

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**ERKEN CUMHURİYET İSTANBUL’UNDA
KENTSEL DEĞİŞİM (1928-1950)**

Y. Mimar Ö. Sıla DURHAN

**FBE Mimarlık Anabilim Dalı Mimarlık Tarihi ve Kuramı Programında
Hazırlanan**

DOKTORA TEZİ

Tez Savunma Tarihi : 20 Şubat 2009

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Uğur TANYELİ (YTÜ)

Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Baha TANMAN (İÜ)

: Prof. Dr. Uşun TÜKEL (İÜ)

: Doç. Dr. Bülent TANJU (YTÜ)

: Doç. Dr. Nur URFALIOĞLU (YTÜ)

İSTANBUL, 2009

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ	iv
ŞEKİL LİSTESİ	v
ÇİZELGE LİSTESİ	xii
ÖNSÖZ	xiii
ÖZET	xiv
ABSTRACT	xv
1. GİRİŞ	1
2. KENTİN DEĞİŞİMİNİN TARİHSEL ARKA PLANI	6
2.1 İstanbul'un Nüfus Yapısının Değişimi	6
2.2 İstanbul'un Ekonomik Yapısının Değişimi	11
2.3 İstanbul'un Yönetmel Yapısının Değişimi	17
2.4 II. Meşrutiyet'ten Prost'a İstanbul'da Planlama: Tarihsel Arka Plan	21
3. İSTANBUL'UN PLANLANMASI	36
3.1 Plan Gereksinimi	36
3.1.1 Kent ile İlgili Yasal Altyapı	36
3.1.2 Ekonomik Kaynaklar	49
3.2 Uzman Kullanımı	74
3.2.1 Carl Christoph Lörcher ve Lörcher ile Bağlantılı İmar Etkinlikleri	74
3.2.2 Hermann Jansen	83
3.2.3 Hermann Ehlgötz, Donat-Alfred Agache, Jacques Lambert	87
3.2.4 Martin Wagner	95
3.3 Henri Prost	103
3.3.1 Henri Prost'un Türkiye'ye Çağırılma Gerekçesi	103
3.3.2 Henri Prost'un İstanbul'daki Etkinlikleri	109
4. FİZİKSEL MEKANIN REEL DEĞİŞİMİ	134
4.1 Ulaşım Donatıları	134
4.1.1 İstanbul Limanı	134
4.1.2 Galata Rıhtımı ve Yakın Çevresi	153
4.1.3 Gazi (Atatürk) Köprüsü ve Bulvarı	168
4.1.4 Meydanlar	182
4.1.4.1 Eminönü Meydanı ve Yakın Çevresi	182
4.1.4.1.1 Eminönü Meydanı ve Yakın Çevresinin İşlevsel Dönüşümü	182
4.1.4.1.2 Mısırçarşısı	201
4.1.4.1.3 Eminönü-Unkapanı Aksının İmarı	206
4.1.4.2 Taksim Meydanı ve Yakın Çevresi	224

4.1.4.3	Barbaros Meydanı ve Yakın Çevresi.....	243
4.1.4.4	Beyazıt Meydanı ve Yakın Çevresi.....	251
4.1.4.5	Sirkeci Garı Meydanı ve Yakın Çevresi.....	263
4.1.4.6	Üsküdar İskele Meydanı ve Yakın Çevresi.....	265
4.2	Kamusal Mekanlar.....	268
4.2.1	Yeşil Alanlar.....	268
4.2.1.1	Taksim Bahçesi ve Taksim Belediye Gazinosu.....	268
4.2.1.2	Taksim Kışlası ve İnönü Gezisi.....	272
4.2.1.3	Nişantaşı Çocuk Bahçesi ve Yakın Çevresi.....	285
4.2.2	Plajlar.....	290
4.2.3	Mezarlıklar.....	303
4.2.3.1	Müslüman Mezarlıkları.....	303
4.2.3.2	Gayrimüslim Mezarlıkları.....	325
4.3	Yeni Kentsel Donatılar.....	338
4.3.1	İstanbul'un Büyük Tiyatro İhtiyacı.....	338
4.3.2	Askeri Müze.....	345
4.3.3	Tenis, Eskrim ve Dağcılık Kulübü.....	346
4.3.4	Radyoevi.....	346
4.3.5	Açık hava Tiyatrosu.....	348
4.3.6	Spor ve Sergi Sarayı.....	352
4.3.7	Dolmabahçe Stadyumu.....	354
4.3.8	Adliye Sarayı.....	374
5.	SONUÇ.....	392
KAYNAKLAR.....		401
ÖZGEÇMİŞ.....		415

KISALTMA LİSTESİ

BCA-30..1.0.0	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi-Başbakanlık Özel Kalem Müdürlüğü
BCA-30..10.0.0	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi-Muamelat Genel Müdürlüğü
BCA-30..18.1.2	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi-Bakanlar Kurulu Kararı (1928 ve sonrası)
BCA-230..0.0.0	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi-Nafia Vekaleti
Bkz.	Bakınız
CIAM	Congrès International d'Architecture Moderne
Çev.	Çeviren
Der.	Derleyen
Ed.	Editör
Haz.	Hazırlayan
SFU	Société Française d'Urbanistes
T.B.M.M.	Türkiye Büyük Millet Meclisi

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1 Beyazıt Yangın Kulesi’nden çekilmiş Tarihi Yarımada’yı ve Galata’yı gösteren bir fotoğraf (Anonim, 2003).....	20
Şekil 3.1 Feuille 6, Lörcher, 1922 (Atatürk Harita Kitaplığı Arşivi).....	83
Şekil 3.2 Feuille 7, Lörcher, 1922 (Atatürk Harita Kitaplığı Arşivi).....	83
Şekil 3.3 İstanbul İmar Planı, Henri Prost (Akpınar, Ocak, 2003, s.21).....	129
Şekil 3.4 İstanbul İmar Planı, Henri Prost (Akpınar, Ocak, 2003, s.23).....	130
Şekil 3.5 İstanbul İmar Planı, Henri Prost 1937 (Akpınar, Ocak, 2003, s.22).....	130
Şekil 3.6 İstanbul Mıntıkası Planı, 1937 (Anonim, 1996, s.y.).....	131
Şekil 3.7 İstanbul Ulaşım Planı (Boysan, 1999, s.33).....	131
Şekil 3.8 İstanbul’da Bedesten Metrosu Projesi, 1945 (Anonim, 1996, s.y.).....	132
Şekil 3.9 “Vali Lütfi Kırdar, şehircilik mütehasşısından izahat alıyor” (Cumhuriyet, 5 Ekim 1939).....	132
Şekil 3.10 “M. Prost’un projesine aid rapor Şehir meclisinde” (Cumhuriyet, 16 Nisan 1938).....	133
Şekil 3.11 On Senelik Plan 1943-1953 (Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi).....	133
Şekil 4.1 Sirkeci-Sarayburnu Deniz Cephesi Bulvarı Platform Seviyesindeki Plan, Henri Prost, 1941 (Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi).....	150
Şekil 4.2 Yenikapı Limanı, Henri Prost (Boysan, 1999).....	150
Şekil 4. 3 İstanbul’un fethinin 500. yıldönümü kutlamaları için hazırlanan projelerden biri – 1953 Beynelmilel Sergi (Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi).....	151
Şekil 4.4 Alexander Gibb and Partners Şirketi’nin hazırladığı İstanbul Limanı Planı (Cumhuriyet, 10 Eylül 1937).....	151
Şekil 4.5 Haydarpaşa-Karaköy arasında düşünülen liman bölgesi (Cumhuriyet, 31 Ağustos 1938).....	152
Şekil 4.6 Amcabey ve Liman, Cemal Nadir (Cumhuriyet, 2 Eylül 1946).....	152
Şekil 4.7 Haydarpaşa Limanı (Anonim, t.y.).....	153
Şekil 4.8 Yeni antrepo binası (Cumhuriyet, 18 Eylül 1938).....	159
Şekil 4.9 Pera-Galata, Henri Prost, 1940 (Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi).....	160
Şekil 4.10 Galata Yolcu Salonu (Cumhuriyet, 18 Kasım 1937).....	161
Şekil 4.11 Galata Yolcu Salonu (Cumhuriyet, 11 Nisan 1940).....	161
Şekil 4.12 Tophane-Karaköy-Atatürk Köprüsü (Daver vd, 1944).....	162
Şekil 4.13 Galata Rıhtımı ile Sarayburnu arasındaki bölge (Anonim, t.y.).....	162
Şekil 4.14 Galata Rıhtımı (Anonim, t.y.).....	163

Şekil 4.15 Galata Rıhtımı (Anonim, t.y.).....	163
Şekil 4.16 Galata Rıhtımı (Anonim, t.y.).....	164
Şekil 4.17 Galata Rıhtımı (Anonim, t.y.).....	164
Şekil 4.18 Galata Rıhtımı (Anonim, t.y.).....	165
Şekil 4.19 Galata Rıhtımı (Anonim, t.y.).....	165
Şekil 4.20 Galata Rıhtımı (Anonim, t.y.).....	166
Şekil 4.21 Sarayburnu Saç Ambarları (Anonim, t.y.).....	166
Şekil 4.22 Sarayburnu Saç Ambarları (Anonim, t.y.).....	167
Şekil 4.23 Galata Rıhtımı ve Sarayburnu (Anonim, t.y.).....	167
Şekil 4.24 “Unkapanı köprüsünün eski hali” (Cumhuriyet, 9 Kasım 1938).....	177
Şekil 4.25 “Azapkapı cihetinin maketi hazırlanıyor” (Cumhuriyet, 4 Temmuz 1939).....	177
Şekil 4.26 “Azapkapı meydanının ileride alacağı şekli gösteren maket” (Cumhuriyet, 18 Temmuz 1939).....	177
Şekil 4.27 “Atatürk köprüsü açıldı” (Cumhuriyet, 30 Ekim 1939).....	178
Şekil 4.28 Gazi Köprüsü (Daver, vd., 1944, s.y.).....	178
Şekil 4.29 Unkapanı’nda Gazi Köprüsü’nün Gazi Bulvarı’na bağlandığı noktada istimlak başlarken, 28 Haziran 1941 (Anonim, 02/2003, s.86.).....	179
Şekil 4.30 “Gazi Bulvarı tamamlanıyor” (Cumhuriyet, 22 Haziran 1942).....	179
Şekil 4.31 Gazi Bulvarı’nın Şehzadebaşı’na kadar olan kısmının açılışı (Cumhuriyet, 27 Şubat 1943).....	180
Şekil 4.32 Gazi Bulvarı (Daver, vd., 1944, s.y.).....	180
Şekil 4.33 Gazi Bulvarı (Daver, vd., 1944, s.y.).....	181
Şekil 4.34 Gazanferaga Medresesi (Daver, vd., 1944, s.y.).....	181
Şekil 4.35 Martin Wagner’in Eminönü ile ilgili çalışmaları (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1937).....	199
Şekil 4.36 Bektaş Hanı (Cumhuriyet, 4 Haziran 1938).....	199
Şekil 4.37 Eminönü’nde istimlak edilecek adalar (Daver vd., 1944).....	200
Şekil 4.38 Eminönü’nde istimlak edilecek adalar (Cumhuriyet, 2 Şubat 1938).....	200
Şekil 4.39 Eminönü’nde istimlak edilecek adalar (Cumhuriyet, 24 Mart 1938).....	201
Şekil 4.40 Mısırçarşısı’nın alemlerine ilişkin gazete haberi(Cumhuriyet, 3 Nisan 1942).....	204
Şekil 4.41 Restorasyonu tamamlandıktan sonra Mısırçarşısı (Cumhuriyet, 23 Ekim 1943).....	205
Şekil 4.42 Mısırçarşısı (Daver vd., 1944).....	205
Şekil 4.43 Prost’un Eminönü Meydanı ile ilgili çalışmalarından biri, 1938 (Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi).....	216
Şekil 4.44 Eminönü Meydanı maketi (Daver vd., 1944).....	216
Şekil 4.45 Prost ve Lütfi Kırdar Eminönü Meydanı maketi başında (Cumhuriyet, 21 Haziran	

1939).....	217
Şekil 4.46 Eminönü Meydanı, Mart 1939 (Cumhuriyet, 1 Mart 1939).....	217
Şekil 4.47 Eminönü-Haller-Gazi Köprüsü Caddesi (Daver vd., 1944).....	217
Şekil 4.48 Eminönü Meydanı'nın düzenlenmesine ilişkin bir gazete haberi (Cumhuriyet, 2 Haziran 1939).....	218
Şekil 4.49 Galata [Karaköy] Köprüsü'nün Eminönü Meydanı'nı ile aynı kota getirilmesine ilişkin bir gazete haberi (Cumhuriyet, 4 Haziran 1940).....	218
Şekil 4.50 Pervititch Haritası'nda Eminönü, Eylül 1940 (Ersoy ve Anadol, 2003).....	219
Şekil 4.51 Eminönü Meydanı [10]	219
Şekil 4.52 Eminönü 1940 sonrası [11]	220
Şekil 4.53 Cemal Nadir'in bir karikatüründe Eminönü Meydanı (Cumhuriyet, 29 Aralık 1944).....	220
Şekil 4.54 Eminönü Meydanı'nın düzenlenmeden önceki ve sonraki hali (Daver vd., 1944).....	221
Şekil 4.55 Eminönü Meydanı'nın düzenlenmeden önceki ve sonraki hali (Daver vd., 1944).....	221
Şekil 4.56 Eminönü-Unkapanı aksı için teklif edilen proje (Cumhuriyet, 26 Eylül 1948)...	222
Şekil 4.57 Eminönü-Unkapanı aksı için teklif edilen proje (Cumhuriyet, 27 Eylül 1948)...	222
Şekil 4.58 Lütüfî Kırdar Eminönü-Unkapanı aksı için teklif edilen projenin maketi üzerinde basına açıklama yaparken (Cumhuriyet, 12 Mart 1949).....	223
Şekil 4.59 Eminönü-Unkapanı aksı, 1950'ler (Anonim, 2003).....	223
Şekil 4.60 Eminönü-Unkapanı aksına ait maket, 1950'ler (Anonim, 1957).....	224
Şekil 4.61 Taksim Cumhuriyet Anıtı (Gülersoy, 1999).....	234
Şekil 4.62 Taksim Cumhuriyet Anıtı (Gülersoy, 1999, s.22).....	234
Şekil 4.63 Taksim Meydanı'nda 1930'larda düzenlenen bir geçit töreni (Anonim, 2002, s.117).....	235
Şekil 4.64 Taksim Cumhuriyet Anıtı'nın açılış töreni (Gülersoy, 1999).....	235
Şekil 4.65 Taksim Cumhuriyet Anıtı'nın açılış töreni (Gülersoy, 1999).....	235
Şekil 4.66 Çevre düzenlemesi yapıldıktan sonra Taksim Cumhuriyet Anıtı (Gülersoy, 1999).....	236
Şekil 4.67 Bir tabloda Taksim Cumhuriyet Anıtı (Gülersoy, 1999).....	236
Şekil 4.68 Taksim Meydanı 1950'lerin sonu (Gülersoy, 1999).....	236
Şekil 4.69 Taksim Meydanı (Gülersoy, 1999).....	237
Şekil 4.70 Meydan çevresinde oluşan konut dokusu (Cumhuriyet, 21 Haziran 1932).....	237
Şekil 4.71 Prost'un hazırladığı Beyoğlu kesimi imar planı (Anonim 02/2003).....	238

Şekil 4.72 2 Nolu Park planı (Boysan, 1999).....	238
Şekil 4.73 Beyoğlu için bir eskiz, H. Prost. (Anonim, 1996).....	239
Şekil 4.74 Taksim Meydanı için bir eskiz, H. Prost (Anonim, 1996).....	239
Şekil 4.75 Taksim Meydanı, H.Prost, 1943 (Angel, 1987).....	240
Şekil 4.76 Taksim-Galata Tüneli planı (Angel, 1987).....	240
Şekil 4.77 Taksim çevresinde düzenlenecek yollara ait plan (Daver vd., 1944, s.y.).....	241
Şekil 4.78 Taksim Meydanı için hazırlanan maket (Cumhuriyet, 3 Aralık 1939).....	241
Şekil 4.79 1930’larda maskem (Gülersoy, 1999, s.12).....	242
Şekil 4.80 Taksim Meydanı’nın düzenlenmesinin ardından maskem çevresi (Daver vd., 1944, s.y.).....	242
Şekil 4.81 Taksim Meydanı düzenlenmeden önce ve sonra (Daver vd., 1944, s.y.).....	242
Şekil 4.82 İnönü Gezisi yapıldıktan sonra Taksim Meydanı (Anonim, 02/2003).....	243
Şekil 4.83 Beşiktaş (Çetintaş, 2005).....	248
Şekil 4.84 Beşiktaş İskelesi ve çevresi, 1930’lar (Akbayar, 1998, s. 145).....	249
Şekil 4.85 Beşiktaş İskelesi (Gülersoy, 1994).....	249
Şekil 4.86 Beşiktaş Tramvay Caddesi (Gülersoy, 1994).....	249
Şekil 4.87 Barbaros Türbesi civarında yıkım henüz başlamamışken (Anonim, 02/2003).....	250
Şekil 4.88 Barbaros Türbesi, 1940 öncesi (Akbayar, 1998, s. 208).....	250
Şekil 4.89 Barbaros Meydanı ve Türbesi’nin açılış töreni (Gülersoy, 1994).....	250
Şekil 4.90 Barbaros Meydanı (Daver vd., 1944).....	251
Şekil 4.91 Beyazıt Meydanı, 1940 [14].....	259
Şekil 4.92 20. yüzyıl başında Beyazıt Medresesi’nin çevresini saran iki üç katlı yapılar yıkılmadan önce (Anonim, 1987a).....	260
Şekil 4.93 İnkılap Müzesi (Daver vd., 1944).....	260
Şekil 4.94 “Beyazıddaki yapılacak şarkkari kahve” (Cumhuriyet, 1 Mayıs 1940).....	261
Şekil 4.95 Beyazıt Meydanı’nda yıkım tamamlandıktan sonraki ve yeni düzenleme başlamadan önceki durum (Anonim, 02/2003, s.85).....	261
Şekil 4.96 Beyazıt Meydanı’nda bugün Vakıf Hat Sanatları Müzesi olan medrese çevresindeki 19. yüzyıl yapılaşması yıkılırken (Anonim, 02/2003, s.85).....	262
Şekil 4.97 “Beyazıt-Koska yolu genişletiliyor” (Cumhuriyet, 4 Mayıs 1940).....	262
Şekil 4.98 Beyazıt Meydanı ve Ordu Caddesi (Anonim, 2003).....	262
Şekil 4.99 Üsküdar İskele Meydanı Tanzim Projesi, Prost 1937 (Boysan, 1999, s.37).....	267
Şekil 4.100 Üsküdar İskele Meydanı düzenlenmeden önce ve sonra (Daver vd.,1944).....	267
Şekil 4.101 Taksim Bahçesi (Cumhuriyet, 2 Mayıs 1939).....	270

Şekil 4.102 “Taksim Belediye Gazinosu ve Bahçesi” (Daver vd., 1944, s.y.).....	270
Şekil 4.103 Taksim Bahçesi’nin düzenlenmeden önceki ve sonraki hali (Daver vd., 1944). 271	
Şekil 4.104 Taksim Bahçesi ve Gazinosu (Daver vd., 1944, s.y.).....	271
Şekil 4.105 Taksim Bahçesi ve Gazinosu (Daver vd., 1944, s.y.).....	271
Şekil 4.106 Taksim Bahçesi ve Gazinosu (Daver vd., 1944, s.y.).....	272
Şekil 4.107 Taksim Bahçesi ve Gazinosu (Gülersoy, 1999, s.50).....	272
Şekil 4.108 Taksim Kışlası [15].....	279
Şekil 4.109 Çelebizade Said Tevfik cebine yerleştirdiği radyodan futbolculara haberleri dinletiyor (Gülersoy, 1999, s.92).....	262
Şekil 4.110 Taksim Kışlası avlusunda Taksim Stadyumu [15].....	263
Şekil 4.111 Taksim Kışlası avlusunda Taksim Stadyumu [15].....	263
Şekil 4.112 Taksim Kışlası avlusunda Taksim Stadyumu [15].....	263
Şekil 4.113 Taksim Kışlası ve yakın çevresi [15].....	264
Şekil 4.114 Taksim Kışlası (Cumhuriyet, 15 Mayıs 1938).....	264
Şekil 4.115 Taksim Kışlası yıkılırken (Gülersoy, 1999, s.44).....	264
Şekil 4.116 Taksim Kışlası yıkılırken (Gülersoy, 1999, s.45).....	265
Şekil 4.117 Taksim Kışlası yıkılırken (Cumhuriyet, 13 Ekim 1939).....	265
Şekil 4.118 İnönü Gezisi ve 2 Nolu Park (Daver vd., 1944, s.y.).....	265
Şekil 4.119 Kışlanın arsasında gerçekleştirilmek istenen proje (Cumhuriyet, 19 Nisan1940).....	266
Şekil 4.120 Kışlanın arsasında gerçekleştirilmek istenen proje (Cumhuriyet, 22 Şubat 1940).....	266
Şekil 4.121 İnönü Gezisi (Daver vd., 1944, s.y.).....	266
Şekil 4.122 İnönü Gezisi (Daver vd., 1944, s.y.).....	267
Şekil 4.123 İnönü Gezisi (Daver vd., 1944, s.y.).....	267
Şekil 4.124 “Harbiyeyi mutlaka şehre maletmeliyiz!” (Birson, V., Cumhuriyet, 17 Haziran 1935).....	288
Şekil 4.125 Vali Konağı Karşısı Emlak Eytam Bankasına Ait Arazinin İstikamet ve İfraz Haritası, 1940 (Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi).....	289
Şekil 4.126 Nişantaşı Çocuk Bahçesi (Daver vd., 1944, s.y.).....	289
Şekil 4.127 Büyükada Yürükali Plajı için açılan yarışmada birincilik kazanan proje - mimar Sabri Oran ve Emin Onat (Sabri ve Onat, 1935, s. 171).....	301
Şekil 4.128 Wannsee, 1933 [16].....	301
Şekil 4.129 Florya Cumhurbaşkanlığı Köşkü (Evren, 2000).....	302
Şekil 4.130 Florya Plajı (Anonim, 1957).....	302

Şekil 4.131 Florya Plajı (Evren, 2000).....	302
Şekil 4.132 Florya (Anonim, 1957).....	303
Şekil 4.133 Abbasğa Mezarlığı arsası parka dönüştürüldükten sonra (Gülersoy, 1994).....	323
Şekil 4.134 Tozkoparan’da Mezarlık, 1926 (Pervititch, 2003).....	323
Şekil 4.135 “Ayaspaşa Mezarlığının Tanzimine Ait İmar Planı, 1935” (Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi).....	324
Şekil 4.136 “Ayaspaşa Mezarlığının Tanzimine Ait İmar Planı, 1940” (İstanbul Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi).....	324
Şekil 4.137 Gazete ilanı (Cumhuriyet, 9 Temmuz 1943).....	325
Şekil 4.138 Surp Agop Mezarlığı, 1925 (Ersoy ve Anadol, 2003).....	334
Şekil 4.139 Surp Agop Mezarlığı, 1940 [19].....	334
Şekil 4.140 Surp Agop Mezarlığı arsası üzerinde planlanan “asri mahalle” (Daver vd.,1944).....	334
Şekil 4.141 Kadıköy Rum Mezarlığı’nın bulunduğu yer 1938-1939 tarihli Pervititch Haritası üzerindeki 9 numaralı bölgedir (Ersoy ve Anadol, 2003).....	337
Şekil 4.142 Taksim-Tepebaşı Caddesi (Daver vd., 1944).....	344
Şekil 4.143 Tepebaşı’nda yapılması planlanan tiyatro binasını maketi (Cumhuriyet, 19 Ekim 1939).....	344
Şekil 4.144 Taksim’de inşa edilmesi düşünülen Opera binası (Daver vd., 1944).....	345
Şekil 4.145 Cemal Nadir’in bir karikatüründe İstanbul Radyoevi (Cumhuriyet, 9 Ekim 1946).....	347
Şekil 4.146 İstanbul Radyoevi inşa halinde (Cumhuriyet, 5 Mart 1947).....	348
Şekil 4.147 Nihat Yücel ve Nahit Uysal’ın birinci seçilen projesi (Cumhuriyet, 19 Mayıs 1946).....	350
Şekil 4.148 Cemal Nadir’in bir karikatüründe Açık hava Tiyatrosu (Cumhuriyet, 2 Haziran 1946).....	351
Şekil 4.149 Cemal Nadir’in bir karikatüründe Açık hava Tiyatrosu (Cumhuriyet, 12 Ekim 1946).....	351
Şekil 4.150 Açık hava Tiyatrosu inşa halinde (Cumhuriyet, 11 Ekim 1946).....	351
Şekil 4.151 Açık hava Tiyatrosu inşa halinde (Cumhuriyet, 31 Temmuz 1947).....	352
Şekil 4.152 İstabl-ı Amire [22].....	368
Şekil 4.153 Dolmabahçe vadisi [22].....	369
Şekil 4.154 Stadyum yapılmadan önce alanın durumu. (Sarıdal ve Şalgamcıoğlu, Ocak 2003).....	369

Şekil 4.155 Stadyum yapılmadan önce gazhanenin durumu [22].....	369
Şekil 4.156 Stadyum yapıldıktan sonra gazhanenin durumu [22].....	370
Şekil 4.157 Dolmabahçe vadisi [22].....	370
Şekil 4.158 Saray tiyatrosu [23].....	370
Şekil 4.159 Saray tiyatrosu, 1932 (Çetintaş, 2005).....	371
Şekil 4.160 Dolmabahçe Stadyumu Vaziyet Planı (15 Mart 1940).....	371
Şekil 4.161 Başvekil Şükrü Saraçoğlu, Lüfü Kırdar, Fazıl Aysu, Şinasi Şahingiray stadyumun maketi başında (Daver vd., 1944).....	371
Şekil 4.162 Stadyumun maketi (Sarıdal ve Şalgamcıoğlu, Ocak 2003).....	372
Şekil 4.163 Bayıldım Yokuşu (Çetintaş, 2005).....	372
Şekil 4.164 Kadırgalar Yolu ve henüz tamamı kaldırılmamış gazhane tesisleri, 1947 (Çetintaş,2005).....	372
Şekil 4.165 Stadyumun bitmiş hali [22].....	373
Şekil 4.166 Stadyum (Sarıdal ve Şalgamcıoğlu, Ocak 2003).....	373
Şekil 4.167 Stadyumda bir futbol maçı oynanırken [22].....	373
Şekil 4.168 Atmeydanı, Sultanahmet, Ayasofya, Sarayburnu ve Topkapı Sarayı'nın hava fotoğrafı (Cumhuriyet, 27 Mayıs 1935).....	387
Şekil 4.169 İbrahimpasha Sarayı cephesi, çizen: Sedat Çetintaş (Cumhuriyet, 17 Ağustos 1938).....	388
Şekil 4.170 Hapishane binası yıkılırken (Cumhuriyet, 16 Kasım 1939).....	388
Şekil 4.171 Sultanahmet Meydanı için hazırlanan maket (Cumhuriyet, 6 Haziran 1939)....	388
Şekil 4.172 Sarayburnu-Sultanahmet-Yenikapı kesiminin hava fotoğrafı (Cumhuriyet, 5 Haziran 1939).....	389
Şekil 4.173 Sultanahmet Meydanı için Prost'un hazırladığı plan, 27 Eylül 1940 (Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi).....	389
Şekil 4.174 Cemal Nadir'in Adliye Sarayı ile ilgili bir karikatürü (Cumhuriyet, 7 Ağustos 1946).....	390
Şekil 4.175 Adliye Sarayı'nın inşa edilmesi için düşünülen yer (Cumhuriyet, 4 Haziran 1947).....	390
Şekil 4.176 Niyazi'nin Adliye Sarayı ile ilgili bir karikatürü (Cumhuriyet, 17 Temmuz 1949).....	390
Şekil 4.177 Emin Onat ve Sedat Hakkı Eldem'in birincilik ödülü alan projesi (Anonim, 1949b, s.179).....	391

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 3.1 İstanbul Belediyesi'nin yıllara göre bütçesi	73
Çizelge 3.2 İstanbul Belediyesi tarafından satın alınan veya inşa edilen binalar	73

ÖNSÖZ

Danışmanım Uğur Tanyeli fikir ve eleştirileriyle bu çalışmayı yönlendirdi, ancak katkıları bu çalışmanın kapsamının ve süresinin çok ötesine uzanıyor. Bülent Tanju ve Uşun Tükel sadece bu çalışmanın tüm araştırma ve yazma süresi boyunca değil, tüm lisansüstü eğitimim boyunca beni sabırla dinlediler ve bana yol gösterdiler. Arkadaşlarım Yekta Özgüven, Nevra Ertürk, Ebru Akıskalıoğlu, Bürkan Emre, amcam Seyfi Durhan, kardeşim Atak Durhan yardımları ile beni desteklediler. Anne ve babam Arzu ve Selahattin Durhan ise her türlü destekleri, sevgi ve hoşgörülerıyla her zaman yanımda oldular.

Hepsine çok teşekkür ederim.

Ocak, 2009

Sıla DURHAN

ÖZET

Bu çalışma, Erken Cumhuriyet dönemi İstanbul'unun planlanma aşamalarını belirli bir zaman aralığında incelemek ve İstanbul'un kentsel değişiminin arka planını anlamaya çalışmak amacını taşımaktadır. Bu doğrultuda, İstanbul'un kentsel değişim ve dönüşümünün bürokratik eylem dökümlerinden ibaret olmadığı; tekil değil, farklı değişim güzergahları çizmeye olanak veren bir çoğulluk içinde gerçekleştiği üzerinde durulmaktadır.

Çalışmanın ana eksenini oluşturan 1928-1950 yılları arasında ortaya çıkan kentleşme konusundaki arayışlar, bunların gündeme getirdiği planlama ve yerleşim kararları araştırılarak değişim ve etkinlik bölgeleri ayrıştırılmıştır. Bu çalışmada ele alınan ve kamusallığın bir aracı olan her mekan İstanbul'un fiziksel, ekonomik, sosyal, politik ve kültürel dönüşümlerine tanıklık etmiştir. Bu araştırmalar sonucunda ulus-devlet inşasının İstanbul'daki yansımaları, İstanbul'daki imar girişimleri ve kentsel müdahalelerin hangi değişim güzergahlarını tariflediği, bu girişimleri var etmek için ortaya konan düşüncelerin fiziksel çevredeki değişimlerle nasıl ilişkili olduğu, aktörlerin (Cumhuriyet bürokrasisi, imar yönetimi, imar plancısı, plan kullanıcısı) davranışları ve zihniyet yapıları, ortaya çıkan direnme mekanizmaları ve tepkiler çözümlenmeye çalışılmıştır. Bu çözümlemeler ise dönemin bilgi üretim süreçlerinin nasıl işlediğini; bu dönemde plan, planlama kavramların nasıl tanımlandığını; kent, kentlilik ve kentsellik kavrayışlarının nasıl biçimlendiğini anlamayı sağlamaktadır.

Planlama kararları alınırken başlıca sorunun kenti mükemmel, değişmez, bozulmaz tahayyül etmek olduğu görülür. Plansız olduğu düşünülen kent planlıya dönüştürerek zihinlerdeki standarda kavuşturulmak istenir. Bu doğrultuda planlamanın olabildiğince dışarıdan biri tarafından gerçekleştirilmesini sağlama, yani yabancı uzmana başvurma yöntemi planlamayı meşrulaştırma araçlarından biri olur. Ortaya çıkan yönetsel, yasal, ekonomik, teknik sorunlar ve eksiklikler ise genellikle bu sorunlarla ve eksikliklerle karşılaştıkça çözülmeye çalışılır. Dolayısıyla, plan da planlama uzmanı da bir temsiliyet nesnesi olarak kullanılır. Ancak, görmezden gelinmemesi gereken, kentsel müdahalelere karşı ortaya çıkan direnme mekanizmaları, tepkiler, talepler, önerilerdir.

Anahtar kelimeler: Erken Cumhuriyet Dönemi, İstanbul, Kent, Kentsel Dönüşüm, İmar, Plan, Planlama.

ABSTRACT

URBAN TRANSFORMATION IN ISTANBUL IN THE EARLY REPUBLICAN PERIOD (1928-1950)

This study aims to examine planning stages of Istanbul in the Early Republic period within a certain period of time and to comprehend the background urban change in Istanbul. In this context, it has been underlined that the urban change and transformation in Istanbul does not consist only of bureaucratic action inventories, and that it has not been carried out in a singularity, but in a plurality which enables to draw various change routes.

The search for the urbanization between 1928 and 1950, which forms the main axis of the study, is studied by examining the resolutions on planning and settlement and by analyzing the transformation and the activities brought about by the same search. All venues which are handled in this study and which are a means of being public have witnessed physical, economic, social, political and cultural transformations in Istanbul. As a result of all the research, the following have been analyzed: the reflections in Istanbul of building a nation state; what kind of change routes the attempts of urban development and interventions in Istanbul define; how the thoughts which were introduced to get these changes come into existence are related to the changes in the physical environment; the attitudes and mentalities of the actors such as the bureaucracy of the Republic, urban development managements, development planners, and end user of the plans; the resistance structures and the reactions that came about. These analyses provide opportunities to comprehend how the information production processes of that period worked, how the terms of plan and planning were defined in the period, and how the notions of city, being a city resident and urbanity were shaped.

While making the urban planning decisions, it is seen that the main concern has been to imagine the city as perfect, stable and imperishable. The city, which is believed to be unplanned, has been made reach at the standard in the planners minds by providing the plans. In this context, having the planning done, as much as possible, by an outsider, that is getting help from a foreign expert, appears to be a means to legitimize the planning. Any governmental, legal, economic and technical problems and shortfalls that come along are usually sorted out as they appear. Consequently, both the plan and the planning expert have been used as an object of representation. However, what should not be disregarded is the resistance mechanisms, reactions, demands and suggestions that arise against the urban interventions.

Key Words: Early Republic Period, Istanbul, City, Urban Transformation, Urban Development, Urban Plans, Urban Planning.

1. GİRİŞ

Bu tez çalışması kentin bir tasarımcının ürünü olmaktan öte toplumsal bir ürün olduğu, aynı zamanda ideolojik yapılanmalarla bağlantılı olarak tanımlanmış ve oluşturulmuş bir gerçeklik olduğu düşüncesinden hareketle, Erken Cumhuriyet dönemi İstanbul'unun planlanma aşamalarını belirli bir zaman aralığında gözlemlemek ve kentin değişiminin arka planını anlamaya çalışmak amacını taşımaktadır. Ancak, bu çalışma ile amaçlanan İstanbul'un kent planlama tarihini yazmak ya da bu tarihin başarı grafiğini çıkarmak ve böylelikle merkezi otoritenin çağdaşlaşma olarak tanımladığı doğrultuda kenti ve kentliyi yeniden kurması üzerine odaklanmak değil, İstanbul'un planlanma sürecini Türkiye'de kent planlamasının kimi kırılma noktaları ve tikanıklıkları çerçevesinde incelemeye çalışmaktır.

Bu doğrultuda, 1928 yılından 1950 yılına kadar uzanan aralık, çalışmanın ana eksenini oluşturmaktadır. Fiziksel çevrenin biçimlendirilmesine yönelik arayışlar, Carl Christoph Lörcher'in 1922 yılında hazırladığı Beyoğlu yakasının 1/2000 ölçekli nazım planı ve Cumhuriyet'in ilanı sonrasında yine Lörcher'in 1926-1928 yıllarında hazırladığı Üsküdar ve Kadıköy'ün 1/10000 ölçekli nazım planından başlayarak 1950 yılında Henri Prost'un İstanbul'un planlanması ile ilgili çalışmalarının sona ermesi ile tanımlanabilecek bir dönemece kadar ele alınmaktadır. 1950 yılı aynı zamanda Tek Parti döneminin bitişini ve 1949 yılı, İstanbul Vali ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar'ın görevinin sona ermesini de karşılamaktadır.

Bu zaman dilimi içinde ortaya çıkan kentleşme ve planlama konusundaki arayışlar, bunların gündeme getirdiği planlama ve yerleşim kararları kapsamlı bir araştırma ile ayrıştırılmıştır. Mimarlık ve sanat tarihi yazımında yaygın şekilde kullanılan 'dönemselleştirme' yöntemi bu çalışmada izlenmemiştir. Öyle ki, çalışılan zaman aralığında değişen planlama uzmanları ya da vali ve belediye başkanları olmasına rağmen, fiziksel mekanın biçimlenmesinde katı zamansal sınırlamaların oluşmadığı ortaya çıkmaktadır.

Araştırma yönteminin ana izleği, döneme ait kaynaklara ve belgelere ulaşarak kentsel müdahalelerin hangi değişim güzergahlarını tariflediğini ortaya koymak olmuştur. Çalışma süresince döneme ait kaynaklardan, ulaşılabildikleri oranda haritalardan, resmi belgelerden ve raporlardan yararlanmaya özen gösterilmiştir. Bu doğrultuda yararlanılan temel kaynaklar, başta Cumhuriyet Gazetesi olmak üzere çeşitli gazeteler, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi belgeleri, dönemin mimarlık süreli yayınları, planlama uzmanlarının yayınları ve raporları, döneme ait çeşitli haritalar, dönemin kentle ilgili yasal mevzuatı, dönemin yerli planlama literatürü ve bu konuda daha önce yapılmış çalışmalardır.

1928-1950 yılları arasındaki yerel gazete haberleri kentin zaman içindeki gelişim ve değişimini doğrudan yansıtan bilgi edinme araçlarından biri olarak kullanılmıştır. Belirlenen dönem boyunca kamuoyuna yansıyan haber ve yorumlar ağırlıklı olarak Cumhuriyet Gazetesi'nden derlenmiş, böylelikle İstanbul'a yönelik gündelik bilgilere ulaşılabilmiştir. Cumhuriyet Gazetesi'nin seçilmesinin nedeni, yayınının sürekliliği ve kente ilişkin konulara, özellikle İstanbul'a ağırlıklı olarak yer vermesidir. Kente ve mimarlığa ilişkin haber niteliğindeki bilgilere ek olarak kentsel olgularda rol alan aktörlerin tutum, talep ve etkinlikleri de gazete yazılarına yansımıştır. Gerek haberler gerek çeşitli yazarların köşe yazıları dönemin kavranışı, kentin ve kentsel sorunların algılanışı açısından gazetenin verimli bir kaynak olmasını sağlamıştır. Kuşkusuz, başka gazetelerin de eş zamanlı olarak taranabilmesi daha sağlıklı bir değerlendirme için yararlı olurdu. Ancak, bu çalışmada, gazete taraması Cumhuriyet Gazetesi ile sınırlı tutulmuş, bu gazete dışında kısmen İktisat, Akşam, Tan, Kızılay, Vatan, Ulus gazetelerinde yer alan bazı haberlere de ulaşılmıştır.

Gazetelere ek olarak, meslek alanındaki süreli yayınlardan yararlanılmıştır. Türkiye'de yayınlanan ilk mimarlık dergisi ve aynı zamanda bu konudaki en uzun süreli yayınlardan biri olan Mimar Mecmuası (1935'ten sonra Arkitekt), yayınlanmaya başladığı 1931 yılından 1950 yılına kadarki dönem için kaynaklık etmiştir. Belediyeler Dergisi'nin ise 1939-1943 yılları arasında yayınlanan sayıları incelenmiştir.

Planlama uzmanlarının (Jansen, Wagner, Agache, Ehlgötz, Lambert, Prost) yayınları, raporları ve yaptıkları yazışmalar yoluyla ise bu kişilerin düşünce altyapıları, planlama yaklaşımları ve İstanbul'un planlanma süreci içindeki yerleri değerlendirilmiştir.

Öte yandan, İstanbul'un kentsel değişimi Cumhuriyet dönemi mimarlık tarihi açısından az bilinen ve bilinenlerin tekrar edildiği bir konu olarak kalmıştır*. Yapılmış çalışmaların arşiv

* Mimarlık tarihi literatüründe Ankara'nın planlama tarihi ile ilgili çok sayıda yayına rastlanırken İstanbul'un Erken Cumhuriyet Dönemi planlama tarihi ile ilgili kapsamlı çalışmaların varlığından söz edilemez. Bu konuda pek çok yayın olmakla birlikte burada örnek verilenler birbirinden farklı bakış açılarıyla İstanbul'un belli bir zaman aralığındaki planlamasını ele almış veya buna değinmiş örneklerdir. Türkiye'de kent planlaması ile ilgili yazdığı kitap ve makaleleri ile en üretken olan kişi İlhan Tekeli'dir. Tekeli'nin İstanbul ile ilgili "The Development of the Istanbul Metropolitan Area: Urban Administration and Planning" (1994), "1839-1980 Arasında İstanbul'un Planlama Deneyimleri İçerisinde Plan" (1992a) başlıklı çalışmaları örnek verilebilir. Bunların dışında yapılmış çalışmalar arasında; İpek Akpınar'ın "The Rebuilding of İstanbul after the Plan of Henri Prost, 1937-1960: From Secularisation to Turkish Modernisation" (2003); Nur Altınyıldız'ın "Tarihsel Çevreyi Korumanın Türkiye'ye Özgü Koşulları (İstanbul 1923-1973)" (1997) başlıklı doktora tezleri; Uğur Tanyeli'nin "Düşlenmiş Rasyonalite Olarak Kent: Türkiye'de Planlama ve Çifte Bilinçlilik" (2004); Atilla Yücel'in "Cumhuriyet Dönemi İstanbul'u" (1996); Cana Bilsel'in "Remodelling the Imperial Capital in the Early Republican Era: the Representation of History in Henri Prost's Planning of Istanbul" (2007); Duranay, Gürsel ve Oray'ın "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul'un Planlaması" (1972); Doğan Kuban'ın "İstanbul: An Urban History" (1996); Aron Angel'in "Projets et aménagements urbains à Istanbul de 1933 à nos jours"

belgeleri destekli olmayışı araştırma için yeterli ve kesin veri olarak kabul edilebilecek Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi belgelerini taramayı kaçınılmaz kılmıştır. Bu doğrultuda, belge özetlerinden yola çıkılarak kullanımda olan orijinal belgelere ulaşılmıştır. Arşivlerde bulunan belgelerden araştırmacıların kullanımına sunulamamış, gün ışığına çıkmamış, tasnif edilememiş birçok belgeden bahsedilebilir. Kuşkusuz, bu belgelerin de değerlendirilmesi yeni çalışmalarda yeni ve farklı yorumların ortaya çıkmasını sağlayacaktır.

Bu çalışmada kullanılan haritalar için ise ağırlıklı olarak İstanbul Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi'nden yararlanılmıştır.

İstanbul'a ilişkin görüşler, tutumlar, öneriler, uyarılar, kurallar, talepler sonradan yapılan değerlendirmelerle değil, bu dönemde etkin olan kurumların ve kişilerin görüşlerine dayanılarak yansıtılmaya çalışılmıştır. Aron Angel, Albert Gabriel, Jean Royer bu döneme ait tanıklıklarını yayınlamış kişilerdendir. Bununla birlikte İstanbul Belediyesi'nin, Vali ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar dönemindeki imar etkinliklerini tanıtan *Cumhuriyet Devrinde İstanbul*, İsmet İnönü dönemindeki imar etkinliklerini tanıtan *Güzelleşen İstanbul*, "1939 Başından 1947 Sonuna Kadar İstanbul'da Neler Yapıldı?" altbaşlıklı *Yenileşen İstanbul*, 1952 tarihli *İstanbul Albümü*, Abidin Daver'in *Dünkü Bugünkü Yarınki İstanbul: İstanbul Radyosunda Konuşmalar*, 1945 tarihli *Harp Yıllarında İstanbul'daki Faaliyetler*, 1951 tarihli *Revizyon Komisyonu Raporu*, 1957 tarihli ve Adnan Menderes dönemi imar etkinliklerini tanıtmayı amaçlayan, ancak daha önce başlamış imar girişimlerine yer veren *İstanbul'un Kitabı* başlıklı yayınlar ve çeşitli kurumların yayınladığı diğer çalışmalar ele alınan döneme ilişkin bilgilerin kaynağı olarak kullanıldığı gibi, yazarlarının ya da yayınlayan kurumun yaklaşımı, yorumları ve değerlendirmeleri de dönemin konuyu ele alış biçimini anlamada yararlı olmuşlardır.

Erken Cumhuriyet dönemi Türkiye'sini ve İstanbul'unu -imar girişimlerine değinerek ya da değinmeyerek- inceleyen kültür, tarih, siyaset, toplumbilim konulu kitap ve makalelerin, kent kavrayışını irdeleyen yerli ve yabancı yayınların okunması ise, imar etkinliklerinin hangi koşullar içerisinde yapıldığını kavramak ve kentin değişimini yeni bakış açılarıyla değerlendirebilmek için tüm çalışma süresince sürdürülmüştür.

(1992a); "Projets et aménagements urbains à Istanbul de 1933 à nos jours, deuxième partie" (1992b); "Projets et aménagements urbains à Istanbul de 1933 à nos jours, troisième partie" (1993); L'Académie d'Architecture'ün hazırladığı L'Œuvre de Henri Prost (1960) sayılabilir. Ayrıca, Stefanos Yerasimos danışmanlığında yapılmış bir yüksek lisans tezinden de söz edilebilir. Ancak, bu çalışmayı incelemedim. Bkz. Protsenko, M., (1988), "Henri Prost et Istanbul.", Master Thesis, L'Institut Français d'Urbanisme de Paris.

Çalışma üç ana bölüme ayrılmıştır.

Kentin Değişiminin Tarihsel Arka Planı bölümünde, fiziksel çevreye yansıyan değişimlerin nasıl bir İstanbul'da gerçekleştiğini ortaya koyabilmek için 1928 ile 1950 yılları arasındaki İstanbul'u tanımak, anlamak amaçlanmıştır. Bu doğrultuda, İstanbul'un nüfus ve toplumsal yapısı, ekonomik yapısı, yönetsel yapısı dönemin kendine özgü koşulları ve öncelikleri bağlamında incelenmekte, Ankara'nın başkent ilan edilişi ile birlikte Cumhuriyet aydınlarının İstanbul'a yaklaşımı ve İstanbul'un ülke içindeki ağırlığı üzerinde durulmaktadır. II. Meşrutiyet döneminden planlama uzmanı olarak Henri Prost'un görevlendirilmesine kadar geçen sürede oluşan planlama arayışları ve girişimleri de bu bölümde değerlendirilmiştir.

İstanbul'un Planlanması bölümünde ise plan gereksinimine ve uzman kullanımına ilişkin kavrayışlar sorgulanmaktadır. Bu doğrultuda, planın elde edilmesi ve uygulanması için gerekli araçların hazırlanıp hazırlanmadığı, planın yasal ve ekonomik çerçevesinin nasıl çizilmeye çalışıldığı ortaya konmaya çalışılmıştır. Uzman kullanımı bölümüyle birlikte; bu dönemde, plan, planlama, kent, kentli, kamu çıkarı gibi kavramların nasıl tanımlandığı; bu kavramların zihinlerde nasıl inşa edildiği, kent planlamasından aktörlerin neler beklediği ve planlama ile ne amaçladıkları, kentin değişimini nasıl algıladıkları; yetkilerin neden merkezde toplandığı; yabancı uzmana gereksinimin neleri tanımladığı; bu uzmanların nasıl belirlendiği; uzmanların planladıkları kentle nasıl bir ilişki kurduğu; yabancı uzman tercihiyle yönelik meslek adamlarının ve toplumun tepkisinin olup olmadığı; dönemin bilgi üretim süreçlerinin nasıl işlediği, üretilen imar planlarının içeriğinin, dayandığı belge ve bilgilerin yeterli olup olmadığı; kentlinin taleplerinin ya da tepkisinin olup olmadığı, planın kamuoyuna tanıtılıp tanıtılmadığı tartışılarak İstanbul'un planlanması konusunda adı geçen her uzman; önerileri, eleştirileri, etkileri ve katkıları açısından değerlendirilmektedir.

Bu iki bölüm, ele alınan imar etkinliklerini kavramak ve bu etkinliklerin İstanbul'un imarı içindeki yerlerini görebilmek açısından Fiziksel Mekanın Reel Değişimi başlıklı bölüm öncesinde yer almaktadırlar. ***Fiziksel Mekanın Reel Değişimi*** bölümünde Ulaşım Donatıları, Kamusal Mekanlar, Yeni Kentsel Donatılar başlıkları altında incelenen imar etkinlikleri bina ölçeğinden kentsel ölçeğe uzanan örnekleri içermektedir. Bu örnekler, üç ayrı başlıkta ele alınmış olsalar da aslında tümü kamusal alanın bir aracı olmuştur. Bu çalışmada her biri birer tartışma başlığı oluşturabilecek en belirgin imar etkinlikleri seçilmiştir. Ancak, bu etkinliklerin sayısı bu çalışmada ele alınanlardan daha fazladır.

Bu bölümlerin değerlendirilmesiyle ortaya çıkan ortak ve benzer noktalar, ele alınan başlıkların birbiriyle ilişkilendirilebilecek yönleri ve kimi tartışma başlıkları kentle ilgili

aktörlerin (cumhuriyet bürokrasisi, imar yönetimi, imar plancısı, kentli) davranışları ve zihniyet yapılarına ilişkin veriler ortaya koymakta, İstanbul'un kentsel değişiminin tekil değil, farklı değişim güzergahları çizmeye olanak veren bir çoğulluk içinde gerçekleştiğini göstermektedir. Kenti ve kentsel gerçeklikleri düşünme alışkanlıkları çerçevesinde irdelenen İstanbul'un kentsel değişimi *Değerlendirme* bölümünde kuramsal biçimde ele alınmaya çalışılmıştır.

2. KENTİN DEĞİŞİMİNİN TARİHSEL ARKA PLANI

1928-1950 yılları arasında İstanbul'da (Şekil 2.1) yaşanan kentsel değişimleri, İstanbul'un fiziksel yapısını yönlendirmeyi öngören girişimleri ve müdahaleleri anlamlandırabilmek için 1928-1950 İstanbul'unu tanımlayabilmek ve fiziksel çevreye yansıyan değişimlerin nasıl bir İstanbul'da gerçekleştiğini ortaya koymak gerekir. Bu doğrultuda, bu bölümde, İstanbul'un nüfus yapısının, ekonomik yapısının, yönetsel yapısının değişimi incelenecektir.

2.1 İstanbul'un Nüfus Yapısının Değişimi

Erken Cumhuriyet döneminde imar faaliyetleri nüfusun küçüldüğü bir İstanbul'da gerçekleşmiştir. Dolayısıyla, İstanbul'un imar planının yapılması fikri ve gerçekleştirilmek istenen imar etkinlikleri, içinde bulunduğu koşullarda kentin bunlara gereksinimi olup olmadığı, öngörülenlerin hangi kaynaklarla gerçekleştirilebileceği ya da bunların kentli tarafından talep edilip edilmediği düşünülmeden bürokratik seçkinler tarafından hayata geçirilmek istenir.

1829'daki ilk sayımda yaklaşık 250 000 olarak saptanan İstanbul'un nüfusu 1914 yılında 900 000'e ulaşmış, 1920'li yılların ilk yarısında bu rakam daha da artmıştır (Shaw, 1979, s.266). İstanbul'un 19. yüzyıl başında 350 000'e düşen nüfusu 19. yüzyıl sonunda 1 000 000'u aşmasına karşın İstanbul artık 16. yüzyıl'da olduğu gibi Anadolu'daki toplam nüfusun yüzde 40'ını değil, yüzde 27'sini barındırmaktadır (Tekeli, 1985).

28 Ekim 1927 tarihinde Türkiye'de yapılan ilk genel nüfus sayımında* İstanbul'un I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nda azalan kent nüfusu yaklaşık 700 000 olur (Bayrak, 1996, s.176). 1927 nüfus sayımında; Adalar 12 310, Bakırköy 23 732, Beyoğlu 302 887, Çatalca 50 585, İstanbul (merkez) 245 982, Şile 13 525, Üsküdar 145 423 olmuştur. Bunların 389 886'sı kadın, 404 558'i erkek nüfus olmak üzere toplam 794 444 rakamına gerilemiştir (Özer, 2006, s.130). 20 Ekim 1940 tarihinde yapılan 3. genel nüfus sayımında ise İstanbul'un kent nüfusu 815 638 olur (Bayrak, 1996, s.181).

Öte yandan, Türkiye'de nüfus, 1913 yılında 15 700 000 iken 1927 yılında 13 600 000'ne düşmüştür. En büyük ithalat-ihracat limanı olan İstanbul ve İzmir'in nüfusları, 1913 ile 1927 arasında yüzde 40'lık bir düşme göstermiştir (Mardin, 2002, s.224).

* 1927 yılında yapılan Cumhuriyet döneminin ilk genel nüfus sayımı Belçikalı bir uzmanın yönetiminde yapılmıştır.

1931 yılında ülke genelindeki ölüm sayısı 27 851 iken, İstanbul'da 12 564'tür ve İstanbul'un ülke içindeki payı yüzde 45'tir. 1955 yılında, ülke genelindeki ölüm sayısı 60 739 iken, İstanbul'da ise 15 571'e yükselmiş, fakat İstanbul'un ülke içindeki payı yüzde 26'ya düşmüştür (Kal'a ve Murat, 1997).

Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstanbul'un nüfusunun artış hızının Türkiye ortalamasının altında olduğu görülür. Örneğin, 1935 yılında Türkiye'nin yıllık nüfus artış hızı yüzde 21,1 iken İstanbul'un yüzde 11,4'tür. 1940 yılına gelindiğinde ise, Türkiye'nin yüzde 19,6 iken İstanbul'un yüzde 23 olur (Murat, 2006, s.95).

Cumhuriyet dönemi başında İstanbul, sosyoekonomik ve kültürel açıdan eski parlaklığını önemli ölçüde yitirmiş, siyasal karar merkezi olmaktan çıkmış ve nüfusu yüzyılın başında 1 000 000'u aşmaktayken, 1927 yılında yaklaşık 700 000'e düşmüş bir kenttir. İstanbul'un nüfustaki bu azalma birden fazla nedenle ilişkilendirilebilir:

Birinci Dünya Savaşı, İtilâf Devletleri'nin İstanbul'u işgal etmesi (1919-1922) ve Kurtuluş Savaşı sırasında yaşadığı sarsıntılardan sonra İstanbul, ülke ölçeğindeki gücünü kaybetmeye başlar. Nüfusun savaş yıllarındaki geçim zorlukları ve işgal nedeniyle Anadolu'ya göç etmesi nüfusun azalmasının önemli nedenlerindendir (Ergin, 1938, s.61). Bununla birlikte, İstanbul, savaşta yakılıp yıkılan Anadolu'ya göre daha iyi durumdadır ve ülkenin en önemli kenti olma özelliğini korumayı sürdürür.

Son Osmanlı sultanı Vahdeddin'in 1922'de ülkeyi terk etmesi, Cumhuriyet'in kurulması ve Ankara'nın başkent olması ile İstanbul, 20. yüzyılın ilk çeyreğinde artık eski önemini büyük ölçüde yitirmiş bir kent haline gelir. Başkent olma işlevinin kalkmasıyla bürokrasi, sefaretler, Birinci Ordu İstanbul'u terk etmiş, özellikle üst gelir gruplarının yok olduğu ya da terk ettiği bir mekan halini almıştır.

Bunların dışında, İstanbul, Cumhuriyet döneminde kozmopolit yapısını da yitirmeye başlar. Lozan Antlaşmasına göre yabancılar ve bir kısım azınlığın İstanbul'u terk etmesi beklenirken bu işlem anlaşma hükümlerine göre gerçekleştirilememiştir. Bir taraftan Anadolu'dan çıkarılan Rumlar ve diğer azınlıklar, diğer taraftan kaybedilen Osmanlı toprakları içindeki Müslüman Türk nüfusun bir kısmı İstanbul'a yerleştirilmiştir. Kurtuluş Savaşı sırasında yabancı ve azınlık ticaret gruplarının sermaye ve işyerlerini Avrupa'ya götürmesi ve artan enflasyonla büyük zarara giren Müslüman-Türk girişimcilerin İstanbul'u terk etmesiyle ekonomik gücünü yitiren kent, bu defa çiftçi ve küçük tüccar kökenli azınlıklarla dolmaya başlar. Bunun sonucunda, Cumhuriyet'in ilk yıllarında kenti terk eden ve göçenlerin yarattığı

kargaşa içinde İstanbul bir ekonomik çöküntü içine düşer (Kılınçaslan, 1981, s.225). Öte yandan, 1940 yılında yayınlanan Ticaret Yıllığı'nda verilen bilgilere göre ticaret, sanayi ve hatta küçük esnafın büyük bir kısmının azınlıklardan oluştuğu görülür (Kılınçaslan, 1981, s. 226).

1925 yılında İstanbul'un dini yapıya göre nüfusu, 682 801 Müslüman Türk, 181 188 Rum, 69 831 Ermeni, 57 532 Musevi, 487 Rum Katolik, 10 228 Ermeni Katolik, 1302 Protestan, 3194 Bulgar, 3512 Latin, 675 Süryani, 564 Kaldani, 2 Ulah, 6 Rus ve 43 Katolik olmak üzere toplam 1 011 165 olarak verilmektedir (Özer, 2006, s.130). Criss (2000, s.41), ise 20. yüzyılın başında, 1 000 000'u aşan nüfusunun, 560 434'ünü Müslümanlar, 384 689'ünü Rumlar, 118 000'nini Ermeniler, 44 765'ini Yahudiler, geri kalanını ise, yabancılar ve Levantenlerin oluşturduğunu yazar. Criss'e (2000, s.41) göre, bu kozmopolit yapı içerisinde farklı din ve milliyetler farklı bölgelerde etnik sınırlarla bölünmüşlerdir. Yüzyılın başından itibaren, eski İstanbul, Türklerin ve öteki Müslümanların oturdukları Beyazıt, Aksaray, Unkapanı, Fatih, Şehremini, Eyüp ve Kasımpaşa semtlerinden oluşmaktadır. Ermeniler Samatya ve Kumkapı'da, Yahudiler ağırlıklı olarak Haliç'in karşı kıyısındaki Hasköy'de ve şehrin batısındaki Balat'ta yerleşmişlerdir. Rumlar Haliç'in karşı kıyısındaki Pera'da ve Rum Patrikhanesi'nin bulunduğu Haliç'teki Fener'de yaşamaktadır (Criss, 2000, s. 41). Geleneği temsil ettiği iddia edilen eski İstanbul'un karşısındaki Pera ise farklı bir yapıya sahiptir. Boğazda da, zengin Osmanlı ailelerinin yalıları ile yabancı elçiliklerin yazlıkları bulunmaktadır.

Şehirdeki Müslümanların hayatı İkinci Dünya Savaşı sonrasına kadar geleneksel mahallelerde devam eder. Ancak II. Meşrutiyet döneminde başlayan çatlama Birinci Dünya Savaşı'nın krizleriyle hızlanır (Duben ve Behar, 1998, s.48-52). Semtlerin sosyoekonomik katmanlaşmasının Birinci Dünya Savaşı öncesi ve sonrasında başladığı gözlemlenmekle birlikte, şehir örgüsünün sınıf temeline göre şekillenmesi olgusu için İkinci Dünya Savaşı sonrasını beklemek gerekir. Duben ve Behar (1998, s.48-52), II. Meşrutiyet döneminde az sayıda da olsa bazı zengin ve Müslüman ailelerin eski İstanbul'daki dini farklılıklara göre ayrılmış semtlerini terk ederek, geleneksel Gayrimüslim semti olan Pera'nın kuzeyinde uzanan Şişli ve Nişantaşı'nda apartman hayatına geçmeye başladıklarını ve bu hareketin, savaş yılları boyunca ve 1920'ler ve 1930'lara kadar devam ettiğini belirtirler.

Bu bilgiler İstanbul'un nüfus yapısına ışık tutmakla birlikte buradaki önemli bir yanılmanın altını çizmek gerekir. Öyle ki, Criss'in (2000, s.41) "geleneği temsil eden eski İstanbul" tanımlamasıyla söz ettiği, Duben ve Behar'ın (1998, s.48-52) benzer şekilde vurguladığı "dini

farklılıklara göre ayrılmış semtleri olan eski İstanbul” ifadesi, tarih çalışmalarında sıklıkla karşılaşılan bir saptamadır. Bu saptama, tarihsel yarımada'nın kendi içinde çoğulluk içermediği, yan yana farklı modernlikleri barındırmadığı bilgisine dayanır. Oysa, tarihsel yarımada'nın söz edilen dönemde sanılanın aksine farklı modernlikler içeren bir yapıya sahip olduğu, hatta Pera'dan daha modern olduğu savlanabilir. Nitekim, Bankalar Caddesi'nin karşı yakasında konumlanmış olan Sultanhamam, toptancıların, tüccarların, dolayısıyla ithalatın İstanbul'daki can damarı olma özelliği ile kapitalist sermayenin tümünün varlık gösterdiği bir merkezdir.

Rumların nüfusu ise, Cumhuriyet döneminde sürekli bir düşüş izlemiştir. Resmi devlet istatistiklerine göre 1924 yılında 1 000 000'luk İstanbul'da, bir bölümünü 1914-1922 arasında kente sığınanlar Rumların oluşturduğu, toplam 280 000 Rum vardır. 1927 yılında bu sayı 90 000'e düşer*. 1934 yılındaki bir değerlendirme 73 000 Rum ve mübadeleye dahil edilmeyen** 30 000 Yunan uyruklu Ortodoks'un İstanbul'da yaşadığını gösterir [1].

Öte yandan, savaşlar sonrasında yaşanan göçler, özellikle Rusya'dan gelenler ve işgal ortamının getirdiği şartlar kentin başta nüfus olmak üzere temposunu arttırmış ve o güne kadar alışık olmadığı bir farklılaşmaya yol açmıştır (Toprak, 1993, s.19). Gelen Rus göçmenlerin sayıları kesin olarak bilinmemektedir. Kimi kaynaklara göre 40 000, kimilerine göre 150 000 ya da 200 000 göçmen İstanbul'a gelmiştir (Deleon, 1993, s. 178). İstanbul'da Beyaz Rus*** varlığı 1918'den 1930'lara kadar sürmüştür. Özer (2006, s.66), Bolşeviklerden

* 1928 Yunanistan genel nüfus sayımına göre ise İstanbul'dan değişik tarihlerde 38 458 kişinin Yunanistan'a göç ettiği belirtilmektedir. Koşulların zor olduğu bu yıllarda İstanbul Rumlarından bazıları Yunanistan dışında bir yere göç etmiş olabileceği ya da bazılarının İstanbul'daki sayım sırasında Rum kimliğini saklamış olabileceği düşünülmektedir.

** 30 Ocak 1923'te imzalanan 19 maddelik Mübadele Sözleşmesi'ne göre, Yunanistan'daki Müslüman azınlık ile Türkiye'deki Ortodoks Rum azınlık mübadele edilecekti. Ancak, İstanbul'da oturan Rumlar ile Batı Trakya'da oturan Müslümanlar değişim dışı tutulacaktı. Mübadelenin başlatılabilmesi için 19. madde gereği her iki ülkenin sözleşmeyi onaylaması gerekiyordu. 25 Ağustos 1923 tarihinde bu işlem yerine getirildi. Sözleşme gereği kurulan karma komisyon, Ekim 1923'te çalışmalarına başlamış ve bunu takip eden bir yıl içerisinde önemli bir engelle karşılaşmadan bir kısım Türk ve Rum'un mübadelesi gerçekleştirilmişti. Ancak, sözleşmenin 2. maddesinde geçen “etablis” kelimesinin taraflarca farklı şekillerde yorumlanması nüfus mübadelesinin kesin çözümünü 1930 yılına kadar geciktirmiştir. Bu süre zarfında 384 000 kişi Türkiye'ye; 1920'den itibaren başlayan göç dalgalarıyla birlikte 1 250 000 kişi de Yunanistan'a göç etmiştir. İstanbul'da oturan Rumlar ile Batı Trakya'da oturan Müslümanlar mübadelenin dışında bırakılmasının iki nedeni olduğu düşünülmektedir: Birincisi, Patrikhane geleneğini (dinsel, kültürel ya da politik bir amaçla) sürdürmek isteyen Hristiyan ve özellikle Hristiyan Ortodoks dünyanın bir “cemaat”e gereksinim duyması ve bu yönde ağırlığını koyması; ikincisi, İstanbul Rumlarının mallarının yüksek değeri yüzünden tazmin edilmesinin zorluğudur.

*** 1917 Ekim Devrimi ile Rusya'da Bolşeviklerin Çarlık sistemini yıkması üzerine ülkelerinden kaçarak dünyanın çeşitli yerlerine dağılan Çarlık taraftarı Rus mülteciler Türkiye'de Beyaz Ruslar diye adlandırılmışlardı. Bu göçmenlere, Rus ihtilalini gerçekleştirirken Kızıl Ordu'ya karşı durmaya çalışan Deniken ve Vrangeli'nin yandaşları oldukları için kızıl karşıtı “Beyaz Ruslar” denmiştir.

kaçarak İstanbul'a gelen Rus göçmenlerin Müslüman mahallelerine yerleştirilmelerinin uygun olmadığı temennisinin Şehremaneti Vekili'nin imzasıyla Dahiliye Nezareti'ne bildirildiği ve bunun üzerine, Rus göçmenlerin Büyükaada, Kadıköy ve İstanbul cihetinde (Suriçi) müsait olan mahallelere yerleştirilmelerinin istendiğini yazar. Bu kozmopolit yapı beraberinde kültürel etkileşime ve eğlence hayatının renklenmesine neden olmuştur. İstanbul'a asker çıkarılmasının ardından bu kargaşa ortamına bir de yerli ve yabancı göçmenler eklenince değişimler başlamıştır (Özer, 2006, s.60). İstanbul'un kültürel değişimine katkısı olan Rus göçmenleri büyük kısmı, 1930'larda İstanbul'dan ayrılmış, Beyoğlu'nun eğlence yerleri ve çoğu Rus lokantası artık Cumhuriyet vatandaşı olmuş Beyaz Ruslara kalmıştır (Özer, 2006, s.66).

Bu noktada, İstanbul'da yaşayan nüfusun Cumhuriyet öncesi dönemde içinde bulunduğu koşullardan ve ortamdan söz etmek, Cumhuriyet'in devraldığı İstanbul'u tariflemek için anlamlı gözükmemekte.

İstanbul, o güne kadar görmediği işgal günlerini sosyal hayat başta olmak üzere birçok değişimle birlikte yaşamaya başlar. Mütareke öncesi yaşanan uzun savaş yılları sonucunda toplumsal ayrışmalar kaçınılmaz olmuştur. Savaşlar sonucunda oluşan bu dönemde, pek çok aile; ihtiyarlar, çocuklar, dullar ve sakatlardan ibaret kalır. Üretimin kesilmesi ve işsizlik bir taraftan beraberinde hayat pahalılığı getirirken, diğer taraftan salgın hastalıklar ve yangınlar İstanbul'un yaşam dengesini alt üst eder. Şehrin yaklaşık üçte birini yok eden yangınlar ise binlerce kişiyi evsiz bırakır. Göçlerle birlikte artan nüfus; işsizlik, yoksulluk ve sefalet gibi birçok sorunu beraberinde getirir.

Duben ve Behar'ın çalışmasına göre (1998, s.48-52), 1907 sayımında, şimdiki Fatih ve Eminönü'nden oluşan sur içi İstanbul'da 147 mahalle mevcuttur. İstanbul'un bu kısmının 1914 yılındaki nüfusu ise 240 528'dir. Öte yandan, Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde, birçok mahalle sadece bir iki sokak ve boş arsalardan meydana gelmektedir. Yangınlar ve savaş yıllarının yoğun nüfus hareketleri bu mahalleleri yeniden kurma gereğini doğurur. 1928 yılında ise, sur içi İstanbul'unda mahalle sayısı 114'e iner. İstanbul'da yeni kadastro planının uygulanmasıyla birçok mahalle yok olurken, kalanların sınırları yeniden belirlenir. İnsan göçünün en yüksek olduğu dönem olan 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başlarında artan nüfus iskan konusunda da bir baskı oluşturur (Duben ve Behar, 1998, s.48-52).

Bununla birlikte, tüm bir semti yok eden yangınlar binlerce insanı evsiz bırakmaktadır. Sur içi İstanbul'unda çıkan 1908 Çırçır yangınında 1500, 1911 Aksaray yangınında 2400, 1911 Balat

yangınında 350, 1918 Cibali yangınında 7000'den fazla ev tahrip olur. 23 Temmuz 1911'de çıkan Aksaray yangınında, 2400 eve ek olarak, 3000 dükkan, on beş fırın, on altı cami, üç hamam ve iki okul yanar.

2.2 İstanbul'un Ekonomik Yapısının Değişimi

Birinci Dünya Savaşı, İtilâf Devletleri'nin İstanbul'u işgal etmesi (1919-1922) ve Kurtuluş Savaşı sırasında yaşadığı sarsıntılardan sonra İstanbul, ülke ölçeğindeki gücünü kaybetmeye başlar. Öte yandan, ülke genelindeki sorunlar savaş ekonomisinin tanımladığı koşullar altında çözülmeye çalışılmaktadır. Hükümetin çözüm öncelikleri arasında, halkın ve ekonominin ayakta kalma sorunları; mübadil, muhacir ve mültecilerin iç ve dış göçleri ile yerleştirilmeleri; sağlıktan sonraki temel toplumsal gereksinimlerden sayılabilecek eğitim ile tarım ve sanayi gibi ekonomi kurumlarının yeniden yapılandırılması ve fiziksel mekan gereksinimlerinin giderilmesi konuları ön sıralarda yer alır (Ural, 1974).

1923 yılından sonra İstanbul, ülkeden toplanan artık ürünün ve dış alımların büyük kısmının tüketildiği tek egemen kent değildir. Devletin toplayacağı vergiler, yatırımlar olarak ülkenin çeşitli bölgelerine dağılmaktadır. Kurtuluş Savaşı sırasında yabancı ve azınlık ticaret gruplarının sermaye ve işyerlerini Avrupa'ya götürmesi ve artan enflasyonla büyük zarara giren Müslüman-Türk girişimcilerin İstanbul'u terk etmesiyle ekonomik gücünü yitiren kent, bu defa çiftçi ve küçük tüccar kökenli azınlıklarla dolmaya başlar. Cumhuriyet'in ilk yıllarında kenti terk eden ve göçenlerin yarattığı kargaşa içinde İstanbul bir ekonomik çöküntü içine girer (Kılınçaslan, 1981, s. 225).

Cumhuriyetin ilanından hemen sonra İstanbul Ticaret Odası tarafından hazırlanan ekonomik durumla ilgili bir rapor bu dönemi belgelemesi bakımından önemlidir. 1923 yılında Müslüman-Türk unsurların denetimine geçen İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın faaliyetlerinin başında İstanbul'un ekonomik durumunun belirlenmesi ve ortaya konan sorunların aşılmasına ilişkin önerilerin yer aldığı bir rapor düzenlenmesi gelir. TBMM Başkanı, İstanbul Milletvekili Fethi Bey, 11 Ocak 1924 tarihinde Oda'ya yazdığı bir mektupla, savaş sonrasında ekonomisi gerileyen İstanbul'un ekonomik durumunun geliştirilmesi için neler yapılmasının gerektiğini ve Türklerin İstanbul ekonomisinde neden bir yer tutamadığının araştırılmasını ister. Fethi Bey'in mektubunu dikkate alan Oda, 27 Ocak 1924 tarihli toplantısında bir komisyon oluşturur. 30 Ocak 1924 tarihinde çalışmaya başlayan Oda, 22 Mart'a kadar yaptığı toplantılarda İstanbul'un ekonomik hayatında etkili olan 104 kişiyi dinler. Bu sürecin sonucunda hazırlanan rapor, İstanbul'un ekonomik sorunlarına

olduğu kadar, o dönemde yaşanan olaylara ve tartışılan belediye uygulamalarına da yer verir (Anonim, 2003). Odanın hükümete sunduğu raporda geçen tespitlerden İstanbul'un o dönemdeki ticari durumunu izlemek mümkündür. Öyle ki, “(...) İstanbul'un yüzyıllarca en büyük işi olan saraçlık bitmiştir. Çanta, bavul vb. dışarıdan geldiğinden, bu meslekte ancak 200 kişi kalmıştır. Saraçlar ithal malı deri ile çalışmaktadır. Fakat deriye 27 kuruş, deriden mamul eşyaya 15 kuruş gümrük konduğu için saraçlık ölmüştür. Özel sanayi olan dericilik, Yedikule'de 1500 kadar usta ve işçiye bir geçim sağlamaktadır. En gelişen sanayi, kunduracılıktır. Devletin 500 işçi çalıştıran Beykoz Kundura Fabrikası dışında, kunduracılık, 30 bin usta ve işçiye iş sağlamak ve Amerika'ya 2 bin çift terlik ihraç edilmektedir. (...) Dokumacılık çok gerilemiştir. Pamuk iplikleri ve pamuklu dokuma, çoğu İtalya ve İngiltere'den olmak üzere, dışarıdan gelmektedir. (...) Bütün demirler gibi, demir eşya da ithal olunmaktadır. Demir mamulâtı sanayi yılda yalnız 30 bin lira gibi çok düşük değerde imalat yapmaktadır” (Ural, 1974).

Bu raporda 40 madde altında ekonomik sorunlara çözüm önerileri getirilir. Buna göre; İstanbul ekonomisinde sanayi, ticaret ve hizmetlerin her alanında küçük girişimcilik egemendir. İstanbul ekonomisini canlandırmak için bunların kredi sorununun giderilmesi gerekmektedir. Kentin imarı için bir rehin ve emlak bankasının kurulması önerilir. Halkın tasarruflarının bankalara yönelmesi de öneriler arasındadır. Zahire ve mavad-ı iptidaiye borsasının kurulması, gümrük vergilerinin yerel üretimi koruyucu kaygılarla azaltılması önerilir. Bu önerilerin yanında turizmin önemine de dikkat çekilir. Kent yönetimi ve imarına ilişkin önerilerde bulunulur. Raporda, sanayi ve emlak kredisi için yabancı sermayeye dayanan bankaların kurulması önerisi yer almakla beraber, bir süre sonra birer devlet girişimi olarak Sanayi ve Maadin Bankası ve Emlak ve Eytam Bankası kurulur (Anonim, 2003).

Ticaret Odası İktisat Komisyonu'nun hazırlayarak hükümete sunduğu ve İstanbul ekonomisinde tekellerin ve yerel sektörlerin genel durumunun tasvir edildiği bu rapor sonucunda, bir yandan nüfusu azalmış diğer yandan azalan nüfusun alım gücü düşmüş olan İstanbul'da, ekonominin genel olarak küçüldüğü, ancak ucuz emeğe dayanan üretim alanlarında bir gelişme gösterdiği ortaya çıkar.

