

# SİGORTA KARTOGRAFYASININ BATI'DA, OSMANLI DEVLETİ'NDE VE TÜRKİYE'DE DOĞUŞU, GELİŞİMİ VE SON BULMASI

Murat TANRIKULU\*

## ÖZ

Bir zarar teminatı olan sigortacılığa ait ilk uygulamaların M.Ö. 2000'lerde Babil'de kervan taşımacılığına yönelik olarak başladığı kabul edilmektedir. Pirim esasına dayalı ilk uygulamalar ise XIII. yüzyılda Venedik, Cenova ve Floransa kentlerinde gemi taşımacılığına yönelik olarak başlamış ve ilk sigorta şirketi de yine Cenova'da kurulmuştur. Kartografya tarihinde farklı bir alan olan sigorta kartografyası (insurance cartography) ve sigorta haritaları (insurance map) da ilk sigorta uygulamalarından binlerce yıl sonra ortaya çıkmıştır. Bunda XVII. yüzyıldan sonra ticaretle büyüyen, göçlerle nispeten kalabalıklaşan kentlerde büyük yangın felaketlerinin çıkması etkili olmuştur. Can ve mal kayıplarına yol açan böyle bir yangın 1666 yılında Birleşik Krallık'ın başkenti Londra'da yaşanmıştır. Büyük Londra Yangını adı verilen bu yangından sonra, ilk sigorta şirketi kurulmuş; ev, fabrika, depo ve muhtelif mallar sigorta kapsamına alınarak korunmuştur. XIX. yüzyılda endüstrileşmenin getirdiği ivmeyle hızla büyüyen kentlerde sigorta şirketleri çoğalmış, sigortacılık önemli bir faaliyet alanı haline gelmiştir. Aynı zamanda bu yüzyılda sigorta haritaları çizilmeye başlanmıştır. Birleşik Krallık'ta başlayan sigorta haritacılığı, ABD ve Kanada gibi sömürge eyaletlerde de yapılmaya başlanmış, diğer ülkelerle birlikte Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'nde de uygulama alanları bulmuştur. 1970'li yıllara kadar adı geçen ülkelerde ve ülkemizde sigorta haritalarının bu amaçla kullanımı devam etmiştir. Ancak teknik ve teknolojik gelişmelerle birlikte yangın sigorta haritalarına ihtiyaç kalmamış, 1970'li yıllarla birlikte üretimleri sona ermiştir. Bu haritalar günümüzde kartografya tarihi, kent coğrafyası ve kültürü araştırmalarında önemli bir kaynak olarak değerlendirilmektedir. Çalışmada yöntem olarak tarihsel sürecin incelenmesi ve doküman analizi kullanılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Sigorta, kartografya, sigorta kartografyası, yangın, yangın sigorta haritaları

## THE BIRTH, DEVELOPMENT AND TERMINATION OF INSURANCE CARTOGRAPHY IN THE WEST, OTTOMAN STATE AND TURKEY

### ABSTRACT

It is accepted that the first applications of insurance started in Babylon in 2000 B.C. for caravan transportation. The first applications based on pirim are started in the XIIIth century for ship transportation in the cities of Venice, Genoa and Florence, and the first insurance company was established in Genoa. After the XVIIth century, the great fire disasters in the cities that grew with trade and became relatively crowded with immigration were effective. One such fire, which caused loss of life and property, occurred in 1666 in London, the capital of the United Kingdom. After this fire, called the Great Fire of London, the first insurance company was established. In the cities that grew with industrialization in the XIXth century, insurance companies increased and insurance became an important field of activity. At the same time, insurance maps began to be drawn for insurance activities in this century. Insurance cartography, which started in the United Kingdom, began to be carried out in colonial provinces such as the USA and Canada, and found application areas in the Ottoman Empire and the Republic of Turkey. The use of insurance maps for this purpose continued until the 1970s. However, with the technical and technological developments, fire insurance maps were no longer needed and their production ended with the 1970s. These maps are today considered as an important resource in cartography history, urban geography and culture research. In the study, examining the historical process and document analysis were used as a method.

**Keywords:** Insurance, cartography, insurance cartography, fire, fire insurance maps

\* Doç. Dr., Çankırı Karatekin Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Çankırı, mtanrikulu@karatekin.edu.tr, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1384-5152>

## GİRİŞ

Kartografya ve adı konulmadan önce bu bilimin ürünü olan haritalar, on binlerce yılı bulan bir geçmişe sahiptir. Rhind’e göre insanlığın yarattığı üç iletişim aracından en eski olanı haritadır (Rhind,1993). Bu uzun süreçte haritalar, ilk çizilmeye başladığı andan itibaren insanın mekânı tanıma ve ilkel bir iletişim kurma yöntemi olarak bilinçsizce başvurduğu en önemli araçlardan biri olmuştur. Haritalar başlangıçta yiyecek temini, göç ve konum belirlemeye yönelik dar alanların kaba çizimlerinden bölge, ülke ve dünya haritaları ve atlaslarına; fetih, savaş, bina ve kent planları gibi ölçekli çizimlere ve nihayet günümüzün dijital haritalarına kadar genel ve tematik amaçlı çok farklı gereksinimler için üretilmiştir.

Uzamların Tarihi adlı eserinde bu farklılığa temas eden Pickles, harita çizimi ve istatistiğin vatandaşları belirli şekillerde görünür kıldığını, onları kamu idaresinde bir özne haline getirdiğini ve yeni uygulamalar için sigorta gibi faydalı muhasebe araçlarının ortaya çıkmasını sağladığını dile getirmektedir. Devamında ve yangın sigorta haritalarıyla ilgili verdiği örnekte ise ABD’deki Sanborn yangın haritalarının kent ölçeğini yeni yollarla tanımladığını, daha önce kentsel uzamı tanımlamak için harekete geçirilmemiş bir kesinlik ve ayrıntıdaki ölçeği yeniden ayarladığına işaret etmektedir (Pickles, 2006).

Gerçekten de yangın sigorta haritaları bir gereksinimle ortaya çıkmış ve bu gereksinim Pickles’inde belirttiği gibi yeni yol ve yöntemleri beraberinde getirmiştir. Kartografin ilgili kentsel alanın yangın risklerine karşı haritasını çıkarması bir yana, sigorta şirketlerinin o alandaki mülkleri oluşan talep doğrultusunda ve bir ücret karşılığında sigortalanmasını gerekli kılmıştır. Ancak sigorta güvencesi her zaman mülk sahibi tarafından talep edilen bir durum olmamıştır. Çoğu zaman bu talebin sigorta şirketlerince bildirim, ikna, yangın risk analizleri ve benzeri yollarla yaratılması yanında haritalarla da görselleştirilerek gerçekleştirilmiştir. Tüm bu süreçler aynı zamanda çalışmanın da konusunu oluşturmaktadır.

## AMAÇ VE YÖNTEM

Çalışmanın amacı; kartografya bilimi ve tarihi içinde farklı bir alan olan sigorta kartografyası ve yangın sigorta haritalarının gereksinimler doğrultusunda ortaya çıkış, gelişip yaygınlaşma ve gereksinimlerin sönümlenmesiyle birlikte yok oluş sürecini gözler önüne sermektir. Bu yapılırken sigorta kartografyasının Batılı ülkelerle birlikte Osmanlı Devleti ve sonrasında ise Türkiye’deki uygulamaları incelenmiş, mevcut yangın sigorta haritalarının günümüzdeki işlevleri üzerinde durulmuştur. Çalışmada yöntem olarak tarihsel süreçle birlikte, mevcut kayıt ve belgelerin incelenmesi esasına dayalı doküman analizinden yararlanılmıştır.

## SİGORTANIN TANIMI VE SİGORTACILIĞIN KISA TARİHİ

Türk Dil Kurumu Sözlüğü’nde sigorta; bir şeyin veya bir kimsenin herhangi bir yönden ileride karşılaşabileceği zararı gidermek için önceden ödenen prim karşılığında bu işle uğraşan kuruluşla yapılan iki taraflı bağlantı sözleşmesi olarak tanımlanmaktadır (<https://sozluk.gov.tr/>). Sigorta uygulamalarının ilk örnekleri yaklaşık 4000 yıl önce Babillerde görülmektedir. Kral Hammurabi kanunlarında, haydutlar tarafından saldırıya uğrayan kervanların oluşan zararlarının diğer kervanlar arasında eşit bir şekilde paylaşılması esasa bağlanmıştır. Böylece bu kanun kara taşımacılığındaki tehlike paylaşımının ilk düzenlemesi olarak tarihi kayıtlara geçmiştir. Sigorta düşüncesinin gelişimine katkı sağlayan önemli uygulamalardan biri diğeri de M.Ö. 600’lü yıllarda Hindular tarafından yapıldığı bilinen kredi anlaşmalarıdır. Bu anlaşmalar, Orta Çağda geliştirilecek olan, deniz ödücü ve nakliyat sigortaları olarak kabul edilen sigortaların temelini oluşturmuştur. Prim ödeme esasına dayalı sigorta uygulamalarının ilk olarak 1250’li yıllarla birlikte Floransa, Cenova ve Venedik kentlerinde başladığı kabul edilmektedir. İlk sigorta poliçesi olarak kabul edilen mukavele 23 Ekim 1347 tarihini taşımaktadır. İmza altına alınan bu poliçeyle Cenova’dan Mayorka’ya giden “Santa Clara” adlı geminin yükü güvence altına alınmış, benzer uygulamalarla ve zamanla yaygınlaşmıştır. Aynı şekilde ilk sigorta şirketi de 1424 yılında, yine Mayorka’da kurulmuştur. Ancak yangın sigortacılığının başlaması ve yaygınlaşması için yaklaşık olarak XVII. yüzyılın sonları ve XVIII. yüzyılın başlarının beklenmesi gerekecektir ([http://www.yangin.org/dosyalar/yangin\\_sigortaciliginin\\_tarihi\\_gelisimi.pdf](http://www.yangin.org/dosyalar/yangin_sigortaciliginin_tarihi_gelisimi.pdf)).

## BÜYÜK LONDRA YANGINI VE SİGORTA KARTOGRAFYASININ DOĞUŞU

İnsan var olduğu günden beri afet ve felaketler uğramış, telafisi zor, hatta olanaksız kayıplar yaşamıştır. Bu afet ve felaketlerin bir kısmı doğal süreçler içinde kendiliğinden gerçekleşmekteyken önemli bir kısmı ise insan kaynaklı olarak ortaya çıkmıştır/çıkılmaktadır. İnsan; ya erozyon, sel ve heyelan gibi felaketlerin hızlandırıcısı ya da yangın felaketlerinin önemli bir kısmı için doğrudan faildir. Nasıl ve ne şekilde oluşursa oluşsun afet ve felaketler sonrasında yaşanabilecek maddi kayıpların en azından bir kısmının tazmini için tedbir almayı gündeme getirmiştir. Çalışmaya konu oluşturan yangın sigortacılığı ve haritacılığı da böyle bir felaketin sonrasında bu amaçla başlamıştır.

İnsan kaynaklı felaketlerin başında yangınlar gelmektedir. İnsanoğlu, yerleşik hayata geçtiği ve ateşi kendi amaçları için kullanmayı başardığı günden bugüne yangın felaketleriyle yüzleşmek zorunda kalmıştır. Özellikle XVII. yüzyıldan itibaren dünyanın farklı kesimlerinde büyük kent yangınları yaşanmıştır. Günlerce devam eden yangınlarda can kayıplarının yanında binlerce bina yanarak tahrip olmuş ve çok büyük maddi zarar oluşmuştur. Bu yangınlar, yaşanan felaketin boyutlarını anlatmak için tarihe ve hatıralara büyük, kebir, great gibi sıfatlarla kaydedilmişlerdir.

Böyle bir yangın 1666 yılında Birleşik Krallık'ın başkenti Londra'da yaşanmıştır. Yangından hemen önce 1660'larda Londra, yaklaşık 350.000 kişinin yaşadığı Avrupa'nın en büyük kentlerinden biriydi. Kentte inşa edilmiş olan binaların yapı malzemesi daha çok keresteden oluşmaktaydı. Keresteler arasındaki açıklıklar yalıtımı sağlamak için zift ve reçine gibi kolay yanan maddelerle doldurulmakta, çatı ise sazla kapatılmaktaydı. Binalar, planlamaya pek önem verilmeden sıkıca bir araya getirilmiş ve neredeyse bitişik nizamda ve kemerli bir şekilde inşa edilmişti. Evler, caddeler üzerinde diziler halinde uzanıyordu. Dönemin gereği olarak Londra'da ulaşım at ve atlı arabalarla sağlanıyordu. Bu nedenle kentte çok sayıda hayvan ve bunların barındırıldığı ahır bulunuyordu. Ahırlar kolay tutuşabilen ot ve samanla doluydu. 1666'da Londra, sıcak ve alışıktan farklı biçimde kurak geçen bir yazın ardından su sıkıntısı çekiyordu. Su kıtlığı ve ahşap evler kurumuştur, bu da onların tutuşmasını kolaylaştırmıştı. Yangın 2 Eylül 1666 Pazar günü Pudding Lane Street (Puding Lane Sokağı)'de Thomas Farriner (Farynor) adındaki bir fırıncının ekmek fırınında başladı. Rüzgârın da etkisiyle hızla yayıldı. Önce eğimli Puding Sokağı'ndan Fish Hill'e buradan da Thames (Taymıs) nehrine ve Ahşap Londra Köprüsü'ne doğru ilerledi. Nehre ulaştığında kıyıdaki petrol ve don yağı gibi yanıcı maddelerle dolu depolara sıçrayarak etkisini artırdı (Şekil 1). Ancak, 1663'teki bir yangında Londra Köprüsü'nün bir bölümü yandığı için nehrin karşı tarafına yayılmadı (<https://www.london-fire.gov.uk/museum/history-and-stories/the-great-fire-of-london/>).

Dört gün süren yangın 6 Eylülde büyük oranda kontrol altına alındı ancak can kaybının yanı sıra, finansal maliyetler şaşırtıcıydı. Orta Çağ'da inşa edilen 13.200 ev, 87 bölge kilisesi, Kraliyet Borsası, Guildhall ve St. Paul Katedrali tamamen yandı ve yıkıldı. Londra'nın yıllık geliri 12 milyon pounddu ve buna rağmen yangının maliyeti 10 milyon pound olarak tahmin edildi. Büyük Londra Yangını'ndan sonra da yangının etkileri devam etti. Soğuk geçen bir kış ve veba salgını evsizler arasında can kayıplarını artırdı. Yaşanan kayıplar, insanların bir sigorta şirketine mallarını hasara karşı sigortalamak için ücret ödediği yangın sigortasının kurulmasına yol açtı. İtfaiye adı verilen ilk sigorta şirketi 1680 yılında Ekonomist ve Finans Uzmanı Nicolas Barbon tarafından Londra'da kuruldu. Şirket 1705 yılında adını Phoenix olarak değiştirdi. Zamanla Londra'da faaliyet gösteren sigorta şirketi sayısı da arttı, (<https://www.london-fire.gov.uk/museum/history-and-stories/early-insurance-brigades-brigades>).

