası istimlak suretiyle alınacak; her mahallede birer millet bahçesi yapılacak ve bahçelerin içerisine havuz inşa edilecekti. Böylece yapılar arasında boşluk bırakılmak suretiyle hem afetin sirayeti önlenecek, hem de yangına müdahale anında kolayca ulaşılabilecek su kaynakları yaratılmış olacaktı. Evlerin çatılarından birer metre yüksek olmak üzere binaların arasına yangın duvarları inşa edilecek; baca yapımında ahşap hatıllara yer verilmeyecekti. Yangın söndürme işi teknik ve aynı zamanda uzmanlık gerektirdiği için, bundan sonra hiç kimse itfaiye alayının çalışma ve idaresine karışmayacaktı. Talimatnamedeki önemli bir hüküm de, Avrupa'dan yeni makineler satın alınmasıyla ilgiliydi²⁹.

İtfaiye hizmetlerini tek bir idarede, yani Széchenyi'nin başında bulunduğu örgüt elinde toplayan bu düzenlemeden sonra, alayın teknik donanımının iyileştirilmesine girişildi. Gelişmiş ülkelerde kullanılan cihazlar ithal edildi. Boğaziçi belediyelerine tahsis edilmek üzere 1881 yılında Macaristan'dan hayvan gücüyle taşınan altı tane arabalı tulumba satın alındı³⁰. Amerika'dan da son teknoloji ürünü iki tulumba getirildi³¹.

Yangınların İstanbul üzerindeki tahribatı Avrupa kamuoyu tarafından yakından bilindiği için, oralarda geliştirilen yeni bir alet veya yöntem, resmî ya da bireysel yollarla Osmanlı hükümetine bildirilmekteydi. Örneğin Şalom adlı mucid, geliştirdiği bir sıvının tanıtımını yapmak üzere

²⁹ *Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları Sultan Abdülhamid*, İstanbul 1996, s. 235-236.

³⁰ 10 Mayıs 1881 (11 Cemaziyelâhir 1881), BOA, İrade, Şûrâ-yı Devlet, nr. 3031. Tulumbarın Avrupa'dan getirilmesi işi, Széchenyi Paşa'nın tavsiyesiyle Mösyö Albert'e havale edilmişti. Her bir 56 altın kuruş tutarındaki tulumbarlar, yedek parçaları ve gümrük vergileriyle birlikte 341 altın kuruşa mal olmuştu (2 Şubat 1881/3 Rebiülevvel 1298, BOA, Şûrâ-yı Devlet [ŞD], 695/27).

³¹ 9 Ocak 1885 (22 Rebiülevvel 1302), BOA, Yıldız Perakende Evrakı Hazine-i Hassa Maruzâtı (Y.PRK.HH), 14/64.

1887 yılında İstanbul'a geldi. Şalom, şehrin iki kalabalık noktasında, Beyoğlu ile Beyazıt meydanında, yapay yangınlarda hünerini sergiledi. Oluğca beğeni toplayan bu icattan dolayı padişah, Şalom'u sanayi madalyasıyla ödüllendirdi³². Yine Joseph Bauer isimli Viyanalı bir fabrikatör, Sultan II. Abdülhamid'e mektup göndererek, yangını derhâl söndürebilen sıvı bir karışım icat ettiğinden bahsetmiş, sıvının İstanbul'da denenmesini ve eğer başarısız bulunursa tazminat veya herhangi bir ücret talep etmeyeceğini belirtmişti. Bunun üzerine İstanbul'a davet edilen Bauer'e Feriköy'de tatbikat yaptırıldı. Bauer başarılı bulununca padişah, Széchenyi Paşa'nın da tavsiyesiyle söz konusu sıvıdan gereği kadar satın alınmasını istedi³³.

1890 yılında, bu defa İstanbul dışındaki kentleri de ilgilendiren, "Men'-i Harik Tedâbirini Havî Nizamname" yayınlandı. Sekiz maddelik nizamnamenin temeli, gerek İstanbul ve gerekse taşra kentlerindeki belediye örgütlerinde yangın tertibatının tamamlanması ve personel açığının giderilmesi esasına dayanıyordu. Bunun yanı sıra soba boruları ve baca temizliğinin denetimi işi belediyelere yükleniyor ve belediyeler, temizlik hususunu aksatanları cezalandırmaya yetkili kınılıyordu. Yangınla mücadelede koruyucu ve tamamlayıcı tedbirleri sistemleştiren bu nizamnamede göze çarpan en önemli özellik, cezalandırma yöntemiyle caydırıcılık faktörünün de devreye sokulmuş olmasıydı³⁴. Nizamname, öncekilerden farklı olarak ülke genelini kapsayan hükümler taşıdığı için, aşağıda, taşra kentlerindeki yangınla mücadele konusu işlenirken tartışılacaktır. İstanbul açısından bu yıl içerisinde meydana gelen önemli bir gelişme de, daha önceden tasarlanmış olan itfaiye taburlarının dördüncüsünün teşkil edilmesidir. Bu tabur, Anadolu yakasındaki yangınlarda görev yapması amacıyla Üsküdar'da kurulmuştu. Öte yandan, Nişantaşı ve Teşvikiye karakollarında küçük çaplı itfaiye birimleri oluşturuldu³⁵. Ayrıca, Yıldız'da bulunan

³² *Tercüman-ı Hakikat*, nr. 2828, 26 Safer 1305; 8 Aralık 1887 (22 Rebiülevvel 1305), BOA, İrade, Dahiliye, nr. 83058.

³³ 11 Aralık 1888 (7 Rebiülâhir 1306), BOA, İrade, Dahiliye, nr. 87024; K. Kuzucu, *agt*, s. 138. Yeni geliştirilen yangın söndürücü maddelerin yapay yangınlarda denenmesine ve ilgi çekici olanların satın alınmasına sonraki dönemlerde de devam edildiği görülmektedir. Bununla ilgili olarak yayımlanmış bir irade metni için bkz. BOA, İrade Hususiye, 1322 S-68; Vahdettin Engin, *Sultan Abdülhamid ve İstanbul'u*, İstanbul 2001, s. 97-98.

³⁴ BOA, *Nizamât Defterleri*, nr. 4, s. 279-280; Y. A. RES., 52/9; Osman Nuri, *a.g.e.*, II, 656-657.

³⁵ BOA, Yıldız Mütenevvi Maruzatı (Y. MTV), 220/47.

istihkâm bölüğü, yangın söndürme araçlarıyla donatılarak itfaiye kuvvetine eklenmişti³⁶.