Kentin ekonomisini yabancılar ve azınlıklar elinden kurtararak ulusallaştırmayı öneren Ticaret Odası İktisat Komisyonu, raporda bu durumu şöyle dile getirir: “İstanbul, her türlü himayeden mahrum edilerek kansızlığa (fahır-ı dem) terkedilmiştir. İnkişafa müsait bu şehirde Türk unsurunun yeniden hayat bulması ve devlet ricalinin buna delalet etmesi gerekmektedir. Gayri-müslim ve ecnebi tüccarlar, konsolos ve sefirlerin himayesinde şehirde büyük servetler

yapmış, Müslüman tüccarlar ezilmişti. Bugün ise Türklerin sanayi ve ticaret tedrisi görmesi, kaldırılan esnaf loncalarının yerine yeni ve asri teşkilatların kurulması acil olmaktadır” (Kılınçaslan, 1981, s. 225).

Nitekim, Lozan Antlaşması, ithal malları ile yerli mallara farklı oranlarda tüketim ve satış vergileri uygulamasını öngörmekte; sadece devlet tekeline konu olan mallarda, kamu gelirlerini arttırmak amacıyla daha yüksek bir fiyatlamaya imkan vermektedir. Bu durumda Lozan’ın gümrük resimleri ve vergilerle ilgili kısıtlayıcı hükümlerinden kurtulmanın bir yolu birçok malın ve hizmetin üretimini ve ithalini devlet tekeline almak olur. Dolayısıyla, bu dönemde, devlet desteğiyle yerli sermayedar “yetiştirme” girişiminin en etkili ve yaygın yöntemi, devlet tekellerinin imtiyazlı özel şahıs ve şirketlerce işletilmesidir. Ne var ki, dönemin genel felsefesine uygun olarak bu tekeller imtiyazlı yerli ve yabancı şirketlere devredilmiş, pek çoğunda üst düzeyde siyasi kadrolardan ve devlet katında önemli kişilerin de ortak ve hissedar olduğu bu şirketler, devletin sağladığı tekel durumundan yararlanarak yüksek kazançlar elde etmişlerdir. Bu yollarla oluşan tekellerin özel şirketlere belli bir bedel karşılığında ve açık arttırma gibi yollarla devredilmesi gerektiği halde, örneğin İstanbul Liman İnhisarı’nın devredildiği şirket, işletme sermayesini dahi devlet yardımıyla sağlamıştır (Boratav, 2000).

İstanbul Limanı, 1920-1928 yılları arasında Batı Avrupa ülkelerinin transit limanı olma özelliğini kaybetmiştir. Bu dönemde limana gelen transit ticaret gemisi sayısında yüzde 45’e varan bir azalma olur. Ancak, ithalat azalmaz, hatta 1924-1929 yılları arasında büyük bir ithalat patlaması görülür. Bu dönemde dış ticaretle uğraşmak üzere çok sayıda ticaret firması kurulur. Cumhuriyet yönetiminin, Türk işadamları, Türk tüccarı destekleme ve milli sermaye yaratma politikasından yararlanan Cumhuriyet kadrolarından müteşebbisler, İstanbul’da liman işlerine, doğrudan ve dolaylı yoldan dış ticarete atılırlar. Devlet tekelinde olan liman işletmeciliğinin çeşitli işlerini alırlar. Çoğunlukla, bu işleri eskiden beri yapan Rum, Ermeni, Yahudi azınlıktan sermaye sahipleri ile ortaklıkların açık veya örtülü biçimde sürdüğü görülür. Ancak, İstanbul’da dış ticaret veya toptancı büyük ticaret alanında Türk tüccar adları ve şirketleri ön plandadır. İstanbul Ticaret Odası’nda Nemlizade, Velizade, Kırzade, Hacızade, İbrahim Paşazade, Yelkencizade, Sofuzade gibi adlar Gayrimüslim adlarının yerini alır. Bu doğrultuda, 1923’ü izleyen ilk on yıl içinde İstanbul’da yeni ticaret zenginleri doğar. Ancak, 1914’lerden beri sürdürülen milli tüccar ve sermayedar yaratma girişimi, piyasaya yeni tüccarlar sokmuş olsa da, İstanbul’un ticari yapısının etnik bileşimini kökünden değiştirmez (Anonim, 2003).

Kılınçaslan (1981, s.226), 1924-1939 yılları arasında İstanbul'un ekonomik gücünün, çöküşün bıraktığı izlerden kendisini kurtardığını, ancak, bu dönemde ülke ekonomisinde kalkınmanın sürükleyicisi ve önde giden bir kenti olma niteliğini devam ettirmesine rağmen eski durumuna oranla bütün ekonomik güçlerinin gerilediğini belirtir. Bu dönem süresince kentte ulusal ekonomi bilinci yaratma çabalarının yoğunluğuna rağmen ticaret ve sanayi işyerlerinin azınlık ve yabancılardan Müslüman-Türklere geçişi beklenen ölçüde olmamıştır. 1940 yılında yayınlanan Ticaret Yıllığı'nda yer alan ticaret, sanayi ve hatta küçük esnafın büyük bir kısmının azınlıklardan oluştuğu görülür (Kılınçaslan, 1981, s.226).

İstanbul'un ekonomik yapısını etkileyen önemli başlıklardan bir diğeri de, 1929 Dünya Buhranı'dır*. Özellikle dış ticaretle uğraşan İstanbul tüccarı, 1928-1933 yılları arasında dış ticaret hacminde görülen yarı yarıya daralmadan olumsuz etkilenir. 1926-1929 yılları arasında 1 427 000 lira olan yıllık ortalama ithalat değeri, 1930-1939 arasında 1 200 000 liraya düşer. Üstelik, devletçilik dönemi sayılan 1930-1940 yılları arasında devletin ithalatı büyüdüğüne göre, bu azalma bütünüyle özel dış ticarete yüklenmiş, en fazla da İstanbul'u etkilemiştir. 1927 yılında İstanbul'da serbest bölge kurma hakkı yasası çıktığı halde, sonuç bir yabancı şirkete tanınan imtiyazdan öteye gidemez. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'na kayıtlı firma sayısı 1929 yılında 7500'den, 1939 yılında 6600'e düşer. Yok olan ticaret firmalarının çoğu ise, 1924-1929 yılları arasında ithalatın altın çağında kurulmuş olanlardır (Anonim, 2003).

1930'larda devletin dış ticarete müdahalesinin artması ve yerli sanayinin geliştirilmesine yönelik alınan önlemler, sıkı korumacı bir politikanın gündeme gelmesine neden olur. Bu dönemde, yerli sanayinin korunması için ticarete kotalar konur ve ithalat kısıtlamaları arttırılır (Anonim, 2003). 1930 yılı, Cumhuriyet dönemi ekonomi politikasında 1923'ten beri gelen birikimlerin somutlaşıp biçimlendiği dönüm noktalarından biridir. Lozan Antlaşması'ndaki gümrük vergilerini ve ithal kısıtlamalarını önleyen maddenin süresinin dolarak yürürlükten kalkması, 1923 Türkiye İktisat Kongresi'nde alınan kararların uygulanması için uygun ortamın sağlanması, 1927'de Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun yürürlüğe konması gibi olaylar, 1929 Dünya Buhranı'nın yaşanması ve on yıllık uygulamanın deney birikimi ile de birleşerek

* Lozan Antlaşması'nın gümrük tarifeleri için koyduğu sınırlamalar 1928 içinde son buluyor, dolayısıyla 1929'dan itibaren yeni bir gümrük tarifesi uygulanması imkan dahiline giriyordu. Ayrıca, Osmanlı borçlarının ilk taksidinin ödenmeye başlayacağı yıl da (yine Lozan'a göre) 1929 idi. Bu doğrultuda, Boratav'a (2000) göre, o yıl dünya ekonomisini sarsacak olan Dünya Buhranı patlak vermese idi dahi 1929 yılı Türkiye ekonomisi bakımından bir dönüm noktası olma özellikleri taşımakta idi. Dolayısıyla, Dünya Buhranı'nın etkileri bu ihtimali bir kesinlik haline dönüştürmüştür. Öte yandan, Keyder'e göre (1989), Cumhuriyet döneminde ekonominin yeniden yapılanmasının kesintiye uğramasının, ticaret burjuvazisinin yükselişinin durmasının ve dolayısıyla bürokratik kontrolün merkezileşebilmesinin altında yatan neden 1930'lardaki buhrandır.

ekonomi politikasının yeni bir düzeye formüle edilmesi sonucunu doğurur (Ural, 1974).

Fiziksel çevrenin biçimlenmesinde ekonomik sorunların dolaylı olduğu kadar doğrudan da izlerini görmek mümkündür. Örneğin, 1923-1930 yılları arasında “nafia siyaseti”nin ekonominin işlerliği için acil olarak çözüm bekleyen ulaşım sorunu üzerine yoğunlaşması, inşai faaliyetlerin* sınırlı bir alanda kalması sonucunu doğurmuştur. Öyle ki, bu dönemde ekonominin işlerliğini sağlayacak, üretim ve dağıtımını gerçekleştirecek haberleşme ve ulaşım damarları kurmak öncelikle çözümlenmesi gereken bir sorundur (Ural, 1974).

İnşai faaliyetleri etkileyen bir başka durum ise 1930 yılı sonrasında ortaya çıkan inşaat malzemesi sıkıntısıdır. Teşvik-i Sanayi Kanunu çerçevesinde ve Lozan Anlaşması’nda yer alan önleyici maddenin süresinin bitmesi ardından gümrük duvarı çekilerek ithal kısıtlamaları konmuştur. Bu kısıtlamalarla birlikte inşaat malzemelerinden pek çoğu piyasadan çekilmiş ve fiyatlar artmıştır. İşletmeleri teşvik amacıyla konulan, bütün müesseselerin, dışarıdan gelenden yüzde 10 pahalıya dahi olsa, ihtiyaçlarını yurt içinde üretilen ürünlerden sağlama zorunluluğu fiyatların yükselmesinin bir diğer nedeni olmuştur. Çimento ithali durmuş ve 1927’de 50 kilosu 110-120 kuruş olan çimento, 1930’da 160-180 kuruşa fırlamıştır (Ural, 1974).

1930 yılından itibaren teşvik önlemlerinden yararlanarak çeşitli inşaat malzemesi üreten imalathane ve fabrikalar kurulur. Paşabahçe Cam Fabrikası üretime başlar, Haliç’te bir kontrplak fabrikası kurulur, dökme demir malzemesi sağlayan birkaç imalathane, Silahtarağa’da bir bitüm imalathanesi ve İstanbul’da bir emaye boru fabrikası üretime geçer. Aynı süre içinde, ithali yasaklanan boru fiyatlarında yüzde 15 artış kaydedilirken cam fiyatları da yüzde 20 oranında yükselir (Ural, 1974).

Öte yandan, Türkiye’de malzeme fiyatlarının alabildiğine yükseldiği ve şehirlerde inşai faaliyetlerin en alt seviyeye düştüğü 1930-1934 yılları arasındaki dört yılda bile, sadece İstanbul’da kalfalar tarafından belediyeye kayıtlı olarak yapılan yapıların sayısı 6000’i bulur (Ural, 1974).

1939 yılından itibaren dünya ölçüsünde gerginleşen ilişkilerin de etkisiyle Türkiye’de yapı faaliyetinde 1945’lere kadar sürecek bir durgunluk dönemi başlar. 1939-1943 yılları arasında malzeme fiyatları o güne kadar görülmedik ölçüde yükselir. Tuğla yüzde 400, kereste yüzde

* İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı harita kataloglarında yapılan taramalar da, özellikle 1927 yılından sonra inşai faaliyetlerde bir hareket olmadığını gösterir.

500, kireç yüzde 1000, kum yüzde 470, taş yüzde 515 oranında bir fiyat artışı gösterir (Ural, 1974).

İkinci Dünya Savaşı yıllarında ise, İstanbul tüccarları en fazla Varlık Vergisi'nden etkilenirler. Varlık Vergisi'nin uygulandığı dönemde, savaş koşulları nedeniyle ordunun ve İstanbul gibi büyük kentlerin ihtiyaçlarının karşılanması güçleşmiş, tıpkı Birinci Dünya Savaşı'nda olduğu gibi spekülasyon kazançlar sağlayan bir zümre türemiştir. Müslümanlar ve ecnebler kazançlarının sekizde birini, dönmeler dörtte birini, Gayrimüslimler yarısını vermekle yükümlü tutulurlar. Varlık Vergisi ödemekle yükümlü 114 368 kişiden 34 000'i İstanbul'dadır ve bunlar 221 000 000 liradan fazla vergi öderler. Ödeyemeyenlerin ise gayrimenkulleri satılır. Bu gayrimenkulleri, çoğunlukla savaş yıllarında İstanbul'a yerleşen Anadolu tüccarları satın alır (Anonim, 2003).

İkinci Dünya Savaşı boyunca ülkenin genel durumuna paralel olarak, her an savaşa girmek tehlikesiyle ekonomik gelişmesi yavaşlamış hatta durmuştur. Bu durgunluk nüfus artış hızında da izlenir. 1927-1950 yılları arasında İstanbul'un nüfus artış oranı Türkiye ortalamasının altında kalır. Anadolu kalkınmasına öncelik verme ve özellikle devlet eliyle kurulan sanayilerin İstanbul dışındaki illere kaydırılması politikaları, kentin gelişmesini frenleyici etmenler olur (Kılınçarslan, 1981, s. 226).

Devletçilik politikasının yanında genel yatırım kararları da İstanbul'un ekonomik yapısını etkilemiştir. 1930'lardan başlayarak kendi kendine yeterli devlet, dışalım mallarını tüketim malları olmaktan çıkarmış daha çok üretim ve ara mallarına dönüştürmüştür. Bu genel eğilim İstanbul'da da ticaret gelirlerinin azalmasına neden olmuş, özellikle özel sektör elinde olan tüketim malları ticareti gerilemiştir. Diğer malların dışalım ve hatta ticaretini de devlet işletmeleri denetim altına alınca İstanbul'un geleneksel ticaret ve depolama işlevi önemini yitirmiş, 1945'lere doğru duraklamıştır. Nitekim, bu tarihte İstanbul'un merkezi iş alanında mensucat ve diğer tüketim malı toptancılığı yapan bölgelerde boşalan dükkan ve ardiye sayısı artmıştır (Kılınçarslan, 1981, s. 227).

1930-1950 dönemi, Türkiye'de ekonomiyi harekete geçirme, hızlandırma, yönlendirme, sanayiye kurma, tarımı canlandırma dönemi olmuştur (Kılıçbay, 1992). 1929 yılına kadar olan liberal uygulama sonucu, özel sektörün teşvikle kalkınamayacağı gerçeği ortaya çıkmıştır. Bu sonucu, Dünya Buhranı'nın ve 1928'de Osmanlı borçlarının ödenmesi de büyük ölçüde etkilemiştir. Dünya pazarlarında ithal tahıl ve hammadde fiyatlarının düşmesi Türkiye'nin ihracat gelirlerini azaltmıştır (Çavdar, 1973). Bütün bu iç ve dış ekonomik şartlardaki etkilenmelerle Türkiye'de; kalkınma devlet sermayesi ile gerçekleştirilmiş, özel teşebbüsler

kontrol altına alınarak, ekonomik planlama zorunluluğu paralelinde bir takım uygulamalar gerçekleştirilmiştir.

Türkiye'nin iktisadi politikası ve felsefesi, devlet yatırımcılığı, işletmeciliği ile ekonomide öncülük yapmak ve ekonomiyi yönlendirmeyi hedef seçmiştir. Bu yıllarda ekonomi durur halden, harekete geçirilmiş ve bu hareketlenme 1950'lere kadar devam etmiştir (Kılıçbay, 1992).

2.3 İstanbul'un Yönetsel Yapısının Değişimi

Tekeli'ye göre (1985), Osmanlı Devleti, 19. yüzyıldaki kentsel dönüşümü incelerken üç soruna çözüm bulmaya çalışmıştır. Bunlar; kentte büyük tahribat yapan yangınların önlenmesi, yeni kent içi ulaşım araçlarının gereksinmesini karşılayacak şekilde yolların geliştirilmesi, kentin artan nüfusunu barındırmak üzere kent çevresinde yeni mahalleler kurulmasıdır.

İstanbul'da kent sorunlarının bütüncül bir yaklaşımla ele alınmasına yönelik Batılı anlamda belediyeçilik anlayışı, Osmanlı modernleşmesine paralel olarak 19. yüzyılın ortalarında gerçekleşir. Tanzimat döneminde gerçekleştirilen reformlar, yerel yönetimlerin ve özellikle belediyelerin doğuşu için gerekli ortamı hazırlar. Belediye yönetiminin kurulmasını, reform hareketlerinin genel niteliği içinde değerlendirmek gerekir.

İstanbul'u imar etmek, yollarını sokaklarını genişletmek, kentin temizlik işlerini yürütmek, esnaf ve tüccarı denetlemek gibi görevlerle 13 Haziran 1854 yılında İstanbul Şehremaneti kurulur (Alada, 1990, s.119). Ardından, teşkilat ile ilgili bir nizamname hazırlanır. Bu düzenlemeye göre, şehremanetinin yönetiminde hükümet tarafından tayin edilmiş bir şehremini ve şehremini ile birlikte yine hükümetçe seçilmiş ve padişah tarafından tayin edilmiş üyelerden oluşan bir Şehremaneti Meclisi bulunur. Şehremanetinin bağımsız gelirleri yoktur, masrafları devletçe karşılanır ve toplanan gelirler maliyeye ödenir.

Kentin düzenlenmesi ve yönetimiyle ilgili yeterli birikimin olmadığı bir ortamda şehremaneti kendisinden beklenen atılımları gösteremeyince, "Teb'a Devlet-i Aliye-i Osmaniye'den bazı zevat ile Dersaadet'te mukim olup, yerli ahaliden addedilen bazı teb'a-i ecnebiyeden vukuf vemalumat erbabı olanlardan mürekkep bir İntizam-ı Şehir Komisyonu'nun kurulmasına karar verilir. Komisyon üyelerinin çoğunluğunu Gayrimüslim bankerler ve dış ticaretle uğraşan tüccarlar oluşturur. Bu komisyon, İstanbul'un on dört belediye dairesine ayrıldığı yeni bir yönetim modeli önerir. Beyoğlu ve Galata, bu bölünmede Altıncı Belediye Dairesi'ni

oluşturacaktır. 1857 yılında yayımlanan bir tebliğle tüm belediyelerin kurulmasına olanak görülmediğinden, uygulamaya “Altıncı Daire-i Belediye*”nin kurulmasıyla başlanacağı bildirilir (Tekeli, 1985). Beyoğlu-Galata bölgesinde yabancılar ve Gayrimüslimler fazla olduğu için, belediye sisteminin yerleştirilmesinde fazla bir güçlükle karşılaşılmayacağı düşünülür. Altıncı Belediye Dairesi’nin müdür ve on iki üyeden oluşan atama ile göreve gelen iki organı bulunur. İlk belediye mahkemesi ve yabancı tabiyetli reis ve meclis üyeleri uygulaması bu sistemde görülen unsurlardır (Tekeli, 1977, s.17). İstanbul Şehremaneti’nin örgütlenmesi o dönemde yirmi daireye ayrılmış olan Paris Belediyesi örnek alınarak yapılır.

Altıncı Daire-i Belediye daha sonra diğer belediyelere örnek olacak birçok hizmetinden bazıları bu bölgenin kadastro haritasının yapılması, yollar genişletilmesi, taş kaplanması, kaldırım yapılması, mezarlıkların Şişli’ye taşınarak bunların yerine Taksim ve Tepebaşı’nda parklar kurulması, sağlık tesislerinin açılması, mezbaha yaptırılması sayılabilir (Tekeli, 1985). Beyoğlu-Galata’da uygulamaya konulan bu belediye modeli, İstanbul’un diğer semtlerinde uygulanması için önemli bir tecrübe olur.

Bu tecrübeyi, İstanbul’un diğer semtlerine yaygınlaştırmak amacıyla 1868 yılında “Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi” yayınlanır. Nizamnamede öngörülen, İstanbul’da şehremaneti ve on dört belediye dairesinden oluşan bir belediye modelidir. Bununla birlikte, şehremanetinde “Cemiyet-i Umumiye-i Belediye” adında bir organ daha bulunur. Bu organ, on dört belediye daire meclisinden seçilen üçer üye, daire müdürleri ve şehremininden meydana gelir. Ancak, 1876 yılına kadar geçen on sekiz yıllık dönemde Adalar, Yeniköy, Tarabya, Beykoz ve Kadıköy olmak üzere beş daire kurulabildiği için Cemiyet-i Umumiye-i Belediye toplanma imkânı bulamaz. 1876’da Kanun-ı Esasi’nin ilanı ile başlayan yeni dönemde Meclis-i Mebusan’ın ilk etkinliklerinden biri, İstanbul ve taşra için geniş kapsamlı belediye kanunlarının çıkartılması olur. İstanbul için çıkarılan Dersaâdet Belediye Kanunu’nda, şehremaneti, yirmi belediye dairesi ve Cemiyet-i Umumiye-i Belediye’den oluşan bir organizasyon yapısı öngörülmekte ve belediyelere tüzel kişilik kazandırılmaktadır. Belediye daire meclis üyelerinin seçimle gelmesi ilkesi de ilk defa bu kanunda yer alır. Ancak, Osmanlı-Rus Savaşı’nın olumsuz etkileri nedeniyle söz konusu kanunun getirdiği yapı uygulanamaz. Bunun yerine, 1880 yılında şehremaneti ve on belediye dairesinden oluşan yeni bir yapı kurulur. Yönetim harcamalarında tasarruf sağlaması amaçlanan yeni yapıda,

* Altıncı Daire-i Belediye ile ilgili uygulamanın hukuki altyapısını oluşturmak amacıyla 11 Cemaziyülevvel 1274 (28 Aralık 1857) tarihli “Altıncı Dâire-i Belediye Nizâmâtı” ve 24 Şevval 1274 (7 Haziran 1858) tarihli “Beyoğlu ve Galata Dairesi’nin Nizâm-ı Umûmisi” adlı iki kanun çıkarılmıştır.

Cemiyet-i Umumiye-i Belediye yer almamaktadır. Söz konusu model İstanbul'da 1908'e kadar uygulamada kalır.

II. Meşrutiyet'in ilanı, birçok alanda olduğu gibi, belediyeler için de yeni bir dönemin başlangıcı olur. 1877 tarihli Dersaâdet Belediye Kanunu'nun öngördüğü yönetim yapısı, Meclis-i Mebusan seçimlerinin hızlandırdığı süreç sonunda 1908'de uygulamaya konulur [2]. İstanbul'da belediye seçimleri gerçekleştirilerek, şehremaneti ve yirmi belediye dairesi kurulur. Bunun bir sonucu olarak Cemiyet-i Umumiye i Belediye'de ilk kez toplanma imkânı bulur. İstanbul'un yeni belediye yapısı, birçok karışıklığın ve çekişmenin kaynağını oluşturur. Öyle ki, her daire, sınırları içinde müstakil bir belediye teşkilatı gibi faaliyet yürütmekte, gelirlerini istediği gibi harcamakta, bağlı oldukları şehremaneti yönetiminden bağımsız bir politika izlemektedir. Belediyeler arasındaki çekişmenin hizmetleri olumsuz etkilemesi üzerine 1912'de “Dersaadet Teskilat-ı Belediyesi Hakkında Kanun-ı Muvakkat” çıkarılır (Ergin, 1339-1341, s. 1612-1619). Bu kanunla, İstanbul Şehremaneti daha merkeziyetçi bir yapı içinde yeniden örgütlenir. II. Meşrutiyet döneminde yönetimin belediyeler üzerindeki merkeziyetçi tutumu daha da artmıştır. Değiştirilen Dersaâdet Belediye Kanunu bu merkeziyetçi tavrı iyice pekiştiren bir yasal düzenleme olur. Buna göre, İstanbul Şehremaneti, tek bir belediye dairesi olarak kabul edilir, dokuz şubeye ayrılır ve her birinin başına birer müdür tayin edilir (Sarioğlu, 2001, s.130). Şehremaneti meclisi kaldırılarak yerine encümen oluşturulur. Vakıflar, bayındırlık, liman reisliği gibi kurumlar kentin hizmet alanlarında ya tam bağımsız ya da merkezi hükümete bağımlı olurlar. Daire meclislerinin de kaldırıldığı yapıda, Cemiyet-i Umumiye-i Belediye'de yeniden düzenlenerek üyelerin belediyelerle organik bağlarına son verilerek doğrudan halktan seçilmesi yöntemi getirilir. II. Meşrutiyet'ten sonra İstanbul bir vilayet haline getirildiği için belediye isleri yanında valilik görev ve yetkileri de şehreminine verilir [2].

Cumhuriyet Döneminde İstanbul Belediyesi

Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstanbul'daki belediye yapısı, 1877 ve 1912 tarihli kanunlar çerçevesinde şehremaneti, belediye şubeleri ve Cemiyet-i Umumiye-i Belediye biçiminde sürdürülür. Osmanlı döneminde olduğu gibi, bu dönemde de İstanbul şehreminleri hükümet tarafından atanmakta ve aynı zamanda valilik görevini de yürütmektedir. 1930 yılında kabul edilen 1580 sayılı Belediye Kanunu ile, 1877 “Dersaadet Belediye Kanunu” ve 1912 tarihli “Dersaadet Teşkilat-ı Belediye Hakkındaki Kanun-ı Muvakkatı” yürürlükten kaldırılır. Şehremaneti adı “belediye”, şehremini ise “belediye reisi” olarak değiştirilir. İstanbul on belediye şubesine ayrılır. Kanunda yer alan “hükümet, lüzum görürse belediye reisliğini

mahallin en büyük mülkiye memuruna verebilir” hükmüne göre, belediye şubelerinin müdürlüğü, yeniden kurulmuş olan on kaza kaymakamına ek bir görev olarak verilir. 1930 tarihli Belediye Kanunu ile İstanbul’da belediye ve il özel idare yönetimi birleştirilir. İstanbul Valisi aynı zamanda İstanbul Belediye Reisi ünvanına sahip olur. Cemiyet-i Umumiye-i Belediye ve özel idare yapısında bulunan Meclis-i Umumi-i Vilayet de kaldırılarak seçimle işbaşına gelen 68 üyeli “İstanbul Umumi Meclisi” kurulur. Böylece, 1855 yılında kurulan İstanbul Şehremaneti tarihe karışmış olur. 14 Ekim 1930 tarihinde yapılan yerel seçimler sonucunda ilk İstanbul Umumi Meclisi, Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ tarafından 6 Kasım 1930 tarihinde açılır.

Vilayet ile belediye yönetiminin valinin uhdesinde yürütülmesi uygulaması 1957 yılına kadar sürdürülür. 10 Nisan 1954 tarihinde çıkarılan 6349 sayılı kanun ile İstanbul Belediyesi’nin vilayetten ayrılması kabul edilmekle birlikte, kanunun uygulaması ertelenir. Sonunda, 1 Mart 1957 tarihinde vilayet ile belediye yönetimi birbirinden ayrılır. Beyoğlu, Beşiktaş, Fatih, Eminönü, Sarıyer, Eyüp, Bakırköy, Adalar, Kadıköy, Sisli, Üsküdar ve Beykoz kazalarında belediye şube müdürlükleri kurulur. Belediye ve özel idare işleri halk tarafından seçilen Belediye Meclisi ve Vilayet Meclisi’nin yetki ve denetimine bırakılır [2].



Şekil 2.1 Beyazıt Yangın Kulesi’nden çekilmiş Tarihi Yarımada’yı ve Galata’yı gösteren bir fotoğraf (Anonim, 2003)

2.4 II. Meşrutiyet'ten Prost'a İstanbul'da Planlama: Tarihsel Arka Plan

Tekeli'ye (1985) göre, Osmanlılar, 19. yy'daki kentsel dönüşümü incelerken üç soruna çözüm bulmaya çalışmışlardır. Bunlar; kentte büyük tahribat yapan yangınların önlenmesi, yeni kent içi ulaşım araçlarının gereksinmesini karşılayacak şekilde yolların geliştirilmesi, kentin artan nüfusunu barındırmak üzere kent çevresinde yeni mahalleler kurulmasıdır. Bu girişimler kenti bütünsel olarak planlamaya yönelik olmaktan çok noktasal müdahalelerdir. 19.yüzyılın birinci yarısının sonlarından itibaren ise, kentsel yapıya müdahalelerin başladığı ve yapılaşmayı denetleme yönünde yapılmış girişimlerin olduğu bilinmektedir. Bu planlama girişimleri Osmanlı bürokratik seçkinlerinin, büyük oranda Batılılaşmanın etkisiyle, henüz daha planlamayı gerektirecek toplumsal nedenler yok iken kente müdahale etmek gereğini duymasıyla başlamıştır.

19. yüzyılda gerçekleşen en önemli planlama etkinliği olan 1865-1866 Hocapaşa-Gedikpaşa planlaması Türkiye'nin kent planlama tarihinde bir dönüm noktası olarak değerlendirilir. Tanyeli'ye (2004a, s.513) göre, kentsel mekan üretiminde araçsal rasyonalitenin başat hale gelişini örnekleyen, kentin mevcut strüktürüne dönüştürücü müdahale kavramını radikal biçimde gündeme taşıyan ve geniş ölçekte bu amacını başaran ilk kapsamlı planlama etkinliği budur. Aynı zamanda, Hocapaşa'da uygulanan planlama yaklaşımı, mevcut kentle ve kentliyle mutabakat araması açısından da dikkate değerdir. Ne var ki, bu planlama etkinliğinden sonra 1930'lara dek somut bir planlama etkinliğiyle bir daha karşılaşmaz (Tanyeli, 1992, s.119). İstanbul'un 19. yüzyılda bütünsel olarak yeniden planlanmasına ise 1839 yılında kalkışılmıştır. Bu tür bütünsel bir planlama girişimine de yine 1930'lara dek rastlanmaz (Tanyeli, 1992, s.119).

Bu doğrultuda, bu bölümde, ağırlıklı olarak, 20. yüzyıl başından 1930'lu yıllara dek İstanbul'un kentsel değişiminde etkili olan önemli gelişmeler değerlendirilecektir. II. Meşrutiyet'in ilanından başlayarak 1930'ların başında kent planlama uzmanının yarışma yoluyla belirlenmesine kadar uzanan aralıkta kente yapılan müdahalelerden ve fiziksel çevreyi değiştirmeye yönelik girişimlerden söz edilecektir.

II. Meşrutiyet dönemi (1908-1922) çağdaşlaşmaya yönelik atılımların, tüm devlet kurumlarında yenileştirme, geliştirme ve düzenleme çabalarının olduğu, bu çabaların Osmanlı Devleti'nin daha önceki yenilik hareketlerinden farklı olarak tabandan gelen bir hareket sonucunda ortaya çıktığı bir dönem olarak kabul edilir (Tanör, 2002, s.216). Toplam 14 yıl süren II. Meşrutiyet döneminde, İstanbul, aynı zamanda Balkan Savaşı ve Birinci Dünya Savaşı'nı yaşar, Osmanlı Devleti'nin dağılmasına tanıklık eder. Bu dönemde, kentin

dönüşümünde etkili olan girişimlerden biri, 1909 yılında Evkaf Nezareti'nde vakıf yapılarının onarımıyla uğraşacak bir İnşaat ve Tamirat Müdürlüğü kurulmasıdır. Bu müdürlüğün başına Kemalettin Bey'in getirilmesiyle İstanbul'un eski vakıf yapılarının onarım çalışmaları başlar. Kemalettin Bey, Evkaf Nezareti'ndeki görevine ek olarak 1914 yılında İstanbul Şehremaneti Heyet-i Fenniye Müşavirliği'ne atanır. II. Meşrutiyet dönemi boyunca süren çalışmalar arasında Sultanahmet, Fatih, Ayasofya, Yeni Cami gibi büyük külliyelerin yanı sıra birçok küçük cami ve mescidin de onarımı bulunur. Kemalettin Bey'in önerileri doğrultusunda Vakıflar'ın gelirlerini arttırmak amacıyla yeni yapılar yapılması için İnşaat ve Tamirat Heyet-i Fenniyesi'nin kadroları genişletilerek çeşitli uzmanlık dallarından alınan teknisyenlerle örgütün büyük bir mimarlık ve inşaat bürosu biçiminde çalışması sağlanır (Aslanoğlu, 2000).

1912 yılından itibaren İstanbul Şehreminliği görevini yürüten kişi Cemil Topuzlu'dur. Topuzlu, Birinci Dünya Savaşı yıllarını geçirdiği Cenevre'den İstanbul'a döndükten sonra 1919 yılı Mayıs ayında ikinci kez İstanbul Şehremini seçilmiştir. Cemil Topuzlu, Balkan Savaşı'nın yarattığı bir borçlanma olanağından yararlanarak bir milyon altınlık istikrazda bulununca kentte bazı imar uygulamaları yapma olanağı elde eder. Topuzlu, imar planını yapmakta kullanılacak olan büyük ölçekli bir harita yaptırmıştır. Öte yandan, 1891 yılında Fransa Yüksek Askeri Mühendis Okulu ve Fransız Ordusu Coğrafya Dairesi'nde eğitime gönderilmiş olan Şevki Paşa tarafından 1909 yılında Harita Komisyonu kurulmuş ilk defa Osmanlı Devleti'nde nirengi şebekesi kurulmaya, buna dayalı olarak haritalar alınmaya başlanmış, İstanbul ve çevresinin 1/25 000 ölçekli haritaları askeri haritacılar tarafından hazırlanmıştır. 1912 yılından sonra Cemil Topuzlu'nun şehreminliği zamanında yapılan harita ise daha büyük ölçekli bir haritadır. Cemil Topuzlu Avrupa başkentlerini ziyaretinden sonra Fransa'dan teknik elemanlar çağırarak, Lyon Belediyesi Başmühendisi üç yıllık bir anlaşma ile Şehremaneti Fen Kurulu Müdürlüğü'ne atanmıştır. Çırçır, Aksaray, Fatih yangın yerlerinin planları hazırlanmış ancak, bu planların uygulanması Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması üzerine tamamlanamamıştır (Tekeli, 1985). Bu dönemde, çıktığında tüm bir semti yok eden yangınlar konut arzını düşürmekte ve binlerce insanı evsiz bırakmaktadır. Öyle ki, sur içi İstanbul'unda çıkan 1908 Çırçır yangınında 1500, 1911 Aksaray yangınında 2400, 1911 Balat yangınında 350, 1918 Cibali yangınında 7000'den fazla ev tahrip olur. 23 Temmuz 1911 tarihinde çıkan ve bütün gün devam eden Aksaray yangınında, basında çıkan sayılara göre 2400 eve ek olarak, 3000 dükkan, on beş fırın, on altı cami, üç hamam ve iki okul yanar (Duben ve Behar, 1998, s.48-52). Bu yıllarda yangınları önlemek ve İstanbul'da izinsiz ve kanuna aykırı yapılan ahşap binaların yıkımı için yapılan kanuni düzenlemeler çerçevesinde, yapılan kagir binalara iki sene vergiden muafiyet uygulanarak kagir binaların çoğaltılması

hedeflense de istenilen sonuçlar elde edilememiştir*. Bununla birlikte, Kırım ve Balkan savaşları sonrasında İstanbul'a göç edenlerin inşa ettiği, "teneke mahalleler", yangınların neden olduğu sefalet görüntüsünü pekiştirir (Tekeli, 1994, s.94).

Kasım 1918-Mart 1920 yılları arası ise, İstanbul'un işgal altında olduğu dönemdir. İttihat ve Terakki döneminin üzerinde durulması gereken seri imar çabaları, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin önde gelen yöneticilerinden Cemal Paşa'nın Birinci Dünya Savaşı içindeki uygulamalarıdır. Cemal Paşa** Suriye'den İstanbul'a geldiği zaman Curher adında bir Alman kent plancısına Bahriye Nezareti'nde İstanbul planı için çalışmalar yaptırmış ve İstanbul Belediyesi'ni bu plancıyla anlaşma yaptırmaya zorlamışsa da belediye, bu plancının koşullarını ağır bularak kabul etmemiştir (Tekeli, 1985). 1920'li yıllarda İstanbul şehreminlerinin kenti bir "Avrupa şehri" haline dönüştürme çabaları dönemin gazetelerine verdikleri beyanatlardan izlenebilir. Bu dönemde amaç, "İstanbul'u bir Avrupa şehri yapmadan evvel orada sakin olan halkı Avrupalı yapmak"tır***.

1920'li yılların başında İstanbul, Balkan Savaşı, Birinci Dünya Savaşı, kentin işgalinin ve yangınların yarattığı yıkımın etkisindedir. 1923 yılında Cumhuriyet kurulduğunda, İstanbul, daha çok barınma, sağlık ve güvenlik sorunlarının çözülmesi ve olağan üretim ve tüketim ortamına yeniden dönülmesine odaklanmış durumdadır. Nüfusu neredeyse yarı yarıya azalarak 600 000'lere düşmüştür. Topraklarının üçte biri terk edilmiş yangın yerlerinden oluşur (Alişanzade Sedat Hakkı, 1931). Cumhuriyet'in kurulması ile birlikte İstanbul başkentlik ayrıcalığını, ülkenin en büyük kenti, en önemli ekonomik ve kültürel merkezi olma özelliğini de yitirmiş durumdadır. Şehremanetinden belediyeye dönüşen yerel yönetim ise deneyimsiz ve yetkisizdir. Yeni oluşan Türk burjuvazisi de kenti –şayet varsa- kendi çağdaşlaşma amaçları doğrultusunda yönlendirecek irade ve deneyimden yoksundur (Tanyeli, 1992, s.120). Öte yandan, kentsel alanda Batılılaşma sorunu ise güncelliğini korumaktadır. Yeni Cumhuriyet yönetimi özellikle İstanbul dışındaki kentleri ve yeni başkent Ankara'yı çağdaşlaştırma kaygısı duymaktadır.

* Kagir evlerin yapımını teşvik maksadıyla uygulanan iki yıl süreli vergi muafiyetinden oluşan gelir kaybını önleme adına en azından bu binaların dışarıdan gelen malzemelerinden vergi alınmasını talep eden Şehremaneti'nin Dahiliye Nezareti'ne gönderdiği yazı: (B.O.A., D.H. UMVM., Dos: 101, Nr: 53, Tar: 1340 L 1 / 29.05.1922) aktaran: Özer, 2006, s. 58.

** Suriye ve Batı Arabistan Orduları Genel Komutanlığı'na atanarak Birinci Dünya Savaşı'nda Suriye ve Filistin'in güvenliğini sağlamak için bu bölgede görevlendirilen Cemal Paşa, Suriye'de bulunduğu sırada çeşitli toplumsal hizmetlerin ve bayındırlık etkinliklerinin yaygınlaştırılması için çalışarak bölgenin arkeolojik özellikleriyle yakından ilgilenir.

Bu dönemde planlamanın mutlaka sorun çözmesi beklenmemektedir. Planlama bir amaç haline getirildiğinde ise sorunlar yaratmaya başlar. Örneğin, İstanbul planlanmak istendiğinde kentin kadastrosunun yapılmamış olması sorunu ile karşılaşılır. Kadastrosuzluk sorunu, yani kentsel mülkiyetin fiziksel sınırının belirsizliği ağırlıklı olarak 1930’lardan itibaren çözülür (Tanyeli vd, 1996). Cumhuriyet döneminde 22 Nisan 1925 tarihli ve 658 sayılı kanunla “Tapu Müdüriyeti Umumiyesi”ne bağlı bir “kadastro” örgütü kurulur, 1934 yılında ise, 2613 sayılı Kadastro ve Tapu Tahrir Kanunu’yla kasaba ve şehirlerde kadastro çalışmalarına başlanır.

1930’lu yıllara dek, merkezi bürokrasi İstanbul’dan elini ayağını çekip tüm olanaklarını ve gücünü Ankara’nın yeniden kurulmasında ve İzmir gibi yangınların etkisiyle ekonomik açıdan yıkıma uğramış kentlerin imarında kullanır. 3 Mart 1924 tarihinde Hilafet’in kaldırılması ve Osmanlı hanedanı mensuplarının yurt dışına çıkartılmaları da kentsel yaşamda değişikliklere neden olur. Saraylar, sahilsaraylar ve yalılar boşalır, bunların bazıları kamu kurumlarına verilir, bazılarına depo, okul gibi işlevler yüklenir, bazıları da yıkılır. Osmanlı bürokratik seçkinlerine ait konaklar da benzer akıbete uğramakla birlikte konaklar da kiraya verilir, terk edilir ya da yanarak, yıkılarak yok olur. Bu gelişmelere bağlı olarak ticari hayat da sarsıntıya uğrar.

Cumhuriyet gazetesinin haber ve yorumları o yılların İstanbul’unun halini ayrıntıyla yansıtır. Bir yandan siyasi güç odağını elinde bulunduranların, belediye başkanlarının kenti imar etme niyetleri yinelenirken, diğer yandan başyazılarında sık sık İstanbul’un durumuna değinen Yunus Nadi ve sonraları Nadir Nadi’nin dışında Abidin Daver, Burhan Felek, Ahmet Hamdi Tanpınar, Falih Rıfkı Atay, Mustafa Şekip Tunç, Sıdık Sami Onar gibi yazarlar yorumlarında şehrin harabiyetinden yakınır. Altınıyıldız’a (2003, s.182) göre, İstanbul’a değinmelerin böyle sürüp gitmesi, şehrin sürekli ertelenen imarının bir türlü gerçekleşemediğini, muhafaza edilenin ise tarihi ve mimari mirasın kendisi değil, onu çevreleyen harabeler olduğunu gösterir.

Tarihsel ağırlığına ve simgeselliğine, geniş denebilecek sermaye ve beceri birikimine rağmen İstanbul’un planlanmasına ve düzenli kentleşme arayışlarına Ankara’nın imarına başlanması ivme kazandıracaktır. Bu tarihe kadar alınan fiziksel mekanı ilgilendiren kararlar, daha çok iskana, yeniden yerleştirmeye ve yanan ya da terk edilen yapıların yeniden kullanılmasına, var olan cadde ve sokakların durumlarının iyileştirilmesine ilişkindir. “Pay-i taht” İstanbul’da gerçekleşen modernleşme çalışmaları, çoğunlukla, yangınlardan etkilenen kent parçalarının

*** İkdam, 16 Şubat 1924, aktaran: Özer, 2006.

yenilenmesi biçiminde kısmi uygulamalardır. Örneğin, Cumhuriyet'in devraldığı İstanbul'da, tarihsel yarımada büyük ölçüde planlanmış, bununla birlikte ahşap kaplama konutlarla karakterize olan, bütünleşmemiş, parçalı bir alandır.

İstanbul'un imar planı gereksinimini karşılamaya yönelik arayışlar özellikle Ankara'nın imarı için ilk adımların atılmasıyla birlikte Erken Cumhuriyet dönemi otoritelerinin zihinlerini meşgul etmeye başlamış gözüktür. İktidar fiziksel mekanın dönüşümü kararlarına zaman ayırmaya başlar. Aynı zamanda ülkenin fiziki mekan planlamasına da katkıda bulunma inisiyatifini kullanma arayışındadır. Kendi geleceğini karar altına alan yeni toplumun, kendi fiziksel mekanının geleceğini de kararlı biçimde yönlendirmesi, bu kimlik arayışının güçlü bir sonucudur. İstanbul'da dönemin Cumhuriyet yöneticilerinin gerçekleştirmeye çalıştıkları kentsel yaşam imgesi, bir yandan Osmanlı kentlerinin 19. yüzyıldaki gelişmelerinden esinlenirken diğer yandan bu gelişmelerin yadsınmasından gelen öğeleri taşır. Tekeli'ye (1992b, s.140) göre, amaçlanan, sanayi öncesi Osmanlı kentinin kentsel dokusundan farklı bir modern kent dokusu yaratmak, bu doku içinde ulusal bir kentsoylu modern yaşam oluşturmaktır. Tekeli, böyle açık bir imgenin varlığının kentsel yaşamı değiştirmek için zorlamalara bir meşruiyet kazandırdığını da düşünür.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında kentsel koşulların iyileştirilmesine, geliştirilmesine ve bir yandan da gelişmesini disipline etmeye yönelik girişimlerden biri, 11 Nisan 1923-8 Haziran 1924 tarihleri arasında kısa bir süre şehreminliği yapan Ali Haydar Bey'in (Yuluğ) 1924 yılında yangın yerlerini imar etme projesini öne sürmesidir (Altınyıldız, 2003, s.182). Ali Haydar Yuluğ, kentin modern itfaiyesini kurmuş, mezbahayı işletmeye açmış ve Beyazıt Meydanı'nı bir yangın havuzu etrafında yeniden düzenletmiştir*. Bu havuza Marmara'dan borularla denizden su basılmaktadır. Böyle bir yola başvurulmasının bir nedeni Terkos Şirket'ine su parası ödememek olduğu kadar diğer nedeni yangın olduğunda donmuş bir havuzla karşılaşmamak isteğidir (Tekeli, 1992a). Yuluğ, önemli yol yatırımlarına başlamak için kent hizmetlerini üreten yabancı şirketlerle müzakerelere girerek belediye gelirlerini arttırmaya çalışır (Tekeli ve İlkin, 1989, s.265). 26 Şubat 1924 tarihinde çıkarılan 423 sayılı Belediye Vergi ve Resimleri Kanunu ile şehremanetinin gelirlerini arttırma olanağı doğması üzerine Ali Haydar Yuluğ Cemiyet-i Belediye'yi toplantıya çağırarak yeni duhuliye vergisi (oktruva vergisi)** tarifesini belirlenmesini ister ve artan geliri bir inşaat programına bağlar. Bu

* Bkz. Bölüm 4.1.4.4 Beyazıt Meydanı ve Yakın Çevresi

** Bkz. Bölüm 3.1.1 Kent ile İlgili Yasal Altyapı

vergiler basının, Ticaret ve Sanayi Odası'nın tepkilerini çeker. Bu komisyonun çalışmaları sırasında Ticaret ve Sanayi Odası bir rapor hazırlayarak yeni vergilerin hayatı yüzde 15-20 pahalılandıracağını ileri sürer*. Odanın çalışması, 19 Mart'ta şehremanetine verilir. Tekeli ve İlkin'e (1989, s.226) göre, bu çalışmaların da etkisiyle 8 Haziran 1924 tarihinde Ali Haydar Yuluğ Ankara'ya şehremini atanırken Operatör Emin Bey (Erkul) İstanbul Şehremini olur. 8 Haziran 1924 tarihinde İstanbul Şehreminliği'ne atanan Emin Erkul 1928 yılına kadar bu görevini sürdürür.

Emin Erkul dönemindeki kent planlaması düşüncesi açısından önemli olan gelişmelerden biri, Türkiye'nin ilk belediye ve kent planlama dergisi olan "İstanbul Şehremaneti Mecmuası"nın 1924 yılında yayınlanmaya başlamasıdır. Böylece, ülkede ilk kez bir kent planlama ve yerel yönetim mevzuatı oluşmaya başlar. Aynı zamanda, 1926 yılında, Türkiye'de ilk kent planlama kitapları yayınlanır. Bunlar, Emin Erkul'un kendisinin Joillant'tan çevirdiği "Şehircilik" ve Celal Esat Arseven'in Camillo Sitte'den çevirdiği "Şehir Mimarisi" kitaplarıdır. Bunlara, Osman Nuri Ergin'in başta Mecelle-i Umur-u Belediye olmak üzere diğer yayınları da eklenebilir (Tekeli, 1992a).

Yeni Şehremini Emin Erkul göreve geldikten sonra kentin on yıllık imar programını belirlemek için kentin ileri gelenlerinin düşüncelerini toplamaya başlar (Tekeli ve İlkin, 1989, s.226). Emin Erkul'un on yıllık dönem için bir imar programı hazırlamak üzere yaptığı anketler, Ticaret ve Sanayi Odası İktisat Komisyonu'nun 1924 tarihli raporunda, beyhude çabalar olarak nitelendirilir. Öyle ki, "Bugünkü şeriat dahilinde İstanbul'un imarına dair programlar yapmak, anketler açmak, Boğaziçi'nde rıhtımlar, Üsküdar'da bulvarlar tasavvuratını beslemek hakikat-i ahvelden çok gaflet etmek" olacaktır (Tekeli ve İlkin, 1989, s.301). Kurtuluş Savaşı sonrası nüfusun azaldığı bu dönemde, Cibali-Fatih-Altımermer'i kapsayan büyük yangın alanının canlandırılması için çalışmalar yapıldığı ve bu alan kendiliğinden gelişme göstermeyeceği için Fatih tramvay durağından Edirnekapı'ya kadar bir tramvay hattı döşendiği de bilinmektedir. Tekeli (1992a), bu alan ve İstanbul yakası için Rahtree'ye bir plan yaptırıldığını belirtir. Öyle ki, Tekeli'nin belirttiğine göre, Operatör Emin Erkul zamanında bir imar komisyonu kurulmuştur. Eski şehreminlerin sanat ve kültür adamlarının yer aldığı bu komisyonda müşavir uzman olarak Dr. Grossman ve Alman şehircilik uzmanı Dr. Bau Rahtree bulunur**. Bu noktada, "Dr. Bau Rahtree" ismi dikkati

* Yaşanan bu çatışma, ilerleyen satırlarda söz edilecek olan, Ticaret ve Sanayi Odası İktisat Komisyonu'nun 1924 tarihli raporuna da yansır.

** Aynı bilgiyi Afife Batur ve Mete Tapan da tekrar eder.

çekmektedir. Böyle bir kişi isminin olma olasılığı çok düşüktür. “Bau” ismi Almanca’da bir insan ismi değil, yapı anlamına gelen bir kelimedir. Bu durum, “Dr. Bau Rahtree” biçiminde yazılan ismin hatalı kullanıldığını düşündürmektedir. Tekeli’nin çalışmasında bu bilginin hangi kaynaktan alındığı belirtilmediği için “Dr. Bau Rahtree” ile ilgili daha fazla bilgiye ulaşılamamıştır. Muhtemelen, Almanca “Baurat” kelimesinin yanlış okunması veya Osmanlıca’dan yanlış aktarılması sonucu “Baurat”, “Bau Rahtree”ye dönüşmüş olmalıdır. Cengizkan (2004, s.53) ise, 1926 yılında Sağlık Bakanlığı bünyesine çağrılan Theodor Jost ile Ziraat İstasyonları’nı ve Ziraat ve Veteriner Fakültesi’ni tasarlamak için Alman Baurat firmasının Ankara’ya davet edildiğini yazar. Bu bilgiden yola çıkılarak söz edilen yangın alanının planlanmasının Alman Baurat firması tarafından yapıldığını söyleyebilmek de mümkün değildir. Planlama müdürü/başkanı olarak çevrilebilecek “Baurat” kelimesinin bir firma adı olması da kuşkulu bir durumdur. Öte yandan, “Baurat” bir unvan olarak kullanılıyorsa bir ismin önünde “Dr. Baurat” biçiminde bir kullanım da akla yatkın değildir. Dolayısıyla, çeşitli olasılıklar akla getirmekle birlikte “Dr. Bau Rahtree” ismine ilişkin kesin bir fikir ileri sürmek mümkün değildir.

Öte yandan, Emin Erkul döneminde İstanbul’un imar çalışmalarında yabancı şirketlerin önemli payı olur. Örneğin, şehremanetinin anlaşma yaptığı Şirket-i Teşebbüs Sanayi Anonim Şirketi kentin planlaması ile ilgili önemli görevler üstlenir*. Mr. Bolan’ın, şehremantine sunduğu proje ise incelemeye alınır**. Şehrin imarı için ayrıca bütün cemiyetlerin, şirketlerin, bankaların görüşünün alınması için sürekli toplantıların yapıldığı ve bu tip gelişmelerin basın tarafından yakından takip edildiği görülür***.

Bu dönemde kentin imarıyla ilgili görüşünü istek üzerine bildiren bir başka kuruluş ise İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası’dır. Müslüman-Türk unsurların denetimine 1923 yılında geçen İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası’nın etkinliklerinin başında İstanbul’un ekonomik durumunun belirlenmesi ve ortaya konan sorunların aşılmasına ilişkin önerilerin yer aldığı bir

Bkz: Batur, A., (1998), “1925-1950 Döneminde Türkiye Mimarlığı”, s.216, Bilanço 98: 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Y. Sey (Ed), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

Bkz: Tapan, M., (1998), “İstanbul’un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri”, s.78, Bilanço 98: 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Y. Sey (Ed), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

* Cumhuriyet, 29 Teşvinsani (Kasım) 1924, aktaran: Özer, 2006, s.158.

** Bu bilgi, şu kaynakta geçmektedir: Cumhuriyet, 24 Ağustos 1924, aktaran: Özer, 2006, s.159. Ancak, Mr. Bolan’a ait başka bir bilgiye ulaşılamamıştır.

*** Cumhuriyet, 17 Eylül 1924, aktaran: Özer, 2006, s.159.

rapor düzenlemek gelir. TBMM Başkanı ve İstanbul Milletvekili Fethi Bey, İstanbul milletvekilleri adına 11 Ocak 1924 tarihinde odaya yazdığı bir mektupla, savaş sonrasında ekonomisi gerileyen İstanbul'un ekonomik durumunun geliştirilmesi için neler yapılmasının gerektiğini ve Türklerin İstanbul ekonomisinde neden bir yer tutamadığının araştırılmasını ister* (Anonim, 2003, s.230). Gerek mektubun yazılış tarihi, gerek soruların formüle edilişi İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'ndaki gelişmelerle yakından ilişkilidir. Öyle ki, mektup 18 Ocak 1924 tarihinde İstanbul'da toplanacak olan Milli Türk Ticaret Birliği Kongresi öncesinde yazılmaktadır. Öte yandan, Gayrimüslimlerin de üye olduğu bir kuruma, salt Türklerin ekonomik hayattaki başarılarına ilişkin soru sorulmaktadır. Tekeli ve İlkin'e (1989, s.262) göre, böyle bir sorunun sorulabilmesi Kurtuluş Savaşı sonrasında "Milli Türk Ticaret Birliği"nin girişimleri ile Oda yönetiminin Türkleştirilmesi sonucunda olanaklı hale gelir.

Fethi Bey'in mektubunu dikkate alan oda, 27 Ocak 1924 tarihli toplantısında bir komisyon oluşturur. 30 Ocak 1924 tarihinde çalışmaya başlayan oda, 22 Mart'a kadar yaptığı toplantılarda İstanbul'un ekonomik hayatında etkili olan 104 kişiyi dinler. Bu sürecin sonucunda hazırlanan rapor İstanbul'un ekonomik sorunlarına olduğu kadar, İstanbul kentinin raporun hazırlandığı dönemde yaşadığı olaylara ve tartışma konusu olan şehremaneti uygulamalarına da yer verir. İstanbul ekonomisinde tekellerin ve yerel sektörlerin genel durumunun tasvir edildiği rapordan, bir yandan nüfusu azalmış diğer yandan azalan nüfusun alım gücü düşmüş olan İstanbul'da, ekonominin genel olarak küçüldüğü, ancak ucuz emeğe dayanan üretim alanlarında bir gelişme gösterdiği ortaya çıkar (Anonim, 2003, s.230).

Bu raporda 40 madde halinde ekonomik sorunlara çözüm önerileri sıralanır. Kentin imarı için önerilenden biri, bir rehin ve emlak bankasının kurulmasıdır. Rapor, İstanbul'da emlak değerlerinin düşmüş olmasının sebepleri arasında emlak kredisinin örgütlenmemiş olmasını görür. Halkın tasarruflarının bankalara yönelmesi de öneriler arasındadır (Anonim, 2003, s.230). Banka kurulursa arsa sahipleri kiradan az taksitlerle ev sahibi olabilecekler ve inşaat şirketleri kolayca gelişebilecektir. Bankanın kendisinin ya da belediye ile ortaklık halinde inşaat şirketi kurabilmesi de düşünülür (Tekeli ve İlkin, 1989, s.297). Ancak, uygulamada gerçekleşen raporun önerisinden farklıdır. Emlak kredileri konusunda bir devlet bankası olarak kurulan Emlak ve Eytam Bankası, raporda önerildiği gibi yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmemiştir. Küçük esnaf ve sanatkarın kooperatifler aracılığıyla ve bir ihtisas bankası eliyle kredilendirilmesi ise ancak 1930'ların ortasında gerçekleşebilir (Tekeli ve İlkin,

* Bu raporda yer alan İstanbul'un ekonomik sorunlarına ve bu sorunlara getirilen çözüm önerilerine 2.2 İstanbul'un Ekonomik Yapısı başlıklı bölümde değinilmiştir.

1989, s.307).

Tekeli ve İlkin (1989, s.300) raporda yer alan, kent yönetimi ve kentin imarıyla ilgili önerileri iki gruba ayırır. Bunlardan birisi, raporun “müstehlik İstanbul” bölümünde doğrudan bu konularda yapılan önerilerdir. Diğerisi ise, ekonomik analizlerin yapıldığı bölümde yer alan kentin imarında dolaylı olarak etkisi olacak önerilerdir. Raporun kent yönetimiyle ilgili önerdiği çözüm, “İstanbul’un kendi mukadderatına” kendisinin hakim olmasıdır. Bunun için ilk olarak “İstanbul’u vesayete muhtaç bir şehir addetmek siyasetinden sarf-ı nazar edilmelidir. İstanbul’un hürriyet ve istiklali de bu büyük şehrin şehremini de bizzat intihap etmesiyle” başlayacaktır. “Böyle bir şehremini için daha sehl olacak olan muvaffakiyetler tavali ettikçe kendisine ibraz olunan itimad artacak ve emanetle halk arasında daha sıkı daha samimi bir münasebet vücuda gelecektir” (Tekeli ve İlkin, 1989, s.301).

Raporda, Türkiye için yapılması gereken nüfus sayımını beklemeden İstanbul için bir nüfus sayımı yapılmasını, bundan alınacak sonuca göre İstanbul’un sınırlarının küçülmesi de önerilir. Bu küçülme sırasında Makrıköy, Beykoz ve Adalar’da ayrı belediyeler kurulması öngörülür. Eğer bu yapılmazsa İstanbul’un gelirleri, bu büyük kentin ihtiyaç duyduğu medeni donanımı yarım yüzyıl sonra bile sağlayamayacaktır. Kentin alanının küçültülerek yoğunluğunun arttırılması, kentteki faaliyetlerin etkinliğini arttıracaktır. İstanbul’da ulaşım için mesafelerden dolayı hiçbir kentte olmadığı kadar zaman ve para sarf edilmektedir. (Tekeli ve İlkin, 1989, s.301).

Rapora göre, yetkileri artırılıp sınırlarının küçülmesi önerilen belediye, her türlü “imar ve tezyin” siyasetinden kaçınmalı ve ağırlıklı olarak üç konuda çalışmalıdır. Bunlardan birincisi, “halkın şehirli sıfatıyla ihtiyacat-ı ibtidaiyesinin temini”, ikincisi, “istihlakat-ı umumiyesinin murakabesi”, üçüncüsü, “muavenet-i içtimaiye”dir.

Kentlinin temel gereksinimleri ise sağlıklı içme suyu ve kanalizasyon sistemidir. İstanbul’da içme suyu Avrupa yakasında Terkos Şirketi, Asya yakasında Üsküdar ve Kadıköy Su Şirketi ve Vakıf sularınca karşılanmaktadır.

Raporda, su, gaz, elektrik, nakliyat gibi girişimlerin işletilmesinin şehremanetine devri sakıncalı bulunarak bu işletmelerin güçlü fen adamları ve iktisatçılarınca denetlenmesi de istenir. Bu işletmelerin eskiden hazineye gitmekte olan menefi hisselerinin şehremanetine verilmesini önerir (Tekeli ve İlkin, 1989, s.302).

Raporda turistin gelişini ve yaşayışını kolaylaştıracak önlemlerin yanı sıra bir turistik altyapı kurulması da önerilir. Bu doğrultuda, İstanbul’da bir panayır kurulması, sergiler açılması,

talih oyunları salonları ve kulüpleri geliştirilmesi, eğlence yerleri rüsumunun azaltılması, Büyükaada, Kalamış, Moda’da plajlar açılması, turizm mevsiminde bir Avrupa tiyatro kumpanyasının İstanbul’da bulunmasının sağlanması ve Marmara’ya nazır bir otelin on yıl vergi muafiyeti tanınarak yaptırılması yer alır (Tekeli ve İlkin, 1989, s.303).

Raporda kömür depolarının yerinin şehremanetinin kararıyla değiştirilmesinden yakınılarak Boğaziçi’nde Kuruçeşme’de şehremanetinin müdahalesine maruz kalmayacak bir kömür deposu kurulması istenilmektedir (Tekeli ve İlkin, 1989, s.304).

Raporda yer alan kent yönetimi ve imarı ile ilgili önerilerin genellikle gerçekleşmediği görülür. Şehremininin seçimle belirlenmesi önerisi söz konusu olmamış, belediye sınırlarının küçültülmesine gidilmemiştir. Buna karşın Tekeli ve İlkin’e (1989, s.307) göre, raporun, kentte iki hal yapılması gibi bazı önerileri ile daha sonra gerçekleşenler arasında paralellikler kurulabilir. Raporun öngördüğü turistik altyapılarla 1930’lu yıllarda parça parça inşa edilen Park Otel ve plajlar arasında da uzak bir ilinti olabilir. Ancak, bunların ötesinde, raporun önemli özelliği, kentin bazı gereksinmelerinin raporda doğru olarak teşhis edilmiş olmasıdır.

1924 yılında şehremini Emin Erkul dönemindeki 10 yıllık imar programı hazırlığından sonra 1929 yılında yeni bir program isteği daha ortaya çıkar. Dahiliye Vekili Şükrü Kaya’nın İstanbul Vilayeti’ne gönderdiği “tamim”de kent planlaması için şehrin ihtiyaçlarını gösteren beş yıllık bir program yapılması istenir*. Henüz 1930 tarihli Belediye Kanunu, 1933 tarihli Belediye Yapı ve Yollar Kanunu kabul edilmemiş ve dolayısıyla belediyelere beş yıl içinde, gelecek 50 yıl için “müstakbel şehir planı” hazırlama zorunluluğu getirilmemiş iken, 1929 yılında beş yıllık programdan söz ediliyor olması, 28 Mayıs 1928 tarihli Ankara Şehri İmar Müdürlüğü Teşkilat ve Vezâifine Dair Kanun ile ilgili olmalıdır. Öyle ki, bu kanun “müstakbel plan” ve “beş yıllık tatbikat programı” kavramlarına yer vermektedir (Yayla, 1975, s.20). Cumhuriyet kentleşmesinin yasal çerçevesini oluşturan kanunların henüz kabul edilmediği bu dönemde İstanbul’un imarı için beş yıllık bir program hazırlamak üzere Şehremini Muhittin Üstündağ başkanlığında yeni bir komisyon oluşturulur (Cumhuriyet, 5 Haziran 1929). “Mektupçu Osman, Heyeti fenniye M. Ziya, Muhasebeci Nuri ve Sıhhiye M. Neşet Osman Bey”den oluşan komisyonun hazırlayacağı bu imar programı Dahiliye Vekaleti’nin onayına sunulacaktır. Muhittin Üstündağ başkanlığında toplanacak bu komisyonda, eski Şehremini Emin Erkul zamanında hazırlanarak Dahiliye Vekaleti’ne gönderilen ve sonrasında geriye alınan 10 yıllık imar programı da incelenecektir. Bununla

* Karagöz, 26 İkincikanun (Ocak) 1929, aktaran: Özer, 2006, s.133.

birlikte, savaş ve işgal dönemleri geçirmiş, başkent olma özelliğini yitirmiş olan İstanbul'da belediyenin bütçesinden imar için pay ayırması hiç de kolay değildir*. Buna rağmen, Ankara'dan gelen emrin etkisiyle beş yıllık bir imar programının hazırlığına başlanır.

Öte yandan, merkezi otoritenin, İstanbul'un "imar ve tezyini için oluşturulacak hususi komisyon"un üyelerinin belirlenmesine de müdahale ettiği görülür. Öyle ki, Dahiliye Vekaleti, "şehrin imar ve tezyini, suların ıslahı, şehrin müstakbel planının tanzimi için Valinin riyasetinde ve Darülfünun, yüksek mühendis mektebi ve Ali mektepler profesörlerinden, ticaret odası, Borslar, mali müesseseler, Etibba Odası, Baro ve sair hayre hadim cemiyet mümessillerinden Valinin intihabı ile tayin edilecek zevattan mürekkep istişare komisyonları teşkil edilebileceğini" bildirmektedir (Cumhuriyet, 12 Aralık 1930). Hükümet tarafından dikte edilen bu komisyon üyelerine ve üyelerin temsil ettikleri alanlara bakıldığında böyle bir komisyonun kent imarında etkili ve üretken olmasının olanaklı olmadığını söylemek mümkündür. Sorulması gereken soru ise, böyle bir komisyondan beklenenin ne olduğu ya da bir beklentinin olup olmadığı olmalıdır. Merkezi otorite komisyon üyelerini belirlediği gibi, komisyonun toplanma tarihini de belirlemektedir. Öyle ki, 17 Aralık 1930 tarihli haberde "İstanbul Belediyesine henüz bu komisyonun toplanması için emir gelmediğinden" faaliyete başlamadığından söz edilir. Aynı haberde, bu komisyonun hazırlayacağı programın onaylandıktan sonra aynen uygulanacağı ve hiçbir belediye başkanının programda değişiklik yapamayacağı da yer alır. Bu komisyonun, Emin Erkul dönemindeki imar komisyonu gibi dağılmaması için öncelikli olarak "şehrin müstakbel planı"nın hazırlanması üzerinde de durulur. Bu hazırlıklarla ilgili olarak belediye, kaymakamlıklara gönderdiği bir "tamim"le "daireleri dahilindeki bozuk yolların tulünü ve adedini, akan ve akmyan çeşmeleri, mevcut halaları, bahçeleri ve köprülerin" durumunu sorar. Çünkü bunlardan en önemlilerini imar programına ekleyecektir (Cumhuriyet, 1 Nisan 1931).

2 Nisan 1931 tarihli Cumhuriyet gazetesinde ise, beş senelik imar programının Şehir Meclisi'ne verildiği haberi yer alır. Ancak, programın söz konusu komisyon tarafından hazırlanıp hazırlanmadığı haberdan anlaşılmamaktadır. Hazırlanan raporda, belediyenin geliri her yıl değiştiği için kesin bir program yapılmasının olanaklı olmadığı, ancak kanunun emri ve Meclis'in isteği üzerine en gerekli işler hakkında bir program düzenlendiği belirtilir. Bu programa göre, şehrin haritası hazırlanacaktır. Cerrahpaşa hastanesi genişletilerek 100 yataklı bir verem pavyonu inşa edilecek ve Haseki hastanesi onarılacak, Haseki'de bir hariciye

* İstanbul Belediyesi'nin 1920'lerin sonundaki durumu için bkz. Bölüm 3.1.2 Ekonomik Kaynaklar.

pavyonu inşa edilecektir. Cihangir yangın yerinin kanalizasyon ve yolları yapılacak, Bebek-Yenimahalle sahil yolu genişletilecek, Beyoğlu-Kasımpaşa ve Halıcıoğlu yolu, Aksaray-Topkapı yolu Cerrahpaşa Caddesi, Eminönü-Unkapanı yolu, Şehzadebaşı-Unkapanı-Beyoğlu Caddesi açılacaktır. Beyazıt-Laleli tramvay Caddesi, Eminönü-Unkapanı Caddesi, Gazi Caddesi, Azapkapı-Tarlabaşı Caddesi, Bebek tramvay caddesi, Üsküdar-Beykoz yolunda istimlakler yapılacaktır. Bir stadyum inşa edilecek, Haydarpaşa geçit köprüsü, okullar, çocuk bakım evleri, dispanserler açılacaktır. Su işlerinin bir elden yönetilmesi ve Terkos Şirketi'nin belediyeye tarafından yönetilmesi de programda yer alır (Cumhuriyet, 2 Nisan 1931).

Henüz İstanbul'un imarı için uluslararası bir yarışma yoluyla yabancı uzmanların bilgisine başvurulmamışken, hatta Henri Prost kentin imar planını hazırlamamışken 1931 yılında Şehir Meclisi'ne sunulan bu beş yıllık programın içeriği önemli bir noktaya işaret etmektedir. Bu tarihten 6 yıl sonra, 1937 yılında Prost'un hazırladığı planda yer alan, başta belirlenen ulaşım aksları olmak üzere birçok imar etkinliği, Belediye Kanunu gereği hazırlanan bu beş yıllık programda önerilmektedir. Bu durum, Prost Planı adıyla etiketlenen çalışmada yer alan fikirlerin, tasarım kararlarının bir kısmının, Prost'tan çok daha önce düşünüldüğünü gösterir. Dolayısıyla, ileriki yıllarda imar planını hazırlama görevi verilen Prost'un, kendisinden önce hazırlanmış olan bu tür çalışmalardan haberdar olduğu ve/veya gerek yerel yönetim gerek merkezi otorite tarafından Prost'un yönlendirildiği akla gelmektedir.

Bir yandan, bu programla gelecek beş yıl içerisinde yapılacak imar etkinlikleri belirlenirken diğer yandan, bu programda yer alan kimi imar etkinlikleri gerçekleştirilmeye de başlanır. Örneğin, Boğaz'ın her iki sahilinden geçecek olan yollar kapsamında Üsküdar-Beykoz yolunun inşasına başlanmıştır. Üstelik 15 kilometre uzunluğundaki bu yolun, beş yıldır, yani 1926 yılından beri 5 kilometresi yapılabilmiştir. Yolun tamamlanamamasının sebebi ise, istimlaklerin yapılmasının gerekliliğidir. Boğaz'ın diğer yakasında açılması istenen yol ise Bebek-Yenimahalle yoludur, ki, bu yolun Prost döneminde, 1938 yılından itibaren inşası sürecektir, özellikle çok sayıda istimlak gerektirmesi sorunlara neden olacak ve Rumelihisarı mezarlığının bir kısmının bu yolun genişletilmesi nedeniyle kesilmesi söz konusu olacaktır (Cumhuriyet, 20 Nisan 1931).

Beş yıllık programı program hazırlandıktan sonra, bu programla ilgili “efkarı umumiye ve matbuatta” bazı tartışmaların ve eleştirilerin ortaya çıkması üzerine konu, Şehir Meclisi'nde görüşülür. Başlıca eleştiri, hazırlanan programın bir imar programı niteliği taşımadığı yönündedir. Bunun üzerine, Muhittin Üstündağ, “müstakbel plan”ı yapılmayan bir şehirde imar programından söz etmenin mümkün olmadığını, beş yıl içerisinde belediyenin yapacağı

işlere yer veren bu programın imar programı ile ilgili olmadığını, hazırlananın bir mesai programı olduğunu ve bu çalışmanın kanun gereği yapıldığını açıklar. Şehir Meclisi üyelerinden Avni Bey (?) bu açıklama üzerine şu yorumu yapar: “(...) Mesai programını vazifeşinas bir Belediye reisi her zaman yapar. Fakat kanun bizden beş seneden aşağı olmamak üzere bir mesai ve imar programı istiyor. Bizden hidematı umumiyyeden olan sıhhat, nezafet, hars, aceze bakım gibi işler istenmiyor. Çünkü bunlar zaten yapılacak şeylerdir. Fakat bizden güzel bir beldeyi güzelleştirmek isteniyor. Fakat şehirde yapılacak tiyatro, stadyom ve sair inşaat şehrin haritasında alacağı şekle tabidir. (...)Bütçemizi imar programına göre yapmak bir emri kanunidir. (...)Heyeti fenniyyenin de bulunduğu kıymetli başlardan istifade ederek bu hususta bir komisyon teşkil edelim”. Bu eleştirilerin ardından, Necip Bey (?) ve arkadaşları tarafından programın mevcut her encümenden iki üyenin katılımıyla oluşturulacak karma bir encümende incelenmesi ile ilgili verilen soru önergesi kabul edilir (Cumhuriyet, 6 Nisan 1931).

Bunun üzerine, belediye tarafından hazırlanan beş yıllık mesai ve imar programını incelemek üzere kurulan ve 14 üyeden oluşan karma encümen Muhittin Üstündağ'ın başkanlığında 11 Nisan 1931 tarihinde toplanır (Cumhuriyet, 12 Nisan 1931). Bu toplantıda, programın, encümen tarafından “şimdilik” hazırlanmasına ve şehir planı için “Avrupa'dan maruf mütehasşıs lar celbine” karar verilir (Cumhuriyet, 13 Nisan 1931). Bununla birlikte, Dahiliye Vekaleti İstanbul'un beş yıllık imar programını beğenmeyerek yenisinin düzenlenmesini ister ve programı iade eder (Cumhuriyet, 19 Haziran 1931).

Bu dönemde planlama uzmanı olarak adı geçen ve İstanbul'un imarı ile ilgili danışılan isim ise Hermann Jansen'dir*. Öte yandan, 1931 yılında planlama uzmanı belirlenmemekle birlikte kentin imarına yönelik bazı girişimlerin varlığından söz edilebilir. Örneğin, Dahiliye Vekaleti'nin belediyenin 1931 yılı bütçesini onaylamasının ardından Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ'ın başkanlığında Belediye Reis Muavinleri Hamit (?) ve Şerif (?) Beyler ve bütün belediye müdürleri ile kaymakamların katıldığı bir toplantı düzenlenir. Bu toplantıda, özellikle inşai etkinliklere ayrılmış tahsisatın nerelere harcanacağı görüşülür. Kaymakamlardan hangi yolların daha önemli olduğuna ilişkin bilgiler alınarak eski yollar için 250 000 lira ve yeni yollar için 50 000 lira olmak üzere bütçede ayrılmış olan 300 000 lira tahsisat, mevcut dairelere bölüştürülür (Cumhuriyet, 6 Temmuz 1931).

Şehir Meclisi'nin rutin toplantılarında da kentin imarı kapsamında değerlendirilebilecek

* Bkz. Bölüm 3.2.2 Hermann Jansen.

çeşitli konuların görüşüldüğü gazete haberlerinden anlaşılmaktadır. Örneğin, Şehir Meclisi'nin 1 Kasım 1931 tarihli toplantısında üyelerden Mehmet Ali (?) Bey verdiği soru önergesinde, “yeniden inşa ve tesis edilecek kömür depoları, Üsküdar hastanesi, stadyum ile itfaiye levazımı, müstakbel şehir planı, memba suları, Karaağaç mezbahasına evvelce verilmesi kabul edilen yeni şekil” ile ilgili bir açıklama yapılmasını ister. Cevdet Kerim Bey'in (İncedayı), stadyum konusunun biran önce halledilmesinin “makamı riyasete” hatırlatılması teklifi ise kabul edilir*. Bu toplantıda verilen soru önergeleri üzerine, belediye başkanının mecliste açıklama yapıp yapmaması ile ilgili de tartışılır ve Şurayı Devlet'in kararı gereği başkanın açıklama yapması gerektiğine karar verilir ve önergeler “makamı riyaset”e havale edilir (Cumhuriyet, 2 Kasım 1931). Şehir Meclisi'nin bir sonraki toplantısında ise, Mehmet Ali (?) Bey'in önergesinde geçen kentin imar planı ile ilgili soruya yanıt verilir. Muhittin Üstündağ adına soruları yanıtlayan Fen Müdürü Ziya (Kocainan) durumu şöyle açıklar: “Bu sene beş senelik imar programının tatbiki için bütçeye tahsisat konmamıştır. Bu konuda müteaddit mütehassıslarla konuşuyoruz. İstiyoruz ki bu işi en mütehassıs kimseye verelim. Yansen'e verilmiş hiç bir sözümüz yoktur. Kömür depolarının oldukları yerde kalmaları en ehveni şerdir. Çünkü plan mevcut olmadığından depoları diğer bir yere nakledemeyiz. Sonra gene yerini değiştirmek lazım gelecektir” (Cumhuriyet, 5 Kasım 1931).