Yangından sonra kurulan çoğu Londra sigorta şirketi, müşterilerinin mallarını korumak ve kendi kayıplarını azaltmak için, yangın söndürücüsü olarak 30 kadar Thames su görevlisi istihdam etti. Ancak bunlar için "İtfaiye" terimi XIX. yüzyılın başlarına kadar kullanılmamıştır. Her yangın sigorta şirketinin parlak boyalı amblemlerinin bulunduğu metal levhalar, sigortalı binaların kolay görülebilen yüksek bir noktaya yerleştirildi. Metal plakaların yangında korunma olasılıkları daha yüksekti. Temel amaçları, mülkün sigortalı olduğunu kanıtlamaktı. Plakaların yüksekliği, kötü niyetli insanlarca çalınmasını ve kendi mülklerine sabitlemesini engelledi. Ayrıca bu plakalar, sigorta şirketleri için hem reklam amaçlı hem de sokak numara sisteminin henüz olmadığı bir dönemde yer bulmada kullanıldılar (<https://www.london-fire.gov.uk/museum/history-and-stories/early-insurance-brigades-brigades>).



Şekil 1: 1666 Büyük Londra Yangını (Kaynak: <https://www.london-fire.gov.uk/museum/history-and-stories/the-great-fire-of-london/>)

Başta Phoenix olmak üzere sigorta şirketlerinin büyük ölçekli kent haritalarına olan gereksinimleri de takip eden yıllarda ortaya çıktı. Bu amaçla Phoenix Sigorta Şirketi adına bir Londra merkezi haritasının Thomas Leverton tarafından 1785 civarında üretildiği bilinmektedir. Ancak hala faaliyette olan Phoenix Sigorta Şirketi'nin böyle bir haritanın hazırlandığına dair hiçbir kaydı yoktur. Bununla birlikte, 1792 ve 1799 arasında, Richard Horwood, Phoenix için 26 inç ila bir mil ölçeğinde bir Londra haritası hazırlamıştır. Bir kopyası Kongre Kütüphanesi koleksiyonlarında bulunan bu büyük ölçekli detaylı harita, otuz iki yaprak olarak çizilmiş; tüm konutları ve ticari yapıları sokak numarasıyla birlikte göstermiştir. Phoenix Sigorta Şirketi, ABD’de de şubeler açmış ve faaliyetlerde bulunmuştur (<https://www.loc.gov/rr/geogmap/sanborn/san4a1.html>).

Haritacılık, XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren askeri amaçlar için devletlerin kontrolünde gizlilikle yürütülmeye başlamış ve bu sayede daha hızlı bir gelişim sürecine girmiştir. Bu gelişimde devletlerarası egemenlik mücadeleleri ve sömürgecilik faaliyetleri yanında hızla büyüyen kentlerde mülkiyete yönelik çalışmalar da önemli bir rol oynamıştır. Diğer yandan Avrupalı yöneticiler arasında arazinin haritaları olmaksızın savaşmanın mümkün olamayacağı fikri kesin bir kural olarak kabul görmüştür. Bu fikir 1791’de Birleşik Krallık’ta kurulan Ulusal Haritalama Ajansı (Ordonance Survey) ve Fransa’da 1817’de başlayıp 1866’da tamamlanan ülkenin topografik haritalarını üretme çabasıyla süratle yayılmıştır. Böylece Avrupa’da ilk kadastro uygulamaları başladı. Arazi şekillerinin belirlenmesi amacıyla tarama, eşyükselti eğrileri ve renklendirme yöntemleri geliştirildi. Yeni tekniklerin uygulanmasıyla çizilen modern haritalarla Avrupa’nın önemli bir kısmı kayıt altına alınmıştır.

Kadaströ uygulamalarının başladığı yıllar, Endüstri Devrimi’nin de başladığı yıllardı. Devrim, Britanya’nın kentsel bölgelerini adeta yok etti. Endüstriyel faaliyetler yaygınlaştıkça binalar arttı. Bu da tehlikeli endüstriyel faaliyetler ile yaşanan eski binaları birleştirdi. Yangın riski, ticari çıkarlar bakımından her zamankinden daha önemli bir sorun haline geldi. Bu riskleri değerlendirmek için sigorta ve kentsel haritalama gereksinimi de hızla büyüdü. XIX. yüzyılın sonlarında, Londra’daki sigorta şirketleri, yangın riskini değerlendirmek için ihtiyaç duydukları bilgileri vermek adına ayrıntılı sigorta haritalar oluşturmaya başladılar ve böylece kartografya tarihinde özel bir alan olan *sigorta kartografyası (insurance kartography)* doğdu.

Sigorta haritalarına olan talebin büyüerek devam etmesi, genç bir inşaat mühendisi olan Charles Edward Goad (1848–1910)’ın dikkatini çekti. Goad, 1848’de Surrey (Birleşik Krallık)’de, tesisatçı

Charles Goad ve eşi Caroline Ann'in ikinci oğlu olarak doğmuş ve burada inşaat mühendisliği eğitimi aldıktan sonra 1869'da Toronto'da Grey ve Bruce adlı demiryolu şirketinde haritacı ve mühendis olarak çalışmak için Kanada'ya taşınmıştı. Sigorta haritalara oluşan talep doğrultusunda çalışmalarına başlayan Goad, 1875'te Montreal'de Charles E. Goad Şirketi'ni kurdu. Kanada'daki kentler için bir dizi yangın sigortası planları hazırladı. Bu planlarda binaların yapılış amacını (ticari, konut, depolama, kamu), ortamlarını, yapısal özelliğini, fiziksel durumunu renk ve kodlamalarla gösterdi. 1881'de, yangın sigortası planlarını kullanan şirketler tarafından elde edilen kârları vurgulayan ve istatistikleri yayınlayan, planlarının çok daha fazla dikkate alınmasına ve Kanada'da 1300'den fazla yere erişimini sağlayan “The Insurance Society” adlı bir dergi çıkarmaya başladı. 1885 yılında ülkesine döndü ve aynı modeli Londra'da uygulayarak Birleşik Krallık'taki diğer kentlerin haritalarını çıkarmaya öncülük etti. Şirket, 1887 yılında Londra, Bristol ve Glasgow'un bir bölümüyle birlikte birçok kent için Goad haritalarının ilk sürümünü üretti (<https://www.goadoldstreetmaps.com/charles-e-goad/>).

Goad haritaları, sigorta şirketlerine yangın risklerini değerlendirmede yardımcı olmak için üretilmiştir. Şekilde Manchester'ın Goad 1888 serisi yangın sigortası haritasından bir pafta yer almaktadır (Şekil 2). Haritada ve anahtarında bina ayak izleri, kullanımları (ticari, konut, eğitim vb.), kat sayısı ve binanın yüksekliği ile inşaat malzemeleri (dolayısıyla yanma riski) ve özel yangın tehlikeleri (kimyasallar, fırınlar vs.), prim tahmin etmek amacıyla belgelenmiştir. Bireysel işletmelerin adları, mülk sınırları ve adresleri de sıklıkla kaydedilmiştir. Bu haritalar, o sıralarda kentlerin ticari faaliyetleri ile birlikte kentsel peyzajın zengin bir tarihsel görüntüsünü sağlaması bakımından ayrı bir öneme sahiptir. British Library, Londra merkezli Charles E. Goad Şirketi'ne ait kapsamlı bir yangın sigortası planları koleksiyonuna sahiptir. Bu planlar, Britanya Adaları'nın önemli kentleri için 1/480 (1 inç ila 49-0 fit) ölçeğindeki diğer ülke kent planları için ise 1/600 (1 inç ila 50 fit)'dür. Goad'ın büyük ölçekli yangın sigortası planları çekici bir renk sistemine sahipti. Planları çok farklı kılan bir diğer özelliği de ikonik sembololojiyi bir araya getirmesiydi. Bu özellikleri Goad haritalarına uluslararası talebin oluşmasına da yardımcı oldu. Osmanlı Devleti, Mısır, Güney Afrika, Batı Hint Adaları, Meksika, Venezuela ve Şili için de sigorta haritaları üretti. 1970'lere kadar haritaları üretmeye devam eden Charles E. Goad Şirketi, bu alanda Birleşik Krallık'taki en büyük şirketlerden biriydi (<https://www.goadoldstreetmaps.com/charles-e-goad/>).

Goad haritalarında “Explanation Of Signs Used” başlığıyla verilen lejantta; haritaya kodlanan bilgilerin alt başlıklar halinde açıklaması bulunmaktadır. Bunlar; yükseklikler, çatılar, cam teraslar, çeşitli araçlar, referans numaraları, renkler, duvarlar, pencereler, demir kapılar ve kepenkler ile kısaltmalardan oluşmaktadır. Haritalarda kullanılan renkler; kırmızı, sarı, açık mavi ve morudur. Kırmızı tuğla veya taş binaları, sarı ahşap binaları, açık mavi bir veya iki katlı ve yüksek olmayan binalardaki çatı pencerelerini, mor ise yüksek binalardaki çatı pencerelerini göstermektedir. Çeşitli araçlar başlığı altında ise özel ya da halka açık hidrantlar (yangın musluğu), açık ve kapalı vinçler, yangın alarm kutusu, 20 beygire kadar ya da daha yüksek güçteki buhar kazanları ve makineleri vb. verilmiştir (Şekil 2).





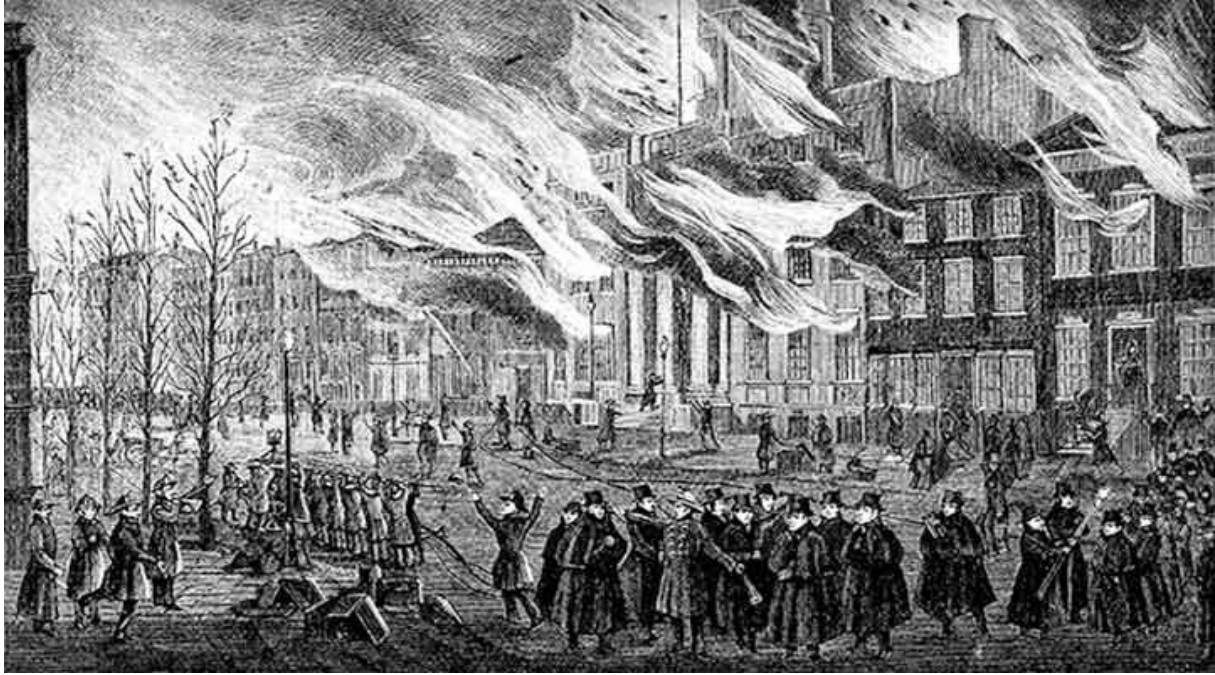
Şekil 2: Goad’ın Manchester Haritası (Kaynak: Fire insurance maps and plans-The British Library).

## SİGORTA KARTOGRAFYASININ ABD’DEKİ GELİŞİMİ

Bağımsızlığını ilan etmeden önce ABD bir İngiliz kolonisiydi. Diğer uygulama ve gelişmelerde olduğu gibi sigorta haritacılığıyla ilgili uygulama ve gelişmeler de Birleşik Krallık’taki uygulama ve gelişmelerden büyük oranda etkilenmekteydi. Aslında Philadelphia’da 1752 gibi erken bir tarihte yerli girişimcilerce bir yangın sigortası şirketi kurulmuştu. Bununla birlikte 1812 yılındaki ABD-Birleşik Krallık Savaşı’na kadar yerli şirketlerin sayısı yine de oldukça azdı. Özellikle Amerikan Devrimi olarak da bilinen 1775 yılındaki bağımsızlık ilanı öncesi ve hemen sonrasındaki yıllarda Londra yangın sigortacıları, Amerikan kentlerindeki binalar için yangın sigortası poliçelerinin çoğunu üretmekteydi. Ancak 1812 Savaşı ve yaşanan kanlı çatışmalar, uzun süredir İngilizlere duyulan düşmanlığı daha da büyüttü. Bu durum Amerika Birleşik Devletleri’nde faaliyet gösteren ve büyük çoğunluğu İngiliz menşei olan yabancı şirketlere kısıtlamalar getirirken mevcut Amerikan şirketlerinin faaliyetlerini genişletmeleri için uygun bir ortam yarattı ve yeni sigorta şirketlerinin kuruluşunu teşvik etti. Amerikan sigorta şirketleri, müşterilerin yangın riskini değerlendirmek için ihtiyaç duydukları bilgileri vermek adına oluşturdukları haritalarda Birleşik Krallık kökenli sigorta şirketlerinin uygulamalarını örnek aldı. Savaş sonrası nüfus artışı, iş dünyasının sağlıklı gelişen durumu, kentlerin büyümesi ve Amerika Birleşik Devletleri’ndeki sermaye birikimi sigortacılığa daha fazla teşvik sundu. New York, Philadelphia, Boston ve Hartford başlıca yangın sigortası merkezleri haline geldi. 1835 yılına kadar Amerikan şirketleri, büyük ölçüde yerel müteşebbisler tarafından kişisel veya ortaklık işletmeleri olarak yönetiliyordu ve öncelikle yakın çevrelerinden iş talep ediyorlardı. Bu sayede riskli mülklerin kişisel denetimi kolaylıkla mümkün olabilmekteydi ve ayrıntılı sigorta haritalarına çok az ihtiyaç duyulmaktaydı. Mevcut olan birkaç yangın sigortası haritası ile itfaiyeci kılavuzu; yangın bölgelerini, yangın sınırlarını, hidrantları, kamu sarnıçlarını, motor istasyonlarını, kancaları, merdivenleri ve hortum arabalarını gösteren New York Kenti Haritası gibi çok genel nitelikteydi. Bu harita, 1834’te yerel bir girişimci olan P. Desobry tarafından yayımlanmıştı.