Széchenyi Paşa, sahil kesimlerde çıkacak yangınlara daha kısa sürede müdahale edilebilmesi amacıyla özel bir itfaiye birliği kurmayı düşünmüştü. İstanbul'a büyük hayranlık besleyen Paşa'yı bu düşünceye sevk eden başlıca etken, Boğaziçi'nin iki yakasını süsleyen ve geleneksel Türk konut mimarisinin özgün örneklerini yansıtan yalıların ahşap tekniğinde inşa edilmiş olmasıydı. Nitekim 1884 yılında ilk Türk deniz itfaiyesi (bahriye taburu) kuruldu. Yangınların şehir halkına ve Osmanlı maliyesine olduğu kadar sosyal çevreye de büyük zararlar vermesinden dolayı itfaiyenin modernizasyonu konusunda en baştan beri yakından ilgilenen Sultan II. Abdülhamid, deniz itfaiyesinin kuruluşunda da Széchenyi Paşa'ya tam destek vermişti. Padişahın bahriye taburu için gerekli malzemenin Avrupa'dan getirilmesini istemiş, masraflarını da bizzat kendisi karşılamıştı³⁷. Deniz itfaiyesinde görev alacak personelin eğitimi için Hasköy'de ayrı bir kışla inşa edilmesi kararlaştırıldı³⁸. Tabur için gerekli malzeme tedarik edildi³⁹. Bahriye itfaiye taburu 1887 yılından itibaren tam teçhizatlı biçimde çalışmaya başladı⁴⁰. Sonraki dönemlerde Bahriye dairesinin her türlü korunması görevi bunlara verildi. 20. yüzyılın başında beş bölük hâlinde örgütlendiği görülen deniz itfaiyesi⁴¹, öncelikle sahil hattında meydana gelenler olmak üzere, ihtiyaç hâlinde iç kesimlerdeki yangınlarda da

³⁶ İhsan, "İstanbul İtfaiyesi", *İstanbul Belediye Mecmuası*, Yıl 8, Sayı 87/15, Teşrinisânî 1931, s. 84; Akil Süheyl Becan, "Didebandan Telefona", *İtfaiye 110*, yıl 4, Sayı 14, İstanbul 1998, s. 38.

³⁷ "Zât-ı hazret-i şehriyâri müstağrak-ı eltâf-ı tâcdârîleri olan bahriye numune taburunun dahi nizâmiye itfaiye takımına ilhâkını ve bilcümle edevât-ı lâzimesinin ceyb-i humâyûn-ı cenab-ı mülûkânelerinden iştirasını ferman buyurmuşlardır. Binâenaleyh mevâdd-ı lâzime derakab Avrupa'ya sipariş edilmiştir. Bilcümle itfaiye alayları kumandanı olup bu güzel alayları bizzat teşkil eylemiş olan Zicni Paşa dün Tersane'ye bi'l-azîme numune taburunu teftiş eylemiş ve tabur cesur ve şeci' kumandanı Binbaşı Mehmed Bey'in kumandasında olduğu hâlde bazı manevralar icrâ ederek paşa-yı mûmâ-ileyh Mehmed Bey'e beyan-ı teşekkür ve mahzûziyet etmiştir" (23 Aralık 1884/5 Rebiülevvel 1302, BOA, Yıldız Perakende Evrakı Tahrirat-ı Ecnebiyye ve Mâbeyn Mütercimliği [Y. PRK. TKM], 8/13).

³⁸ 27 Eylül 1885 (18 Zilhicce 1302), BOA, İrade, Dahiliye, nr. 76117.

³⁹ 16 Şubat 1886 (12 Cemaziyelevvel 1303), BOA, Yıldız Perakende Evrakı Askerî Maruzâtı (Y. PRK. ASK), 31/71.

⁴⁰ İhsan, *a.g.m.*, aynı yer; Bünyamin Çelebi, "İtfaiye", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, IV, 307; A. S. Becan, *a.g.m.*, aynı yer.

⁴¹ *Bahriye Salnâmesi, 1291 Sene-i Hicriye ve Şemsiye ve 1328-29 Sene-i Mâliyesine Mahsus-tur*, 18. Tertip, İstanbul 1328, s. 32.

başarılı hizmetlerde bulunmuştu. Tahtta kaldığı sürece II. Abdülhamid'in takdirini kazanmış olan bahriye taburunun komutanı Binbaşı Mehmed Ağa da, başarılarından dolayı ferikliğe yükseltilmişti. Ebüzziya Tevfik'in deyimiyile "itfaiye takımının en mütefennini" olan bu tabur, II. Meşrutiyetten sonraki düzenleme ile lağvedilmiş⁴² ve bir daha oluşturulamamıştır.

Yangınla mücadele işindeki teknik düzenlemeler çerçevesinde, 1890'lı yıllarda buharlı tulumaların işe koşulduğu göze çarpmaktadır. Şehremaneti 1891 yılında Almanya'dan, yeni sistemde üç buharlı yangın tulumbası almış ve bunları taburlara dağıtmıştı⁴³. Ancak Széchenyi Paşa'nın asıl istediği, Viyana yapımı son model buharlı tulumba arabasının satın alınmasıydı. Bunların Alman yapımı olanlardan farkı, buharın yanında el yardımıyla da çalışabilmesiydi. Buhar düzeneğinin bozulması hâlinde, diğer işlevi devreye sokulabilmekte ve böylece önemli bir aksaklığa meydan verilmeksizin işe devam edilebilmekteydi. Széchenyi Paşa, bir başka araba yardımıyla veya hayvan gücüyle taşınan söz konusu arabalardan Bahriye, Yıldız ve diğer dört tabur için altı tane alınmasını teklif etti. Aslında İstanbul'un kasisli sokaklarında koşturan ve yangın yerine ulaşmaya kadar bütün enerjilerini kaybeden tulumacılar için tekerlekli tulumba arabaları zorunlu bir ihtiyaçtı. Nitekim bundan sonraki tulumba dışalımlarında, aracın kolay taşınabilirliği hususunun gözetildiği dikkat çekmektedir. 1910'lu yıllarda ise, petrolle çalışan otomobil tulumaları gündeme gelmişti. Nakledilmesi sırasında insan veya hayvan gücü gerektirmeyen bu arabalar, diğer itfaiye araçları ve hortumların taşınmasında da kolaylıklar sunuyordu. Széchenyi Paşa, Avrupa'nın büyük kesiminde kullanılan bu taşıtlardan Türkiye'ye de getirilmesini; ayrıca, gerek sahil semtlerde çıkan yangınları söndürmek, gerekse yangınzedeleri güvenli yerlere nakletmek amacıyla, yangın vapurları satın alınmasını önerdi. Bundan sonra Széchenyi Paşa yeni bir rapor hazırladı. Meclis-i Vükelâ'da görüşülen rapor, çok büyük yenilik projelerini içeriyordu, ancak, proje maliyeye büyük yük getirmekte idi. Ne Şehremaneti bütçesi, ne de hazine böyle bir yükü kaldırabilecek kudretteydi. Bu yüzden plânlanan yeniliklerin önem ve aciliyet sırasına göre peyderpey yapılması düşünüldü. Şehremaneti bütçesine 12 bin, Dâhiliye Nezareti bütçesine de 100 bin lira eklendi⁴⁴. Bu para ile, personelin kıyafeti yenilenecek, iki tabur daha

⁴² Ebüzziya Tevfik, "10 Temmuz Hariki ve Vesâit-i İtfâiyye", *Mecmua-yı Ebüzziya*, nr. 106, 1 Şaban 1329, s. 887.