1932 yılına gelindiğinde ise, imar planının hazırlanması için belediye bütçesine 100 000 lira ödenek konur. Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ, Ankara'dan dönüşünde imar planı ile ilgili yaptığı açıklamada, “plana esas olmak üzere umumi bir harita” hazırlandığını; tiyatro, stadyum, mezarlık, liman gibi “umumi yerler” ile ilgili gereken “malumatın toplandığını”, 1932 yılında bu işe başlanacağını, Florya plajının istimlakı konusunun da incelenmekte olduğunu belirtir (Cumhuriyet, 14 Nisan 1932). Bu açıklama da yine, Prost Planı'nda yer alan kimi imar etkinliklerinin Prost'tan önce ele alınmaya başlandığını gösterir.

1932 yılında aynı zamanda, İstanbul'un imar planının hazırlanması için bir yarışma düzenlenmesi fikri gündeme gelir (Cumhuriyet, 5 Nisan 1932). 1929 yılından itibaren kentin planlayacak uzman adayı olarak adı geçen Hermann Jansen'den (Cumhuriyet, 10 Ağustos

* Prost'un ekibinde yer alan Aron Angel kendisiyle yapılan bir söyleşide, nazım planda Dolmabahçe Stadyumu'nun bulunduğu yerin gençler için idman alanı olarak düşünüldüğünü, ancak Ankara'nın müdahalesiyle bu alanın belediyenin yetki alanından çıkarılarak vekaletle bağlandığını, Prost'a ve Kırdar'a rağmen stadyumun yapıldığını belirtir (Boysan, 1999, s.32). Dolayısıyla, 1931 yılında Cevdet Kerim (İncedayı)'nın stadyum yerinin belirlenmesi konusunda hızlı hareket edilmesini istemesinin, Ankara'nın baskısı nedeniyle olduğunu ve Ankara'nın stadyuma ilişkin ilgisinin Prost'tan çok daha önce başladığını gösterir. Bu konuda daha detaylı bir değerlendirme için bkz. Bölüm 4.3.7 Dolmabahçe Stadyumu.

1929) artık söz edilmemektedir. 1933 yılında imar planının yarışma yoluyla belirlenmesi amacıyla bir kanun teklifi hazırlanır (BCA-30..10.0.0: 81.533..5.), ardından uzmanlar, Ehlgötz, Agache ve Lambert yarışmaya davet edilir. Yarışma sonucu Ehlgötz'ün planlama uzmanı olarak belirlenmesinin ardından ise Henri Prost doğrudan İstanbul'un planlaması için görevlendirilen isim olur. Böylece, İstanbul'un planlama tarihinde bir dönem geride bırakılarak farklı bir döneme geçilmiş olur.

3. İSTANBUL’UN PLANLANMASI

3.1 Plan Gereksinimi

3.1.1 Kent ile İlgili Yasal Altyapı

İstanbul’un imarının gündeme geldiği 1930’lu yılların başında imarın hangi koşullarda gerçekleştirileceği yönetimi elinde bulunduranların zihinlerini fazla meşgul etmiş gözükmez. 1933 yılında henüz imar ile ilgili tartışmalar yeni başlamış, uluslararası bir yarışma açılması gündeme gelmişken başkent Ankara imar edilmektedir. İstanbul’un bu dönemde nüfusu artışı ve kentleşme hızı azalmış bir durumda iken imara gereksinimi olup olmadığı ise tartışma konusu dahi olmaz. İmar, içinde bulunan koşullara rağmen gerçekleştirilmeli, dönemin ideolojik çerçevesi içinde “asrı” bir İstanbul yaratılmalıdır. Kentsel gelişme ve örgütlenme stratejileri oluşturulmadan, uygulamaya konmadan, yeni yapılanmalar içinde yeni kurumlar, otoriteler, sınırlar ve etkin kullanılabilecek kaynaklar yaratılmadan, iyi düzenlenmiş bir kent yönetimi oluşturulmadan, kısacası gerekli önlemler alınmadan imar için adımlar atılır. Ortaya çıkan yönetsel, yasal, ekonomik, teknik sorunlar ve eksiklikler ise genellikle bu sorunlarla ve eksikliklerle karşılaştıkça çözülmeye çalışılır. Çoğu zaman yabancı uzmanların bilgisine ve deneyimine başvurulur*.

Öte yandan, Cumhuriyet döneminde Ankara’nın imarı için özel kanunlar çıkarılırken, hatta Ankara İmar Müdürlüğü kurulurken İstanbul için ayrı çıkarılmış bir kanun olmadığı görülür. Oysa, 1877 tarihli “Dersaadet Belediye Kanunu” ve 1912 tarihli “Dersaadet Teskilat-ı Belediye Hakkındaki Kanun-ı Muvakkatı” gibi daha önce çıkarılmış kanunların varlığı bilinmektedir. Bu durum, Cumhuriyet döneminde imar ile doğrudan ya da dolaylı olarak ilgisi olan kanunların İstanbul odaklı düşünülerek çıkarıldığını akla getirmektedir. Öyle ki, bu kanunların tüm belediyeler için geçerli olması amaçlanmakla birlikte her yerin İstanbul’a

* Örneğin Martin Wagner’in, İstanbul Belediyesi İmar Müşavirliği’ndeki ilk çalışmaları, imar planının ve imar kanunun temel ilkelerini ortaya koymak olur (Nicolai, 1998, s.128). Öyle ki, Wagner’e göre kanun ve talimatnameler gözden geçirilmeden kentin gelecekteki durumundan söz edilmemesi gerekir. Bu doğrultuda, Wagner, İstanbul’un nazım planı için çok sayıda istatistiki ve ekonomik araştırma gerçekleştirir, hatta nazım planın uygulanabilmesi için bir kanun teklifi hazırlayarak dönemin Nafia Vekili Ali Çetinkaya’ya iletir (Akbulut, 1993, s. 392).

Öte yandan, Akpınar (2003, s.51) Henri Prost’un, yasal mevzuatın kent planlamasındaki önemli rolünün bilincinde olarak Türkiye’deki hukuki reformlarla ilgili detaylı önerilerde bulunduğunu belirtir ve Prost’un bu konudaki çalışmalarına, Arkitekt dergisinde yayınlanan İstanbul’un nazım planıyla ilgili makalesini örnek verir. Bkz. Prost, H., (1949), “İmar planlarından Doğan Gayrimenkul Mükellefiyetlerinin tatbiki hakkında fikirler”, Arkitekt, 18: sayfa numarası yok.

benzemesi hedeflenmiş olmalıdır. Nitekim, bu dönemde güçlü bir merkezi yönetim denetimi mevcuttur. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi belgeleri incelendiğinde İcra Vekilleri Heyeti'nin neredeyse bir imar komisyonu gibi çalıştığı, beledi olması gereken çoğu kararın altında Başvekilin imzası olduğu görülür.

Bu bölümde, İstanbul'un kentsel dönüşümünün hangi yıllarda kabul edilmiş olan, hangi yasal düzenlemeler ışığında gerçekleştiğini izleyebilmek için Cumhuriyet döneminin, imarı yönlendirmek amacıyla çıkardığı ve kullandığı yasal mevzuat kronolojik olarak ortaya konulacaktır.

Cumhuriyet'in ilanından 1928 yılına kadar olan dönem, imar mevzuatı olarak 1882 yılından beri yürürlükte olan ve yollar, yangın yerleri ve binalarla ilgili hükümleri kapsayan **Ebniye Kanunu**'nun uygulandığı dönemdir.

Osmanlı Devleti'nin ilk imar kanunu olan Ebniye Kanunu ile 1864 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi yürürlükten kaldırılmıştır. Ebniye Kanunu, belediyelerin açacakları sokakların, yollarının, çevrelerinin haritalarını yaptırmasını ve halka ilanını öngörüyordu. Ayrıca, belediyeler yangın yerlerinin haritalarının yaptırılması görevi ile yükümlendiriliyordu. Genişletilecek yollarda, üzerinde bina bulunmayan arsalarda gerekli toprağın yolun iki tarafındaki arsalardan yarı yarıya bedelsiz alınması esası getirilmişti. Genişletilen yollarda bir binanın yüzü kesilmek zorunda kalınmışsa, belediye geriye kalan binanın cephesini eskisi gibi yeniden yaptırmak zorundaydı. İstanbul'da ham arazi ya da bostan gibi yerlerini imara açmak isteyenlerin bu arazide bir okul ya da bir karakol yerini bedelsiz olarak belediyeye vermeleri zorunluluğu getiriliyor ve böyle alanların imara açılması sultanın iznine bağlanıyordu. Böyle alanları imara açanların lağım yapması ve açılacak yolların kaldırım masraflarına katılması da öngörülüyordu. Tekeli'ye (1985) göre, Ebniye Kanunu'nun bu hükümleri, nüfusu artmaya başlayan Osmanlı kentleri çevresinde spekülatif hareketlerin başladığını ve bunun devlete yük getirdiğinin anlaşıldığını göstermesi bakımından ilginçtir. Bu kanunda, yol sınıf ve genişliklerinin tayini belediye meclisleri kararına bırakılmıştır. Yolların genişliği, yapılacak binaların yüksekliklerini belirlemekte, arsa değerleri buna göre oluşmaktadır. 1877 tarihli Vilayet Belediyeleri Kanunu'na göre Belediye Meclisi üyelerinin sadece belirli düzeyin üzerinde emlak vergisi ödeyenler arasından seçildiği düşünülürse, bu kararın Belediye Meclisi'ne bırakmanın önemi daha iyi anlaşılır (Tekeli, 1985). Dolayısıyla, Ebniye Kanunu, belediyenin bünyesinde var olan çıkar mekanizmasını meşrulaştıran bir araca dönüşmüştür.

Tankut'a (1993, s.117) göre Cumhuriyet döneminin ilk imar uygulamalarında yürürlükte olan Ebniye Kanunu'na uyulmuş, eksik halihazır haritalar üzerinde yollar genişletilip yönlendirilmek istenmiştir. Ne var ki, planlama yapılmadığından ve mülkiyet sınırlarına dokunulmadığından genişleyen yolların iki yanındaki parseller küçülmüş, üzerinde inşaat yapılamayacak boyutlara inmiş ve sorunlara neden olmuştur. **1925 yılında çıkarılan 642 sayılı kanunla** Ebniye Kanunu'nun bazı maddeleri değiştirilmiştir. Bu yeni kanunun yorumunu yapan **92 sayılı ve 26 Mayıs 1926 tarihli kanuna** göre, o dönemde tekrar güncel hale gelen yangın yeri düzenlemesine ilişkin bazı yeni hükümler getirilmiştir.

1923-1930 yılları arasında çıkarılan kanunların bir kısmı doğrudan doğruya Ankara ile ilgili iken diğer kısmının bütün belediyeleri ilgilendirdiği görülür (Sarıoğlu, 2001, s.132). Örneğin, 28 Mayıs 1928 tarihli 1351 sayılı **Ankara Şehri İmar Müdürlüğü Teşkilat ve Vezaifine Dair Kanun**, Ankara İmar Müdürlüğü'nün kuruluş ve görevlerini belirlemek amacıyla çıkarılır. Bu kanunun 1. maddesi gereğince, İcra Vekilleri'nin vereceği işlerle uğraşmak ve Dahiliye Vekaleti'ne bağlı olmak üzere Ankara İmar Müdürlüğü kurulur. Müdürlüğün görevi Ankara'nın halihazır haritasını tamamlayarak imar planını yaptırmak olur (Anonim, 1973, s.15). Bu kanun “müstakbel plan” ve “beş yıllık tatbikat programı” kavramlarına yer verir (Yayla, 1975, s.20). Bu kanunda, şehir haritasının hazırlanması ve planın hazırlanarak İcra Vekillerince onaylanmasından sonra ilan edilmesi, yapılacak tadilatların da aynı şekilde olması zorunlu tutulmuştur (Bilgen ve Özgen, 1989, s.6). Öte yandan, Ankara İmar İdare Heyeti yılda 12 ay her hafta düzenli toplanarak ortalama 200 adet imar kararı üretmiştir (Tankut, 1993, s.159).

Mevcut kanunların belediyeçilik ve imar sorunlarını çözmede yetersiz kalması Cumhuriyet döneminde yeni kanunların çıkarılmasında önemli bir nedendir. 1920'li yıllarda ülkede nüfus artışının ve kentleşme hızının düşük olması belediye sorunlarını bir ölçüde sınırlandırmıştır. Birinci Dünya Savaşı koşullarında paranın enflasyon karşısında değer kaybetmiş olması, belediye gelirlerinin enflasyon yüzünden önemsiz hale gelmesi de Cumhuriyet yönetimini olumsuz yönde etkilemiştir. Bu nedenle, yeni yönetim belediye gelirlerini arttırmaya çalışmıştır.

Cumhuriyetin hemen öncesinde 13 Ekim 1923 tarihli ve 352 sayılı kanunla, **Mübadele, İmar ve İskan Vekaleti** kurulmuştur. Bu vekaletin kuruluş, görev ve yetkilerine ilişkin kanunlar da bir ay sonra yayınlanmıştır (Yayla, 1975, s.20). Ancak, vekalet, yetkileri 11 Aralık 1925 tarihinde Dahiliye Vekaleti'ne bağlı **İskan ve Umum Müdürlüğü**'ne devredilerek kapanmıştır. Bu müdürlük ise 21 Ekim 1931 tarihinde **Sıhhat ve İçtimai Muavenet**

Vekaleti'ne bağlanmıştır (Cengizkan, 2000e, s.17).

26 Şubat 1924 tarihli 423 sayılı **Belediye Vergi ve Resimleri Kanunu** ise, savaşın getirdiği koşullarda yüksek enflasyon karşısında önemini kaybeden belediye gelirlerini arttırmayı amaçlayan bir kanundur. Belediyelerin vakıf, akar, bina gelirlerinden, aydınlatma işinden, ruhsatiye, inşaat ve tamirat işlerinden, akaryakıt, hayvan kesimi v.s. işlerden elde ettiği gelirleri ve oranlarını belirleyen bu kanunun yürürlüğe girmesiyle belediyeler ekonomik yönden güçlenmeye başlamışlardır. Cumhuriyet hükümetleri belediyelerin mali hesaplarını da bir düzene koymak istemiş aynı yıl Dahiliye Vekaleti Umumi Mahalliye-i Vilayet Müdüriyeti **Usul-ü Muhasebe-i Belediye Talimatnamesi**'ni hazırlamış, ne var ki etkili bir uygulama ve kontrol sağlanamamıştır (Sarioğlu, 2001, s.132).

16 Nisan 1924 tarihli 486 sayılı **Umuru Belediyeye Müteallik Ahkam-ı Cezaiye Kanunu** ile belediyelere ceza yetkisi verilmiştir. Bu yetki, belediyelerin esnaf üzerindeki kontrolünü güçlendirmiştir. 1 Mart 1926 tarihinde kabul edilen Türk Ceza Kanunu'nda beledi nitelikteki suçlara verilen cezalar belediyeleri bu yönden daha da güçlendirmiştir (Sarioğlu, 2001, s.132).

Bir diğer girişim, 18 Mart 1924 tarihinde 442 sayılı **Köy Kanunu**'nun kabul edilmesidir. Bu kanunla, nüfusu 2000'i geçen yerlerde belediye teşkilatı kurulacağı hükmü getirilmiştir. Bu kanunu destekler nitelikte bir kanun da 2 Mart 1926 tarih ve 744 sayılı **Vilayet Belediye Kanununa Ek Kanun**'dur. Buna göre belediye sınırlarının nereden geçeceği ile ilgili bir düzenlemeye gidilmiştir (Sarioğlu, 2001, s.133).

1924 yılında ise Tapu Müdüriyeti Umumiyesi kurulmuş ve Cumhuriyet'ten sonraki ilk kadastro çalışmaları **474 sayılı kanun** ile başlamıştır. Daha sonra, 22 Nisan 1925 tarihli ve **658 sayılı kanunla** "Tapu Müdüriyeti Umumiyesi"ne bağlı bir "kadastro" örgütü kurulmuş ve 4 Ekim 1926 yılında çıkartılan Medeni Kanun ile birlikte bugünkü Tapu Sicili oluşturulmuştur. 1934 yıl Aralık ayında ise, 2613 sayılı **Kadaastro ve Tapu Tahrir Kanunu**'yla kasaba ve şehirlerde kadastro çalışmalarına başlanmıştır.

Sağlık şartlarının iyileştirilmesi amacıyla çıkarılan 10 Mayıs 1926 tarih ve 831 sayılı **Sular Kanunu** da önemli yasal düzenlemelerden birisidir. Bu kanun belediyelere sağlıklı içme suyu sağlanması görevini yükler. Kanunda "şehir ve kasabalarda ihtiyacı ammeyi temine mahsus suların idaresi ister vakfa ait olsun, ister başka şekillerde olsun belediyelere bırakılmıştır" ifadesi yer alır. Ayrıca tüzel ve hakiki kişilere ait olup bunlara gelir sağlayan suların istimlak hakkı da belediyelere tanınır. Sular Kanunu, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinden itibaren görülen belediye ile Vakıflar arasındaki anlaşmazlığa eklenen bir halka niteliğindedir.

Osmanlı belediyesi, sanayi öncesi kurumların, bu arada vakıf idarelerinin gücünün azaltmaya çalışmış, ancak bunda tam olarak başarılı olamamıştır. Cumhuriyet yönetimi bu gizli rekabete Sular Kanunu ile, yani suların idaresini belediyelere vermekle belediyeler lehine önemli bir adım atmıştır. Böylece, Osmanlı'dan, Cumhuriyet'e suların idaresi Vakıfların elinden belediyelerin eline geçmeye başlar (Sarıoğlu, 2001, s.133).

22 Mayıs 1926 tarihinde 844 sayılı kanun ile **Emlak ve Eytam Bankası** kurulmuştur. Ancak, bankanın olanakları bu dönemde büyük oranda Ankara imarı için kullanılmıştır (Tekeli ve Ortaylı, 1978, s.40).

1927 tarihli ve 1055 sayılı **Teşvik-i Sanayi Kanunu**'nda ise, gelişmekte olan sanayinin yer bulamaması engelini ortadan kaldırmak üzere bunlar lehine istimlak yapılabileceğine dair hüküm vardır (Alsaç, 1958, s.16). Aynı zamanda, bu kanunda "Türkiye'de bulunmayan uzmanların Avrupa'dan getirilebilmesi"nden de söz edilir (Ural, 1974).

Cumhuriyet'in kent planlama düşüncesinin gelişerek bunun kurumlarının oluşturulması ise 1930'u yılların ilk yarısında gerçekleşir. Tekeli'ye göre, (2001, s.25) 1930-1933 yılları arasında gerçekleştirilen ve Cumhuriyet'in kente ve kent yönetimine bakış açısının somutlaştıran yasal düzenlemelerle Türkiye'de kent planlamacılığı, topoğrafya hüneryi olarak görülmekten çıkıp mimarların ilgi alanına girmeye başlar. 1930-1933 yılları arasındaki düzenlemeler, Şükrü Kaya'nın Dahiliye Vekili olduğu dönemde gerçekleşmiştir. Öyle ki, Şükrü Kaya, Dahiliye Vekili olmadan önce İzmir Belediye Reisi'dir ve kentin imar planını yaptırmıştır (Sarıoğlu, 2001, s.134).

Aynı zamanda, 1930-1944 yılları arasındaki dönem Türkiye'de Tek Parti uygulamalarının egemen olduğu yıllardır. Tek Parti rejiminin ideolojisi ile devlet-siyaset anlayışı bu dönemde belediye kanunlarına da yansımıştır. Yeni sistemin ön plana çıkardığı en önemli anlayış Devletçilik anlayışıdır. Ekonomik bunalım, üretimde devletçilik zihniyetinin geliştirmekle kalmamış, belediyeçilik fikirlerinde de etkili olmuş, birçok kamu hizmetinin üretimi belediyeleştirilmiştir (Sarıoğlu, 2001, s.135).

Dönemin dikkati çeken bir diğer gelişmesi Cumhuriyet Halk Partisi Teşkilatı ile devlet teşkilatının iç içe bir duruma gelmesi, yani parti-devlet özdeşliği durumudur. Bu durum, 18 Haziran 1936 tarihinde CHP Genel Başkan Vekili İsmet İnönü tarafından yayımlanan bir genelge ile parti ile devlet-hükümetin birleştirildiğinin açıklanması ile hayata geçmiştir. Böylece, Cumhuriyet rejimi, ideolojisini çeşitli kurumlar düzeyinde ve onlar aracılığıyla yayarak halka benimsetmeyi amaçlar. Bu kurumların çoğu il ve ilçe başkanlarının aynı

zamanda belediye başkanı ve mülki idare amiri bulunmaları, ayrıca büyük kısmının partide görev alan kimseler olmaları parti-devlet birliğini yansıtmaktadır. Bu genelge ile, Dahiliye Vekili olan kişi aynı zamanda CHP Genel Sekreteri ve illerde valiler CHP İl Başkanı olurlar (Koçak, 2000, s.156). Nitekim, 1928-1938 yılları arasında İstanbul'un Vali ve Belediye Başkanı olan Muhittin Üstündağ, 1938-1949 yılları arasında İstanbul'un Vali ve Belediye Başkanı olan Lütfi Kırdar aynı zamanda Cumhuriyet Halk Partisi İl Başkanı'dır. Bu durum, erkleri ayıran çizgilerin silindiğini, tek parti yönetiminde "devlet" ve "hükümet" kavramlarının birbirine karıştığını, devletin partiyle, belediyenin mülki idareyle iç içe geçtiğini ve belediyenin hükümetin emrinde olduğunu gösterir. Dolayısıyla, beledi olması gereken kararların çoğu Ankara'da verilir ve belediyeler kendi inisiyatifleriyle hareket edemezler. Böylece, merkezi otorite belediyelerin, kendisinden bağımsız, kendi kendini yönetebilen birer yerel güç olmalarını engellemiş olur.

Cumhuriyet döneminde çıkarılan imara ilişkin kanun ve yönetmelikler Cumhuriyet'in kentleşme modelinin yasal çerçevesini oluşturmuştur. Kentsel fiziki yapıyı yönlendirmek üzere yasal sınırlamalar konulmuş ve Modernite projesi kapsamında kentlerin planlı gelişimi öngörülerek 1930-1935 yılları arasında beş kanun ile belediyeler açısından kurumsal düzenlemelere gidilmiştir. Bu kanunlar, Belediyeler Kanunu, Umumi Hıfzısıhha Kanunu, Yapı ve Yollar Kanunu, Belediyeler Bankası Kanunu, Mühendislik ve Mimarlık Mesleğinin Görülmesine İlişkin Kanun'dur. Tekeli (2006), bu kanunları bir bütün olarak düşünmek gerektiği belirterek bunları, kentte var olmanın ve kentte yaşamanın meşruiyet çerçevesini çizen kurumsal yapı olarak yorumlar. İmar planlaması yerel yönetim görevi olarak kalmış, ancak, ideolojik kent modelinin oluşturulmasında merkezi yönetimin yerel yönetimler üzerinde denetimi ve gözetimi arttırılmıştır. Bu kanunlar yardımıyla kentlerin yaşam biçimleri yeniden kurgulanmıştır.

Fransız Belediye Kanunu'ndan esinlenerek hazırlandığı düşünülen (Anonim, 1980, s.14) 3 Nisan 1930 tarihinde kabul edilen ve 14 Nisan 1930 tarihinde yayınlanan, 1580 sayılı **Belediye Kanunu** belediyelere önemli görevler, hak ve yetkiler getirmiş, halk tarafından seçilen Belediye Meclisi ve meclis tarafından seçilen Belediye Başkanı sistemini kabul etmiştir (Anonim, 1980, s. 14). Bu kanun ile, "Vilayet" ve "Dersaadet Belediye Kanunları" ile 1924 tarihli "Ankara Şehremaneti Kanunu" 1 Eylül 1930 tarihinden itibaren yürürlükten kaldırılmıştır (Sarioğlu, 2001, s.136). Belediyeler Kanunu, belediyeler için harita, kadastro, "müstakbel şehir planı" ve en az beşer yıllık çalışma ve imar programı yapma zorunluluğu taşıyan hükümler getirir. Bu kanuna göre, bütün belediyeler duydukları ihtiyaca göre imar planı ve imar planının altlığı olan halihazır harita yaptırmak zorundadır (Anonim, 1973, s.76).

Belediye Kanunu'nun hükümet tarafından hazırlanan Esbabı Mucibe Layiha'sında yer alan ilkelerden biri, belediyelerin uygulamalarında serbest bırakılması ilkesidir. Bu layihada, belediyelerin devlet kanunlarına karşı gelmemek koşuluyla mahalli temayül ve ihtiyaçların ifade ettiği her türlü imar ve terakki kararlarını vermek ve uygulamakta serbest oldukları yer alır. Ne var ki, bu serbestiyetin uygulamada hiçbir zaman faaliyete geçemediği görülür. Belediye Kanunu'nu Meclis'te açıklayan Şükrü Kaya'nın "Devletin nüfuz ve kudreti, milletin bütün mukadderatına hakim olacak ve şumulu iktisap edince milli hayat ve faaliyetin mühim sahaları olan belediyelerin bu kudretin murakabesi altına girmesi ve şehirlerde devletin vesayet ve muavenetinden istifade etmesi zaruri oldu" sözleri, belediyelerin söz konusu serbestiye neden ulaşamadıklarına bir ölçüde açıklık getirir (Sarioğlu, 2001, s.137).

Belediye Kanunu'nda belediyeler üzerinde güçlü bir merkezi idare denetimi üzerinde de durulur. Layihada vurgulanan bu ilkeyle, belediye işlerinde devletin bütün kanunlarının uygulanmasını sağlamak, belediyelerin kanuna aykırı tutum ve idarelerini derhal durdurmak ve önlem almak için güçlü bir hükümet denetimi kurmak amaçlanır (Sarioğlu, 2001, s.137). Merkezi idarenin sadece belediyenin karar ve uygulamalarında değil, belediye başkanlarının göreve gelmelerinde de etkili olduğu görülür. Vilayet merkezi olan şehirlerde seçilen belediye reisleri Dahiliye Vekili tarafından göreve başlatılacak, Reisicumhur durumu onaylayacaktır. Öte yandan, Dahiliye Vekili Şükrü Kaya Belediye Kanunu'nun amacının memlekette anarşiyi bertaraf etmek olduğunu vurgular. Ona göre, belediye işleri "muntazam ve muayyen bir plan dahilinde ve metod içersinde devletin yüksek murakabesi ve yüksek nezareti altında tanzim edilecektir" (Sarioğlu, 2001, s.138).

Bu kanun, Dünya Buhranı'nın sonuçlarının Türkiye'de duyulmasından altı ay sonra çıkarılmasına karşın kanunda belediyelere çok geniş bir görev alanı çizilmiştir. 1930 yılında Belediye Kanunu çıkartıldığında belediyelerin görevlerini belirleyen 15. maddede 76 tür görev sayılmaktadır. Bunlar, temel kentsel altyapı, temel kentsel hizmetler, imar planları ve denetimi, kentlilere sağlıklı gıda maddeleri temini veya ekonomik denetim, sağlık ve bazı dini hizmetler, kültürel hizmetler, konut ve sosyal yardım alanına yayılmıştır (Tekeli, 1992b, s.138). Bu noktada, güçlü bir merkezi devlet geleneğine sahip olan ve bunu sürdüren Türkiye'deki belediyeler için merkezi vesayet altında da olsa böyle geniş bir görev alanı çizilmiş olmasının nedenleri üzerinde durmak gerekir.

Kanunun böyle geniş bir görev alanı çizmiş olmasını, Meclis'teki müzakereler sırasında, dönemin Dahiliye Vekili Şükrü Kaya, kanunun belediye sosyalizminden esinlenerek hazırlanmasıyla açıklar. Tekeli'ye göre (1992b, s.132), kriz sırasında böyle geniş bir görev

alanı çizen çerçevenin seçilmiş olmasının bir açıklaması, kanun hazırlıklarının bunalım öncesinde yapılması olabilirse de, diğer açıklaması Cumhuriyet yöneticilerinin krizden çıkmak için devleti küçültmek stratejisi yerine devleti büyütme stratejisinde bulunabilir. 1580 sayılı Belediye Kanunu'nun belirlenme koşullarını incelerken bu kanunun kentleşmenin çok yavaş olduğu bir dönemde ortaya çıktığının da unutulmaması gerekir. Bu dönemde Ankara dışında hızlı bir kentleşme yaşayan bir kent yoktur denilebilir. İstanbul ve İzmir Cumhuriyet öncesine göre küçülmüş kentlerdir. Kentlerin büyümesinin yavaş olduğu böyle bir dönemde çözülmesi gereken acil sorunların baskısı azalınca, kentsel yaşamı geliştirecek daha kapsamlı programların su yüzüne çıkması kolaylaşmaktadır. Başka bir deyişle, bir ekonomik kriz yaşanmaktadır ama bunun dışında bir kentsel kriz yoktur (Tekeli, 1992b, s.132).

Kanunda, belediyelere geniş bir görev alanı çizilmiş olmasının nedenlerinden bir diğeri, Cumhuriyet'in yeni çağdaş bir kentsel yaşam yaratmak istemesi ve bunun gerçekleştirilebilmesi için devletin geniş bir görev alanı tanımına gereksinimi olmasıdır. Öte yandan, bu dönemde ülkedeki ulaşım ve haberleşme sisteminin yeterince gelişmemiş olması, bu görevlerin yerel yönetimlere bırakılmasını zorlamaktadır. Nitekim, belediyelere bırakılan işlevler 1930 yılındaki düzeyinde kalmamış, İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar yeni görevlerin eklenmesiyle süreli olarak bir artış göstermiştir. Ancak, bu artış belediyelerin talepleri üzerine olmamış, devletin bu görevleri belediyelere yüklemesi sonucu olmuştur. Bu eğilimin İkinci Dünya Savaşı sonrasında tersine döndüğü, işbölümünde merkezi yönetime düşen işlevlerin sürekli olarak arttığı görülür (Tekeli, 1992b, s.138).

1935 yılında **1580 sayılı Belediye Kanunu'na Ek 2763 Sayılı Kanun** çıkarılır. Bu kanunda, nüfusu 10 000'den fazla olan belediyelerin harita ve imar planlarını, içme sularını, spor alanlarını ve kanalizasyon işlerini 2490 sayılı kanuna göre yaptırmaya Dahiliye Vekaleti yetkili kılınmış, bu amaçla Dahiliye Vekili'nin başkanlığında "Belediyeler İmar Heyetleri" kurulmuş ve belediyeler bu işler için gerekli ödeneği bütçelerine koymakla yükümlü tutulmuşlardır (Anonim, 1973, s.31).

Dolayısıyla, Belediye Kanunu ile belediyelere çok sayıda görev ve sorumluluk yüklenmekle birlikte belediyelerin en temel görevlerinden biri olan imar ile ilgili kararları Dahiliye Vekaleti'nin üstlendiği görülür. Bu dönemde, imar kurallarının beledi kararlar değil, merkezi yönetimin buyrukları olduğu bir kentsel yapılaşma düzeni oluşturulur. Yerel yönetimlere fazla yetki verilmek istenmemesi ve merkezde planlama yapmaya yönelik bir örgütlenmenin tercih edilmesi çelişkili bir durumdur. Bu çelişkiye rağmen, belediyelerin merkezi yönetim tarafından öncelikle kentsel hizmetleri görmekte yükümlü olan bir devlet organı olarak

görülmesi yıllarca sürecektir.

Yeni belediye kanunlarının çıkartılmasıyla birlikte 1930 yılında şehremaneti kaldırılmış ve İstanbul'da belediye başkanı ile valinin görevleri birleştirilmiştir*. Böylece kent merkezi hükümetin doğrudan denetimi altına girmiştir (Kuban, 2000, s.384).

6 Mayıs 1930 tarihli ve 1593 sayılı **Umumi Hıfzısıhha Kanunu** ise, nüfusu 20 000'i aşan veya iki sayım dönemi arasında nüfusu yüzde 15'den fazla artan belediyelere üç yıl içinde imar planı yapma zorunluluğunu yüklemiş, yangın, deprem ve benzeri afetlerden yıkılan yerlerde bu süreyi altı aya indirmiştir. Nüfusu 20 000'den fazla olan şehir ve kasaba belediyeleri ile nüfusu ne olursa olsun kaplıca bulunan belediyelerin “müstakbel şehir planı” düzenlemeye zorunlu oldukları** ve bu projelerin yeniden yapılacak veya düzeltilecek sokakların yön ve genişliği, meydanları, “umumi mahallelerin”, bahçelerin ve anıtların yerlerini ve durumlarını gösteren bir harita ile yapılacak “tesisatın” yıllara dağıtılmış olmak üzere Belediye Meclisince onaylanmış bir programı kapsamaması gerektiğini belirten ilkeler konmuştur (Anonim, 1973, s.82). Kanun, mesken ruhsatlarının verilmesinde sıhhi koşullara uygunluk aranmasına ilişkin hükümler taşımaktadır (Bilgen ve Özgen, s.8). Adeta belediye kanunu niteliğinde olan bu kanun, belediyelere sağlıklı şehirler kurmada önemli yetki ve görevler vermektedir. Kanunun dördüncü maddesinde, “şehir, kasaba ve köylerdeki sağlık ve sosyal yardım hizmetleri, belediyeler, özel idareler ve mahalli idarelerce yürütülür” denilmektedir (Sarıoğlu, 2001, s.140).

21 Haziran 1933 tarihinde yayınlanan 2290 sayılı **Belediye Yapı ve Yollar Kanunu** 1956 yılına kadar olan dönemde kent planlaması çalışmalarını düzenleyen ve yönlendiren bir araç

* Bkz. Bölüm 2.3 İstanbul'un Yönetmel Yapısının Değişimi.

** Umumi Hıfzısıhha Kanunu'nda “nüfusu ne olursa olsun kaplıca bulunan belediyelerin müstakbel şehir planı düzenlemeye zorunlu oldukları”ndan söz ediliyor oluşu dikkati çeken bir noktadır. Bu ifade, söz konusu kanunun kabul edildiği 1930 yılında kaplıcalara ve kaplıca bulunduran yerlere özel bir önem verildiğini gösterir. Burada sorulması gereken soru, neden kaplıcaların imar ile ilişkilendirildiği ve neden bir kanunda buna yer verildiği olmalıdır. Türkiye'de kaplıcası bulunan çok sayıda yer olduğu düşünülürse kanuna göre bu yerlerin tümünün imar edilmesi gerekir. Dolayısıyla, bu dönemde kaplıcası olan her yerin imar edilmek istenmesi, neredeyse tüm ülkenin kaplıcalar üzerinden tahayyül ediliyor olması ile ilgili olmalıdır. Kaplıcası olan yerler, yurt dışında örnekleri bilinen kaplıca şehirlerine benzetilmek istenerek kaplıcalar, Cumhuriyet'in Batılılaşma hedefinin bir aracı haline getirilir. Öyle ki, 18. yüzyıldan beri dünyada kaplıca şehirlerinin varlığı bilinmektedir. Özellikle, Birinci Dünya Savaşı öncesinde Karlsbad, Almanya'da Baden Baden, Fransa'da Vichy ve Aix-les-Bains, Belçika'da Spa kaplıcaları ve bulundukları şehirler en lüks sayıye yerleri sayılmaktadır. Nitekim, Atatürk de 1918 yılında o dönemde Avusturya-Macaristan İmparatorluğu sınırları içerisinde olan Karlsbad'a tedavi için giderek bir süre orada kalmıştır.

Bu konu, Yalova Kaplıcaları'nın Erken Cumhuriyet Dönemi'nde İstanbul ile bağlantılı bir imar sorununa dönüşmesi kapsamında 3.3.1 Henri Prost'un Türkiye'ye Çağırılma Gerekçesi başlıklı bölümde de tartışılmıştır.

olur. Bu kanun, her belediyeye beş yıl içinde ve gelecek 50 yıl için “müstakbel şehir planı” düzenlenmesi zorunluluğunu koymuş ve belediyelerin harita ve imar projeleri, yapı ve onarımları için uyulması gerekli teknik şartlarla ilgili hükümler getirmiştir. Kanunun 3. maddesi gereğince belediyelerin yaptıracığı imar planlarını uygulama yetkisinin merkezi bir otorite yerine Ankara İmar Müdürlüğü’ne verilmesi, bu dönemde Ankara imarının hukuk açısından taşıdığı önemi belirtir (Anonim, 1973, s.16). Bu kanunun 1. maddesi, kanunun yayım tarihinden başlayarak Dahiliye Vekaleti’nin belirleyeceği süre içinde belediyeleri, beldenin 1/500, 1/1000, 1/2000 ölçekli halihazır haritalarını yaptırmaya ve onanmış birer örneğini Dahiliye Vekaleti’ne yollamaya zorunlu tutmuştur. Böylece halihazır harita yaptırılmasını, fen ve imar işlerinin düzenli yürütülmesini sağlayan ilk zorunluluk doğmuştur (Anonim, 1973, s.76). Belediye Yapı ve Yollar Kanunu ile tüm belediyelere plan yapma/yaptırma zorunluluğu getirilirken, plan onama yetkisi Dahiliye Vekaleti’ne verilerek ülke geneline yayılan planlama hareketi merkezileştirilmektedir. Bu kanun, Cumhuriyet’in kentsel imgelemine ayrıntılandırarak, yasal olarak kodlanması ve kontrol altına alınmasını sağlayan bir imar talimatnamesi niteliğindedir. Bayındırlık Bakanlığı’nın kuruluş ve görevlerine ilişkin yasanın çıkmasıyla belediyelerin yaptıracakları imar planlarını inceleme ve onaylama yetkisi 1939 yılında Bayındırlık Bakanlığı’na geçmiştir (Geray vd., 1996, s. 2360).

Ancak, bu kanunun belediyeleri, personel, teknik bilgi, mali olanak ve ihtiyaçlarına bakmaksızın 50 yıl gibi tahmini çok güç bir uzunlukta süre için ve beş yıl içinde plan hazırlatma zorunluluğu koyuşu, planların çoğunu etkisiz ve uygulama olanağından yoksun bırakmıştır. Öyle ki, 1920’lerin teknolojik koşulları, iktisadi ve sosyal değişme hızı, nüfus hareketleri ve kentleşme biçimi bugünkünden farklıdır (Anonim, 1973, s.1).

Duyguluer (1989), 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu* ile yenilik olarak, şehir planlarının yapılmasını, nüfus projeksiyonu yapılmasını, standartlar kabul edilmesini, bölgeleme (zoning) yaklaşımı bulunmasını, belediyenin özelliğine göre umumi mahiyette karar almaya şehir meclislerini yetkili kılması gibi hususlara dikkati çekerken, imar kanunu niteliği taşıyan yeni eklentileri olduğunun belirlendiğini belirtir.

Tankut (1993, s.160) ise, bu kanunun eksikliklerinden söz etmektedir. Herşeyden önce, kanun tek bina ve parsel ile yolların sınıflamasına yöneliktir. İmarı, bir bütün olarak algılayıp yönlendirecek ilkelerden yoksundur. Tankut (1993, s.160), kanunun nereden alındığının ve

* Ebniye Kanunu ile Yapı ve Yollar Kanunu arasındaki benzerlikler için bkz. Duyguluer, F., (1989), İmar ve Şehir Planlama Mevzuatının Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığına Etkileri, T.B.M.M. Kültür ve Sanat Kurulu Yayınları, Ankara, s.21-23.

kim tarafında hazırlandığının bilinmediğini, ancak Jansen'in 1932 yılının son günlerinde Ankara'ya bir yapılaşma yönetmeliği taslağı gönderdiğini ve bu taslağın Berlin'deki büroda üretildiğini yazar. Yapı ve Yollar Kanunu ise, bu taslağın Ankara'ya erişmesinden altı ay sonra 21 Haziran 1933 tarihinde çıkarılmıştır. Öte yandan, bir doktora tezinde (Türk, 2002, s.20), bu kanunun, Berlin Yapı Tüzüğü'nden (Bauordnung) alındığı belirtilir. Tankut'un (1993, s.160), bir başka yorumu ise, kanunun Jansen'in plancılık anlayışına ters düşen maddeler barındırması nedeniyle söz konusu yönetmelik taslağından yararlanılmamış olabileceği yönündedir. Tankut'un (1993, s.161), diğer bir varsayımı ise, bu kanunun dönemin mevcut yerli yasal birikimi, yeni edinilen teknik bilgi ve deneyimin birleşiminden doğmuş olabileceğidir. Çünkü, 1882 tarihli Ebniye Kanunu'nun çeşitli maddeleri Yapı ve Yollar Kanunu'nda yer almakta, 1925 tarihli ve 642 sayılı kanun ile ve 1928 tarihli ve 1351 sayılı Ankara İmar Müdürlüğü Kuruluş Kanunu'nun bazı maddeleri Yapı ve Yollar Kanunu ile çakışmaktadır. Tekeli (1992, s.30) de benzer biçimde, bu kanunun Ebniye Kanunu'nun yerine geçmesi için çıkarıldığını öne sürer.

Öte yandan, bu kanunda; yaya kaldırımları, binaların rengi, bahçe duvarları, balkon yükseklikleri, döşeme seviyesiyle tavan arasındaki irtifa, mutfak, banyo, yağmur boruları boyutları, merdivenlerin, kapı ve pencerelerin boyutları gibi ayrıntılı hükümler bulunmaktadır. Örneğin, kanunun 23. maddesinde "Her caddenin binalarının cepheleri ile bahçe parmaklıklarına vurulacak boyaların renklerini tayine belediyelerin salahiyeti vardır", 30. maddesinde "Yeni yapılan binalarda soba boruları mutlaka baca vasıtasile dışarıya çıkartılır", 37. maddesinde "Yağmur borularının kutru en aşağı 8 santim olur" ifadeleri geçmektedir. Benzer ayrıntılar içeren maddeler arasından seçilen bu üç örnek bile, bu kanunun bir kanun olmaktan çok bir imar yönetmeliğine benzediğini düşünmek için yeterlidir. Yurtdışında geçerli olan bir yapı tüzüğü ya da bir imar yönetmeliği bir kanuna dönüştürülmüş olmalıdır. Bir kanunda yeri olmaması gereken bu denli ayrıntılı hükümler, bu dönemdeki bir bilgi eksikliğine de işaret eder. Bir kanunla bir yönetmelik arasındaki sınır çizilememekte, yasal yollarla bir denetleme mekanizmasının nasıl oluşturulacağı pek de bilinmemektedir.

Bununla birlikte, Tankut (1993, s.161), Belediye Yapı ve Yollar Kanunu tüm eksikliklerine rağmen 1956 yılında 6785 sayılı İmar Kanunu çıkana kadar geçen sürede 24 yıllık bir dönemin imarında temel yol gösterici rolünü üstlendiğini belirtir.

9 Haziran 1934 tarihli ve **2497 sayılı Belediyeler İstimlak Kanunu'nda**, "beldenin ve belde sakinlerinin müşterek ve medeni, sıhhi ve bedii ihtiyaçlarını tanzim ve onları tehlikeden korumak için" istimlak yapılabileceği, menafii umumiye kararının Belediye Encümeni

tarafından alınacağı ve mülkiye amirince tasdik edileceği belirtilir. Bu kanunda vergiye matrah olan kıymet değer baha olarak kabul edilmiştir. Vergide yazılı olmayanlar takdir usulü ile belirlenmektedir. Takdir edilen bedele belediyeler de mahkeme nezdinde itiraz edebilmekte ve mahkemece bu itirazlar da diğerleri gibi incelenmektedir. Temyize başvuru sadece bu kanuna aykırılık olması ile mümkündür. Temyize başvuru ise istimlakı durdurmamaktadır. İstimlak bedelinin %20 fazlası ile bankaya yatırılması halinde mahkeme kararı ile gayrimenkule el konması mümkündür. Gereğinden fazla saha olarak yol ve meydanların iki tarafında yirmişer metrelik bir şerit satın alma hakkı tanınmıştır. Eski ve yeni kıymet arasındaki farkın bir kısmının şerefiye olarak alınması hükmü vardır. İstimlak nedenine göre iş yapılmazsa istimlak bedeli geri verilmek şartı ile gayrimenkul eski sahibine geçmektedir Bu kanun beş sene yürürlükte kalmış, 1939 yılı Temmuz ayında kabul edilen **3710 sayılı Belediye İstimlak Kanunu** ile istimlak bedelinin takdiri kıymet esasına göre tayin edileceği hükmü konmuştur* (Alsaç, 1958, s. 16-17).

31 Mayıs 1933 tarihli ve 2256 sayılı **Okturuva Vergisinin** Kaldırılarak Gümrük Resimlerine Yüzde 10 Eklenmesine İlişkin Kanun**, 1580 sayılı Belediler Kanunu'nun belediyelerin görev sahalarını genişletmesi, beraberinde bu işlerin yapılması konusunda ekonomik kaynak meselesini de getirmektedir. Öte yandan, yeni görevlerle ilgili kaynak yaratılması Belediye Kanunu kapsamı dışında bırakılmıştır***.

Öte yandan, 1580 sayılı Belediye Kanunu belediyelere ekonomik kaynak temin edebilmeleri konusunda olanaklar tanımıştır. Artık, belediyeler kendi eliyle kurdukları ve çalıştırdıkları işletmelerden gelir sağlayabileceklerdir. Ayrıca, Belediye Kanunu'nun 131. maddesi Belediyeler Bankası kurmak için belediyelerin gelirlerinin yüzde beşini ihtiyata ayırmaya

* İstimlakler ve kanunların uygulanış aşamaları Bölüm 4.1.4.1 Eminönü Meydanı'nda ayrıntılı açıklanmıştır.

** Okturuva, Fransızca Octroi kelimesinin karşılığıdır. Oktruva Vergisi ya da Duhuliye Resmi şehir ve kasabalara ticaret amacıyla getirilen eşyadan alınan vergidir.

Batıda bu vergi, komünlerin ortaya çıkışıyla alınmaya başlamıştır. Bir tür mahalli idare olan komünler, mali bakımdan yetersiz olan gelirlerini artırmak için kraldan yetki almışlardır. Bu yetkiye (oktruvaye) izafeten alınan vergiye “oktruva” adı verilmiştir.

Osmanlı Devletinde, kuruluşla birlikte pazarlara satılmak üzere getirilen mallardan “pazar baçı” alınmaya başlanmıştır. Kanuni Kanunnamesi'nde; “taşradan gelen metain resmi” şeklinde adlandırılan duhuliye resmine tabi mallar sayılmıştır. Bu vergi 1826 tarihinde şekil değiştirerek, Yeniçeri Ocağı yerine kurulan “Asakir-i Mansure-i Muhammediye” harcamaları karşılığı alınan “ihtisap resmi” haline gelmiştir. 1854 yılına kadar görev yapan ihtisap nezaretinin başlıca geliri olan ihtisap resmi, nezaretin şehremaneti haline gelmesiyle bir belediye geliri olarak alınagelmiş ve pazar, kantar, palamar resimleri şeklindeki kalıntıları daha sonra yürürlükten kaldırılmıştır.

*** Belediyelerin ekonomik kaynakları ile ilgili daha geniş bir değerlendirme için bkz. Bölüm 3.1.2 Ekonomik

zorunluluk getirmektedir. Belediye Gelirleri Kanunu'nun bir türlü çıkarılamayışı ve alt yapı yatırımlarında karşılaşılan ekonomik zorluklar söz konusu bankanın kuruluşunu hızlandırmıştır (Sarioğlu, 2001, s.140-141). Belediyelerin ekonomik olanaklara kavuşturulması 1 Haziran 1933'te çıkarılan 2031 sayılı **Belediyeler Bankası Kanunu** ile kurumsallaşmıştır. 1933 yılında 99 yıllığına 15 milyon sermaye ile kurulan Belediyeler Bankası'nın amacı, belediyelerin sınırlı olanaklarını arttırmak amacıyla imar uygulamaları konusunda gereksinim duyacakları ödenek açığını bir ölçüde de olsa karşılamaktır. Zaman ilerledikçe devletin imar uygulamaları üzerindeki katkısı yasal düzenlemelere ek olarak para yardımları sağlamaya da başlar (Anonim, 1973).

Belediyelere ekonomik kaynak temini konusunda 1930'lu yıllarda üç önemli kanun daha çıkarılmıştır. Bunlar; 31 Mayıs 1933 tarih ve 2256 sayılı **Gümrük Tarife Kanunu**, 30 Haziran 1934 gün ve 2551 sayılı **Belediye Vergi ve Resimleri Kanunu'na Ek Kanun** ve 13 Haziran 1936 tarihli 3004 sayılı **İskele Ücretlerinin Tesbitine Müteallik Kanun**'dur (Sarioğlu, 2001, s.141).

1935 yılında yürürlüğe giren **2763 sayılı kanuna** göre de, belediyelerin harita ve imar planları çalışmaları uzman mimarlara ihale edilmek yoluyla yürütölmeye başlanır.

1935 yılından sonra araştırma gereksinimini karşılamak üzere Bayındırlık Bakanlığı Yapı ve İmar İşleri Reisliğine bağlı olarak **Şehircilik Fen Heyeti** kurulur. Hazırlanan imar planlarını inceleyerek onaylama işlemlerini yapar.

1936 tarihli **Şehirlerin İmar Planlarının Tanzimi İşlerine Ait Umumi Talimatname**'nin 11. maddesinde planların bakanlıkça tasdik edilmesinden önce, "(...) umumi hıfzısıhha noktaı nazarından Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekilliğince de tetkik edilecektir" hükmü getirilerek planların sağlık mevzuatı bakımından incelenmesi istenmiştir (Duygulu, 1989., s.28).

7 Haziran 1935 tarihinde ise 2763 sayılı **Belediyeler İmar Heyeti Kuruluş Kanunu** çıkarılır (Sarioğlu, 2001, s.139). Belediyelerin harita, imar planı, içme suyu işlerini düzenlemek ve teknik yardım sağlamak amacı ile Dahiliye Vekaleti'ne bağlı olarak kurulmuştur. Bu fen heyetinin koordinasyonu ve yönetimi altında belediyelerin veya 1933 yılında kurulan Belediyeler Bankasınca sağlanan paralarla beldelerin halihazır harita yapımına başlanmıştır. Bu durum, 1945 yılında İller Bankası'nın kuruluşuna kadar sürmüştür. Bu kurul, belediyelerin yapacağı halihazır harita, imar planı ve su işlerinde müşavirlik, kontrollük yapmak ve

yaptırmakla görevlendirilmiştir (Anonim, 1973, s.31).

1932 yılında özel girişimlerin yetersiz kalması ve ekonomik planlama gereğinin anlaşılması üzerine devletin ekonomik alanda daha fazla etkinlikte bulunması şartı olan devletçilik ilkesi kabul edilmiştir (Aslanoğlu, 2001). Devletçiliğin en etkin olduğu 1934-1937 yıllarında birçok yeni vizyon gerçekleştirilerek **I. Beş Yıllık Plan** kararları uygulamaya konmuştur (Aslanoğlu, 2001).

Belediyeler Bankası ise 2 Haziran 1945 tarihli ve 4759 sayılı kanun ile İller Bankası haline dönüştürülmüştür. Belediyeler Bankası Kanunu sadece belediyelerin imar işleriyle uğraşmasını öngörmesine karşılık, **İller Bankası Kanunu**, belediyelerden başka İl Özel İdareleri, Köy İdareleri ve bunlara bağlı kurumları da kapsamına alır. İller Bankası Kanunu, bankaya İl Özel İdareleriyle Belediye ve Köy idarelerinin ve bağlı kuruluşlarının istemi üzerine öbür hizmetlerle birlikte halihazır işlerini de yapmak veya yaptırmak ve gerekirse kendi tüzüğünde yazılı esas ve şartlara göre kredi sağlamak görevini vermiştir. İller Bankası'nın kuruluşu ile belediyelerin öteki fen ve imar işlerinin yanında özellikle halihazır harita yaptırma olanağı ve haritaların standart hale getirilmesi büyük ölçüde sağlanmıştır. Belediyeler Bankası ile Fen Heyetinin işbirliği halinde çalışmaları 1945 yılına kadar devam etmiştir. 12 yıllık uygulamadan elde edilen denemeler sonucunda Belediyeler Bankası ve Fen Heyeti yerine İller Bankası kurulmuştur.

1948 tarihli ve 5237 sayılı **Belediye Gelirleri Kanunu** ile yol, kanalizasyon ve su tesislerinin giderleri ile harita ve imar planlarına katılma payları, yapı, ruhsat ve denetleme harcı vb. ile ilgili hükümlerin getirilmiştir.

3.1.2 Ekonomik Kaynaklar

İstanbul Belediyesi imar ve plan kavramı ile yüz yüze geldiğinde bir gerçekliğin farkına varır. O da, imarın ekonomik bir gerçeklik olduğudur. Bu farkındalıkla birlikte, imarın yönetiminde yeni bir sorun daha karşısına çıkar. Belediyenin mevcut kaynaklarının imar için yeterli olup olmayacağı ve imarın hangi kaynaklarla gerçekleştirilebileceği İstanbul planlanmak istendiğinde henüz belli değildir. Bu nedenle, belediye, imarı yönetmek için kendi bütçesi dışında büyük oranda merkezi bütçeden, yani devlet bütçesinden yararlanmak zorundadır.

Ancak, belediye, devletten her zaman doğrudan kamu kaynağının belediyeye aktarılması yoluyla yardım almaz. Yabancı sermaye denetimindeki bazı şirketlerin kent içi işletmesinden belediyenin yükümlü tutulması, dolayısıyla, bunların gelirinden belediyenin yararlanması da devletin desteği ile olur. Bu şirketlerin işletme imtiyazları devlet tarafından satın alınarak

belediyeye devredilir.

Kanunlar yoluyla bazı kaynakların belediyeye devredilmesi de devletin belediyeye yardım yollarındandır. 1580 sayılı Belediye Kanunu ile mezarlıklar, su hizmetleri, bazı camiler ve hatta bazı mezarlık hisseleri Vakıflar'dan belediyeye devredilir.

Devletin, belediyeye gelir temin etmek için kullandığı başka bir yol ise, bazı mülklerini belediyeye küçük bir bedel karşılığında satması ya da devretmesidir.

Belediyenin, bazı kamu kuruluşlarıyla birlikte iş yapması da bir devlet desteği olarak görülebilir. İstanbul'un yollarının onarımı ve yeni yolların açılması bu kapsamdadır. Öyle ki, Nafia Vekaleti, Karayolları Umum Müdürlüğü ve İstanbul Belediyesi İstanbul'un yolları ile ilgili çalışmaları birlikte üstlenirler.

Bununla birlikte, belediyenin borçlanma yoluyla kaynak teminine gittiği de görülür. Bunlar arasında en önemlisi, belediyenin, İstanbul'un imar planının uygulanması için Belediyeler Bankası'ndan aldığı 15 yıl süreli 5 000 000 liralık borçtur.

Öte yandan, belediyenin kendi olanaklarıyla gelirini arttırmaya yönelik girişimlerinden de söz edilebilir. Belediyenin, özellikle istimlaklerin birer gelir kaynağı olduğuna inancı yüksektir. Öyle ki, istimlakler yoluyla elde etmeyi planladığı arsaların satışı ve bu arsalar üzerinde inşa etmeyi düşündüğü binalar yoluyla masraflarının bir kısmını karşılayabilecektir.

Belediye, aynı zamanda, sahip olduğu gayrimenkulleri satmak, kiralamak ve işletmek yoluyla da gelir elde edeceğini düşünür.

Belediyenin bir diğer kaynak arayışı ise, yaratmak istediği kentlinin kullanması için imar planı kapsamında inşa ettirdiği yeni binalardan elde etmeyi umduğu gelirdir.

İstanbul'un imarının hangi kaynaklarla yönetilmeye çalışıldığını ortaya koyabilmek için bu bölümde, yukarıda kısaca açıklanan ekonomik kaynaklar ayrıntılı olarak irdelenecek ve bu çözüm yollarının belediyenin ya da merkezi otoritenin düşündüğü gibi kentin imarında birer ekonomik kaynak haline gelip gelmediği incelenecektir.

Cumhuriyet kentleşmesinin yasal çerçevesini oluşturan kanunların kabul edilmesiyle birlikte İstanbul'un imarı ile yakından ilgilenilmeye başlanır. Özellikle, 1930 tarihli Belediye Kanunu ve 1933 tarihli Belediye Yapı ve Yollar Kanunu ile belediyelere beş yıl içinde “müstakbel şehir planı” hazırlama zorunluluğunun getirilmesi, imar planı hazırlanmasının öncelikli bir görev olarak algılanmasına neden olur. Ancak, bir imar planının hazırlanmasının ve ardından bu plana göre imarın uygulanmasının hangi kaynaklarla gerçekleştirileceği üzerinde çok da

fazla durulmaz. Bu dönemde önemli ve acil olan planın elde edilmesidir. Dolayısıyla, İstanbul'un imarına ilişkin tüm süreç boyunca olduğu gibi, ekonomik kaynak sorununa da bu sorunla yüz yüze gelindikçe çözüm bulunur.

Öte yandan, henüz İstanbul'un imarının tartışılmaya başlanmadığı 1920'li yılların sonunda birer imar etkinliği olarak adlandırılabilir büyük bütçeli inşai girişimlerin varlığından söz edilebilir. Bunlar arasında en masraflı olan ve imar planı hazırlandıktan sonra da devam eden girişim Gazi Köprüsü'nün inşasıdır. Köprünün inşasına başlanmadan önce, hangi kaynaklarla inşa edilebileceği gazetelerde de haber konusu olur. Önce, Gazi Köprüsü, İstanbul hali ve “diğer bazı inşaat” için şehremanetinin “bir Amerikan grubundan 6 000 000 lira istikraz aktetmesi” söz konusu olur (Cumhuriyet, 22 Kanunuevvel 1928). Bununla birlikte, Gazi Köprüsü için “vesaiti nakliyeden toplanan 10 paralar” (Cumhuriyet, 4 Teşrinievvel 1929) İş Bankası'na yatırılmıştır (Cumhuriyet, 23 Kanunuevvel 1928). İnşaat için şehremanetinin 1929 yılında İş Bankası'ndan 1 700 000 lira istikraz etmesi de söz konusudur (Cumhuriyet, 28 Kanunuevvel 1928). Dolayısıyla, Gazi Köprüsü gibi büyük bütçeli bir imar etkinliği için 1928 yılında kaynak yaratılabilmektedir.

1929 yılında şehremanetinin 6 500 000 liralık bütçesinin 800 000 lirası her yıl “Milli ve Periy Bankaları (Banque Perrier)” borcuna, 750 000 lirası kanalizasyona, önemli bir kısmı “maaşata” harcanmakta, kalan miktarı ile de “ancak hastaneler, nezafet işleri, tamirâtı mütemadiye ve tenvirat, yani gündelik hidematı belediye” karşılanabilmektedir. Dolayısıyla, bu koşullar altında şehremanetinin gelirleri artmadıkça “yeni beledi eserler vücade getirmek” olanaklı görülmez (Cumhuriyet, 5 Haziran 1929).

Belediye Kanunu kabul edilmeden yaklaşık bir yıl önce ise, 20 Şubat 1929 tarihinde Cumhuriyet gazetesinde yeni Belediye Kanunu'na ilişkin ilk haberlerden biri yayınlanır. Haberde, kanun teklifine göre belediye ile valiliğin birleşeceği, belediye bütçesinin “Meclisi belediye” tarafından hazırlanarak valiye sunulacağı, valinin kabul etmesinden sonra Dahiliye Vekaleti'ne gönderileceği ve mezarlıklar ile su hizmetlerinin belediyeye devredileceği belirtilir. Nitekim, 1930 tarihli Belediye Kanunu ile önemli birer gelir kaynağı olan mezarlıklar ve su hizmetleri Vakıflar'dan belediyeye devredilecektir.

* İstanbul Belediyesi 1913 tarihli bir sözleşme ile Banque Perrier ve Ortaklığı'na 1 100 000 Altın T.L. borçlanmıştır. Belediye, bu sözleşmeye göre yılda 60 500 Altın T.L. ödemekle yükümlüdür (Meray ve Olcay, 1977, s.56.)

3 Nisan 1930 tarihinde kabul edilen 1580 sayılı Belediye Kanunu'nda belediye bütçesinin nasıl oluşturulacağı tarif edilmiştir. Buna göre:

“Belediye bütçesi, belediye reisi tarafından ihzar olunarak taalluk ettiği senenin Şubatı iptidasında encümene tevdi olunur. Encümen iki ay zarfında tetkike mecburdur. İhzar olunan bütçe esbabı mucibesiyle birlikte reis tarafından 1 Nisanda meclise tevdi olunur.

Meclis bütçe kararnamesi metnini madde madde, varidat ve masraf cetvellerini fasıl fasıl müzakere ve bütçeyi yapan veya fasıl ve maddelerini tadilen kabul eder.

Mahalli en büyük mülkiye memurunun tasdikı ile katiyet kespeden bütçenin bir nüshası berayı malûmat valiler tarafından Dahiliye Vekaletine gönderilir.

Bütçeyi tasdika salahiyettar makamlar, vürudu tarihinden itibaren en geç bir hafta zarfında tetkik ve tasdik ederler”.

Yeni Belediye Kanunu ile 1920’li yılların sonunda üzerinde konuşulmaya başlanan “müstakbel şehir planı” ve en az beşer yıllık çalışma ve imar programı, belediyelerin karşısına bir zorunluluk olarak çıkar. Aynı zamanda, İstanbul, Birinci Beş Yıllık Sanayi Kalkınma Planı’nın* (1933-1937) da bir parçası olur. Ancak, belediyenin bütçesiyle imarın gerçekleşmesi çok da olanaklı değildir. Belediyenin bu konuda hükümetten destek beklediğini, Nafia Vekaleti’nin daveti üzerine Ankara’ya giden Belediye Fen Heyeti Müdürü Ziya (Kocainan) Bey’in şu sözlerinden izlemek mümkündür: “İstanbul Belediyesinin mevcut bütçesile şehrin imarı için yeni işler yapmak değil, mevcudu muhafaza etmek bile müşküldür. Sonra yeni belediye kanununa göre mezarlıklar, sular, camiler belediyeye devredilmiş, varidatı ise evkafa kalmıştır. Hükümetten istediklerimize cevap verilirse şehrin planını hazırlayacağız. İstanbul limanı ve şehrin iktisadi merkezinin tayin ve intihabı ve bilhassa kömür depolarının nerede yapılacağı mes’eleleri için de hükümetin iktisadi siyasetinin tesbiti lazımdır ” (Cumhuriyet, 11 Kasım 1930).

Belediye Kanunu ile belediyelere çok sayıda görev verilmiş olmasına rağmen, bu yeni görevlerle ilgili kaynak yaratılması, Belediye Kanunu kapsamı dışında bırakılmıştır. Sorun,

* Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı, Türkiye'nin kalkınması ve sanayi altyapısını geliştirmesi için 1933-1937 yılları arasında uygulanmıştır. Proje, önemli ölçüde Sovyetler Birliği'nin makine, araç-gereç ve teknik yardım desteği ile tasarlanmış ve yürütülmüştür. Dönemin başbakanı İsmet İnönü 1932 yılı Mayıs ayında bu amaçla Sovyetler Birliği'ne gitmiş, bu ziyaretin ardından 1932 yılı yaz aylarında Sovyet teknik uzmanları Türkiye'ye gelmişler, öngörülen yatırımlar için çeşitli bölgelerde incelemeler yapmışlar ve aynı yılın sonunda raporlarını tamamlamışlardır.

Belediye Vergi ve Resimleri Kanunu'nda gereken düzenlemeyle halledilebilecektir. Belediye Kanunu müzakere edilirken kaynak sorununun nasıl çözüleceğinin sorulması üzerine dönemin Dahiliye Vekili yeni bir Gelir Kanunu'nun çıkarılacağını söylemişse de bu dönem içinde yeni bir gelir kanunu meclise getirilememiştir. 1930 döneminin Dünya Buhranı, Serbest Fırka tecrübesi gibi özel şartları Halk Partisi'ni vergi yükünü hafifletici önlemler almaya sevk etmiştir (Sarioğlu, 2001, s.140).

Öte yandan, 1580 sayılı Belediye Kanunu belediyelere ekonomik kaynak temin edebilmeleri konusunda iki yeni olanak tanımıştır. Bunlardan ilki, belediyelere alt yapı hizmetlerindeki işletmelerde imtiyaz hakkının tanınmasıdır. Bundan böyle belediyeler kendi eliyle kurdukları ve çalıştırdıkları işletmelerden gelir sağlayabileceklerdir. İkinci olarak, Belediye Kanunu'nun 131. maddesi Belediyeler Bankası kurmak için belediyelerin gelirlerinin yüzde beşini ihtiyata ayırmaya zorunluluk getirmektedir. Belediye Gelirleri Kanunu'nun bir türlü çıkarılamayışı ve alt yapı yatırımlarında karşılaşılan mali zorluklar söz konusu bankanın kuruluşunu hızlandırmıştır (Sarioğlu, 2001, s.140-141). Belediyelerin ekonomik olanaklara kavuşturulması 1 Haziran 1933'te çıkarılan 2031 sayılı Belediyeler Bankası Kanunu ile kurumsallaşmıştır. 1933 yılında 99 yıllığına 15 milyon sermayeli kurulan Belediyeler Bankası, kentlerin düzenleme ve tesis işlerine ilişkin kamu hizmetleri için ihtiyaç duydukları kredileri sağlamakla görevlidir. Belediyelerin sınırlı olanaklarını arttırmak amacıyla imar uygulamaları konusunda gereksinme duyacakları ödenek açığını bir ölçüde de olsa karşılamak üzere kurulmuştur. Zaman ilerledikçe devletin imar uygulamaları üzerindeki katkısı yasal düzenlemelere ek olarak para yardımları sağlamaya da başlar (Anonim, 1973). Belediyeler Bankası esaslı kamu hizmetleri için gereken parayı temin edecektir. Ancak, Sarioğlu (2001, s.141), Belediyeler Bankası'nın ilk on yıllık faaliyet döneminde cesaretli adımlar atmadığını ve belediyelerden toplanan fonların ötesinde kaynak arttırıcı girişimlerde bulunamadığını, bu yüzden bankanın daha çok bir kaynak transferi mekanizması haline geldiğini belirtir. Ne var ki, Belediyeler Bankası'nın İstanbul Belediyesi'ne 5 000 000 liralık borç vererek kaynak temininde etkili olmaya çalıştığı da söylenebilir. Bu konu, bu çalışma içerisinde ayrıca değerlendirilmiştir.

Öte yandan, Belediye Kanunu'yla zorunlu tutulan beş yıllık imar programını hazırlamak üzere bir komisyon oluşturulur*. Bu komisyonda imar planının hazırlanmasının ve imarın uygulamasının hangi kaynaklarla gerçekleştirileceğinin tartışılıp tartışılmadığı veya

* Bu komisyon 2.4 II. Meşrutiyet'ten Prost'a İstanbul'da Planlama: Tarihsel Arka Plan başlıklı bölümünde ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir.

hazırlanan imar programında buna yer verilip verilmediği ise bilinmemektedir.

Kanuna göre hazırlanan 1931 yılı bütçesinde “şehir stadyomu inşası için 40 000 lira, kanalizasyon tesisatına devam edebilmek için 700 000 lira, istimlakata 150 000, umumi inşaat ve mebanîye 625 000, şehrin umumi haritasının ikmalî için 40 000, müstakbel planın tanzimi için 100 000 lira, Haydarpâşa geçit köprüsüne 50 000, İnkılap müzesinin teşkiline devam için 5000, belediye imalathanelerine 51 420 lira, mezarlıkların tesis ve imarına 50 000 lira, Ada çamlarının idamesine 12 500 lira, bentlerin tamirine 50 000 lira, seyrüsefer işlerine 2700 lira, ağaç dikimi için 60 000 lira, açılacak olan tavukçuluk ve yumurtacılık sergisi için 500 lira, yolların tamirine 262 550 lira, yeniden yapılacak yolların inşasına 278 350 lira, köy mektepleri için 297 350 lira, kaymakam konakları inşası için 91 000 lira, çocuk bakımevi için 40 000 lira, intihabat masrafları için 15 000 lira” ayrılır (Cumhuriyet, 25 Mart 1931). Belediye Kanunu ile vilayet ve belediyenin birleşmesi sonucu bütçeleri de ortak hale gelir. Şehir Meclisi’nde Nisan ayının ilk toplantısında görüşülen 1931 yılı bütçesine göre ise, vilayet bütçesi 4 665 636 lira, belediye bütçesi 5 884 777 lira ve ortak masraflar bütçesi de 1 000 660 lira olmak üzere toplam bütçe 11 511 073 liradır (Cumhuriyet, 2 Nisan 1931). Dahiliye Vekaleti’nin 1931 yılı bütçesini onaylamasının ardından Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ’ın başkanlığında Belediye Reis Muavinleri Hamit (?) ve Şerif (?) Beyler ve bütün belediye müdürleri ile kaymakamların katıldığı bir toplantı düzenlenir. Özellikle, inşai faaliyetlere ayrılmış tahsisatın nerelere harcanacağı görüşülür. Kaymakamlardan hangi yolların daha önemli olduğuna ilişkin bilgiler alınarak eski yollar için 250 000 lira ve yeni yollar için 50 000 lira olmak üzere bütçede ayrılmış olan 300 000 lira tahsisat, mevcut dairelere bölüştürülür (Cumhuriyet, 6 Temmuz 1931).

Belediyenin Belediye Kanunu’yla elde ettiği olanaklardan birisi Vakıflar’dan kendisine mezarlıkların devridir. Bu doğrultuda, belediye kendisine devredilen mezarlıkları satmaya başlar. İlk sattığı mezarlık olan Fatih Kızıtaşı’nda bulunan bir mezarlık bir Türk doktoruna satılır (Cumhuriyet, 1 Nisan 1931). “Üsküdar’da sanayi mektebi ve Kasımpaşa Mezarlığı” da satılanlar arasındadır (Cumhuriyet, 24 Nisan 1931). Öte yandan, belediye, Vakıflar’ın satmış olduğu Şişhane Mezarlıkları’ndan kendisine hisse verilmesi ve Surp Agop Mezarlığı’nın kendisine devredilmesi konusunda da ısrarlı bir tutum içerisinde girer*.

Öte yandan, Vakıflar kamusal alanda gereken yapıların bir bölümünün inşaatını üstlenir. Bu doğrultuda, Vakıflar İstanbul’daki tarihi eserlerin bazılarının onarımını yaparak ve bazı

* Bu konu, 4.2.3 Mezarlıklar başlıklı bölümde ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir.

binalar inşa ettirerek imar ekinliklerine katılmış üstlenmiş olur (Cumhuriyet, 29 Temmuz 1939). Örneğin, üzerinde bina inşa ettirmesi için Eminönü'nde 500 000 lira karşılığında bir arsa Vakıflar'a verilir (Cumhuriyet, 17 Aralık 1939).

Belediye, Belediye Kanunu ile elde ettiği yeni olanaklarla gelirlerini arttırmak için çabalarını sürdürür. Muhittin Üstündağ, 24 Ekim 1931 tarihinde özellikle “otobüs imtiyazının belediyeye verilmesi ve Terkos meselesi” ile ilgili Dahiliye Vekaleti ile görüşmek üzere Ankara'ya gider (Cumhuriyet, 25 Ekim 1931). Öyle ki, Belediye Kanunu'na göre belediyelere alt yapı hizmetlerindeki işletmelerde imtiyaz hakkının tanınmasıyla belediyeler kendi eliyle kurdukları ve çalıştırdıkları işletmelerden gelir sağlayabileceklerdir. 25 Ekim 1931 tarihinde ise, hükümet belediyeye 1 000 000 liralık kambiyo verir. Bu miktarın yarısı Gazi Köprüsü için verilirken diğer yarısı “belediyenin Avrupa'dan mubayaa etmek mecburiyetinde olduğu eşyaya” tahsis edilir (Cumhuriyet, 26 Ekim 1931).

1932 yılı bütçesine ise şehir planının hazırlanması için 100 000 lira konur. Bu arada, Muhittin Üstündağ ve Fen İşleri Müdürü Ziya Bey (Kocainan) Ankara'ya giderler. Otobüs işletme imtiyazı belediyeye verilmiştir. Öte yandan, 1932 yılında hakkında konuşulmaya başlayan yeni gelir kaynağı çözümlerinden bir başkası, mevcut işletmecileri olan Florya plajlarının istimlak edilerek belediye tarafından işletilmesidir (Cumhuriyet, 14 Nisan 1932). İstanbul'da yapılacak yol tamiratları, düzenlemeleri ve yeni yol inşaatları ise Nafia Vekaleti, Karayolları Umum Müdürlüğü ve İstanbul Belediyesi'nin sorumluluğunda olacaktır (Anonim 1949a ve Anonim 1957). Bu doğrultuda, Nafia Vekaleti Başmühendisliği yollara ait beş yıllık bir “mesai programı” hazırlayarak Şehir Meclisi'ne verir. Bu programa göre, İstanbul'un yolları için beş yılda 3 500 000 liraya gereksinim vardır (Cumhuriyet, 21 Nisan 1932).

Belediyenin imar etkinliklerindeki ekonomik sorunları aşmakta uyguladığı bir çözüm yolu da istimlaklardır. Nüfusu küçülen bir İstanbul'da belediye, istimlak yoluyla boşaltılacak arsaları ve bu arsalara yeni inşa edilecek binaları birer gelir kaynağı olarak görür. Ancak, istimlak bir çözüm olmaktan çok, çoğu zaman belediyenin karşısına bir sorun olarak çıkar. İstimlaklerin yol açabileceği tıkanıklıkların çoğu önceden öngörülmez. İstimlakın yasal çerçevesi de bir türlü çizilemez, 9 Haziran 1934 tarihli ve 2497 sayılı Belediyeler İstimlak Kanunu* çıktıktan sonra bile istimlakler sorunlara neden olmaya devam eder. Öyle ki, İstanbul'un imarı kapsamında birçok yerde çok sayıda istimlakın yapılması gerekmektedir. İstanbul Belediyesi

* 2497 sayılı Belediyeler İstimlak Kanunu'nun içeriği 3.1.1 Kent ile İlgili Yasal Altyapı başlıklı bölümde ayrıntılı açıklanmıştır.

ve merkezi otorite istimlak sorunlarını, onlarla karşılaştıkça fark eder ve çözüm yolu arar^{*}. İstimlakler için gereken bütçenin oluşturulması; gerekli yasal düzenlemeler, istimlak bedellerinin belirlenmesi; istimlaklerin hak sahiplerine duyuruş yöntemi; mülk sahiplerine ve kiracılara istimlak bedeli ödemelerinin nasıl yapılacağı; Vakıflar'a ait, şahsa ait ve birden fazla hissesi olan mülklerin istimlakında izlenecek yol; sahipleri bulunamayan veya ulaşılamayan mülklerin istimlakı, yerlerini boşaltmak zorunda kalan esnafın durumu; istimlaklerle ilgili açılan davalar, rant kavramının ortaya çıkışı, yıkım işlemleri ve molozların kaldırılmasındaki güçlükler; kiracılar, mal sahipleri, müteahhitlerle yaşanan anlaşmazlıklar ve bu anlaşmazlıkların çözüm biçimleri gibi bir dizi sorunun istimlakler sürerken çözülmesi gerekmektedir.