New York, bir kent olma özelliği kazandığı ilk yıllarla birlikte zaman zaman yangınların da yaşandığı bir kentti. Bu yangınların çıkması ve büyümesinde bina inşa malzemesi olarak yaygın bir biçimde

ahşap malzemenin kullanılması etkili olmuştur. 16 Aralık 1835'te New York'ta büyük bir yangın daha çıktı (Şekil 3). Yangın hızla büyüdü ve yayıldı. Mevsim kışı ve kar fırtınası ile birlikte şiddetli soğuk etkiliydi. Bu nedenle hidrantlar ve nehir donmuştu. Müdahale için gerekli olan su, ancak nehirdeki buzlar kırılarak elde edilebildi. 13 dönümlük alanda (53 bin m<sup>2</sup>) etkili olan yangında iki kişi öldü, çoğu ticari amaçlar için kullanılan 600 bina yandı ve 3 gemi kullanılmaz hale geldi. Yangın, 20 milyon dolardan fazla maddi kayba neden oldu. Yangın öncesinde kentte 26 sigorta şirketi bulunuyordu. Hiç rezerv fonu bulunmayan veya çok az rezerv fonuna sahip olan küçük şirketlerden 23'ü teminatları karşılayamadığından iflas etti. Bununla birlikte yangından sonra modern New York'un kuruluşuna zemin hazırlayan birçok düzenleme yapıldı. Endüstriyi yeniden canlandıracak daha büyük şirketler kuruldu. Eyaletler yedek fonlar gerektiren yeni yasalar çıkardı. Talep alanları, çeşitli kentlerde acenteler bulunduran büyük sigorta şirketleri tarafından genişletildi. Bu genişleme sigorta kapsamında değerlendirilen mülklerin kişisel denetimini olanaksız hale getirdi ve temel risk bilgilerini veren haritalara talep arttı (<https://www.loc.gov/rr/geogmap/sanborn/san4a1.htm>).



Şekil 3: Büyük New York Yangını (Kaynak: <https://www.thehartford.com/about-us/insurance-history>).

Dile getirilen talep artışı doğrultusunda 1849 veya 1850 civarında, New York'ta Jefferson Sigorta Şirketi'nin sekreteri olan George T. Hope, iş ve konut yapılarındaki yangın risklerini hesaplamak için New York'un bir bölümünün büyük ölçekli bir haritasını hazırlamaya başladı. Bu nedenle Hope, genel bir kabulle Amerika Birleşik Devletleri'nde özel ve ayrıntılı yangın sigortası haritaları fikrinin, diğer bir ifadeyle Amerikan sigorta kartografyasının öncüsü (babası) olarak kabul edilmektedir (Palmer, 2013). Hope, Anketleri yapmak ve Manhattan Adası'nın alt kesiminden Twenty-Second Street'e kadar bir kent haritası taslağı hazırlamak için Birleşik Krallık'ta eğitim görmüş bir mühendis olan William Perris'i görevlendirdi. Hazırlanan haritanın gerekli bilgileri içermesini sağlamak için projeyi yönlendirmek üzere kendi başkanlığında bir yangın sigortası görevlileri komitesi kurdu. Komite, haritanın tüm binalardaki inşaat malzemelerinin bir renk sistemi ile tanımlanması gerektiğine karar verdi. Bir dizi uygun kartografik sembol formüle edildi ve harita için bir format ve bir ölçek üzerinde karar alındı. Hope Komitesi tarafından kabul edilen standartlar, birkaç değişiklik, bir yüzyıl veya daha uzun süre sigorta haritalarının standardını belirledi. New York kentinin 1852 Hope-Perris Haritası, özellikle yangın sigortacıları tarafından kullanılmak üzere yayımlanan en eski ve büyük ölçekli harita olarak kabul edilmektedir. Ancak 1850'lerin başlarında, Amerikan kentlerinin bir dizi büyük ölçekli ayrıntılı planları yayımlanmıştı. Bunların çoğu; binaların blok boyutları ve yapısı, sokakların genişliği, yangın bölgeleri, hidrantlar ve itfaiye istasyonları gibi yangın sigortası endüstrisi için gerekli bilgilere sahipti (<https://www.loc.gov/rr/geogmap/sanborn/san4a1.htm>).

1861-1865 yılları arasında süren Amerikan İç Savaşı, ülkede sigorta haritası yayımlarını önemli ölçüde kısıtladı. Ancak savaştan sonra sağlanan istikrar, Homestead Yasası (Çiftçi Yerleştirme Yasası)

olarak da bilinen arazi kanununa paralel olarak demiryolu hatlarının genişletilmesi, kentsel gelişime katkıda bulunan endüstriyel ve ticari büyümeyi teşvik etti. Altmışlı ve yetmişli yıllardaki Avrupa'dan ABD'ye yapılan muazzam büyüklükteki göç, hem kırsal hem de kentsel nüfusu artırdı. Tüm bu koşullar yangın sigorta harita endüstrisini besledi ve birçok kişi ve yayıncıyı bu alana girmeye teşvik etti.

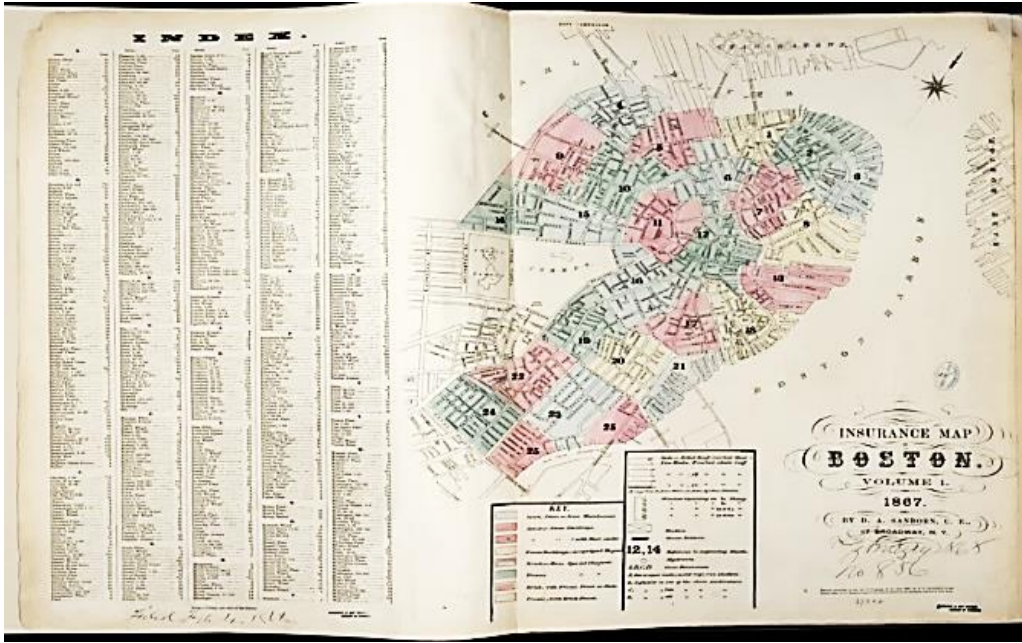
Haritaya olan bu gereksinimi gören İnşaat Mühendisi ve Arazi Müfettişi D. Alfred Sanborn, 1866'da yangın sigortası haritaları üzerinde çalışmaya başladı. Aynı yıl, Aetna Sigorta Şirketi tarafından Tennessee'deki alanların haritalarını hazırlamak için iş teklifi aldı ve bir sözleşme imzaladı. Aetna için çalışırken Boston atlas ve ek alanların haritalarını geliştirmek ve satmak için “Boston Sigorta Haritası, Cilt 1, 1867” olarak yayımlanan benzer Boston haritaları hazırladı. Bu görevinin ardından 1867'de New York'ta DA Sanborn Ulusal Sigorta Diyagramı Bürosu'nu kurdu. Sanborn'un harita şirketi birkaç on yıl içinde, ABD'nin en büyük harita şirketi oldu. Bu büyüme, anlayışlı yönetim ve rakip firmaların satın alımı yoluyla gerçekleşti. Haritacılıkta tekel haline gelen şirketin merkezi New York'ta yer almaktaydı. Ayrıca San Francisco, Chicago ve Atlanta'da bölge ofisleri vardı. Sanborn Şirketi, yangın riski ile ilgili bina detaylarının yanı sıra kentleşmenin tüm büyük bölgelerindeki bina ayak izlerini haritalamak için araştırmacılar gönderdi. Hızlı gelişim ve değişim gösteren alanlar altı aylık periyotlarla yeniden gözden geçirildi ve haritalar sürekli olarak güncellendi. Haritalarında tek tip doğruluk ve sunum standartları sağlamak için, Sanborn Şirketi 1905'te “Münhasır Kullanım ve Çalışanların Rehberliği için bir Sörveyör (kılavuz/rehber) El Kitabı” yayımladı. Kılavuz, yüz sayfadan fazla kesin talimat, örnek haritalar ve kapsamlı bir sembol anahtarı içeriyordu. Haritalar, bir inç karelerde çapraz çizgili 21'e 25 inç sayfalar üzerinde 50 fit (1524 cm) ila bir inç ölçeğinde çizildi. Ayrıca daha önce yayımlanmış haritalar ve atlaslar için gözden geçirilmiş baskılar ile bu baskılara yapıştırılan düzeltme fişleri yayımlandı. Üretim muhtemelen 1930'ların başında zirveye ulaştı. Şirket, 1937 yılı itibarıyla ABD, Meksika ve Kanada'da 13 bin kent ve kasabanın yangın sigorta haritalarını hazırlayarak şirketlerin hizmetine sundu. (<https://www.loc.gov/rr/geogmap/sanborn/san4a1.html>). Bu anlamda sigorta kartografyası Birleşik Krallık'ta başlamış ancak en büyük gelişmeyi Amerika Birleşik Devletleri'nde göstermiştir.

Sanborn'un dizin haritaları genellikle ve gerçekte sayfaların kapsadığı alandan daha geniş bir alanı kapsar. Renkli sayfa numarasıyla üst üste bindirilmiş dikdörtgenler, kent bloklarını sayfaya göre gruplandırır. Haritalar hazırlanırken, yerden tasarruf etmek için bitişik olmayan alanlar, bir sayfa üzerinde bir araya getirilmiştir. Haritanın indeksi üzerinde bu alanlar aynı renk ve sayfa numarasına sahiptir. Sigortacılar, bir şirketin sorumluluğunun yönetilebilir bir miktarla sınırlı olması nedeniyle belirli bir alanda ne kadar mülkü sigortaladıklarının kaydını tutmaya gereksinim duyarlar. Şirket, sigortacıya bu görevde yardımcı olmak için kentin her bloğuna benzersiz bir numara veya harf atamıştır. Blok numaraları hem dizin haritasında hem de gerçek sayfada görünür durumdadır. Bu numaralar, konulduğu tarihten itibaren sabit olarak kalır, ancak herhangi bir nedenle yeniden numara verilecekse bu durumda son üretilen haritadaki yeni verilen numaranın altında ve parantez içinde eski numara da yazılır. Mevcut boşlukların en iyi kullanımı, sayfa düzenlemesiyle belirlenir ve her sayfadaki bir pusula gülü veya ek hizalama ile sağlanır.

Sanborn haritalarında, yangının yayılabileceği veya bu olmasa bile yangının söndürülmesinde kullanılacak komşu alanlar da yer alır. Haritalar üzerine basılan sokak adları ve numaraları sigortalı mülkün bulunmasına yardımcı olur. Haritalarda; kuyular ve sarnıçlar kapasiteleriyle birlikte belirtilir. Küçük, içi doldurulmuş çemberler hidrantları gösterir. Kavşaklarda açık çemberlerin içine foot olarak işaretlenen değerler, suyun akışında yer çekimiyle ilgili oluşan basıncın bir göstergesi olarak verilir. Bu çemberler, yer seviyesindeki (zemin üzerinde) topluluklar için bulunmayabilir, aynı zamanda pompanın çıkış duvarı ve benzeri notlar itfaiyeciler için tehlike işaretidir. Bazen yapılacak ya da yıkılacak olan bir binanın işaretlenmesi, haritaların gelecek revizyonuna kadar sigortacılar yardımcı olur. Demiryolu hatları, kıvılcım tehlikesini veya itfaiyenin bir yangına ulaşmasını geciktirici bir faktör olarak açıklanır. Ayrıca engebeli veya olağan dışı araziler yangınla mücadele için olası bir engel olarak değerlendirilir. Harita üzerine bir mülk boyunca basılan “No exposure” ifadesi, arazinin her hangi bir doğrultusunda yangının yayılma ve muhtemel bir zararının olmayacağı anlamındadır (Lynne, 2004).



İlk bakışta çoğu insanın dikkatini çeken şey, bu haritaların rengidir. Haritaların renk kodları, 1852 Hope-Perris haritasına kadar gider ve Sanborn da aynı şemayı takip etmiştir. Yapılardaki renkler, temel yapı malzemelerini yansıtır. Sarı her zaman keresteyi temsil eder. Kırmızı (pembe) tuğla veya tuğla duvar iken mavi taş veya betonu; gri metali ve yeşil her zaman tanımlanmayan özel bir malzemeyi niteler. Kahverengi, ateşe dayanıklı bir yapıdır (sıklıkla kerpiç). İki veya daha çok renk, birçok materyalin birlikte kullanıldığını gösterir. Örneğin, etrafında kırmızı şerit bulunan sarı, bir dizi tuğla parçası olan ahşap bir evi temsil ederken ekli sarı yapılar arasındaki kırmızı bant, bir duvar işçiliğine ve güvenlik duvarına işaret eder. Bir tarafı sarı olan pembe bir bina genellikle ahşap sundurması bulunan tuğla yapıdır. Semboller göreceli olarak yanabilecek yapısal özellikleri tanımlar. Genel bir uygulamayla bunlar bina yüksekliğini, çatı üzerindeki yangın duvarı yüksekliğini, çatıyı kaplamada kullanılan materyal tipini, dış pencereleri, kapıları ve her seviyedeki kepenkleri içerir. Bu semboller, bir harita setinin ilk sayfasında bir blok içinde görünür (Lynne, 2004), (Şekil 4).



Şekil 4: Sanborn'un Boston Sigorta Haritası ve İndeks (Kaynak:

<http://www.loc.gov/resource/g4104cm.g01790190601S/?sp=1&r=0.866,0,2.732,1.246,0>).