⁴³ 27 Eylül 1891 (23 Safer 1309), BOA, İrade, Şûrâ-yı Devlet, nr. 6571; *Takvim-i Vekâyi*, nr. 90, 25 Safer 1309.

⁴⁴ K. Kuzucu, *agt*, s. 139-140.

kurularak itfaiyeci miktarı 600'e çıkarılacaktı. Mevcut 15 istasyona ilâveten 33 yangın istasyonu daha kurularak sayısı 48'e yükseltilecek; istasyonlar otomatik tulumlarla donatılacaktı. Gerek iç bölgelerde, gerekse sahil kesimlerinde meydana gelebilecek yangınlarda daha çabuk ve kolay ulaşım sağlanması için iki tane tulumbalı otomobil ile, görevlilerin sevkinde kullanılmak amacıyla otobüs ve omnibüs satın alınacaktı. Yangın ihbarını hızlandırmak düşüncesiyle resmî daireler ile yangın istasyonları arasında telefon şebekesi kurulacak ve belli noktalara telefon makineleri yerleştirilecekti⁴⁵.

Aslında Meşrutiyetten sonra itfaiye hizmetleri önemli ölçüde aksamıştı. İtfaiye personelinden yaşlı olanlarının emekliye sevk edilmesi, diğerlerinin de savaşmak için cepheye gönderilmeleri⁴⁶ ve bunların yerlerine eleman alınmaması nedeniyle oluşan personel açığı, aksaklığın en önemli nedeni idi⁴⁷. Bununla birlikte hükümetin bu dönemde daha akılcı ve radikal önlemler almasında, II. Meşrutiyetten sonra meydana gelen ve binlerce yapıyı kül eden Çırçır ve Uzunçarşı yangınlarıyla, Çırağan Sarayı ve Bâbîâlî gibi tarihî ve işlevsel bakımdan önemli iki binanın art arda yanması önemli rol oynamış olmalıdır. Özellikle Bâbîâlî binasının üçte birinin kül olması üzerine, resmî dairelerde, koruyucu tedbirlerin arttırıldığı dikkat çekmektedir. Yine bu yangının etkisiyle, her dairede bir itfaiye bölüğü kurulması, dairelerde görev yapan odacı ve hademelerin geceleri itfaiye talimlerine katılarak eğitilmeleri kararlaştırılmıştı. Bunun yanında, her kurumda yangın musluğu ve su deposu bulundurulması yasal zorunluluk hâline getirilmiş, önemli daireler arasında telefon şebekesi kurulmasıyla, yangın ihbarı konusunda geç kalınmış bir uygulama hayata geçirilmişti. Bâbîâlî yangınından sonra Széchenyi Paşa, sadrazam Hakkı Paşa ile, Harbiye nazırı Mahmud Şevket Paşa'ya ayrı ayrı raporlar sunmuştu⁴⁸. Onun raporları doğrultusunda 1911 yılında birkaç otomobil ile motorlu tulumba satın alındı. Avrupa'ya üç otobüs siparişi verildi⁴⁹. 1912 yılının ilk

⁴⁵ 20 Ağustos 1911 (25 Şaban 1329), BOA, Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV), 155/83; *Cenin*, nr. 976-3, 22 Cemaziyelevvel 1329.

⁴⁶ Seferberliğin ilân edildiği 1914 yılında itfaiye alayının iki taburu, Birinci Ordu Kumandanlığı emrine verilecektir (27 Kasım 1914/8 Muharrem 1333, BOA, Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umûmiyye Müdüriyeti Muhasebe Kalemî [DH.EUM.MH], 256/69). İtfaiyecilerin savaşa gönderilmeleri usulü Avrupa'da da yaygındı. Prusya ile Fransa arasında 1870 yılında yapılan Sedan Savaşı sırasında, Paris'in 1.200 tulumba-cısı cephede silâh kuşanmıştı (*Basiret*, nr. 149, 26 Cemaziyelahir 1287).

⁴⁷ O. Nuri, *a.g.e.*, I, 1194; İhsan, *a.g.m.*, s. 85.

⁴⁸ *Sabah*, nr. 7680, 8 Safer 1329; nr. 7692, 20 Safer 1329.

⁴⁹ 15 Şubat 1912 (26 Safer 1330), BOA, Dahiliye Nezareti İdare Kısmı (DH-İD), 59/42.

aylarında Dâhiliye Nezareti eliyle İstanbul ve taşra kentlerine çok sayıda tulumba dağıtıldı. Valilere gönderilen genelgelerde, yörelerinde ne kadar tulumbaya ihtiyaç duyulduğunun tespit edilerek İstanbul'a bildirilmesi istendi⁵⁰. Bu arada diplomatik alanda Macaristan ile kurulan dostluğun ürünü olarak, başkanlığını Kont Karácsonyi'nin yaptığı yardım komitesi, Osmanlı Devleti'ne bir sıhhiye arabası (ambulans) hediye etti. İki hasta ve bir doktor taşımaya elverişli araba, her türlü ilkyardım malzemesiyle donatılmıştı. Deprem, yangın ve benzeri afetler sırasında yaralananların hastaneye sevkinde büyük kolaylık sağlayacak olan arabayı kullanma yetkisi Şehremaneti'ne verilmişti⁵¹.