Öte yandan, 1934 yılına gelindiğinde İstanbul'un imar planının hazırlayacak uzmanın belirlenmesi için uluslararası bir yarışma açılır. İstanbul Ticaret Odası, bu yarışmanın değerlendirme jürisinde bir iktisatçı bulunmasını önerir (Cumhuriyet, 4 Mayıs 1934). Uzmanların hazırladığı raporlar ise 34 kişiden oluşan komisyon tarafından değerlendirilir^{**}. İlginçtir ki, ne uzmanlar ne de değerlendirme komisyonu raporlarında imar planının ekonomik boyutlarını tartışma konusu etmezler (Anonim, 1935). Uzmanların raporlarında yer verdiği daha çok, imarın İstanbul'un ekonomik yapısına etkisidir. Uzmanlar arasında Ehlgötz'ün raporunun başında "İktisadi Esaslar" başlığı altında, İstanbul'un ekonomik hayatı için limanların, "sanayi ve küçük san'atların" önemine dikkati çektiği görülür (Ehlgötz, 1934, s.6-9).

Planlama uzmanı olarak yarışma sonucunda Ehlgötz seçilmekle birlikte yeni bir yabancı uzman İstanbul Belediyesi'nde çalışmaya başlar. Martin Wagner'in^{***} 800 lira aylık ücretle, "İstanbul Belediyesi İmar İşleri Müşavirliği"nde çalışması İcra Vekileri Heyeti tarafından 28 Şubat 1935 tarihinde onaylanır (BCA-30..18.1.2: 52.14..10.). Wagner, İstanbul'un imarı ile ilgili izleyeceği çalışma programını hazırlamadan önce kenti tanımayı amaçladığını ve mali durum, mevcut bina fiyatları, iktisadi ve hukuki olanaklar gibi imara ilişkin konularda incelemeler yapacağını açıklar. Bu doğrultuda, Wagner'in Belediye İmar Müşavirliği'ndeki

* İstanbul'un imarında istimlak kavramının nasıl yorumlandığı ve uygulanma aşamaları 4.1.4.1 Eminönü Meydanı başlıklı bölümde tartışılmıştır.

** İstanbul'un imar planını hazırlayacak uzmanın belirlenmesi için açılan yarışmanın değerlendirme aşaması ve ortaya çıkan tartışmalar daha ayrıntılı olarak 3.2.3 Hermann Ehlgötz, Donat-Alfred Agache, Jacques Lambert başlıklı bölümde değerlendirilmiştir.

*** Martin Wagner'in Türkiye'de bulunduğu süre içindeki çalışmaları ve kent planlamasına yaklaşımları 3.2.4 Martin Wagner başlıklı bölümde tartışılmıştır.

ilk çalışmaları, imar planının ve imar kanunun temel ilkelerini ortaya koymak olur (Nicolai, 1998, s.128). Bununla birlikte, Wagner, 1936-1938 yılları arasında Arkitekt dergisinde yayınlanan yazılarında ağırlıklı olarak kent planlamasının sosyal ve ekonomik yönlerini, özellikle yatırım maliyeti-fayda, kent işletmeciliği, toprak rantı, kaynak yönetimi gibi konular ile İstanbul'un hinterlandıyla olan ilişkilerini vurgulamaya çalışır.

Wagner, "İmar Müşaviri" olarak çalışmalarına devam ederken ortaya çıkan yeni bir gelişme ise İstanbul'u planlamak üzere Henri Prost'un görevlendirilmesidir. Prost'un çalışmaya başladığı ilk iki yılı imar planına hazırlık süreciyle geçirdiği bilinmektedir. Ancak, Prost'un çalışmalarında, imarın bütçesine ya da bu bütçenin hangi kaynaklarla karşılanabileceğine ilişkin somut öneriler geliştirdiği söylenemez. Prost'a (1938b, s.10) göre, özellikle imar planının ilk aşamalarının "çok bahalıya mal olacağına" ilişkin izlenimin yayılmasını önlemek gerekir. Çünkü, bu aşamada az bina istimlak edilecek; bütün masraf toprak seviyesi ve sınai imalata sarfedilecektir. Harice döviz çıkmayacak, milli para İstanbul'da sarfolacak, bu da ticarete faideli olacağı gibi vergi tahsilatını kolaylaştıracaktır". Bununla birlikte, Prost (9-12/1948, s.236), Paris'te İstanbul hakkında verdiği bir konferansta Fransız Asarı Atika Enstitüsü'ne hitap ederek Bakster [Baxter], Şinayder [Schneider], Gabriel ve Wittmor [Wittemore]'un yaptığı arkeolojik araştırmaları örnek göstererek arkeolojik araştırmaların yapılabilmesi için "milletlerarası bir teşekkül"ün kurulmasını önerir. Prost'a göre bu yardım, "Türkiye hükümetine Versay sarayının tamiri esnasında, Rokfeller komitesi tarafından Fransız hükümetine yapılan yardımın aynı" olacaktır.

Öte yandan, Prost'un planlama uzmanı olarak çalışmaya başlamasıyla birlikte imar için gelir kaynağı arayışlarına hız verildiği söylenebilir. Belediye Başkan Muavini Ekrem'in (?) Dahiliye Vekili ile Ankara'da görüşmesinin ardından İstanbul Belediyesi'nin Belediyeler Bankası'ndan almak istediği 900 000 liralık borcun "her imar işinin başarılmasında para lazım oldukça verilmesi"ne karar verilir. Banka, ilk etapta imar planının hazırlanması için 60 000 lira verecektir. Daha önce de 100 000 lira vermiş olduğundan toplam olarak 740 000 lira borç verecektir (Cumhuriyet, 23 Kasım 1935).

İmar planının ortaya çıkardığı bir ekonomik sorun ise Prost'a ve onunla birlikte çalışan yerli ve yabancı uzmanlara yapılan ödemelerdir. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde yer alan belgeler incelendiğinde, özellikle Prost'a yapılan ödemelerin oldukça yüklü olduğu görülür*.

* Henri Prost'a ve beraberinde çalışanlara yapılan ödemeler 3.3 Henri Prost başlıklı bölümde ayrıntılı olarak yer almaktadır.

Dolayısıyla, imar planının hazırlanması için bir yabancı uzmana başvurulması düşünülmele birlikte, bu uzmana yapılacak ödemelerin hangi kaynaklardan ve nasıl sağlanacağına ilişkin bir çözüm üretildiği söylenemez. Nitekim, devlet bütçesinin yetersiz olduğu halde şartların zorlanarak Prost'un ücretinin ödendiği belgelerden izlenmektedir. Prost'a 1936 yılı için ödenmesi gereken 150 000 Fransız Frangı "döviz durumu dolayısıyla bu miktar dövizin verilmesine imkan olmaması" nedeniyle verilememiş, ancak, daha sonra sözleşme gereği ödenmesine İcra Vekilleri Heyeti tarafından 27 Ocak 1937 tarihinde karar verilmiştir (BCA-30..18.1.2: 71.6..20).

Gazete haberleri incelendiğinde bir süre, imar planının ve imarın ekonomik boyutlarına fazla yer verilmediği dikkati çeker. Planı hazırlamak üzere Ehlgötz'ün seçiminin ardından 1935 yılında gazetede yer alan bir haberde "planın 125 bin liraya çıkacağı"ndan söz edilse de (Cumhuriyet, 1 Mart 1935) imarın hangi kaynaklarla yönetileceği ve uygulanacağı, ancak, plan onay aşaması geldiğinde kamuoyunda tartışılmaya başlanır. Bu durum, iki aşamalı bir sürece işaret eder. Planın tamamlanmaya başlandığı 1937 yılına dek imara ilişkin harcamalar için devlet bütçesi kullanılırken, planın uygulama aşamasına geçildiğinde devletin ekonomik kaynak seçenekleri yaratmaya başladığı söylenebilir.

4 Ekim 1937 tarihli Cumhuriyet gazetesi haberine göre ise, Başvekil İsmet İnönü, Prost'un hazırladığı imar planı onaylandıktan sonra her sene hükümet bütçesinden 3 000 000 lira vererek İstanbul'un imarına yardım edeceğini Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ'a vaat etmiştir. Aynı yardımın Başvekil olmasına karar verilen Celal Bayar tarafından da kabul edileceği düşünülmektedir (Cumhuriyet, 4 Ekim 1937). Ancak, bu yardımın hükümet bütçesinden ödenmesi olanaklı görülmeyle imar planının uygulanması için gerekli olan maddi yardımın belediyenin gelirlerinin bir kısmının arttırılması ve hükümet tarafından tahsil edilen bir kısım gelirin belediyeye terki yöntemiyle yapılması kararlaştırılır (Cumhuriyet, 8 Ekim 1937). Ardından, imar planının uygulanması için Dahiliye Vekaleti tarafından İstanbul için bir "varidat kanun lahiyası projesi" hazırlanması söz konusu olur. "Elektrik ve havagazile bilumum nakliye ücretlerine" zam yapılarak elde edilecek gelirin planının uygulanmasında harcanması düşünülür (Cumhuriyet, 15 Aralık 1937).

Öte yandan, İstanbul'un imarı için kaynak yaratılması konusunda Cumhuriyet gazetesi başyazarı Yunus Nadi'nin de fikirleri vardır. Nadi, devletin İstanbul'un imarına yılda 2 500 000 lira aktarması ve belediyenin de buna ek olarak bir 2 500 000 lira bulabilmesi durumunda elde edilecek 5 000 000 lira ile imarın gerçekleştirilebileceğini ve on beş yirmi seneye varmadan kentin dünyanın en güzel yerlerinden biri olacağını yazar. Bu yazının ardından Wagner, bu

miktarın yetersiz olduğunu öne süren bir yazı kaleme alır. Wagner’e göre, bir kentin imarı hazır ve işlemekte bulunan sermaye yoluyla olanaklıdır. İstanbul’da yıllık sermaye miktarı özel sektör 12 milyon, devlet ve belediye vergileri de 25 milyon olarak hesaplanırsa en fazla 37 milyon lira tahmin edilebilir. Bu durumda ise ancak mevcut kentleşmenin sürdürülmesi mümkündür (Cumhuriyet, 20 Kasım 1937). Yunus Nadi ve Martin Wagner’in yazılarının ardından, Liman İnhisarı Umumi Müdürü A. Hamdi Başar da bu tartışmaya katılır. Başar, Wagner’in yazısına okuduktan sonra “bir fen adamının dahi parasızlıktan korktuğunu gördüğünü” belirterek parasızlığın iş yapmamanın kusur ve kabahatini örten bir özürden öteye geçemeyeceğini ekler. Başar’a göre “bir şehrin imar edilip edilemeyeceğini bize anlatacak miyar paranın olup olmaması, o şehre para döküldüğü takdirde bu kıymetin yükselip yükselmiyeceği meselesidir. (...) (Örneğin) Ankarada bundan on beş sene evvel dönümü 50 liraya satılan tarlaların Ankaranın imarile birlikte 50 liraya kadar çıktığını hepimiz biliyoruz. (...) Demek oluyor ki bir şehirde imar için sokaklara dökülen para oradan kayarak evlere, arsalara intikal ediyor, ve devlet ve belediye gibi umua aid kaynaklardan imara akan paralar, hususi eşhasın malı olarak şehirde kalıyor” (Başar, A.H., “İstanbulu parasız inşa etmek mümkündür”, Cumhuriyet, 28 Kasım 1937). Başar’ın bu düşüncesinin yönetimi elinde bulunduranlar tarafından da benimsendiği, imarın uygulanmaya başlanmasıyla ve özellikle prestijli binaların inşa edilmesiyle birlikte görülür. Öyle ki, belediyenin imar etkinliklerinin tanıtıldığı “Güzelleşen İstanbul” (Daver vd., 1943) ve “Cumhuriyet Devrinde İstanbul” (Anonim, 1949a) adlı yayınlarda bu binalar tek tek ele alınarak bu binaların belediye tarafından işletilmesi, hizmete geçmesi veya kiralanması yoluyla belediyenin elde edileceği gelirlerden söz edilmektedir. Bürokratik seçkinlerin, ulusal ideolojinin şemsiyesi altında toplanmasını istediği kentlilerin bu hizmetlerden yararlanacağına ve böylece bu işletmelerin kâra geçeceğine olan inancı yüksektir.

Belediyenin Sahip Olduğu Mülkler ve Yeni İnşa Edilen Binalar

1945 tarihli “Harp Yıllarında İstanbul’daki Faaliyetler: İstanbul Valisi ve Belediye Reisi Dr. Lütfi Kırdar’ın Eylül 1945 Basın Toplantısındaki İzahatı” adlı yayında “Gelir Kaynaklarımız” başlığı altında Taksim Gazinosu ile Tepebaşı Gazinosu, Florya Plajı ve Serklidoryan binası yer almaktadır (Anonim, 1945a, s. 18). Öte yandan, belediye, bu dönemde İçişleri Bakanlığı’na başvurarak yıllık 30 000 lira olan Florya, yıllık 16 000 lira olan Taksim Bahçesi ile sinema binaları gibi belediyeye ait kuruluşların kira bedellerinin milli korunma hükümlerinden çıkarılmasını ve karlarından belediyenin yararlanmasını istemiş ve bu istek kabul edilmiştir (Cumhuriyet, 15 Eylül 1946). Bu doğrultuda, belediye, Florya’nın imarıyla birlikte burada mevcut olan ve yeni açılacak tesislerin işletilmesine, kiraya verilmesine 1930’lardan itibaren

önem vermiştir.

Belediye, 1 000 000 liraya satın almış olduğu Beyoğlu'ndaki Serkldoryan* binasını ve adasını da gerektiğinde satmayı ve gelir elde etmeyi planlar (Anonim, 1945a, s. 18). Satın alınan adada Serkldoryan binasından başka Melek, İpek ve Sümer sinemaları da bulunur. Bu dönemde, bu binaların yıllık kira bedelleri 100 000 liraya yakındır (Daver vd., 1944).

İstanbul'un imarı kapsamında inşası tamamlanan ve süren önemli bina tipleri de belediyenin uzun vadede gelir getireceğini düşündüğü birer yatırımdır. Belediye bu binaları kiraya vererek, işleterek, satarak bu binaların inşasında ya da onarımında harcadığı paranın “tamamen ve faizi ile beraber geri alınmış” olacağını düşünür (Daver vd., 1944, s.y.)

Belediyenin “şehri hem imar etmek hem de gelir kaynağı bulmak yolundaki hamleleri arasında” Mısırçarşısı'nın istimlakı da vardır. Mısırçarşısı'nın Eminönü Meydanı'nın düzenlenmesi sırasında onarımının yapılarak “yardımcı hal”e dönüştürülmesi söz konusu olur. Belediye, onarım sonrası buradaki dükkanları kiraya vererek gelir elde etmeyi planlar. Yardımcı hal olarak kullanılacak olan bu çarşının yılda 150 000 lira kira geliri getireceği hesaplanır (Daver vd., 1944, s.y.)

Belediyenin birer gelir kaynağı olarak gördüğü diğer yapılar arasında Dolmabahçe Stadyumu, Açık hava Tiyatrosu, Spor ve Sergi Sarayı, Taksim Belediye Gazinosu, Tenis Eskrim ve Dağcılık Kulübü de sayılabilir.

Yaklaşık 1 000 000 nüfusu olan ve nüfusu küçülen bir kentte, bu tesislerin işletilmeye başlandıktan sonra, en azından yapım masraflarını karşılayarak kazanç sağlayacağını düşünmek oldukça iyimser bir yaklaşımdır. Bunu düşünen zihinler, binaların kullanım aşamasına pek kafa yormuş gözükmez. Binaların “kamu hizmeti” için yapılmış olması ekonomik değerinden daha önemlidir. Öyle ki, bu “asrı” binalar “asrı” kentliler tarafından kullanılacaktır.

İmarın gerçekleştirilebilmesi için kaynak yaratılmasına ilişkin gazete haberlerinde geçen bir başka çözüm önerisi ise, İstanbul'da bir imar bankası kurulmasıdır. Bu bankaya hükümet her yıl 3 000 000 lira sermeye verecek, kentin imara gereksinim duyan bölgeleri kanunlar çerçevesinde istimlak edilerek bedelleri “muhtelif kuponlara bağlanmak sureti” ile sahiplerine

* İstiklal Caddesi'ndeki Emek Sineması'nı da içine alan Serkldoryan (Cercle d'Orient) binasında, 1882 yılından itibaren İstanbul'un en eski kulüplerinden biri olan “Serkldoryan” yer almıştır. Bina, 1884 yılında Abraham Paşa tarafından mimar Alessandre Vallaur'y'e yaptırılmıştır.

ödenecek ve kupon sahipleri bu bölgelerdeki arsaların satışlarına katılabileceklerdir (Cumhuriyet, 22 Kasım 1937).

1937-1938 yıllarında belediye gelirini fazlalıkla kapatırken 1939 yılında, bütçesine hükümet yardımı olarak konan 400 000 liranın verilmemesi nedeniyle eksikle kapatır. 1940 yılındaki eksiklik ise gümrüklerden alınan yüzde on belediye hissesinin savaş nedeniyle eksilmesinden kaynaklanır (Daver vd., 1944, s.y).

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde yer alan ve Dahiliye Vekaleti tarafından hazırlanan “Şehir ve kasabaların tanzimi ve ileri imar planlarının tatbiki masraflarına karşılık olmak üzere umumi muvazeneden ayrılacak yardım hissesi” ile ilgili bir kanun teklifinde, her yıl devlet bütçesinden ayrılacak 5 000 000 liranın Dahiliye Vekaleti tarafından belirlenecek yerlere verilmesi istenir (BCA-30..10.0.0: 22.126.1.). Bu teklife göre, “yardım hisseleri alakadar belediye bütçelerinde açılacak faslı mahsusa kaydedilir. Bu fasıldan bütçenin diğer tertiblerine münakale yapılması ve tahsis maksadı haricindeki işlere sarfiyat icrası caiz değildir”. Bu kanun teklifi ile ilgili görüşleri sorulan vekaletlerden, sadece Maliye Vekaleti 1938 yılı bütçesinde bu amaçla tahsisat ayrılmasının olanaklı olmadığını bildirir. Bunun üzerine, 6 Mayıs 1938 tarihinde Dahiliye Vekaleti, “(...) İstanbuldan başlayarak coğrafi mevkii tabii güzelliği seyyah celbine müsait olan şehirlerimizin bir plan dahilinde ve bu maksatlarla imarına devlet bütçesinden yardım edilmesinin yüksek Meclisin tasvibine iktiran eden hükümet programında” yer aldığını, “(...) hazineden yapılacak yardımın 938 mali yılı bütçesine idhaline halen imkan olmasa bile ilk fırsatta veya müteakip senelerde bu mevzuun ele alınması zaruri olduğundan keyfiyetin İcra Vekilleri Heyetince tetkik edilerek bir karara bağlanmasına ve layihanın kamutaya sevkine müsaade buyrulmasını” ister. Bu tarihten iki yıl sonra, 23 Mart 1940 tarihinde Dahiliye Vekaleti tekrar bu teklifi gündeme getirerek Başvekalet'ten “Halen bu yardıma ihtiyaç mevcut olduğu gibi aynı ihtiyacın ilerisi için de varit olacağı tabii bulunduğundan imkan husulü halinde bu yardımın teminini” ister*.

5 000 000 liralık İstikraz

İmar için kaynak yaratılması konusundaki en önemli girişim ise hükümet tarafından belediyeye verilecek 5 000 000 liralık “istikraz”dır. 1938 yılı Haziran ayından itibaren verilmesi düşünülen bu istikraz ile ilgili olarak Muhittin Üstündağ ile Belediye Fen İşleri

* Bu konuyla ilgili başka bir belgeye ve bilgiye ulaşılamadığından bu kanun teklifinin nasıl değerlendirildiği bilinmemektedir.

Müdürü Hüsnü (Keseroğlu) görüşürler (Cumhuriyet, 29 Aralık 1937). Başvekil Celal Bayar da “milli bankalardan” belediyeye 6 000 000 liralık bir istikraz verilmesini emreder. Bu miktarın 1 500 000 lirası ise Belediyeler Bankası’ndan alınacaktır (Cumhuriyet, 10 Mayıs 1938). İstanbul’da beş yıl içinde gerçekleştirilecek imar etkinliklerinin ilk üç yılına ilişkin program onaylanmak üzere Dahiliye Vekaleti’ne gönderilir. Bu programa göre, ilk yıl 6 100 000 lira, ikinci yıl 5 800 000 lira, üçüncü yıl planlanan etkinlikler için 5 500 000 lira harcanması öngörülür (Cumhuriyet, 24 Mayıs 1938). Başvekil Celal Bayar’ın daveti üzerine Ankara’ya giden Muhittin Üstündağ, Bayar ile imar planının uygulanması ve “belediyeye yeniden varidat temini ve milli bankalardan belediyeye verilecek 4 500 000 liralık avansın itasına ait muamelenin ikmali” ile ilgili görüşür. Alınacak para ile Gazi Köprüsü’nün her iki tarafındaki meydanların tamamlanması, Karaköy ile Beyoğlu arasındaki caddenin açılması düşünülür (Cumhuriyet, 6 Eylül 1938). Bununla birlikte, Lütfi Kırdar, Vali ve Belediye Başkanı olmasının ardından Ankara’da, imar planının uygulanması için İstanbul Belediyesi’ne verilmesi söz konusu olan “4 000 000 lira” ile yapılacak işlere ilişkin görüşmelerde bulunur (Cumhuriyet, 3 Aralık 1938). Kırdar’ın ilk yaptırdığı incelemelere göre, yolların asfalta çevrilmesi için 43 600 000 liraya (Cumhuriyet, 12 Şubat 1939), altyapı çalışmaları içinse 200 000 000 liraya gereksinim olduğu (Cumhuriyet, 16 Şubat 1939), ancak belediyenin bütçesinin bunlar için yetersiz olduğu hesaplanır.

1938 yılında gündeme gelen “5 000 000 liralık istikraz” konusu 1939 yılı Şubat ayında netlik kazanır. Bu konuda, Ankara’da İsmet İnönü ile görüşen Vali ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar, İstanbul’un imarı için Belediyeler Bankası’ndan 5 000 000 lira istikraz edilmesine ve aynı zamanda İstablı Amire’nin, arsası üzerinde stadyum yapılmak üzere belediyeye terkine karar verildiğini açıklar. Bununla birlikte, bizzat Başvekil’in başkanlığı altında İstanbul’un imar planını inceleyecek bir komisyon oluşturulmasına karar verilir. Bu kararlarla hükümet, İstanbul’un imarı ile yakından ilgilendiğini gösterir. Devlet bütçesinden de imar için yardımda bulunulmasına yönelik incelemeler sürmektedir (Cumhuriyet, 26 Şubat 1939). İstikraza ait yasal işlemler için Şehir Meclisi’nin Nisan ayı toplantısında meclisten “salahiyet alınarak” Belediyeler Bankası ile temasa geçilmesine karar verilir (Cumhuriyet, 7 Mart 1939). Bu gelişmeler üzerine, Cumhuriyet gazetesi 1 Mart 1939 tarihinde söz konusu 5 000 000 lira ile “İstanbul’un imarında ilkönce nelerin yapılmasını istiyorsunuz?” başlığıyla, yaklaşık 1 ay süren bir anket düzenler. Kırdar’ın isteği ise, istikraz edilecek miktarın 2 000 000 lirasını “mütedavil sermaye” olarak kullanmaktır. Bununla ilgili olarak istimlak kanununda değişiklik yapılması için hükümete bir de kanun teklifi verilir. Bu kanun teklifi kabul edilirse belediye, mütedavil sermaye olarak kullanılmak istediği miktarla, açılacak olan yolların her iki

tarafında yapılacak istimlakler sonrasında belediyeye kalacak olan arsaları satıp gelirini diğer istimlakler için kullanabilecek ve bu yolların her iki tarafında “güzel ve muntazam” binalar inşa edebilecektir (Cumhuriyet, 23 Mart 1939). Bu gelişmelerin adından, Kırdar’ın Ankara ziyaretlerinin arttığı görülür. Kırdar, söz konusu istikraza ait sözleşmeyi imzalamak üzere ve aynı zamanda Atatürk Köprüsü’nün her iki ucunun düzenlenebilmesi için gerekli olan paranın tedariki ile ilgilenmek üzere Ankara’ya gider. (Cumhuriyet, 18 Nisan 1939). Bundan yaklaşık bir ay sonra Kırdar’ın, tekrar Ankara’ya gittiği haberi yayınlanır. Bu seferki gidiş nedeni, Vilayet ve Belediye Bütçesi’ni, istikraz sözleşmesini ve imar planını Dahiliye Vekaleti’ne onayına sunmaktır. Belediye, şehir bütçesi onaylandıktan ve istimlak kanunu değişikliği Büyük Millet Meclisi’nde kabul edildikten sonra istikraz edilen miktarı bankadan çekmeyi uygun bulur (Cumhuriyet, 10 Mayıs 1939). Kırdar’ın bir sonraki Ankara ziyareti ise, istikrazın “sureti sarfı” ile ilgili görüşmelerde bulunmak amacıyla olacaktır (Cumhuriyet, 22 Mayıs 1939). Bu görüşmeler sonucunda, istikrazın faizi yüzde 6,5’tan 5,5’a indirilmesine ve buna ait işlem vergisini Belediyeler Bankası’nın üstlenmesine karar verilir. 1939 yılı Haziran ayında istikraza ait sözleşme, vali ve belediye başkanı adına Ankara’da bulunan Belediye Muhasebecisi Muhtar (?) tarafından imzalanır (Cumhuriyet, 29 Haziran 1939). İstikraz sözleşmesine göre, belediye bu miktarı 15 yıl içinde ödemek üzere almaktadır. Belediyenin gümrüklerden aldığı yüzde 10 oktruva vergisi istikraza karşılık olarak gösterilir. Öta yandan, sözleşmenin 31 Ağustos 1939 tarihine kadar Şehir Meclisi tarafından onaylanması gerekmektedir. İstikrazın 2 460 000 lirası 1939-1940 mali yılı, 2 540 000 lirası 1940-1941 mali yılında Belediyeler Bankası’ndan çekilecektir. İlk olarak ise, bu miktarın 400 000 lirası 1939 yılı Temmuz ayı içerisinde alınacaktır. Bir kısmı ise, İş Bankası yoluyla gelmiş bulunmaktadır. Belediye tarafından 1939 yılının diğer taksitleri; 1 Eylül’de 500 000 lira, 1 Ekim’de 200 000 lira, 1 Aralık’ta 360 000 lira, 1 Mart’ta 500 000 lira, 1 Nisan’da 500 000 lira olmak üzere alınacaktır. İstikrazın 3 100 000 lirasının istimlak işine, 1 000 000 lirasının otobüs satın alınmasına, 1 000 000 lirasının ise ekmek ve süt fabrikalarının tesisine ayrılması planlanır. İstimlak Kanunu’nda değişiklik yapılmasına dair kanun teklifi kabul edilirse belediye 3 100 000 lirayı mütedavil sermaye olarak istimlak işlerinde kullanmayı, kanun değişmezse bu miktarı genel istimlak işlerine aktarmayı düşünür. Yine sözleşmeye göre, istikraz edilen para harcandıkça, bu para ile yapılan her iş projeleri ile birlikte Belediyeler Bankası’na gönderilecektir (Cumhuriyet, 6 Temmuz 1939). 1940 yılına gelindiğinde ise, henüz 5 000 000 liralık istikrazın kullanılmasına başlanmaz. İstikrazın Eminönü-Unkapanı aksının açılmasına harcanacak olan 3 000 000 liralık kısmı, buradaki binaların istimlakı ile ilgili yasal işlemler sürdüğü ve istimlaka başlanarak bedellerinin mal sahiplerine verilmesine başlanmadığı için beklemektedir. Otobüs alımına harcanacak olan istikrazın 1 000 000 lirası

ise, otobüs alımının Tramvay İdaresi'nin birikmiş parası ile gerçekleştirilmesine karar verildiğinden, "bütçenin kazino, tiyatro, otel inşası" kısmına aktarılır (Cumhuriyet, 8 Mart 1940). Öte yandan, Şehir Meclisi'nin 1940 yılı Nisan ayı toplantısında istikrazın 1940 yılı taksitlerinin bir yıl sonraya ertelenmesi ile ilgili Bütçe Encümeni'nin bir mazbata hazırlaması görüşülür. Öyle ki, belediye, 1940 yılında istikrazı kullanamayacağı ve istikrazı aldığı takdirde faiz işlememesi için 1941 yılında almak istemektedir (Cumhuriyet, 17 Nisan 1940). 1941 yılına gelindiğinde ise Kırdar'ın Şehir Meclisi'nde yaptığı açıklamaya göre istikra edilen 5 000 000 liradan o tarihe kadar alınan miktar 4 445 000 liradır ve bu miktarın 4 000 000 lirası istimlake ayrılmıştır (Cumhuriyet, 5 Ekim 1941).

Öte yandan, belediye, 1939 yılında 20 000 000 liraya yakın harcama tutarı olan faaliyetlere başlamıştır. Ancak, belediyenin 1939 yılı bütçesi 12 000 000 liradır. Belediye, buna ek olarak 7 000 000 liralık tahsisat alır. Böylece, 5 000 000 liralık istikraz da buna eklenirse belediyenin başladığı işleri tamamlayabileceği hesaplanır (Cumhuriyet, 10 Mayıs 1939). Ancak, İmar planının onaylanmasının ardından ortaya çıkan yeni bir gelişme, beş yıllık imar programı için hükümetin belediyeye 10 000 000 lira yardımda bulunmaya karar vermesidir. Belediyenin ekleyeceği 10 000 000 lira ile elde edilecek 20 000 000 lira imar planının uygulanması için harcanacaktır (Cumhuriyet, 20 Haziran 1939). İmar Müdürlüğü 20 000 000 lira bütçeli, beş yıl süreli imar programına ait işlemleri tamamlayarak Belediye Başkanlığı'na sunar. Program, başkanlık tarafından kabul edildikten sonra Şehir Meclisi'ne sunulacak burada da kabul edilmesinin ardından onaylanmak üzere Nafia Vekaleti'ne gönderilecektir (Cumhuriyet, 16 Temmuz 1939).

1940'lı yıllar ise, İkinci Dünya Savaşı'nın etkilerinin hissedildiği bir dönem olur. Savaş nedeniyle yapı malzemesi fiyatlarının yükselmesi imar etkinliklerini etkilemekte, kentte odun ve kömür sıkıntısı yaşanmakta, buğday esikliğinden ekmek zor bulunmaktadır. 1942 yılında, belediyenin bütçesinde 3 500 000 lirayı bulan açık vardır. Bu nedenle Dahiliye Vekaleti'ne bir rapor gönderilir. Belediye, bu açığı kapatmak için vergileri yüzde 50 artırmaya, vapur ve tramvay biletlerine zam yapmaya karar verir (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1942). Öte yandan, 1942 yılında verilmesi gündeme gelen Varlık Vergisi'ni almakla yükümlü olan Vali ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar'dır. İstanbul'da toplanması hesaplanan vergi miktarı ise 330 000 000 liradır (Cumhuriyet, 17 Aralık 1942). 1943 yılında ise, İstanbul'un fethinin 500. yılı kutlamaları kapsamında 10 yıllık bir imar programı hazırlanmasına karar verilir. Ancak, bu sıkıntılı dönemde bu işe kalkışıldığında işin hangi kaynaklarla yürütüleceği her zaman olduğu gibi belli değildir. Nitekim, bu fikir maddi yetersizlikler nedeniyle gerçekleştirilememiştir.

1944 yılında ise belediyenin mevcut bütçesi ile imar etkinliklerinin yürütmenin olanaklı olmadığı fark edilerek Şehir Meclisi'nde bu konu ile ilgili bir komisyon oluşturulur. Dahiliye Vekaleti de vilayetlere bir tezkere göndererek belediyeye yeni gelir kaynakları yaratma konusunda görüş sorar. Daha sonra, Belediye Muhasebe Müdürlüğü'nün katılımıyla yeni gelir kaynakları yaratılması ile ilgili incelemeler başlar. Bu doğrultuda önerilenler şunlardır (Cumhuriyet, 24 Ocak 1944):

- “1. İnhisar maddelerine belediye vergisi namı altında pul yapıştırmak veya sair suretle Belediyeye varidat temini,
2. Bugün Belediyeye bir milyon lira varidat temin eden Mezbaha ve Buz fabrikasının genişletilerek soğuk hava depoları fişlerinin Belediye tarafından idaresi ve şehrin muhtelif yerlerinde yeniden soğuk hava depoları vücade getirilmesi,
3. Tramvay, elektrik, tünel varidatının tamamen Belediyeye devri. Elektrik istihkakının artırılması için tertibat alınması.
4. Denizyollarının Kadıköy, Adalar ve Anadolu sahil vapur işletme işi ile Şirketi Hayriye, Haliç vapurlarının işletme hakkının Belediyeye verilmesi,
5. Banliyö tren seferlerinden de Belediyenin istifadesi,
6. Şehirde telefon işletme hakkının Belediyeye verilmesi,
7. Şehir dahilinde otobüs nakliyatının tamamen Belediye tarafından yapılması,
8. İstanbul'da ve kara ve denizde yük nakliyatının Belediye tarafından yapılması ve bunun için bir tesis vücade getirilmesi,
9. Ekmek, süt fabrikalarının Belediye tarafından tesis ve işletilmesi,
10. Memba sularının Belediye tarafından idaresi,
11. Balıkthane varidatının Belediyeye devri ve şehirde balık satış halleri vücade getirilmesi
12. Turistik bakımdan bir takım varidat membarları bulunması”.

Öte yandan, 1945 yılında yeni bir istikrazdan söz edilmeye başlanır. Şehir Meclisi'nde belediyenin Eminönü-Unkapanı aksının açılması için Belediyeler Bankası'ndan 17 yılda yüzde 5,5 faizle yapmak istediği istikraz görüşülerek kabul edilir (Cumhuriyet, 13 Mart 1945). Lütfi Kırdar'ın yeni gelir kaynağı arayışlarından birisi ise, Beyoğlu'nda Tokatlıyan, Serkdoryan binalarının arkasındaki arsaların “bazı milli bankalar” desteği ile kamulaştırılarak

satışa çıkarılmasıdır (Cumhuriyet, 19 Mart 1945)

1937 yılının sonunda gündeme gelen 5 000 000 liralık istikrazdan bir süre sonra ortaya çıkan başka bir gelişme ise, İstanbul'un imar planının uygulanması için gerekli paranın yarısının belediye tarafından karşılanması, yarısının da devlet bütçesinden sağlanması ile ilgilidir. İstanbul'un nazım planının 14 Haziran 1939 tarihinde Nafia Vekaleti tarafından onaylanmasının ardından İstanbul Belediyesi tarafından hazırlanan “ilk beş senelik mesai programı”nı onaylanmak üzere Nafia Vekaleti'ne gönderilir. Bu programı inceleyen Vekalet, 28 Ekim 1939 tarihinde, programın uygulanması için her sene gereken 4 000 000 liranın ancak 2 000 000 lirasını belediye kendi bütçesinden karşılayabileceği için geri kalan miktarın devlet bütçesinden sağlanmasını Başvekalet'ten ister. Öyle ki, Vekalet, “İstanbul belediyesi hududunun vus'atı, belediye ihtiyaçlarının fazlalığı ve buna mukabil belediye bütçesinin kifayetsizliği karşısında, belediyenin bundan fazla bir tahsisat ayırmasına imkan görememektedir. İstanbulun imarı, bugün için yalnız İstanbul belediyesini alakadar eden bir hizmet olmaktan ziyade bir memleket mes'elesi mahiyetini arz etmekte ve bu iş için Devlet yardımını zaruri kılmaktadır”. Bunun üzerine, Maliye Vekaleti, 1940 mali yılı bütçesinin belirlenmesi sırasında bu konunun İcra Vekilleri Heyeti tarafından incelenerek bir karara varılmasını Başvekalet'e bildirir (BCA-30..10.0.0: 81.535..1)*.

Devlet Yardımıyla Belediyeye Devredilen İşletmeler

5 000 000 liralık istikraz belediye için önemli bir gelir kaynağı oluşturmakla birlikte planlanan imar etkinliklerinin gerçekleştirilebilmesi için yeterli değildir. Bu dönemde, uzun zamandır işlerinden verim alınamayan bazı yabancı sermayeli şirketlerin devletleştirilmesi ekonomik kaynak sorununda yeni bir çözüm yolu olarak sunulur. Öyle ki, İstanbul'un nüfusu küçülmüş de olsa, kentte çok çeşitli yerel faaliyetler vardır. Bunlar, kentsel alt yapı hizmetleri üreten, çoğunluğu anonim şirketler halinde örgütlenmiş ve genellikle yabancı sermaye denetimindeki şirketlerdir. Bunlar arasında Telefon, Havagazı, Terkos Suyu, Elektrik, Tünel, Tramvay Şirketleri ile kent içi deniz ulaşımını sağlayan Şirket-i Hayriye, Haliç Vapurları Şirketi ve Seyr-i Sefain İdaresi'nin kent içi işletmesi sayılabilir (Tekeli ve İlkin, 1989, s.290). 1930'lu yılların başında kamu hizmeti gören bu yabancı sermayeli şirketlerin iş yapma biçimlerinden şikayetin giderek arttığı görülür. Bu şirketler durumlarını iyileştirmek ve yeni masraflar yapmaktan da kaçındığı için hizmet kaliteleri düşmektedir. Gerek bu şirketlerin

* Ayrıca, 18 Ekim 1939 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan bir habere göre “hükümet, imar hareketi için her sene ikişer milyon lira vermek suretile İstanbul Belediyesine yardım etmeğe karar vermiştir. Ancak, tahsisat, önümüzdeki mali yıl bütçesine konmak suretile verilecektir”.

zayıflaması gerekse belediyeye gelir yaratabilmek için 1939 yılında, bu şirketlerden biri olan Tramvay Şirketi'nin belediyeye devredilmesi gündeme gelir.

Ali Çetinkaya Nafia Vekili olduğunda bu şirketlerden İstanbul Terkos Şirketi satın alınarak İstanbul Belediyesi'ne devredilmiş durumdadır. Çetinkaya'nın vekil olmasıyla birlikte, Tramvay Şirketi'nin halktan fazla para almış olması sorunu üzerinde durulmaya başlanır. Sorun şuna dayanır: Tramvay Şirketi, Eminönü-Eyüp caddesinin açılması amacıyla tramvay ücretlerine zam yapmış ve karşılığında belediyeye [şehre] 150 000 lira vermiştir. Ancak, cadde açılmamış ve alınan paranın akıbeti belirsiz kalmıştır (Cumhuriyet, 17 Ocak 1939). Çetinkaya, bu konunun üzerine giderek fazla alındığı düşünülen bu miktarı şirketten ister ve sonuçta 1926 yılında yapılmış sözleşmeyi feshetmeyi başarır. Böylece, Nafia Vekaleti, şirketin halktan fazla aldığı iddia edilen 1 700 000 lirayı 1938 yılına kadar şirketten tahsil eder. Bunun üzerine, 4 Ocak 1938 tarihinde İstanbul Tramvay Şirketi'nden geri alınan paraların İstanbul'un imarına tahsisi hakkında bir kanun teklifi verilir (BCA-30..18.1.2: 82.1..1). Aynı zamanda, Nafia Vekaleti tarafından Tramvay Şirketi'nden (geri) alınan 1 700 000 liranın Eminönü Meydanı'nın genişletilmesine ayrılması için 27 Ocak 1938 tarihinde 3333 sayılı özel bir kanun çıkarılır* (BCA-30..10.0.0: 190.303..8). Çetinkaya'ya göre, Tramvay Şirketi'nden alınan para Eminönü Meydanı'nın açılması için kullanılmalıdır. Çünkü, bu para zaten, "İstanbul halkının bilhassa Eminönü-Eyüp caddesi açılsın diye ödediği" miktardır. Vekalet'in bundan sonraki hamlesi ise, Tramvay Şirketi'nin satın alınması olacaktır (Cumhuriyet, 25 Ocak 1939). Tramvay Şirketi'nin belediyeye devrinin gerçekleşmemesi halinde ise, hükümet her yıl 1 500 000 lira vererek imar planının uygulanmasına destek olacaktır (Cumhuriyet, 3 Aralık 1938). Ardından, Nafia Vekaleti ile Tramvay Şirketi arasında görüşmeler başlar ve bu görüşmelere İstanbul Belediyesi adına İmar Müşaviri mühendis Hulki (?) ile Makine Şubesi Müdürü Nusret (?) katılır (Cumhuriyet, 4 Aralık 1938). Kendisine tramvay işletme imtiyazı 1869 yılında verilmiş olan Tramvay Şirketi, 1 Ocak 1939 tarihinde 13 yılda ödenmek üzere 1 589 000 lira karşılığında hükümet tarafından satın alınır (Anonim, 1949a, s.186).

Öte yandan, 1939 yılında Kırdar, Üsküdar Tramvay Şirketi ile Sular İdaresi'nin birer belediye

* Bu kanun 27 Ocak 1938 tarihinde çıkarılmakla birlikte gazete haberlerindeki tarihlere bakıldığında kanun çıkmadan daha önce Tramvay Şirketi'nden alınan paranın bir kısmının Eminönü Meydanı'nın açılması için kullanılmak üzere belediyeye aktarıldığı görülür. 1937 yılında Nafia Vekaleti, Eminönü Meydanı'nda yapılacak istimlakler için belediyeye önce 700 bin liralık bir ödenek sağlar (Cumhuriyet, 24 Ekim 1937) ve bu miktar İstanbul Tramvay Şirketi'nden alınan paranın bir kısmı ile karşılanır (Cumhuriyet, 27 Ekim 1937). 1938 yılında ise Eminönü'ndeki istimlak bedelinin karşılığı olarak Nafia Vekaleti belediyeye 800 000 lira daha verir (Cumhuriyet, 11 Ağustos 1938).

şubesi olması için de görüşmelerini sürdürür (Cumhuriyet, 23 Şubat 1939). Zarar eden Üsküdar Tramvay Şirketi'ne belediye her yıl yardım etmekte olduğu için bir inceleme komisyonu şirketin durumunu inceler ve Başvekalet'e bildirir. Şirketin Nafia Vekaleti'ne devredilerek İstanbul Tramvay ve Elektrik İdaresi'ne bağlanması istenir (Cumhuriyet, 27 Mart 1939). Ancak, Üsküdar Tramvay Şirketi'nin İstanbul Tramvay İdaresi'ne devri konusunda sıkıntı yaşanır. Vakıflar'ın bu şirkette 500 000 liralık hissesi vardır. Aynı zamanda, şirketin 1 000 000 liraya yakın borcu da olduğundan belediye, bu işletmenin İstanbul Tramvay İdaresi ile birleşmesine sıcak bakmaz (Cumhuriyet, 20 Eylül 1939). Ancak, 1940 yılında, Üsküdar Tramvay İdaresi'nin borçlarını tartışmak üzere Dahiliye Vekaleti'nde Vali be Belediye Başkanı Lütfi Kırdar, Üsküdar Halk Tramvayları Müdürü Feridun Manyasi'nin de katılımıyla bir toplantı düzenlenir. İdarenin sermayesi, 1 000 000 lirası belediyenin, 500 000 lirası da Vakıflar'ın olmak üzere 1 500 000 liradır. İdarenin bu sermayeye yakın da borcu vardır. Bu borcun 800 000 lirasına belediye kefil olur (Cumhuriyet, 30 Mart 1940). Şehir Meclisi'nin 1940 yılı Kasım ayı toplantısında ise, "Üsküdar, Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları'nın Vakıflar'a olan borcunun indirilerek 15 yılda faizsiz ödenmesi, İş Bankası'na olan borcunun indirilerek 3 yılda faizsiz ödenmesi, Elektrik İdaresi'ne olan borcunun indirilerek 3 taksitle ödenmesi, "Otovolf Şirketi"ne olan borcunun indirilerek taksitle ödenmesi önerilir (Cumhuriyet, 26 Kasım 1940).

Öte yandan, Ali Çetinkaya Muhaberat ve Münakalat Vekili olduktan sonra da İstanbul'un imarı ile ilgilenmeyi sürdürür. İlk icraatlarından biri, İstanbul Elektrik İdaresi'nin Muhaberat ve Münakalat Vekaleti'ne bağlanması olur. Çetinkaya aynı zamanda, Elektrik İdaresi'nin 1939 yılında 2 000 000 lirayı geçeceği tahmin edilen gelirinden önemli bir kısmını da İstanbul'un imarına tahsis etmek kararındadır. Tramvay ve Tünel İdaresi de kar getirmeye başlayınca geliri İstanbul'un imarına aktarılacaktır (Cumhuriyet, 19 Nisan 1939). Öte yandan, hükümet 1939 yılında Muhaberat ve Münakalat Vekaleti eli ile Akay İdaresi'nin işlerini düzenleyerek 1940 yılında bu kuruluşu da belediyeye devredecektir (Cumhuriyet, 26 Nisan 1939). Böylece, İstanbul Belediyesi, belediye vergileri dışında su, elektrik, tramvay, tünel, otobüs işletmelerinin gelir kaynaklarına sahip olabilecektir. Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri'nin belediyeye geçtikten sonra bunların "mülhak" bir bütçe ile yönetilmesine karar verir (Cumhuriyet, 3 Mayıs 1939). Elektrik, Tramvay ve Tünel Şirketi'nin belediyeye devri ile ilgili kanuna göre, Şehir Meclisi'nin toplanarak Tramvay Şirketi'nin altı aylık bütçesini incelemesi ve onaylaması gerekir. Şehir Meclisi iki denetçi seçerek şirketin hesabını denetleyecektir (Cumhuriyet, 9 Temmuz 1939). Tramvay Şirketi satın alındıktan sonra, önce Elektrik Umum Müdürlüğü'ne, daha sonra da İstanbul Belediyesi'ne devredilerek İstanbul

Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne bağlanır. Tramvay Şirketi'nin yükümlü olduğu, ancak, düzgün biçimde tamamlamadığı yol onarım ve yeniden yapım işi de belediyeye bağlı olan Elektrik, Tramvay ve Tünel İdaresi'ne kanunen aktarılmış olur (Cumhuriyet, 13 Ocak 1940). Ancak, işletme 1940 yılında 4 000 000 liraya mal olacak yol tamiri işini yüklenebilecek durumda değildir (Cumhuriyet, 10 Ocak 1940). İşletmenin, yükümlü olduğu işlerden biri de tramvay hattı geçen yerlerdeki istimlaklardır. Örneğin, Sirkeci Garı önündeki meydanın açılması ve tramvay hattının garın önüne alınması nedeniyle buradaki 600 000 liralık istimlak işi Tramvay İdaresi tarafından yapılacaktır (Cumhuriyet, 18 Ocak 1940). Belediye aynı zamanda, Tramvay İdaresi kendisine devredildiği ve daha önce otobüs işletme hizmetini bu kuruluş yaptığı için otobüslerin Tramvay İdaresi tarafından satın alınmasına karar verir ve istikrazın 1 000 000 lirasını otobüs satın alınması işine ayırmaktan vazgeçer (Cumhuriyet, 30 Nisan 1939). Böylece, 1940 yılında otobüs alımının Tramvay İdaresi'nin birikmiş parası ile gerçekleştirilmesine karar verilir (Cumhuriyet, 8 Mart 1940). Dolayısıyla, Tramvay Şirketi'nin belediyeye devri beklenen sonucu vermez. Gerek şirketin devralındığı zamanki durumu, malzemelerinin hurda halde olması, gerekse savaş koşulları nedeniyle şirketten verim alınamaz ve şirket zarar eder (Anonim, 1949a, s.186-187).

Hükümet, 1910 yılından beri bir yabancı şirketin elinde olan İstanbul elektrik imtiyazını, 31 Aralık 1937 tarihinde* “mevcut bilcümle emval ve tesisatıyla birlikte bütün hukuk ve vecibeleri aynen ve devren intikal etmek üzere” 11 500 000 lira karşılığında, yüzde 5 faizle 20 yılda ödemek şartıyla satın alır. Şirket, satın alındıktan sonra Nafia Vekaleti'ne bağlı bir genel müdürlük olarak yönetilir ve bilahare satın alınan Tramvay ve Tünel Şirketleri'ne ait satış sözleşmeleri gereğince “hükümete intikal eden bilcümle emval, hak ve vecibeleri” bir kanunla 16 Haziran 1939 tarihinde İstanbul Belediyesi'ne devredilir (Anonim, 1949a, s.184). Ancak, kentin elektrik, tramvay, tünel, otobüs ve su hizmetleri belediyeye devredilmekle birlikte devir tarihinden itibaren 5 yıl süreyle bu kuruluşların gelirleri, kanunen “kendi tevsi ve tekamüllerine hasredilmiş olduğundan” belediye elektrik, tramvay, tünel, otobüs hizmetlerinin gelirlerinden bir süre doğrudan doğruya yararlanamaz (Daver vd., 1944, s.y.). Nitekim, İstanbul Belediyesine bağlı olarak hizmet eden İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü beş yıllık bir “ıslah ve tevsi programı” düzenleyerek işe başlar. Belediyenin bu dönemdeki faaliyetlerine yer veren “Güzelleşen İstanbul” adlı yayında, araya İkinci Dünya Savaşı'nın girmesine rağmen bu programın önemli bir kısmının

* Elektrik Şirketi'nin satın alınmasına ait tarih bir başka kaynaktan (Daver vd., 1944, s.y.) farklı verilmektedir. Bu kaynaktan geçen ifade şöyledir: (...) Cumhuriyet hükümeti 22 Haziran 1938'de İstanbul elektrik imtiyazını satın almaya muvaffak olmuştur”.

gerçekleştirildiği belirtilir (Daver vd., 1944, s.y.)

Tünel İşletmeleri de 1 Ocak 1939 tarihinde hükümet tarafından satın alınarak Elektrik ve Tramvay İşletmeleri'ne bağlanır. Ancak, bu kuruluş da savaşın neden olduğu kablosuzluk nedeni ile 1941 yılında bir süre işletilemez, 1943 yılındaki bir kaza nedeniyle de bir süre kapalı kalır (Anonim, 1949a, s.187-188). Kısaca, işletme, belediyeye gelir getirmekten çok zarara neden olur.

Belediyeye devri gerçekleşen bir başka kuruluş ise Havagazı Şirketi'dir. Şirket işletme imtiyazını ve tesisatını 1931 yılında İstanbul Elektrik Şirketi'ne satar, ancak, İstanbul Elektrik Şirketi hükümet tarafından satın alındığı sırada Havagazı Şirketi ayrılır ve 1937'den 1944'e kadar müstakilen faaliyetine devam eder. Şirket, yeterli gaz vermediği ve tesisatı kötü olduğu gerekçesiyle mahkemeye verilir. Ancak, daha sonra, şirket tesisatını satmak üzere Nafia Vekaleti'ne başvurur. Şirket, 300 000 lira karşılığında hükümet tarafından satın alınarak 1 Temmuz 1945 tarihinde Elektrik Tramvay ve Tünel İdaresi'ne bağlanır. Nitekim, bu şirket de zarara neden olur (Anonim, 1949a, s.192-193 ve Cumhuriyet, 25 Şubat 1944).

1851 yılında kurulan ve Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk anonim şirketi olma özelliğini taşıyan Şirket-i Hayriye'nin (Tutel, 1997) de 12 Haziran 1944 tarihinde 2 550 000 liraya Münakalat Vekaleti'ne satılmasına karar verilir (Cumhuriyet, 20 Haziran 1944). Şirket-i Hayriye, 30'lu yılların başında vapur seferleri düzenleyerek ve plajlar açarak gelirini arttırma yoluna gitmiş*, ancak, bu durum, 40'lı yıllara gelindiğinde satış kararını etkilememiştir. Satış kararı sonrasında ise, şirketin satış sözleşmesine koyduğu bir maddeyi çıkarmaması üzerine bir anlaşmazlık oluşur ve şirket satıştan vazgeçer. Bunun üzerine, Münakalat Vekaleti şirkete el koyar ve yönetimi Devlet Deniz Yolları Limanlar Umum Müdürlüğü'ne verilir (Cumhuriyet, 2 Temmuz ve 5 Temmuz 1944).

Bu dönemde, İstanbul'daki gerçekleştirilen temel hizmetler bağlı bulundukları kuruluşlara göre dörde ayrılmaktadır (Cumhuriyet, 25 Ocak 1939). Bunlar:

1. Nafia Vekaleti'ne bağlı olan ve bu vekalet tarafından yönetilen hizmetler telefon, elektrik, banliyö trenleri ve Haydarpaşa limanıdır. Şirketler elinde bulunan tramvay hizmetleri ve Kadıköy, İstanbul ile Beyoğlu tarafının havagazı hizmetleri de 1939 yılında Nafia Vekaleti tarafından satın alınmak üzeredir.

* Şirket-i Hayriye'nin İstanbul'daki uygulamaları 4.2.2 Plajlar başlıklı bölümde değerlendirilmiştir.

2. Denizbankın ve dolayısı ile İktisat Vekaleti'nin idare ettiği hizmetler eski Akay idaresinin işlettiği vapur servisleri ile İstanbul limanının bütün hizmetleridir.

3. Anonim şirketlerin elinde bulunan hizmetler ise, Boğaziçi vapurları, havagazı, tramvay ve tünel hizmetleridir.

4. Belediyenin idare ettiği hizmetler, sular, Haliç vapurları, Anadolu yakasının tramvaylarıdır. Otobüs işletme imtiyazı belediyeye verildiyse de belediye bunu işletmeyi başaramamıştır.

Öte yandan, belediyenin 1938 yılı bütçesinde yol inşası ve onarımı için ayrılan 325 000 liranın, 140 000 lirası asfalt yol yapımı için müteahhide ihale olunur, 80 000 lirası Dolmabahçe ve Eminönü Meydanları'nda yapılacak istimlake, 50 000 lirası çalıştırılan işçilerin ücretlerine karşılıktır. Geri kalan miktar diğer yol masraflarına yetmeyeceğinden Kırdar yeni tahsisat arayışlarına başlar (Cumhuriyet, 9 Aralık 1938). Kırdar, görevine başlar başlamaz yaptığı bir açıklamada belediye bütçesini inceleyerek imar etkinliklerine ayrılabilir miktarı belirleyeceğini ve Ankara'ya giderek bu konuyu görüşeceğini de belirtir (Cumhuriyet, 18 Aralık 1938). 25 Aralık 1938 tarihli haberde ise, onarılacak yollar için 100 000 lira tahsisat temin edilerek bunun belediye şubelerine bölünerek gönderildiği haberi yer alır.

Devlet Yardımıyla Devredilen Mülkler

Belediyenin devletten aldığı dolaylı yardımlardan biri kendisine devredilen bazı mülklerdir. “Güzelleşen İstanbul” adlı yayında bunlar “imar, tanzim, güzelleştirme ve halka hizmet maksatları ve aynı zamanda belediyeye gelir temini fikriyle istimlak edilen veya satın alınan yerler” ifadesiyle değerlendirilir. Bu yerler arasında, Yıldız Parkı ve köşkleri, Çamlıca'da Suphi Paşa Korusu, Boğaziçi'nde Mirgün Korusu, Çubuklu'da Hidiv Köşkü sayılabilir. Belediyenin buralarda açılacağı “gazinolar, oteller, istirahat ve eğlence yerleri”nin birer gelir kaynağı olacağı düşünülür (Daver vd., 1944,s.y.).

Taksim Kışlası'nın da belediyeye devredilerek arsasının belediye tarafından kullanılması söz konusu olur. Belediye, kışlayı ve kışlanın avlusunda yer alan, bu dönemde kentin az sayıdaki spor alanlarından biri olan Taksim Stadyumu'nu kaldırarak bu arsayı Taksim'in imarı kapsamında değerlendirmek istemektedir*. Bu doğrultuda, 1939 yılı Nisan ayında “eskiden Emlak şirketinde iken bilahare Maliye Vekaleti'ne intikal eden” Taksim Kışlası'nın kamu

* Taksim Kışlası'nın ve arsasının dönüşümüne ilişkin süreç, 4.1.4.2 Taksim Meydanı ve Yakın Çevresi başlıklı bölümde değerlendirilmiştir.

hizmetlerinde kullanılmak üzere belediyeye verilmesine karar verilir (Cumhuriyet, 26 Nisan 1939). Taksim Kışlası arsasının “2290 sayılı kanunun 8. maddesine göre parasız olarak belediyeye terki ile ilgili İcra Vekilleri Heyeti kararı Milli İrade’ye arz olunur”. Bu karara göre, Taksim Kışlası arsası belediyeye verilmekte, ancak üzerindeki binaya değer biçilerek bedelinin Hazine’ye ödenmesi gerekmektedir. Kışlanın etrafındaki bir kısım bölge ise, belediyenin imar planı kapsamında binalar inşa ettirmesi amacıyla Hazine tarafından Emlak Bankası’na devredilecektir (Cumhuriyet, 6 Temmuz 1939). Böylece, Taksim Kışlası ve müştemilatı, 50 000 lira karşılığında belediyeye bırakılır. (Cumhuriyet, 6 Mart 1940). Ardından, kışlanın Taksim Gezi’sine dönüşüm süreci başlar.

Benzer şekilde, Dolmabahçe’de yer alan İstablı Amire binalarının da belediyeye devredilmesiyle burada Dolmabahçe Stadyumu’nun inşa edilebilmesi söz konusu olacaktır. İcra Vekilleri Heyeti kararı sonucunda 1050 numaralı Muhasebe-i Umumiye Kanunu’nun 23. maddesine göre, İstablı Amire binaları yıktırılarak arsası üzerinde bir stadyum inşası için Beden Terbiyesi Umum Müdürlüğü emrine verilir. Belediye, üç yılda ödenmek üzere Beden Terbiyesi Umum Müdürlüğü emrine 1 000 000 lira vererek burada bir stadyum inşa edilmesini sağlamakla yükümlüdür. Beden Terbiyesi Umum Müdürlüğü buradaki inşai faaliyetler için Muhasebe-i Umumiye Kanunu hükümlerine tabii olmayarak “artırma eksiltme” yapabilecektir (Cumhuriyet, 6 Temmuz 1939).

Çırağan Sarayı’nın belediyeye devredilmesi için bir kanun tasarısı hazırlanır (Cumhuriyet, 2 Şubat 1946) ve Çırağan Sarayı’nın, Şeref Stadı ile birlikte belediyeye “ferağ”ı gerçekleşir (Cumhuriyet, 14 Nisan 1947).

Belediyenin kendisine gelir yaratmak için uyguladığı çözümlerden biri de Levent Çiftliği’nin bölünerek satılmasıdır (Cumhuriyet, 17 Ekim 1946).

Çizelge 3.1 İstanbul Belediyesi'nin yıllara göre bütçesi (Daver vd., 1944 ile Anonim, 1949a, s.162)

Bütçe Yılı	Tahmin Edilen (Lira)	Tahsil Edilen (Lira)
1923	3.646.217	
1937	10.928.910	11.019.898
1938	11.299.521	11.680.088
1939	12.423.673	12.145.344
1940	12.067.298	11.611.736
1941	12.643.836	12.708.153
1942	14.712.337	16.450.820
1947	28.925.475	
1948	28.189.200	

Çizelge 3.2 İstanbul Belediyesi tarafından satın alınan veya inşa edilen binalar (Anonim, 1949a, s.162)

Belediye tarafından satın alınan veya inşa edilen binalar		
	Bedeli Lira	Yıllık geliri Lira
Mısırcarşısı	1.858.000	166.040
Serkldoryan Binaları ve Eşyası	1.229.223	139.607
Taksim Belediye Gazinosu	475.932	24.450
Florya Plaj ve Tesisleri	188.840	40.392
Beyoğlu Evlendirme Memurluğu Binasında Düğün Salonu	243.648	18.285
Yıldız Parkında Çadır Köşkü Gazinosu	124.678	3.500

3.2 Uzman Kullanımı

3.2.1 Carl Christoph Lörcher ve Lörcher ile Bağlantılı İmar Etkinlikleri

Cumhuriyet'in ilanı sonrasında, henüz İstanbul'da modernleşme çabalarının ana eksenini planlı gelişme, planlı büyüme, planlı kentleşme arayışlarının oluşturmadığı yıllarda, mevcut durum haritasının imar planından pek de farkı olduğu düşünülmez. Planın, öncelikle yol istikametleriyle ilgilendiği, imar planı anlayışının haritacılık alanına yakın durduğu bir dönem söz konusudur. Dolayısıyla, mevcut durumu gösteren bir imar aracı olan haritanın hazırlanması dışında kent planlamasına, kentleşmeye, kentlileşmeye yönelik adımlar atılmaya başlanmamıştır.

İstanbul Şehremaneti İstanbul'da ilk harita çalışmalarını Şehremini Cemil Topuzlu döneminde yaptırır. Bu amaçla, İstanbul Yarımadası (Eminönü-Haliç-Surlar arası), Beyoğlu (Galata-Beşiktaş-Şişli) ile Üsküdar ve Kadıköy merkezi olmak üzere sık yerleşim yerlerinin 1/500, 1/1000 ve 1/2000 ölçeğinde haritalarının yapılması işi bir Fransız şirketine (İnşaat ve Keşfiyat Türk Anonim Şirketi) ihale yöntemiyle verilir. Araya Balkan ve Birinci Dünya Savaşları'nın girmesi sonucunda, 1910 yılında başlayan bu çalışmaların uzaması nedeniyle 1914 yılından itibaren bir Alman firması işleri üstlenerek devam eder ve ancak, 1923 yılında haritalar ortaya çıkabilir (Şerbetçi, 1999). Özer (2006) ise, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde yer alan ve Dahiliye Nezareti'nden Hariciye Nezareti'ne gönderilen bir yazıyı* kaynak göstererek, Birinci Dünya Savaşı öncesinde bir Alman şirketine ihale edilen ve savaş yıllarından dolayı gerçekleştirilemeyen İstanbul'un umumi planının yapılabilmesi için 1917'de girişimlerde bulunulduğunu, ancak sonuç alınmadığını belirtir. Hoşbaş ve Ersoy (2002) ise, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Harita Müdürlüğü Arşivi'ndeki verilere dayanarak İstanbul'da ilk olarak şehremanetinin 1909-1911 yılları arasında bir Fransız şirketine kentin nirengi ve nivelman ağı ile haritasını yaptırdığını belirtir. Bu çalışma, Avrupa yakasında Sarayburnu, Surlar, Okmeydanı, Maçka ile Anadolu yakasında Üsküdar ve Kadıköy ile çevrelenen kentin eski yerleşim alanını kapsar. Bu ağa ilave olarak teknik yönetimi Alman mühendisleri tarafından üstlenilen ve kuruculuğunu mühendis I.Rahmi Arı'nın yaptığı İstanbul Harita Şirketi adlı bir kurum, 1926 yılında Boğaziçi nivelman ağını geliştirir**. Alman Mavileri

* Özer'in (2006) çalışmasında geçen belgeye ait bilgiler şöyledir: Dahiliye Nezareti'nin ihale ettiği halde savaş nedeniyle yapılamayan İstanbul planı hakkında gerekli teşebbüsün yapılması için Hariciye Nezareti'ne gönderdiği yazı (B.O.A. DH.UMVM., Dos: 100, Nr: 49, Tar: 1335 L 13/02. 08.1917).

** 26 Şubat 1931 tarihli Cumhuriyet gazetesinde, şehremaneti tarafından hazırlanan haritaların intihali ile ilgili

olarak da anılan bu dönem haritaları, ada köşelerinin bu haritalardan alınması nedeniyle kadastral harita ve planlara altlık oluşturmıştır. Yine, İstanbul Harita Şirketi tarafından 1926-1932 yılları arasında yapılan çalışmalar, önceki çalışmalara ek olarak Bakırköy ve Kadıköy bölgelerini kapsayan nirengi ve harita çalışmalarını içerir. Adaların nirengi ve harita işlerini içeren çalışmalar ise, 1935 yılında başlamış ve 1936 yılında tamamlanmıştır.

Tekeli'nin (1992, s.30) araştırmalarına göre ise, 1922 yılında İstanbul Hükümeti'nin izniyle kurulan “İnşaat ve Keşfiyat A.Ş. (Societe' Anonyme Turque d'Etudes et d'Entreprises Urbaines)”^{**} yeni alanların haritalarını almaya başlar. Harita alımları yapılırken haritası biten yerlerden başlayarak kentin imar planları da yapılmaya başlanır. İnşaat ve Keşfiyat A.Ş. adına 1922 yılında Carl Ch. Lörcher Beyoğlu yakasının 1/2000 ölçekli nazım planını yapmıştır^{**} (Şekil 3.1 ve Şekil 3.2).

Ankara imar planını çizen ve raporu hazırlayan, Berlinli mimar Dr. Carl Christoph Lörcher, eski İstanbul Şehremaneti İmar Komisyonu üyesidir. Bu çalışmayı yaparken üyeliği hala sürmektedir. Türkiye’de kaldığı süre içinde Lörcher’den, İstanbul’un yangın yerlerinin düzenlenmesi kapsamında Pera-Galata ve Üsküdar-Kadıköy’ün planlanmasının yanı sıra, Ankara ve Bursa’nın planlanması işi de istenmiştir. Ayrıca, uluslararası mimarlık anlayışının Ankara'daki ilk temsilcisi kabul edilen Sağlık Bakanlığı binası 1927 yılında Theodor Jost ve Carl Lörcher tarafından inşa edilmiştir. Keşfiyat ve İnşa’at Türk Anonim Şirketi’nin, merkezi İstanbul’da olmakla birlikte, Ankara Vakıf Oteli inşaatını da aldığı görülmektedir 1924-26

bir haber yer almaktadır. Haritaların hazırlanma tarihi ile ilgili olarak, haberde geçen, “bundan altı sene kadar evvel (...) yaptırılmış” ifadesi, söz konusu haritaların İstanbul Harita Şirketi tarafından hazırlanan haritalar olduğunu akla getirmektedir. Haberin içeriği ise şöyledir: Şehremaneti yaklaşık altı yıl önce İstanbul haritasını hazırlatarak Viyana’da bastırır ve satışa çıkarır. Fotoğrafçı “Jan Vaynberg” ise, bu haritaları daha küçük ölçeklerde kopyalatarak satışa çıkarır. Belediye, telif hakları kendisine ait olan bu haritaların intihali nedeniyle “vekillerden Rami B.” aracılığıyla fotoğrafçıyı mahkemeye verir. Vaynberg’in vekilleri, haritaların kopyalanmadığını, bir mühendis tarafından hazırlandığını öne sürerler. Şehremaneti vekili Rami, uzun incelemeler sonucunda elde edilen kent haritasının kısa zamanda bir kişi tarafından hazırlanamayacağını, yangından sonra belirlenen sokak ve caddelerin başkaları tarafından bilinmesinin mümkün olmadığını, bu haritaların intihal eseri olduğunu ifade eder. Bunun üzerine, mahkeme, uzmanlardan oluşan bir komisyonun konuyu incelemesini ister. “Ehli vukuf” raporunda, haritaların belediye haritalarından taklit edildiğini bildirir.

* Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi’nde yer alan “Keşfiyat ve İnşaat Türk Anonim Şirketi” ile ilgili belgeler arasında, “silah fabrikası tüfek kısmı genişletme inşaatının Keşfiyat ve İnşaat TAŞ.’ye ihale edildiği” 22.7.1925 tarihli ve (BCA-30..18.1.1: 14.46..16.) numaralı belgede, “Ankara ve civarında inşası kararlaştırılan Telsiz-Telgraf istasyonu ile müstemilatının pazarlık suretiyle Keşfiyat ve İnşaat TAŞ.’ye yaptırılması” 15.11.1925 tarihli ve (BCA-30..18.1.1: 16.72..17.) numaralı belgede, “Ankara’da istasyon caddesinde Vakıf oteli inşaatını Keşfiyat ve İnşaat Türk Anonim Şirketinin yaptığı” 24.2.1925 tarihli ve (BCA-30..10.0.0: 189.293..5.) numaralı belgede geçmektedir.

** 1922 tarihli ve 1/2000 ölçekli Pera-Galata planları 9 adet olup, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı’nda Feuille 1-2-3-6-7-8-9 bulunmaktadır. Föylerden (Feuille 9) şu kaynakta yayınlanmıştır.: Kayra, C. (ed), 1990, İstanbul Haritaları, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, İstanbul, s. 183.

arasındaki süreyi Türkiye’de ve Yugoslavya’da Kent Planlama ve Bayındırlık Uzmanı olarak geçiren Lörcher, Yugoslavya’da Belgrad planını tasarlamış ve uygulanmasına nezaret etmiştir (Cengizkan, 2004).

1926-1928 yılları arasında Lörcher yine aynı şirket, yani Keşfiyat ve İnşa’at Türk Anonim Şirketi adına Üsküdar ve Kadıköy’ün 1/10000 ölçekli nazım imar planını da hazırlar*. Bu planda yapı yoğunluklarının, yeşil sisteminin ve yol kademelenmesinin ayrı ayrı planlar halinde çizildiği görülür. Tekeli, planda (1992, s.30), dönemine göre oldukça gelişmiş bir planlama tekniğinin kullanıldığını düşünür. Lörcher’in İstanbul için hazırladığı planda, İstanbul’da yangın yerlerinin yeniden düzenlenmesi, yeni yeşil alanların oluşturulması, meydanların yenilenmesi, çok katlı apartmanların inşa edilmesi, bütünleştirilmiş bir ulaşım ağının kurulması vurgulanmıştır (Tekeli, 1994)** . Üsküdar ve Kadıköy Planı olarak adlandırılabilen “Bebauungsplan Skutari” başlığı altındaki 1/10.000 ölçekli planlarla Moda Burnu’ndan Kuzguncuk’a kadar olan bir alanın plan güncellemesi ve bölgesel biçimde planlanması söz konusudur. Bu paftalar, eski dokuyla uyumlu; topoğrafyayı öne çıkaran ve ondan kentsel kullanım alanlarının paylaştırılmasında yararlanan; kentsel alt-bölgeler yaratan; yeşil alanları da önemli tasarım ögesi olarak kent genelinde kullanan bir tutum sezilmektedir. Genelde Bahçe Şehir (Garden City) ilkelerine uygun biçimde kenti yaşanabilir alt parçalara ayıran, bunu yaparken de Barok alt-bölge düzenlemeleri öneren bu tutum, kentsel ulaşımı ağır olan yüzyıl başı kentlerinin planlanmasını hedef alan şehircilik anlayışı açısından anlamlı görülebilir (Cengizkan, 2004).

Lörcher’in hazırladığı planların TBMM Hükümeti tarafından mı, yoksa İstanbul Şehramaneti tarafından mı talep edildiği ise belirsizdir. 1922 tarihli Lörcher Planları üzerindeki Fransızca yazıda*** planların Valiliğin mülkiyetinde olduğu belirtilir. Ancak, bu ifade planların kim tarafından ve nasıl talep edildiğine bir açıklık getirmemektedir. Lörcher’e Keşfiyat ve İnşa’at

* 1926-1928 tarihli 1/10000 ölçekli Üsküdar’ın şekli müstakbeline ait planlar İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı’nda bulunmaktadır. Bunlar, I: taksimatı irae eder plan, II: caddeleri irae eder plan, III: bahçe ve parkları irae eder plan, IV: hanelerin taksimatını irae eder plan olup, 4 adettir.

** Tekeli’nin (1994) yorumunun benzeri Sevin Aksoylu’nun çalışmasında da geçmektedir. Aksoylu’ya göre, şehrin büyümesini hesaba katmayan Lörcher planında yeni konut bölgelerine yer verilmemiş, meydanların yenilenmesi, yeni park ve bahçelerin oluşturulması, yangın alanlarının ihya edilmesi ve bütünleşik bir ulaşım ağının kurulması gibi konular ön plana çıkmıştır. Bkz. [3] Aksoylu, S., “A Critical Outlook to the Planning Practices of Turkey from the Beginning of Republican Period”, <http://www.hicsocial.org/Social2003Proceedings/Sevin%20Aksoylu.pdf>, erişim tarihi Mayıs 2006.

*** Bu yazı şöyledir: “Ces cartes sont mises en vente au nom de la PRÉFECTURE DE LA VILLE Tous droits réservés. Les exemplaires non munis du sceau officiel de la PRÉFECTURE DE LA VILLE sont faux. Ils seront confisqués et les délinquants poursuivis par devant la justice”.

Türk Anonim Şirketi adına önce, 1922 yılında Pera-Galata'nın; ardından, 1926-1928 yılları arasında Üsküdar ve Kadıköy'ün planlarının yaptırılma nedeni ise özellikle yangın yerlerinin yeniden düzenlenmesi ile ilgili olmalıdır. 1868 Hoca Paşa yangın alanının düzenlenmesiyle başlayan ve 20. yüzyıl başlarına dek uygulanan bu planlama eğiliminin bir anlamda sürdüğü söylenebilir. Öte yandan, 1923 yılında Cumhuriyet kurulduğunda, kentsel alanda Batılılaşma sorunu güncelliğini korumaktadır. Yeni Cumhuriyet yönetimi de İstanbul dışındaki kentleri ve yeni başkent Ankara'yı çağdaşlaştırma kaygısı duymaktadır. İstanbul'un planlanması gereken, modernleştirilecek bir yerleşme odağı olduğu ise, zihinlerde inşa edilmeye henüz başlanmamıştır. Gerek Ankara'nın başkent ilan edilişi ile İstanbul'un siyasal olarak ikinci plana düşüşü, görmezden gelinişi ve kendi haline bırakılışı, gerek yarım yüzyılı ancak bulan geçmişle belediyenin deneyimsiz ve etkisiz oluşu, gerek kentin azalan nüfusu, gerekse ülkenin içinde bulunduğu ekonomik koşullar Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstanbul'un kentsel değişimi üzerinde özgül düşünceler geliştirilmesine pek olanak tanımaz. Bu koşullara rağmen, özellikle 1922 yılında bir plan talebinin olması ilginçtir. Bu planın kim tarafından ve neden talep edildiği ise cevabı önemli bir sorudur. Daha da önemlisi, bu planların uygulanmamış olmasıdır. Cengizkan (2004), Lörcher'in ömrünün 1930'dan sonraki yıllarını, bilinçli ve etkin bir siyasi teorisyen olarak Nazi düşüncesi yolunda hizmete adanmış, 1930 yılından beri Alman Nasyonal Sosyalist İşçi Partisi ve Hücum kitaları (SA) hizmetinde olduğunu ve Lörcher'in 1933 sonrası giderek belirginleşen politik kimliğinin, yerel merkezi üst yönetimlerin hoşuna gitmeyeceği olasılığını Ankara örneği üzerinden açıklar. Ancak, Lörcher'in planlarının uygulanmayışı ya da Lörcher'in planlama uzmanı olarak tercih edilmeyişi bunun çok ötesinde, daha karmaşık nedenlere bağlı gözükür.