Her harita ilgili olduğu cilt içinde muhafaza edilir. Dekoratif bir başlık sayfasıyla birlikte başlayan ciltler, ait oldukları mekânla ilgili ayrıntılı bilgiler içermektedir. Bunlar; sokak ve adres indeksi, kurum ve kuruluş adlarını içeren bir özeller indeksi; genellikle dört ya da altı bloğa ait olarak haritalanan alanın tamamını gösteren bir ana indeks ve nüfus, ekonomi, hâkim rüzgâr yönü, nehirler, kanallar gibi genel coğrafi bilgileri içeren bir lejanttan oluşur. Haritalar genel olarak her bloğun, binanın hatta müstemilatın ana hatlarını içerir, bu hatlar üzerindeki pencere ve kapıların yeri doğru konumlamayla belirtilir. Cadde ve sokakların isimleriyle birlikte kaldırımların dâhili genişlikleri de haritalara işlenmiştir. Sanborn koleksiyonu, tahmini yedi yüz bin ayrı sayfadan oluşan yangın sigortası haritalarının yaklaşık elli bin basımından oluşur (<https://guides.loc.gov/fire-insurance-maps/sanborn>).

## OSMANLI DEVLETİ VE TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NDE SİGORTA KARTOGRAFYASI

Osmanlı Devleti'nde sigortacılığın ne zaman başladığına dair kesin bilgi mevcut değildir. Bununla birlikte Tanzimat Fermanı'ndan ve özellikle Avrupa devletleriyle ilişkilerin eskiye oranla daha iyi olduğu Kırım Savaşı (1854)'nden sonra başladığı kabul görmektedir. Kapitülasyonların sayesinde Avrupalı devletlerin sigorta şirketleri Osmanlı Devleti'nde hiçbir kısıtlamaya uğramaksızın faaliyet gösterebiliyorlardı. Bu uygun şartlar altında ilk sigorta acentesi 1862 yılında İstanbul'da Rivnionne Adriatica di Sigurta Şirketi (RAS) adına Giorgio ve Roberto Casseratto kardeşler tarafından açıldı. Acente 1874 yılına kadar faaliyetlerini sürdürmüştür (Kazgan, Soyak, Koraltürk: 2000). Ayrıca Sun Sigorta Şirketi ilk acentesini 1863 yılında İzmir'de açmıştır. Aynı dönemde Northern, North British & Mercantile (N&M), Royal Liverpool sigorta şirketleri de İzmir'de faaliyet göstermektedir. Sun'un

İzmir acentesi tarafından o dönem İzmir sigorta piyasasına ait raporlar tutulmuştur. Bu raporlarda 1863 yılında İzmir’de faaliyet gösteren rakip sigorta şirketleri hakkındaki bilgilere de yer verilmiştir. Bunlar; Royal Liverpool Sigorta Şirketi (İngiliz), Commercial Union Sigorta Şirketi (İngiliz), Northern Sigorta Şirketi (İngiliz), La Baloise Sigorta Şirketi (İsveç), Magdeburg Sigorta Şirketi (Alman)’dir. Ayrıca daha önce sözü edilen Phoenix Yangın Ofisi de Akbulut’un aktardığına göre İzmir’de bir temsilcilik açmayı planlamış ancak olumsuz görüş bildirilmesi üzerine bundan vazgeçmiştir. Bunun yerine Phoenix ve London & Lancashire sigorta şirketleri adeta tek bir reasürans (ikili sigortalama) şirketi gibi faaliyette bulunmuşlardır (Akbulut, 2014).

Kadim bir kent olan İstanbul, aslında yangınlarıyla da ünlü bir kenttir ve belirsiz aralıklarla çok sayıda yangın felaketi geçirmiştir. 1510, 1639, 1660, 1756, 1812, 1870 yıllarında yaşanan yangınlar bunların bazılarıdır. Can ve mal kayıplarına yol açan, mahalleleri yok eden ve silüetin değişmesine neden olan yangınlardan sonra kent, adeta yeniden inşa edilmek zorunda kalmıştır. Büyük kent yangınları özünde bir felaket olmalarının yanında sözü edilen Londra ve New York yangınlarında olduğu gibi etkili önlemlerin alınması, kentin planlanmasına yönelik yeni adımların atılması, yangın sigortacılığı ve kartografyasının başlaması gibi bir takım olumlu gelişmelere de yol açmıştır. Osmanlı Devleti ve İstanbul için de 1870 yangını benzer bir gelişmeyi başlatmıştır. 1870 yangınından önce devletin ve İstanbul’un genel görünümünün kısa izahı Osmanlıdaki mevcut sigorta faaliyetlerini ve sigorta kartografyasının gelişimini anlamamızı kolaylaştıracaktır.

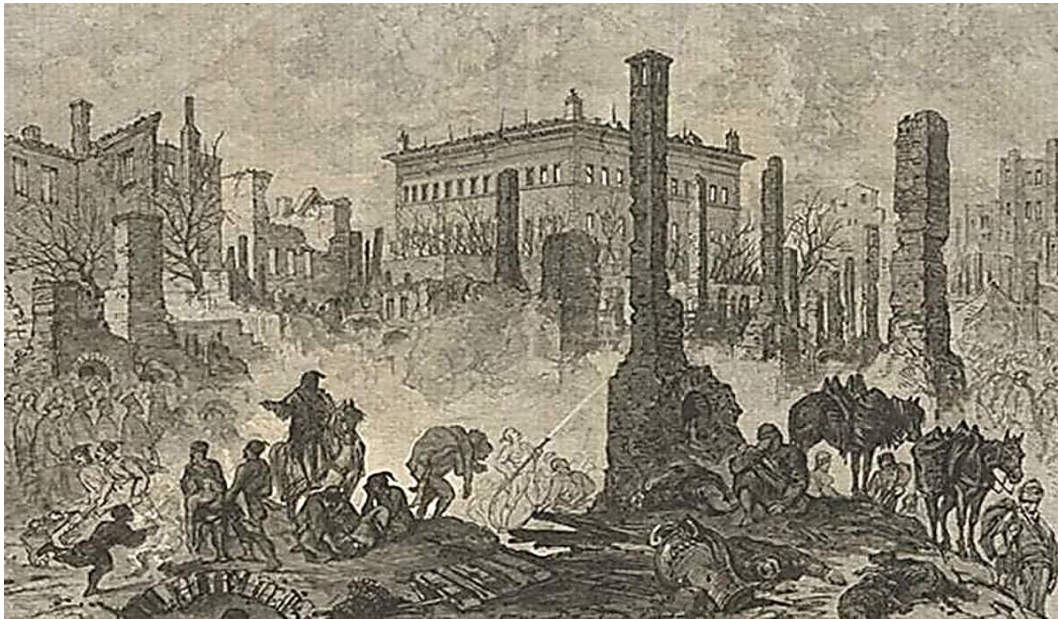
Osmanlı Devleti’nde 1600’lü yılların son çeyreğiyle birlikte ekonomi, ordu ve yönetim kademelerinde aksaklıklar görülmeye başlamış ve Batı’nın her alanda gerisinde kaldığı belirgin bir biçimde anlaşılmıştı. Bunu bertaraf etmek için bazı Osmanlı sultanları ve devlet adamlarının önderliğinde yenileşme hareketleri başlatıldı. Osmanlı yenileşme hareketleri; III. Ahmet ve Lale Devri (1718-1730) ile başlayan, III. Selim (1789-1807), II. Mahmut (1808-1839), I. ve II. Meşrutiyet (1876 ve 1909) dönemlerini içine alan bir süreçti. Garplılaşıma ya da günümüz ifadesiyle Batılılaşma kavramıyla izah edilen bu süreçte amaç; Batı’nın sahip olduğu gelişmişlik seviyesini yakalamak ve devleti eski gücüne tekrar ulaştırmaktı. Ancak her alanda bazı ilerlemeler sağlansa da sorunlara yüzeysel yaklaşımlar, savaşlar, yenilgiler, ayaklanmalar ve yenilik karşıtlarının çabaları gibi nedenlerle istenilen başarı bir türlü yakalanamamış, bu süreçte Batı’nın yaşam tarzını taklit etmekten ileriye gidilememişti. Bununla birlikte sosyal, kültürel, ticari ve askeri alanlarda Batı ile sağlanan yoğun temas, Osmanlı toplumu için en azından kentlerde gözle görülür bir değişimi başlatmıştı. Bu değişimde; yurt dışında ve yurt içinde Batılı tarzda açılan okullarda öğrenim görenlerin sayısının artması, bunların devlet kademelerinde göreve gelmesiyle bürokraside entelektüel bir sınıfın oluşması ve nispi gelir artışıyla birlikte eskiden beri ticaretle zenginleşmiş gayrimüslim tebaanın varlığı da etkili olmuştu. Bu yeni toplumun değişen yaşam tarzı ve talep ettiği lüks tüketim kalemlerinin yerli üretim ve sanayide bir karşılığı yoktu. Diğer yandan 1838 yılında Birleşik Krallık’a Osmanlı ülkesinde geniş ticari ayrıcalıklar tanıyan Balta Limanı Anlaşması imzalanmış, 1841 yılına kadar İsveç, Norveç, Fransa, Portekiz, Hollanda, Belçika, İspanya ve Danimarka gibi diğer Avrupa ülkelerine de benzer ticari ayrıcalıklar verilmişti. Bu ayrıcalıklar Osmanlı Devleti’ni, Endüstri Devrimi’ni gerçekleştiren ve fabrikasyon üretime geçen Batı’nın adeta açık pazarı haline getirmişti. İstanbul, İzmir gibi kentlerde ticareti ellerinde bulunduran Gayrimüslim tebaa ile buralarda yerleşik olarak bulunan Levantenler ve bazı diğer Avrupa ülkesi vatandaşları artan talebi değerlendirerek neredeyse gümrüksüz olarak ülkeye soktukları Batı menşeli lüks tüketim mallarını satan mağazalar, sarrafiye, bankerlik ve emlak büroları, borsa, bar, lokanta, tiyatro gibi yeni işletmeler açtılar. İstanbul’da Galata ve İstiklal Caddesi’ni de içine alan Beyoğlu (Pera) ve civarı, İzmir’de ise merkez liman ve Kordon, adı geçen işletmelerin yoğunlaştığı alanlardı.

1870 yılına gelindiğinde Osmanlı kentlerindeki mevcut binaların büyük çoğunluğu, daha önce sözü edilen Londra ve New York’ta olduğu gibi ahşap taşıma sistemleri üzerine ahşap kaplama usulüyle yer yer bitişik nizamda ve yer yer de birbirine yakın inşa edilmiş binalardan oluşmaktaydı. Kargir ve betonarme binaların sayısı oldukça azdı. Bu nedenle çıkabilecek her hangi bir yangın, geçmişte olduğu gibi kolaylıkla felaket boyutuna ulaşabilirdi. Bu durum ilerleyen süreçte yangın sigortası yapacak olan şirketlerin, ahşap binaların yüksek yangın riskini karşılamak için yüksek prim oranları belirlemesine, sigortayla yeni tanışmakta olan ve zorlukla geçimini sağlayacak düzeyde kazanan nüfusun fazla olduğu bir ekonomide müşteri potansiyelinin sınırlı olmasına da yol açacaktı (Baskıcı, 2002).

Dile getirilen şartların egemen olduğu İstanbul'da, böyle bir yangın 1870 (H. 1287) yılında Beyoğlu'nda çıktı. Kayıtlara Büyük Beyoğlu (Pera) Yangını olarak geçen felaket, 5 Haziran Pazar günü öğleden sonra saat 14'te Feridiye Sokağı'nda ahşap bir evde başlamış, rüzgârın etkisiyle kısa sürede büyüyerek beş altı koldan ve her yönde ilerlemiştir. Bazı kargir binalarla birlikte Tarlabası'nı, Taksim'in alt taraflarını, Galatasaray'a kadar olan Beyoğlu Caddesi'ni, Bülbülderesi'ni, Aynalıçeşme taraflarını ve Kalyoncukulluğu'nu bütünüyle yaktıktan sonra ancak söndürülebilmiştir. Meskenlerin yanı sıra yanan binalar arasında İngiliz Büyükelçiliği, Amerikan ve Portekiz konsoloslukları, Naum Tiyatrosu, Beyoğlu Karakolu, Ermeni Katolik Patrikhanesi, Ermeni Hastanesi, birçok cami ve kilise vardır. Bu yangında 111 can kaybı, 163 mahalleye ait 64 sokakta 3449 bina yanarak tahrip olmuştur (Nüzhet, 1941; <https://cityofistanbul.net/the-great-fire-of-pera-in-1870/>), (Şekil 5).

Yangında farklı din ve uluslardan 28.689 kişi değişik oranlarda zarar görmüştür (Şekil 5). Beyoğlu'nda sigortalı olan mülklerin yangında zarar görmesi yüzünden sigorta kumpanyaları (şirketleri) mülk sahiplerine 300.000 lira iadesinde tadiyahatta bulunmuşlardır. Sonra da makbuzlarını Dâhiliye Nazırı Şerevanı Zade Rüştü Paşa'ya ibraz ederek İstanbul'da itfaiyenin kurulmasını talep etmişlerdir. Yabancı sigorta şirketleri o dönemde yangın sigortası yaptıkları binaların kapılarına markalarını asmaktaydılar. Kılıç (2003) tarafından nakledilen bir hatıra göre; dönemin ünlü paşalarından Müşir Fuad Paşa, yüksek dereceli bir misafirin rehberliğine tayin edilir. İstanbul'un Müslüman mahalleleri gezilirken bazı evlerin kapı ve duvarları üzerinde değişik şekillerde birer metal levhanın asılı olması misafirin dikkatini çeker. Misafir bunların ne olduğunu Fuad Paşa'ya sorar. Paşa bir müddet tereddüt ettikten sonra Müslüman sigorta şirketlerinin markalarıdır yanıtını verir (Kılıç, 2003). Kılıç'ın naklettiği bu hatıradan, İstanbul için henüz sigorta haritalarının mevcut olmadığı; sigorta şirketlerinin Büyük Londra Yangını sonrası sigortaladıkları binaların yüksek kesimlerine metalden yapılmış markalarını sabitlemelerinin standart bir uygulama haline geldiği ve İstanbul'da da uygulandığı anlaşılmaktadır.

Büyük Beyoğlu Yangını'nda sözü edildiği üzere Avrupalı tüccarlar, bunlarla yakın ticari ilişkileri olan gayrimüslimler ve Levantenler gibi hem varlıklı hem de nüfuzlu bir kesim daha çok etkilenmiştir. Bu da o kesimde, yangın sigortası talebinde bir artışa yol açmıştır. Osmanlı Devleti'nde sigortaya olan bu talep; başlangıçta Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri ve Kıta Avrupa'sında ortaya çıkan sigorta talebine benzese de sonrasında adı geçen ülkelerdeki endüstrileşme faaliyetlerinin yol açtığı yeni risklere yönelik bir gelişme gösterememiş, daha çok hizmet sektörüne yönelik uygulamalarla sınırlı kalmıştır. Ancak her ne olursa olsun denilebilir ki Büyük Beyoğlu Yangını, Büyük Londra ve Büyük New York yangınları gibi benzer bir etki göstererek Osmanlı Devleti'nde sınırlı da olsa yangın sigortacılığının başlamasına ve yaygınlaşmasına yol açmıştır.