Meşrutiyetten sonra meydana gelen büyük yangınlarla ilgili gazete yorumlarında, hükümetin itfaiye politikası eleştirilmekte, Széchenyi Paşa'nın yetersizliğini savunan yazılar keleme alınmaktaydı. Ancak afete sebep olan ve kronikleşen etkenler ile yangınla mücadeleyi zorlaştıran geleneksel sorunlar göz önüne alındığında, aleyhteki yorumların sağlıksız olduğuna hükmetmek gerekir. Örneğin yapıların ahşaptan inşa edilmesi geleneği, yangınların sirayetindeki başlıca etken olarak varlığını devam ettirmekteydi. Ebüzziya Tevfik, Namık Kemal'in daha 1866 yılında kaleme aldığı makalesine vurgu yaparak, binaların kargir tekniğinde inşa edilmesinin faydalarına işaret etmekte, ahşap yapılaşmanın hükümet kararıyla yasaklanması gerektiğini savunmaktaydı⁵². Öte yandan yangın söndürme işinin sekteye uğramasının en önemli sebebi su sıkıntısıydı. Bu dönemde İstanbul'un su dağıtma işi Dersaadet Su Osmanlı Anonim Şirketi (Compagnie des Eaux de Constantinople Société Anonyme Otoomane) adlı bir Fransız şirket tarafından yapılmaktaydı. II. Abdülhamid'in iradesiyle 1882 yılında kurulan ve 1887 yılındaki düzenleme ile İstanbul'un su dağıtım ve satışını yetmiş beş yıllığına tekeline alan şirket, yangınların söndürülmesi için harcanan suyu parasız verecekti⁵³. Şirket çeşitli semtlerde bedava su dağıtan çeşmeler ve yangın muslukları yaptırmıştı. Ancak ardı arkası kesilmeyen yangınlar karşısında, umulanın üstünde su tüketimi-

⁵⁰ 22 Mart 1912 (2 Rebiülâhir 1330), BOA, Dahiliye Nezareti Hukuk Müşavirliği (DH. HMŞ), 19/49.

⁵¹ 6 Nisan 1911 (6 Rebiülâhir 1329), BOA, Dahiliye Nezareti Muhâberât-ı Umûmiye İdaresi Mütenevvia Kısmı (DH. MTV), 31/9; *Tanin*, nr. 955, 1 Cemaziyelevvel 1329.

⁵² Ebüzziya Tevfik, "10 Temmuz Hariki ve Vesâit-i İtfâiyye", s. 890-891.

⁵³ A. Akyıldız, *a.g.e.*, s. 110. 1887 yılında yenilenen anlaşma uyarınca Terkos suyunu şehre iki güzergâhtan dağıtacaktır. "Bu veçhile İstanbul'a isâle-i miyâh-ı kesire edildiği takdirde zahîrî ve bâtinî hâsıl olacak fevâid ve muhasenât âzâde-i kâffe-i tafsilât olup zirâ harik vukûunda susuzluktan asla sıkıntı çekilmeyeceği ve binâberin emr-i itfâ ziyâdesiyle teshil kılınmış bulunacağı şüphesiz olarak..." ("Dersaadet'e Terkos Suyu İsâlesi", *Tarik*, nr. 1047, 23 Şubat 1887/29 Cemaziyelevvel 1304).

miyle karşı karşıya kalan şirket yöneticileri, su verme konusunda tereddüde kapıldılar. Su sevkîyatının gereği gibi yapılamaması, büyük emeklerle oluşturulan modern itfaiye örgütünün, sırf susuzluk yüzünden birçok yangının söndürülmesinde etkisiz kalmasına sebep oldu. Su dağıtımındaki yolsuzluk, dönemin gazetelerinin öne çıkan haberleri arasında yer alırken⁵⁴, Széchenyi Paşa da, salt örgütün amiri olması yüzünden tenkitlere maruz kalmıştı. Bununla birlikte itfaiye komutanı görevini aksatmamış, kaynakları en iyi şekilde değerlendirmeye gayret etmiş, kendisini aşan hususları hükümete rapor etmişti. Şunu belirtmek gerekir ki, Széchenyi Paşa'nın projeleri yönetim katından takdir görmesine rağmen, bunların birçoğu malî buhran engeline takıldığı için hayata geçirilemiyordu. Sınırlı sayıda satın alınan araçlar, sık kullanılmaktan dolayı kısa sürede yıpranmaktaydı. Düzenli birlikler hareket kabiliyetinden mahrum kaldığı için, yangınlar mahalle tulumbacılarının insafına terk edilmekteydi. Bunun yanında, teknik bilgiden yoksun ahalinin klâsik yöntemlerle yangınlara müdahaleye soyunması, faydadan çok zarara yol açmaktaydı. 1912 yılında İstanbul şehreminliğine atanan Cemil Paşa [Topuzlu], yangınlar esnasında ortaya çıkan trajikomik manzarayı çarpıcı biçimde anlatır⁵⁵. Osmanlı Devleti'nin Balkan ve Avrupa devletleriyle tuttuğu savaşlar döneminde, yangınla mücadelede daha plânlı ve kalıcı düzenlemeler yapıldığı görülmektedir. İstanbul'u harap bir vaziyette alan Cemil Paşa, Fransa'dan sağlanan istikrazın bir bölümünü şehir plânlamasında kullandı⁵⁶. 1911 yılında meydana gelen Uzunçarşı ve İshakpaşa yangınlarının harap ettiği Aksaray ve Sultanahmet'teki yangın yerleri yeniden düzenlendi. Bölgedeki arsala-

⁵⁴ Hüseyin Özgür-Sedat Azaklı, "Osmanlı'da Yangınlar ve İtfaiye Hizmetleri", *G.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Sayı 1, Ankara 2001, s. 161.

⁵⁵ "Cihet-i askeriyeye bağlı ve derme çatma arabadan ibaret olan itfaiye teşkilatı pek ibtidâî idi. Çapulculuk ve birbirleriyle kavga etmekten ve geçtikleri yerlerde avazları çıktığı kadar bağırmaktan başka hiçbir işe yaramayan ve ancak birkaç kova su taşıyan sandıklarıyla tulumbacılar yangınların önüne geçemiyorlar ve büyük yangınların da ardı arası kesilmiyordu. Bir mahallede yangın çıkınca hakikaten görülmeye değer bir manzara husûle gelirdi. Anadolu'dan gelip henüz İstanbul halkına hitap edecek derecede konuşmayı bilmeyen mahalle bekçileri hep bir ağızdan sopalarını kaldırım taşlarına vurarak gür sesleriyle Anadolu lehçe ve makamıyla yangının bulunduğu yeri – o da ekseriyâ yanlış olarak- haber verir. Köpekler acı acı ulur, mahalle tulumbacıları nara atarlar, Çengelköy üstünde şimdiki rasathanenin bulunduğu ve İcadiye denilen tepeden toplar atılır; velhâsıl bir vâveylâdır kopardı..." (Cemil Topuzlu, *İstibdat-Meşrutiyet-Cumhuriyet Devirlerinde 80 Yıllık Hatıralarım*, haz. Cemalettin Topuzlu, İstanbul 2002, s. 115-116).