Uygulanmayan veya uygulanamayan planlar yaptırma yöntemi ileriki yıllarda neredeyse bir alışkanlık halini alır*. Benzer şekilde, Bursa'nın da ilk planlama çalışması 1924 yılında, Lörcher'e yaptırılır. Ancak, eski kent dokusunu hiçe sayarak ve Bahçe Şehir ilkelerine göre gerçekleştirilen planın uygulanmaya yaraşır olmadığı düşünülür (Batkan, 1996). Böylece, Lörcher de Cumhuriyet döneminde çalışmaları değerlendirilmeyen ve uygulanmayan planlamacıların öncüsü olarak yerini alır. İstanbul'un da, Bursa'nın da imarı için daha önce Yalova'yı "ihya eden", mesleki kariyeri ile dönemin aktörlerinin gözünde güçlü bir imajı olan Henri Prost görevlendirilir. Bu durum, siyasal güç odağını elinde bulunduranlar tarafından

* Lörcher'den sonra Jansen'e, yarışma yoluyla Ehlgötz'e, daha sonra ise Wagner'e İstanbul'un imarı ile ilgili danışılmıştır. Bu uzmanların yaptıkları çalışmaların ve ortaya koydukları fikirlerin değerlendirildiği ise söylenemez. Sonuçta, yeni bir yabancı uzman arayışına gidilip İstanbul'un imarı için doğrudan Prost görevlendirilmiştir.

kent planlamasının ve kentin değişiminin nasıl algılandığına ilişkin ipuçları içermektedir.

Öte yandan, İstanbul için hazırlanan mevcut durum haritalarının ve bu haritaları hazırlayanların İstanbul'un imarı ile ilgisini irdeleyebilmek için 1928 yılından sonraki süreci de değerlendirmek gerekir.

Şerbetçi (1999), İstanbul Yarımadası, Beyoğlu ile Üsküdar ve Kadıköy'ün haritalarının yapılmasının 1910 yılında İstanbul Şehremaneti tarafından bir Fransız şirketine (İnşaat ve Keşfiyat Türk Anonim Şirketi) ihale yöntemiyle verildiğini, savaş sonrasında bir Alman firmasının işleri üstlenerek devam ettiğini ve ancak 1923 yılında haritaların ortaya çıkabildiğini belirtir. Hoşbaş ve Ersoy'un (2002) da 1909-1911 yılları arasında bir Fransız şirketine kentin nirengi ve nivelman ağı ile haritasını yaptırıldığına değinmesi bu bilgiyi doğrulamaktadır.

Şerbetçi (1999), Alman firmasının işini 1928 yılında "Rahmi Arı" firmasına devrettiğini yazar. Rahmi Arı, 1928 yılında Boğaziçi, 1932 yılında Bakırköy ve Bostancı, 1936 yılında Adalar'ın mevcut durum haritalarını yapmıştır*. 1928'den sonra şirketi devam ettiren Rahmi Arı, şirketi tasfiye edip belediye ile olan anlaşma gereği her yıl mevcudun %10'unu ilave etmek suretiyle Boğaziçi-Kadıköy-Bostancı-Merdivenköy-İçerenköy sahaları ile Eyüp sırtlarından başlayarak sur dışının Küçükçekmece'ye kadar olan kısımlarını ve Adalar'ın 1936 yılına kadar haritalarını tamamlamıştır (Şerbetçi, 1999). Hoşbaş ve Ersoy'un (2002), İstanbul Harita Şirketi tarafından 1926-1932 yılları arasında yapılan çalışmaların önceki çalışmalara ek olarak Bakırköy ve Kadıköy bölgelerini kapsayan nirengi ve harita çalışmalarını içerdiğini, Adaları içeren çalışmaların 1935 yılında başlayarak 1936 yılında tamamladığını** belirtmesi bu bilgileri destekleyecek niteliktedir.

Bu noktada, zihinleri karıştıran Keşfiyat ve İnşaat Türk Anonim Şirketi, Alman Firması/Şirketi ve Rahmi Arı arasındaki ilişkinin ne olduğudur. Hoşbaş ve Ersoy'un (2002),

* Cumhuriyet gazetesinde geçen bazı haberler bu bilgileri destekler niteliktedir:

"İstanbul'un umumi haritasını yapmayı deruhte eden şirket İstanbul ve Beyoğlu ciheti ile Üsküdar ve Kadıköy'ünü bitirmiştir. Şirket bu defa Boğaziçi'nin Rumeli cihetini de bitirmiştir. Kuzguncuktan itibaren Kavaklara kadar olan cihet kalmıştır ki buna da başlanmıştır. Bunlar bittikten sonra yapılan haritalar yeni harflerle tesbit edilecektir" (7 Haziran 1929).

"Harita şirketinin yaptığı harita beş senede ikmal edilmiş ve 150 bin lira sarfedilmiştir. Harita şirketi şimdi Şehremaneti hududunun Anadolu sahilinin haritasını yapmaktadır. Bu haritada bir iki seneye kadar ikmal edilecektir" (1 Kasım 1929).

** Oysa, Tekeli (1992), bu firmanın harita alma işini 1940 yılında tamamladığını yazar.

yönetimi Alman mühendisleri tarafından üstlenilen ve kuruculuğunu mühendis I.Rahmi Arı'nın yaptığı İstanbul Harita Şirketi adlı kurumun, 1926 yılında Boğaziçi ağını geliştirdiğini ve bu dönem haritalarının Alman Mavileri olarak da anılan haritalar olduğundan söz etmesi konuya açıklık getirmektedir. Aslında, bir “Alman firması” yoktur, İstanbul Harita Şirketi’nde danışman olarak çalışan Alman uzmanlar vardır*. Tıpkı, Lörcher’in Keşfiyat ve İnşaat Türk Anonim Şirketi adına İstanbul’un bazı planlarını hazırlaması gibi.

Burada, yukarıda sözü edilen, ancak “Alman Şirketi/Firması” biçimindeki kullanımı dışında tarif edilmeyen “yapılanma” ile ilgili olma olasılığı olan bazı gazete haberlerinden de söz etmek gerekir. Çünkü, adı geçen “Almanlar”ın İstanbul’un imarı ile de dolaylı olarak ilişkileri olduğu söylenebilir. Öyle ki, bu dönemde, İstanbul’da inşai faaliyetlerde bulunmak isteyen çok sayıda şirketten söz edilebilir**. Bu şirketlerin hükümete başvuruları ise, İstanbul’da gerçekleştirecekleri inşai faaliyetlerini karlı bir yatırım amacı olarak gördüklerini gösterir.

Bir “Alman Grubu”nun da İstanbul’da tiyatro ve konservatuar binası***, yeraltı tuvaletleri, Keresteciler’de meyve ve sebze hali, buz fabrikası ve soğuk hava depoları inşa etmek üzere belediyeye başvurduğu ve bu “Alman Grubu” tarafından İstanbul’un harita ve imar programının yapıldığı haberleri gazetede geçmektedir (Cumhuriyet, 10 Ekim 1930). Sözü

* 14 Temmuz 1932 tarihli, (BCA-30..10.0.0: 193.323..26.) numaralı arşiv belgesinde de “müstakbel İstanbul haritasını tanzim ile meşgul olan Alman Şirketi”nden söz edilmektedir. “Alman şirketi”, “Alman firması” biçiminde kullanımlara rağmen harita hazırlayan şirket “İstanbul Harita Şirketi” olmalıdır.

** Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi’nde İstanbul’da inşai faaliyetlerde bulunmak isteyen kimi şirketlere ait belgeler bulunmaktadır. Bunlardan;

15 Ocak 1923 tarihli, (BCA-30..10.0.0: 206.410..4.) numaralı belge, “İstanbul’da savaştan dolayı elden çıkan İslam mülklerini satın almak ve tahrip olanları tamir etmek gibi imar ve iktisadi gelişmeyi İslam sermayesiyle yapmak için Mısır ve Hint zenginlerince kurulan şirket” ile ilgili,

3 Şubat 1923 tarihli, (BCA-30..10.0.0: 206.410..5.) numaralı belge, “İktisad ve imar işleriyle ilgili bir şirket kurulması talebinde bulunan Amerika’da Makopin Kontluğunda Maliye Md. William Bayrat’a imtiyaz verilebilmesi için ancak kesin şartlarla hükümete müracaat etmesi” ile ilgili,

26 Ocak 1925 tarihli, (BCA-230..0.0.0: 69.8..7.) numaralı belge, “İstanbul’da demiryolu, liman vb. işler konusunda inceleme yapmak için Prag’daki Türk Konsolosluğu’na yabancıların müracaatı” ile ilgili,

1 Aralık 1928 tarihli, (BCA-30..10.0.0: 171.187..15.) numaralı belge, “Mr. Ford’un İstanbul’da kurmak istediği otomobil ve traktör monte fabrikası ile İstanbul’da bir serbest liman kurulması konularında M. Şükrü’nün Başbakan’a yazdığı mektup” ile ilgili,

9 Mart 1924 tarihli, (BCA-30..18.1.1: 9.16..17.) numaralı belge, “İstanbul’da kurulan Rella İnşaat Anonim Şirketi İç Tüzüğü’nün tasdiki” ile ilgilidir.

*** Bkz. Bölüm 4.3.1 İstanbul’da Büyük Tiyatro İhtiyacı.

geçen tiyatro ve konservatuar binasının planını yapılan anlaşmaya göre “Ludman”^{*} (sic.) isminde bir kişi hazırlayacaktır (Cumhuriyet, 16 Kasım 1929).

Ancak, belediyenin şirketin aynı zamanda binanın inşaatını da üstlenmesi için gruptan teminat göstermesini istemesi üzerine, belediye ile Alman Grubu arasında “teminat akçesi” nedeniyle bir anlaşmazlık ortaya çıkar (Cumhuriyet, 6 Ocak 1931). Grup, inşaat için 5 000 000 lira olarak keşfi yapılan miktarı temin edememektedir. Bunun üzerine grup, çözüm olarak, hazırladığı ve 30 000 lira değerindeki projeleri belediyeye ücretsiz olarak vermeyi önerir (Cumhuriyet, 6 Nisan 1931). 1931 yılı sonlarında ise “son iktisadi buhran” nedeniyle ekonomik sıkıntılar içinde olan Alman Grubu ile çalışılamayacağı anlaşılır. Alman Grubu ile tiyatro binası yapılmasına ilişkin sözleşme imzalandığı ve projeler hazırlandığı halde bu girişim sonuçsuz kalır. Bu “Alman Grubu”nun İstanbul Harita Şirketi bünyesinde çalışan “Almanlar” olup olmadığı ise bilinmemektedir.

“Alman Grubu” ile ilgisi olma olasılığı olan bir başka bilgidir daha söz edilebilir. Ankara’nın ilk planının İstanbul’da faaliyet gösteren Keşfiyat ve İnşa’at Türk Anonim Şirketi’ne 30 Aralık 1923 tarihinde ısmarlandığı; şirketin yaptığı çalışmaların sonuçlarının ise 30 Mayıs 1924 tarihinde, firmanın uzmanlarından Lörcher’e hazırlatılmış biçimde, planları ve basılı plan raporu ile, yüklenici firma yetkili müdürü Heussler tarafından şehremanetine teslim edildiği düşünülmektedir^{**} (Cengizkan, 2004, s.36). Bu noktada, “Alman Grubu”nun Heussler’in müdür olarak çalıştığı firma olabileceği de akla gelmektedir. Cengizkan’ın çalışmasında yer alan (2004, s.36), Nikolai’nin (1998, s.16) “Alman sermayesiyle işletilen Heussler’in Türk İnşaat Firması (Türkische Baugesellschafts A.G.) tarafından Angora yapılaşma planı hazırlanmıştır” ifadesi bu olasılığı desteklemektedir.

Öte yandan, İstanbul haritalarının kimler tarafından hazırlandığı konusuna geri dönüp haritaların hazırlanma sonrası geçirdiği aşamalardan da söz etmek anlamlı gözükmemekte. Haritalar, yerel yönetim (önce Şehremaneti sonra İstanbul Belediyesi) tarafından yabancı uzmanlara yaptırılmakla birlikte merkezi yönetim tarafından da denetlenmektedir. Harita

^{*} 16 Kasım 1929 tarihli Cumhuriyet gazetesinde geçen bu ismin doğru yazılışı bilinmemektedir ve bu kişi hakkında bir bilgiye ulaşılamamıştır.

^{**} Cengizkan (2004), 30 Mayıs 1924 tarihli “Ankara Şehrinin İ’mar ve İnşa Planına aid izahnamedir” başlıklı raporda, raporun yazarının Karl Lorhar, sunanın ise yüklenici firmanın müdürü “Hevisler” (Heussler) olarak geçmekte olduğunu belirterek Heussler’in sanılanın aksine bir haritacılık şirketi değil şirketin müdürü olduğu sonucuna varır.

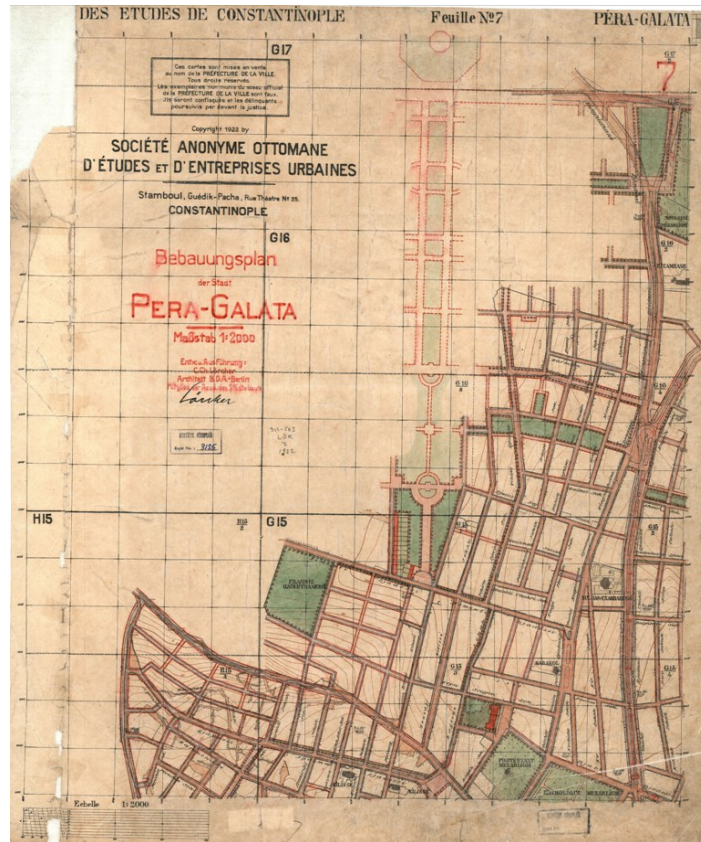
hazırlanmasını ve imar programını bütün belediyelerden isteyen de Dahiliye Vekaleti'dir (Cumhuriyet 2 Şubat 1931). Nitekim, 14 Nisan 1930 tarihinde yayınlanan, 1580 sayılı Belediye Kanunu'na göre, bütün belediyeler duydukları ihtiyaca göre imar planı ve imar planının altlığı olan halihazır harita yaptırmak zorundadır (Anonim, 1973, s.76). Dolayısıyla, harita yapımı beledi bir karar olmaktan uzaktır. Öyle ki, 1 Kasım 1929 tarihli Cumhuriyet gazetesinde, haritanın teknik şartlara uygun olup olmadığını kontrol etmeleri için Nafia Vekaleti mühensilerinden Kemal (?) ve müderris Suphi Kamil Bey'in (?) görevlendirildiği haberi yer alır. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi belgelerinden de bu bilginin detayları izlenebilir: İstanbul Harita Şirketi tarafından hazırlanan Boğaziçi ve Rumeli kısımlarına ait "planların kabulü kat'isinin icrası" için Milli Müdafaa Vekaleti'nden Miralay Adem Vasfi (?) ile Kaymakam Ahmet Bey (?) 9 gün süre ile, Nafia Vekaleti Yollar İdarei Umumiyesi Fenniyesi'nden Mühendis Kemal (?) ile Yüksek Mühendis Mektebi müderrislerinden Suphi Bey (?) 10 gün süre ile çalışırlar. Görevlendirilen bu kişilere "nizami harcırahları tenzil edilmek" üzere mesaieleri karşılığında yirmişer lira ödenmesine 15 Ocak 1930 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti tarafından karar verilir (BCA-30..18.1.2: 8.3..4.). Bu tarihten iki yıl sonra, 27 Nisan 1932 tarihinde ise, yine "planların kabulü kat'isinin icrası" için İstanbul'a gönderilen Milli Müdafaa Vekaleti'nden Ahmet Nuri (?) ve Binbaşı Ferit (?), Nafia Vekaleti Merkez Heyeti Fenniyesi'nden mühendis Hıfzı (?) ve Balya-Çanakkale yolu İstikşaf ve İnşaat Reisi Hilmi'ye (?) harcırahları dışında İstanbul Belediyesi tarafından 300 lira verilmesine İcra Vekilleri Heyeti tarafından karar verilir (BCA-30..18.1.2: 28.32..16.). 15 Nisan 1935 tarihli belge ise, "İstanbul şehrine ait haritalardan bitenlerinin mukavelesine göre kabul muamelesini yapmak üzere kurulan komisyona üye olarak seçilen" Mühendis Mektebi Topoğrafya ve Yollar Müderrisi Suphi'ye çalıştığı 8 gün için 160 lira ücret verilmesiyle ilgilidir (BCA-30..18.1.2: 53.27..7..).

İstanbul'un mevcut durum haritalarının yabancıların çalıştığı bir şirkete yaptırılıp daha sonra denetiminin yapılması ve bu denetimin belediye tarafından değil, merkezi yönetimin görevlendirdiği uzmanlarca yapılması düşündürücüdür. Bununla birlikte, 1935 yılından sonra belediyelerin kadastral işlerinin, dolayısıyla harita alımlarının oluşturulacak bir komisyon tarafından yapılması önerilir. Dahiliye Vekaleti'nin, imar planlarına hazırlık olması amacıyla şehir ve kasabaların hava fotoğraflarının Harita Genel Direktörlüğü tarafından alınması isteği üzerine Harita Genel Direktörlüğü, kadrolarının yetersizliğini öne sürerek yeni bir öneri sunar. Bu öneri, hava fotoğrafları ile birlikte kent haritalarının Nafia Vekaleti uzmanları, Kadastro ve Umum Müdürlüğü ile İmar Müdürlüğü'nden seçilecek kişilerden kurulacak bir komisyon tarafından hazırlanmasıdır. Ancak, Nafia Vekaleti "mevcut demirbaş ve fenni malzeme ile

tayyarelerin” eski ve yetersiz olmasını ve belediyelerin bu masrafların altından kalkmasının zorluğunu gerekçe göstererek bu öneriden vazgeçilmesini ister (BCA-30..10.0.0: 81.533..11.).



Şekil 3.1 Feuille 6, Lörcher, 1922 (İstanbul Atatürk Harita Kitaplığı Arşivi)



Şekil 3.2 Feuille 7, Lörcher, 1922 (İstanbul Atatürk Harita Kitaplığı Arşivi)

3.2.2 Hermann Jansen

Erken Cumhuriyet döneminde Türkiye'ye gelen şehir plancılarından biri de Hermann Jansen'dir. Yeni kurulan Cumhuriyet'e yeni bir başkent yaratılması için açılan uluslararası yarışma öncesinde Almanya'dan Hermann Jansen, Josef Brix ve Fransa'dan Léon Jaussely Ankara'ya çağrılarak birer rapor vermeleri istenmiştir. Daha sonra, bu uzmanlar 1928 yılında açılan yarışmaya davet edilmiş ve 1910 yılında Berlin'in imarı için düzenlenen yarışmayı da kazanan Jansen birinciliği elde etmiştir (Tankut, 1998). Jansen Planı 23 Temmuz 1932 tarihinde Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile onaylanmış ve hazırlanan Beş Yıllık Uygulama Planı 9 Haziran 1934 tarihinde uygulamaya konmuştur (Tekeli, 1982, s.62).

Hermann Jansen'in Türkiye'deki planlama pratiğine katkıları, Ankara'nın planlanması ile birlikte başlamış olsa da, katkıları bununla sınırlı kalmamıştır. Ankara İmar Müdürlüğü Danışmanlığı, Ankara İmar Planı ve Raporu'nun (1928-1932) hazırlanması dışında; Mersin, Adana, Ceyhan, Gaziantep ve İzmir İmar Planları (1930-1939) Jansen'in diğer çalışmalarıdır (Sözen, 1996, s.41).

Yeni Cumhuriyet'in asıl dikkatini yoğunlaştırdığı başkent Ankara'nın imar planı için bir isim belirlendikten sonra İstanbul'un da imarı gündeme geldiğinde ilk akla gelen isimlerden biri yarışmayı kazanarak "başarısını kanıtlamış"* ve hem Ankara yarışması hem de "Büyük Berlin" yarışması sonucuyla onaylanmış bir isim olan Jansen olur. Ankara'ya giderken veya Ankara'dan dönerken İstanbul'dan her geçişinde, özel olarak İstanbul'a davet edildiğinde vali ve belediye başkanı ile ve/veya diğer bürokratlarla görüşür, gazetecilere İstanbul'un imarı ile ilgili beyanatta bulunur. Ancak, İstanbul'un planlanması ile ilgili olarak çok daha önce Jansen'in adının geçtiği de söylenebilir. Öyle ki, bir gazete haberine göre, Jansen İstanbul'a ilk defa Birinci Dünya Savaşı'ndan [Umumi Harp] önce gelmiş, Mimar Kemalettin ile birlikte İstanbul'un planı ile ilgili görüşmüşler, ancak; araya savaşın girmesi nedeniyle bu konu kapanmıştır (Cumhuriyet, 10 Kasım 1931). Öte yandan, Jansen'in 1917 yılında bir konferans için İstanbul'a geldiği de bilinmektedir (Cengizkan, 2004, s.125). Alman Dostuk Yurdu'nun temel atma töreni sonrasındaki konferanslara katılan mimarlardan biri de Jansen'dir (Doğuoğlu, 2002).

Ülkede bulunan pek çok yabancı uzmana görevleri veya ülkede bulunma gerekçeleri dışında danışmak, ihtiyaç duyulan konularda görüşlerini sormak Erken Cumhuriyet otoritelerinin

* Jansen, 1930'ların başında dönemin kent planlama konusunda en yetkili kişilerinden biri olarak görülürken 1939 yılında Jansen'in Ankara'daki görevine son verilmiş olması ilginç bir noktadır.

sıklıkla başvurdukları bir bilgi edinme yöntemidir. Ankara deneyiminin ardından Jansen de İstanbul'un imarı ile ilgili "değerlendirilen" yabancı uzmanlardan biri olur. Gönül Tankut (1998), Jansen'in İstanbul tutkusunun hep var olduğunu ve Ankara için çalışırken İstanbul'un gelişmesinde bir rol almayı hep düşlediğini aktarır. Yunus Nadi ise, Jansen'in İstanbul'a olan ilgisinden söz ettiği 15 Temmuz 1930 tarihli köşe yazısında, bir sene önce Jansen'i Berlin'de, bürosunda ziyaret ettiğini ve Jansen'in İstanbul'u çok önemseydiğini ve İstanbul'dan söz ederken heyecanlandığını belirtir. Jansen'i İstanbul'un imarı için tavsiye etmekle birlikte Nadi, İstanbul'un neden ve nasıl imar edilmesi gerektiği üzerine öneriler içeren yazısını hükümetten ve şehremanetinden "milli ve beynelmilel salahiyetler arasında" bir yarışma açmasını dileyerek noktalar (Nadi, Y., "İstanbul'un imarı", 15 Temmuz 1930, Cumhuriyet). Yunus Nadi, şehirlerin imar planı gereksinimi konusundaki bir başka yazısında ise "plansız şehirlerde yapılan işlerin çoğu heder, bir çoğunun da muzır" olduğunu belirtir ve yazısını Jansen'in görüşleri ile destekler: "(...) Yansen diyor ki: Plan için yapılacak masraf zannolunabileceği kadar büyük bir şey değildir ve bir defaya mahsustur. Üst tarafı artık plana tevfiği hareket mecburiyetinin tatbikından ibaret olarak kendi kendine gelecektir" (Nadi, Y., "Plan ve program", 31 Temmuz 1930, Cumhuriyet). Bununla birlikte, Jansen 1936 tarihli bir yazısında kent planlamasının planlı ekonomiyle bağlantılı olarak düşünülmesi gerektiği üzerinde durur (Profesör Yansen, 1936).

Jansen, Ankara'ya gidip geldiği sırada, 9 Ağustos 1929 tarihinde İstanbul'un imarı ile ilgili Muhittin Üstündağ ile görüşmek ve İstanbul'da incelemeler yapmak üzere İstanbul'a gelerek (Cumhuriyet, 10 Ağustos 1929) üç gün İstanbul'da kalır (Cumhuriyet, 14 Ağustos 1929). İstanbul'da bulunduğu sırada, alt yapı işleri yapılmadan önce imar planının yapılıp yapılmadığını sorması ise tepkilere neden olur (Cumhuriyet, 5 Ekim 1929). Jansen'in bu sözleri üzerine, eski Şehremini Emin (Erkul), kentin bir imar planının hazırlandığını, bu plan mevcutken Jansen'in davet edilmesini anlayamadığını belirterek yeni bir uzmana daha başvurulmasını eleştirir (Cumhuriyet, 4 Eylül 1929). Jansen'in İstanbul ile ilgili belirttiği görüşleri nedeniyle oluşan tepkiler sonrasında Yunus Nadi, Berlin'de bulunduğu sırada Jansen'in kendisiyle görüşmek istediğini öğrenir. Bunun üzerine, 29 Eylül 1929 tarihinde Jansen'in bürosunda Ankara'nın ve İstanbul'un imarı ile ilgili Jansen ile görüşen Nadi, bu görüşmeye köşesinde de yer verir (Cumhuriyet, 4 Ekim 1929). Bu görüşmede Jansen, kanalizasyon işlerini eleştirmede sadece, kanalizasyon işleri yapılmadan önce imar planının yapılıp yapılmadığını sorduğunu belirterek kendini savunur (Cumhuriyet, 5 Ekim 1929). 8 Ekim 1929 tarihli Cumhuriyet gazetesi haberine göre, Jansen aynı zamanda Taksim Meydanı ile ilgili şehremanetine bir plan gönderir. Bu plan, "kiliseyi meydana çıkarmaktan

başka bir işe yaramadığı” gerekçesiyle başarılı bulunmaz (Cumhuriyet, 15 Ekim 1929).

1 Haziran 1930 tarihli gazete haberinde Jansen ile “şehir mütehassısı” olarak alınması hakkında anlaşılamadığı haberi yer alırken, 23 Aralık 1930 tarihinde ise Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ’ın teklifi ile imar planı için açılacak yarışmaya katılmayı Jansen’in kabul ettiği yazar. Bunun için Jansen’in İstanbul’a gelerek inceleme yapması beklenir (Cumhuriyet, 4 Ocak 1931). Jansen, 1931 yılı Eylül ayı sonunda Ankara’ya gitmek üzere ülkeye geldiğinde İstanbul’a da uğrayarak incelemelerde bulunur. Özellikle, Beyoğlu’ndaki “plansız inşaatları ve yüksek apartmanları” eleştirir. Büyük camilerin etrafında bina inşa edilmemesini, buralarda meydanlar oluşturulmasını önerir (Cumhuriyet, 1 Kasım 1931). 25 Kasım 1931 tarihli haberde ise, Muhittin Üstündağ’ın belediye işleri için Ankara’da olduğu sırada, Jansen de Ankara’da iken Dahiliye Vekaleti’nde İstanbul’un imar planının Jansen tarafından hazırlanması konusunun görüşüleceği yazar. Daha sonra ise, Ankara’da bulunan mimar İstanbul’a gelerek vali ve belediye başkanı ile görüşür. Gazetenin haberine göre, Jansen yanına kentin halihazır planını alarak Almanya’ya gidecek ve orada projeleri hazırlayacaktır. Ancak, Jansen kendisine böyle bir teklifin yapılmadığını, yapıldığı takdirde ise memnuniyetle kabul edeceğini söyler (Cumhuriyet, 10 Kasım 1931). Öte yandan, belediye bir an önce imar planının yapılmasında acele etmektedir. Öyle ki, özellikle hazırlıkları başlayan stadyum inşası ile ilgili kararlar imar planı sorunu nedeniyle verilememektedir. Belediye başkanı Ankara’ya gittiğinde bu konuyu da gündeme getirir (Cumhuriyet, 11 Kasım 1931). İstanbul’da kenti gezen Jansen’e inşa edilmesi düşünülen liman, stadyum ve köprü ile ilgili de fikri sorulduğunda mimar, bunların inşasından önce kentin planının yapılması ve bu plana göre hareket edilmesi gerektiğini vurgular (Cumhuriyet, 12 Kasım 1931). 1932 yılı Nisan ayında Ankara’ya gitmeden önce tekrar İstanbul’a uğrayan Jansen, İstanbul’un imarı ile ilgili bir teklifin kendisine yapılmadığını tekrarlar (Cumhuriyet, 1 Nisan 1932).

Jansen’e sadece İstanbul ile ilgili danışılmamakta İzmir’in imarı ile ilgili fikirleri de önemsenmektedir. Türkiye’de bulunduğu tarihlerde İzmir’e de incelemelerde bulunmak üzere gider (Cumhuriyet, 23 Nisan 1932). İzmir’den sonra ise İstanbul’un imarı ile ilgilenmek üzere İstanbul’a gelir. Jansen’in yeni ulus-devleti görünür kılacak bir fiziksel biçimlenmeyi Ankara’da uyguladığını düşünen ve bu yüzden Ankara’yı örnek alan bürokratlar İstanbul için Jansen’e bir teklif götürmeseler de kendisine danışmakta sakınca görmezler. Bu tarihlerde henüz İstanbul’un imar sorununun nasıl çözüleceği belirsizliğini korumaktadır veya merkezi otorite bu konudaki kararını vererek İstanbul’a bildirmemiştir. 25 Nisan 1932 tarihli gazete haberinde Jansen’in belediyede Fen İşleri Müdürü Ziya (Kocainan) ile görüştüğü, bu ziyaretin imar planı ile ilgili olduğunun düşünüldüğü, ancak bu konuda bürokratların ketum

davrandıkları yazılır. Jansen gazetecilere yaptığı açıklamada, Ankara'nın imar uygulamalarının kontrolü için geldiğini, ardından danışmanlık yapmak için İzmir'e gittiğini, İzmir'den Venedik'e geçmeyi düşünürken belediye tarafından İstanbul'a davet edildiğini, İstanbul'da ise imar ile ilgili incelemelerde bulunup bazı haritalar aldığını belirtir. Bu açıklamasının ardından da Berlin'e döner (Cumhuriyet, 26 Nisan 1932). Öte yandan, 1932 yılında bir yandan İstanbul'un imarı için bir yarışma açılması fikrinden söz edilmekte (Cumhuriyet, 5 Nisan 1932) diğer yandan da imar planını Jansen'in hazırlaması istenmektedir. Hatta Jansen'in belediyeye yazılı bir teklif verdiği gazete haberinde yer alır (Cumhuriyet, 30 Nisan 1932). 1932 yılı Ekim ayında ise, Ankara'daki işleri için ülkeye gelen Jansen, İstanbul'da bulunduğu sırada İstanbul'un planını hazırlayıp hazırlamayacağı kendisine sorulduğunda böyle bir teklifin kendisine yapılmadığını tekrarlar ve belediye bütçesinin buna uygun olmadığını sözlerine ekler (Cumhuriyet, 13 Ekim 1932).

Jansen'in İstanbul'un imarı ile ilgili durumu belirsizliğini korurken 1932 yılı Temmuz ayında bir yabancı uzmanın isminden daha söz edilmeye başlanır: Alfred Agache İstanbul Belediyesi'ne kentin imar planını hazırlamak üzere talepte bulunmuştur. Bunun üzerine belediye, planı hazırlayacak uzmanın belirlenme yöntemine karar verilmesi için Dahiliye Vekaleti'ne başvurur (Cumhuriyet, 31 Temmuz 1932). Ardından, yarışma yoluyla planın belirleneceği haberleri basında yer almaya başlar (Cumhuriyet, 14 Ekim 1932). Bu konu netlik kazanmaya başlamışken Jansen, İstanbul'da Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ ile imar planına ilişkin görüşür (Cumhuriyet, 16 Ekim 1932). 1933 yılında ise İstanbul'u imar planının yarışma yoluyla belirlenmesi için bir kanun teklifi hazırlanır (BCA-30..10.0.0: 81.533..5.)

Nihayet, İstanbul'un imarı ile ilgili süren belirsizlik ve planlama uzmanına ilişkin tereddütler 1933 yılında üç kent plancısı çağrılarak bir proje yarışması düzenlenmesi kararı ile –kısmen*– son bulur. Davet edilen plancılardan Alfred Agache, Rio de Janeiro master planını; Hermann Ehlgötz, Essen planını hazırlamış; Jacques Lambert, Paris, New York ve Chicago kent planlarıyla ilgilenmiştir. Bu plancılardan planlarıyla birlikte birer de rapor yazarak önerilerini açıklamaları istenir. Jansen ise, bu yarışmaya davet edilmemiştir. Bu durum, önce kendisine danışılıp daha sonra neden yarışmaya katılmak üzere davet edilmediği veya neden doğrudan görevlendirilmediği, fikirlerinin ne kadar dikkate alındığı, yarışmanın değerlendirme jürisinde

* Bir yarışma düzenlenerek planlanma uzmanının belirlenmesine karar verilmiş olmasına rağmen yarışma sonucunda seçilen Hermann Ehlgötz değil Henri Ptrost İstanbul'un imarını yönetmek üzere görevlendirilmiştir. Gerek bu durum gerekse bir yarışma düzenlemesine karar verilene kadar geçen belirsizlik süreci, bir uzmanın belirlenmesinin başka mekanizmalarla işlediğine işaret eder.

yer almasının istenip istenmediği sorularını akla getirmektedir. Jansen'e, İstanbul'un planını hazırlamak üzere neden başvurmadığı sorulduğunda ise şu cevabı verir: "Davet edilmedim de ondan! Bu planı yapmağa, ancak davet edilenler talip oldular. Galiba İstanbul Ankaraya nazaran daha küçük bir şehir olacak ki İstanbul belediyesi, İstanbulun planını yaptırmak için hükümet merkezinin planlarını yapanlara müracaate lüzum görmemiş ve daha küçük mimarlara müracaati tercih etmiş!". Bu yorumun ardından Jansen, planın ekonomik bir gerçeklik olduğunu ise şu sözlerle vurgular: " (...) Tatbik edebilecek para olmayınca, plan yapmak neye yarar?" (Cumhuriyet, 27 Nisan 1934).

3.2.3 Hermann Ehlgötz, Donat-Alfred Agache, Jacques Lambert

İstanbul'un imar planının hazırlanması için bir yarışma düzenlenmesinden 1932 yılında söz edilmeye başlanır (Cumhuriyet, 5 Nisan 1932). Öte yandan, 1929 yılından itibaren planlama uzmanı olarak adı geçen kişi Hermann Jansen'dir (Cumhuriyet, 10 Ağustos 1929). Ankara'nın imar planı için açılan yarışmada birinciliği elde eden ve Türkiye'ye planın uygulamasını yönetmek için gelip giden Jansen'e İstanbul'un imarı ile ilgili sık sık danışılmaktadır. Ancak, Jansen'in planlama uzmanı olarak görevlendirileceği izlenimi kamuoyunda oluşmaya başladıktan bir süre sonra imar planının kısıtlı davetli uluslararası bir kent planlama yarışma yoluyla elde edilmesine karar verilir. Jansen'e doğrudan bir görev verilmediği gibi açılan yarışmaya da davet edilmez.

1932 yılında, henüz söz edilen yarışma açılmamış iken Alfred Agache'ın ismi gazete haberlerinde geçmeye başlar. İstanbul Belediyesi, "İstanbul planı için biri Yansen diğeri de Agach olmak üzere iki maruf mütehassısın talebi karşısındadır". Agache, İstanbul'un imar planını hazırlamak üzere belediyeye başvurmuştur. Bunun üzerine, belediye, Dahiliye Vekaleti'nin görüşünü sorarak planın yarışma yoluyla ya da bu uzmanlardan birine ihale edilerek belirlenmesine karar verilmesini ister (Cumhuriyet, 31 Temmuz 1932). 1933 yılı başlarında ise imar planının yarışma yoluyla belirlenmesi amacıyla bir kanun teklifi hazırlandığı belgelerde geçmektedir (BCA-30..10.0.0: 81.533..5.). Öte yandan, Dahiliye Vekaleti sadece İstanbul Belediyesi'nin değil bütün belediyelerin nasıl imar planı hazırlayacakları ve nasıl yarışma düzenleyeceklerine ilişkin bir "tamim" de hazırlar (Cumhuriyet, 16 Şubat 1933). Aynı zamanda, 21 Haziran 1933 tarihinde yayınlanan 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu her belediyeye beş yıl içinde ve gelecek 50 yıl için "müstakbel şehir planı" düzenlenmesi zorunluluğunu koyarak belediyelerin harita ve imar projeleri, yapı ve onarımları için uyulması gerekli teknik şartlarla ilgili hükümler getirir (Anonim, 1973, s.76).

Yarışmaya davet edilen isimler ise Hermann Ehlgötz*, Alfred Agache, Jacques Lambert ve Henri Prost olur. Ehlgötz, Lambert ve Agache incelemeler yapmak üzere İstanbul'a gelip gittikten sonra Prost'un da gelmesi beklenir, ancak, gelemeyeceğini bildirmesi üzerine diğer üç uzmanın çalışmalarının değerlendirilmesine karar verilir**. Plancılardan planlarıyla birlikte birer de rapor hazırlamaları istenir. Bunun üzerine, bu üç uzman İstanbul'a ayrı ayrı gelerek yaklaşık bir ay süreyle incelemelerde bulunurlar. Belediye tarafından bu uzmanlara sadece "umumi harita" verilir, planlama ilkeleriyle ilgili ise herhangi bir uyarıda bulunulmaz (Anonim, 1935a, s.61). Bu "umumi harita"nın neyi tariflediği ve daha önce kim tarafından hazırlandığı bilgisine ise ulaşılamamıştır. Öte yandan, 1922 yılında İstanbul hükümetinin izniyle kurulan "İnşaat ve Keşfiyat A.Ş." yeni alanların haritalarını almaya başladığı ve İnşaat ve Keşfiyat A.Ş. adına 1922 yılında Carl Ch. Lörcher'in Beyoğlu yakasının 1/2000 ölçekli nazım planını, 1926-1928 yılları arasında yine Lörcher'in aynı şirket adına Üsküdar ve Kadıköy'ün 1/1000 ölçekli nazım imar planını hazırladığı bilinmektedir (Cengizkan, 2004). Ancak, yarışmacıların raporlarını değerlendiren komisyonun incelemesinde söz edilen "umumi harita"nın Lörcher haritasının veya haritalarının karşılığı olduğunu söylemek güçtür. Oysa, Ankara'nın planlanması için 1928 yılında açılan yarışmaya çağrılı olan Jaussely, Brix ve Jansen'e Ankara'ya gelişlerinin hemen ertesi günü üçer adet haritanın*** verildiği bilinmektedir (Cengizkan, 2004, s.42). Dolayısıyla, Ankara örneğinde, 1924 yılında hazırlanmış olan haritalar yarışmacılara verilirken İstanbul'da bu plan edinme yönteminin kullanılmadığı; hatta söz konusu "umumi harita", basit bir harita veya kroki olarak görüldüğü için daha önce yapılmış çalışmaların değerlendirilmesine fazla önem verilmediği söylenebilir. Muhtemelen, Lörcher haritaları da unutulmuş birer "plan belgesi" olmuşlardır.

Almanya'da Essen şehrinin düzenlenmesi ile ilgili çalışmalar yapmış olan, Berlin Technische Hochschule'de Şehircilik Bölümü Başkanlığı ve Şehircilik Serbest Akademi Üyeliği'nde bulunan Hermann Ehlgötz ise, 1933 yılında incelemeler yapmak için İstanbul'a gelir. İstanbul'da bulunduğu sırada "Yüksek Mühendis Mektebi"nde özellikle Essen kenti ile ilgili deneyimlerini aktardığı bir konferans da verir (Cumhuriyet, 2 Nisan 1933).

* Türkçe literatürde "Ehlgötz" şeklinde kullanılan ismin doğru yazılışı "Ehlgötz" olmalıdır. Ehlgötz'ün yazdığı kitaplarda ismi "Hermann Ehlgötz" şeklinde yazılırken, Türkçeye çevrilmiş olan 1934 tarihli "İstanbul Şehrinin Umumi Planı" başlıklı planlama raporunda "Ehlgötz" olarak geçmektedir.

** Bkz. Bölüm 3.3 Henri Prost.

*** Bu haritalar, Cengizkan'a göre (2004, s.42), 1924 Şehremaneti Haritası (1/4000) ile 1924 Lörcher Eski Şehir Planı (1/2000), 1924 Lörcher Yeni Şehir Planı (1/1000) ve ekleridir.

Ehlgötz'ün ardından İstanbul'a gelen uzman Donat-Alfred Agache olur. İlk defa “36 sene önce (1897) Paris'te Güzel Sanatlar Akademisi'nde öğrenciyken” İstanbul'a gelen Agache, İstanbul'a geldiği sırada “Fransa Ticareti Hariciye Meclisi Müşavir Heyeti Azası”dır (Cumhuriyet, 6 Haziran 1933). O dönemde Fransız Şehirciler Örgütü'nün ikinci başkanı da olan Agache, ününü Rio de Janeiro'nun planlamasını yaparak sağlamıştır*. 1903 yılında Avustralya'nın yeni federal başkenti olacak Canberra kentinin planlaması için açılan uluslararası yarışmada birincilik ödülü kazanmış, 1912 yılında Fransa'da Dunkerque kentinin planlaması ve 1920 yılında Paris'in genişletilmesi için açılan yarışmada ödül almış, birçok Fransız kentinin planlarını hazırlamıştır. Agache aynı zamanda, Erzurum'un yeni kesimleri için bir imar planı (1933) ve Trabzon İmar Planı'nı (1933) da hazırlar. Ehlgötz gibi Agache da Güzel Sanatlar Akademisi'nde “Bir Merkezi İdare Şehrinin Yeniden Tanzimi” başlıklı bir konferans vererek Haziran ayı sonunda Fransa'ya döner (Cumhuriyet, 22 Haziran 1933).

21 Haziran 1933 tarihinde ise Jacques Lambert İstanbul'a gelir. Aron Angel (1992a, s.2), Lambert'in davet edilmesini Prost'un önerdiğini belirtir. Başka bir kaynağa göre ise, Lambert, Fransız Elçiliği'nin önerisi ile Dahiliye Vekaleti'nin tavsiyesi üzerine yarışmaya katılmıştır (Anonim, 1935a). Newyork, Chicago ve Paris kent planlama çalışmalarına katılan Lambert, 1928 Olimpiyat Oyunları sırasında açılan yarışmada Versailles Stadyumu için kent planlaması dalında gümüş, mimari tasarım dalında bronz madalya kazanmıştır. Lambert'e 1939 yılında Erzurum ve Trabzon kentlerinin planları yaptırılmıştır.

Ehlgötz, Agache ve Lambert'in incelemelerini tamamlayarak avan projeleri ve raporları

* Donat-Alfred Agache, planlama literatüründe önem verilen bir isimdir. Agache'in özellikle Rio de Janeiro planlamasına olan katkıları çeşitli araştırmalara konu olmuştur. Bu çalışmalardan biri olan David K. Underwood'un kaleme aldığı makalede, Underwood (June 1991, s.130), Agache'ın ve Rio de Janeiro için hazırladığı imar planının Brezilya'daki modern kent planlamasının gelişmesinde önemli bir etkisi olduğunu belirtir. Plan, Edmond Demolin'in ve Paris'te bulunan Musée Social'ın toplumbilimsel yöntemlerini yansıttığı gibi, Gabriel Tarde ve Emile Durkheim'in sosyolojik düşüncelerini de içermekte, Société Française d'Urbanistes (SFU)'nin amaçlarını ve yöntemlerini de örneklemektedir. Bkz. Underwood, D.K., (June 1991), “Alfred Agache, French Sociology, and Modern Urbanism in France and Brasil”, Journal of the Society of Architectural Historians, Vol. L., No. 2: 130-166.

Brezilya'daki planlama etkinlikleri ile ilgili yazılmış bir doktora tezi için ise bkz: [4] Moreira, F.D., (2004), “Shaping Cities, Building a Nation: Alfred Agache and the Dream of Modern Urbanism in Brazil (1920-1950)”, Dissertation, University of Pennsylvania.
<http://proquest.umi.com/pqdlink?did=766262671&Fmt=7&clientId=79356&RQT=309&VName=PQD>, erişim tarihi Ekim 2008.

Aynı yazarın bu konudaki bir makalesi için bkz: [5] Moreira, F.D., (t.y), The French Tradition in Brazilian Urbanism: The Urban Remodeling of Rio de Janeiro, Recife and Porto Alegre during the Estado Novo (1937-1945), <http://sitemason.vanderbilt.edu/files/fsPu12/Moreira%20Fernando%20Diniz.pdf>, erişim tarihi Ekim 2008.

hazırlamak üzere ülkelerine dönmelerinin ardından uzmanların sorularına ve ihtiyaçlarına cevap vermek üzere bir imar bürosu oluşturulur (Cumhuriyet, 10 Ağustos 1933). Uzmanların gönderdikleri avan projeleri ve raporları incelemek üzere ise, 26 kişiden oluşan bir komisyon kurulur. Komisyonun görevi, “bu mütehassısların bilgi, zeka ve zevklerini ölçerek hangisinin, imar planını daha iyi yapmağa müsait olduğuna” karar vermektir. Uzman seçildikten sonra plan düşünülecektir (Cumhuriyet, 6 Mart 1934). Planı hazırlayacak uzman belirlendikten sonra bu kişinin hazırlayacağı plan ikinci bir komisyonun incelemesine tabi tutulacaktır (Cumhuriyet, 4 Mayıs 1934).

Komisyon görevine başlamadan önce ise komisyonun oluşturuluş biçimi eleştirilere neden olur. Türk Mimarlar Birliği, mimarlık mesleğini ilgilendiren konularda başvurulması gereken bir merci olduklarını belirterek komisyonun oluşturulması sırasında komisyona davet edilmesi gereken Türk mimarlarla ilgili olarak belediyenin, birliğin görüşlerine başvurmamasını ve komisyonda İstanbul’u ve İstanbul’un ihtiyaçlarını yakından tanıyan hiçbir Türk mimarının bulunmamasını eleştirir (Cumhuriyet, 21 Ocak 1934). Bu eleştiriye verilen cevapta, iddia edilenin aksine komisyonda Türk mimarlarının da bulunduğu, Türk Mimarlar Birliği’ne başvurulmamasında bir kasıt olmadığı, benzer şekilde “Mühendis Mektebi”ne de başvurulmadığı belirtilir (Cumhuriyet, 22 Ocak 1934). Yarışmanın yabancı mimarlara açık olması Türk mimarlar arasında da tepkilerin gelişmesine neden olur. İstanbul’un yerli kent planlamacıları ve mimarlar tarafından en iyi şekilde planlanabileceğini düşünen Burhan Arif (1933a), planların ne Fransız, ne Alman, ne Amerikan planlarına benzetmenin hata olduğunu vurgular. Arif’e (1933b) göre, “Türk sanatkarının harsı ile yoğrulmuş bu tepelerde bir takım acemi yabancıların manen sanata hakimiyeti bir lekedir. Nerede kaldı ki İstanbul’umuzda hallaç pamuğu gibi atılacak (Rio) gibi dağlarımız da yoktur. Ne de yıldızvari meydanların doğurduğu birbirine örümcek ağı gibi geçmiş müselleli poligonların artık tervici mevzuu bahistir”.

Komisyon, ilk toplantısını Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ’ın başkanlığında 21 Ocak 1934 tarihinde yapar. Bu toplantıda, gönderilen proje ve raporlar açılır, tercüme edilerek basılmalarına ve komisyon üyelerinin bunları incelemelerine karar verilir (Cumhuriyet, 22 Ocak 1934). Tercümelerin yapıldığı sırada komisyonla ilgili tartışmalar da artarak devam eder. Komisyon üyesi ve aynı zamanda Daimi Encümen üyesi olan Avni Bey (?)’e göre, “plan yaptırmak üzere davet edilen üç mimar, bütün salahiyeti haiz ve münakaşa kabul etmez beynelmilel şahsiyetlerdir. Jüri heyeti bunlardan birini seçerken yanılsa bile bir hata yapmış addedilemez” (Cumhuriyet, 29 Ocak 1934). Muhittin Üstündağ’a göre ise, “Her heveskar kendini jüriye dahil etmek için imposer edemez. (...) Tetkik edilen şey ne bir rapor ne de bir

projedir. Bu henüz bir eskidir” (Cumhuriyet, 30 Ocak 1934). Bir başka eleştiri ise, komisyonda “iktisat mütehassısı”nın da bulunmamasıdır (Cumhuriyet, 5 Şubat 1934). Bu eksikliğe dikkati çeken Ticaret Odası, komisyon üyeleri arasında bir iktisatçı ile bir liman uzmanının yer almasını önerir (Cumhuriyet, 4 Mayıs 1934).

1934 yılı Ocak ayında başlayan raporların tercüme edilmesi işi Haziran ayında tamamlanarak raporlar komisyon üyelerine dağıtılır (Cumhuriyet, 4 Haziran 1934). Gerek tercüme devam ederken, gerekse bittikten sonra uzmanların önerilerine gazete haberlerinde yer verilerek kamuoyu da bilgilendirilir. 1934 yılı başında kurulan komisyon, Haziran ayında biten tercümelerin üyelere dağıtılmasının ardından ancak Aralık ayında değerlendirme aşamasına geçebilir. Komisyon üyeleri arasından seçilen 7 kişilik “encümen” bir toplantı yaparak bu üç planlamacının görüşlerini ve kendi karşılaştırmalı eleştirilerini kapsayan bir açıklama raporu hazırlığına başlar (Cumhuriyet, 12 Aralık 1934). Üç uzmanın önerilerinin Proje Hakkında Genel Görüşler, Liman, Şehrin Bölgelere Ayrılması Üzerine Görüşler, Şehrin Anayolları Üzerine Düşünceler, Demiryolları ve İstasyon Üzerine Düşünceler, Havayolları Üzerine Düşünceler, Serbest Sahalar, Spor Sahaları, Parklar ve Bahçeler, Eski Eserler ve Anıtlar Üzerine Görüşler, Hülasa ve Nizamlar Üzerine Görüşler başlıkları altında karşılaştırıldığı rapor* komisyon üyelerine dağıtılır (Anonim, 1935a). Aralarında Avni Yağız, Feridun Manyasi, mimar Sabri (Oran), Fen İşleri Müdürü Yusuf Ziya (Kocainan?), Refik Ahmed, Eski Müzeler Müdürü İstanbul Saylavı Halil (?), Celal Esad (Arseven), Muhtar (?), Salah Cimcoz, Yahya Kemal (Beyatlı), Ernst Egli (Cumhuriyet, 6 Şubat 1935), Sadeddin Ferid, Profesör Neşet Ömer (?), Ticaret Odası’ndan Ahmed (?), mühendis Bürhaneddin (?) (Cumhuriyet, 27 Şubat 1935) gibi isimlerin bulunduğu 34 kişiden oluşan komisyon 5 Şubat 1935 tarihinde tekrar toplanır.

Planlama uzmanını belirlemek üzere oluşturulan bu değerlendirme komisyonu, gerek üye sayısının fazlalığı, gerekse üyelerin temsil ettiği alanlar ile sahip oldukları ünvanlar açısından dikkat çekicidir. Bürokratlar ile Salah Cimcoz, Yahya Kemal Beyatlı gibi sanat çevrelerinden isimlerin yer alığı komisyonun içerdiği bu çeşitlilik, pek çok kararda olduğu gibi komisyon üyelerinin belirlenmesinde de merkezi otoritenin yönlendirmesinin etkili olduğu izlenimini doğurmaktadır. Üyelerden Yahya Kemal**, bu yıllarda gelenek ve kültür ile özdeşleşmiş bir

* Hazırlanan bu rapor 1935 yılında Arkitekt Dergisi’nde de yayınlanır. Bkz. Anonim, (1935a), “İstanbul Şehrinin Planı”, Arkitekt, yıl 5, 2: 61-68.

** Yahya Kemal ile ilgili değinilmesi gereken önemli bir nokta, Kemal’in Kavaklıdere Şarapları’nın reklamlarında yer almasıdır. Hemen her gazetede yer alan ilanlarda Yahya Kemal imzasıyla iki mısra kullanılmıştır: “Biz veda etmek üzereyiz kedere/Getir ahaba bir Kavaklıdere”. Cantek’e göre (2008), maziye,

geçmişini temsil ettiğine inanılan bir isimdir. Ona gösterilen saygı o kadar güçlüdür ki, şair konuşulurken mutlaka cemiyet, gelenek, yaşama şekli, mimarlık, musiki ve eski şiirden söz edilmektedir. Dil değişimi nedeniyle geri dönülmez bir tercihte bulunduğu, eski adamlar birer birer yittikçe geçmişle bağın kopacağı düşünülmektedir. Kemal, iyi bir şair olmasından çok, insanlara geçmişini hatırlatmaktadır, ona maziye bakar gibi bakılmaktadır. Cevdet Kudret'e göre, yeniye rağmen eski aranmaktadır ve bu arayış Yahya Kemal'i yaratmıştır (Cantek, 2008, s.270). Komisyonun en ilgi çekici isimlerinden biri olan Yahya Kemal (Beyatlı, 1993) komisyon toplantısında bir konuşma yaparak oyunu Ehlgötz'e vereceğini açıklar. Beyatlı, Ehlgötz'ü destekleme sebebini Ehlgötz'ün raporunda geçen şu satırlarla açıklar: “Tarihi an’aneneler, şehir ve köylerin vatani duyguları, millî hisler bu eski Türk merkezini sürükleyerek ondan yeni bir şehir yapacaktır. Bunun için bu inkişaf yalnız ecnebi mütehasısların ellerine bırakılamaz. Yüksek medenî bir idare altında ancak vatan toprağında yetişen, millî tarihle terbiye edilen ve Türkiye Cumhuriyeti'nin istikbaline iman eden Türk şehirci ve mütehasısları bu vazifeyi başarabilirler. Yalnız ecnebi memleketlerde toplanmış olan teknik ve iktisadî tecrübeden istifade edilmelidir.(...) Eğer bu vazife bir ecnebiye verilirse ancak bu toprakta yetişmiş kimselerle yakından temasla ve onların yardımile muvafık olabilir” (Ehlgötz, 1934). Ehlgötz'ün bu yaklaşımını takdir eden Beyatlı (Kemal, 1992), konuşmasını şu sözlerle sürdürür: “Bu Alman bir parça milliyetperverlik hissetmiş bir Almandır. Bu inkişafı bizim mütehasıslarımızın eline bırakacak kadar (...) milli bir mütehasısıamız yoktur”.

Mimar Sabri (Oran) ise, Ehlgötz'ün hazırladığı projede “daha ilmi bir sistem takip etmiş olmasının bu zata emniyet edilebileceği kanaatini verdiğini” belirtirken Fen İşleri Müdürü Yusuf Ziya (Kocainan), Ehlgötz'ün diğerlerinden “daha liyakatli” olduğunun altını çizer. Refik Ahmed de Ehlgötz'ün düşüncelerinin diğerlerinden üstün olduğunu iddia eder. Eski Müzeler Müdürü İstanbul Saylavı Halil (?) ise Rio de Janeiro'nun planlamasını yaptığı için Agache'ın tercih edilmesi gerektiğini öne sürer.

Komisyon çalışmalarını sürdürürken Abidin Daver, Hem Nalına Hem Mıhına adlı gazete köşesinde imar planının elde ediliş sürecini eleştirerek imar planına bakışını ortaya koyar. Daver, planlamanın ekonomik bir gerçeklik olduğunun altını çizerek şu satırları yazar: “(...)İstanbul, ne Elgötz, ne Agaş, ne Lamber, ne de dünyanın en dahi mimarı yapabilir;

taassubu, müziği temsil ettiği düşünülen şair, bu reklamla, üstelik çocukça yazılmış mısralarla gerçek dünyaya teslim olmuştur. Gizemleştirici ve kendine hizmet eden üstelik anti-kapitalist görünümlü olan romantik içerik boşalmıştır.

yalnız o, profesör para yapabilir. (...) İstanbul şehrini, Belediyedeki komisyonda isimleri geçen mimar profesörlerin yalnız biri değil, üçü de bir araya gelse yapamazlar. Çünkü bu kocaman şehir, profesörle, planla, proje ile yapılamaz, para ile yapılır da ondan... (...) Muhterem Belediye Reisimizin yerinde olsam, komisyonun seçeceği profesöre verilecek para ile genç ve müstaid bir Türk mimarını, bilgisini, görgüsünü tamamlamak üzere Avrupada ve Amerikada şehir mimarlığının en yüksek olduğu yerlere gönderirdim. Şehrin planını, on sene sonra tam bir ihtisas kazanarak memlekete dönecek olan bu Türk mimarına yaptırırdım” (Cumhuriyet, 8 Şubat 1935).

26 Şubat 1935 tarihinde yapılan oylamada 22 oyla planın Ehlgötz tarafından hazırlanmasına karar verilir. Oylamada Agache 7 oy alırken, Lambert hiç oy almaz. Üç üye oylamaya katılmazken, üyelerden bir kişi de çekimser kalır (Cumhuriyet, 27 Şubat 1935). Çoğunluğun Ehlgötz'den yana oy kullandığı toplantıda planın yabancı uzmanlar tarafından hazırlanması da tepki alır. Öte yandan, Ehlgötz'ün önerilerinin mimarlık çevreleri tarafından eleştirildiği de görülür. O dönemde İstanbul Belediyesi Yollar ve Köprüler Müdürü olan Mühendis Galip Alnar (1935), İstanbul'un liman sorunu üzerine görüşlerini ve Ehlgötz'ün liman üzerine kabul edilmiş önerilerini Arkitekt Dergisi'nde eleştirir.

Ehlgötz Planı'nın başlıca önerileri şunlardır: İstanbul Limanı Haliç dışına çıkarılarak Haydarpaşa'ya veya Yenikapı'ya taşınmalı, mevcut liman Sarayburnu'na kadar genişletilerek Sirkeci ile Haydarpaşa arasında bir feribot servisi kurulmalıdır. Eski İstanbul'un, Beyoğlu'nun Haliç'e dönük yamaçları iş merkezi alanları olmalı, İstiklal Caddesi'nin iki yanı ise ticaret merkezi olarak geliştirilmelidir. Kadıköy ve Kurbağalıdere ağır sanayi bölgesi, Sultanahmet ile Taksim kültür merkezi olarak işlevlendirilmelidir. Eski yollar genişletilmeli, Marmara ve Haliç kıyılarına yol açılmalıdır. Taksim-Şişhane arasına iki ayrı yol yapılmalıdır. İki tarafında değerli binalar olan yolların genişletilmesi için binalar kolonatlı olmalıdır. Demiryolu, tünel, tramvay, havayolu ve denizyolu ulaşım sistemlerinin birbirleriyle bağlantılı olarak çalışması sağlanmalı ve kapasiteleri arttırılmalıdır. Bu doğrultuda, demiryolu hattı Haliç'e getirilmelidir. Boğaz ulaşımı için feribot sistemi tercih edilmelidir. Yeşilköy'de sahil tarafında deniz hava istasyonu, kara tarafında hava limanı kurulmalıdır. Sarayburnu'ndan başlayan sahil yolu buraya kadar uzanmalıdır. Mevcut yeşil alanlar ve mezarlıklar korunmalıdır. Haliç'te, Taksim ile Harbiye arasında parklar oluşturulmalıdır. Yedikule dışında, Beyoğlu'nun kuzeybatısında işçi mahalleleri düşünülmelidir. Tarihi bölgeler özel yollar birbirine bağlanarak ana yollardan ayrılmalı, anıtlar korunmalı, meydanlar açılarak çevreleri düzenlenmeli ve işlevsel hale getirilmelidir. Ehlgötz'e göre, planın uygulanabilmesi için, çeşitli ölçeklerde yeni haritaların yapılması, jeolojik harita ve hava fotoğraflarının temin

edilmesi, belediye fen işlerinin yeniden düzenlenmesi ve uygulama imar planının yapılması gereklidir (Ehlgötz, 1934).

Agache ise, raporunda ulaşım ağına özel bir önem vermiş ve o dönem için yeni olan ulaşım teknolojilerinin ağırlık taşıdığı öneriler geliştirmiştir. Hazırladığı plana göre, kent içinde hızlı ulaşımı sağlayacak yollar açılmalı, kent içinde tramvay yerine otobüs kullanımı yaygınlaştırılmalı, Eminönü-Karaköy arasında, Haliç'i yeraltından geçen bir metro inşa edilmelidir. Demiryolu hattı Sirkeci'den Cıbalı'ye kadar uzatılmalıdır. Gazi Köprüsü Cıbalı-Kasımpaşa arasına alınmalıdır. Yenikapı'daki serbest liman ve Haliç'teki ticaret limanı arası biri Gazi Bulvarı boyunca, diğeri de Eminönü, Kapalıçarşı ve Laleli'den geçmek üzere ticaret bölgeleri olmalıdır. Sirkeci tren istasyonu liman için bırakılarak yolcu istasyonu Yenikapı'ya taşınmalı, Sirkeci'de konut bölgesi oluşturulmalıdır. Demiryolu hattı Boğaz'ı köprü ile geçmeli, Yenikapı ve Haydarpaşa arasında feribotla ulaşım sağlanmalıdır. Yeşilköy ve Büyükdere'deki havaalanları yenilenmeli, kente özel yollarla bağlanmalıdır. Yedikule surları dışında sur boyunca yeşil alan yapılmalı, kentte 500 metre çaplı daireler içinde yeşil alanlar düşünülmelidir. Gülhane Parkı Ahırkapı'ya kadar uzatılmalıdır. Arkeolojik bölgeler belirlenmeli, tarihi çevrede inşa edilecek yeni yapılar için kurallar konulmalıdır (Agache, 1934).

Lambert* ise Ehlgötz ve Agache'dan farklı olarak sorunlar karşısında birden fazla seçeneği olan çözüm önerileri sunmuş ve son tercihin ayrıntılı etütler yapılarak belirlenmesini önermiştir. Lambert'in başlıca önerileri şunlardır: İstanbul limanı Kumkapı'dan Bakırköy'ün batısına kadar uzanan geniş bir alanda yapılmalıdır. Yedikule gazhanesinden Bakırköy'ün batısına kadar sanayi bölgesi olmalıdır. Surların dışında, ikiyüz metrelik bir yeşil sahadan sonraki bölge sanayiye ayrılmalı ve limanla ilişkili olmalıdır. Limanın yeri ve kentin ana merkezi Yenikapı'ya nakledilmelidir. Sirkeci istasyonu ya geliştirilmeli ya da Yenikapı'ya taşınmalıdır. Sirkeci'de bir yolcu bir de feribot iskelesi düşünülmelidir. Stadyum ve hipodrom için Yenibahçe deresi uygundur. Kentin manzaralı yerlerinde miradorlar kurulmalıdır. Sultanahmet çevresi müze, akademi, kütüphane gibi kültürel kullanımlara tahsis edilmelidir. Tarihi yarımada denize doğru teraslı ve alçak binalar inşa edilmeli, Sultanahmet Camisi'nin doğusuna büyük bir havuz yapılmalıdır. Ayrıca, planlama için belediye bünyesinde nazım plan bürosu ve buna bağlı bir danışma kurulu oluşturulmalıdır (Lambert, 1934).

* Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde, Lambert'in İsmet İnönü'ye Paris'ten gönderdiği bir belge yer almaktadır. (BCA-30..10.0.0: 82.537..1.) numaralı bu belge, Lambert'in 1934 yılında yayınlanan "İmar Raporu"nun bir özeti niteliğindedir.

Planlama uzmanının seçiminden sonraki işleyiş ise şöyle olacaktır: Plan hazırlandıktan sonra Şehir Meclisi inceleyecek, kabul edildiği takdirde vali ve belediye başkanı tarafından onaylanarak Ankara’da İmar Bürosu’na gönderilecek, İmar Müdürlüğü’nce de onaylandıktan sonra halka ilan edilecektir (Cumhuriyet, 1 Mart 1935). Karar, Dahiliye Vekaleti tarafından onaylanmadığı takdirde Ehlgötz’ten sonra en yüksek oyu alan Agache Şehir Meclisi tarafından Vekaletle önerilecektir. Bu kararın ardından, komisyonun Ehlgötz lehine aldığı kararın Dahiliye Vekaleti tarafından onaylanmadığından söz edilmeye başlanır (Cumhuriyet, 19 Mart 1935). Bundan sonra ise, Ehlgötz’ün adı bir daha hiç anılmaz olur.

1933 yılında İstanbul’un imar planı için açılmasına karar verilen uluslararası yarışmanın hazırlıklarına başlanmış, davet edilecek uzmanlar belirlenmiş, Belediye Fen Heyeti tarafından yarışmanın şartnamesi hazırlanmış (Cumhuriyet, 9 Şubat 1933), ardından belirlen üç uzman İstanbul’a gelerek incelemelerde bulunmuşlar, uzmanların raporları tercüme ettirilmiş ve yarışmanın değerlendirme jürisi oluşturulmuştur. Yarışmanın düzenlenmesinin, değerlendirme jürisinin oluşturulmasının, davet edilen uzmanlara yapılacak ödemelerin hangi kaynaklardan karşılandığı ve yarışma birincisinin ödülünün ne olduğuna ilişkin ise kaynaklarda herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır. Sonuçta, iki yıllık bir sürecin ardından 1935 yılında yarışma sonuçlandığında, bu masrafların ve harcanan emeğin boşuna olduğu ortaya çıkar. Yarışma, yarışmanın tüm süreci ve sonuçları göz ardı edilerek yeni bir isimden söz edilmeye başlanır. Bu isim ise, yarışma açıldığı sırada ismi geçen, ancak daha sonra yarışmaya davet edilmemesine karar verilen Henri Prost’tur. Yarışmada Ehlgötz birinci seçildiği halde İstanbul’u planlama görevi doğrudan Henri Prost’a verilir ve Ehlgötz ile plan yapılması konusunda bir anlaşma yapılmaz. Öte yandan, ideolojik ortamın tepkilerin oluşmasına olanak tanımadığı bu dönemde kimsenin, yarışma için yapılan harcamaları, Ehlgötz seçildiği halde neden Prost’un görevlendirildiğini, kısaca bu yarışmanın boşuna yapılmış olmasını sorgulamadığı görülür.

3.2.4 Martin Wagner

İstanbul’un imar planını için açılan uluslararası yarışma sonucunda Hermann Ehlgötz’ün planlama uzmanı olarak 26 Şubat 1935 tarihinde seçilmesinin ardından, bu konuda Dahiliye Vekaleti’nin onayı beklendiği sırada, yeni bir uzmanın ismi daha kamuoyunda duyulmaya başlanır. Cumhuriyet Gazetesi’nde (5 Mart 1935) yer alan bir habere göre, Alman kent planlama uzmanı ve “Berlin Şehremaneti Belediyecilik İşleri Sabık Şefi” Martin Wagner İstanbul Belediyesi’ne başvurarak “imar işlerinde müsaid tahsisatla” çalışacağını bildirir. Belediye de bu teklifi kabul ederek Dahiliye Vekaleti’nin onayına sunar. Sonuçta, Ehlgötz ve

onun plan önerilerinden bilinmeyen bir gerekçeyle vazgeçilmiş ve İstanbul'un imarı ile ilgilenmek üzere Wagner görevlendirilmiştir.

1926-1933 yılları arasında Berlin Planlama Departmanı'nın Başkanı [Stadtbaurat] olarak çalışan ve görevi boyunca yapı ve konut kooperatiflerinin kurulmasını desteklemesiyle tanınan Wagner*, 1925 yılından başlayarak, Türkiye'ye geldiği 1935 yılına kadar dönemin genç ve ünlü mimarlarıyla birlikte bir dizi proje uygulaması gerçekleştirmiştir. Çalışmaları arasında Berlin Alexanderplatz'ın düzenlenmesi için açılan yarışmaya baz oluşturan önerileri, Lindenhofsiedlung'un tasarımı ve Bruno Taut ile birlikte tasarladığı Berlin-Neuköln Britz Yerleşim Alanı Projesi ve Hufeisensiedlung, Hans Scharoun ile birlikte Berlin Siemensstadt planlaması, Richard Ermisch ile Wannsee gölü kıyı düzenlemesi sayılabilir. Wagner aynı zamanda 1929 yılında Berlin İnşaat Nizamnamesi'ni de hazırlamıştır.

Alman vatandaşlığından çıkarılan ve Hitler Almanyası'ndan siyasi görüşleri nedeniyle ayrılmak zorunda kalan Wagner, 13 Mart 1933 tarihinde görevden alınmasının ardından Türkiye'ye göç eder ve 1935 yılı Mayıs ayından 1938 yılı Ağustos ayına kadar Türkiye'de kalır. Wagner'in Türkiye ile teması Walter Gropius ve Hans Poelzig etkisiyle gelişir. Gropius, Ernst Egli henüz Güzel Sanatlar Akademisi'nde görevli iken bir idarecinin sorusu üzerine 1934 yılı Kasım ayında yazdığı bir mektupta Wagner'i tavsiye etmektedir. Mektupta, Wagner'in, idarecinin söz ettiği görevle ilgileneneğini ve bu görevle Türkiye'deki kentsel gelişime katkısı olacağını düşündüğünü yazar. Bu dönemde Türkiye'ye gitmek üzere olan Poelzig de Wagner'in gelişinde etkili olan bir diğer isimdir (Nicolai, 1998, s.126). Bu sürecin ardından Türkiye'ye gelen Wagner'in 800 lira aylık ücretle, "İstanbul Belediyesi İmar İşleri Müşavirliği"nde çalışması İcra Vekilleri Heyeti tarafından 28 Şubat 1935 tarihinde onaylanır (BCA-30..18.1.2: 52.14..10.).

1935 yılı başlarında, İstanbul Belediyesi İmar İşleri Müşavirliği'nde iki aylık sözleşme ile çalışıyor ve henüz sorumluluklarını tam da kavramamış iken vali ve belediye başkanı tarafından kendisine bir görev verilir. Görevi, Atatürk için bir yazlık köşk tasarlayarak Florya sahil düzenlemesini** yapmaktır. Ancak, söz konusu köşkün projelendirilmesi için on ay sonra Seyfi Arkan, Atatürk tarafından görevlendirilir***. Bu durum üzerine, Wagner'in,

* Wagner'in arşivi Harvard University Graduate School of Design Frances Loeb Library'dedir.

** Florya'nın imarı ve Florya Plajı ile ilgili daha geniş bilgi için bkz. 4.2.2 Plajlar bölümü içinde, Örnek Durum: Florya Plajı.

*** Seyfi Arkan'ın Çankaya'da Hariciye Köşkü'nün yapımı sırasında Atatürk'ün beğenisini kazanmasının

sadece şaşkınlığını ortaya koymakla kalmayarak modern Türk Mimarlığı üzerine de eleştiriler geliştirdiği Gropius'la olan yazışmalarında izlenebilir. Öyle ki, -kendi ifadesiyle- karşısında, Poelzig'in iki dönem öğrencisi olmuş, Corbusier ve Mies'in karışımı bir proje çizmiş olan bir genç vardır. Üstelik, kendisi vali ve belediye başkanı tarafından görevlendirilmişken, bilgisi dışında, Atatürk'ün emriyle Seyfi Arkan bu göreve getirilmiştir. Wagner, 20 Ağustos 1935 tarihli bu mektubunda Gropius'a Wannsee'deki başarısını da hatırlatır*. Wagner'e göre, Seyfi Arkan'ın yaptığı, Wannsee'deki bir sayfiye evini denizin ortasına yerleştirmektir. Oysa, kendisi, bir Berlinli olmasına rağmen, İstanbul'daki köşkleri, geleneksel konutları inceleyerek “gerçek” bir köşkü [Lustschlösschen] denize yerleştirmiştir. Sonuçta, Wagner, üzerinde çalıştığı sırada köşkün tasarımı için Arkan görevlendirilmiş ve Arkan'ın tasarımı Atatürk'ün emriyle dört ayda uygulanmıştır (Nicolai, 1998, s.126). Bu konuda, İstanbul'un yönetimini elinde bulunduranlar tarafından yapılan yorum ise, Wagner'in Florya'nın imarı ile bir süre ilgilenerek daha sonra bundan vazgeçtiği yönünde olur**. Öte yandan, 9 Haziran 1935 tarihli bir gazete haberinde Wagner'in Florya'nın imarı ile ilgili bir toplantıya katıldığı haberi yer alır. Henri Prost, 1935 yılında Yalova kaplıcalarının planlarını yapmak üzere ülkede bulunduğu sırada (BCA-30..18.1.2: 52.17..1.) Belediye [şar] İmar Müşavirliği'ndeki toplantıya davet edilerek Florya'nın imarı konusunda fikri alınmıştır***. Bu toplantıya Belediye Fen Heyeti Müdürü, Makine Şubesi Müdürü, mühendisler, Belediye [Şarbay] Muavini Hamid Oskay dışında, İstanbul Belediyesi İmar Müşavirliği'nde görevine başlamış olan Martin Wagner de katılmıştır.

Florya'daki deneme dışında Wagner'in iki mimari proje de daha ismi geçer. Bunlardan biri, 1936 yılı Temmuz ayında Yenikapı Limanı projesi, diğeri ise Galata rıhtımının düzenlenmesi ve bir terminal inşa edilmesi amacıyla açılan uluslararası yarışmayla paralel olarak devam

etkisiyle Florya Cumhurbaşkanlığı Köşkü'nün tasarımını yapmak üzere Atatürk tarafından görevlendirildiği düşünülür (Batur, 1993, s.325).

* Martin Wagner plaj tesisleri tasarımı ve düzenlenmesi konusunda deneyimlidir. Türkiye'ye gelmeden önce, Richard Ermisch ile birlikte Berlin Wannsee plaj tesislerini tasarlamıştır. Tesisler için, 1915 yılında Wagner'in yaptığı ilk tasarım değil 1927 yılında yaptığı ikinci tasarımı uygulanır. Plaj kabinleri, yeme-içme birimleri, spor tesisleri, çocuk oyun alanları, motel, açık hava tiyatrosu, kaplıca gibi işlevlerle oldukça geniş bir programı içeren tesisin 1929 Dünya Buhranı nedeniyle yarısı uygulanabilir. Plaj, 1933 yılında Nazi partisinin yönetime geçmesiyle bir süre talim yeri olarak kullanılır. 1937 yılında ise tesisin modern çizgisi Nazi yönetimince beğenilmediği için Wagner'in planı tamamlanmayarak yeni bir plan uygulanır (Jacobs, 2006).

** “Belediye reisi yapılacak işleri anlatıyor. (...) İmar müşaviri Vagnerin de Florya için bir plan hazırlamakta olduğu haberleri doğru değildir. Vagner ilk zamanlarda böyle bir teşebbüse girişmek istedi. Fakat sonradan vazgeçti. Florya planını mimar Seyfi yapıyor” Cumhuriyet, 1 Mart 1936.