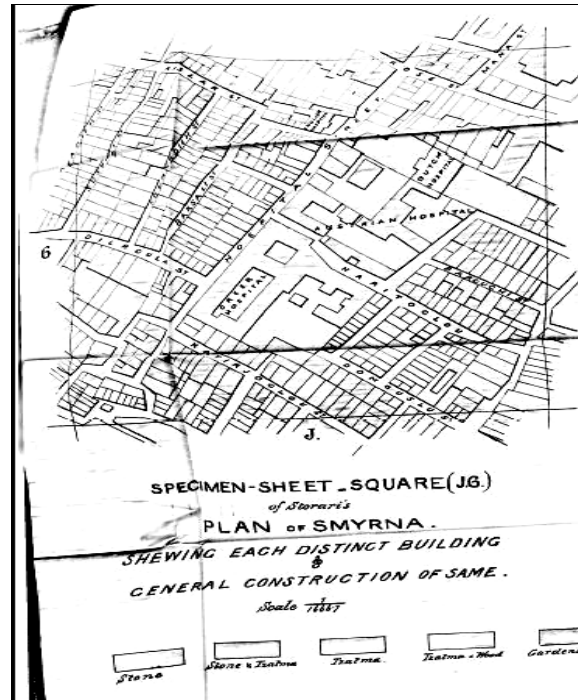
Şekil 5: Büyük Beyoğlu Yangını ve geride İngiliz Büyükelçiliği (<https://cityofistanbul.net/the-great-fire-of-pera-in-1870/>).



Osmanlı Devleti, Kırım Savaşı (1854) sonrasında Birleşik Krallık başta olmak üzere birçok Avrupalı devletten yüksek faiz oranlarıyla borçlanma yoluna gitmişti. İlerleyen süreçte biriken ve vadesinde ödenemeyen bu borçlar nedeniyle Batılı devletler alacaklarını tahsil etmek için devletin tüm gelirlerine el koyma anlamına da gelen *Duyun-u Umumiye ve Reji İdaresi*'ni kurdular. 1880 sonrası dönemde yabancı devlet ve kuruluşların Osmanlı Devleti'nden alacaklarını düzenleme adına kurulan bu idare kısa süre içinde faaliyetine başlamıştır. Böylece Avrupalı sermayedarlar, Osmanlı Devleti'nde neredeyse dokunulmaz oldular ve daha rahat hareket etme olanağı elde ettiler. Ülkedeki sigortacılık faaliyetleri de bundan onlar adına olumlu etkilendi. Bu sayede sigorta şirketi sayısı 1890'larda artmaya devam etti. 1892 yılında Osmanlı Bankası, Duyun-u Umumiye ve Reji İdaresi'nin önderliğinde her biri 10'ar liralık 40.000 paya bölünmüş olarak 440.000 Osmanlı lirası sermayeyle İstanbul'da, *Osmanlı Umum Sigorta Şirketi (La Societe Generale d'Assurances Ottomane)* kuruldu (Toprak, 1982; Baskıcı, 2002). Böylece İstanbul, İzmir, Trabzon gibi önemli liman kentlerinde görülen sigortacılık faaliyetleri, 1890'lı yıllarla birlikte mevcut şirketler tarafından yeni acentelerin açılmasıyla kısmen Anadolu içlerinde de yayıldı. 1894 yılına gelindiğinde İstanbul ve Anadolu'da yangın sigortacılığı alanında 45, deniz nakliyat sigortacılığı alanında 40, hayat sigortacılığı alanında ise 35 farklı şirket faaliyet göstermekteydi.

Osmanlı Devleti'nde faaliyet gösteren hem yabancı sigorta şirketleri hem de Osmanlı Sigorta Şirketi'nin elinde henüz yangın sigorta haritaları yoktu. Oysa potansiyel müşterilerin mevcut sosyal ve ekonomik durumlarının belirlenmesi, sigortalanacak yapıların fiziki incelemelerinin yapılarak riskin boyutlarının tespiti, doğru fiyatlandırma açısından büyük önem arz etmekteydi. Uzun zaman alan bu incelemeler aynı zamanda oldukça maliyetliydi. Bu nedenle sigorta şirketleri İstanbul'da riske konu olan gayrimenkulleri ilk olarak sıradan el çizimleriyle belirlediler. Bu çizimler binaların basit, üç boyutlu görünümü ya da daha doğru bir ifadeyle krokileri biçimindeydi.

Osmanlı Devleti'nde, Sun Sigorta Şirketi'nin 1863 yılında ilk şubesini açtığı İzmir'de de el ile çizimler yapıyordu ancak bu çizimler, İstanbul'daki kroki benzeri çizimlere göre oldukça profesyonel ve ölçekli yapıdaydı. İzmir'de yapılan el çizimlerinden biri, Topograf S. Watkins tarafından 1881 yılında 1/1666,7 ölçeğinde hazırlanmış İzmir Kent Planı (yangın haritası)'ydı. Harita, Frenk mahallerindeki yapıları toplu olarak veren ilk yangın haritasıdır. Haritanın lejantında her binanın yapı malzemesi (taş, ahşap, tuğla, karışık) görülebilmektedir (Şekil 6).



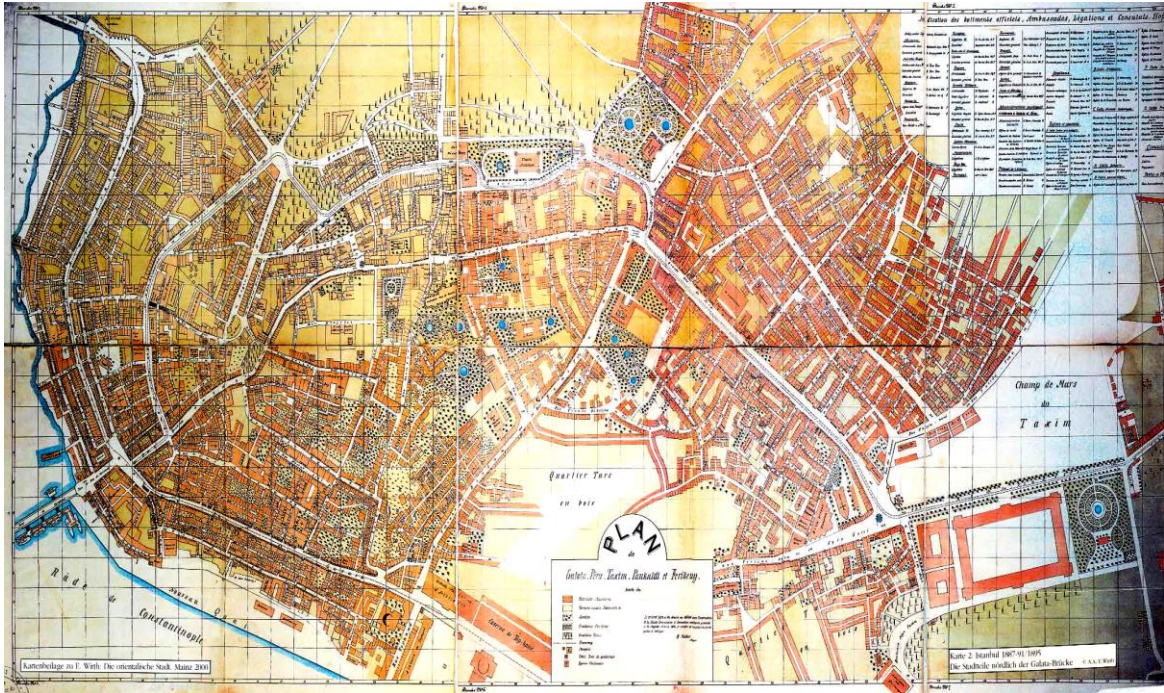
Şekil 6: Watkins'in İzmir Kent Planı (Kaynak: Akbulut, 2014).

Watkins bu haritada binaların kat sayıları ve sahiplik durumları belirtmemiştir. Bu eksikliğine rağmen böyle bir yangın haritasının 1881 gibi erken bir dönemde yapılmış olması önemlidir. Watkins'in bu



haritası, Osmanlı Devleti'nde ilk yangın sigorta haritalarının 1904'te Goad tarafından yapıldığı bilgisinin de revize edilmesi gerektiğini göstermektedir. Zira Watkins'ın İzmir Kent Planı, Osmanlı Devleti yangın sigorta haritacılığını belirtilen yıldan 23 yıl daha eskiye taşımıştır.

Büyük Beyoğlu Yangını'ndan önce de İstanbul'da bazı kadastral çalışmaların olduğu, özellikle Beyoğlu ve civarının planlarının çizildiği bilinmektedir. Yangından hemen sonra zarar gören bölgeleri kırmızı renkte gösteren Sun Sigorta Şirketi arşivindeki 1/5000 ölçekli "Plan de Pera" (Akbulut, 2014) ile Huber Haritası bunlardandır. Yangından sonra çizildiği düşünülen, yanan alanların kırmızı renkle gösterildiği Plan de Pera'ya okur, kısa bir internet araştırmasında kolayca ulaşabilir. Bu nedenlerle bu haritaya burada yer verilmemiş ve ayrıntılı bir açıklamaya da gerek duyulmamıştır ancak, Huber Haritası'ndan kısaca bahsetmek yerinde olacaktır. Zira böyle bir haritanın hazırlanması için Huber'e sigorta şirketlerinden talep gelmiş olması muhtemeldir. Bu harita, Osmanlı Devleti'nin hizmetinde bulunan ve Haydarpaşa-Ankara Demiryolu inşaatında yapım şefi olarak çalışan Alman Subay, Binbaşı von Huber tarafından 1887-1891 yılları arasında 1/1.000 ölçeğinde hazırlanmıştır. Galata, Taksim ve Pangaltı semtlerini kapsayan harita, zikredilen alanların topografik ve yapı malzemesi bilgilerini içeren şematik bir anlatıma sahip olmakla birlikte parsel numaraları, sokak adları, binaların kullanım biçimleri (okullar, dini yapılar, elçilikler, hanlar vb.), kapı numaraları, tramvay hattı, park ve bahçeler ile mezarlıkları da içermektedir (Şekil 7). Huber Haritası, kentte gelişmekte olan sigorta şirketlerine yönelik olarak yapılmıştır (Tekeli, 2000).



Şekil 7: Huber Haritası'nda Galata (Kaynak: <https://sehirplanlama.ibb.istanbul/beyoglu-arsivi-haritalar/>).

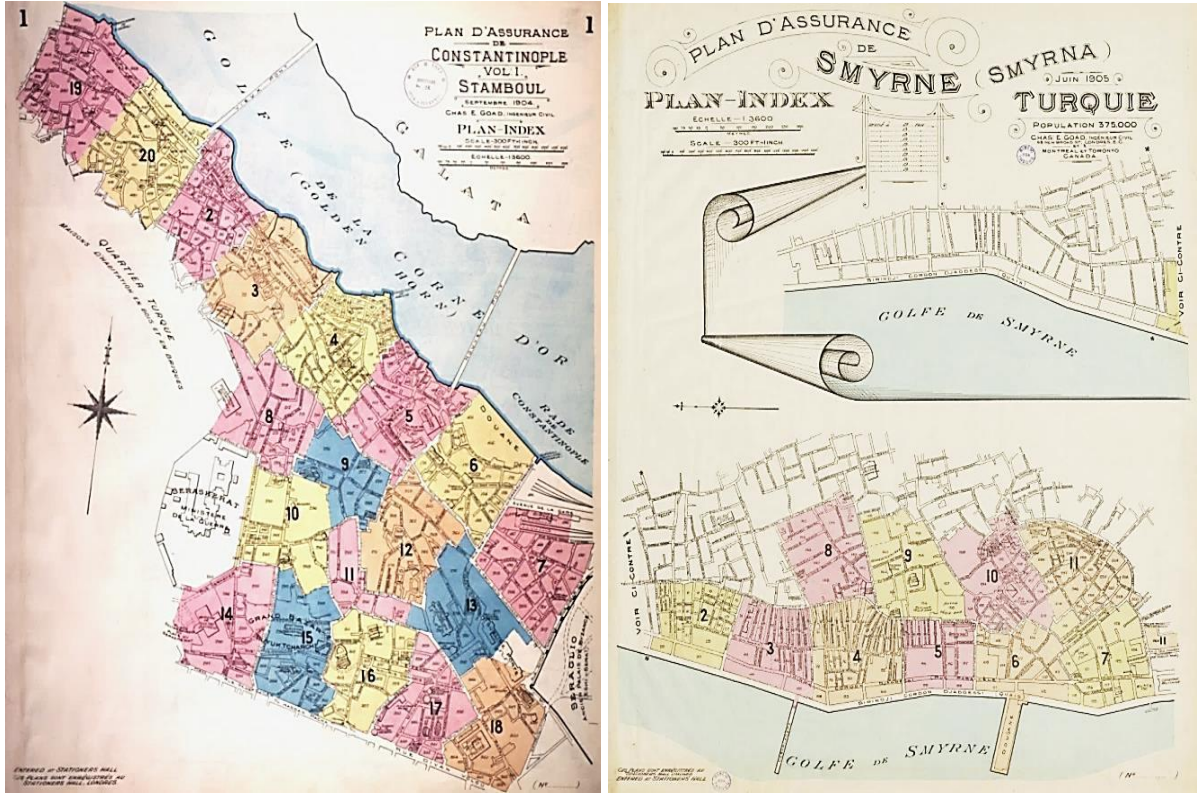
1900'lü yılların başında artan sigorta talebine paralel olarak İstanbul ve İzmir gibi kentlerde özellikle yangın tehlikesine karşı başka sigorta haritaları da çizilmiştir. Bu haritalardan ilki, kısa yaşam örgüsü daha önce verilen İngiliz Kartograf C. E. Goad'ın şirketi tarafından 1904-1906 yılları arasında üretilmiştir. Haritaların çizimi için Goad'ın şirketinin tercih edilmesinde hem şirketin uluslararası tanınırlığı hem de Osmanlı Devleti'nde sigortacılık faaliyetlerinin daha çok İngiliz şirketler tarafından yürütülmesi etkili olmuştur. Bu haritalar günümüzde Goad Haritaları olarak tanınmaktadır.