⁵⁶ Şehremaneti 1913 yılında Kadıköy rıhtımı üzerindeki arazi ile Dolmabahçe gazhanesini satın almak ve İstanbul'un yangın yerlerini yeniden inşa etmek amacıyla, yüzde beş faizli olarak Fransa'dan 1.100.000 lira borç almıştı (A. Akyıldız, *a.g.e.*, s. 358).

rın çoğu kamulaştırılarak, başta Eminönü-Beyazıt-Aksaray yolu olmak üzere birçok cadde ve sokak açıldı. Ayrıca meydan, park ve bahçeler oluşturuldu⁵⁷. Böylece hem kente modern bir görünüm kazandırılmış, hem de yangınların sirayetini önleyecek açık alanlar yaratılmış oldu.

Osmanlı Devleti'nin sınırları içerisinde yer alan hiçbir yerleşim biriminde, İstanbul'daki kadar sık ve büyük yangınlar meydana gelmediği kuşkusuzdur. Bu durum nüfus yoğunluğu ve yapılarda kullanılan malzemenin cinsi ile doğrudan alakalıdır. Yangınların sıklığı bakımından İstanbul'u izleyen kentler, Selanik, İzmir, Bursa gibi yine nüfus ve sanayi bakımından gelişmiş olan yerlerdi. 19. yüzyılın başlarında İstanbul dışındaki Anadolu ve Balkan vilâyetlerinde yangın söndürme işi geleneksel yöntemlerle ve esnaf, memur ve ahalinin katılımıyla gerçekleştiriliyordu. Tanzimat'tan sonra hükümet, taşra idarelerine itfaiye hizmetleri götürmeye başlamıştı. Örneğin 1850 yılında Trabzon'da iki yangın tulumbası ile bunlardan sorumlu maaşlı müdür ve personeli bulunuyordu⁵⁸. 1873 yılında da Rahova kasabasında tulumcaya ihtiyaç olduğunu ve devletin bu ihtiyacı gidermek için girişimde bulunduğunu belgelerden öğrenmekteyiz. Hükümet bir yandan alet ve edevat göndermek, öbür yandan da tulumbacılara maaş ödemek suretiyle taşraya itfaiye hizmetleri sunuyordu. Adana'da itfaiye örgütü 1870'lerde, Ankara'da ise 1882'de kurulmuştu. Bununla birlikte, gelişmiş kentlerde, yangına karşı daha gerçekçi ve çağdaş tedbirler alınmaktaydı. Örneğin Selanik'te 1889 yılında dükkânların yüzde doksanı yangına karşı sigortalanmıştı⁵⁹. İzmir Belediyesi'nin itfaiye teşkilatı kurmak konusundaki malî imkânsızlığı yabancı yatırımcıları harekete geçirmiş, Royal ve Sen adlı iki sigorta şirketi 1897 yılında kendi itfaiye örgütünü kurmuştu⁶⁰. Bandırma'da ise, bugün dahi güncelliğini koruyan, sanayi sitelerinin şehir dışına taşınması sorunu çözülmüştü. Zira 1857 yılında buradaki demirci, çivici, bakırcı ve çilingir gibi ateşe dayalı üretim

⁵⁷ C. Topuzlu, *a.g.e.*, 159-160.

⁵⁸ Trabzon'da 1876 yılında belediyeye bağlı tulumbacıbaşı Mehmed Efendinin emrinde 13 tulumbacı görev yapmaktaydı (*Salname-i Vilâyet-i Trabzon*, nr. 9, Trabzon 1294, s. 48).

⁵⁹ İlber Ortaylı, *Tanzimattan Sonra Mahalli İdareler (1840-1878)*, Ankara 1974, s. 218.

⁶⁰ Bu örgüt, şirketlerinin acentelerinin seçtiği beş kişilik bir heyet tarafından yönetilmekteydi. Kadrosunda 2 mülâzim, 3 çavuş, 16 tulumbacı ve 2 muavin barındıran teşkilatın tüm masrafları, yine sigorta şirketlerince karşılanmaktaydı (H. Özgür, S. Azaklı, *a.g.m.*, s. 158).

yapan imalathaneler için şehir dışında bir site yapılmış ve bunların kent merkezindeki faaliyetleri yasaklanmıştı⁶¹.

II. Abdülhamid döneminde, taşra kentlerinin itfaiye örgütlenmesi ya da şartların iyileştirilmesi hususunda daha somut adımlar atıldığı dikkat çekmektedir. Padişah, Széchenyi Paşa'yı 1884 yılında, tüm vilâyet merkezleri ile görece kalabalık sancaklarda itfaiye bölükleri kurmakla görevlendirmişti. Bölüklerde görev alacak kadro, jandarma erlerinden seçilecekti. Uygulamaya ilk önce Edirne ile Bursa'dan başlanacak, daha sonra yaygınlaştırılacaktı. Széchenyi Paşa, Dâhiliye Nazırı ve Serasker'le görüş-tükten sonra, on yedi maddelik bir nizamname ile, taşra itfaiyelerinin durumu ve eksiklerinin tespiti amacıyla yönelik bir istatistik formu hazırladı. Bunları padişaha sundu⁶². Taşra yerleşimlerinde İstanbul'daki gibi ahşap ve bitişik nizam yapılaşma yaygın değildi. Buralarda yangınlar daha ziyade dikkatsizlik sonucu meydana gelmekteydi. Bunun yanında Ermeni anarşizminin başlamasından sonra yangın sebepleri arasına kasıt unsuru da eklenmiş, kundak sonucu birçok dükkân, işyeri ya da konaklarda yangınlar çıkartılmıştı. Sultan II. Abdülhamid, Anadolu ve Rumeli'deki yöneticilere emir göndererek, idareleri altındaki yerleşim birimlerinde çıkan yangınlarda kasıt bulunup bulunmadığını araştırmalarını ve suçlu bulunanların cezalandırılmasını; öte yandan, belediyelerinin eksik tulum-balarını tamamlamalarını istemişti⁶³.