*** “Florya son süratle ihya ediliyor. İlimizde bulunan M. Prost ta imar müşavirliğindeki toplantıya davet edilerek Floryanın imarı hususunda fikri alınmıştır...” Cumhuriyet, 9 Haziran 1935.

eden İstanbul'un liman yeri düzenlemesidir. Ne var ki, bu projeler kağıt üzerinde kalır (Nicolai, 1998, s.210).

Wagner, İstanbul Belediyesi ile 1935 yılı Haziran ayında* iki senelik bir sözleşme imzalayarak Temmuz 1937 tarihine kadar sürecek olan görevine “İmar Şubesi”nde başlar. İstanbul Belediyesi İmar Bürosu [İmar Şubesi], müdür Ziya (Kocainan) ve iki mimardan oluşmaktadır. Wagner’e göre**, bu mimarlardan Stuttgart’ta Paul Bonatz’ın asistanlığını yapmış olan Sabri (Oran) şehircilik konusunda bir miktar deneyimlidir (Nicolai, 1998, s.128).

Wagner, İstanbul’un imarı ile ilgili izleyeceği çalışma programını hazırlamadan önce kenti tanımayı amaçladığını ve mali durum, mevcut bina fiyatları, iktisadi ve hukuki olanaklar gibi imara ilişkin konularda incelemeler yapacağını açıklar. Wagner’e göre bunlar incelenmeden, kanun ve talimatnameler gözden geçirilmeden kentin gelecekteki durumundan söz edilmemesi gerekir. Bu doğrultuda, belediye imar müşavirliğindeki ilk çalışmaları, imar planının ve imar kanunun temel ilkelerini ortaya koymak olur (Nicolai, 1998, s.128).

Wagner, “İmar Müşaviri” olarak çalışmalarına devam ederken ortaya çıkan yeni bir gelişme ise İstanbul’u planlamak üzere Henri Prost’un görevlendirilmesidir. Prost henüz İstanbul’un imarı için görevlendirilmemişken Yalova’nın imarı ile ilgili ülkede bulunduğu sırada, hem ona hem de Wagner’e Florya’nın imarı ile ilgili danışılmıştır (Cumhuriyet, 28 Haziran 1935). Öte yandan, Prost’un İstanbul’un planlama uzmanı olmasına karar verilmeden önce başlayan ve daha sonra Prost Planı’nda yer alan bazı imar etkinliklerinde önce Wagner emek harcamıştır. Örneğin, Eminönü Meydanı’nın genişletilerek düzenlenmesinde (Cumhuriyet, 12 Ağustos 1935) ve Eminönü-Eyüp arasında istimlakler yapılarak bir yol açılmasında (Cumhuriyet, 14 Ağustos 1935) rolü olan ilk yabancı uzman Wagner’dir. Mezarlıkların Vakıflar’dan belediyeye devredilmesi kararı sonucunda İstanbul Belediyesi’ne devredilen Surp Agop Mezarlığı arsasında yapılacak olan “asri mahalle” projesinin hazırlanması için de Wagner görevlendirilir (Cumhuriyet, 20 Eylül 1935). Daha sonra ise, imar planına hazırlık olmak üzere incelemeler yaparak bu konuda bir rapor hazırlamakla ilgilenir (Cumhuriyet, 7 Aralık 1935). Wagner ayrıca, Atatürk Köprüsü’nün her iki tarafının düzenlenmesi için de bir proje hazırlar (Cumhuriyet, 22 Haziran 1938). Wagner’in İstanbul için hazırladığı imar raporu ise doğrudan uygulamaya konmaz. 1937 yılında Türkiye’deki çalışmalarına devam ederken

* 1 Mayıs 1935 tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde ise, Wagner’in 1935 yılı Mayıs ayında “İmar Şubesi”nde göreve başladığı haberi yer alır.

** Nicolai (1998, s. 210), 30 Mayıs 1935 tarihinde Gropius’a yazılmış mektubunda Wagner’in Leman Tomsu’dan da söz ettiğini ve onu destekleyen Emin Onat’ın önemli rolünün de altını çizdiğini belirtir.

Atina Belediyesi tarafından bir konferans vermek üzere Atina'ya da davet edilmiştir (Cumhuriyet, 10 Aralık 1935).

Wagner, 1935 yılında Türkiye'de çalışmaya başladığı sırada Yalova'nın imarı ile ilgilenmekte olan Prost ile İstanbul Belediyesi Şehircilik Mühendisi olması için anlaşmış ve Prost 19 Mayıs 1936 tarihinde İstanbul'a gelerek 1950 yılına dek sürecek olan görevine başlamıştır. Ehlgötz'ün seçiminin ardından İstanbul'un imarıyla ilgilenmek ve bir rapor hazırlamak üzere neden Wagner'in tercih edildiği, neden İstanbul'u planlaması için görevlendirilmediği ya da – yapıldıysa- Wagner'in böyle bir teklifi kabul edip etmediği ise bilinmemektedir. Wagner o dönemde bilgisine başvurulacak pek çok yabancı uzmandan biri olarak kalmıştır. Bu noktada, Wagner'in, Prost'un planlama uzmanı olarak görevlendirilmesine ve Prost'un mesleki yetkinliğine ilişkin görüşlerinden de söz etmek gerekir. Öyle ki, Prost'un görevlendirilmesiyle birlikte Wagner kendi sorumluluklarını ve pozisyonunu sorgulamaya başlar. Gropius'a yazdığı mektuplarda, Prost'un ilk bağımsız çalışmasını gördükten sonra, ayrı çizgide olduklarını fark ettiğini, bu nedenle onunla çalışmanın olanaksız olduğunu anladığını ifade eder. Wagner'e göre, Prost, bir önceki yüzyılın “sanatı” ve “école des beaux arts”ı ile kendini kabul ettirmektedir (Nicolai, 1998, s.128).

Prost'a imar planını hazırlama görevinin doğrudan verilmesiyle birlikte, 1935 yılında adı sıklıkla gazete haberlerinde geçen Wagner'den 1936 yılından itibaren söz edilmemeye başlanır. Wagner de kendini bir anlamda geri çekerek yazılarıyla var olmayı tercih eder. Örneğin, gazeteye Yunus Nadi'ye cevap vermek amacıyla gönderdiği ve kent planlaması ile ilgili görüşlerini yansıttığı yazılarıyla kamuoyunda sesini duyurur. Bunun dışında, dönemin mimarlık dergisi Arkitekt'te de bir dizi yazı yazar. Kent planlamasının ne anlama geldiği ve Türkiye'deki uygulanma biçimine ilişkin Arkitekt'te 1936-1938 yılları arasında Wagner'in yazıları yayınlanır*. Wagner, bu yazılarında ağırlıklı olarak kent planlamasının sosyal ve

* Bu yazılar sırasıyla şunlardır:

Wagner, M., (1936a), “Şehir inşaatında sermayenin rolü”, Arkitekt, 5-6: 139-141.

Wagner, M., (1936b), “Şehircilikte sermayenin yanlış idaresi”, Arkitekt, 7: 187-188.

Wagner, M., (1936c), “İstanbul şehrinin düzeltilmesi meseleleri”, Arkitekt, 8: 217-218.

Wagner, M., (1936d), “İstanbul'un seyrisefer meselesi”, Arkitekt, 9: 252-256-

Wagner, M., (1998), “İstanbul Havalisinin Planı”, İstanbul Araştırmaları, 7: 237-266 [Ayrıca bkz. Wagner, M., (1936), “İstanbul havalisinin planı”, Arkitekt, 10-11: 301-306 ve Wagner, M., (1936), “İstanbul havalisinin planı”, Arkitekt, 12: 333-337.]

Wagner, M., (1937a), “Büyük şehirler nasıl tadil edilir?”, Arkitekt, 2: 57-58.

ekonomik yönlerini vurgular. Wagner aynı zamanda, yaşamı boyunca mesleki konularla ilgili on adet de kitap kaleme almıştır.

Wagner'in İstanbul'u yakın ve uzak çevresiyle beraber ele aldığı ve "İstanbul havalisinin planı" başlığıyla 1936 yılında Arkitekt dergisinde yayınlanan yazısı İstanbul'un imar raporudur. Bu raporda vurguladığı noktalardan biri, "gerek şehirde, gerek havalisinde refahın umumi surette gelişmesi için şehir dışında kalan havalinin nüfusunu değil, satın alma kudretini şehre çekmek"tir. Wagner, yolcu taşımacılığında otomobilin artan önemini belirterek İstanbul'u çevresine bağlayan ana ulaşım yolları da önerir (Wagner, 1998). İstanbul'un bölgesel konumu ve bağlantıları ile kent içi ulaşımı ve toplu taşıma üzerine çeşitli etütler yapmış olan Wagner, bu çalışmalarında özellikle yatırım maliyeti-fayda, kent işletmeciliği, toprak rantı, kaynak yönetimi gibi konular ile İstanbul'un hinterlandıyla olan ilişkilerini vurgulamaya çalışmıştır. İstanbul için Emin Onat ile birlikte 1937 yılında, Prost'un aks odaklı planlamasına aykırı olan bir ulaşım analizi de hazırlamıştır (Nicolai, 1998, s.128). Wagner, İstanbul'un nazım planı için çok sayıda istatistiki ve ekonomik araştırma gerçekleştirmiş, hatta nazım planının uygulanabilmesi için bir kanun teklifi hazırlayarak dönemin Nafia Vekili Ali Çetinkaya'ya iletmıştır (Akbulut, 1993b, s. 392).

Prost'un görevlendirilmesinin ardından kaleme aldığı ilk yazısında Wagner, imar planının güzel ancak uygulanması olanaksız bir fotoğraf albümü olarak kalmaması için "ekonomik ve şehir inşacılığı bakımından planlayışın teknik ve güzel san'at bakımından planlayıştan sonra değil, bilakis onunla muvazi, hatta ondan evvel yürümesi" gerektiği üzerinde durur (Wagner, 1936a, s.141). Wagner, o dönemde geçerli olan kalkınmacı söylemi kent planlaması içinden üreterek, kalkınma için kent planlamasının gereğini vurgular. Yazılarında sıklıkla, güzel bir kentin "mimarın kudreti ve sermaye kudreti"nin birlikteliği ile planlanabileceğini savunur.

Wagner, M., (1937b), "Büyük şehirler nasıl tadil edilir?", Arkitekt, 3: 71-74.

Wagner, M., (1937c), "İstanbul nüfusunun yayılışı ve münakale", Arkitekt, 4: 112-114.

Wagner, M., (1937d), "İstanbulun münakale tahlili", Arkitekt, 5-6: 143-146.

Wagner, M., (1937e), "İnşa etmeyen bir millet yaşamıyor demektir", Arkitekt, 10-11: 276-278.

Wagner, M., (1938a), "Şehir inşası ne demektir?", Arkitekt, 1: 21-25.

Wagner, M., (1938b), "Cadde inşası", Arkitekt, 2: 57-61.

Wagner, M., (1938c), "Türk şehirleri ve mevcut sahalardan istifade Ekonomisi", Arkitekt, 3: 82-86.

Wagner, M., (1941), "Zelzele mıntıkası için düşünülmüş mukavim standart ev projeleri", Arkitekt, 1-2: 12-14.

Wagner, M., (1946), "İstanbul'un yol meselesi", Arkitekt, 3-4.

Wagner'e göre (1936b, s.188) "iyi bir şehir planı yapmakla, şehir inşacılığındaki sermaye sevki yanlışlıkları tamamen ortadan kalkmış olmaz". İmar planı, kullanıcıların binaları ve çevrelerini dönüştürmelerine de engel olamaz. Wagner, planın değişmez olmadığına dikkat çekmekle birlikte neden olduğu değişimleri engellemeye yönelik "muteber tiplere göre bina yapmak" gibi önlemler sıralamaktan da geri durmaz. Aynı zamanda, kentlerin kent planlamacıları tarafından değil "makinelere ve sermayelere" tarafından inşa edildiğini iddia eder ve görüşlerini şu cümlelerle açıklar: "(...) Büyük şehrin makinelerinin, yani büyük münakalat makinelerinin, su ve kanalizasyon makinelerinin, havagazı ve elektrik makinelerinin yalnız iki hafta atıl kaldığını farzediniz. Artık büyük şehirlerden hayır kalır mı? Yine düşünelim: Büyük şehre doğru akmakta olan sermayeler birgün kesiliversin... Artık büyük şehirler bütün teknik, sivilizasyonel ve kültürel tesisatı ile birlikte yıkılmaz ve nihayet tamamen ölüp gitmez mi?" (Wagner, 1937a, s.57). Wagner'in üzerinde durduğu bir diğer konu ise, "Berlin, Paris, New-York'ta doğmuş" ve oralara özgü olan yaklaşımların Türkiye'de uygulanmaması, "işin kolayına kaçmadan" Türk milletinin kendine özgü koşullarına ve yaşayış biçimine göre mimari ve kentsel bir üslup geliştirilmesidir (Wagner, 1937e, s.278). Kent planlamacısının asıl görevlerini, özellikle başkent yaratma süreciyle ilişkilendirerek yeni şehirler inşası ve mevcut (ya da eski) şehirleri "yeni Türk ruh ve ülküsüne uyacak bir tarzda yeni bir hayat ve iktisadî şekil vermek" olarak sıralar. Dolayısıyla, "şehir imarı ve inşası aslında hayat yaratmak ve iktisat vücade getirmekten başka bir şey değildir". Burada, hayat yaratmakla kastedilen toplum mühendisliğidir. Wagner, tıpkı Erken Cumhuriyet seçkinleri gibi İstanbul'u değiştirilmesi ve dönüştürülmesi gereken bir "eski şehir" olarak tarifler (Wagner, 1938a, s. 21). Aynı zamanda, İstanbul planlanırken kentin zengin tarihsel geçmişinin de korunmasına dikkati çeker. Öte yandan, yeni bir "şehircilik kanunu" ile kullanıcı hakları ve istimlak koşulları belirlenmeli, yasal kararlardan sonra "inşaat sahası planları" ile "keşif defterleri" hazırlanmalı, yıkma ve yeniden inşa etme aşaması planlı olmalıdır. Belediyeler ise, arsa fiyatlarını kontrol altında tutmakla yükümlü olmalıdır (Wagner, 1938c, s.85).

Wagner, Yunus Nadi'nin zaman zaman Cumhuriyet gazetesinin başsayfasında imar ile ilgili yazdıklarına da cevap verir. Yunus Nadi bir yazısında, devletin İstanbul'un imarına yılda 2.5 milyon lira aktarması ve belediyenin de buna ek olarak bir 2.5 milyon lira bulabilmesi durumunda elde edilecek 5 milyon lira ile imarın gerçekleştirilebileceğini ve on beş yirmi seneye varmadan kentin dünyanın en güzel yerlerinden biri olacağını ileri sürer. Wagner ise, bu miktarın yetersiz olduğunu İstanbul ile Berlin'i karşılaştırarak, rakamlarla açıklar. Wagner'e göre, bir kentin imarı hazır ve işlemekte bulunan sermaye yoluyla olanaklıdır. İstanbul'da yıllık sermaye miktarı özel sektör 12 milyon, devlet ve belediye vergileri de 25 milyon olarak

hesaplanırsa en fazla 37 milyon lira tahmin edilebilir. Bu durumda ise ancak mevcut kentleşmenin sürdürülmesi mümkündür. Wagner'in imarın başarılabilmesi için önerileri ise şunlardır:

- “1. Hususi ve umumi sermaye teşekkülüne yardım etmek.
2. Kabili tahakkuk olmayan projelerden uzak kalan, tamamen ekonomik gayeler güden ve bazı Avrupa şehirlerinin imarında görülen budalaca hatalardan sakınan planlaşma ve icraat programı.
3. Mufasssal bir şehir imar kanunu ki onsuz Türk şehirlerinin yenileşmesi ve asrileşmesi mümkün değildir.
4. Uzak görüşlü, teknik ve mali cihetlerden iyi işlenmiş bir plan.
5. Bu planın tahakkukuna ve planın tahakkukunda rolü olacak Belediye ve Devlet memurlarını reorganiser etmeğe memur büyük salahiyyetlere malik bir devlet komiseri”.

Bu eleştirel yazı üzerine Yunus Nadi ise, Wagner'in İstanbul'un imarını yanlış anladığını ve onun kenti yeniden inşa etmek istediğini iddia eder. Oysa, Nadi'ye göre imar, kentin “modern anlayışlara göre” düzeltilmesi demektir (Cumhuriyet, 20 Kasım 1937).

Wagner, İstanbul Belediyesi İmar Müşavirliği'ndeki görevine ait sözleşmesinin 1937 yılında uzatılmaması üzerine “Nafia Vekaleti Şehircilik Mütahassısı” olarak görevlendirilir. Yapı İşleri Umum Müdürlüğü'nde çalışmak üzere Wagner'e ait 7 aylık kadro 27 Kasım 1937 tarihinde onaylanır (BCA-30..18.1.2: 80.96..19.)

Aynı zamanda, 1937-1938 yılları arasında Güzel Sanatlar Akademisi'nde de ders verir (Sözen, 1996, s.41). 1936 yılında ise, Atatürk'ün direktifiyle Türk Tarih Sergisi'ne ait planları hazırlayarak uygulamasını da denetler (Oran, 1957, s.83). Ali Çetinkaya'nın isteğiyle Nafia Vekaleti Şehircilik Mütahassıslığı'na getirildiği sırada Siyasal Bilgiler Okulu'nda şehircilik dersleri vermesi düşünülmüşse de Walter Gropius'un davetiyle ABD'ye gitmek için Türkiye'den ayrılması üzerine bu düşünce gerçekleşmemiştir (Akbulut, 1993b, s. 392).

Gerek danışmanlık görevleri, gerek Güzel Sanatlar Akademisi'nde verdiği dersler, gerekse konferansları, gazete ve dergi yazılarıyla Wagner'in kent planlama kavramının anlaşılmasında ve dönemin kent planlama politikalarını şekillendirmede kısmen de olsa etkili olduğu söylenebilir. Tekeli'ye (1992) göre, Wagner'in İstanbul'a ilişkin bölgesel bağlamda yaptığı analizler yapıldığı yıllar için çok ileridir. Ama yönetimin bir kent plancısından beklentileri bu noktadan çok geridedir. Bu nedenle, yapılan çalışmalar gerekli yankıyı bulmamıştır.

Sonuçta, Wagner’in ufuk açıcı görüşlerinden yeterince yararlanılamamasının ve Wagner’in Türkiye’deki kısır politik ve kültürel ortamda daha fazla etkili olamayacağını fark etmesinin Türkiye’den ayrılarak Amerika’ya gitmesinde rolü olduğunu söylemek yanlış olmaz. Nitekim, Wagner’in Harvard Üniversitesi’nde beraber çalışmak üzere yanına gittiği Walter Gropius’un Ernst Reuter’e yazdığı mektupta yer alan şu satırlar da bu görüşü vurgular: “Wagner’in de İstanbul’da yeteneklerine uygun faaliyetlerde bulunmasının zor olduğunu düşünüyorum. Ayrılmak eğiliminde olmanızı iyi anlıyorum. Çünkü Türkiye’nin kültürel ortamı sizin orada etkin olmanız için olanak vermemekte.”

Wagner, Amerika’ya gittikten sonra afet bölgelerinde ve askeri amaçlı kullanımlar için düşülen, büyüeyebilen konut projeleri yoluyla Türkiye ile tekrar bağ kurar. 1939 yılında Doğu Anadolu’da 20 000 kişinin ölümüne neden olan deprem sonrasında Washington’daki Türk Büyükelçiliği’ne Iglu-konutlarını önerir. Bu projesi 1941 yılında Arkitekt dergisinde yayınlanırlar.

3.3 Henri Prost

3.3.1 Henri Prost’un Türkiye’ye Çağırılma Gerekçesi

Henri Prost, 1933 yılında İstanbul’un imar planının hazırlanması için açılan uluslararası yarışmaya davet edilen dört uzmandan biridir. Bu yarışmaya katılmayı kabul eden diğer üç uzman, Ehlgötz, Lambert ve Agache, 1933 yılında İstanbul’a incelemelerde bulunmaya gelerek 1933 yılı Ekim ayı içerisinde raporlarını teslim edeceklerini bildirirler. Prost ise, kendisine yapılan daveti önce kabul eder, daha sonra, İstanbul’a gelişini ertelemek zorunda olduğunu bildirir. Bunun üzerine, “bazı zevat” imar planının bir an önce hazırlanması gerekliliğinden dolayı Prost’un çağırılmasından vazgeçilmesinin doğru olacağını ileri sürer. Ancak, belediye, bu görüşü uygun bulmayarak Prost’tan haber beklemeye devam eder (Cumhuriyet, 2 Eylül 1933) ve nihayet Prost’tan haber alınır: Prost, Belediye Riyaseti’ne gönderdiği mektupta, 1933 yılı Kasım ayı sonlarında incelemelerde bulunmak üzere İstanbul’a geleceğini yazar (Cumhuriyet, 3 Ekim 1933). Kendisi beklendiği sırada “mühim bir işi çıktığından” gelemeyeceğini bildirmesi üzerine Prost’un yarışmaya katılmamasına ve diğer üç uzmanın avan projeleri ile raporlarının değerlendirilmesine karar verilir (Cumhuriyet, 29 Ekim 1933). Öte yandan, Albert Gabriel’in* (1960), “H. Prost böyle bir konkurun pratik

* Gabriel’in Prost ve planı ile ilgili başka bir makalesi için bkz: Gabriel, A., (13.01.1953), “H. Prost et le Nouveau Plan d’İstanbul”, Journal d’İstanbul, 9.

hiçbir netice veremeyeceğini tahmin ettiğinden kabul etmedi” ifadesi, Prost’un, mevcut bir kentin bir yarışma yoluyla planlanmasının gereksizliğinin farkında olduğunu, bu nedenle yarışmaya katılmayı tercih etmediğini düşündürür.

Bu arada, Prost’un ismi İstanbul’un imarı dışında Yalova’nın imarı ile ilgili olarak anılmaya başlar. Öyle ki, Yalova’nın imar planını hazırlaması ve “Yalova’nın asri bir su şehri” haline getirilmesi için çağrılan “Paris Belediyesi başmimarının muavini” (Cumhuriyet, 9 Ocak 1935) ve şehircilik uzmanı Jean Royer* 22 Kasım 1934 tarihinde İstanbul’a gelir (Cumhuriyet, 23 Kasım 1934). Royer, Ekonomi Bakanlığı Deniz ve Hava Müsteşarı Sadullah Güney** ile birlikte Yalova’ya hareket eder (Cumhuriyet, 29 Kasım 1934). Royer, incelemelerini tamamladıktan sonra Akay Müdürü Cemil (?) ile birlikte İstanbul’a gider. O tarihte Paris Bölgesi Planlama Kurulu Başkanı olan (Angel, 1987) Prost da 1935 yılı ilkbaharında gelerek “muavini”nden aldığı bilgilere göre hazırlamakta olduğu raporunu getirecektir. (Cumhuriyet, 9 Ocak 1935). Bunun üzerine, Akay İdaresi kaplıcanın planlarını hazırlamak üzere Prost’u Paris elçisi Suad (Davaz) aracılığıyla tekrar çağırır (Cumhuriyet, 7 Şubat 1935). Öte yandan, İktisat Vekilliği 21 Şubat 1935 tarihinde “Yalova kaplıcalarının asri bir su şehri haline konulması ve bu işlerin düzgün bir şekilde devamını temin maksadıyla kaplıcaların umumi bir planını” hazırlamak üzere Prost’un Akay İşletme İdaresi’nce dört taksitte 150 000 Fransız Frangı ücret verilerek Paris’ten getirilerek çalıştırılması ister. Maliye Vekilliği’nin de “Prost’un ülkedeki masraflarından arta kalacak miktarın belirlenen süreler içerisinde taksitle transferinde Hazinece bir sakınca olmadığını” bildirmesi üzerine İcra Vekilleri Heyeti 5 Mart 1935 tarihinde Prost’un Yalova’da çalışmak üzere çağrılmasına karar verir (BCA-30..18.1.2: 52.17..1.).

Antik Yunan, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerini yaşayan Yalova Kaplıcaları, Erken Cumhuriyet Dönemi’nde İstanbul ile bağlantılı bir imar sorununa dönüşmüştür. Kaplıcalar, Osmanlı döneminin sonlarına doğru bakımsızlıktan harap bir hale gelmiş ve Abdülmecit döneminde (1839–1861) onarılmıştır. Kaynak sularının Cemiyet-i Tıbbiye tarafından 1892 yılında incelenerek suyun, Aix Les-Bains sularına eşit değerde olduğu anlaşılması üzerine buraya bir otel ve hamam yapılır. Abdülhamit döneminde de ele alınan

* Bu kişinin ismi 23 Kasım 1934 tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde Jan Royer biçiminde, 30 Kasım 1934 tarihli haberde Jean Royerre, 26 Mayıs 1935 tarihli haberde ise Rurayye biçiminde geçmektedir. İsmi doğru yazılışı Jean Royer’dır. Royer’in Prost ile ilgili 1954 yılında yayımlanmış bir makalesi bulunmaktadır. Bkz: Royer, J., (1965), “Henri Prost, Urbaniste(1874-1959)”, Urbanisme, 88: 2-31.

** Seyr-i Sefain Genel Müdürü Sadullah Güney, Yalova Termal Kaplıcaları’nın düzenlenmesi için atanan isimdir.

kaplıcalarda yaptırılan köşklerde İstanbul'un varlıklı aileleri hastaları ile birlikte gelerek istirahat ederler ve yazı burada geçirirler. Geç Osmanlı Dönemi'nden beri kullanılagelen kaplıcaların bulunduğu Yalova, erken 20. yüzyılda bir kaplıca şehri haline gelir. Reşit Hayat adında bir Suriyeli girişimci "Dr. Siotis, Mühendis Papa ve sermayedarı Selah Cimcoz ve Esat Celal" ortaklığında Avusturyalı sermaye sahipleri ile birlikte bir şirket kurarak 51 yıl süre ile kaplıcaları kiralarak otel ve gazino inşa ettirir, yolları yaptırarak çevresini düzenler ve burayı bir eğlence mekanına dönüştürür. Birinci Dünya Savaşı sırasında yabancı sermaye sahiplerinin ülkeden ayrılmasıyla kaplıcanın gözden düşmeye başlaması üzerine şirket "sağlık müşaviri ve organik kimya hocası Şükrü Paşa'ya (?)" hisse vererek kaplıcalara yönetici olarak tayin eder (Giray, 1949).

Yalova Kaplıcaları'nın yeni kurulan Cumhuriyet'in batılılaşma hedefinin bir aracı haline gelmesi, 1929 yılında Atatürk'ün kaplıcalarda incelemelerde bulunması ve 1938 yılına kadar da yaz aylarında istirahat için buraya gelmesiyle hız kazanır. Yalova da ülkedeki tüm kentler gibi planlanması gereken, modernleştirilecek bir odak olarak ilk sıralarda yerini alır. Aynı zamanda, Atatürk'ün 1918 yılında o dönemde Avusturya-Macaristan İmparatorluğu sınırları içerisinde olan Karlsbad'a tedavi için giderek orada kalması da Yalova'nın sağlık turizmi ile ilgili önemli bir merkez haline getirilmek istenmesinde etkili olmuş gözükür. Yalova'nın da, Karlsbad gibi, Fransa'da Vichy ve Aix-les-Bains, Almaya'da Baden Baden, Belçika'da Spa kaplıcaları gibi 18. yüzyıldan beri tanınan dönemin örnek kaplıcaları arasında yer alması amaçlanır. Öte yandan, 6 Mayıs 1930 tarihli ve 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunu'na göre, nüfusu 20 000'den fazla olan şehir ve kasaba belediyeleri ile nüfusu ne olursa olsun kaplıca bulunan belediyelerin müstakbel şehir planı düzenlemeye zorunlu tutulmaları (Anonim, 1973, s.82) da, kaplıcaların, dönemin aktörlerinin zihinlerinde neleri tanımladığını görmek açısından ilginçtir*. 1929 yılındaki gazete haberlerinde Yalova kaplıcalarına sıklıkla yer verilmesi "asrileşme" konusunda kamuoyu oluşturulmak istendiği de gösterir. Yunus Nadi başsayfadaki köşesinde "İstanbulun yanı başında atıyen kendisine bütün dünyadan insan celbedecek bir su yeri vücade gelebilmek için bidateyye hükümetin ve İstanbul şehrinin biraz fedakarlığa katlanması bile yalnız caiz değil, hatta lazımdır" satırlarıyla İstanbulluları kaplıcalar için destek olmaya çağırır (Cumhuriyet, 16 Eylül 1929).

Yalova'nın ve kaplıcaların imarı doğrultusunda, şirket feshedilerek Seyr-i Sefain [Denizyolları İdaresi] tarafından işletilmeye başlanır. Termal Otel ve Atatürk Köşkü inşa

* Bu konuda daha ayrıntılı bir değerlendirme için bkz: Bölüm 3.1.1 Kentle İlgili Yasal Altyapı.

edilerek çevresi düzenlenir, alt yapı sorunları çözülür, içme suyu kullanılır hale getirilir. Yalova, aynı zamanda 1930 yılında İstanbul'un ilçeleri arasına katılır. Hem Yalova'nın kalkınması, hem de hastaların yanında gelenlerin deniz banyosu ihtiyaçlarının karşılanması için Termal İşletmesi'ne bağlı bir gazino ile plaj yapılır. Dünyanın değişik ülkelerinden bitki ve ağaçlar getirilerek Türkiye'nin ilk Canlı Ağaç Müzesi açılır. 7 Nisan 1938 tarihinde ise, Yalova Kaplıcaları ile kaplıcalar bölgesine ait harita onaylanır. Gelecekte, kaplıca arazisine tecavüz olabileceği göz önüne alınarak 1938 yılında, 3653 sayılı “Yalova Kaplıcaları'nın İşletilmesi ve Kaplıcanın İnkişaf İşlerinin Sıhhat ve Muavenet Vekaletine Bağlı Hükmi Şahsiyeti Haiz Bir Teşekküle Devri Hakkındaki Kanun”un 4. maddesinde belirtildiği şekilde, kaplıcanın sınırına bitişik arazide ve sınırdan 500 metre mesafe içerisinde bina yapımı kısıtlanır ve bir düzene bağlanır. 1939 yılında ise özel bir kararla kaplıca, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı emrine verilir.

Bu arada, 26 Şubat 1935 tarihinde, İstanbul'un imar planı için açılan yarışmaya davet edilen uzmanların raporları, belirlenen jüri heyeti tarafından değerlendirilerek planı, Ehlgötz'ün hazırlamasına karar verilir. Bu aşamadan sonraki işleyiş ise şöyle olacaktır: Plan hazırlandıktan sonra Şehir Meclisi inceleyecek, kabul edildiği takdirde vali ve belediye başkanı tarafından onaylanarak Ankara'da İmar Bürosu'na gönderilecek, İmar Müdürlüğü'nce de onaylandıktan sonra halka ilan edilecektir (Cumhuriyet, 1 Mart 1935). Karar, Dahiliye Vekaleti tarafından onaylanmadığı takdirde Ehlgötz'ten sonra en yüksek oyu alan Agache Şehir Meclisi tarafından vekaletle önerilecektir. Öte yandan, Ehlgötz lehine verilen bu kararın Dahiliye Vekaleti tarafından onaylanmadığı söylentisi gazete haberlerinde geçmeye başlar (Cumhuriyet, 19 Mart 1935).

Ehlgötz'ün seçimi ve sonrasındaki süreç işlerken Prost ve Royer Yalova'ya gitmek üzere 25 Mayıs 1935 tarihinde İstanbul'a gelirler (Cumhuriyet, 26 Mayıs 1935). Prost, Türkiye'ye gelişi ile birlikte İstanbul'un imarına da kısmen dahil edilmiş olur. Öyle ki, İstanbul'da iken “Şar fen heyeti müdürü, makine şubesi müdürü, ve diğer mühendislerle Şarbay muavini Hamid Oktay ve imar müşaviri Wagner”in katıldığı bir toplantıya davet edilerek Florya Plajı ve İstanbul'un imarı ile ilgili de görüşü alınır (Cumhuriyet, 9 Haziran 1935). Bununla birlikte, Yalova ile ilgili çalışmalarını tamamlayan iki uzman 10 Haziran 1935 tarihinde Paris'e dönerler. Paris'teki programları ise, Akay Direktörü Cemil (?) ile birlikte Vichy ve Aix-les-Bains'e giderek bu “banyo şehirleri”ni incelemektir (Cumhuriyet, 11 Haziran 1935).

Henüz İstanbul'un imarını yönetmek için Prost'un görevlendirilmediği bu dönemde süren

imar etkinliklerinden bir diğeri de Eminönü ile Eyüp arasındaki bölgenin imarıdır*. Bu işle ilgilenen ise Belediye İmar Müşaviri Wagner'dir. Dolayısıyla, İstanbul'da Prost dönemi imarları adıyla etiketlenen etkinliklerin birçoğu, henüz bir uzman İstanbul'un imarı için görevlendirilmeden daha önce başlamıştır. Prost'tan önce başlayan ya da yapılması düşünülen imar etkinliklerine Prost daha sonra onay vermiş, bunlar üzerinde çalışmış ve devam etmiştir.

Öte yandan, 8 Kasım 1935 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde, "Şarbay muavinlerinden Ekrem (?)'"in Prost ile imzalanacak sözleşmenin esaslarına ilişkin görüşmek üzere Dahiliye Vekaleti'ne gittiği haberi yer alır. Şubat ayında İstanbul'un imar planını hazırlaması için Ehlgötz seçilmiş, ancak, Kasım ayına gelindiğinde bu konuda Prost'un ismi geçmeye başlamıştır. Bir yarışma yoluyla planlanma uzmanının belirlenmesine karar verildiği, uzmanlar İstanbul'a davet edildiği, masrafları karşılandığı**, jüri heyeti oluşturulup hazırlanan raporlar değerlendirildiği halde yarışma ve yarışmanın tüm süreci göz ardı edilerek yeni bir isimden söz edilmektedir. Ehlgötz'ten neden vazgeçildiği, Prost'a nasıl karar verildiğine ilişkin bilgiler ise kesinlik taşımamaktadır. Bu süre içerisinde imar etkinlikleriyle ilgilenen ve üstelik, imar planına hazırlık olmak üzere inceleme yapmak ve rapor hazırlamakla görevlendirilen "imar müşaviri" Wagner'in (Cumhuriyet, 7 Aralık 1935) neden İstanbul'u planlaması için görevlendirilmediği ya da –yapıldıysa- Wagner'in böyle bir teklifi kabul edip etmediği de bilinmemektedir. Prost'un seçiminin ardından, 1936 yılı Nisan ayında Prost'un İstanbul'a gelerek imar planı ile ilgileneceği yazılır (Cumhuriyet, 28 Şubat 1936). Cana Bilsel (2007) ise, o dönemde Paris'in metropoliten planlamasını yürüten Prost'un İstanbul'un planlamasını yönetmek üzere İçişleri Bakanı [Dahiliye Vekili] ve İstanbul Valisi tarafından davet edildiğini belirtir.

Öte yandan, İzmir'in yeniden inşası için bir imar planı hazırlanması amacıyla Prost ile ilişki kurulduğu da bilinmektedir. İzmir Valisi Haydar Bey, Batı kentlerinin imarında izlenen yöntemler üzerinde incelemelerde bulunmak üzere 1924 yılında bir Avrupa gezisine çıktıktan kısa bir süre sonra, aynı yıl içerisinde Prost ile görüşülür. Bilsel (2001), başka bir Fransız şehircinin değil de Prost'un uzmanlığına başvurulmasının Fas'taki Fransız Valisi Mareşal Lyautey'in etkisiyle olduğu olasılığı üzerinde durur. Öyle ki, Kurtuluş Savaşı döneminde Türkiye'de incelemeler yapan ve 1920 yılında Fas'a giden gazeteci Berthe Georges Gaulis aracılığıyla Türkiye'yi yakından tanıyan Lyautey, Türk davasının İslam dünyası üzerindeki

* Bkz. Bölüm 4.1.4.1.3 Eminönü-Unkapanı Aksının İmarı.

** BCA-30..18.1.2: 36.32..3. numaralı ve 30 Nisan 1933 tarihli belge, "İstanbul'un imar planının yapılması için uzmanların getirilmesi ve bunlar için 25 000 liralık döviz harcamasına izin verilmesi" ile ilgilidir.

etkilerini değerlendirip hükümetine rapor eder. Dikkatlerini İslam dünyasının halifesi olan Osmanlı padişahı üzerinde toplayan Faslı Müslümanların Fransa'nın Türkiye ile bir an önce barış yapmasını arzu ettiklerini, aksi halde huzursuz olacaklarını, buna karşın Sèvres Antlaşması'nın yeniden gözden geçirilerek Yunanlıların Anadolu'dan çıkarılmasının ve padişahın vekili konumundaki Mustafa Kemal ile anlaşmaya varılmasının sevinçle karşılanacağını, Fransa'nın başta Türkiye olmak üzere İslam ülkelerinin dostu olduğunu göstermesinin Fas'taki çıkarlarının korunması açısından faydalı olacağını bildirir. Mustafa Kemal ise, Berthe Gaulis'e, Ankara'dan hareket etmeden önce, Lyautey'e iletmek üzere 23 Aralık 1921 tarihli bir mektup vererek Lyautey'e Kurtuluş Savaşı'nda kendilerine gösterdiği sempatiden dolayı teşekkür eder ve Ankara Antlaşması'yla Türk-Fransız ilişkilerinin olumlu sonuçları görülmeye başlandığı için memnun olduklarını dile getirir [6]. Dolayısıyla, Kurtuluş Savaşı yıllarında Mustafa Kemal ile Mareşal Lyautey'in karşılıklı yazıştıkları ve Lyautey'in Fransa'nın Ankara Hükümeti'ni tanıyarak savaştan çekilmesinde önemli rol oynadığı tarihsel belgelerde geçmektedir. Bu dönemde Prost ise, Mareşal Lyautey'in girişimleriyle Kuzey Afrika'da Casablanca, Marakeş, Fas, Meknes, Rabat gibi kentlerin planlarını hazırlamaktadır (Çelik, 1997). Prost, aynı zamanda, "Fas Rezidansı"nın mimari işlerine yönetici ve Protektora'nın sivil ve askeri inşaatına "umumi müfettiş" olarak tayin edilerek Rabat'ta hükümet sarayı ile birçok resmi bina, diğer illerde dört adet hidroelektrik santrali ve Marakeş'te Memuniye Otel'i'ni inşa eder (Gabriel, 1960). Prost, 1910 yılında ise Antwerp için açılan uluslararası yarışmayı kazanmış, 1928 ile 1934 yılları arasında Paris'in baş plancısı olarak çalışmıştır (Ocak 2003, s.22).

Prost'un Figaro Gazetesi'ne verdiği beyanattan alıntı yapan 5 Eylül 1938 tarihli Yeni Sabah Gazetesi'nde geçen "Atatürk planlarımı dinledi ve İstanbul'un imarı derhal tekerrür etti" ifadesi de Prost'un seçiminde Atatürk'ün etkisi olduğunu destekler niteliktedir. Öte yandan, Atatürk'ün Prost'u bizzat resmi bir mektupla çağırdığına ilişkin yorumlara da konu ile ilgili literatürde rastlanmaktadır. Akpınar (2003, s.64), böyle bir mektubu görmediğini, ancak Angel, Auffret, Neville ve Protsenko'nun yazılarında bu bilginin geçtiğini belirtir. Akpınar'a (Ocak 2003, s.23) göre, Atatürk, muasır medeniyete ulaşmayı hedefleyen, ama Müslüman bir cemaatin çoğunlukta olduğu bir ülkede İslam kentlerinde görev almış Batılı bir uzmanı tercih etmiştir.

1926 yılında İzmir'in planlanması için de davet edilen Prost, bu kentin yeniden düzenlenmesi işini alamamış olsa da 1936 yılında İstanbul'un planlanması doğrudan kendisine verilmiştir.

3.3.2 Henri Prost'un İstanbul'daki Etkinlikleri

Prost, 15 Mayıs 1936 tarihinde İstanbul'a gelerek İstanbul Belediyesi'nin sözleşmesine son verdiği 27 Aralık 1950 tarihine kadar İstanbul Belediyesi Şehircilik Mühassıslığı görevini yürütür (Akpınar, 2003, s.66). Bu dönem içerisinde Prost, Muhittin Üstündağ (14.10.1928-4.12.1938), Lütfi Kırdar (08.12.1938-20.10.1949) ve Fahrettin Kerim Gökay (24.10.1949-26.11.1957) olmak üzere üç ayrı vali ve belediye başkanı ile birlikte çalışır.

Prost'un önce Florya ve Yalova'da incelemelerde bulunması, sözleşme onaylandıktan sonra bir imar bürosu oluşturularak çalışmalara başlaması ve bu büroda Türk mühendis ve mimarların çalışması planlanır. Prost ülkeye geldiğinde gazetecilere, etütlerde bulunmak üzere iki ay kadar İstanbul'da kalacağını, planın hazırlanmasının iki sene süreceğini, planın ne kadara mal olacağını henüz tahmin edilemediğini, imar faaliyetini ve yeni binaları incelemek üzere Ankara'ya gideceğini belirtir (Cumhuriyet, 20 Mayıs 1936). Prost (1953) ayrıca kendisine yapılan daveti şu şartlar altında kabul ettiğini belirtir: "Projeler sureti katiyede, Belediye mühendisleri, Mimarları, Topoğraflarının iştiraki ile İstanbul'da yapılacaktır. İstanbul gibi çok eski bir şehirde tam faaliyette bulunan ticari ve sınai kaynaklar muvacehesinde bu elemanlar yapılacak tadilatları müstakbel içtimai gelişmeleri nazarı itibare alarak tatbik edeceklerdir. Bu elemanların mesailerı uzun seneler sürecektir ve yapılacak ameliyeleri büyük bir dikkat ile kontrol edeceklerdir". Öte yandan, Prost'un gelişinden önce Ankara'da bulunduğu sırada Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ* Prost'un alacağı ücretle ilgili de görüşmelerde bulunur (Cumhuriyet, 8 Nisan 1936).

Sözleşme imzalandıktan sonra İmar Bürosu çalışanlarına ve Prost'a yardım etmek üzere "Sıhhiye Müdürü Ali Rıza (?), Belediye hıfzısıhha mütehassısı Zeki (?), Celal Esad (Arseven), İmar Müdürü Ziya (?), Sular Müdürü Ziya (?), şair Yahya Kemal (Beyatlı), Salah Cimcoz, Güzel San'atlar Akademisi Müdürü ve yahud muavini ile Matbuat Cemiyetinden, Ticaret ve Sanayi Odasından, Mimarlar Birliğinden, Halk Partisinden seçilecek mümesiller, eski Nafia vekili Muhtar (?), Müzeler müdürü Aziz (Ogan), Belediye Reis muavini Ekremle (?) Belediye Reisi tarafından Şehir Meclisi azaları içinden seçilecek altı kişiden" oluşacak bir komisyon oluşturulmasına karar verilir. Bu altı kişinin "şehircilik hususunda azçok bir kuvvete malik olması" istenir. Komisyonun görevi ise, "pazarların, devlet müesseselerinin, temaşa yerlerinin, umumi meydanların nerelerde olması lazım geldiği hakkında ileri sürülecek fikirleri" belirleyerek Prost'a bildirmektir. Komisyonu oluşturan kişilerin birbirinden çok

* Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ aynı zamanda Cumhuriyet Halk Partisi İl Başkanı'dır.

farklı alanları temsil ediyor oluşu, bu komisyonda oluş sebepleri ve hatta böyle bir komisyonun başlı başına varlığı, dönemin aktörlerinin plan ve planlama kavramlarıyla ilgili zihin karışıklığına işaret eder. Komisyonu oluşturan üyeler, kente biçim vermenin tek bir kişinin yönlendirmesine dayalı bir çalışma olmadığı, kent planlamasında farklı disiplinlerden uzmanların birlikte çalışmasının gerekli olduğu bilinciyle belirlenmiş gözükmez. Prost'un, böyle bir ekibe gereksinim duyup duymadığı veya bunu talep edip etmediği ise bilinmemektedir. Öte yandan, Akpınar (2003, s.66), kentin ekonomik geleceği ile ilgili alternatif senaryolar hazırlamak üzere Prost'un İstanbul Ticaret Odası ile birlikte 1937-1943 yılları arasında ortak çalışmalar yürüttüğünü belirtir. Nitekim, 7 Mart 1937 tarihli Cumhuriyet gazetesinde Ticaret Odası'nın belediyenin kendisinden istediği imar planı ile ilgili raporu hazırlayarak verdiği haberi yer alır. Neredeyse tüm kurum temsilcilerine görüşleri sorulmaktadır.

Bunların dışında, belediyenin, vekaletlerden, imar planında yer alan ve vekaletlere ait olan binalarla ilgili olarak görüşlerini bildirmeleri için birer uzman gönderilmesini istemesi (Cumhuriyet, 18 Haziran 1937) İstanbul'da yürütülen çoğu işle ilgili merkezi otoritenin onayının alındığını gösterir. Hatta, Nafia Vekaleti'nin projelere müdahale ettiği durumlarla da karşılaşılır. Örneğin Prost'un önerisindeki Eminönü-Sultanahmet yolu için vekaletin itirazı üzerine ikinci bir plan hazırlanır (Cumhuriyet, 18 Mayıs 1940). Dolayısıyla, iktidar, ülkenin fiziki mekan planlamasına da katkıda bulunma inisiyatifini kullanmak istemektedir. Ayrıca, planlama uzmanlarıyla belediye arasında anlaşmazlık ortaya çıktığı takdirde hakeme başvurulması kararlaştırılır. İdari anlaşmazlıklarda Dahiliye Vekili, fenni anlaşmazlıklarda da Nafia, Sıhhiye ve Dahiliye Vekilleri hakem olarak çalışacaklardır (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1937). Bununla birlikte, bu dönemde sıklıkla başvurulanan yabancı uzman kullanımına tepki gösteren Mimarlar Cemiyeti, imar planının detayları hazırlanırken Türk mimarlarından yararlanılmasını istese de bu istek kabul edilmez (Cumhuriyet, 12 Mart 1938).

Prost'un, görevlendirilmesinin ardından ilk iki yıl araştırma ve belgeleme çalışmalarından oluşan hazırlık süreciyle geçer. İmar planı ile ilgili çalışmalara hava fotoğraflarının alınmasıyla başlanmasına karar verilir (Cumhuriyet, 7 Haziran 1936). Belediye, hava fotoğraflarının hazırlanması ve depolanması için Nuruosmaniye'de bir bina tutar (Cumhuriyet, 21 Temmuz 1936). Askeri harita şubesi tarafından çekilen (Cumhuriyet, 12 Eylül 1936) bu fotoğrafların yardımıyla 1/2000 ölçekli bir harita hazırlanacak ve Paris'te bulunan Prost İstanbul'a geldiğinde bu hazırlıkları inceleyecektir (Cumhuriyet, 26 Temmuz 1936). 21 Eylül 1936 tarihinde tekrar kente gelen Prost, Perapalas Oteli'nde kalır (Cumhuriyet, 22 Eylül 1936) ve kendisine belediyenin kullanmakta olduğu Eski Maarif

Nezareti binasında bir oda tahsis edilir (Cumhuriyet, 23 Eylül 1936).

Prost, İstanbul'da bulunduğu süre içerisinde kentin birçok yerinde incelemeler yapar, bürokratlarla toplantılara katılır. Örneğin, Liman Umum Müdürü Raufi Manyasi ve Belediye İmar Bürosu Eski Müdürü Ziya (?) ile liman mühendisleri bir heyet halinde Galata liman bölgesinde inceleme yaparlar (Cumhuriyet, 27 Eylül 1936). Bunun dışında, Prost'un katılımıyla Belediye Fen Heyeti Müdürü Hüsnü (Keseroğlu)'nın nezdinde Florya ile ilgili bir toplantı yapılır (Cumhuriyet, 29 Eylül 1936). Maarif Vekaleti meteoroloji uzmanı Tevfik (?) de belediyeye gelerek Florya'nın hava durumuna ilişkin Prost'a bilgi verir (Cumhuriyet, 3 Ekim 1936). Prost, İmar Müdürü Ziya (Kocainan) ile "İstanbul tarafında" da incelemelerde bulunur (Cumhuriyet, 18 Ekim 1936).

Prost Planı'nın temel özelliklerinden biri işlevsel bölgelemedir. Planda İstanbul, ticaret, konut, endüstri, rekreasyon, yönetim ve eğitim bölgelerine ayrılmıştır. Akpınar (2003, s.68), bu özelliğin 1930'larda CIAM Konferansı'nda tartışılan modern kent planlaması ilkelerini hatırlattığını; Prost'un, CIAM'a bağlı olmamakla birlikte bunun, CIAM ile Prost'un aynı formasyona sahip olduğunu gösterdiğini belirtir. Akpınar (2003, s.65), aynı zamanda, Prost'un planlama anlayışında Sitte ve Hénard'ın etkisine de dikkati çeker.

Prost'un planını oluşturan beş ilke şöyledir (Daver vd., 1943) (Şekil 3.3, Şekil 3.4, Şekil 3.5, Şekil 3.6, Şekil 3.7):

1. "Şehrin kıymetli esas zihniyetlerini teşkil eden ve her biri başlı başına değer biçilmez birer hazine mahiyetinde olan milli ve tarihi abidelerin etrafı zevksizce ilave edilmiş bir takım binalarla sarılı bulunuyor, bu kötü manzaralı binaları yıkarak abideleri meydana çıkarmak, bulundukları yerleri tanzim etmek;
2. Mevcut yolların bir kısmı şehrin sahası, iktisadi ve coğrafi vaziyetile uygun değildi. Bunları ıslah ve tanzim eylemek;
3. Bilhassa son asır içinde dar sokaklarda sıhhat, estetik gibi ictimai, medeni kaidelere aykırı olarak birbiri üstüne yıkılacak şekilde sıkışık, hava ve ışık alması imkansız binalar yapılmış ve bu suretle bir takım gayri sıhhi mahalleler vücade gelmişti. Bu mahalleleri hava ve ziya alabilecek şekle getirmek, küçük çocuklara oyun ve hareket imkanlarını temin etmek üzere geniş, bol sahalar ayırmak, bunları yerine göre park, yerine göre spor sahası halinde tanzim etmek;
4. Bugünkü hayatın icaplarına uyarak şehirlinin yaşayışına daha sıhhi, daha iktisadi bir cereyan verebilmek için şehri imkanın müsaadesi nisbetinde, ayrı mıntıka ve sahalara

ayırmak; iskan, ticaret, sanayi vesaire...mıntıkları gibi.

5. Bütün bu esaslardan başka ve bunların üstünde dikkat edilecek bir nokta var: İstanbul'un her bakımdan ayrı ayrı kıymeti haiz olan bütün hususiyetlerini muhafaza etmek, hatta bunların inkişafına meydan bırakmak lazımdır. Bütün tarihi Türk eserlerini kıymetlendirmek ve Boğaziçi, Haliç, Kağıthane, Çamlıca, Kurbalıdere, Adalar gibi mevkileri hususiyetlerinin icaplarına göre ayrı şekil ve ihtiyaçları göz önünde tutarak tanzim eylemek, umumiyet itibarıyla İstanbul'un silüetini muhafaza etmek.”

Prost, İstanbul'un imar planının yanında bazı mevzi planlar da hazırlar. Prost'un hazırladığı ilk nazım plan raporu, 1937 yılı sonlarına doğru Dahiliye Vekaleti'ne sunulur ancak, kısa süre sonra imar işlerinin Nafia Vekaleti'ne aktarılması üzerine plan, Nafia Vekaleti tarafından incelenerek bazı düzeltme öğütlerinde bulunulur (Anonim, 1973). Tarihi Yarımada, Beyoğlu, Anadolu yakası için hazırladığı planlar 1939-1940 yıllarında Nafia Vekaleti tarafından onaylanır, 1950 yılına kadar da yerel uygulama planları geliştirir. Prost, 1936 ve 1937 yıllarındaki çalışmalarını ise, İstanbul Nazım Planını İzah Eden Rapor başlıklı bir yayında açıklar. 1950 yılında İstanbul Belediyesi tarafından yayımlanan, 3 ciltlik, İstanbul'un Yeni Çehresi adındaki çalışmalarında ise İstanbul'a ilişkin görüşlerini ve planın ilkelerini açıklar.

Plana göre, kentin bazı yerlerinde akslar halinde düşünülen öngörüler, kimi yerlerinde nokta çalışması, kimi yerlerinde ise yüzey düzenlemesi halinde gerçekleştirilir. Sarayburnu ve Sultanahmet çevresinin tarihi karakterinin korunması ve arkeolojik park olarak nitelenmesi; suriçinde, Topkapı'ya doğru geniş bir zooloji ve botanik parkı önerisi; surların dışında yeşil bir koruma kuşağı bırakılması; Beyazıt, Aksaray, Eminönü, Şişhane meydanlarının düzenlenmesi; Harbiye, Osmanbey, Nişantaşı'ndaki düzenlemeler ile Maçka Parkı ve Taksim Gezisi Prost planının birçoğu uygulamaya aktarılabilmiş örneklerinden bazılarıdır.

Planın beş temel ilkesinden beşincisinde söz edilen “İstanbul silüetini muhafaza etmek” amacının bir yansıması olarak planda Tarihi Yarımada'da denizden 40 metre daha yüksek rakımlı yerlerde 12 metreden daha yüksek yapı yapılmaması öngörülür. Ancak, bu karar Prost Türkiye'ye gelmeden çok daha önce, 1933 yılında Yapı ve Yollar Kanunu'nun uygulanması için hazırlanan talimatnamede geçmektedir*. Öyle ki, inşaat ruhsatı verebilmeleri için belediye şubelerine tebliğ edilen bu talimatname İstanbul için ayrı hükümler yer alır.

* 24 Ağustos 1933 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde 8 maddeden oluşan bu talimatnamenin metni yayınlanmıştır. Ancak, bu talimatnamenin yer alabileceği başka kaynaklara ulaşılamamıştır.

Talimatnamenin 4. maddesinin 8. hükmü şu şekildedir: “İstanbul cihetinde kırk rakımdan yüksek mahallerde yapılacak inşaat istifaları nihayet 9 metreden fazla olamaz. Ancak Fatih kazası mıntıkası bu kayde tabi değildir”. Dolayısıyla, Prost İstanbul’un silüetini korumak endişesini taşımakla birlikte bu kararı tek başına almış görünmez (Cumhuriyet, 5 Ağustos 1933 ve 24 Ağustos 1933).

Prost, Boğaziçi’nin doğasını korumak için, kentin kuzeye doğru geliştirilmemesi gerektiğini de savunur. İstanbul için önerdiği yollarla ilgili olarak istimlak ve arsa spekülasyonlarından mümkün olduğunca sakınmak amacıyla kentin topografyasından yararlanan tünel, köprü ve viyadüklerle bağlanan yeni yolların açılmasının öneminden söz eder. Planın yol şebekesiyle ilgili önerilerinden birçoğu gerek plan yürürlükte iken, gerekse yürürlükten kalktıktan sonra zaman içinde gerçekleşmiştir. Atatürk Bulvarı, Tepebaşı Refik Saydam Caddesi, Bayıldım Yokuşu, Kadırgalar Caddesi, surlara paralel yol planın kimi değişikliklerle uygulanan yol örneklerinden bazılarıdır. Boğaz geçişi üzerinde de duran Prost, asma köprü ve gerektireceği çevre yollarını estetik ve mali nedenlerle doğru bulmayarak Ahırkapı-Harem arasında yaklaşık 2 km uzunluğunda, raylı sistem ve karayoluna birarada hizmet veren çift katlı bir tüp geçiş önerir. 1950’li ve 1980’li yıllardaki imar hareketleri sırasında gerçekleşen Vatan ve Millet caddeleri ile Tarlabası Bulvarı’nda Prost’tan izler görülebilmesi, planın etkisinin sürekliliğini gösterir. Öte yandan, daha sonraki çeşitli planlarda tekrarlanan ve 1980’lerden itibaren gerçekleşmeye başlayan, Yenikapı’nın kara, deniz ve demir yolları arasında bir aktarma noktası haline getirilmesi fikri de Prost planında yer alır. Prost, İstanbul’da olimpiyatların düzenlenmesi konusunda da fikir üretmiştir.

Akpınar (2003, s.67), çalışmasında Prost tarafından vali ve belediye başkanına hitaben daktilo ile yazılmış, Fransızca notlar ve mektuplardan söz etmektedir. Bu belgelerin kentsel sorunların analizi ve imar planının çerçevesini anlamak için önemli olduğunu, ancak, temel tasarım ilkelerini kavramak ve dönemin ruhunu anlamak açısından çok daha önemli olduklarının altını çizer.

Yaklaşık üç ay İstanbul’da kalan Prost, imar planının avan projesine ait raporun bir kısmını belediyeye teslim ederek Paris’e döner (Cumhuriyet, 29 Aralık 1936). Yokluğunda ise, verdiği talimatlara göre imar bürosunda çalışmalar sürdürülür. Bu arada, devlet bütçesinin yetersiz olmasına rağmen şartların zorlanarak Prost’un ücretinin ödendiği belgelerden izlenmektedir. Prost’a 1936 yılı için ödenmesi gereken 150 000 Fransız Frangı “döviz durumu dolayısıyla bu miktar dövizin verilmesine imkan olmaması” nedeniyle verilememiş, ancak, daha sonra sözleşme gereği ödenmesine İcra Vekilleri Heyeti tarafından 27 Ocak 1937

tarihinde karar verilmiştir (BCA-30..18.1.2: 71.6..20). Bu kararnameye ek olarak çıkarılan 11 Kasım 1937 tarihli bir başka kararname ise, 1937 yılı için Prost’a yine “halihazır döviz vaziyeti bu kadar dövizin verilmesine müsaid olmamakla birlikte” 12 000 lira karşılığı 150 000 Frank ödenmesiyle ilgilidir (BCA-30..18.1.2: 80.92..10). 1937 yılı Mart ayında gelmesi beklenen uzman için bir de ev tutulur (Cumhuriyet, 13 Şubat 1937). Prost, Muhittin Üstündağ’a gönderdiği bir mektupta, imar planı ile ilgili yayın yapılmasının spekülörlerin çıkarları için bir araç olacağını, bazı mülk sahiplerinin bu durumdan dolayı zarara uğrayabileceğini ve planın her zaman değişme olasılığının olduğunu yazar (Cumhuriyet, 13 Ocak 1937). Nitekim, Mezarlıklar başlıklı bölümde de irdelendiği gibi bu dönemde rant kavramının farkında olan çeşitli çıkar sahipleri ortaya çıkmıştır.

3 Mayıs 1937 tarihinde İstanbul’a gelen Prost’a beş senelik plan ile ilgili de danışılmasına karar verilir (Cumhuriyet, 4 Mayıs 1937). Bu gelişinde Prost, yine Yalova’ya gider. Ayrıca Florya, Unkapanı ve Azapkapı’da yerinde incelemeler yapar (Cumhuriyet, 5 Mayıs 1937). Hazırladığı 1/5000 ölçekli planı, Şehir Meclisi’nde görüşölüp Dahiliye Velaketi’nin onayı alınmak üzere Belediye Başkanlığı’na verir. Bu plan onaylanınca asıl projenin hazırlıkları başlayacaktır. Spekülasyonlara neden olmaması için bu planın bir süre gizli tutulmasına karar verilir (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937). Bununla birlikte Prost, avan projenin raporunu hazırlamayı da sürdürür (Cumhuriyet, 3 Ekim 1937). 18 Ekim 1937 tarihinde yine ülkeden ayrılır.

Plan hazırlıkları ve Prost’un İstanbul’daki mesaisi kamuoyunda sıkça konuşulurken bu büyüklükte bir işin hangi kaynaklarla finanse edileceği fazla dile gelmemektedir*. Bu konudaki ilk haberlerden biri, belediyenin imar planının uygulayabilmesi amacıyla kaynak yaratılması için 1937 yılında hükümete başvurduğudur (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1937). Yapılması gereken çok sayıda istimlakın belediyeye ağır bir yük getireceğinin farkına varılması da bu istekte etkili olmuş gözükür. Bir başka haberde ise, Başvekil İsmet İnönü’nün her sene hükümet bütçesinden 3 000 000 lira vererek İstanbul’un imarına yardım edeceğini Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ’a vaat ettiğidir (Cumhuriyet, 4 Ekim 1937). Bir sonraki haber ise, bu yardımın olanaklı görülmediği, belediyenin gelirlerinin arttırılması ve hükümet tarafından tahsil edilen bir kısım gelirin belediyeye verilmesi yoluyla bir çözüm bulunabileceğidir (Cumhuriyet, 8 Ekim 1937). İmarın hangi kaynaklarla yürütüleceğine, kent planlamasının ne olduğu ve Türkiye’de nasıl uygulanması gerektiğine ilişkin tartışmalara

* Bu konu, 3.1.2 Ekonomik Kaynaklar başlıklı bölümde daha ayrıntılı olarak irdelenmiştir.

Yunus Nadi'den Martin Wagner'e dek çeşitli isimler katılır, bu konuda gazetelerde çeşitli köşe yazılarına rastlanır. Celal Bayar da İstanbul'da imar planını inceleyerek derhal uygulanmaya başlanmasını ve milli bankalardan belediyeye 6 000 000 liralık borç verilmesini, bu miktarın 1 500 000 lirasının Belediyeler Bankası'ndan karşılanmasını emreder (Cumhuriyet, 10 Mayıs 1938).

İstimlak işlemleri, istimlakın uygulanması ve bütçe oluşturulması dışında, planın uygulama araçlarından biri olan yasaların eksikliği de karşılaşılan bir diğer sorundur. Plan onaylandıktan sonra belediye, istimlakı gereken yerlerde inşaata izin verilmemesi için bir kanun tasarısı hazırlanmasını önermeye karar verir. Prost'tan imar planının uygulanabilmesi için bir de kanun teklifi hazırlaması istenir (Cumhuriyet, 17 Kasım 1937). Yapı ve Yollar Kanunu'nda da değişiklik yapılması söz konusudur (Cumhuriyet, 26 Ocak 1938). Yine merkezi otoritenin onayı alınması gerektiği için Belediye Fen Heyeti İmar Bürosu Şefi Ziya (Kocainan) 1/2000 ölçekli planları ve maketleri yanına alarak Ankara'ya gider (Cumhuriyet, 12 Ocak 1938). Prost'un bürokratlarla sürekli temas halinde olarak şekillendirdiği ve verdiği direktiflerle belediye imar bürosunda hazırlanan bu çalışmalar Ankara'da da incelenmektedir. Projelerin geçirdikleri aşamalar şöyledir: Prost'un hazırladığı projeler İmar Bürosu'nda çizilmekte Şehir Meclisi'nde görüşülüp onaylandıktan sonra Ankara'da Nafia Vekaleti ve Dahiliye Vekaleti'nin onayına sunulmakta, onayı alınan projelerin yine İmar Bürosu'nda uygulama projeleri çizilmekte ve ardından Prost tarafından incelenmektedirler. Abidin Daver, bir yazısında bu sürecin olumlu olduğunu şu satırlarla belirtir: “İstanbul'un imar planını, Şehircilik mütehasısı Prost hazırlamış, Şehir Meclisi, Nafia Vekaleti, Dahiliye Vekaleti kabul etmiş, kimbilir belki, Başvekaletin bile tasvibinden geçmiştir. Bütün bu makamların topyekun yanlış düşündükleri, ihtiyaçları görmedikleri iddia edilemez ya...” (Cumhuriyet, 29 Şubat 1940).

Öte yandan, 1938 yılına gelindiğinde karşılaşılan eleştiriler ve tepkiler oldukça azdır. Örneğin, eski Şehremini Cemil Topuzlu imar planını eleştiren bir broşür hazırlayarak Şehir Meclisi üyelerine vermek ister* (Cumhuriyet, 1 Şubat 1938). Topuzlu'ya göre, her şeyden

* Topuzlu anılarında (Topuzlu, 2002), 1937 yılında Yarınki İstanbul adıyla yayınladığı bir “risale”den söz eder. Gazete haberinde geçen ve Şehir Meclisi üyelerine vermek istediği “broşür”ün bu yayın olduğu düşünülmektedir. Ancak, broşürün meclis üyelerine verilir verilmeyeceği bilinmemektedir. Adı geçen 1937 tarihli yayına ulaşılammıştır. Bu broşürün bulunamaması, bu dönemde eleştirel bir yayının dağıtımına izin verilmediğini akla getirmektedir. Öte yandan, Topuzlu, Beyoğlu Halkevi'nde 11 Mart 1944 tarihinde “32 Sene Evvelki, Bugünkü, Yarınki İstanbul” başlıklı bir konferans vermiş ve konferans aynı adla kitap haline getirilerek yayınlanmıştır. Bkz. Topuzlu, C., (1944), 32 Sene Evvelki, Bugünkü, Yarınki İstanbul, C.H.P. Beyoğlu Halkevi Konferans Serisi: 1, Ülkü Basımevi, İstanbul.

önce imara kentin altyapısının hazırlanmasıyla başlamak gereklidir. Tarihi yarımada ise öncelikle ele alınması gereken bölge olmalıdır. Topuzlu, imarın bölgesel bir şekilde yapılmasını da eleştirir. Kısmi istimlakler belediyenin aleyhine olmaktadır. İstimlaklerin hepsi birden yapıldıktan sonra işe başlanması daha doğrudur. Limanın yeri ile ilgili de eleştirileri olan Topuzlu, limanın ve kömür depolarının olduğu yerde bırakılmamasını önerir. 30’lu yılların sonunda eleştirel tavırlarla ve tepkilere sıkça karşılaşılmazken 40’lı yıllara gelindiğinde muhalif seslerin arttığı ya da daha fazla duyulur hale geldiği izlenir. Topuzlu, 1946 yılında Şehir Meclisi üyeliğine seçilmesinin ardından da eleştirel tavrına ve önerilerde bulunmaya devam etmiş, elliye yakın soru önergesi vermiştir. Verdiği soru önergelerinin sonuçsuz kalmasını ve meclis üyelerinin ilgisizliğini ise anılarında (Topuzlu, 2002, s.217) şöyle anlatır: “Şehrimiz için mühim işler hakkında ve ezcümle bütçe müzakeresi sırasında tenkitler yapıyordum, fakat Millet Meclisindeki fikir cereyanları ve hükümetin bu husustaki siyasetini derinden derine, iyi bilen arkadaşlar hemen müzakerelerin kifayetine karar verirlerdi. Hatta içimizden seçtiğimiz reis vekili bile sık sık sözlerimi keserdi”.

İmar planına ait raporun Şehir Meclisi’ne teslim edilmesiyle birlikte rapor başlıklar altında gazetede yayınlanır (Cumhuriyet, 13 Nisan 1938). Nazım plan üzerinde inceleme yapmak üzere oluşturulan karma komisyonun üyeleri, “Mülkiye encümeninden Ali Rıza (?) ve İhsan Namık, Bütçe encümeni namına Halil Hilmi, Tevfik Amir, Kavanin encümeni namına Şevket (?) ve Ahmed Arif, Nafia encümeni namına Hilmi Naili, Hayri Akyüz, Maarif encümeni namına Refika Hulusi, Behçet, Baha Tonel, İktisat encümeni namına Kamil (?) ve Hamdi (?), Tetkik encümeni namına Tevfik Raşid, Sıhhiye encümeni namına Etem Akif ve Refik Münir”den oluşur. Komisyon haftada üç gün toplanarak incelemeler yapacaktır (Cumhuriyet, 16 Nisan 1938) (Şekil 6). İncelemelerin sonrasında ise planlar ve rapor Dahiliye Vekaleti’ne gönderilir. Buradaki incelemenin ardından ise Nafia Vekaleti’ne gönderilecektir (Cumhuriyet, 20 Haziran 1938). Prost’un aynı zamanda planın uygulama işlerinde de çalıştırılmasına ise İcra Vekilleri Heyeti tarafından karar verilir (BCA-30..18.1.2: 82.25..10).

1937 yılı Ekim ayında ülkeden ayrılan Prost, 9 Mayıs 1938 tarihinde tekrar gelir. Bu gelişinde ise, İstanbul ve Beyoğlu kısımlarının uygulama planları ile Üsküdar ve Kadıköy kısımlarının planlarını hazırlamaya başlar. Nazım planın “tezyini mahiyetinde” olan kısımları ile ilgili “Güzel San’atlar mütehassıslarından” bazıları ile görüşecektir (Cumhuriyet, 29 Haziran 1938). Bu hazırlıkları tamamlayan Prost, Paris’in planları üzerinde çalışmak ve akademisyenlik görevleri için tekrar ülkesine döner (Cumhuriyet, 1 Temmuz 1938). Eylül

ayında tekrar gelen Prost* (Cumhuriyet, 13 Eylül 1938) Üsküdar ve Kadıköy kısımlarının nazım planlarıyla ve özellikle Eminönü ile ilgilenir.

Muhittin Üstündağ'ın ardından Vali ve Belediye Başkanı olan Lütfi Kırdar**, gerek yerinde yaptığı incelemelerle gerekse Prost'la ve imarla ilgili diğer bürokratlarla sık sık görüşerek imar etkinliklerini yakından takip eder ve Prost planlarının en önemli uygulayıcısı olur (Şekil 7). Erken Cumhuriyet döneminde yerel yönetimlere fazla yetki verilmek istenmediği, merkezde planlama yapmaya yönelik bir örgütlenmenin olduğu görülür. Lütfi Kırdar hem vali hem belediye başkanı olarak yerel yönetim mekanizmasının aslında merkezi yönetimin uzantısından başka bir şey olmadığına bir örnektir. Belediye ise, merkezi yönetim tarafından kentsel hizmetleri görmekte yükümlü olan bir devlet organıdır. Dolayısıyla, bu dönemde imar kurallarının belediye kararları değil, merkezi yönetimin buyrukları olduğu bir kentsel yapılaşma düzeni oluşturulur.

İmar etkinliklerinin ilerlemesiyle birlikte karşılaşılan eksiklerden bir diğeri ise, verimli bir çalışma sisteminin var olmayışıdır. Bunu çözmek için başvurulacak yol ise kadroların güçlendirilerek yeni organizasyonların yapılmasıdır. Belediye Fen Heyeti'ne bağlı olarak oluşturulan imar bürosunun dışında, Prost'un yanında çalışmak üzere İcra Vekilleri Heyeti tarafından çalışmasına izin verilen yabancılar da vardır. Bunlardan, Fransız “desinatör” Jaubert'in Dahiliye Vekaleti'nin önerisi üzerine Prost'un yanında çalışması için verilen karar 2 Mart 1939 tarihinde onaylanır (BCA-30..18.1.2: 86.18..5). Prost'un “refakatinde çalıştığı” bilinen bir diğer isim ise Gotye'dir*** (sic.) (Cumhuriyet, 14 Mayıs 1939).

İmar etkinliklerinin giderek yoğunlaşması ve onaylanan projelerin uygulama projelerinin çizilmesinin gerekliliği yeni bir yapılanma ihtiyacını ortaya çıkarır. İmar Bürosu'nun Belediye Fen Heyeti'nden ayrılarak ayrı bir İmar Müdürlüğü'nün kurulmasına karar verilir. Belediye

* Prost, Karabük ve Bursa'nın imarı ile de ilgilenir. Karabük'e 1938 (Cumhuriyet, 30 Eylül 1938) ve 1939 yıllarında gider (Cumhuriyet, 25 Haziran 1939). Prost'a hazırlayacağı imar planlarına karşılık olarak Sümerbank tarafından 26 000 Lira ödenir ve 15 Haziran 1939 tarihinde bu miktarın 22 000 Lira'sının serbest döviz olarak verilmesine İcra Vekilleri Heyeti tarafından karar verilir (BCA-30..18.1.2: 87.57..2). Dahiliye Vekaleti Başvekalet'e yazdığı 18 Nisan 1938 tarihli bir yazıda Prost'un aynı zamanda Bursa'nın imar planını da hazırlamasını, bu konuda bir fikir birliğine varılmazsa uluslararası bir yarışma düzenlenmesini önerir (BCA-30..10.0.0: 81.534..5).

** Aralık 1938'de, birinci Celal Bayar hükümetinin İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ, Vekalet emrine alınarak yerine 1949 yılına dek bu görevde kalacak olan Manisa Valisi Lütfi Kırdar atanmıştır (Koçak, 1996).

*** Bkz. Bölüm 4.3.1. İstanbul'un Büyük Tiyatro İhtiyacı.

İmar Müdürlüğü'nün görevleri arasında "imar sahalarının planlarını yapmak, umumi imar hakkında direktif vermek, Prost ile temas ederek inşaatın muvafık şekilde yapılıp yapılmadığını kontrol etmek" sayılabilir (Cumhuriyet, 7 Nisan 1939). Bu müdürlüğe Belediye Fen Heyeti Müdürü Hüsnü (Keseroğlu), onun yerine ise Nafia Vekaleti Yollar ve Yapılar Şubesi Müdürü Umum Muavini Nuri (Tezer) getirilir (Cumhuriyet, 4 Mart 1939). İmar Müdürlüğü'nde çalışmış kişiler arasında "ressam" Nazmi Dayan (BCA-30..18.1.2: 92.89..16), "ressam" Tevfik Arutay (BCA-30..18.1.2: 92.95..9), "maketçi" Ali Kemal Kaynak (BCA-30..18.1.2: 92.95..9), Kemal Butka (BCA-30..18.1.2: 93.112..17) isimleri sayılabilir. Belediye Harita Müdürlüğü ise, yeni açılacak yollar, bina inşasına izin verilecek yerler, istimlakler sonrası satılmak üzere belediyeye kalacak arsa miktarını gösteren imar sahasının haritasını hazırlar (Cumhuriyet, 4 Nisan 1939). Ayrıca, belediyede bir İstimlak Müdürlüğü çalışmaya başlar. Bu müdürlüğün kadrosu "bir daktilo, iki muakkib, iki fen memuru ve bir mühendis"ten oluşur (Cumhuriyet, 31 Mart 1939). İmar Müdürlüğü'nün kadrosunun genişletilmesine ve Avrupa'da eğitim görmüş iyi mühendisler alınmasına da karar verilir (Cumhuriyet, 14 Ağustos 1939). Belediye Fen Müdürlüğü'ne bağlı olan Harita Şubesi ise Belediye İmar Müdürlüğü'ne bağlanır (Cumhuriyet, 17 Kasım 1939).