Goad Haritalarından önce İstanbul ve İzmir'de acenteleri bulunan sigorta şirketleri, gerekli olan sigorta haritalarını kurumsal ve profesyonel olmayan kartograflara yüksek bedeller karşılığında çizdiriyorlardı. Bu maliyetten kurtulmak ve haritalarının profesyonel anlamda çizilmesini sağlamak için Montreal merkezli Charles E. Goad Şirketi'nden talepte bulunuldu. Talebi kabul eden Goad, Osmanlı Sigorta Şirketi Sendikası ve öncelikli olarak sigorta şirketleri ile görüşerek yapılacak işleri karara bağlamıştır. Buna göre çizilecek harita serileri, yapılması istenen bölgelerde 1/600, geri kalan

bölgeler 1\1200 ölçekli olacaktır. Planlar, yangın risk gruplarının tehlikelere göre durumlarını gösterecektir. Goad, İstanbul’da bulunmadığında işlerini oğlu Ernest Goad ve ileride ayrıca değinilecek olan yardımcısı Cesar Raymond ile yürütmüş, zaman zaman da sigorta şirketi sendikasıyla mektuplaşarak yapacağı işleri ayrıntılı bir biçimde açıklamıştır. Akbulut’un aktardığına göre, bu mektupların birinde Goad; “İstanbul’da en çok konuşulan yabancı dilin Fransızca olması nedeniyle tüm bilgileri bu dile çevirip çevirmeyeceğime karar vereceğini, haritanın 1\600 ölçekli olacağını, ölçeğin bu tarz harita alımı için en uygun ölçek olduğunu, Amerika Kıtası, Güney Afrika, Batı Avrupa için de bu ölçeğin kullanıldığını belirtmiştir. Ardından İstanbul’da Sarayburnu’ndan Haliç’e kadar köprünün üst tarafında yer alan evler de dâhil olmak üzere ve arka tarafta Kapalıçarşı ve hatta daha ilerisine kadar olan bölgenin haritalandırma çalışmasının kapsamı içinde olduğunu, böylece haritanın ilk bölümünün bitmiş olacağını ve kalan kısmı beklemeden gönderileceğini ifade etmiştir (2014).” Çalışmalara başlayan Goad, iki yıl içerisinde İstanbul ve İzmir’de talep edilen semtlerin haritalarını hazırlamış ve teslim etmiştir (Şekil 8). Goad Haritaları, İstanbul’un Tarihi Yarımada bölümünde 20, Kadıköy bölümünde ise 14 paftadan oluşmaktadır.

Goad, haritalarını dört cilt olarak hazırlamış ve yayımlamıştır. Bunların üçü İstanbul, biri de İzmir’e ait haritalardan oluşmaktadır. İstanbul için Eylül 1904’te tamamlanan birinci cilt Eminönü ve Beyazıt bölgelerini, Aralık 1905’te tamamlanan ikinci cilt Galata ve Beyoğlu (Pera) bölgelerini, Nisan 1906’da tamamlanan üçüncü cilt ise Kadıköy, Haydarpaşa ve Moda bölgelerini kapsamaktadır. Dördüncü cilt olarak Haziran 1905’te tamamlanan İzmir haritaları ise 10 paftadan oluşmakta ve İzmir’in merkez bölümünü içermektedir. Ada numaralarının sağdan sola ve yukarıdan aşağıya doğru yerleştirilmiş olduğu Goad Haritalarının tüm paftalarında; pafta numarası, paftanın ait olduğu bölge, paftanın içerdiği mahallelerin isimleri ve paftaların çizim tarihleri mevcuttur. Ek olarak, ikinci kez çoğaltılan haritaların çoğaltıldıkları tarihler de yer almaktadır. Bu haritalar, imar ve proje çalışmalarına yönelik hazırlanmadıkları için kat yükseklikleri ve diğer kot farkları lejant açıklamaları ile sunulmuştur (Tekeli, 2000). Diğer yandan, Goad haritalarında eşyükselti eğrileri, arazi kotları, istinat duvarları, sert meyiller ile birlikte haritada kullanılan renk ve işaretlerin açıklamaları da bulunmamaktadır (Güvenç, 2000). Bununla birlikte neredeyse 1870’lerden beri hem ülkesi hem de farklı ülkeler için sigorta haritaları çizen ve aynı zamanda bir şirketin sahibi olan Goad’ın daha önce sözü edilen ve uluslararası kabul gören standart bir lejant uyguladığı da açıktır. Ancak Güvenç bu lejanti, yerel koşullara uymadığı için Goad Haritalarının olumsuzlukları arasında saymıştır. Diğer olumsuzlukları da kapsama alanının darlığı, distorsiyon-kapanmama problemleri ve düşük kartografik hassasiyettir (2003).





Şekil 8: Goad'ın İstanbul-Eminönü ve İzmir-Körfez-Kordon yangın sigorta haritaları (Kaynak: <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/114090>).

Goad'ın İstanbul yangın haritalarını üretirken Cesar Raymond'dan yardım aldığına daha önce değinilmişti. Raymond, haritalama işlerinde oldukça yetenekli bir topograftı. Raymond'un yaşamı hakkındaki bilgiler oldukça sınırlıdır. Osmanlı Bankası Arşivi'nde yer alan 1909 tarihli Şark Ticaret Yıllığı'nda Raymond'un, S. Raymond and Co. adlı kuruluşa ait bir sigorta şirketi olan Crédit Foncier Ltd.'nin genel müessili olduğu kayıtlıdır. Bu kayıttan anlaşılmaktadır ki Raymond, bir haritacı olmasının yanında bir sigorta şirketinde temsilcilik de yapmıştır. Raymond, 1884 yılında "Nouveau de Stanboul" adında harita çalışmalarını içeren bir eser kaleme almış ve kendisini burada kadastrucu olarak tanımlamıştır (Akbulut, 2014). Raymond, haritalarını çok amaçlı kullanım için hazırlamıştır. 1\10.000 ölçeğinde hazırladığı Tarihi Yarımada ve Pera'yı merkeze aldığı iki çalışmada, bir yangın sigorta haritasında bulunması gereken tramvay, tren yolu, deniz yolu, parklar, tiyatrolar, müzeler, çarşılar, mahalleler, sokaklar, meydanlar, Bizans surları, camiler, kiliseler, çeşmeler, patriklik, elçilik, bakanlık, hastaneler, okullar ve sanayi binalarına yer vermiştir.

1908 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti'nde Meşrutiyet ilan edilmiş ve birçok yeni atılım gerçekleştirilmiştir. Bu atılımlar arasında İstanbul'un çeşitli haritalarının üretilmesi de yer almaktaydı. Bunun için İstanbul Şehremaneti (Belediyesi)'nde Şehremini (Belediye Başkanı) Cemil Topuzlu Paşa tarafından, İstanbul'da ilk harita çalışmalarının yaptırılması yönünde karar alındı. Halefi Şehremini Halil Edhem Bey'in (Eldem) döneminde (1909-1910) de bir Fransız şirketi olan İnşaat ve Keşfiyat Türk Anonim Şirketi'ne ihale edildi. Bu ihaleye göre; İstanbul Yarımadası (Eminönü-Haliç-Surlararası), Beyoğlu (Galata-Beşiktaş-Şişli), Üsküdar ve Kadıköy merkez olmak üzere yerleşimin sık olduğu yerlerin 1/500, 1/1000 ve 1/2000 ölçekli kadastral haritaları yapılacaktı. Şirket, ihale gereği 1910 yılında nirengi esasına göre çalışmalara başladı ve Yeşilköy'de bir baz ölçümü yaptı. Bu ölçümde yaklaşık 8000 hektarlık bir alanın nirengi istikşaf ve tesisi gerçekleştirildi. Başlangıç olarak Alman Galata Kulesi koordinatları için yuvarlak bir değer alındı. 1911'de ölçme işlemleri tamamlandı ve hesap işlerine geçildi. Ancak Osmanlı Devleti ile Almanya arasındaki yakın ilişkilerin Fransa ile sorun oluşturması nedeniyle iş Fransızlardan alındı.

1913 yılında Fransızlar tarafından yarım bırakılan nirengi esasına dayalı harita alma işi "Deustch Syndikat für Stacbaliche Arbeiten" adlı Alman şirketine ihale edildi. Şirketin yaptığı ölçümler Almanya'ya gönderildi ve harita çizimleri renkli olarak burada gerçekleştirildi. Daha sonra Türkiye'ye

getirilen çizimlerin 66×100 cm boyutlarında Osmanlıca kopyaları çıkarıldı. Diğer renklere oranla mavi rengin daha belirgin olması nedeniyle Alman Mavileri adıyla da anılan bu haritaların üzerindeki kurumsal yapı, mahalle, cadde, sokak ve binaların Fransızca telaffuz edilmiş biçimiyle Türkçe adları yazılmıştır. Saray Burnu yerine Serai Bournou, cami yerine djami, Cerrah Paşa yerine Djerrah Pacha, çıkmaz sokak yerine tchikmaz sokak gibi. Zikredilen bu yapıların, 1/500 ölçekli haritalarda plan düzlemine tüm dış konturlarının ölçüleriyle aktarılmış olmasına rağmen yapı malzemelerinin türü belirtilmemiştir. Ada ve parsel bilgilerinin yer almadığı Alman Mavilerinde tek yapı ölçeğine kadar inen 1/1000 ve 1/500 ölçekli haritalar 1913-1914’te çizilmiştir. Buna karşın, rehber nitelikli olan ve mevcut paftaların ait oldukları bölgeleri göstermek için yapılan 1/2000 ölçekli haritalar ise 1918-1921 yılları arasında tamamlanmıştır (Dağdelen, 1996). Haritaların çizimi, Balkan ve I. Dünya savaşları nedeniyle aksamış, ancak 1923 yılında bitirilebilmiştir.

Alman Şirketi 1914’ten 1928’e kadar aralıklı da olsa çalışmalarına devam etmiştir. Şirket, daha önce Fransızlar tarafından kendilerine mecburen verilen alanı küçük bulmuştur. Zira başlangıç noktası alınan yönde ve değerlerde değişikliğe gitmişlerdir. Böylece Galata Yangın Kulesi’ne ilk kıymetlendirme olarak verdikleri Y=500 ve X=8000 değerlerini ve Alman sisteminden farklı olarak Azimut başlangıcını şimal/kuzey yerine garptan/batıdan almışlardır.

1928 yılına gelindiğinde Alman Şirketi işleri yürütemez hale gelmiştir. Bunun üzerine şirket, 1928’den sonra, bir kaç Alman mühendis ve ölçü aletleriyle birlikte Yüksek Mühendis İbrahim Rahmi Arı tarafından devralınmıştır. Arı, sekiz on sene daha İstanbul’un harita alımını aslına uygun olarak devam ettirmiş ve İstanbul’a, yeniden çizilmesi çok zor olan Cihangir ve Aksaray yangın sahaları ile birlikte takriben 20.000 hektarlık haritayı Alman Mavilerine ek olarak kazandırmıştır. Daha sonra şirketi tasfiye emiş ancak Şehremaneti ile olan mukavele gereği her yıl mevcudun % 10’unu ilave ederek, Boğaziçi-Kadıköy (1928), Bakırköy-Bostancı-Merdivenköy-İçerenköy (1932) sahaları ile Eyüp sirtlarından başlayarak Surdışı’ndan Küçük Çekmece’ye kadar olan kısımların ve Adaların haritasını 1936 senesinde ikmal etmiştir. Bu suretle Rahmi Arı tarafından sonradan yapılan İstanbul haritalarının hektar tutarı Fransız ve Almanların yaptığı haritaların iki misline yakındır. Buna rağmen, herhalde Alman yapısı haritalar daha emniyete şayandır diye olacak, İstanbul haritalarından bahsedilirken, Alman haritaları (Alman Mavileri) diye sözü edilmektedir (Kural, 1966). 14.000 adet dizin sayesinde aranılan yerleri kolayca bulabilmeye imkân veren Alman Mavileri, I. Dünya Savaşı öncesi dönemin İstanbul’unun bütün sokak, cadde ve kamu binalarına yer vermektedir. Ancak parsel düzeyinde yeterli bir bilgiye ulaşılamamaktadır (Şekil 9).



Şekil 9: Alman Mavilerinde Beyoğlu-Karaköy (Kaynak: <https://sehirplanlama.ibb.istanbul/beyoglu-arsivi-haritalar/>).



Alman Mavilerinden sonra da ülkemizde daha çok İstanbul için yangın sigorta haritalarının çizimi sürdürülmüş ve uzun süreli çalışmalar gerçekleştirilmiştir. 1922-1945 yılları arasında Topograf Jacques Pervititch tarafından kadastral temelli olarak çizilen ve 208 paftadan oluşan sigorta haritaları bunlardandır. Jacques Pervititch 1877'de Dubrovnik'in 17 kilometre güneydoğusunda yer alan Cavtat'ın bir köyü olan Mocici'de Hırvat bir ailenin çocuğu olarak dünyaya geldi. Denizcilikle geçimini sağlayan babası Petar Pervititch, 1880'de eşi, kızı ve üç oğluyla birlikte İstanbul'a taşındı. Auguste, Pierre ve Jacques, burada Saint Pierre İlkokuluna gittiler ve Fransız okulu Saint Joseph'de burslu olarak eğitimlerine devam ettiler. 1894 yılında Saint Joseph'ten üstün başarı ile mezun olan Jacques Pervititch, üniversite eğitimine (eğer yaptıysa) yurt dışında devam etmiş olmalıdır. Zira o zamanlar haritacılık eğitimi sadece askeri okullarda veriliyordu. Pervititch Haritalarının ilk basım yılı 1922'dir. Son haritası ise 1945 yılına aittir ve bu yıl aynı zamanda ani bir biçimde öldüğü yıldır (Sabancıoğlu, 2003).

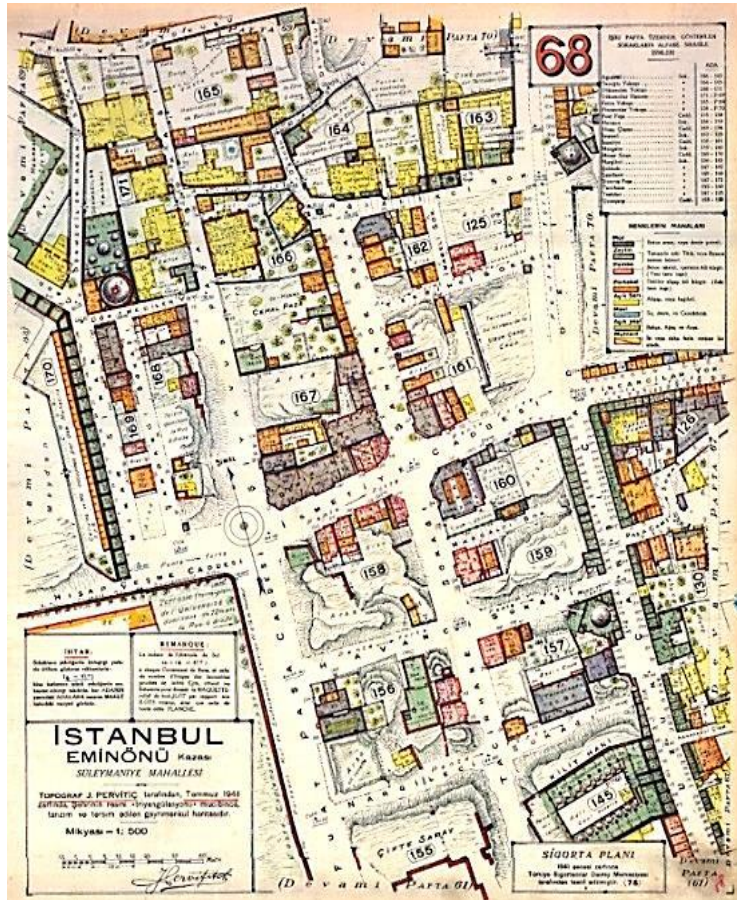
Beşiktaş, Beyazıt, Üsküdar, Kadıköy, Taksim, Beyoğlu, Eminönü için hazırlanan Pervititch Haritaları, sigorta şirketlerinin reasürans birimleri tarafından, bir yapı çevresinde mevcut olan risk unsurlarını belirlemek için kullanılmıştır. Haritalar, rehber plan bazında 1/5000, 1/4000, 1/2400 ve 1/2000 gibi çeşitli ölçeklerde hazırlanmıştır. Buna karşın rehber planlarda numaraları verilen ve daha fazla ayrıntı içeren alt paftalar ise 1/1000, 1/750, 1/600, 1/500, 1/375, 1/250 ve 1/200 gibi ölçeklerde çizilmişlerdir. Bu ölçekler arasında en sık kullanılan ölçek ise 1/1000 ve 1/500 ölçekleridir. Haritalar eğer meskûn yerlerin haritası ise daha çok 1/200, 1/500, 1/1000 ölçekli hazırlanılmıştır. Yalnızca sokak ve ada cephelerinin gösterildiği gayrimeskûn bölgelerin haritaları ise 1/2000 ölçekli ve bazıları eşyükselti eğrili çizilmişlerdir. Orijinal haritalar vatman kâğıdına çizilirken kopyaları muşamba üzerine işlenmiştir. Harita üzerindeki yazıların bir kısmı Fransızca, bir kısmı eski Türkçe ve 1928 yılındaki Harf Devrimi'nden sonra yapılanlar ise yeni Türkçedir. Haritaların çizimi için yabancı firmalara altın olarak büyük ücretler ödenmiştir. Durum 1935 yılına kadar böyle devam etmiştir (Şerbetçi, 1999).