Karaman kasabasında 370 yapıyı kül eden büyük yangının ardından, taşra kentlerindeki itfaiye sorunu daha ciddî ele alındı. II. Abdülhamid'in isteği üzerine Şûrâ-yı Devlet'te, yangınlara sebep olan etkenlerin kaldırılmasına yönelik tedbirler tartışıldı. Széchenyi Paşa'nın da bilgisine başvuru olarak sekiz maddelik bir rapor hazırlandı. Bu rapor daha sonra nizamname şekline sokularak yasalaştı. Yukarıda kısaca değerlendirdiğimiz 1890 tarihli "Men'-i Harik Tedâbirini Havî Nizamname"nin maddeleri özetle şunlardı: İstanbul ve diğer vilâyetler belediye merkezleriyle, bunlara bağlı birimlerde, modern tulum-balar ve itfaiye aletleri bulundurulacak; personeli olmayan yerlerde, belediye tarafından yeterli miktarda tulum-bacı görevlendirilecekti. Yangınların çıkmasına ve kolayca genişlemesine ne-

⁶¹ 2 Mart 1857 (5 Receb 1273), BOA, Cevdet, Belediye, nr. 4318.

⁶² 26 Ağustos 1884 (5 Zilkade 1301), BOA, Y. PRK. ASK., 24/2.

⁶³ 14 Ağustos 1884 (22 Şevval 1301), BOA, Yıldız Sadâret Hususî Maruzâtı (Y. A. HUS), 179/63. Bu dönemde taşra yerleşmelerinde yangınların artması ve padişahın bunların üzerine gitmesi, Ermeni komitacılarının faaliyetleri hakkında Avrupa kamuoyunun dikkatini çekmek amacıyla matuftur.

den olan talaş, ot ve saman gibi maddelerin uygunsuz yerlerde saklanması ve mutfak ve ocak bacalarıyla soba borularının temizlenmesi gibi işler, belediyece görevlendirilecek ekipler tarafından kontrol edilecekti. Ev ve diğer yapıların baca ve soba borularının periyodik temizliği yapılacak, bunlar düzenli biçimde denetlenecekti. Yangına sebep olan kişi veya kişiler bulunup, kasıt amacı güdüp gütmeyeceği araştırılacak, suçu sabit olanlar hakkında yasal işlem yapılacaktı. Kullandığı binanın ısı sistemini temizlemediği tespit edilen kişilere para cezası uygulanacaktı. Metruk binalar, sahipleri tarafından korunacak, böyle yerlere mahalle imamı, muhtarı ve bekçileriyle mahallenin ileri gelenleri nezaret edecek ve bunlar, şüphelendikleri tehlikeli durumları zabıtaya bildireceklerdi.

Széchenyi Paşa, taşra itfaiyelerinin daha sağlıklı yürümesi amacıyla iki öneri sundu. Bunlardan birincisi, itfaiye kadrolarının niteliğiyle, ikincisi örgütlerin donanımıyla ilgiliydi. Buna göre, nizamiye karakolu bulunan vilâyetlerde polisler, karakol bulunmayan vilâyetlerde de jandarma personeli itfaiye konusunda eğitilecek; bu iş için İstanbul itfaiye alaylarından yetişmiş, ancak o tarihte misafir olarak taburlarda bulunan kadro fazlası yüzbaşılardan yetenekli olanları görevlendirilecekti. Széchenyi Paşa, aletlerin temini hususunda valilerin kendisiyle temas kurmalarını teklif etmişti. Sultan Abdülhamid, polis ve jandarmanın itfaiye hizmetini üstlenmelerini uygun bulmuş, ancak bunların eğitimi için İstanbul'dan uzmanlar gönderilmesini onaylamamıştır. Bu işte, daha önce itfaiye alaylarında çalışıp da, emeklilik ya da başka nedenle ayrılarak memleketlerine dönmüş olan çavuşların görevlendirilmelerini tercih etmiştir. Öte yandan aletlerin tedariki hususunda ise, valilerin doğrudan Széchenyi Paşa'yla değil, Seraskerlik'le irtibat kurmalarını istemişti⁶⁴. Nitekim daha sonra alınan bir kararla, itfaiyelere araç ve gereç temini işi, masrafı kendilerince karşılanmak üzere, belediyelere bırakıldı⁶⁵. İtfaiyecilerin eğitimine gelince, bunun için sınav yapılması, başarılı olanlara diploma verilerek görev yerlerine gönderilmesi kararlaştırıldı⁶⁶.

Bursa, İzmir ve Selanik gibi kalabalık vilâyetlerde büyük yangınlar meydana gelmekle birlikte, buralardaki itfaiyeler teçhizat ve personel açısından örgütlenmesini hemen hemen tamamlamış durumdaydı. Ancak çoğu kent, itfaiye eri ve yangın söndürme araçları bakımından tam anla-

⁶⁴ BOA, *Nizamât Def.*, nr. 4, s. 283.

⁶⁵ 10 Aralık 1890 (27 Rebiülâhir 1308), BOA, MV, 60/22.

⁶⁶ 10 Eylül 1892 (18 Safer 1310), BOA, Y. A. HUS., 364/124.

mıyla fakirdi. Ağustos 1894'te Uşak'ta meydana gelen ve birkaç gün süren yangın, bu eksikliği açıkça hissettirmişti. Hem yerel yöneticileri, hem de merkezî idareyi endişeye sevk eden bu yangının günlerce devam etmesinin tek sebebi, itfaiye araçlarının yetersizliği idi. Uşak felâketi üzerine, bir kez daha dikkatler taşraya çevrildi. Sancak merkezlerindeki itfaiye örgütlerinin tamamlanması ya da iyileştirilmesi, liva ve kazalarda da şubeler oluşturulması kararlaştırıldı. Ayrıca, köylerde de şube açılması düşünüldüyse de, bunun maliyeye getireceği ağır yük göz önüne alınarak, buralar için şimdilik sadece tulumba, balta ve kanca gibi temel söndürme malzemelerinin tedarik edilmesine karar verildi. Bütün bu düzenlemelerin masraflarının bir kısmı belediye gelirlerinden, bir kısmı da ahaliden karşılanacaktı⁶⁷. Bir süre sonra bir adım daha atılarak, taşra birimlerinde bekçilikler kuruldu. Her iki yüz hane bir bekçilik kabul edilip, her bekçilikte iki veya üç bekçinin görev yapması kararlaştırıldı. Bekçiler ellerindeki düdük ve sopalar vasıtasıyla, yangın da dâhil olmak üzere, bütün uygunsuz durumlardan yetkilileri haberdar edecekti. Evlerde su dolu birer kova bulundurulması ve bacaların yılda en az iki defa belediye nezaretinde temizlenmesi sağlanacaktı. Öte yandan, görece büyük şehirlerde yangın kuleleri inşa edilecekti⁶⁸.