Prost'un gerek Eminönü Meydanı'nın açılması gerekse diğer imar işleri nedeniyle bir an önce gelmesi için belediye kendisine haber verir (Cumhuriyet, 15 Nisan 1939). 18 Ekim 1937 ülkeden ayrılan Prost, 13 Mayıs 1939 tarihinde tekrar gelir. Bu gelişinde ise özellikle, Eminönü Meydanı'nın "kati şeklinin tespit etmekle", Kadıköy'ün nazım, İstanbul'un da uygulama planını hazırlamakla ilgilenir. Hazırladığı imar planı ise henüz Nafia Vekaleti tarafından onaylanmamıştır (Cumhuriyet, 14 Mayıs 1939). Şehir Meclisi'nde Prost'un sözleşmesinin bir yıl süre ile uzatılmasına ve yılda iki ay üzerinden iki yıl daha çalışmasına dair teklif kabul edilir. Bu tarihe kadar ise, Beyoğlu ve İstanbul nazım planı ile bunlara bağlı olarak Florya, Atatürk Bulvarı, Dolmabahçe, Fenerbahçe, Haliç, Şehzadebaşı, Bebek-İstinye yolu, Mecidiyeköy, Üsküdar Meydanı, Barbaros Meydanı planları tamamlanmış ve Kadıköy ve Üsküdar nazım planları da tamamlanmak üzeredir (Cumhuriyet, 17 Mayıs 1939). Prost'un en fazla meşgul olduğu işler ise, Kırdar'ın da özellikle ilgilendiği Taksim ve Eminönü'nün düzenlenmesidir. Prost, Kadıköy'ün nazım planını da hazırladıktan sonra imar planının uygulanabilmesi için "senelere münkasım" bir program yapacaktır. Ayrıca, İmar ve Nafia Müdürleri ile diğer şube mühendislerinin katılımıyla yapılan bir toplantıda yangın yerleri için de bir imar planı hazırlamasına karar verilir (Cumhuriyet, 5 Haziran 1939). Onaylanmak üzere Nafia Vekaleti tarafından incelenmekte olan nazım plana Vekalet'in bazı itirazları olması üzerine Prost cevap gönderir ve planın itiraz edilmeyen kısımlarının uygulama

projelerini hazırlamaya başlar. (Cumhuriyet, 30 Mayıs 1939). Onaylanması beklenen imar planı ile ilgili olarak Nafia Vekaleti ile görüşmek üzere Belediye İmar Heyeti Müdürü Hüsni (Keseroğlu) ile Harita Şubesi Müdürü Galib (?) Ankara'ya giderler (Cumhuriyet, 1 Haziran 1939). İmar planına ait kabartma harita, Eminönü Meydanı'nın maketi, haritalar, planlar da Ankara'ya gönderilir. Prost da Ankara'ya giderek Nafia Vekili General Ali Fuad (Cebesoy)'un başkanlığında, Nafia Vekaleti Yapı ve Yollar Şubesi Umum Müdürü, İmar Şubesi Umum Müdürü, İstanbul İmar ve Harita Şubeleri müdürleri ile Dahiliye Vekaleti İmar Bürosu Müdürü'nün katıldığı bir toplantıda İstanbul'un planı ile ilgili itirazlara cevap verecektir (Cumhuriyet, 2 Haziran 1939). İtiraz edilen noktalardan biri, Atatürk Köprüsü'nün Azapkapı kısmında inşa edilmesi düşünülen viyadüktür.

Araya gerek Atatürk'ün ölümü gerek vali ve belediye başkanının değişiminin girmesi, planın onaylanmasını geciktirir (Cumhuriyet, 4 Şubat 1948). Bu sürecin ardından 1939 yılı Haziran ayında planın Nafia Vekaleti tarafından onayına karar verilir (BCA-30..10.0.0: 81.535..1). “Reisi Cumhur İsmet İnönü 5 Haziran 1939 tarihinde Nafia Vekaletini teşrif buyurarak Başvekil Refik Saydam, Adliye Vekili Fethi Okyar ve Maarif Vekili Hasan Ali Yücel hazır oldukları halde Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy tarafından Şehircilik mütahassısı Bay Prostun ihzar etmiş olduğu İstanbul şehrinin Beyoğlu ve İstanbul semtlerinin müstakbel imar şekline aid nazım planı hakkında verilen izahat üzerine lazım gelen tadviklerde bulunmuş ve nazım planın İstanbul şehrinin ihtiyaçlarına uygun olduğunu tasvip ve aynen tatbikini emir buyurmuşlardır” (Daver vd., 1944, s.y). Yenikapı'da inşa edilecek liman ile ilgili kısmın ise incelenmesine devam edilmesine karar verilir. Plan onaylanmakla birlikte uygulanması için belediyeden bir de program istenir. Belediye İmar Müdürü başkanlığında bir heyet imar planının programı, İstimlak Kanunu'nun ve Yapı ve Yollar Kanunu'nun tadili ile ilgili görüşmek üzere tekrar Ankara'ya giderler (Cumhuriyet, 8 Haziran 1939). Ardından, önce Şehir Meclisi'ne sonra da Nafia Vekaleti'ne sunulmak üzere Belediye İmar Müdürlüğü'nde imar programı hazırlanır. Program 15 yıllıktır ve her beş yıllık uygulama için 15'er milyon lira harcanması öngörülür. Beş yıllık imar etkinlikleri ayrıca yıllara bölünür (Cumhuriyet, 11 Haziran 1939).

Prost, bürokratların taleplerini ve direktiflerini değerlendirmekle birlikte bürokratlarla zaman zaman fikir ayrılığına da düşmektedir. Örneğin, Prost, tesviyesi zor olduğu ve burada bir takım binaların istimlakı gerekeceği için kale duvarları içindeki Yenibahçe deresi arsasının spor sahası [koşu yeri] olarak uygun olmadığını belirtir. Prost'a göre, Yenibahçe'nin kale duvarları dışındaki kısmının boş ve kısmen açılmış durumda olması, yeni yol masrafları gerektirmemesi nedeniyle büyük bir olimpiik stat yapımına uygundur. Olimpiyatların

İstanbul’da düzenlenmesi halinde burası “ecnebi memleketlerde bu vadide yapılmış olunan çok güzel tezahürlere rekabet edebilecek bir teşekkül husule getirmeğe müsaittir” (Prost, 1938a). Ancak, stadyum Prost’un önerisinin dışında bir başka yere inşa edilecektir. Burası, o tarihte Atatürk’ün ikamet ettiği Dolmabahçe Sarayı’nın karşısında yer alan eski İstabl-ı Amire (has ahırlar) binaları ile Dolmabahçe Gazhanesi’nin bulunduğu alandır*. Prost’a hem danışıldığı hem de fikirlerinin dikkate alınmadığı bir başka örnek ise, yine stadyum ile ilgilidir. Prost, Dolmabahçe Sarayı ve Camisi dikkate alınarak meydan cephesinin alçak olmasını istediğinden at nalı planlı bir yapı yapılmasını önermiş, ancak bu uygulanmamıştır. Havagazı tesisatının ana hatlarının buraya bağlanmış olması nedeniyle gazhanenin başka bir yere naklinin mümkün olmadığını da belirtmiş olmasına rağmen ve gazhanenin başka bir yere nakledilmesi için incelemeler yapılmıştır. Prost’un ekibinde yer alan Aron Angel kendisiyle yapılan bir söyleşide, nazım planda Dolmabahçe Stadyumu’nun bulunduğu yerin gençler için idman alanı olarak düşünüldüğünü, ancak bu alanın Ankara’nın müdahalesiyle belediyenin yetki alanından çıkarılarak vekaletle bağlandığını, Prost’a ve Kırdar’a rağmen stadyumun yapıldığını belirtir (Boysan, 1999, s.32).

1939 yılında, Prost’a Karabük’ün planlarının hazırlanmasında yardım eden “Voiye”nin (?) İstanbul’un imar planları için İstanbul’a gelmesi söz konusu olur (Cumhuriyet, 3 Eylül 1939). Karabük seyahatinin ardından Prost tekrar “şehircilik mektebi imtihanlarında bulunmak üzere” Paris’e gider. İstanbul ve Beyoğlu ile Boğaziçi’nin Rumeli sahiline ait nazım planları ve Kadıköy, Üsküdar ve Boğaziçi’nin Anadolu sahiline ait nazım planları tamamlayan Prost’un ayrıca Adalar, Eyüp, Yeşilköy, Bakırköy ve Anadolu tarafındaki banliyö hattının nazım planları ile daha önce hazırlanmış olan nazım planlara ait uygulama planlarının hazırlanması beklenir. Üsküdar ve Kadıköy ile Boğaziçi’nin Anadolu sahili nazım planları Şehir Meclisi’nde onaylandıktan sonra Nafia Vekaleti’ne gönderilecektir (Cumhuriyet, 4 Temmuz 1939).

Eylül ayında gelmesi beklenen Prost gecikince belediye tarafından çağrılır. Bunun üzerine bir mektupla işlerini tamamlayarak İstanbul’a hareket edeceğini bildirir (Cumhuriyet, 28 Eylül 1939) ve Ekim ayı başında gelir. Prost’a ödenmek üzere 2000 Sterlin’lik döviz transferine izin verilmesine dair teklif ise İcra Vekilleri Heyeti tarafından 19 Eylül 1939 tarihinde kabul edilir (BCA-30..18.1.2: 88.91..6). Prost, bu gelişinde de imar etkinliklerini Kırdar ile birlikte inceler ve denetler. Belediyenin Nafia Vekaleti’ne başvurusu üzerine kentin yeşil alanlarının

* Bkz: Bölüm 4.3.7 Dolmabahçe Stadyumu.

düzenlenmesi için görevlendirilen uzman Theo Leveau* ile birlikte de çalışır (Cumhuriyet, 12 Ekim 1939). Bursa'nın da imar planını hazırlamayı kabul eden Prost Bursa'ya da giderek incelemeler yapar ve belediye ile bir ön sözleşme imzalar (Cumhuriyet, 26 Kasım 1939). Ayrıca Karabük'e de giderek oradaki çalışmalarını da sürdürür (Cumhuriyet, 13 Aralık 1939). Bunların dışında, Güzel Sanatlar Akademisi Mimari Şubesi'nde şehircilik dersi de verir (Cumhuriyet, 13 Şubat 1941). Aynı zamanda, Maarif Vekilliği'nin teklifi ile “memlekette dikilecek abide ve heykellerle Devlet bütçesinden yapılacak binalarda bulundurulacak fresk, mozayık veya yağlı boya yerli duvar resimlerini estetik ve teknik bakımdan incelemek üzere” oluşturulan jüriye Prost'un da katılması İcra Vekilleri Heyeti tarafından 17 Şubat 1941 tarihinde kabul edilir (BCA-30..18.1.2: 94.16..10). Prost'un, Paris'te İstanbul ile ilgili konferans verdiği de bilinmektedir. Bu konferans, 1948 yılı Arkitekt derginin dört ayrı sayısında tercüme edilerek yayınlanmıştır**.

Yaptığı iş sadece İstanbul'un imarı ile sınırlı kalmayan, sık sık ülkesine de giderek oradaki görevlerini de sürdüren Prost'un yanında çalışmak üzere bir yabancı daha görevlendirilir. Fransız “Şerer”in (Scherer ?) bir yıl süre ile 350 lira aylık ücretle (BCA-30..18.1.2: 91.61..18) çalıştırılmasına İcra Vekilleri Heyeti 4 Aralık 1939 tarihinde karar verir (BCA-30..18.1.2: 89.114..15). Belediye imar şubesi mühendislerinden Rüknettın (Güney) ise şehircilik işleri ile ilgili incelemelerde bulunmak üzere Bükreş'e gönderilir (Cumhuriyet, 20 Ocak 1940). Yeni belediye bütçesine göre İmar ve İktisat Müdürlükleri kadrosunun dağıtılmasına ve İmar Müdürlüğü kadrosunun şehircilik, proje ve tetkikat ile muamelat olmak üzere üç müdürlüğe ayrılmasına karar verilir. Buna göre, şehircilik şubesinin görevi imar ile ilgilenmek, proje ve tetkikat şubesinin görevi projeleri hazırlamak, muamelat şubesinin görevi de vatandaşın başvuru ve taleplerine cevap vermektir. Şehircilik Müdürlüğü'ne İmar Umum Müdürü Muavini “İbrahim”in (?), Proje ve Tetkikat Müdürlüğü'ne ise “mühendis Rüknettın (Güney)” in atanması (Cumhuriyet, 17 Haziran 1940) ve Harita Müdürlüğü lağvedilmesine karar verilir (Cumhuriyet, 30 Ocak 1940). Heyeti Fenniye kadrosu da dağıtılarak yeni mimar ve

* Bkz: Bölüm 4.1.4.2 Taksim Meydanı ve Yakın Çevresi.

** Bu yazılar şunlardır:

Prost, H., (1948), “İstanbul”, Z. Feran (Çev.), 3-4: 82-85.

Prost, H., (1948), “İstanbul”, Z. Feran (Çev.), 5-6: 110-112.

Prost, H., (1948), “İstanbul”, Z. Feran (Çev.), 7-8: 169-71 (Bu sayıdaki yazı, 5-6 numaralı bir önceki sayıda yayımlanan yazı ile aynıdır.)

Prost, H., (1948), “İstanbul'un Arkeolojik Durumu ve Tarihi Abideleri”, Z. Feran (Çev.), 9-12: 235-236.

mühendisler alınacaktır (Cumhuriyet, 27 Ocak 1940). Prost'un yanında çalışmak üzere gelmiş olan ve sözleşme süresi dolan Jaubert'in 24 Ekim 1939 tarihinden itibaren bir yıl süre ile 480 lira aylık ücretle çalıştırılmasına İcra Vekilleri Heyeti 12 Şubat 1940 tarihinde karar verir (BCA-30..18.1.2: 90.13..17). “Şerer” ve Jaubert'in [Jober] aldıkları ücretlerin 1/5'inin Fransa'ya transferi için gereken 2000 liranın yapılacak tasarruflardan karşılanmak üzere 190 yılı döviz cetvellerinin “Ecnebi Mütéhassıs lar faslına” Dahiliye Vekaleti adına eklenmesi İcra Vekilleri Heyeti tarafından 30 Haziran 1940 tarihinde kabul edilir (BCA-30..18.1.2: 91.61..18). İki yıldır Türkiye'de çalışmakta olan ve sözleşme süresi 21 Ekim 1940 tarihinde tekrar dolan Jaubert'in bir yıl daha çalışmasına İcra Vekilleri Heyeti 14 Kasım 1940 tarihinde karar verir (BCA-30..18.1.2: 93.105..15).

İstanbul ile ilgili imar etkinliklerinde pek çok yabancı uzmanın adı Prost ile birlikte anılmaktadır. Örneğin, Prost ve “eski eserler mütéhassısı Profesör Manburi” (Mamboury*) Sultanahmet hafriyat sahasında inceleme yaparlar (Cumhuriyet, 1 Şubat 1940). L.M. Sue** ise Dahiliye Vekaleti'nin teklifi üzerine 10 Haziran 1944 tarihli İcra Vekilleri Heyeti kararınca İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü'nde çalışmaya başlar. (BCA-30..18.1.2: 105.39.6). Prost ve Jean Walter'in*** ise, Paris'te birlikte çalışarak Taksim için bir proje hazırladıkları bir gazete haberinde yer alır (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1939). Prost'un daveti üzerine “Paris metropoliteni umum müdürü” Langevin**** liman yerini ve metro için hazırlanan planları (Şekil 3.8) incelemek üzere İstanbul'a gelmiştir (Cumhuriyet, 6 Temmuz 1948).

1940 yılına gelindiğinde Prost'un çalışmaları ile ilgili itiraz ve eleştirilerin daha sıklıkla dile geldiği görülür. Örneğin, Şehir Meclisi'nin 1940 yılı Nisan ayı toplantısında Üsküdar ve Kadıköy'ün nazım planının görüşülmesi sırasında üyelerden Zahid (?) plandaki bazı eksikliklere dikkati çeker. Avni Adalı ise, halkın plana göre mülklerinin ne durumda

* İsviçreli arkeolog Ernest Mamboury, Sarayburnu ve Sultanahmet semtlerindeki tarihi eserler üzerinde çalışmıştır. Güzel Sanatlar Mektebi ve Galatasaray Lisesi'nde resim dersi vermiş, Kapadokya çevresinde arkeolojik eserleri incelemiş, 1925'te “İstanbul Rehberi” ni hazırlamıştır.

** Marie Louis Sue, Fransa'nın en büyük transatlantiği olan Normandie gemisinin dekorasyonunu gerçekleştirmiştir. 1939-1945 yılları arasında ise Güzel Sanatlar Akademisi'nde Dahili Mimari Şubesi Şefi olarak görev yapan Sue, Park Otel'in bar bankosu ve salonunu ve 1943 yılında Barbaros Anıtı'nın kaidesini tasarlamıştır.

*** Jean Walter, Mecidiyeköy'de inşa edilmesi istenen 1000 yataklı hastanenin tasarımını yapmak üzere İstanbul'a davet edilmiştir (Cumhuriyet, 10 Temmuz 1939). Walter'in İstanbul'daki etkinlikleri ile ilgili daha detaylı bilgi için bkz. Bölüm 4.1.4.2 Taksim Meydanı ve Yakın Çevresi.

**** Bkz. Bölüm 4.1.1 İstanbul Limanı.

olduğunu bilmek istediğini, bu nedenle uygulama projelerinin daha hızlı bir şekilde hazırlanması gerektiğini belirtir (Cumhuriyet, 16 Mayıs 1940). Planın dönemin aktörlerince neyi tanımladığı Muhittin Üstündağ'ın şu sözlerinden kolaylıkla izlemek mümkündür: “Esasen plan; yapılacak yeni işleri, çocuk bahçelerini, stad sahalarını, parkları, komşu mahallerini ve saireyi tayin için bir esastır. İlerde bu işleri yapmağa kalkınca planda gösterilen mahallerde yeni inşaat yapıldığı zaman planın gösterdiği esaslara göre inşaat müsaadesi vermek suretile bunun yavaş yavaş tatbıkına çalışacağız” (Cumhuriyet, 27 Mayıs 1936).

İmar Bürosu'nda ise, 1/5000, 1/2000 ve 1/500 ölçekli planların hazırlanmasına devam edilir (Cumhuriyet, 18 Mayıs 1940). Bu çalışmalar sürdürülürken Maarif Vekaleti Rölöve Heyeti tarafından da planlardaki yollar üzerinde yer alan tarihi eserler belirlenir (Cumhuriyet, 30 Temmuz 1940). Bu arada Prost, Bursa'nın imar planının Şehir Meclisi'nde onaylanması üzerine Bursa'ya gider (Cumhuriyet, 14 Temmuz 1940). Yalova'da da incelemelerde bulunur (Cumhuriyet, 23 Temmuz 1940). Belediye İmar Müdürlüğü Beyazıt, Süleymaniye, Ayasofya, Sultanahmet, Karaköy, Üsküdar ve Beykoz Meydanları'nın imar planlarını hazırlayarak onaylanmak üzere Şehir Meclisi'ne teslim eder (Cumhuriyet, 15 Kasım 1940). Seçenekli olarak hazırlanan bazı planların tercihi Şehir Meclisi ile Nafia Vekaleti'ne bırakılır (Cumhuriyet, 18 Kasım 1940). Bu planlar 2 Aralık 1940 tarihinde Şehir Meclisi'nde kabul edilir (Cumhuriyet, 3 Aralık 1940). Belediye İmar müdürü Hüsnü Keseroğlu nazım plana bağlı olarak yapılan ve Beyazıt Meydanı, Edirnekapı-Silivri, Sultanahmet ve Süleymaniye Meydanları, Karaköy Meydanı, Karaköy-Tophane ve Karaköy-Azapkapı, Üsküdar Meydanı, Üsküdar-Beykoz, Emirgan Koruluğu ile ilgili “tafsilat planlarını” Nafia Vekaleti'ne onaylatmak üzere Ankara'ya gider. Prost'un 1940 sonlarında üzerinde çalıştığı planlar ise, Cihangir-Ayaspaşa-Kabataş, Suadiye-Erenköy-Feneryolu, Kasımpaşa, Eyüp ve Büyükkada'nın planlarıdır (Cumhuriyet, 24 Aralık 1940). İkinci Dünya Savaşı'nın devam ettiği bu dönemde Prost'tan pasif korunma önlemlerine uyması da istenir (Cumhuriyet, 6 Ocak 1941). Eyüp ile Boğaziçi'nin Anadolu sahilinin imar planları da hazırlanıp Şehir Meclisi'ne verilir (Cumhuriyet, 7 Haziran 1941). Belediye beş senelik ve yedi maddeden oluşan bir imar planı hazırlayarak Şehir Meclisi'ne ve Nafia Vekaleti'ne onaylatır (Cumhuriyet, 9 Mayıs 1944).

“Şerer”in 17 Ocak 1941 tarihinde dolan sözleşme süresi bir yıl daha uzatılır (BCA-30..18.1.2: 94.??..??)*. 1942 yılında sözleşme süresi bir yıl daha uzatılarak 350 lira aylık ücretle bir yıl daha çalışmasına izin verilir (BCA-30..18.1.2: 98.28..10). Aynı şekilde, İcra Vekilleri Heyeti

* Bu belgenin yer numarası tam olarak okunamamaktadır.

Jaubert'in de sözleşmesinin sona erdiği 21 Ekim 1941 tarihinden itibaren 492 lira aylık ücretle bir yıl daha çalışmasına karar verir (BCA-30..18.1.2: 96.94..19). 1942 yılında Jaubert'in de sözleşme süresi uzatılır ve 24 Ekim 1942 tarihinden itibaren bir yıl daha çalışması kabul edilir (BCA-30..18.1.2: 101.20..18).

İmar etkinlikleri devam etmekle birlikte özellikle 1940'lı yıllar İkinci Dünya Savaşı'na girmemesine rağmen ülkenin savaşın ekonomik alanda yarattığı olumsuz etkilerden kurtulamadığı bir dönem olur. 1929 Dünya Buhranı'nın ekonomi üzerindeki olumsuz yansımalarının derinden hissedildiği 1930'lu yılların üzerine gelen savaş, hayat pahalılığı, iase sorunları, karaborsa sonucu ortaya çıkan açlık, sefalet ve yoksulluk birçok sorunu beraberinde getirir. Bir yandan bu koşullarda günlük hayat sürerken diğer yandan belediyenin İstanbul'un fethinin 500. yıldönümü olan 1953 yılına imar etkinliklerine özel bir önem vererek hazırlanacağı gazetelerde yer alır* (Cumhuriyet, 1 Haziran 1942). 1943 yılında on yıllık uygulama planı hazırlanarak 1953 yılındaki 500. yıl fetih kutlamalarına görkemli bir imar süreciyle girmek hedeflenir. Prost da, planları fethin 500. yıldönümü için hazırlamaya çalışır (Cumhuriyet, 19 Ocak 1944) (Şekil 3.9, Şekil 3.10, Şekil 3.11). Ancak, ekonomi savaş koşullarının gerektirdiği şekilde kontrol altında tutulamadığı için bu fikir uygulama aşamasına geçmeden kalır. Bu dönemde en fazla gündemi meşgul eden imar etkinlikleri ise, 1942 yılında İnönü Gezisi'nin, 1943 yılında Atatürk Bulvarı'nın ve Mısırçarşısı'nın açılışıdır.

1942 yılında Prost'un adının geçtiği haberler önceki yıllara oranla azalır, 1943 yılından itibaren ise Prost'un adı gazete haberlerinde neredeyse hiç geçmemektedir. Öte yandan, bu dönemde Almanya ile ilişkilerin daha yakınlaştığı izlenir. Önce Ankara'da (Cumhuriyet, 31 Ocak 1943), ardından İstanbul'da Eminönü Halkevi'nde (Cumhuriyet, 2 Mayıs 1943) Alman Mimari Sergisi açılır. Türk-Alman Ticaret anlaşması imzalanır (Cumhuriyet, 24 Nisan 1943). Ülkede bulunan "Alman Asarı Atika Enstitüsü" Reis Doktor Schede ile mimar Paul Bonatz Maarif Vekaleti Rölöve Bürosu'nu ziyaret ederek Sedat Çetintaş'ın çalışmalarını incelerler (Cumhuriyet, 19 Mayıs 1943). Öte yandan, 18 Haziran 1941 tarihinde imzalanan Türk-Alman Saldırmazlık Anlaşması'na göre iki devlet birbirinin toprak bütünlüğüne saygı göstermeyi ve birbirine saldırmamayı taahhüt etmiştir***. Bu durum, 1940'lı yılların başında güçlü olan

* Bkz: Bölüm 4.1.4.1 Eminönü Meydanı ve Yakın Çevresi

** Bu müzenin Almanya'da bulunan hangi müze olduğu anlaşılamamıştır.

*** Alman ordularının Balkanları istilasının hemen ardından Alman hükümeti Türkiye'ye bir saldırmazlık anlaşması önermiştir. Hitler, dönemin başbakanı İsmet İnönü'ye gönderdiği kişisel mektubunda, Alman ordularının Türk sınırlarına 85 kilometreden daha fazla yaklaşmayacağı garantisini kişisel olarak verdiğini

Almanya ile ilişkilerin artması sonucu bir Fransız olan Prost'un görmezden gelinmeye başlanmış olabileceğini akla getirmektedir. Dolayısıyla, 1930'ların sonunda Prost'un ismi sıklıkla kullanılır ve çalışmaları yüceltilirken 1940'lara gelindiğinde artık eskisi kadar adı anılmamaktadır. Bununla birlikte, bu çalışmada kullanılan kaynaklardan biri olan Cumhuriyet Gazetesi'nin Almanya'yı destekleyen bir duruş belirlemiş olması da Prost'a haberlerde daha az yer verilmesinde etkisi olmuş olabilir. İkinci Dünya Savaşı'nın başladığı yıllarda, özellikle Nadir Nadi'nin yazılarıyla hükümetin dış politikasına aykırı bir tarzda Almanya taraflısı yayınlar yapan Cumhuriyet, bu siyasetini 1944 yılı ortalarına kadar sürdürmüştür.

1944 yılına gelindiğinde ise Prost, bir açıklamasında fethin 500. yıldönümü için planların hazırlıklarını sürdürdüklerini ve İstanbul ile Beyoğlu arasındaki tünellerle ilgilendiğini belirtir (Cumhuriyet, 19 Ocak 1944). Belediyenin imar etkinliklerini yürütebilmesi için bütçesinin yetersiz kalması üzerine Şehir Meclisi bu konuyla ilgilenmek üzere bir komisyon kurar, Dahiliye Vekaleti de yeni kaynaklar yaratılması için araştırmalar yapmaya başlar (Cumhuriyet, 24 Ocak 1944). Şehir Meclisi'nde Prost'un sözleşmesinin bir yıl daha uzatılması önerilir (Cumhuriyet, 5 Mayıs 1944) ve kabul edilir (Cumhuriyet, 16 Mayıs 1944). Belediyenin 1941 yılında hazırladığı ve Şehir Meclisi'nin ve Nafia Vekaleti'nin onayından geçen imar planına göre tamamlanabilen imar çalışmaları Barbaros Meydanı, Atatürk Bulvarı ve Taksim Meydanı ile ilgilidir. Malzeme fiyatlarının artması ve hükümetin imar işlerine kaynak aktaramaması nedeniyle belediye Şehir Meclisi'ne yeni bir plan önerisinde bulunur (Cumhuriyet, 9 Mayıs 1944).

1940'lı yılların ikinci yarısında Prost ve yaptığı çalışmalar eskisi kadar yüceltilmemekte, aksine eleştirilmektedir. Şehir Meclisi'nin 1944 yılı Nisan ayı toplantısında Prost'un sözleşmesinin bir yıl daha uzatılması önerisine üyelere Cemil Cem, uzmanın sadece "esas plan" için getirildiği, yaşının ilerlemiş olduğu gerekçesiyle itiraz eder (Cumhuriyet, 17 Nisan 1945). Bir başka itiraz ise, Prost'un imar planında İstanbul'da sanayi bölgesi için önerilen Yedikule ile Bakırköy arasındaki bölgeye karşı olur. Bu itirazın üzerine yeni bir yer belirlemek üzere Başvekalet'in isteğiyle vekaletler görevlilerinden oluşan 25 kişilik bir komisyon gerekli incelemelerden sonra Belediye Fen İşleri Müdürlüğü'nde toplantılara başlar (Cumhuriyet, 13 Ekim 1946).

İkinci Dünya Savaşı'nın sona erdiği 1945 yılında, 20 yıldır sürmekte olan tek parti yönetimi hızlı bir biçimde çözülme sürecine girer. 1946 yılında kurulan Demokrat Parti, tek partili

siyasal sistemden çok partili siyasal sisteme geçiş döneminde kurulan öteki partilerden farklı olarak kısa sürede geniş alanlarda örgütlenir. 21 Temmuz 1946 tarihinde yapılan ilk defa birden çok partinin katıldığı genel seçimde meclise 66 milletvekili sokabilen Demokrat Parti seçiminde baskı, hile ve yolsuzluk yapıldığını ileri sürer ve 1946 seçimi şaibeli bir seçim olarak siyasal tarihte anılır. Dolayısıyla tepkilerin oluştuğu, eleştirel tavırların ortaya konulabildiği bir döneme de girilmiş olur. Değişen ülke ortamının yansımaları imar ile ilgili tepkilerde de izlenmeye başlanır.

Bedii Faik Tasvir Gazetesi'nde Prost'u şu satırlarla eleştirir: “Bizim İstanbul vapuru, hani şu alındığı zaman adeta bayram yaptığımız tekne, geçenlerde Marsilya'ya gitmiş. Lakin ne yükünü boşaltabilmiş, ne de alacaklarını yükleyebilmiş. Sebebi malum: Fransa'da grev var.. Amele çalışmıyor..Trenler işlemiyor. Fakat asıl mühimi, vapura yetişemiyenler arasında kim varmış biliyor musunuz: Bay Prost. Hani şu, türbeleri, çeşmeleri, hanları, hamamları yıkarak şehri güzelleştirmeye (!) çalışan mütehassıs.. Aman yarabbi. Dünya ne kadar garip: Fransadaki grevin grevin bizdeki istimlakı durduracağı hiç aklımıza gelir miydi?..” (Tasvir, 6 Aralık 1947).

Yeni kurulmuş olan Emlak Sahipleri Derneği'nin 1947 sonundaki toplantısında da Prost planı eleştirilir. Toplantıyı eski Ankara Şehreminlerinden Asaf (İlbay) düzenler. Toplantının amacı ise, “şehrin tarihi ve bedii hususiyetlerini muhafaza yolunda harekete geçmektir.” Asaf, bir kentin imar planı hazırlanırken tek bir kişinin fikrini almanın yeterli olmadığını, iktisatçıların, tarihçilerin, o şehirde yaşayan “münevverler”in çoğunun görüşünün alınması gerektiğini, İstanbul'un imarında da herşeyin Prost'un zevkine bırakıldığını, yerel özelliklerin dikkate alınmadığını belirtir. Eski Nafia Vekillerinden (Ahmet) Muhtar (Cilli) de şu sözlerle eleştirir: “Şehir susuzdu, bunu düşünmedik park yaptık. Gazhane ve sarayın yanbaşında stadyom inşa ettik”. “Profesör Sedat” (Hakkı Eldem?) ise, “Şehir planında bir çok eksiklikler vardır ve bu sebeple de tatbik şeklinde hatalar bariz olarak göze çarpmaktadır. (...) Öyle sanıyorum ki, İmar müdürlüğü zayıf bir kadro ile çalışmaktadır. Bütçe yüzünden dar bir kadro ile çalışmak mecburiyetinde kalıyorsa İmar müdürlüğünün mütehassıslardan, fen adamlarından hiç olmazsa fikir alması pek faydalı olur. Atatürk bulvarının her iki tarafı da çok berbad bir durumdadır. Sürp Agop için de iyi not vermeğe imkan yoktur” sözleriyle eleştirilere katılır. Seyfi Arkan, Eminönü Meydanı'nın milli bir karakter taşımadığını, Yenicami'nin etrafını çevreleyen yollarla bir kiliseye benzediğini, caminin etrafının “Türk tarzı mimarisi”ne göre düzenlenmesi gerektiğini belirtir. Toplantının sonunda Prost için söylenen son söz ise şöyledir: “Bu zatın burada işi kalmamıştır” (Cumhuriyet, 27 Aralık 1947). Ardından derneğin başkanı Münim Mustafa Selek ile Umumi Katibi eski Ankara Şehremini mühendis Asaf,

valiyi ziyaret ederek toplantıda verilen kararları bildirirler. Buna göre, detay planlarının yarışma yoluyla ya da yerli uzmanlara yaptırılması; Prost planlarının kapalı odalarda tutulmayarak hukukçu, iktisatçı, mühendis gibi uzmanların incelemelerine açılması önerilir (Cumhuriyet, 19 Ocak 1948). Cemil Topuzlu da Şehir Meclisi'ne verdiği soru önergesinde liman yerinin yeniden tayinini ve belediye kurumlarının bir elden yönetilmesini, Beyoğlu'nda sinemaların çoğalmasının kalabalığa neden olması gerekçesiyle yeni tiyatro ve sinema açılmamasını talep eder. Ancak, talebi kabul edilmez. Anadolu sahili imar planının görüşülmesi sırasında Hamdi Bütün'ün, halkın tasarruf hakkını ihlal eden maddeler içermesi nedeniyle planın tekrar incelenmesi isteği ise kabul edilir (Cumhuriyet, 3 Şubat 1948). Bir başka Şehir Meclisi toplantısında Cemil Topuzlu, imar planının uygulanmasının mümkün olmadığını, imar sahasının içinde bulunan arsalarda ikişer katlı bina inşaatına izin verilmesinin hatalı olduğunu, ileride imar planının uygulanması sırasında bunların istimlakının yüklü miktarlara mal olacağını, planın uygulanma olanaklarının oluşturulması için çalışılması gerektiğinin belirtir. Ancak, bu eleştiriler karşısında uluslararası bir uzmanın hazırladığı planları beğenmemeye kimsenin hakkı olmadığı, planların hükümetçe onaylandığı söylenir (Cumhuriyet, 4 Haziran 1948).

Planın bir cennet yaratacağı inancı ise bu yıllarda yıkılmaya başlar. Öyle ki, “yarıncı İstanbul'u tanzim eden nazım plan, bir gün yapılanın ertesi gün bozulmasını önleyecekken” bunun hiç de öyle olmadığı fark edilir (Cumhuriyet, 4 Şubat 1948). Planın –“zaten pek fazla olmayan”- uygulama kabiliyetini her geçen gün biraz daha fazla kaybettiği düşünölmeye başlar. Prost, belediyenin bütçesini düşünmemiş, uzun yıllar sonra bile gerçekleştiremeyecek fikirler öne sürmüştür. Bütün imar etkinliklerinin nazım plana göre sürdürölmesi ve 1/2000 ölçekli uygulama planlarının derhal tamamlanması gerekirken buna da uyulamamıştır. Bunun farkında olan Prost da, elzem olan etkinliklerin yanına “müstecel” ifadesini koymuştur (Toker, M., Cumhuriyet, 4 Şubat 1948).

Falih Rıfkı Atay ise, Prost'un planlarının dışında uygulamalara başlanması nedeniyle planın bir kar ve çıkar aracı haline geldiğini, Nafia Vekaleti'nin plan konusunu disiplin altına alması gerektiğini, plana aykırı her yapının izinsizse yıkılmasını, izinli ise plana aykırı izin verene ceza verilmesini önerir (Cumhuriyet, 12 Ekim 1948). Planın sanıldığı gibi aksine çok da kolay denetlenebilir olmadığı fark edilmeye başlandıkça plan, ona atfedilen kutsallığı kaybetmeye başlar.

Öte yandan, Prost, 20 Eylül 1948 tarihinde kentin imarının gecikme sebepleri ile ilgili

yayımlanmamış bir rapor* yazarak bu raporda, koruma ve kentsel temizleme için düzenlemelerin gerekliliğini ortaya koyar. Geçen süre içerisinde karşılaştığı temel zorlukları açıklayarak nazım planda yer alan yaklaşık 500 adet notta ve belediye bürosunun değişiminden söz eder (Akpınar, 2003, s.52).

1949 yılına gelindiğinde belediye 40-50 kişilik bir mühendis ve fen memuru kadrosu oluşturarak uygulama imar planlarının hazırlanmasına başlanır. Bu planların iki yıl içinde bitirilmesi planlanır.

Prost planı, 1950 yılına dek 14 yıl boyunca geliştirilerek uygulanmıştır. Prost'un kontratı, 1950 yılındaki genel seçimlerin ardından yerel seçimleri de kazanan Demokrat Parti tarafından yenilenmemiştir (Akpınar, 2003). 27 Aralık 1950 tarihinde İstanbul Belediyesi Şehircilik Mühassıslığı görevinden ayrılmasından sonra da Prost planının İstanbul'daki etkisi uzun süre devam etmiştir. Planların yeni koşullara göre gözden geçirilmesi için 1951-1952 yıllarında bir revizyon komisyonu oluşturulmuş, bu komisyon da görevini 1952'de Müşavirler Heyeti'ne devretmiştir.

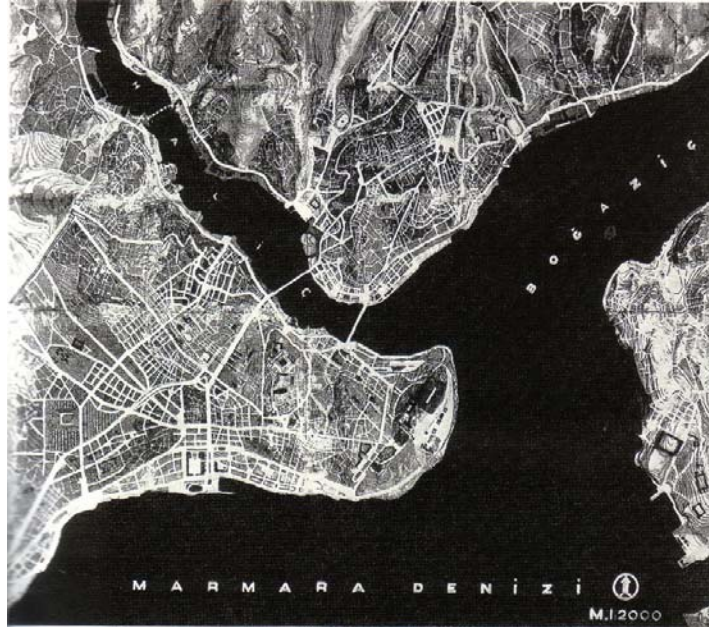
Prost'un ayrılmasının ardından Şehir Meclisi İmar Komisyonu'nun teklifi, Genel Meclis'in kararı ile Prost'un çalıştığı 1936-1950 yılları arasında hazırlanmış olan nazım planlarla, imar planlarının ve detay çalışmalarının, şehrin bünyesi, ekonomisi ve tarihi durumu ile uygunluğu, bunlardan hangilerinin tamamen, hangilerinin de kısmen uygulanacağı ve hangilerinin uygulanamayacağını belirlemek için kurulan Muvakkat Revizyon Komisyonu, 26 Mart 1951 ile 28 Ekim 1951 tarihleri arasında toplanarak bir rapor hazırlar (Duranay vd., 1972, s.81). İstanbul İmar Planları Revizyon Komisyonu Prost'tan devrolan İstanbul, Beyoğlu, Anadolu sahili nazım planları raporları ve notları ile, vekaletçe tasdikli 143 adet planı inceledikten sonra eleştirilerini bu raporda ortaya koyar. Başlıca eleştirilerinden biri, yapılan çalışmalarda, mesken, ulaşım, sosyal, ekonomik sorunlara çözüm üretmek yerine kenti süslemeye dayanan bir planlama anlayışının hakim olduğudur. Prost'un ülkeden ayrılması sonrasında hem İstanbul'un hem de İzmir'in İmar Müşaviri görevini yürüten Revizyon Komisyonu üyelerinden Kemal Ahmet Aru da (Küçükler, Nisan 1997, s.9), Prost'un çalışmalarını "fevkalade yüzeysel, süsleme planları" ifadesiyle eleştirir. Aru'ya göre, Prost'un kent planlama anlayışı büyük bulvarlar açmak, yeşillendirmek ve Taksim Gezisi gibi kısmi düzenlemeler yapmaktan öteye gitmemiştir. Ancak, Akpınar (2003, s.48) çalışmasında,

* Bu rapordan Akpınar'ın (2003) çalışmasında söz edilmektedir. Bkz: Prost, H., (1951), 20 Eylül 1948 tarihli rapor, II ve Şehirde Geçen Yılda Neler Yapıldı ve Bu Yıl Neler Yapılıyor, 1950-1951, Belediye Matbaası, İstanbul.

Revizyon Komisyonu'nun Prost'un çalışmalarını yanlış yorumladığını ve komisyonun hazırladığı raporun Türk araştırmacılar üzerinde etkisi olduğunu savlar (2003, s.54). Akpınar'a (2003, s.48) göre, Geniş Greco-Romen espaces libres (serbest sahalar) ile bağlanan Haussmanvari güçlü ulaşım ağları, sadece güzelleştirme kavramı ile düşünülemez, plan, ulus-devletin ideolojisini yaymak için kullandığı, Cumhuriyet'in idari ve kültürel reformlarını fiziksel olarak görselleştiren politik bir araçtır ve İstanbul İmar Planı, Ankara İmar Planı'ndan çok daha fazla ulus-devletin seküler reformlarıyla ilgilidir.

1950-1956 yılları arasında ise, planın revizyonu Türk uzmanlarca devam ederken, imar 1937 Planı'na göre sürer.

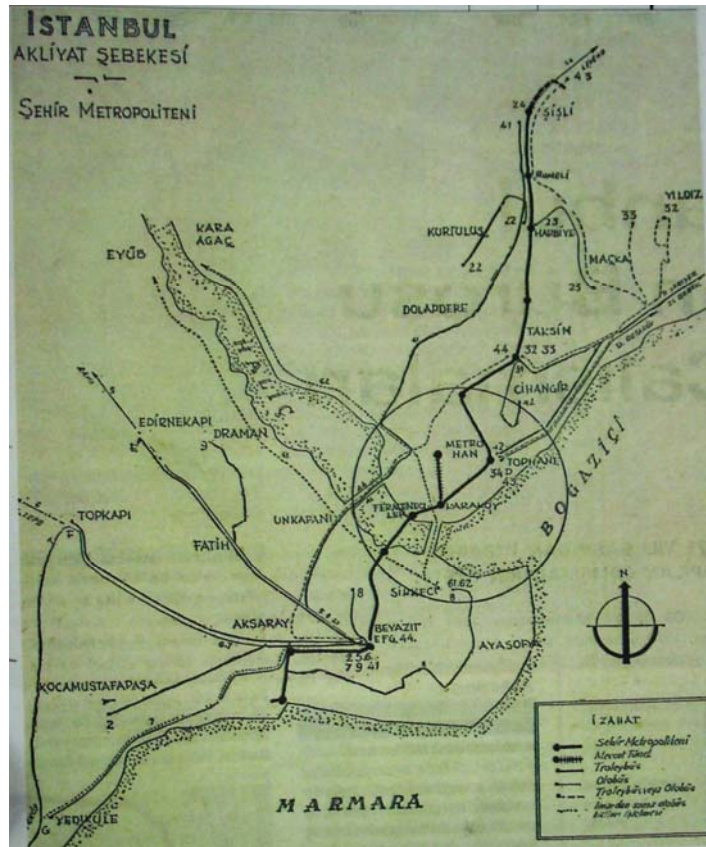
Prost'un görüşlerine Türkiye'den ayrıldıktan sonra da zaman zaman çeşitli nedenlerle başvurulur. Saraçhanebaşı'ndaki yeni belediye Sarayı için de Prost'un görüşlerinin alındığı, kendisinin alanın arkeolojik ve tarihi özellikleri nedeniyle yer seçimini uygun bulmadığı bilinmektedir. Özellikle, 1956 yılı sonrasındaki istimlakler sırasında ortaya çıkan yoğun eleştiriler nedeniyle, uygulamaların meşrulaştırılması amacıyla Prost 1958 yılında kente tekrar davet edilmiştir (Akpınar, 2003). Menderes döneminde gerçekleşen imar hareketleri sırasında da kısmen Prost planındaki önerilerden hareket edilmiştir. Kimi zaman aksi ileri sürülse de, Menderes ve İnönü dönemi imarları gerek öngörülenler, gerekse de yaklaşım olarak birbirleriyle sıkı biçimde ilişkilidir.



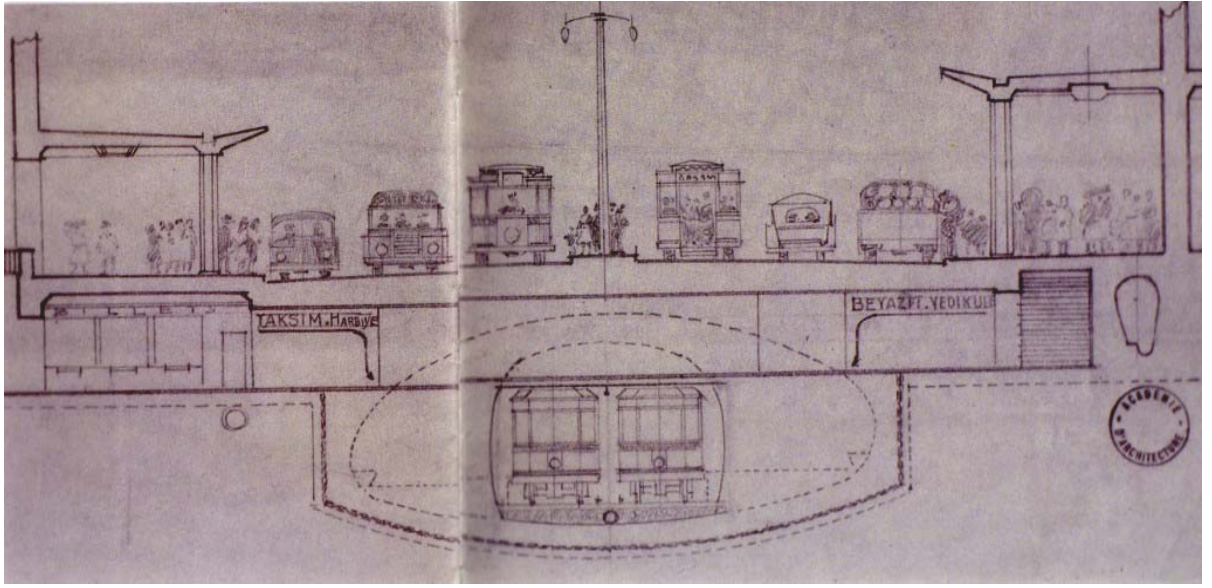
Şekil 3.3 İstanbul İmar Planı, Henri Prost (Akpınar, Ocak, 2003, s.21)



Şekil 3.6 İstanbul Mintıkası Planı, 1937 (Anonim, 1996, s.y.)



Şekil 3.7 İstanbul Ulaşım Planı (Boysan, 1999, s.33)



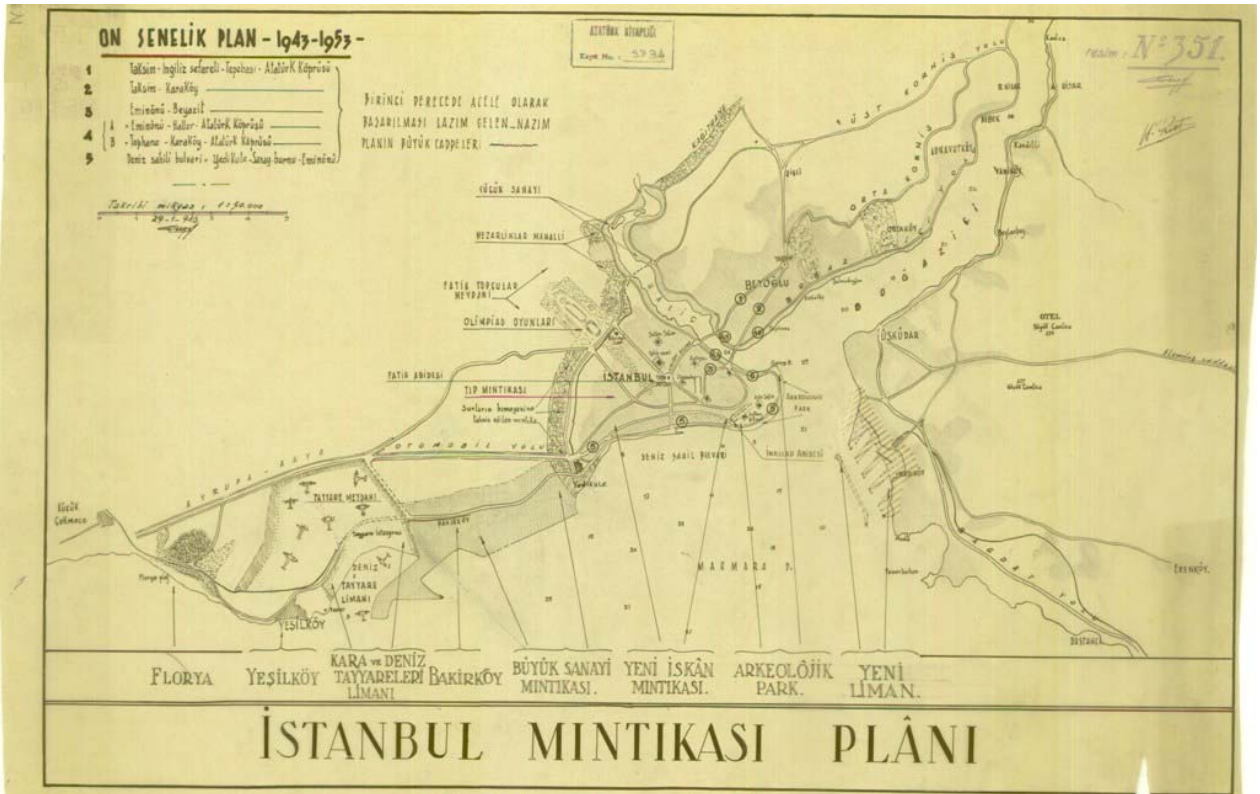
Şekil 3.8 İstanbul'da Bedesten Metrosu Projesi, 1945 (Anonim, 1996, s.y.)



Şekil 3.9 “Vali Lütfi Kırdar, şehircilik mütehasssından izahat alıyor” (Cumhuriyet, 5 Ekim 1939)



Şekil 3.10 “M. Prost’un projesine aid rapor Şehir meclisinde” (Cumhuriyet, 16 Nisan 1938)



Şekil 3.11 On Senelik Plan 1943-1953 (İstnbul Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi)

4. FİZİKSEL MEKANIN REEL DEĞİŞİMİ

4.1 Ulaşım Donatıları

4.1.1 İstanbul Limanı

Kumkapı, Yedikule veya Küçükçekmece bölgelerinden hangisinde limanın inşa edileceğine ilişkin 8 Ağustos 1916 tarihli bir arşiv belgesinden İstanbul Limanı'na ilişkin tartışmaların İstanbul'un imarının gündeme gelmesinden çok daha önce başladığı izlenebilir (BCA-230..0.0.0: 69.7..3.). İstanbul'un bir limana sahip olmasının gerekliliği ve sonrasında bu limanın yeri ile ilgili tartışmalar 1920'li yılların sonundan itibaren giderek hız kazanarak devam etmiştir. Öte yandan, İstanbul Limanı konusunun diğer imar etkinlikleri arasında Ankara'nın en fazla müdahale ettiği, hatta yönettiği etkinlik olduğunu söylemek yanlış olmaz. İstanbul Belediyesi'nin ötesinde İcra Vekilleri Heyeti, dolayısıyla Reisi Cumhur, Başvekalet, Nafia Vekaleti, Maliye Vekaleti, İktisat Vekaleti, Münakalat Vekaleti, İstanbul Ticaret Odası gibi kurumlar liman yerinin belirlenmesine ilişkin bu süreç boyunca konuya dahil olmuşlardır. Prost ise, raporunda liman yeri ile ilgili önerilerinin hükümet tarafından ayrıca incelenerek ele alınmasını talep eder. Bu doğrultuda, Prost'un liman konusunda Galata Rıhtımı'nın düzenlenmesi dışında çok da fazla etkinlik göster(e)mediği görülür. Prost henüz planlama uzmanı olarak görevlendirilmeden önce başlayan bu tartışmalar ve girişimler Prost'un gelişimi ve imar planını hazırlayışı ile de son bulmamıştır.

1924 yılında İstanbul Ticaret Odası tarafından İstanbul'un ekonomik durumunun belirlenmesi ve ortaya konan sorunların aşılmasına ilişkin önerilerin yer aldığı bir rapor düzenlenir. Bu raporda limandaki yükleme, boşaltma, rıhtım, gümrük ve antrepo sorunları ayrı bir bölüm olarak incelenmektedir (Tekeli ve İlkin, 1989, s.266). Rapora göre İstanbul'un ekonomisinde en kritik hizmet alanı liman hizmetleridir. Bu hizmet, kent ekonomisine sağladığı istihdam ve yarattığı katma değerin ötesinde bir öneme sahiptir. Temel ekonomisi ticarete dayanan İstanbul'da liman hizmetlerinin kısa sürede ve düşük maliyetle gerçekleştirilmesi ticaret kesiminin başarısını belirleyecektir. Bu nedenle raporun en ayrıntılı incelediği konu bu olur (Tekeli ve İlkin, 1989, s.284). Rapor, İstanbul Limanı'nda faaliyetin 1913 yılına göre önemli ölçüde azaldığını belirler. Bu gerilemenin nedenleri temelde ticaret ve üretimdeki azalma olmakla birlikte, kentin ve hinterlandının küçülmesi ve burada yaşayanların alım güçlerinin azalması ve rakip limanların gelişmesidir. Ülke içindeki İzmir, Samsun, Trabzon, Antalya, Mersin gibi limanlar Mütareke döneminde doğrudan dış ilişki kurmaya başlamışlardır. Öte yandan, Pire Limanı rakip olarak hızlı bir gelişme göstermeye başlamıştır. Rıhtımda yükleme

ve boşaltmayı sağlayacak vinçlerin sayısını artırılması, antrepoların sayısının çoğaltılması, gümrük ambarlarının düzenlemesi gibi bazı altyapı sorunlarının da çözülmesi gerekmektedir. Ancak, faaliyeti azalmış limanın temel sorunu alt yapı yetersizliğinden çok, yönetimin örgütlenmemesinden kaynaklanmaktadır. Liman yönetiminde Müdafaa-i Milliye, Dahiliye, Maliye, Nafia Vekaleti ile şehremanetinin değişik sorumlulukları vardır. Bu da eşgüdümü zorlaştırmakta, dolayısıyla işletmenin etkinliğini azaltmaktadır. Öte yandan, tüccarlar, Rıhtım Şirketi, hamallar, mavnacılar, tahmil ve tahliye işçileri, arabacılar ve gemi şirketlerinin çıkarları arasındaki dengenin kurulması da başka bir sorundur. Bunun çözümü ise yönetsel olmaktan çok siyasaldır (Tekeli ve İlkin, 1989, s.284-285).

Raporun limana ilişkin kurumsal önerisi limanın yönetiminin tek elde toplanmasıdır. Tüm yetkiler 8-10 kişilik bir heyete verilmelidir. Bu heyet ise yarısı Ticaret ve Sanayi Odası tarafından, diğer yarısı Cemiyet-i Umumiye-i Belediye tarafından seçilen üyelerden oluşmalıdır. Raporda, bu heyete Rıhtım Şirketi temsilcisinin de katılabileceği belirtilir. Bu heyetin vergi, rüsum gibi gelir kaynaklarının olmasının yanı sıra borçlanma yetkisi de bulunmalıdır. Çalışmaları ise bir genel kurul tarafından denetlenmelidir. Böylece merkezi otoritenin sorumluluğundan çıkarılmış, yönetimi bir yerel kurula bırakılmış limanda çok sayıda ıslahat yapılabilir. Bir liman fen heyeti kurulmalı, gece mesaisini sağlamak için liman ışıklandırılmalıdır. Kılavuz, römorkör, şamandıra, rüsum işleri yeniden düzenlenmelidir. Limanda etrafında gedikler ve bir tür loncalar halinde örgütlenen işçilerin ücretlerinin saptamasında Ticaret ve Sanayi Odası'nın söz sahibi olması da istenir (Tekeli ve İlkin, 1989, s.298). Öte yandan, Şehremini Operatör Emin Bey (Erkul) hamal gediklerini kaldırdığında odaya başvurarak “gediklerin ilgasından dolayı erbab-ı tecaretin binnetice mazhar-ı suhulet ve istifade oldukları cihetle fiilen hamallıkta müstahdem olmayan bazı hamalbaşı ve rüesasına gedik tazminatı olmak üzere tüccar tarafından mebalîğ-i münasibe itasını” teklif etmiştir. Ancak, bu teklif oda yönetim kurulunun 3 Temmuz 1924 tarihindeki toplantısında reddedilir.

Ne var ki, liman konusundaki düzenleme raporda öngörülen biçimde olmamıştır. 1891 yılında Fransız bankalarından alınan mali destekle kurulan İstanbul Rıhtımları Şirketi, Cumhuriyet'in ilanından sonra ileri sürülen ağır şartları kabul etmeyince iflasa sürüklenmemek için tesisleri 24 000 000 liraya devlete satmak zorunda kalır ve 29 Temmuz 1925 gün ve 2256 sayılı kararname ile İstanbul Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi kurulur. Limanların, devletin imtiyaz verdiği yerli şirketlerce işletilmesinin yeğlenmesi sonucunda bu kuruluştaki, Sanayi ve Maadin Bankası, Türkiye İş Bankası, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, Bahri Muamelat TAŞ, İstanbul Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye Şirketi yer alır (Tutel, 1993, s.216). Böylece, Cumhuriyet yönetiminin, Türk işadamlarını, Türk tüccarı destekleme ve milli sermaye

yaratma politikasından yararlanan Cumhuriyet kadrolarından müteşebbisler, İstanbul’da liman işlerine, yani doğrudan ve dolaylı yoldan dış ticarete atılarak devlet tekelinde olan liman işletmeciliğinin çeşitli işlerini aldılar. Çoğunlukla, bu işleri eskiden beri yapan Rum, Ermeni, Yahudi azınlıktan sermaye sahipleri ile ortaklıklar açık veya örtülü biçimde de sürer (Anonim, 2003). İstanbul Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi’ne İstanbul Limanı’nda her türlü yükün boşaltılma ve yüklenmesi, gemilere su verilmesi ve kurtarma hizmetleri imtiyazı verilir. Milli Türk Ticaret Birliği’nde etkin bir yeri olan Ahmet Hamdi (Başar) bu şirketin kuruluşunu şöyle anlatır: “Akıllıca bir iş yaptığımızı sanarak, dört arkadaş, yanımıza zamanın Ticaret Bakanının bir akrabasını da alarak Liman inhisarına talip olduk. Tek başımıza bu inhisarı bize vermediler; Türkiye İş Bankası, Sanayi ve Maadin Bankası, Seyr-i Sefain İdaresi, Mavnacılık Şirketi ile ortaklaşa aldık”. Şirketin Umum Müdürlüğü’ne ise bu sözlerin sahibi olan Ahmet Hamdi (Başar) Bey getirilir. Bir ara şirketin yönetimini Mavnacılık Şirketi ele geçirmeye çalışmış ise de başarılı olamamış, bunun üzerine şirketin diğer ortaklarının hisseleri zaman içinde satın alınarak Maliye’nin denetimine geçmiştir. Şirketin yükleme ve boşaltma hizmetlerinde bir ucuzluk sağladığı ve yüklenen boşaltılan malların güvenliğini arttırdığı anlaşılmaktadır. Bu düzenlemenin liman konusunda odanın yakınmalarını tam olarak gideremediği ise, odanın 1926 ve 1928 yıllarında yapılan yıllık kongrelerine İstanbul Limanı konusunda sunulan raporlardan anlaşılmaktadır (Tekeli ve İlkin, 1989, s.305-306). Liman konusunda bir başka girişim ise, 1926 yılında kabotaj, yani Türk limanları arasında deniz ulaşımı yapma hakkının yabancı sermayeye yasaklanmasıdır (Boratav, 2000).

İstanbul Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi’nin kuruluşu tepkilere de neden olur. Örneğin, Yunus Nadi İstanbul Liman İnhisarı’nın varlığını şöyle eleştirir: “İnhisarın moda olduğu bir zamanda her nasılsa yapılabilmiş olan liman inhisarları, hiç şüphe yok ki inhisarların en manasız olduğu kadar en muzırrıdır da. Şimdi bütün vuzuh ve sarahati ile anlamış bulunuyoruz ki Türkiye’de liman inhisarlarının hakikaten hiçbir manaları yoktur”. Nadi’ye göre zaten “inhisar tatbik olunan mahallerde” liman da yoktur. İstanbul’da liman adına yalnız “yüzler karası iki buçuk metroluk” bir rıhtım vardır. Üstelik devlete hiçbir gelir getirmediği halde inhisar tesis edilmiştir. Dolayısıyla limanların ıslahına inhisarların kaldırılması ile başlanmalıdır (Cumhuriyet, 16 Temmuz 1930).

Öte yandan, 1930 yılında 1580 sayılı Belediye Kanunu kabul edilmiş, Valilik ve Belediye Başkanlığı birleştirilmiş ve İstanbul’un imar planının elde edilmesi için girişimler başlamıştır. Bu doğrultuda, 1930 yılında İstanbul’un liman gereksinimi ve limanın yapılabileceği yerlerle ilgili tartışmaların arttığı görülür. Daha önce, İstanbul’da bir liman yapılması ile ilgili ilk tartışmalar sırasında Kumkapı-Yenikapı arasında büyük bir dalgakıran yapılması, Çekmece

Gözü'nden yararlanılması gibi fikirler öne sürülmüştür (Cumhuriyet, 22 Kasım 1929). Ancak, bu kez İstanbul Limanı ile ilgili incelemelerde bulunmak üzere bir komisyon oluşturulur. Yunus Nadi, "Acaba bu tetkikatın sebebi ve maksadı ne idi? Yoksa bazı müdri umumilerin İstanbul'da geçirecekleri beş on günden bilistifade boş durmasınlar, ara yerde bir de liman komisyonu teşkil ederek biraz tetkikat metkikat icra etsinler mi denildi?" ifadesiyle bu tür komisyonların gereksizliğini vurgular (Cumhuriyet, 16 Temmuz 1930). Nafia Vekaleti'nin daveti üzerine İstanbul'un imarı ile ilgili görüşmelerde bulunmak üzere Ankara'ya giden Belediye Fen Heyeti Müdürü Ziya (Kocainan) Bey ise verdiği beyanatta liman ile ilgili de bir açıklama yapar. Ziya (Kocainan)'a göre, "İstanbul limanı ve şehrin iktisadi merkezinin tayin ve intihabı ve bilhassa kömür depolarının nerede yapılacağı mes'eleleri için de hükümetin iktisadi siyasetinin tesbiti lazımdır". İstanbul Liman'ının Kumkapı'da yapılmasına ilişkin fikirler ağırlıklı olsa da Ziya (Kocainan)'a göre liman Sirkeci tarafında biraz uzatılmak yoluyla ihtiyacı karşılar (Cumhuriyet, 11 Kasım 1930).

Bununla birlikte, İstanbul Ticaret Odası üyelerinden ve Liman Şirketi Umum Müdürü Ahmet Hamdi (Başar) Bey'in İstanbul'da sanayi ve ticaretin gelişmesi kapsamında Haliç'ten yararlanma ve köprüler sorunu ile ilgili verdiği raporun incelenmesi için İstanbul Ticaret Odası bir komisyon oluşturur. İktisat Vekaleti'ne sunulan bu raporda oda, İstanbul'un "modern" bir limana gereksinimi olduğunu vurgular. Haliç'e gemilerin kolayca girip çıkması için Karaköy Köprüsü'nün Unkapanı'na nakli ve buna göre kentin yollarının düzenlenmesi ve yolcu salonun Sirkeci'den Yenikapı'ya nakli önerilir. Raporda limana ilişkin görüşler 4 maddede toplanır. Buna göre:

"1. Liman ve serbest mıntika mes'eleleri bir küldür. Binaenaleyh limanı ve serbest mıntıkayı ayrı ayrı yerlerde yapmaktan ise hepsini bir arada vücude getirmek pak ziyade şayanı temennidir

2. Mali vaziyetimiz malumdur, liman sahasını tayin ederken kudretimiz haricinde büyük masraflarla yapılacak işleri nazarı dikkate almamak mecburiyetindeyiz.

3. Tayin edilecek liman sahası bugünkü işlerimize kafi gelmekle beraber ilerde, hatta bir çok seneler sonra işlerin alabilmesi muhtemel olan inkişafı da nazarı dikkate alarak bütün ihtiyaçlara kafi gelecek bir saha olmalıdır.

3. İntihap edilecek saha şimdiki limandan çok uzak olmamalıdır".

Bunları dikkate alan komisyon Haliç'in İstanbul için uygun liman yeri olduğuna karar verir. Haliç'ten başka, Küçükçekmece, Yedikule ve Yenikapı arası, Moda Koyu, Haydarpaşa ve

Selimiye tarafları da çeşitli zamanlarda liman ve serbest bölge yeri olarak incelenmişse de en uygun yer Haliç'tir (Anonim, 1930, s.15). Yunus Nadi de, bu komisyonun incelemelerinden yaklaşık bir yıl önce 1929 yılında değindiği, daha sonra da sıklıkla yazılarında işleyeceği ve İstanbul Ticaret Odası'nın yaklaşımlarıyla örtüşen bu görüşü savunur. Nadi'ye göre, Haliç doğal bir limandır ve eskimiş olan Unkapanı Köprüsü'nün yerine yapılacak olan yeni köprü'nün bir asma köprü olarak inşa edilmesi halinde Haliç'in liman olma özelliği ortaya çıkacaktır (Cumhuriyet, 22 Kasım 1929).

Öte yandan, Yunanistan'da Pire Limanı 1932 yılı başında açılmıştır. Bu limanı görmüş olan Yunus Nadi, Pire Limanı'nı örnek vererek İstanbul'un liman gereksinimi ile ilgili kamuoyu yaratmaya devam eder. Nadi'ye göre Pire Limanı açıldıktan sonra İstanbul'da “bu asrın istediği bir limanın vücuda getirilmesi artık daha ziyade tehiri asla caiz olmayan bir zaruret olmuştur (Cumhuriyet, 1 Nisan 1932). Nadi liman konusundaki başka bir yazısında ise “İstanbul şehrinin fikri alınmadan ve muvafakati alınmadan limanı üzerinde en ufak tasarruf icra edilmesin” der (Cumhuriyet, 22 Ocak 1936). Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ ise, Ankara'dan dönüşünde imar planı ile ilgili yaptığı açıklamada, “plana esas olmak üzere umumi bir harita” hazırlandığını; tiyatro, stadyum, mezarlık, liman gibi “umumi yerler” ile ilgili gereken araştırmaların yapıldığını, 1932 yılında bu işe başlanacağını belirtir (Cumhuriyet, 14 Nisan 1932).

20 Nisan 1341 (1930) tarihinde Limanlar Kanunu yayınlanır. 25 Temmuz 1933 tarihinde ise İktisat, Sıhhat ve İçtimai Muavenet ve Gümrük ve İnhisarlar Vekilleri tarafından birlikte hazırlanıp Şurayı Devlet Reisliği'nden gönderilen İstanbul Limanı Nizamnamesi İcra Vekilleri Heyeti tarafından kabul edilir. Bu nizamnamede İstanbul Limanı'nın sınırları, Rumeli ve Anadolu Fenerleri arasındaki eksen ile Haliç'i de içerecek şekilde Pendik'ten başlayıp Adalar'ın güneyinden geçerek Küçükçekmece Gölü tarafında son bulan hat arasında kalan kısım olarak tarif edilir. İstanbul Limanı, Dış Liman, Galata Limanı ve İç Liman olmak üzere üçe ayrılır. Dış Liman, Sarayburnu ile Fındıklı arasındaki eksenin dışında Marmara ve Karadeniz tarafında kalan kısımdır. Galata Limanı, Sarayburnu ile Fındıklı arasındaki eksen ile Galata Köprüsü arasındaki kısımdır. İç Liman, Karaköy Köprüsü'nden itibaren Kağıthane ve Alibey(köy) dereleri üzerindeki ilk köprülere kadar olan kısımdır (Anonim, 1935c, s.63).

1933 yılında İstanbul'un imar planının hazırlanması için açılan uluslararası yarışmaya davet edilen uzmanlar Ehlgötz, Lambert ve Agache'ın da raporlarında liman sorununa ağırlıklı olarak yer verdiği görülür. Bu uzmanlardan önce İstanbul'un planlama uzmanı adayları arasında görülen Jansen'e de liman konusunda danışılmıştır (Cumhuriyet, 12 Kasım 1931).

Davet edilen üç uzmanın önerilerinin karşılaştırıldığı raporda ise limana özel bir önem verilerek ayrı bir başlık altında değerlendirilir (Anonim, 1935a). Bununla birlikte, İstanbul Ticaret Odası yarışmanın değerlendirme jürisinde bir de liman uzmanının yer almasını istemiştir (Cumhuriyet, 4 Mayıs 1934).

Yarışmaya davet edilen uzmanlardan Agache, raporunda Limanlar başlıklı ayrı bir bölümde konuyu ele alarak limanları; ticari liman, serbest liman, uğrama limanı, küçük gemiler için balık ve kabotaj limanları, küçük eğlenti gemileri limanları başlıkları altında inceler. Uğrama limanları için mevcut yerin, yani Galata Köprüsü ile Sirkeci arasının (Haliç) uygun olduğunu; ticaret limanının yeni Galata Köprüsü ile teklif ettiği yeni Gazi Köprüsü arasında olabileceğini, serbest limanın Marmara sahili ve İstanbul tarafında (Yenikapı) düşünülebileceğini belirtir (Agache, 1934, s.12-13).

Lambert ise Sinaî İstanbul başlıklı bölümde liman sorununu ele alır. Önerileri, Galata Köprüsü'nün kaldırılarak limanın Gazi Köprüsü'ne kadar genişletilmesi ve Haliç üzerinde bir asma köprü inşa edilmesi; mevcut tersanenin yerinin değiştirilmesi ve bu kısmın liman alanına eklenerek denizciliğe ve ticarete ayrılmasıdır. Lambert'in bu önerisinin, 1930 yılında İstanbul Ticaret Odası'nın bir komisyon oluşturarak hazırladığı raporda geçen görüşlerle aynı doğrultuda olması ilginçtir. Lambert'e göre, İstanbul Limanı Kumkapı'dan Bakırköy'ün batısına kadar uzanan geniş bir alanda yapılmalıdır. Yedikule Gazhane'si'nden Bakırköy'ün batısına kadar olan kısım sanayi bölgesi olmalıdır. Surların dışında, 200 metrelik bir yeşil alandan sonraki bölge sanayiye ayrılmalı ve limanla ilişkili olmalıdır. Limanın yeri ve kentin ana merkezi Yenikapı'ya nakledilmelidir (Lambert, 1934, s.11-21).

Yarışma sonucunda planlama uzmanı olarak belirlenen Ehlgötz ise, raporunda İstanbul Limanı'nın Haliç'te yer almasının teknik açıdan da ekonomik açıdan da güç olduğunu belirtir. Limanın Haliç dışına çıkarılarak Haydarpaşa'ya veya Yenikapı'ya taşınmasını önererek kararın “iktisat işleri ile meşgul olan” kişilerin incelemeleri sonucunda verilmesini ister. Mevcut limanın bir süreliğine Sarayburnu'na kadar genişletilerek Sirkeci ile Haydarpaşa arasında bir feribot servisi kurulmasını teklif eder (Ehlgötz, 1934, s.7-10 ve Cumhuriyet, 1 Ocak 1935). Ancak, o dönemde İstanbul Belediyesi Yollar ve Köprüler Direktörü olan mühendis Galip Alnar (1935, s.326), Ehlgötz'ün liman ile ilgili önerilerini Arkitekt Dergisi'nde yazdığı bir yazıda eleştirir. Alnar'a göre, Ehlgötz'ün “yalnız mevcut dış limanın” kullanılmasına ilişkin fikrinin sakıncaları vardır. Sarayburnu-Sirkeci arası limanın en akıntılı yeridir. Yanaşmak, kıyılarına rıhtım yapmak güçtür. Bu nedenle buraya yapılacak liman para ve zaman kaybettirmeye devam edecektir. Alnar, Limancı Hamdi'nin (Ahmet Hamdi Başar)

fikirlerini de yazısında yorumlar. Galata Köprüsü'nün kaldırılıp limanın Unkapanı'na kadar genişletilmesinin de sakıncaları vardır. Limanın burada yapılması rıhtımların iki katı daha fazla uzatmak ve daha fazla vapur yanaşması olanağını verse de bu durum manevra zorluğunu arttıracaktır. Ayrıca, modern bir liman yapmak için bu rıhtımı çalıştırabilecek demiryolu yerleştirmek gerekir, ancak bunun için rıhtımın arkasında yer yoktur. Önerilen yerlerden biri olan Haliç ise, iki sahilde de rıhtımları olması, bunların şimendifere bağlanma olanağının olmaması, İstanbul'un asıl hinterlandının Anadolu olması, Haliç'in ise Rumeli yakasında olması nedeniyle liman yeri olmamalıdır. Liman yerine ilişkin bu yorumlarının ardından Anlar kendi önerisini ortaya koyar. Alnar'a göre liman Salacak ile Bostancı arasında olmalıdır.

Abidin Daver de limanın yeri ile ilgili tartışmalara katılan isimlerdendir. Daver, liman yeri ile ilgili İstanbul Ticaret Odası'nın önerisini savunarak Ehlgötz'ün limanın Yenikapı'da yapılmasına ilişkin önerisini eleştirir. Daver'e göre, Haliç gibi doğal bir liman varken yıllarca uğraşarak Yenikapı'da yapay bir liman yapmak daha masraflıdır. Haydarpaşa Limanı'nın büyütülmesi yeterli olacaktır (Cumhuriyet, 15 Şubat 1935).

Limanın yeri ile ilgili görüşlerini ortaya koyanlardan bir başka kişi de eski Şehremini Cemil Topuzlu'dur. Çalışmaları süren İstanbul'un imar planına ilişkin eleştirilerinin yer aldığı ve Şehir Meclisi üyelerine vermek üzere hazırladığı broşürde* Topuzlu, limana yönelik eleştirilerine de yer verir. Topuzlu'ya göre, liman ve kömür depoları olduğu yerde bırakılmamalı, liman kent dışında, kömür depoları da limanla ilişkili olacak şekilde limanın yanında olmalıdır (Cumhuriyet, 1 Şubat 1938).

Öte yandan, planlama uzmanının belirlenmesine yönelik değerlendirmeler yapılırken liman işletmelerinin idari yapısında da değişiklikler yapılır. "İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo Şirketi"ni satın alarak kuruluşu 23 Kasım 1934 ve 2665 sayılı kanunla Maliye Vekaleti'ne bağlı, tüzel kişiliği olan, İstanbul Liman İşleri Umum Müdürlüğü haline getirilir. Daha sonra ise, 10 Haziran 1936 tarih ve 3023 sayılı kanunla Liman İşleri İhissarı Anonim Şirketi de satın alınır ve önceden kurulan İstanbul Liman İşleri Müdürlüğü ile birleştirilerek İktisat Vekaleti'ne bağlı, İstanbul Liman İşleri Umum Müdürlüğü kurulur. Böylece limandaki kara ve deniz hizmetleri aynı statü altında birleştirilmiş olur (Tutel, 1993, s.216). Boratav (2000), bu dönemde Lozan'ın gümrük resimleri ve vergilerle ilgili kısıtlayıcı hükümlerinden

* Bu broşürden 3.3.2 Henri Prost'un İstanbul'daki Etkinlikleri başlıklı bölümde söz edilmiştir.

kurtulmanın bir yolu olarak birçok malın ve hizmetin üretiminin ve ithalinin devlet tekeline alındığını, ancak bu yollarla oluşan tekellerin özel şirketlere belli bir bedel karşılığında ve açık arttırma gibi yollarla devredilmesi gerektiği halde bunun böyle olmadığını belirtir. İstanbul Liman İnhisarı'nın devredildiği şirket de işletme sermayesini dahi devlet yardımıyla sağlamıştır.