Pervititch Haritaları, temsil ettiği semtlerin rehber paftalarında büyük harflerle ve Fransızca olarak J. Pervititch tarafından 1923'te çizilen Beşiktaş takometrik kadastro planı başlığı altında ayrıntılı bir lejant sunmuştur. Başlık, haritası çizilen semtin adına ve çizim yılına göre değişiklikler göstermektedir. Lejant, haritalara kodlanan her türden sistematik bilginin (renk, yazı, şekil, tarama, kısaltma vb.) bir tanımlama anahtarı olarak hazırlanmıştır. Burada; yapı türleri, duvarlar ve pencereler, sokaklar ve sayılar, çıkıntılar, kenarlar, üst yapılar, yükseklikler, katlar ve çeşitli kısaltmalar başlıklarından oluşmaktadır. Lejant aynı zamanda sigortalı mülkün yangın riskini tanımlamada renklerle birlikte büyük ve küçük harflerden oluşan kısaltmaların ve kodlanan şekillerin de açıklamalarına yer verir. Açıklamalar hem Fransızca hem de İngilizce olarak aynı satırda süslü bir kenar çerçeve içinde, dikey çizgilerle ayrılarak verilmiştir. Haritalarda kullanılan bazı kısaltmalar; çeşme ve kuyular FsP, taş veya ahşap merdivenlerin Fransızca karşılığı olan "escaliers en pierre ou bois" için Esc (PR), (BS), garaj için GAR, çok eski kereste çatılar VxB, fırın Fa biçimindedir. Dil, daha önce belirtildiği gibi haritanın çizildiği yıla göre farklılaşmaktadır. Pervititch, haritalarında farklı teknikleri bir arada kullanmıştır. Örneğin bazı haritalarında yine daha önce belirtildiği gibi izohipsleri kullanırken bazılarında ise boş olan eğimli alanları vurgulamak için tarama tekniğini tercih etmiştir. Kıyıları ise doğru bir kullanım olmamakla birlikte derinliklere doğru seyrekleşen ve incelen 6-9 adet mavi renkli izobat eğrisi ile göstermiştir. Eğriler kıyının zaman zaman uzanışına uygun kıvrımlı bir seyir izlerken zaman zaman da rıhtım vb. yapılara uygun olarak keskin açılı ve köşeli bir uzanış sergilemektedir. Kubbeli yapılar, cam çatı ve teraslar, bir ressam ustalığı ile renklendirilerek lejanta bakmadan anlaşılır kılınmış, zemin kaplamaları dâhil her ayrıntı estetiğe zarar vermeyecek biçimde işlenmiştir. Mezarlık, park ve bahçelerde gözlemlerine ve aslına uygun olarak farklı ağaç biçimleriyle kodlama yapılmıştır. Mezarlıklarda genellikle servi, park ve bahçelerde top ağaç, buralardaki çalılıkları temsilen ise bodur ağaç figürü kullanılmıştır (Şekil 10).

Pervititch Haritalarında kullanılan renkler, yangın sigorta haritalarında kullanılan ve Hope-Perris tarafından standartlaştırılan renklerle büyük oranda özdeştir. Bununla birlikte Pervititch, özgün renk kodlamalarına da başvurmuştur. Genel olarak ve dönemi gereği renklendirmede pastel renkler tercih edilmiştir. Jacques Pervititch, haritalarında on bir ve dört aralığında renk skalası kullanmıştır. En fazla kullanılan renkler; haritalardaki adlandırmalarına uygun olarak mor, zeytin, pembe, portakal, sarı mavi, yeşil ve karma anlamına gelen muhtelittir. Lejantta renkler yalnızca renk adı yazılarak

verilebildiği gibi tek bir renk çizgisi ya da boyanmış dikdörtgen kutular biçiminde alt alta sıralanarak da verilmiştir. Kutuların üzerinde renk adı ve sağında da açıklaması yer almıştır. Renkler ve açıklamaları haritada görüldüğü ve yazıldığı şekliyle şöyledir; “Mor, Betonarme veya demir putreli, = (BA. ve V. F.); Zeytin, Tamamile eski Türk; (V. T) veya Byzans zamana kemeri; Pembe, Beton iskelet içerisinde adi kargir, =(Yeni tarzı inşa)=(M.O.N.); Portakal, Dahilen ahşap adi kargir (vx. M. O.); Sarı, Ahşap ya da Bağdati.=(Bs.); Mavi, Su, Deniz, Çeşme ve Camekanlık; Yeşil, Bahçe, Ağaç ve Arsa; Muhtelit, İki veya daha fazla renkler bir arada.” biçimindedir. Muhtelitin yorumu hangi renkler karma olarak verilmişse ona göre yapılmalıdır (Şekil 10).

Haritada kullanılan açıklamalar ve ihtarlar eğer kısa ise aynı kutu içerisinde, üstte Türkçe ve altta Fransızca olacak biçimde; uzun ise farklı kutucuklar içinde veya uygun boşluklarda ve yer yer farklı konumlarda verilmiştir. Haritalarda büyük punto ve gösterişli bir pafta numarası yer alırken ada numaraları farklı paftalarda yine büyük puntolu, bazen gösterişli, parantez ya da kutu içerisinde, parsel ve bina kapı numaraları da uygun punto büyüklüğünde ve özenli bir biçimde kodlanmıştır. Diğer yandan kuzey, farklı desenlerdeki yön oklarıyla gösterilmiştir. Bunların bazıları hâkim rüzgâr yönü ve frekansını gösterir grafikler biçimindedir. Pervititch, harita başlığı altına tamamen Fransızca olanlarına bu dilden, Türkçe olanlarına ise Türkçe büyük harflerle “Topograf J. Pervititch tarafından Mart 1943 zarfında, Şehrinin resmi ‘triangulasyonu’ mucibince, tanzim ve tersim edilen gayrimenkul haritasıdır” açıklamasını girmiştir. Açıklamadaki yıl, haritanın neşredildiği yıla göre değişmektedir. Bu açıklamadan sonra ise haritayı genellikle numerik ve grafik ölçeğin altındaki herhangi bir boşluğu adının baş harfi ve soyadıyla birlikte imzalamıştır (Şekil 10). Tüm Pervititch Haritaları genel bir değerlendirmeye tabi tutulduğunda, 1922-1945 aralığını kapsayan yirmi üç yıllık süreçte bir bölge için hedeflenen bütün paftaların alınmadığı ve yer yer eksik bırakıldığı anlaşılmaktadır. Eksik paftaların alımı ise daha sonra Yüksek Mimar Suat Nirven tarafından yapılacaktır.



Şekil 10: Pervititch'in Eminönü Haritası (Kaynak: <https://www.istanbulium.net/2017/06/eski-istanbul-haritalari.html>).

Güvenç'e göre Pervititch Haritalarının olumlu ve olumsuz yanları bulunmaktadır. Olumlu yanlar; yerel bilgiye dayalı lejant, kartografik hassasiyet ve geniş kapsamlılıktır. Olumsuz yanlar ise veri ve

dizin yetersizliği, eksik paftaların bulunması, geniş zaman aralıklarında üretilmesinden kaynaklanan asenkron yapı ve sanal-yanıltıcı kapsamlılıktır (2003).

Pervititch Haritalarının daha önce zikredilen eksik paftalarının tamamlanması için Yüksek Mimar Suat Nirven görevlendirilmiştir. Suat Nirven, 1946-1950 yılları arasında yaptığı çalışmalarla Pervititch tarafından unutulmuş ya da atılan semtlerin sigorta haritalarını çizmiş ve böylece eksik paftalar tamamlanmıştır. Nirven Haritaları olarak bilinen bu haritalar; İstanbul'un Beyoğlu, Galata ve Karaköy semtlerini kapsamakta olup, 1/250 ve 1/500 ölçeğinde hazırlanmış otuz haritadan oluşmaktadır. Diğer kartografların yaptığı gibi Nirven de haritalarının imzalamıştır. Nirven'in 1932 yılında Güzel Sanatlar Akademisi'nden mezun olduğu, bir topograf ve haritacı olarak çalıştığı bilgisi dışında yaşam öyküsü hakkında başka bir bilgiye ulaşılamamıştır.

Nirven, genel olarak haritalarında standart yangın haritalarının ve selefi olan Pervititch Haritalarının renk ve kodlamalarını kullanmakla birlikte farklı renkler ve adlandırmalar da kullanmıştır. Haritanın lejantında sokak adlarıyla birlikte dikdörtgen kutular içinde renkleri ve bunların açıklamalarını vermiştir. Kodlanan renkle doldurulmuş dikdörtgen kutuların üzerinde rengin adı ve hemen sağında da hangi yapıyı ve yapısal malzemeyi temsil ettiği açıklanmıştır. Bazı dikdörtgenler çapraz ikiye bölünerek karışık yapı malzemeleriyle inşa edilmiş binaları göstermek adına farklı renklerde boyanmış ve renk olarak "muhtelit" tanımlaması yapılmıştır. Bazı dikdörtgen kutucuklar ise belirli bir renkle birlikte dikey taramayla gösterilmiştir. Örneğin gri zemin ve dikey gri çizgilerle taranmış kutuya "gri çizgi" tanımlaması kullanılmıştır. Kahverengi renk kutusunun üzerine renk adı tam yazılmamış ve yalnızca "kahve" adıyla kodlanmıştır. Yeşille kodlanan ve içerisine daha koyu yeşille yaprağını döken ağaç imajı yüklenen kutu "yeşil" olarak tanımlanırken mavi renkle doldurulan kutu "mavi" adıyla tanımlanmış ve denizi veya camekânı temsil ettiği sağına açıklanmıştır. Ancak camekân, harita üzerinde Sanborn, Goad ve Pervititch haritalarında olduğu gibi uzun üçgen prizmalar biçiminde gösterilmiştir. Bu kodlamaya göre; mor tam kargir binayı, portakal adı kargir binayı; muhtelit renk adıyla verilen (yarı mor ve yarı portakal) muhtelit (karışık) binayı; sarı ahşabı; gri çizgi oluklu sacı; kahve arsayı; yeşil bahçeyi ve mavi de deniz ya da camekânı temsil etmektedir. Binaların kullanış amacı harita üzerine pafta ve ada numaralarıyla birlikte cami, kilise, han, depo, arsa vb. biçiminde yazılmış; giriş, pencere, kapı bağlantıları gösterilmiştir (Şekil 11).





Şekil 11: Suat Nirven’in Beyoğlu Kazası-Galata Haritası (Kaynak: <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/1879>).

## SİGORTA KARTOGRAFYASININ SON BULMASI VE HARİTALARIN GÜNÜMÜZDEKİ KULLANIMI

Harita görsel bir iletişim aracıdır. Bu iletişim, mekânın kartograf tarafından yorumlanması ve kodlanarak düzleme aktarmasıyla oluşturduğu haritanın ne zaman olursa olsun okurun eline ulaşmasıyla gerçekleşir. Haritalar oluşturuldukları andan itibaren ilgili oldukları mekânın bilgilerini sıkı sıkıya koruyan hazine bekçileri ve unutmayı engelleyen hafıza kartları gibi işlevleri yerine getirirler. Bunun için tahrip edilmeden korunabilmeleri, değer görmeleri ve ulaşılabilir olmaları yeterli olacaktır. Sigorta haritaları da tüm diğer haritalar gibi benzer işlevlere sahiptir. Günümüzde artık üretilmiyorsa da özellikle kentleri konu almaları onları daha farklı bir konuma yükseltmektedir.

1666 yılında Büyük Londra Yangını sonrası yeni bir alan ve meslek olarak başlayan yangın sigorta kartografyası 1800’lü yılların ikinci yarısında gelişmesini sürdürmüş ve 1900’lü yılların ilk çeyreğiyle birlikte en parlak dönemine ulaşmıştır. Sigorta şirketlerinin ayrı bir dal olarak bünyelerinde bulundukları yangın sigorta birimleri, haritacıları ve haritalarıyla birlikte üç yüz yıla yakın bir süre hizmet vermiştir. Ancak özellikle II. Dünya Savaşı’ndan sonra teknolojik gelişmelerle her türden haritanın çizimi, baskısı ve elde edilmesi kolaylaştı. İnşaat yapı malzemeleri büyük ölçüde yangına dayanıklı üretildi ve kentlerde ahşap bina yapımı neredeyse bütünüyle ortadan kalktı. Büyük yangınların çıkmasını önleyen etkili itfaiye hizmetleri yaygınlaştı ve poliçelerde artık haritaya gerek duyulmamaya başlandı. Bunun yanı sıra geleneksel sigorta haritalarını satın almanın oldukça pahalı oluşu, kentlerde bu anlamda haritası yapılacak alanların neredeyse kalmaması yangın sigorta haritacılığı işinde büyük bir düşüşe neden oldu. Bu düşüşle birlikte özellikle 1950’li yıllardan sonra sigorta şirketleri bünyelerindeki yangın sigorta haritacılığı birimlerini ya bütünüyle kapattılar ya da dönüştürdüler. Mülkler için yangın riskleri poliçelerde işlenen onlarca riskten bir risk olarak sayıldı ve sigorta kartografyası ve harita üretimi 1970’ler itibarıyla son buldu.