Vilâyet salnameleri incelendiğinde, 20. yüzyıl başlarında büyük şehirlerin hemen hepsinin, itfaiye örgütlenmesini tamamlamış olduğu görülür. Meşrutiyetten sonra taşraya gönderilen alet sayısında da artış gözlenmektedir. Yukarıda belirtildiği gibi, Dâhiliye Nezareti 1912 yılının ilk aylarında vilâyetlere çok sayıda tulumba dağıtmıştı. Yangına sebep olanların cezalandırılmaya başlandığına dair, bu dönemde somut delillere rastlanması⁶⁹, devletin yangınları önlemek konusundaki kararlılığını göstermektedir.

Yazının bu son kısmında, Széchenyi Paşa'nın kişiliği ve özel hayatı ile, ömrünün son yıllarındaki çalışmalarına değinilecektir. Ödön

⁶⁷ 23 Eylül 1894 (23 Rebiülevvel 1312), BOA, İrade, Hususiye, 1312 RA-71.

⁶⁸ 15 Ocak 1895 (19 Receb 1312), BOA, Yıldız Sadaret Resmî Maruzatı (Y. A. RES), 74/13.

⁶⁹ Nallıhan kazası hükümet konağında 1913 yılında bir yangın meydana gelmiş ve binanın birkaç odası yanmıştı. Yapılan incelemede yangının, soba borusunun ahşap duvardan geçirilmesinden kaynaklandığı tespit edilmişti. Bunun üzerine kaymakamlığa gönderilen yazıda, böyle bir gaflete göz yumularak, yangına neden olduğu için, binanın en büyük amirinin siciline bu suçun kaydedileceği ve işten el çektirileceği bildirilmiştir (18 Mart 1913/4 Ramazan 1331, BOA, DH. HMs., 19/50).

Széchenyi, ailesiyle İstanbul'a yerleşmişti. Dinini değiştirmedigi hâlde⁷⁰, çalışkanlığı, dürüstlüğü, babacanlığı ve centilmenliği sayesinde gerek idare katında, gerekse kamuoyu nezdinde büyük sempati toplamıştı. Onun son zamanlarında kendisini tanıma şansı bulan Sermet Muhtar Alus, ilerlemiş yaşına ve romatizmal ağrılarına rağmen, teşkilatın başında yangın söndürme faaliyetine katıldığını; yangın olmadığı zamanlarda ise, kâh Taksim'de, kâh Beyazıt meydanında itfaiye erlerine talim yaptırdığını anlatır⁷¹. Széchenyi Paşa, göreve 200 lira maaş ile başlamış, ilâveten ayda 3.000 kuruş ek ücret ödenmişti. Zamanla maaşı düşürülmüş ve ferik rütbesindeki emsallerinin seviyesine gerilemişti. Nihayet ayrıca ödenen 3.000 kuruş da kesilince, kalabalık nüfusunu geçindirmekte zorlanan Széchenyi Paşa, padişaha başvurdu. Oldukça samimî ifadeler kullandığı dilekçesinin bazı bölümleri şöyleydi: "...Kulunuz Macaristan'ın en büyük familyasından olup adeta kendimi Osmanlı bilerek onunla iftihar ve mahzûziyet-i seniyyelerini mûcib hidemât-ı itfâiyye ifâ etmekteyim ... Macaristan'dan evvelâ celb buyurulduğumda iki yüz lira maaş tahsis buyurulduğu hâlde kesile kesile bir ferik maaşına kalınıp pederimden kalan antikalari satarak geçinip ve küllî borca girdiğim hâlde yine ecnebî zâbitler gibi sefâretlerine mürâcaat zilletini ihtiyâr etmedikten başka hâkpâ-yı seniyyelerini dahi ta'ciz etmedim ... Yirmi üç senelik ferik ve sâdık ve emektar bir kullarımdan olduğuma ve kira köşelerinde aile-i kesîrânemle medyûn müstağrik bir hâlde olduğuma binâen âtîfet-i seniyyelerinin ibzâlini hâkpâ-yı humâyûnlarına yüz ve gözlerimi sürerek istirham eylerim. Fermân-ı humâyûn şevketlü padişahımız efendimiz hazretlerininindir"⁷². Maddî kazancı geri plânda tuttuğunu ve en zor günlerinde bile devlete sadakatten ayrılmadığını ortaya koyan bu dilekçeden sonra Széchenyi Paşa, 3.000 kuruşluk ikramiyesine yeniden kavuşmuştu⁷³.

Osmanlı Devleti'nde askerî rütbelerin en büyüğü olan ferikliğe kadar yükseltelen Széchenyi Paşa, murassa' mecidî ve birinci Osmanî nişanları, altın ve gümüş imtiyaz ve liyakat madalyaları ile iftihar ve tahlisiye madalyaları sahibiydi⁷⁴. Onun Osmanlı Devleti'nde önemli bir hizmeti yürütmesi ve kendisine "Paşa" unvanı verilmesi, Türklere öteden beri dostluk besleyen Macarlara gurur vermişti. 1880 yılında Budapeşte'de babasının

⁷⁰ Koyu bir dindar olan Széchenyi Paşa, Venüs'e ibadet ediyordu. Babasından kalan servetini inancı uğrunda heba etmişti (H. F. Woods, *a.g.e.*, s. 193).

⁷¹ S. M. Alus, *a.g.m.*, s. 25.

⁷² 29 Aralık 1905 (3 Zilkade 1323), BOA, Y. PRK. ASK., 235/40.

⁷³ 16 Ocak 1906 (21 Zilkade 1323), BOA, İrade, Hususiye, 1323 ZA-69.

⁷⁴ *Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniyye*, Sene 1309, İstanbul 1309, s. 132; *Tevhid-i Efkâr*, nr. 285-3313, 25 Mart 1338.

heykelinin dikilmesi sırasında halkın Széchenyi'ye gösterdiği teveccüh bunun apaçık örneğidir. Széchenyi'nin tören yerine Osmanlı üniformasıyla gelmesi büyük coşkuya sebep olmuş ve törene onur veren bir hava katmıştı⁷⁵. Széchenyi Paşa 1890 yılında II. Abdülhamid tarafından yâverân-ı hazret-i şehriyâriler sınıfına alınmış⁷⁶, bir süre sonra da Teftiş-i Askerî Komisyonu üyeliğine seçilmişti⁷⁷.

Ömrünün kırk sekiz yılını İstanbul itfaiyesine adanmış olan Széchenyi Paşa, Birinci Ferik⁷⁸ rütbesiyle 23 Mart 1922 tarihinde öldü⁷⁹. Vasiyeti gereği cenazesi memleketine gönderilmedi. Şişli'de Notre Dame de Lourdes Gürcü kilisesinde yapılan ayinin ardından özel bir törenle Feriköy Latin Katolik kabristanına defnedildi⁸⁰. Günlük gazetelerin sayfalarında, Széchenyi Paşa'nın ölümü ve cenaze töreni haberi ile Yüksekaldırım'dan, Küçük Çamlıca'dan, Feriköy'den yükselen taze yangın haberleri aynı anda yer aldı. İtfaiyenin ıslahı konusu ise hiçbir zaman gündemden düşmedi. Ödenek yokluğu nedeniyle çalışmalar ağır aksak yürümeye devam etti⁸¹. Cumhuriyetin ilânından az önce, 25 Eylül 1923

⁷⁵ 24 Mayıs 1880 (15 Cemaziyelâhir 1297), BOA, Hariciye Nezareti Siyasi Kısmı (HR. SYS), 214/52.

⁷⁶ II. Abdülhamid devrinde mâbeyn-i humâyûnun yapılanmasında önemli yeri bulunan bu sınıfa seçilen kişilerde, görevlerinde büyük başarı göstermeleri ve başarıya aday görülmeleri etkili olmuştur. Bu sistem sayesinde Abdülhamid, ileri gelen askerî ve sivil bürokratları kendisinin birinci derecede adamı konumuna getirmekte, mülki ve askerî idarenin kontrolünü, dolayısıyla bir bakıma bütün idareyi denetimi altına almış olmaktadır (Ali Karaca, "II. Abdülhamid'in İdareyi Kontrol Mekanizmalarından Yâverlik Kurumu", *XIII. Türk Tarih Kongresi, 4-8 Ekim 1999, Kongreye Sunulan Bildiriler*, Ankara 2002, III/3, s. 1732).

⁷⁷ Paşa'nın bundan sonraki yazılarının altında "yâverân-ı hazret-i şehriyârilerinden ve teftiş-i askerî komisyon-ı âlisi azasından umum itfâiye alayları kumandanı ferik abd-i memlûkleri Széchenyi" şeklindeki unvan zincirini kullandığı görülmektedir.

⁷⁸ 25 Şubat 1908 (23 Muharrem 1326), BOA, Y. MTV, 306/161.

⁷⁹ *Yeni Şark*, nr. 173, 25 Receb 1340; *İkdam*, nr. 8988, 26 Receb 1340; *Tevhid-i Efkâr*, aynı yer.

⁸⁰ "...Herkes karşı ibrâz eylediği hüsn-i muâmele hasebiyle umûmun, hususiyle itfaiye heyetinin büyük bir hüsn-i hürmetini kazanan müteveffâ, murassa' mecidi, birinci Osmanî nişanları ve altın, gümüş imtiyaz ve liyakat madalyaları ile iftihar ve tahlisiye madalyalarını ve birçok ecnebî nişanları ile Legion d'Honneur nişanını hâmilidir. Zıçni Paşa kalbinde Türklere karşı pek büyük bir muhabbet besler idi. Hatta cenazesinin memleketine nakledilmeyip vatan-ı sâni ittihâz eylediği İstanbul'da defnini vasiyet etmiştir." ("Kont Zıçni Paşa Vefat Etti", *Tevhid-i Efkâr*, nr. 285-3313, 25 Mart 1338).

⁸¹ "İtfâiye alayına ait levâzımın tedârîki için Şehremâneti'nce verilmesi takarrür eden sekiz bin liraya mahsûben emânet hesabına Maliye Nezareti'nce şimdilik bin lira verilebilecektir" (*İkdam*, nr. 8987, 25 Receb 1340).

tarihinde, İstanbul'un itfaiye hizmeti belediyeye devredildi. Mahalle tulumcabılığı ise, 2 Ağustos 1924 tarihinde yasaklandı; atlı ve kırbalı sakalarla birlikte tarihe karıştı⁸².

Yaklaşık yarım asır süre ile İstanbul itfaiyesini kumandan sıfatıyla yöneten Széchenyi Paşa, şehir itfaiyesini modern araç ve gereçlerle donatmış, yönetmeliği çağın icaplarına göre yeniden düzenleyerek örgütü canlandırmıştır. Meşrutiyet döneminde 1908 Çırçır, 1911 Uzunçarşılı ve 1918 Sultanselim yangınları istisna edilirse, görevde bulunduğu süre zarfında İstanbul yangınlarında gözle görülür azalma meydana geldiği; düzenli birliklerin çabuk hareketleri sayesinde büyük yangınlar döneminin kapanmış olduğu söylenebilir. Bununla birlikte Széchenyi'nin tam anlamıyla başarılı olduğunu düşünmek zordur. Fakat bunun sebeplerini siyasî ve yerel iktidarın uygulamalarında ve şehir dokusundan kaynaklanan etkenlerde aramak gerekir. Her şeyden önce yapıların geleneksel ahşap tekniğinde ve bitişik nizam tarzında inşa edilmiş olması, yangın vukuuna her zaman kapı aralamıştır. Plânsız yapılaşmanın ürünü olan dar ve inişli çukurluklu sokaklar, Széchenyi'nin hareket alanını kısıtlayan en büyük etkenlerden biriydi. İtfaiye hizmetlerinin aksamasındaki bir başka önemli faktör de üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada olduğu hâlde suyun miktar ve dağılım açısından değerlendirilememesi idi.

“SZÉCHENYI PASHA AND MODERNISATION OF OTTOMAN FIRE BRIGADE (1874-1922)”

Abstract

Ödön Széchenyi, who is a son of Hungarian noble family, came to Turkey during Abdülaziz period and administrated İstanbul fire brigade in the last forty eight years of Ottoman Empire. By abandoning traditional extinguishing methods, he trained firemen with a military discipline and equipped organisation with the modern tools. He set up first Turkish marine fire brigade. Thus, the destruction caused by conflagration in İstanbul diminished considerably. He was awarded with “ferik” title. Széchenyi Pasha offered propositions with regard to getting rid of factors causing fire. He also organised fire brigades in the cities and thus many cities witnessed new extinguishing equipment. Széchenyi Pasha, who admired İstanbul and Turkish people, did not became muslim, yet according to his testament he was buried in İstanbul..

Keywords

Ottoman Empire, İstanbul, conflagration, fire brigade, Széchenyi Pasha, modernisation, urbanisation issues.

⁸² *İstanbul İtfaiyesi 1714-1759*, İstanbul 1959, s. 3; Osman Nuri, *a.g.e.*, I, 1193; İhsan, *a.g.m.*, s. 86.