Sigorta haritaları üretilmiyor olsalar da kentler için önemlidirler. Zira kentler artan nüfusla birlikte hızla büyüyen, değişen, dönüşen çok dinamik bir yapıya sahiptirler. Bu yapı, aynı zamanda sosyal ve ekonomik süreçler, yönetim ve yaklaşım farklılıklarıyla da doğrudan ilişkilidir. Diğer yandan kapitalizmin sermaye düşkünlüğü, kentlere savaşlar, afet ve felaketlerden daha büyük zararlar verebilmektedir. Savaşlar, afet ve felaketlerden sonra kentler, aslına uygun olarak yeniden inşa edilebilir. Ancak kapitalizmin kentleri bütünüyle dönüştüren, tarihi ve kültürel dokuyu yok eden suiistimallerinin telafisi bulunmamaktadır. Bu suiistimallerle kentin kimliğini oluşturan tarihi binalar, bölgeler, anıtsal yapılar, meydanlar, caddeler, sokaklar, parklar, mezarlıklar, çarşılar, ibadethaneler gibi değerleri yok edilebilmekte, isimleri değiştirilebilmektedir. Geriye ise geçmişinden kopuk, kimliksiz ve ruhsuz, betonlaşmış bir yığın kalabilmektedir. Böyle durumlarda kentin korunması, geçmişinin araştırılması ve hatta yeniden canlandırılmasında sigorta haritaları önemli görevler üstlenmektedirler.

Sigorta haritaları bu özellikleri nedeniyle özellikle Birleşik Krallık ve daha etkili bir gelişme gösterdiği Amerika Birleşik Devletleri'nde kamu ve üniversite kütüphanelerinde, koleksiyonerlerin arşivlerinde korunmaktadır. Adı geçen ülkelerde sigorta şirketlerinin harita arşivleri bu kurumlar tarafından yüksek meblağlar ödenerek ya bütünüyle satın alınmış, ya mikro filmleri tedarik edilmiş ya da tıpkıbasımları sağlanarak arşivlenmiştir. Ardından bu arşivler doğrudan ya da Internet ortamında erişime açılarak araştırmacıların hizmetine sunulmuştur. Örneğin ABD'de Kongre Kütüphanesi'nin Coğrafya ve Harita Bölümü'nde Sanborn; Birleşik Krallık'ta British Library'de Pheneix ve Goad haritalarının arşivleri bulunmaktadır. Sigorta kartografyası konusunda daha geç bir gelişim gösteren ülkemizde ise durum biraz farklıdır. Artık tarihi eser statüsünde olan sigorta haritalarının herhangi bir kütüphanede tam bir arşivi bulunmadığı gibi buna yönelik bir çalışma da henüz yoktur. Daha çok İstanbul ve İzmir'e ait olan sigorta haritaları ilgili belediyelerin ve koleksiyonerlerin arşivlerinde, bazı üniversitelerin kütüphanelerinde korunmaktadır. Bununla birlikte bu arşivlerdeki haritaların önemli bir kısmına Internet erişimi bulunmaktadır.

### TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

Sigorta haritaları günümüzde kentlerin gelişme ve gerileme hatta çöküş nedenlerinin belirlenmesini; eski meydan, bina, anıt, cadde, sokak ve genel olarak bölgelerin dönüşümünün araştırılmasını kolaylaştırmaktadır. Kentin koruma ve iyileştirme çalışmalarında inşa edilmiş alanların tarihi kullanımını, restorasyon faaliyetlerinde yapı malzemelerinin türünü belirlemede, planlama çalışmalarında kentsel dokunun geçmişinin anlaşılmasında; kent nüfusunun göç ve büyüme dinamiklerini takip edebilmede; kurumlar ve kuruluşlar ile köklü şirketlerin kuruluş yerlerine ait ilk kayıtlarına ulaşmada başvurulmuş ilk kaynaklar arasında yer almaktadır.

Sigorta kartografyası, on binlerce yılı bulan kartografik geçmişin yaklaşık son üç yüz, üç yüz elli yılında yangın felaketleri gibi özel durumlarda ortaya çıkmış, bu özel durumların gereksinimleri doğrultusunda üretilmiş, gelişmiş, yaygınlaşmış ve gereksinimlerin ortadan kalkmasıyla da üretimi sonlanmış bir haritacılık alanıdır. Bununla birlikte günümüzde özellikle kent coğrafyası, tarihi ve kültürü araştırmalarında önemli bir başvuru kaynağı olarak işlevlerini sürdürmektedirler. Geldiğimiz noktada bu haritalar, daha önce değinildiği gibi özellikle ABD ve Birleşik Krallık'ta kütüphanelerin, şirketlerin ve koleksiyonerlerin arşivlerinde eski haritalar olarak muhafaza edilmekte, elektronik ve yüz yüze ortamlarda araştırmacılara dile getirilen alanlarda hizmet etmeye devam etmektedirler. Bu anlamda ülkemizde her ne kadar belediye kütüphaneleri ve özel koleksiyonerlerce sigorta haritaları için bir koruma ve erişim mevcut olsa da ulusal kütüphaneler için böyle bir koleksiyon söz konusu değildir. Bu durumun neden ve sonuçları tartışılır olmakla birlikte birçok konuda olduğu gibi akletmemek, önemsememek ya da geç kalmak olabilir. Nedenleri her ne olursa olsun en azından bundan sonra İstanbul, İzmir ve diğer kentler için üretilmiş olan sigorta haritaları, zaman kaybetmeksizin adı geçen ülkelerdeki benzer uygulamalarla ve eksiksiz bir biçimde temin edilmeli ve koruma altına alınarak araştırmacıların hizmetine sunulmalıdır.

### KAYNAKLAR

- Akbulut, H. (2014). Cumhuriyet Dönemine kadar Osmanlı Devleti'nde sigortacılık. Doktora Tezi. İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Baskıcı, M. (2002, Ekim-Aralık). Osmanlı Anadolu'sunda sigorta piyasası: 1860–1918, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 57, S. 4, 1-33.

- Charles E. Goad, <https://www.goadoldstreetmaps.com/charles-e-goad/> Erişim tarihi: 12.02.2022.
- Childe, G. (1993). *Tarihte neler oldu?* (M. Tunçay, A. Şenel, Çev.). İstanbul: 149.
- Dağdelen, İ. (1996). *Alman mavileri, 1913-1914 Birinci Dünya Savaşı öncesi İstanbul Haritaları*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kütüphaneler ve Müzeler Müdürlüğü, C. I, II, III.
- Güvenç, M. (1999). *Jacues Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul, İstanbul için bitmemiş bir araştırma projesi*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- Güvenç, M. (2003). *Galata ve Pera'nın toplumsal coğrafyasındaki değişme: 1910-1922 doğu yıllıkları üzerinde çözümlenmeler*. İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi.
- The Fire of Pera: <https://cityofistanbul.net/the-great-fire-of-pera-in-1870/>, Erişim tarihi: 23.02.2022.
- The Hartford Insurance, Our History: <https://www.thehartford.com/about-us/insurance-history>, Erişim tarihi: 23.02.2022.
- İstanbul Senin, <https://sehirplanlama.ibb.istanbul/beyoglu-arsivi-haritalar/>, Erişim tarihi: 23.02.2022.
- Kazgan, H., Soyak, A., Koraltürk, M. (2000). *Cumhuriyet'in 75 yıllık sigortacısı*. İstanbul: Koç Allianz.
- Köktürk, E. (2004). Haritacılığın 5000 yıllık yürüyüşü II, *HKM Jeodezi, Jeoinformasyon ve Arazi Yönetimi Dergisi*, 90.
- Kural, E. (1966). İstanbul haritaları. *Harita ve Kadastro Mühendisleri Dergisi*, S. 5, 20-28.
- Library of Congress, Insurance <https://www.loc.gov/resource/g4104cm.g01790190601S/?sp=1&r=-0.866,0,2.732,1.246,0> Erişim tarihi: 12.02.2022.
- Library of Congress, <https://www.loc.gov/rr/geogmap/sanborn/san4a1.html> Erişim tarihi: 12.02.2022.
- London Fire Brigade, <https://www.london-fire.gov.uk/museum/history-and-stories/the-great-fire-of-london/> Erişim tarihi: 12.02.2022.
- Lynne, M. (2004). Sanborn fire insurance maps: History, use, availability. *The Primary Source*, 2 (2).
- Nuzhet, S. (1941). İstanbul yangınları, *Yedigün*, (S) 42.
- Palmer, K. L. (2013). Fire Insurance Maps: Introduction and Glimpses into America's glass manufacturing history, *The News Journal*, 20(4), 3-9.
- Pickles, J. (2006). *Uzamların tarihi-haritacılık mantığı, haritalandırma ve coğrafi olarak kodlanmış Dünya*. (K. Işık, Çev.). İstanbul: YKY Yayınları.
- Rhind, D. (1993). Mapping for the New Millenium, 16. *International Cartographic Conference*, Cologne.
- Sabancıoğlu, M. (2003). Jacques Pervititch and his insurance maps of Istanbul. *Dubrovnik Annals*, (7), 89-98.
- Salt araştırma, <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/1879> Erişim tarihi: 09.02.2022.
- Şerbetçi, M. (1999). *Türk haritacılığı tarihi (1895-1995)*. İstanbul: Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Yayınları.
- Tanrıkulu, M. (2017). *Haritaya davet*. İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Tanrıkulu, M. (2020). Cumhuriyet Türkiye'sinde kartografya. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 17(33), 157-204.
- Tanrıkulu, M. (2023). *Kartografya tarihi*. Ankara: Nobel Yayınları.
- Tekeli, İ. (1999). *Jacques Pervititch sigorta haritalarında İstanbul, İnsanın Çevresini Bilme, Denetleme ve Yorumlama Aracı Olarak Haritalar*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.
- The Great Fire of Pera in 1870: <https://cityofistanbul.net/the-great-fire-of-pera-in-1870/> Erişim tarihi: 12.02.2022.
- Toprak, Z. (1982). *Türkiye'de milli iktisat 1908-1918*. Ankara: Yurt Yayınları.
- Türk Dil Kurumu Sözlük, <https://sozluk.gov.tr/> Erişim tarihi: 10.02.2022.
- Yangın Güvenliği, <http://www.yangin.org/> Erişim tarihi: 13.02.2022.

### Extended Abstract

Insurance is the assurance of life or property against any damage. In this sense, Insurance practices were encountered in Babylonia about 4000 years ago. In the laws of King Hammurabi, the losses of the caravans attacked by the bandits were to be shared among all the other caravans. This application is the first example of hazard sharing in land transport. One of the important steps that developed the idea of insurance was the loan agreements known to be practiced by the Hindus around 600 BC. These loan agreements developed in the Middle Ages and formed the basis of marine loan and shipping

insurance. Premium-based insurance was implemented in the cities of Venice, Florence and Genoa in the 1250s. The contract, which is accepted as the first insurance policy, bears the date of 1347. The cargo of the ship "Santa Clara", which goes from Genoa to Majorca, is covered by the policy. The first insurance company was also established in Majorca in 1424, but the start of fire insurance was almost XVIII. will find the century. Man has suffered from disasters and calamities since the day he has existed, and has experienced irreparable, even impossible, losses. While some of these disasters occur in natural processes and spontaneously, a significant part of them arose/is caused by humans. Fires are the leading cause of human-made disasters. One such fire occurred in 1666 in London, the capital of the United Kingdom. The fire, which lasted four days, was largely contained on September 6, but aside from the loss of life, the financial costs were staggering. The losses suffered led to the establishment of fire insurance, in which people paid an insurance company to insure their property against damage. The first insurance company, called the Fire Department, was founded in London in 1680 by Economist and Finance Specialist Nicolas Barbon. By 1705, the company changed its name to Phoenix. The need for large-scale city maps of insurance companies, especially Phoenix, emerged in the same years. In the years when the Industrial Revolution began, the need for insurance and urban mapping grew. The growing demand for insurance maps caught the attention of Charles Edward Goad, a young British civil engineer. Goad, who started his work in response to the demand for maps, founded the Charles E. Goad Company in Montreal in 1875. He has created a series of fire insurance plans for cities in Canada. He returned home in 1885 and applied the same model in London, pioneering the mapping of other cities in the United Kingdom. In 1887 the company produced the first version of Goad maps covering parts of London, Bristol and Glasgow. Before declaring its independence, the United States was a British colony, and insurance cartography, as with other developments, was influenced by practices in the United Kingdom. Before and just after the 1775 American Revolution, London fire insurers produced most of the fire insurance for buildings in American cities. During the War of 1812, hostility to the British increased even more. While this imposed restrictions on foreign companies operating in the United States, it created a favorable environment for existing American companies to expand their operations and encouraged the establishment of new companies. New York was a city where fires were experienced from time to time with the first years when it gained the feature of being a city. On December 16, 1835, another great fire broke out in New York. The fire caused more than \$20 million in financial losses. The fire made personal inspection of insured properties impossible, and the demand for maps providing basic risk information increased. Seeing this need for maps, Civil Engineer and Land Inspector D. Alfred Sanborn began working on fire insurance maps in 1866. In New York in 1867, Sanborn founded the National Insurance Diagram Bureau. Sanborn's mapping company became the largest mapping company in the United States within a few decades. As of 1937, the company prepared fire insurance maps of 13 thousand cities and towns in the USA, Mexico and Canada. There is no definite information about when the insurance business started in the Ottoman Empire. However, it is accepted that it started after the Tanzimat-ı Hayriyye and especially after the Crimean War (1854), when relations with Europe improved and became widespread after the Great Beyoğlu (Pera) Fire of 1870. 28,689 people from various religions and nationalities were harmed in the fire. The Beyoğlu Fire had a similar effect as the Greater London and New York fires and led to the spread of fire insurance in the Ottoman Empire. In parallel with the increasing insurance demand in the early 1900s, insurance maps were drawn especially against fire hazards in cities such as Istanbul and Izmir. The first of these maps was the insurance maps known as "Goad Maps" drawn between 1904 and 1906 by the company of the British Cartographer C. E. Goad. Both the international recognition of the company and the fact that the insurance activities of the Ottoman Empire were mostly carried out by British companies were effective in the preference of Goad's company for maps. Goad prepared and published his maps in four volumes. Three of them consist of maps of Istanbul and one of Izmir. In our country, together with the republic, the drawing of insurance maps covering mostly Istanbul continued. A series of these maps are insurance maps consisting of 208 cadastral maps made by Jacques Pervititch of Croatian origin between 1922-1945. Insurance maps were drawn by Master Architect Suat Nirven between 1946-1950 in order to complete the missing sheets of Pervititch Maps. Fire insurance cartography ended after the Second World War due to the drawing, printing, facilitation of obtaining all kinds of maps and technological developments. Although insurance maps are not produced, today's reasons for the development and decline of cities; it is used in researching the transformation of old squares,



buildings, monuments and regions in general, and in determining the type of building materials in restoration activities and maintains its importance.