Planlama uzmanı olarak Ehlgötz'ün belirlenmesine rağmen, ondan ve önerilerinden bağımsız olarak 1935 yılında İstanbul rıhtımlarının uzatılması ve yeniden inşası için girişimlerin ortaya çıktığı görülür. Bu konuda Ekonomi Bakanlığı* tarafından bir inceleme yaptırılır ve Haliç'teki Fabrika ve Havuzlar İdaresi'nde de yeni rıhtımların projeleri hazırlanarak Ankara'ya gönderilir**. Sarayburnu'ndan köprüye Galata'dan Fındıklı'ya uzanan alandaki mevcut rıhtımların onarımı ve yeni rıhtımların inşası için Ekonomi Bakanlığı'nın 1935 yılı bütçesine 2 000 000 lira konulur. Fındıklı ile Tophane arasına gezi vapurları, Tophane ile Sarayburnu arasına yolcu vapurları yanaşacaktır. Haliç'in bir iç liman olarak kullanılması için de çalışmalar yapılır. Haliç'in iki sahilinin temizlenerek buralara rıhtımlar inşa edilmesi düşünülür (Cumhuriyet, 23 Nisan 1935). Öte yandan Nicolai (1998, s.210), Wagner'in de 1936 yılı Temmuz ayında Yenikapı Limanı projesi ile Galata rıhtımının düzenlenmesi ve bir terminal inşa edilmesi amacıyla açılan uluslararası yarışmayla paralel olarak devam eden İstanbul'un liman yeri düzenlemesine ait bir projesi olduğunu belirtir. Ancak, bu proje uygulanmamıştır.

Bu yarışmanın düzenlendiği tarihte ise planlama uzmanı olarak Prost İstanbul'da çalışmaya başlamıştır. Dahil edildiği ilk çalışmalardan biri de Galata Rıhtımı ve çevresinin düzenlenmesi olur. Prost, Liman Umum Müdürü Raufi Manyasi, Belediye İmar Bürosu Eski Müdürü Ziya (Kocainan) ile liman mühendisleri 26 Eylül 1936 tarihinde “Galata liman mntıkasının alacağı şekil” ile ilgili yerinde inceleme yaparlar.

Öte yandan, gerek Ehlgötz, Agache ve Lambert'in 1934 yılında yayınlanan raporlarında yer

* 1935 yılında İktisat Vekaleti, Ekonomi Bakanlığı biçiminde kullanılmaktadır. Bu dönemde dilde yenilenme çabalarının etkisiyle dönemin yayınlarında birçok terimin yeni kullanımlarının yer aldığı görülür. Örneğin, Uray (Belediye), İlбай (Vali) bunlardan bazılarıdır.

** Ekonomi Bakanlığı İstanbul Deniz Ticareti Müdürlüğü tarafından 1935 yılında “İstanbul Limanı” başlıklı bir çalışma yayınlanmıştır. Bu çalışmada Limanlar Kanunu ve İstanbul Limanı Nizamnamesi yer almakta, ancak herhangi bir proje bulunmamaktadır. Üzerinde tarihi olmamakla birlikte şu kaynakta projeler mevcuttur: Anonim, (t.y.), İstanbul Limanına Verilecek Yeni Şekil, Denizcilik Bankası T.A.O. İstanbul Liman İşletmesi. Ancak, bu kaynağı yayınlayan kurumun Denizcilik Bankası T.A.O. İstanbul Liman İşletmesi olması bu projelerin 1952 yılından sonra hazırlandığını gösterir. Öyle ki, İstanbul Liman İşleri Müdürlüğü, 1 Mart 1952 tarihinde 5842 sayılı kanunla Denizcilik Bankası T.A.O.içersinde "İstanbul Liman İşletmesi" olarak çalışmaya devam etmiştir.

alan önerileri, gerekse İstanbul Ticaret Odası'nın liman ile ilgili talepleri Prost'a liman konusundaki fikirlerini geliştirmesinde ipucu vermiş olmalıdır. Öyle ki, Prost'un 1938 yılında yayınlanan raporunda bu yaklaşımların izleri görülür. Prost'un liman ile ilgili görüşleri şöyledir: Galata Rıhtımı'nın Haliç'e doğru genişletilmesi şehircilik açısından ve iktisadi açıdan uygun değildir. Haliç'te zemin koşulları nedeniyle rıhtım inşa edilmesi masraflıdır. Rıhtım inşası için gereken istimlaklerin bedeli de yüksektir. Burada oluşturulacak limanın demiryolu ile ilişkisi de olmayacaktır. Burasının liman olması halinde yapılacak köprünün yüksekliği de kentin silüetini etkileyecektir. Bu köprünün çevresindeki arsa değerlerinin yükselmesi Galata ve Eminönü'ndeki ticari faaliyetleri etkileyecektir. Açılıp kapanan bir köprü inşa edilmesi halinde ise deniz ulaşımı engellenecektir (Prost, 1938a, s.66-67). Prost, İstanbul Limanı'nı üç başlık altında ele alır. Bunlar, Galata Rıhtımı, Sirkeci Rıhtımı ve Kuruçeşme Rıhtımı'dır. Galata Rıhtımı ve civarının Rumeli ile yolcu ve eşya nakliyatını sağlayacak şekilde karayolu ulaşımı düzenlenmelidir. Sirkeci Rıhtımı demiryolu ulaşımına hizmet etmelidir. Sarayburnu'nda büyük doklar inşa edilmesi uygun değildir. Sarayburnu limanı geçici olmalı ve Sarayburnu ile Galata Köprüsü'nün bir gezinti yolu ile birbirine bağlanmalıdır (Şekil 4.1). Galata Köprüsü Haliç'e doğru bir miktar kaydırılarak köprünün iki ucunda meydanlar oluşturulmalıdır. Kömür limanının Kuruçeşme'de olması ise şehircilik açısından kabul edilemez. Bu doğrultuda, uluslararası yolcu garı ile feribotu Atatürk Bulvarı'nın sonunda tesis etmek üzere Marmara kıyısında bir liman kurulmalıdır. Demiryolu ile yolcuların Anadolu'ya geçişi sağlanması halinde Anadolu yakasında bir limana gereksinim kalmayabilir. Bu önerilerde bulunmakla birlikte Prost, kendisinin liman konusunda uzman olmadığını belirterek limanın maliyetinin ve işletme sorunlarının uzman kişiler tarafından incelenmesini, bu incelemelerden sonra bu projenin imar planında yer alıp almamasına karar verilmesini teklif eder (Prost, 1938a, 48-50). Nitekim, 1939 yılında imar planı onaylandığında, liman konusunun incelenmesine devam edilmesine karar verilir Prost, Haydarpaşa ile Kızkulesi arasındaki sahayı da liman yeri için önermekle birlikte tercihinin Yedikule ile Bakırköy arasındaki saha yönünde olduğunu belirtir (Şekil 4.2, Şekil 4.3). Çünkü Haydarpaşa ile Kızkulesi arasındaki sahada sanayi bölgesi için uygun bir alan yoktur. Prost, limanın Yedikule ile Bakırköy arasındaki sahada yapılmasını önermekle birlikte liman sorununun sadece kenti ilgilendirmediğini, liman yerinin belirlenmesinde asıl hükümetin hak sahibi olduğunu düşünür. Bu noktada, Prost'un yaklaşımlarının Ehlgözt'ün önerilerine çok benzediğini söylemek yanlış olmaz. Ayrıca Prost'a göre, liman ile sanayi bölgesinin birbirini tamamlayan şekilde aynı bölgede bulunması, sanayi bölgesinin limanın yakınında olması gerekir. (Cumhuriyet, 10 Mayıs 1946).

1938 yılında ise, Alexander Gibb and Partners adlı İngiltere’de bulunan bir şirket Galata (Tophane) Rıhtımı’nın genişletme ve ıslahı ile Kuruçeşme kömür depolarının inşasına ilişkin projeleri hazırlar (BCA-30..18.1.2: 85.100..10 ve Cumhuriyet, 8 Temmuz 1939) (Şekil 4.4). Bu projenin uygulama sorumluluğu ise hükümet tarafından Liman İdaresi’ne verilir. Öte yandan, bu tarihte İstanbul Liman İşleri Müdürlüğü 1 Ocak 1938 tarihinde 3295 sayılı kanunla kurulan Denizbank Umum Müdürlüğü’ne devredilmiştir. 1 Temmuz 1939 tarihinde Denizbank’ın kaldırılması üzerine ise bu hizmetler Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü adı altında Münakalat Vekaleti’ne bağlanır. Bu kuruluş Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü ile birleştirilerek Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü adı altında 31 Nisan 1944 tarihinde faaliyetine devam eder. 10 Ağustos 1951 tarihinde umum müdürlüğün kaldırılması üzerine ise ve 1 Mart 1952 tarihinde 5842 sayılı kanunla kurulan Denizcilik Bankası T.A.O. içersinde İstanbul Liman İşletmesi olarak çalışmaya devam eder (Tutel, 1993, s.216).

Öte yandan, 1943 yılına gelindiğinde, Yedikule surlarının dışında Yedikule’den Bakırköy’e uzanan alanda sanayi bölgesinin kurulması, İstanbul’un fethinin 500. yıldönümü olan 1953 yılına kadar gerçekleştirilmesi düşünülen on yıllık imar programı kapsamında düşünülen 33 imar etkinliği arasında yer alır (Daver vd., 1944, s.y.).

1944 yılında ise, Ehlgötz ve Prost’un liman yerinin yetkili kişilerin incelemeleri sonucunda belirlenmesine yönelik raporlarında yer verdikleri önerinin gerçekleştiği görülür. Öyle ki, liman için uygun olan yerin belirlenmesi amacıyla Başbakanlık Muamelat Umum Müdürlüğü’nün 23 Mart 1944 tarihli emriyle bir komisyon oluşturulur. Nafia Müsteşarı Salahatdin Büğen’in başkanlığında toplanan komisyon, Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisi Ferdi Çağan, Devlet Demiryolları Yolları ve Limanları Yol Dairesi Reisi İrfan Kuraner, Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürü Fuat Zincirkıran, İstanbul Belediyesi İmar Müdür Vekili İhsan Bingüler, İstanbul Belediyesi Fen Müşaviri Hüsnü Keseroğlu, Nafia Vekaleti Şehircilik İşleri Fen Hey’eti Müdürü Salahatdin Onat, Nafia Vekaleti Demiryolları İnşaat Dairesi Liman Fen Hey’eti Müdürü Rıza Berke, Nafia Vekaleti Şehircilik İşleri Mütahassısı Gustav Oelsner’den oluşur. Komisyon 8 Mayıs 1944 tarihinde Nafia Vekaleti’nde toplanarak bir rapor hazırlar ve Nafia Vekaleti komisyonun hazırladığı bu raporu 9 Haziran 1944 tarihinde Başbakanlığa sunar.

Komisyon liman için seçilecek yerin sahip olması gereken koşulları şöyle sıralar:

“A. Memleketin iktisadi sıklet merkezile aynı cihette bulunması,

- B. Gümrük ve transit faaliyeti bakımından gemilerin kolaylıkla uğrayup iş görebilmelerine elverişli bulunması,
- C. Liman içi ve gerisindeki sahanın ihtiyaca کافی ve genişletilmeye elverişli bulunması,
- D. inşası nisbeten kolay ve ucuz olması,
- E. Mahallin müesses ticari şartlarını bozmaması,
- F. Yeni liman kuruluncaya kadar mevcut işletmenin intizamının bozulmaması,
- G. İstanbul şehrinin tarihi hususiyetleriyle bedii manzarasına hâlel getirmemesi,
- H. Askeri bakımdan da bir mahzur arz etmemesi”.

Rapora göre, liman konusunda o güne kadar öne sürülenler mevcut limanın genişletilmesi veya Rumeli tarafında yeniden inşa edilmesidir. Ancak, ülkede ekonomik koşullar özellikle “cumhuriyet devri ile yepyeni bir istikamete girmiş” ve bunun sonucunda İstanbul’da liman yoluyla yapılan dış ticaret Anadolu yakasına intikal etmiştir. Yukarıdaki koşullara göre yapılan incelemeler sonucunda “Rumeli cihetinin” yalnız Trakya ile sınırlı kalan hinterlandının küçük olduğu, burasının demiryolu ile bağlantısının önemini kaybetmiş olduğu görülür. Dolayısıyla liman Anadolu yakasında kurulmalıdır. Öte yandan, “askeri mülahazalar” da bunu zorunlu kılmaktadır*.

Haydarpaşa limanı söz edilen koşulların tümünü yerine getirmektedir. Mevcut limanın genişletilmesi ile her türlü ihtiyacı karşılayabilecek büyüklükte bir alan elde edilebilecektir. Liman arkası da işçiler için barınma olanağı yaratılmasına uygundur. Mevcut tesisat da yeni liman kuruluncaya kadar kullanılabilir. Kentin imarı açısından bakıldığında ise surlarla çevrili kısım gibi önemli tarihi eserleri içermemesi olumlu bir özelliktir. Haydarpaşa, kentin iç faaliyetlerine engel olmadığı gibi kent sınırları içerisinde kalan bir yer olması nedeniyle kentin ekonomisine olumlu katkıları olacaktır.

* Milli Savunma Bakanlığı’ndan Başbakanlığa yazılan 23 Aralık 1947 tarihli bir yazı söz edilen “askeri mülahazalar” açısından limana yaklaşımın izlerini taşır. 22 Aralık 1947 tarihli İstanbul gazetelerinde Associated Press’in İstanbul muhabiri “Amerikan A’yan meclisi üyelerinden” Owen Brewester’in İstanbul Limanı ile ilgili bir beyanatını haber yapar. Bu yazı sonrasında Milli Savunma Bakanlığı konuya açıklık getirir. Bu açıklamaya göre, Amerikan yardım malzemesinin limana çıkarılacak kısmı için Amerikalı uzmanların ve Deniz Yolları Genel Müdürlüğü’nün incelemeleri sonucunda Sarayburnu bölgesi tahsis edilmiştir. Kısmen orduya kısmen de Ulaştırma Bakanlığı’na ait buradaki binalar boşaltılmış ve gerekli hazırlıklar tamamlanmıştır. Tahsis edilen Sarayburnu bölgesi, tüccarı iş yapan bölgelerden tamamen ayrı bir yerdedir. Buraya çıkarılacak malzeme tevzi planı gereğince hemen yerlerine sevk edilecektir. Bu bölgedeki boşaltma ve sevk işlerinden limandaki ulaşım ve eşya boşaltımı etkilenmeyecektir (BCA-30..1.0.0: 56.344..17.) .

Komisyon aynı zamanda bir havalimanı yapılması ile “eğlence ve tenezzüh” limanı olarak Moda Koyu’ndan yararlanılmasını da uygun görür. İleride gerekli olması halinde serbest liman da Pendik ile Tuzla arasında düşünülebilir. Serbest liman yapımına karar verildiğinde bu bölge incelenmelidir.

İstanbul’da bir limanın oluşturulması kentin diğer semtlerinin imarını da ilgilendirdiğinden uygulamaya geçilmelidir. Ticaret ve transit limanı Haydarpaşa’da kurulurken Galata ve Tophane’deki mevcut tesisler de iç ve dış yolcu ulaşımına ve kentin gereksinimlerine tahsis edilecektir. Burası gerektiği takdirde Salıpazarı’na kadar genişletilebilir.

Yeni liman inşa edildikten sonra Sirkeci rıhtımı ise “mahalli ihtiyaçlar” için kullanılacaktır. Gar ise yeni liman inşa edilinceye kadar yerinde kalacak, liman inşa edildikten sonra yalnız banliyö ve yolcu garı yerinde bırakılarak “marşandiz tripaj garı”nın Zeytinburnu’na aktarılması uygun görülür.

Anadolu ve Rumeli yakalarının birbirine bağlanması için tünel yapılması ise gerçekleşmesi olanaksız bir düşüncedir. Köprü ile bağlanması ise hava tehlikesi nedeniyle sakıncalıdır. En uygun olan, bağlantının feribotla sağlanması, feribotların Haydarpaşa ve Sirkeci’ye yanaşmalarıdır (BCA-30..10.0.0:157.101..16.).

İstanbul limanının kurulması için uygun yer belirlemek üzere ilgili kuruluş temsilcilerinin katılımıyla oluşturulan bu komisyon Nafia Bakanlığı’nda toplanır. Komisyonun hazırladığı 9 Haziran 1944 tarihli rapor Bakanlar Kurulu’nun 13 Aralık 1944 tarihli toplantısında okunup teklif edildiği gibi İstanbul Limanı’nın Haydarpaşa tarafında kurulması fikri kabul edilir (BCA-30..18.1.2: 104.94..7.).

Limanın yerine 1944 yılı sonunda karar verilmesine rağmen ancak 1946 yılında haber konusu olduğu izlenir*. 1945 yılında bu karardan söz edilmesi II. Dünya Savaşı koşullarıyla ilgili olmalıdır. 1946 yılına kadar liman ile ilgili gündeme gelen yerler Kumkapı, Küçükçekmece Gölü, Yenikapı ile Bakırköy arası, Haliç, mevcut limanın Kabataş’a kadar uzatılması, Haydarpaşa ile Kızkulesi arası, Salacak ile Bostancı arası bölgedir. Ancak, komisyon limanın Haydarpaşa’da kurulmasına, başka bir yere nakledilmemesine karar vermiştir. Karara göre, Kalamış Koyu önünden Haydarpaşa önüne kadar bir dalgakıran yapılacaktır. Gereken depolar

* 1945 yılında Cumhuriyet Gazetesi’nde bu konuda hiçbir haber yayınlanmamıştır. 21 Nisan 1946 tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde yer alan haber ise şöyledir: “Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlıklarının birlikte hazırladıkları plana göre İstanbul Limanı ile kentin sanayi bölgesinin nerede olacağı konusunda İcra Vekilleri Heyeti’nin kararı beklenmektedir”.

Kalamış, Yoğurtçu, Haydarpaşa çayırılarında yapılacak, İstanbul ve Galata tarafındaki gümrük binaları da Anadolu yakasına nakledilecektir. Prost Planı'nda “birer sayfiye mahalli” gibi düşünülen Kadıköy-Haydarpaşa semtleri birer sanayi mahallesi olacaklardır. Bu plan belediyeye bildirildikten sonra nazım planda değişiklik yapılması gerekecektir. Limanın İstanbul'un fethinin 500. yılı kutlamalarına yetiştirilmesi de amaçlanır (Cumhuriyet, 21 Nisan 1946).

Bu sırada Boğaziçi'nin Rumeli sahilinin nazım planını hazırlayan Prost'un önerilerine rağmen, limanın Kalamış Koyu'ndan da yararlanarak Kadıköy-Haydarpaşa-Üsküdar arasında inşa edilmesi, Kalamış'ın “tenezzüh” (gezinti) limanı olarak kalması, sanayi bölgesi için başka bir yer aranmasına karar verilmiştir (Şekil 4.5). “Belediye makamları” ise limanın Kalamış'a kadar uzayacağını düşünmemektedir. Bunun üzerine Lütfi Kırdar ile Belediye İmar Müdürü Ankara'ya ilgili Bakanlıklarla görüşmeye giderler (Cumhuriyet, 27 Nisan 1946). Bu kararın gerekçesi ise ekonomiktir: İstanbul limana gelen ithal ve ihraç mallarının büyük kısmının Anadolu'ya gönderilmekte ve Anadolu'dan gelmektedir (Cumhuriyet, 10 Mayıs 1946). Öyle ki, 1940'larda İstanbul, sunduğu olanaklarla Anadolu sermayesi için önemli bir çekim merkezidir.

Liman yerinin belirlenmesi üzerine kamuoyunda yoğun şekilde tepkilerin ortaya çıktığı görülür. “Ticaret ve sanayi erbabı” limanın Haydarpaşa'dan Moda'ya kadar olan sahada kurulmasına, sanayi bölgesinin de burasın gerilerine alınmasına karşı çıkmaktadır ve belediyenin bu karar alınırken kendilerine fikir sormamasına tepki gösterir. Öyle ki, gerek limanın gerekse sanayi bölgesinin Anadolu yakasında olması iktisadi açıdan uygun görülmez. İstanbul tarafında ticari hayat daha yoğun olduğu için bu durumun hayat pahalılığına neden olacağı ve mevcut ulaşım olanaklarıyla liman hizmetlerinin yürütülemeyeceği ileri sürülür. Öte yandan, daha önce İstanbul Limanı'nın yeri için inceleme yapan İstanbul Ticaret Odası Anadolu yakasını uygun bulmamıştır (Cumhuriyet, 29 Nisan 1946).

Limanın yeri ile ilgili tartışmalara Abidin Daver de Cumhuriyet Gazetesi'ndeki köşesinde yazdığı bir yazıyla katılır. Daver'e göre, limanın Fenerbahçe'den başlayarak Kalamış Koyu'nu, Moda'yı, Kadıköy'ü de kapsayarak Kızkulesi'ne kadar uzayacağı sanılmaktadır. Oysa, verilen karara göre Fenerbahçe, Kalamış Koyu, Moda ve Kadıköy'ü kapsamamakta Haydarpaşa ile Kadıköy arasından başlayarak Kızkulesi civarına kadar uzanan sahada yapılması düşünülmektedir. Zaten Fenerbahçe ile Kızkulesi arasındaki saha liman için gereksiz bir büyüklüktedir. Daver, konuya başka bir açıdan yaklaşır. Limanın yerinden önce incelenmesi gereken başka bir nokta vardır. Öyle ki, Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizi

kıyılarında da yeni limanlar yapılmasına karar verilmiştir. Bu limanlar yapıldıktan sonra ithal ve ihraç mallar bu limanlara indirilirse İstanbul'un Anadolu için "iktisadi bir liman" olarak önemini koruyamayabilir. Bu durumda da yeni ve büyük İstanbul Limanı için yapılan masraflar boşuna olmuş olur. Bu nedenle gerekli incelemenin yapılarak limanın büyüklüğünün ve büyüklüğe göre yerinin belirlenmesi gerekir (Cumhuriyet, 10 Mayıs 1946). 19 Haziran 1947 tarihli başka bir köşe yazısında Daver, bu görüşünü savunmaya devam eder.

Bir başka eleştiri ise, Yüksek Mühendis Tefvik Sadullah'a aittir. Sadullah'a göre, servis birimleriyle birlikte geniş bir sahayı kapsayan bir limanın Haydarpaşa'ya sığması mümkün değildir. Liman kendiliğinden Kalamış'a kadar yayılmak zorunda kalır. Sadullah kent planlamasında CIAM'ın getirdiği ilkelerden söz ederek planlamada insan faktörünün ihmal edilmemesi gerektiğinin üzerinde durur. Kent planlamasında amaç, "elde mevcut şehir toprağını, bu toprak üzerinde hayat sürecekt olan insanın menfaatlerini herşeyden üstün tutarak kullanmaktır". Planlama uzmanı da sanayi, denizyolları ve demiryolları kuruluşları ve uzmanlarıyla görüşerek imar planını hazırlamalıdır. Limanın, Haydarpaşa'da kurulması kentin konut bölgesi olarak gelişmeye en uygun bölgesini mahvetmek demektir. "Demiryolu zihniyeti"ne kent ve kentli feda edilmektedir. Limanı demiryoluna değil, demiryolunu limana ulaştırmak daha doğrudur. Haydarpaşa, İstanbul için ancak tali bir irtibat limanı olabilir. Sadullah, Prost'un liman konuna öncelik vermemesini ve üzerinde uzlaşmış bir karar almamasını da eleştirir. Kararın alınış biçimine ilişkin yorumu ise şöyledir: "Ankara, bu kararı almazdan evvel mütehassısın fikrini sormuş mudur? Sormuşsa alınan cevap nedir? Sormamışsa neden? Mütehassısın itimadı mı yoktur?? İstanbul limanı bahsinde Devlet Denizyolları ile Devlet Demiryolları mütehassısları arasında sosyal, iktisadi, ve teknik düşüncelerden başka hiçbir kayguya tabi olmayan tam bir anlaşma mevcut mudur? Bu anlaşma şehrin hayatını tanzim edecek ana planla uzlaşma halinde midir?" (Cumhuriyet, 15 Mayıs 1946).

Kamuoyunda oluşan bu eleştiriler üzerine liman konusunun yeniden incelenmesine, gerekirse yeni yabancı uzmanlar getirilmesine, Şehir Meclisi'ne ve "iktisadi ve ticari teşekküller"in yeniden görüşlerine başvurulmasına karar verir (Cumhuriyet, 31 Ağustos 1946) (Şekil 4.6). Bununla birlikte, sanayi bölgesinin Bakırköy ile Kazlıçeşme arasında kurulması, kent içinde fabrikaların kalmaması, fabrikaların sur dışında Haliç sahili ile Marmara arasındaki bölgede yapılması düşünülür. Belediye İmar Müdürlüğü ise incelemelerini sürdürmektedir (Cumhuriyet, 13 Mayıs 1946). Ardından, Başbakanlığın emriyle imar planında sanayi bölgesinin yerini belirlemek üzere Bakanlıklar arasından 25 kişilik bir komisyon oluşturulur. Komisyon yerinde incelemeler yaptıktan sonra Belediye Fen İşleri Müdürlüğü'nde

toplantılarına başlar (Cumhuriyet, 13 Ekim 1946). Halic'in sanayiye açılması süreci, 1947 yılında Belediye İmar Müdürlüğü tarafından İstanbul Sanayi Bölgelerine Ait Talimatname'nin ve 1949 yılında da ilgili komisyon raporunun yayınlanmasıyla tamamlanır. 1947 Talimatnamesi, Eyüp-Silahtarağa, Eyüp-Edirnekapi ve Yedikule-Bakırköy arasını ağır, Halic'in iki yakasını ise orta ölçekli sanayinin yerleşimine açar. 1949 tarihli rapor da ağır sanayi alanları olarak Eyüp'ün kuzeyini, Maltepe çevresiyle Davutpaşa yolunu, Kazlıçeşme, Zeytinburnu, Bakırköy'ün dış kesimini, Yeşilköy ve Küçükçekmece'yi, Anadolu yakasında ise Maltepe-Kartal arasıyla Pendik'i ve Kadıköy-Gazhane çevresini bunlara ekler. Bu yıllarda, Boğaz kıyılarına kamuya ait şişe ve cam, ispirto ve rakı, kibrit fabrikaları ile kömür depolan yerleşir (Duranay vd., 1972).

Denizyolları Umum Müdür Muavini Mustafa Nuri (?) de yaptığı bir açıklamada İstanbul Limanı'nın ıslahına çalışıldığını, ancak alınan önlemlere rağmen mevcut tesislerin liman faaliyetlerini karşılayacak durumda olmadığını, gemi ve rıhtım arasında mavnalı kullanılması zaman ve emek kaybına yol açtığını, gemilerin rıhtımlara yanaşması gerektiğini, rıhtımların arkasında ambar ve antrepolar olması gerektiğini, yükleme ve boşaltma işleri için teknik donatıların olması gerektiğini belirtir. Nuri'ye göre, bu durumda nerelerde ve nasıl bir tesisler kurulması gerektiğine karar verilmelidir. Bütün tesisler tek bir bölgede toplanmamalı, Galata Köprüsü'nden Salıpazarı'na kadar limana tahsis edilmiş olan kıyılar Edebiyat Fakültesi'ne kadar uzatılmalıdır. Denizyolları İdaresi 6 000 000 lira ile Kuruçeşme'de 370 metre uzunluğunda bir rıhtım yapmaya başlamıştır. İki yıl sonra Kuruçeşme'de “modern” kömür depoları kurulmuş olacaktır. Dolayısıyla, Kuruçeşme'nin kömür bölgesinden sonraki kısmı liman tesisleri için en uygun yerdir. Liman yoluyla Anadolu ile bağlantının kolaylaştırılması için de Haydarpaşa limanının Kadıköy'e ve Harem'e doğru genişletilmesi gerekir (Cumhuriyet, 19 Şubat 1947). Haydarpaşa Limanı'nın daha önce düşünüldüğü gibi büyük ölçekli bir liman olmamasına, sadece Anadolu'dan İstanbul'a ve İstanbul'dan Anadolu'ya yapılan nakliyatın hacmini karşılaması beklenir. Sanayi bölgesi ise, Zeytinburnu'nda olacak ve burada da bir liman kurulacaktır. Anadolu yakasında ve Boğaz'da da birer balıkçı limanı yapılacaktır. Yolcu ulaşımı için mevcut Galata ve Sirkeci limanları kullanılmaya devam edilecektir. Ticari gemiler ise antrepolar sahası önünden yükleme ve boşaltma yapacaktır (Cumhuriyet, 29 Ocak 1947).

Bu dönemde gazetelere yansıyan bir başka haber ise, Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İncedayı'nın biri küçük diğeri büyük olmak üzere iki ayrı liman sahası üzerinde durulduğunu ve büyük liman sahası için Derince'nin düşünüldüğünü açıklamasıdır (Cumhuriyet, 19 Haziran 1947).

Deniz Dergisi'nde yazdığı yazılarıyla liman yeri tartışmasına katılanlardan biri de Emrullah Nutku Ultay olur. Ultay'a göre, Küçükçekmece Gölü ve civarı en uygun yerdir (Cumhuriyet, 19 Haziran 1947).

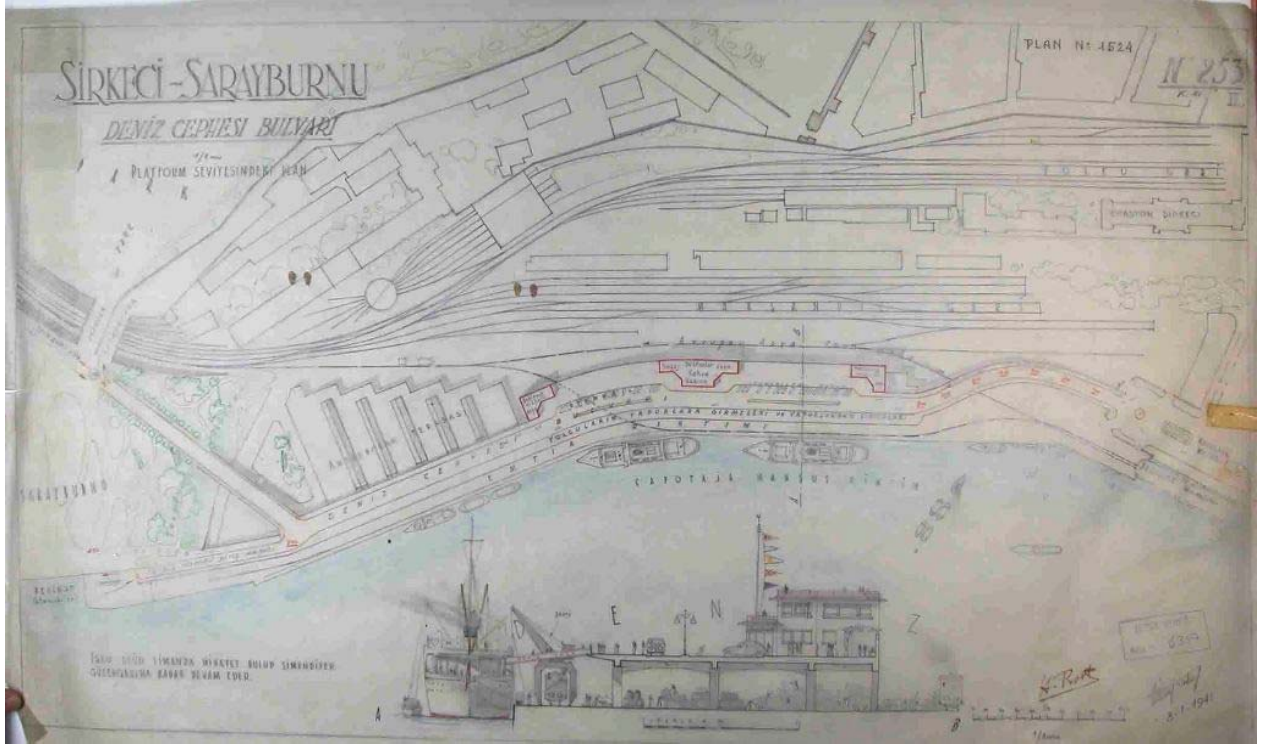
1938 yılında liman yeri ile ilgili fikirlerini orta koymuş olan eski Şehremini Cemil Topuzlu ise Şehir Meclisi'nin 1948 yılı Şubat ayı toplantısında liman yerinin yeniden belirlenmesi konusunda verdiği soru önergesine bir cevap verilmediğini hatırlatır (Cumhuriyet, 3 Şubat 1948).

Öte yandan, 1948 yılında İstanbul Tüccar Derneği, derneğin İhtisas Komisyonu tarafından hazırlanan raporu inceleyerek kabul eder. Bu raporda, liman işlerindeki aksaklığın asıl nedeninin “işletme ve idare tarzının bozukluğu” olduğu ileri sürülerek İstanbul Limanı'nın bağımsız bir komisyon tarafından yönelmesi önerilir. Bunun için bu komisyonun liman yönetiminin bu işi maddi bir çıkar gözetmeden bir kamu hizmeti olarak yürütmesi gerekir. Bu önerinin, 24 yıl önce, 1924 yılında İstanbul Ticaret Odası tarafından hazırlanan raporda yer alan önerinin tekrarı olduğu söylenebilir. Yıllık karı 16 000 000 lira olan limanın bu geliri liman tesislerine sarf etmemesi limanın durumunu bu noktaya getirmiştir. Abidin Daver de bu yoruma katılarak limanın “hala iptidai vasıtalarla mücehhez” bir liman olmasının nedenini Devlet Denizyolları ve Limanları İdaresi gibi “geri zihniyetli ve kırtasiyeci bir idare tarafından işletilmekte olmasına dayandırır. 1940'lı yılların sonunda artık tepkilerin daha rahat ve fazla orta konulabildiği Daver'in yazısından da izlenebilir. Öyle ki, Daver bu idarenin yüksek gelir getirmesi gerekirken sermayesinin sık sık devlet tarafından arttırılmasına muhtaç “bedbaht” bir kurum olduğunu yazar (Cumhuriyet, 13 Haziran 1948).

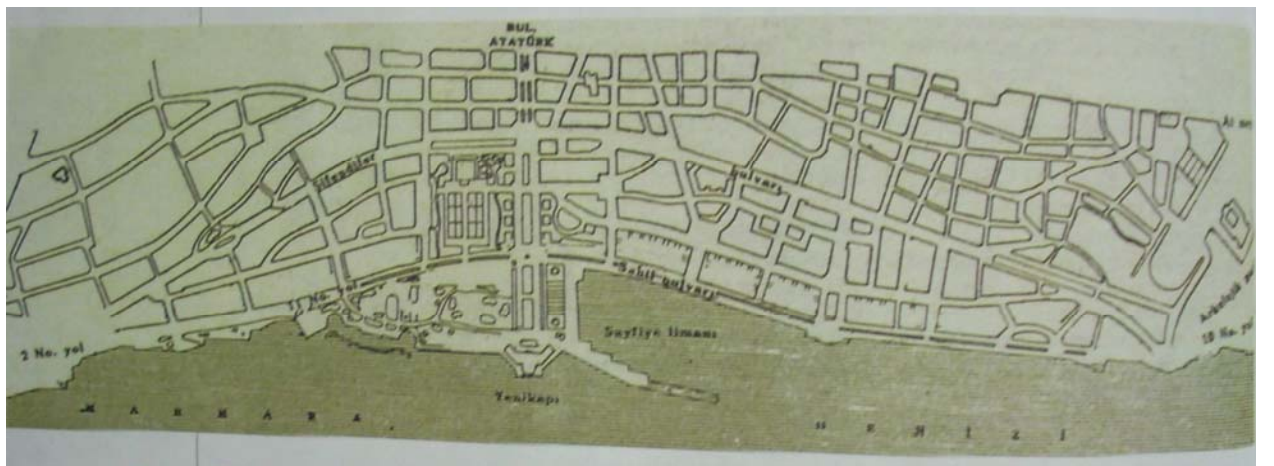
1944 yılı sonunda verilen karar sonrası yoğun bir şekilde gündemde kalan ve eleştiriler alan liman yeri konusu, Prost'un daveti üzerine liman yerini ve metro için hazırlanan planları incelemek üzere “Paris metropoliteni umum müdürü” Langevin'in* İstanbul'a gelmesiyle yeni bir boyut kazanır (Cumhuriyet, 6 Temmuz 1948) (Şekil 4.7). Liman yeri konusunda kamuoyunda oluşan yankıların ardından yabancı bir uzmanın İstanbul'a gelmesi pek de

* İETT İdaresi tarafından davet edilmiş olan Paris Nakliyat Müstakil Reji İdaresi Etüt Dairesi Direktörü ve Paris Metropoliten Şimendifer Kumpanyası Fahri Genel Müdürü Yüksek Mühendis Marc Langevin ve ortağı Yüksek Mühendis Louis Meizzonet'in 1952 yılında verdikleri rapor, İstanbul'un ulaşım konusunu inceler ve tekliflerde bulunur. 14 fasıldan ibaret olan bu rapor, metrodan başka İstanbul'un genel ulaşım ve taşıma işlerine de çözümler getiren teklifleri bir araya toplar. 6 Temmuz 1948 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde ise Langevin'in liman yeri ile ilgili de inceleme yapacağı belirtilir. Ancak, Langevin'in bu konuda inceleme yapıp yapmadığı bilinmemektedir. Dolayısıyla, Langevin ulaşım konusunu inceleyeceği için liman yeri ile de ilgileneceği düşünülerek gazetede böyle bir yorum yapılmış olabilir.

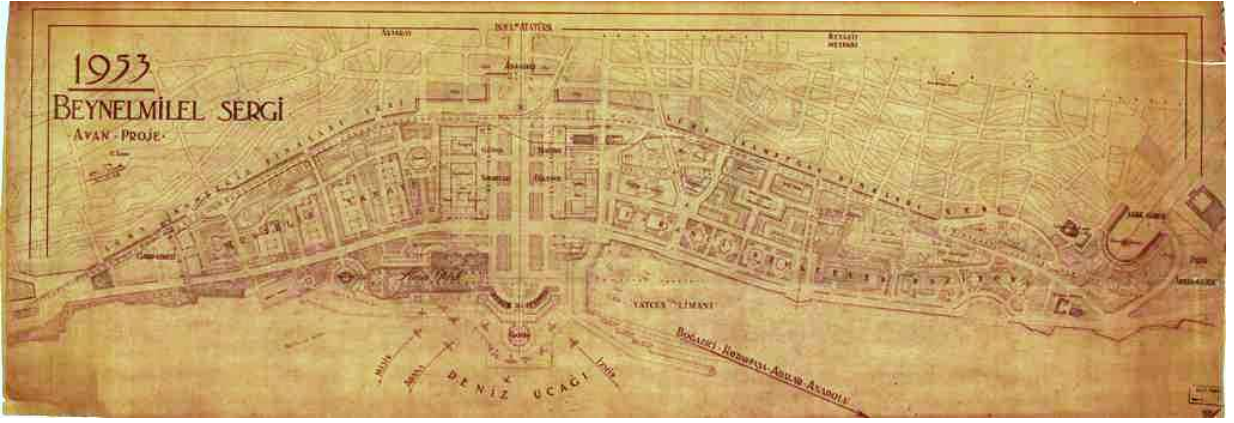
tesadüfî görünmemektedir. Yabancı bir uzmana daha başvurulmasının verilen kararın meşrulaştırılması amacıyla tercih edildiği söylenebilir. Nitekim, 31 Ağustos 1946 tarihli habere göre, kamuoyunda oluşan itirazlar üzerine liman konusunun yeniden incelenmesine, gerekirse yeni yabancı uzmanlar getirilmesine karar verilmiştir.



Şekil 4.1 Sirkeci-Sarayburnu Deniz Cephesi Bulvarı Platform Seviyesindeki Plan, Henri Prost, 1941 (Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi)



Şekil 4.2 Yenikapı Limanı, Henri Prost (Boysan, 1999)



Şekil 4.3 İstanbul'un fethinin 500. yıldönümü kutlamaları için hazırlanan projelerden biri – 1953 Beynelmilel Sergi (Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi)



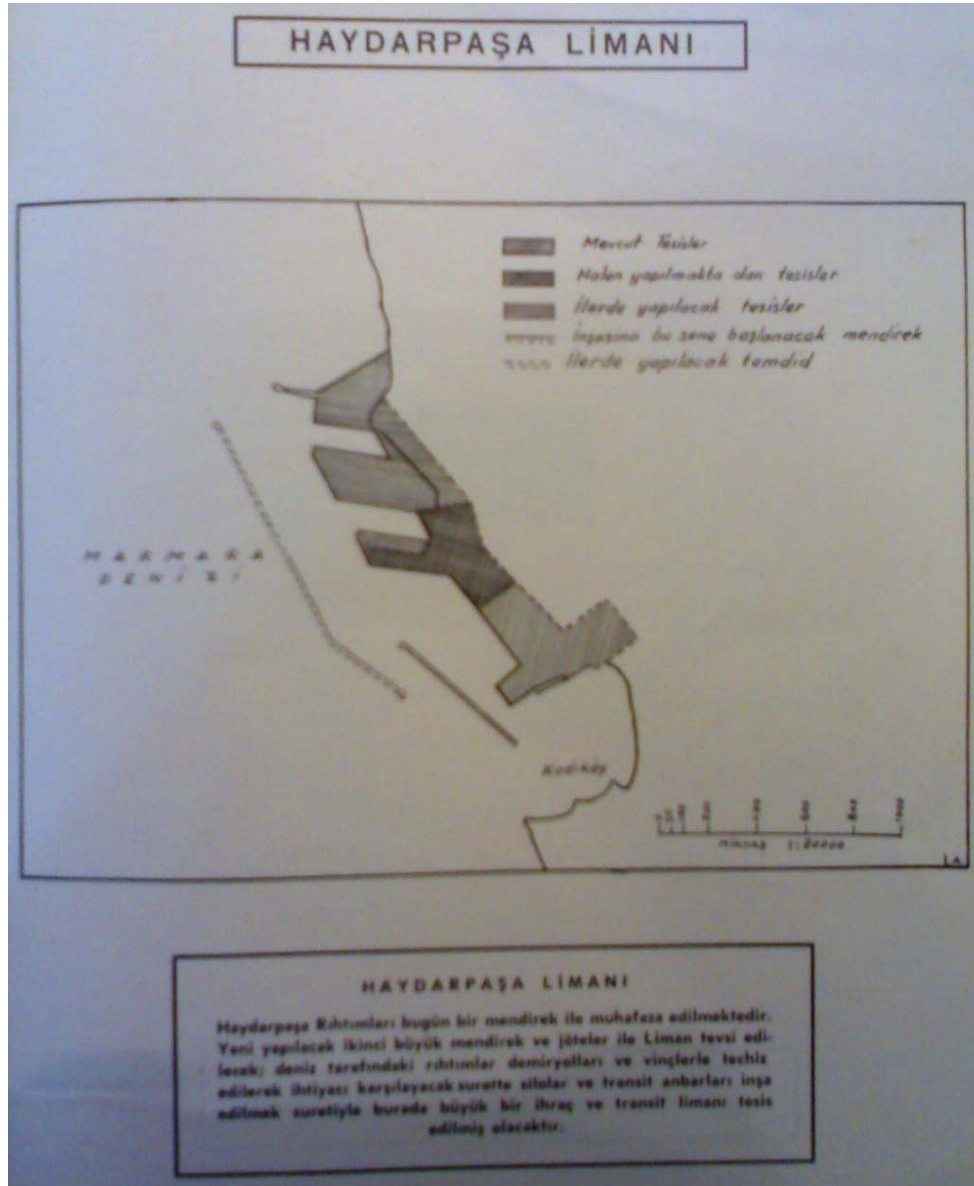
Şekil 4.4 Alexander Gibb and Partners Şirketi'nin hazırladığı İstanbul Limanı Planı (Cumhuriyet, 10 Eylül 1937)



Şekil 4.5 Haydarpaşa-Karaköy arasında düşünülen liman bölgesi (Cumhuriyet, 31 Ağustos 1938)



Şekil 4.6 Amcabey ve Liman, Cemal Nadir (Cumhuriyet, 2 Eylül 1946)



Şekil 4.7 Haydarpaşa Limanı (Anonim, t.y.)

4.1.2 Galata Rıhtımı ve Yakın Çevresi

1933 tarihli İstanbul Limanı Nizamnamesi'nde İstanbul Limanı, Dış Liman, Galata Limanı ve İç Liman olmak üzere üçe ayrılmıştır. Bu nizamnamede, Galata Limanı, Sarayburnu ile Fındıklı arasındaki eksen ile Galata Köprüsü arasındaki kısım olarak tariflenir (Anonim, 1935c, s.63). İstanbul Limanı'nın genişletilmesi ve ıslahı kapsamında mevcut Galata Limanı da ele alınır ve Galata Rıhtımı* ile çevresinin düzenlenmesine 1935 yılından sonra başlanır.

* Döneme ait kaynaklarda Galata Rıhtımı olarak geçen bölge günümüzde Karaköy Yolcu Salonu olarak bilinen ulaşım binasından Fındıklı'daki antrepo binalarına kadar uzanan bölgedir.

Bu kapsamda, Galata ve Tophane'deki mevcut tesislerin iç ve dış yolcu ulaşımına ve kentin gereksinimlerine tahsis edilmesine (BCA-30..18.1.2: 104.94..7.) ve burada yeni bir yolcu salonu inşa edilmesine karar verilir. Öyle ki, Sirkeci'deki eski yolcu salonu “karanlık, dar, kasvetli” bir yerdir ve İstanbul ile ilk kez burada yüz yüze gelen yabancıların zihninde kent ile ilgi kötü izlenimlerin oluşmasına neden olmaktadır (Anonim, 1930, s.15 ve Anonim, 1947d, s.5). Dolayısıyla, İstanbul'un “modern” liman tesislerine kavuşturulması amaçlanır.

İstanbul'un imar planı için açılan uluslararası yarışma sonucunda planlama uzmanı olarak 1935 yılında Ehlgötz belirlenmiş, ancak Ehlgötz ile bir sözleşme imzalanmamıştır. İmar planını hazırlayacak uzman ile ilgili bu belirsizlik sürerken 1935 yılında İstanbul rıhtımlarının uzatılması ve yeniden inşası için bazı girişimler ortaya çıkar. Ekonomi Bakanlığı tarafından yapılan inceleme sonucunda Haliç'teki Fabrika ve Havuzlar İdaresi'nde yeni rıhtımların projeleri hazırlanarak Ankara'ya gönderilir. Projeye göre, Fındıklı ile Tophane arasına gezi vapurları, Tophane ile Sarayburnu arasına yolcu vapurları yanaşacaktır. Sarayburnu'ndan köprüye Galata'dan Fındıklı'ya uzanan alandaki mevcut rıhtımların onarımı ve yeni rıhtımların inşası için Ekonomi Bakanlığı'nın 1935 yılı bütçesine 2 000 000 lira konulur. (Cumhuriyet, 23 Nisan 1935).

Galata Rıhtımı'nın düzenlenmesine ise 1937 yılında başlanır (Cumhuriyet, 23 Kasım 1937). 19. yüzyılın sonlarında Galata Limanı'nda inşa edilen rıhtımların çevresinde gelişen ilk yapıların, 1910'lara tarihlenen Merkez Rıhtım ve Çinili Rıhtım'la birlikte çeşitli ticaret hanları olduğu söylenebilir. 1936 yılında ise bu bölgede Liman Yolcu Karşılama Tesisleri'nin oluşturulması gündeme gelir. Öte yandan, İstanbul'un liman yeri ile ilgili ilk tartışmalar sırasında İstanbul Ticaret Odası hazırladığı 1930 tarihli raporda yolcu salonun Sirkeci'den Yenikapı'ya naklini önermiştir (Anonim, 1930, s.15). Ancak, 1936 yılına gelindiğinde yolcu salonun Galata Rıhtımı'nda yapılmasına karar verilir. İktisat Bakanlığı ve İstanbul Liman Direktörlüğü tarafından İstanbul Limanı Galata Yolcu Salonu (Garmaritim) Mimari Proje Yarışması açılır [7]. Yarışmanın değerlendirme jürisi, Muhittin Üstündağ, Yunus Nadi, Raufi Manyasi, Reşit Saffet Atabinen, Bruno Taut, Cevat Nizami, Samih Akkaynak, Suphi Ziya Özbekkan, Sırrı Bilen tarafından oluşur. Yarışmada jürinin herhangi bir projeyi ödüle layık bulamamasının sonucunda finale kalan 7 projenin sahiplerinden ortak bir proje geliştirmeleri istenir. Finalistlerden Rebii Gorbon 1937 yılında, diğer projelere ilk bakışta hiç de benzemeyen ancak fikir ve detay anlamında bu projelerden beslenen yeni bir proje geliştirir. Söz konusu proje 1940'larda hayata geçirilirken birtakım değişikliklere uğramıştır [8]. Bununla birlikte, Nicolai, (1998, s.210), 1936 yılı Temmuz ayında Yenikapı Limanı projesi ile Galata rıhtımının düzenlenmesi ve bir terminal inşa edilmesi amacıyla açılan uluslararası

yarışmayla paralel olarak devam eden İstanbul'un liman yeri düzenlemesine ait Wagner'in uygulanmamış bir projesi olduğunu belirtir.

1939 ile 1947 yılları arasında İstanbul'da gerçekleşen imar hareketlerinin tanıtıldığı Yenileşen İstanbul adlı yayında yeni yolcu salonu şu satırlarla yüceltilir: “Giderken vapura bindiğiniz eski yolcu salonu karanlık, dar, kasvetli bir yerdi. Harpten önce Avrupadan gelen ecnebilerle gümrük ve pasaport muayenesi için oraya girdiğiniz zaman sıkılır, mahcup olurdunuz. Yabancılar, bu binayı görür görmez, İstanbul hakkında ilk fena notu verirlerdi. Yeni yolcu salonu, büyük Avrupa limanlarındaki eşlerinden farksız, medeni bir şehre yakışan ferah, rahat, aydınlık muntazam bir yerdir. Yolcuları güler yüzle karşılamaktadır. (...) Yolcu salonunun üstündeki güzel lokantanın balkonlarından birinde İstanbul'un eşsiz manzarasını seyrederek yemek yiyebilirsiniz. Eskiden bu lokanta da yoktu” (Anonim, 1947d, s.5).

Liman Yolcu Karşılama Tesisleri inşa edilmesi için bu yarışmanın düzenlendiği tarihte ise planlama uzmanı olarak Prost İstanbul'da çalışmaya başlamıştır. Prost'un ilk çalışmalarından biri de bu düzenlenme olur. Prost, Liman Umum Müdürü Raufi Manyasi, Belediye İmar Bürosu Eski Müdürü Ziya (Kocainan) ile liman mühendisleri 26 Eylül 1936 tarihinde “Galata liman mıntıkasının alacağı şekil” ile ilgili yerinde inceleme yaparlar. Projeye göre burada istimlakler yapılarak bir meydan oluşturulması ve Çinili Rıhtım Han ile Merkez Rıhtım Han'ı arasında “asri” antrepolar inşa edilmesi söz konusudur (Cumhuriyet, 26 Eylül 1936). Galata Rıhtımı projesinin uygulanmaya başlanması için ise Prost'un projeyi gözden geçirerek kabul etmesi beklenir (Cumhuriyet, 29 Eylül 1936).

Prost'a göre, Galata Rıhtımı ve çevresinin Rumeli ile yolcu ve eşya nakliyatını sağlayacak şekilde karayolu ulaşımı düzenlenmelidir (Prost, 1938a, 48-50). Prost 1938 yılında yayınlanan raporunda Galata Rıhtımı'nın Haliç'e doğru genişletilmesini de şehircilik açısından ve ekonomik açıdan uygun bulmaz. (Prost, 1938a, s.66-67).

1937 yılında ise, “İngiliz hükümeti müşavirlerinden Liman inşaat mütehassısı Doktor Kip^{*}”in (Cumhuriyet, 8 Temmuz 1939) liman projelerini hazırladığından söz edilir. Bu projeye göre İcra Vekilleri kararınca Liman İşletme İdaresi'ne verilen Tophane ile Güzel Sanatlar Akademisi arasındaki alan rıhtımlar, antrepolar inşa edilerek düzenlenecek, Sirkeci ile

* Bu kişinin ismi Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan 10 Eylül 1937 tarihli haberde “M. Gibb” biçiminde geçmektedir. 28 Aralık 1937 tarihli haberde ise projelerin Londra'da bir kuruluş tarafından hazırlandığı bilgisi yer alır. (BCA-30..18.1.2: 85.100..10.) sayılı ve 1 Aralık 1938 tarihli belgede ise “Sir Alexander Gibb and Partners müessesesi”nin Tophane Rıhtımı'nın genişletme ve ıslahı ile Kuruçeşme kömür depolarının inşasına ilişkin projeleri hazırladığından söz edilmektedir.

Sarayburnu arası da benzer şekilde olacaktır. Bu projenin uygulama sorumluluğu ise hükümet tarafından Liman İdaresi'ne verilir. Bununla birlikte, İktisat Vekaleti tarafından verilen proje de İcra Vekilleri Heyeti tarafından onaylanır (Cumhuriyet, 10 Eylül 1937 ve Cumhuriyet, 28 Aralık 1937). İstanbul Limanı için hazırlanan ve 1 500 000 liraya mal olacak programın ilk kısmı Mumhane antrepolarının yeniden inşasını, Galata Yolcu Salonu ve İstanbul yolcu salonunun inşasını, eski gümrük salonunun alt katında ambarlar oluşturulmasını, Galata ve Sirkeci rıhtımlarının onarılması ve yükseltilmesini, Sirkeci'de bir gümrük çıkış kapısı ile sundurmanın yapılmasını, Galata'da ahır inşasını, Merkez ve Çinili Rıhtım hanlarının onarımını, rıhtım caddesinin asfalt hale getirilmesini, Kuruçeşme'de işçi yurdu inşasını içerir. Programın ikinci kısmı ise, Galata rıhtımının Fındıklı'ya kadar uzatılmasını, Sarayburnu tarafında ve Fındıklı tarafında antrepolar inşa edilmesini, Kuruçeşme'de kömür depoları ile kömür yükleme ve boşaltma araçları kurulmasını içerir (Cumhuriyet, 23 Nisan 1938).

Bu programı uygulayacak olan ise Denizbank Umum Müdürlüğü'dür. Öyle ki, İstanbul Liman İşleri Müdürlüğü 1 Ocak 1938 tarihinde 3295 sayılı kanunla kurulan Denizbank Umum Müdürlüğü'ne devredilir (Tutel, 1993, s.216).

1 Aralık 1938 tarihinde ise İcra Vekilleri Heyeti tarafından Galata Rıhtımı'nın genişletme ve ıslahı ile Kuruçeşme kömür depolarının inşasına ilişkin projeler hazırlayan "Sir Alexander Gibb and Partners müessesesi" ile bu işler üzerinde görüşmek için Neşet Kasımgil'in Londra'ya gönderilmesine karar verilir. Denizbank İnşaat Servisi Şefi Kasımgil'e masraflarına karşılık 1938 yılı döviz cetvellerinin "resmi daireler harcırahı" faslına İktisat Vekaleti adına konulan tahsisattan 900 lira karşılığında döviz verilir (BCA-30..18.1.2: 85.100..10.).

Yolcu Salonu inşaatı için hafriyata başlanır. Bu sırada Denizbank'ın Merkez Han'ın iki katını kullanmasına karar verilir. Bu nedenle binayı boşaltmaları istenen Kaptan ve Makinistler Cemiyeti ise yıkılan Orta Han'dan buraya yeni taşınmıştır ve yeniden taşınmak istemeyerek Liman İdaresi'ne "protesto çeker" (Cumhuriyet, 18 Kasım 1937). Bu arada, Liman İdaresi ile İstanbul Belediyesi'nin birlikte yapacakları işlerle ilgili proje Nafia Vekaleti tarafından onaylanır. Galata Rıhtımı'nın düzenlenmesi kapsamında Merkez ve Çinili Han'ın arkasındaki cadde genişletilecek, yolcu salonunun karşısındaki ambarlar yıkılarak bir otopark yapılacak, binalar istimlak edilerek burada bir meydan oluşturulacak ve buradan Galata tramvay caddesine bir bulvar açılacak, "eski Borsa hanının önündeki küçük binalar" yıkılarak cadde genişletilecektir. Liman İdaresi un ambarını belediyeye bırakacak, belediye de kendisine terk edilen Karaköy Köprüsü başındaki kısımda 10 metrelik bir kayık iskelesi yapacaktır (Cumhuriyet, 23 Kasım 1937, Cumhuriyet, 12 Nisan 1940 ve Anonim, 1939c, s. 57).

Sözleşmeye göre yolcu salonunun 10 ayda bitirilmesi gerekir. Galata'da eski Mumhane antrepolarının yıkılarak bunların yerinde inşa edilen antrepoların açılışının ise 29 Ekim 1938 tarihinde yapılmasına karar verilir (Cumhuriyet, 7 Eylül 1938 ve Cumhuriyet, 29 Eylül 1938) (Şekil 4.8). Cadde üzerinde yer alan dükkanlar Liman İşletmesi Umum Müdürlüğü, arka kısımdakiler de belediye tarafından istimlak olunacaktır (Cumhuriyet, 26 Ağustos 1939).

Öte yandan, Galata Rıhtımı'nda yapılması düşünülen düzenlemeler* 1940 yılında Prost ve ekibi tarafından planlanmaktadır (Şekil 4.9). Galata'daki düzenlemelerle eş zamanlı olarak Prost, Üsküdar, Kadıköy ve Boğaziçi'nin imar planları ile Surp Agop Mezarlığı alanının planlanması ile de ilgilenmektedir (Cumhuriyet, 14 Ocak 1940). Galata Yolcu Salonu'nun inşası ise yaklaşık 400 000 lira harcanarak 1940 yılı Nisan ayında tamamlanır. İç mekan düzenlemesinin de tamamlanarak Haziran ayında açılması planlanır (Cumhuriyet, 11 Nisan 1940) (Şekil 4.10, Şekil 4.11). 1 Temmuz 1940 tarihinde ise yolcu salonu açılır (Cumhuriyet, 2 Temmuz 1940). 1948 yılına gelindiğinde ise, Prost Tophane ile Kabataş arasının açılarak limanın ticari ve yolcu gemilerinin yanaşmasına uygun hale getirilmesini düşünmektedir (Cumhuriyet, 7 Haziran 1948). Bu çalışmalarla birlikte Karaköy Meydanı'nın da düzenlenmesi, Kabataş'ta iskele çevresinin açılarak bir meydan oluşturulması da söz konusudur. Dolmabahçe Camisi ve Sarayı arasının da düzenlenerek burada da bir rıhtım yapılmasına da 1946 yılında başlanır (Cumhuriyet, 25 Ocak 1947).

Tophane-Karaköy-Gazi Köprüsü Caddesi ise, İstanbul'un fethinin 500. yıldönümü olan 1953 yılına kadar gerçekleştirilmesi düşünülen on yıllık imar programı kapsamında öncelikli olarak yapılması gereken 7 imar etkinliği arasında yer alır (Daver vd., 1944, s.y.) (Şekil 4.12).

Öte yandan, Galata Rıhtımı ve çevresi düzenlenirken bazı kişiler ve Vakıflar tarafından açılan bir dava da devam etmektedir. Galata Rıhtımı'nda üzerinde bina bulunan bazı arsaların "aidiyet ciheti" kapsamında yaklaşık 50 yıl önce bir dava açılmıştır. Bu davaya göre, bazı şahıslar ve Vakıflar'a ait olan ve üzerinde bazı şahıslar ve Hazine tarafından bina inşa edilen arsalar anlaşmazlık konusu olur. Karagöz Abdullah Ağa varislerinden Hacı Beyzade Muhtar (?), Şadi (?) ve bazı kişiler ile Vakıflar, Manizade varisleri ve Hazine'yi bu arsalar nedeniyle dava etmişlerdir. Değeri 300 000 liradan fazla olan bu arsalar üzerinde ise (1940 yılında) Liman İdaresi ve Sahil Sıhhiye İdaresi bulunmaktadır. 1940 yılında görülen mahkemede yerinde keşif yapılması ve ehli vukuf seçilmesine karar verilir (Cumhuriyet, 12 Nisan 1940).

* Prost'un planlarını hazırladığı bölge 14 Ocak 1940 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde şöyle tarif edilmektedir: "Galatada yapılmakta olan yeni Liman hanının etrafındaki sahayı ihtiva eden ve liman sahası denilen mahal. (...) Yapılan plan aynı zamanda Fındıklı'ya kadar olan sahayı da içine almaktadır".

Ehli vukuf adayları olarak belirlenen “Liman şirketi eski inşaat mühendisi bahriye miralaylığından mütekaid Şükrü Yücel, Galata Arabcamii eski imamı Enver, Kadastro müdürü ve Başmühendis Nevzad, eski Şehremaneti heyeti fenniye müdürü Cevdet, eski Seyrisefain müdürü bahriye kaymakamlığından mütekaid Namık, Kalafat yerinde demir taciri Gelibolulu Mustafa” arasından tarafların vekillerine danışılarak Şükrü Yücel, Enver ve Nevzad seçilerek mahkemenin devamına karar verilir (Cumhuriyet, 19 Nisan 1940).

1944 yılına gelindiğinde ise İstanbul Limanı’nın yeri belirlenmiştir*. İstanbul limanının kurulması için uygun yer belirlemek üzere ilgili kuruluş temsilcilerinin katılımıyla oluşturulan bir komisyonun hazırladığı rapor Bakanlar Kurulu’nun 13 Aralık 1944 tarihli kararı ile kabul edilmiştir. Bu raporda, Ticaret ve transit limanı Haydarpaşa’da kurulurken Galata ve Tophane’deki mevcut tesislerin iç ve dış yolcu ulaşımına ve kentin gereksinimlerine tahsis edileceği ve burasının gerektiği takdirde Salıpazarı’na kadar genişletilebileceği belirtilir (BCA-30..18.1.2: 104.94..7.). Denizyolları Umum Müdür Muavini Mustafa Nuri’ye (?) de, Galata Köprüsü’nden Salıpazarı’na kadar limana tahsis edilmiş olan kıyıların Edebiyat Fakültesi’ne kadar uzatılabileceğini açıklar (Cumhuriyet, 19 Şubat 1947).

Böylece, “tıpkı vaktiyle Fatih’in şehri keşfetmek için Anadolu ve Rumeli yakalarında hisarlar yaptırdığı gibi” Rumeli yakasında Galata Rıhtımı, Anadolu yakasında ise Haydarpaşa Liman Tesisleri’nin varlığıyla iki yakada liman tesisleri oluşmaktadır (Anonim, 1957, s.94) (Şekil 4.13, Şekil 4.14, Şekil 4.15, Şekil 4.16, Şekil 4.17, Şekil 4.18, Şekil 4.19, Şekil 4.20, Şekil 4.21, Şekil 4.22, Şekil 4.23).

* Bkz. Bölüm 4.1.1 İstanbul Limanı

Yeni antrepo binası

Eski Mumhane antrepolarının yerinde
yapılmakta olan inşaat bitti; küşad
Cumhuriyet bayramında yapılacak



Yeni yapılan antrepolar

Denizbankın eski Mumhane antrepolarını yıktırarak yerine yaptırdığı modern antrepo binasının inşaatı tamamlanmıştır. Bugünlerde tesellüm muamelesi yapılacak olan bu antrepo, Cumhuriyet bayramında açılacaktır.

Yeni antrepo, en ileri limanlardaki antrepoların tesisatını havi bulunmak -

tadır. Antrepoda yük asansörleri bulunduğu gibi eşyanın antrepoya alınması için yeni vinçler konulacaktır. Eşya, antrepoya mihanikî tesisatla girecektir.

Yeni antrepoda eşyanın küşad, muayene ve gümrük muamelesi işleri de fevkalâde kolay bir şekilde yapılacaktır.

Şekil 4.8 “Yeni antrepo binası” (Cumhuriyet, 18 Eylül 1938)



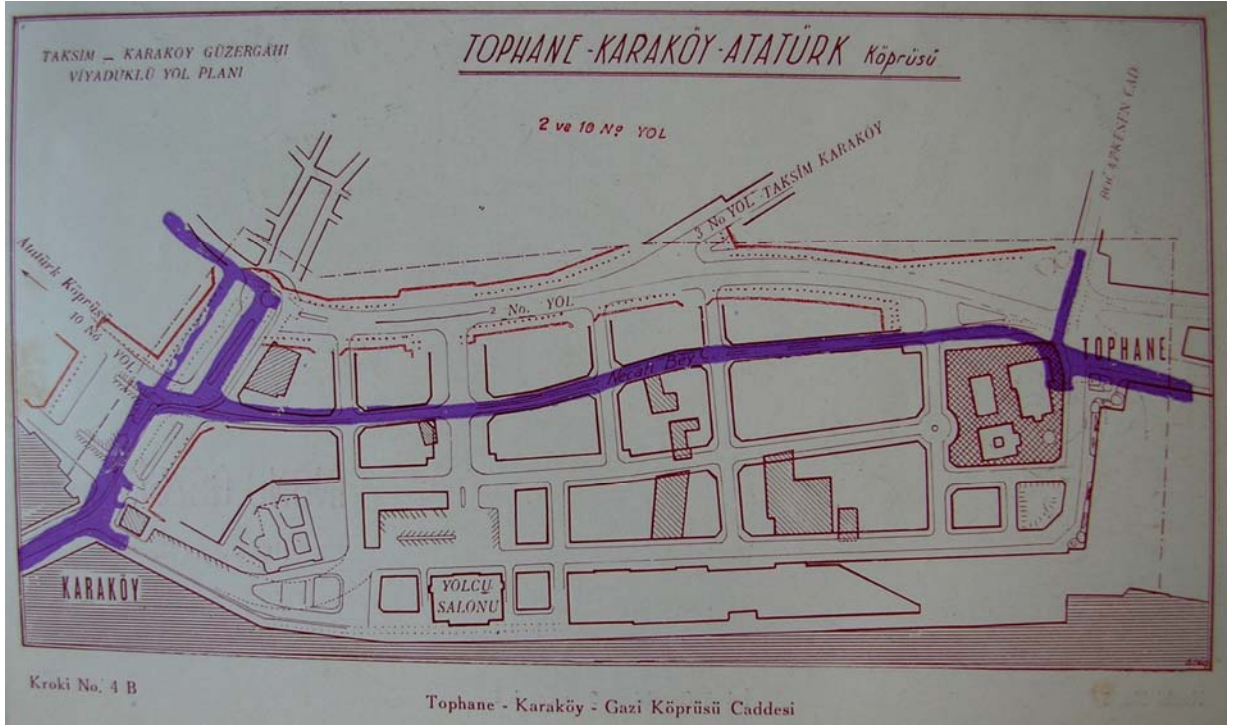
Şekil 4.9 Pera-Galata, Henri Prost, 1940 (İstanbul Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi)



Şekil 4.10 Galata Yolcu Salonu (Cumhuriyet, 18 Kasım 1937)



Şekil 4.11 Galata Yolcu Salonu (Cumhuriyet, 11 Nisan 1940)



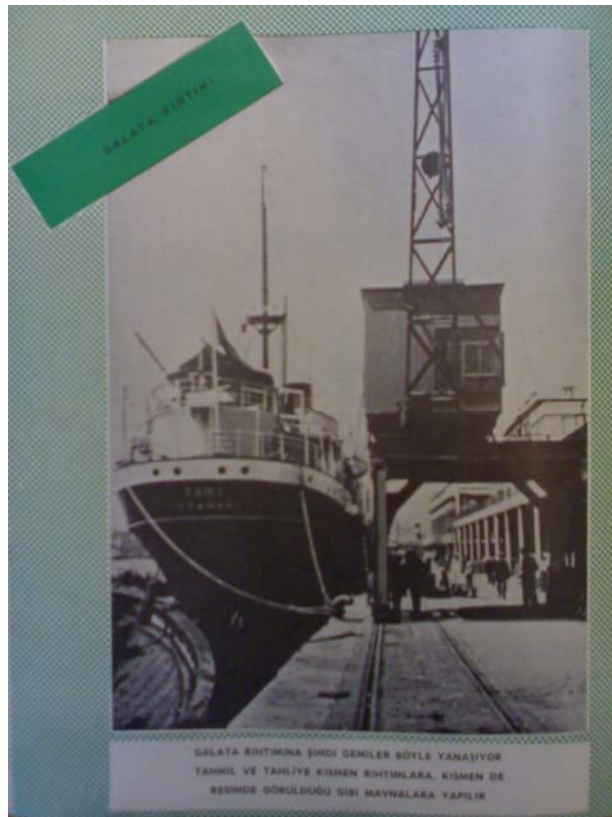
Şekil 4.12 Tophane-Karaköy-Atatürk Köprüsü (Daver vd, 1944)



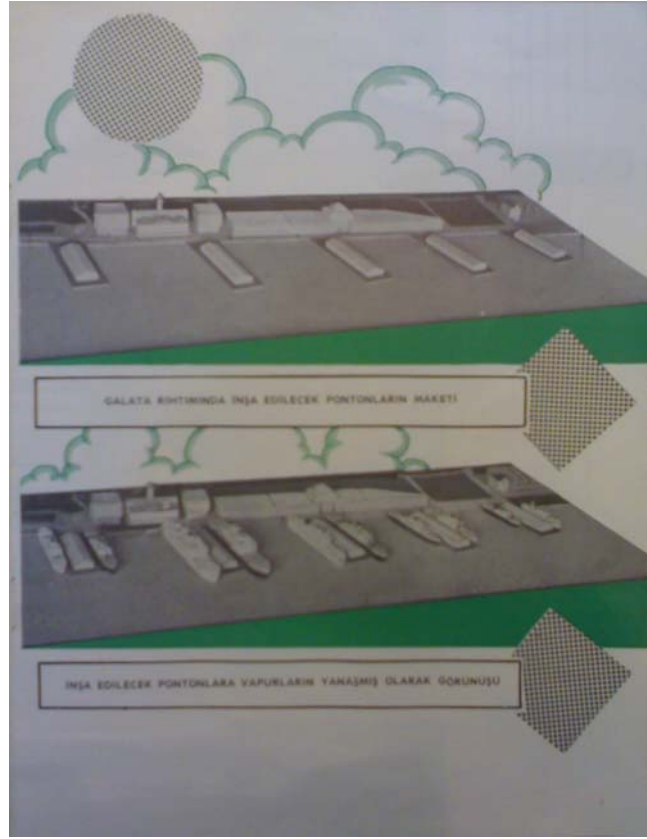
Şekil 4.13 Galata Rıhtımı ile Sarayburnu arasındaki bölge (Anonim, t.y.)



Şekil 4.14 Galata Rıhtımı (Anonim, t.y.)



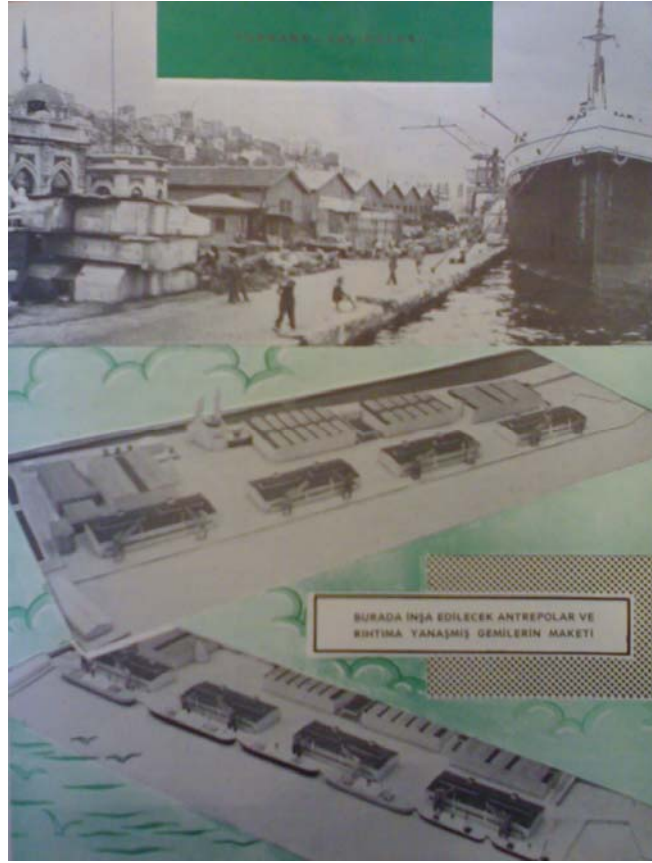
Şekil 4.15 Galata Rıhtımı (Anonim, t.y.)



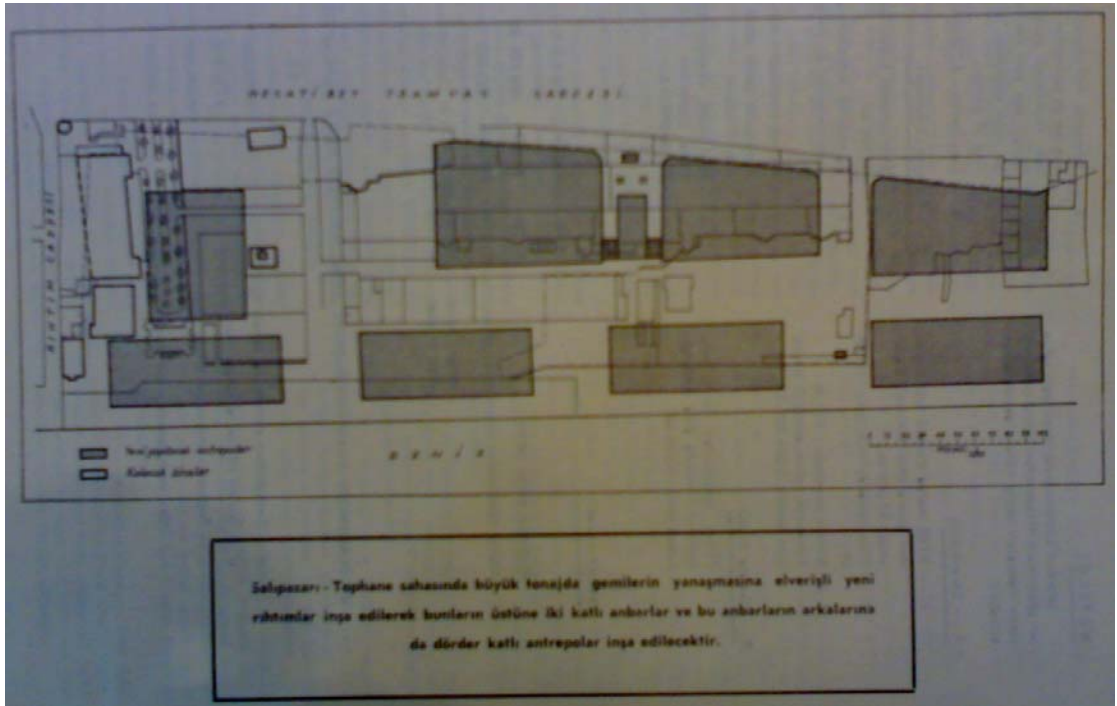
Şekil 4.16 Galata Rıhtımı (Anonim, t.y.)



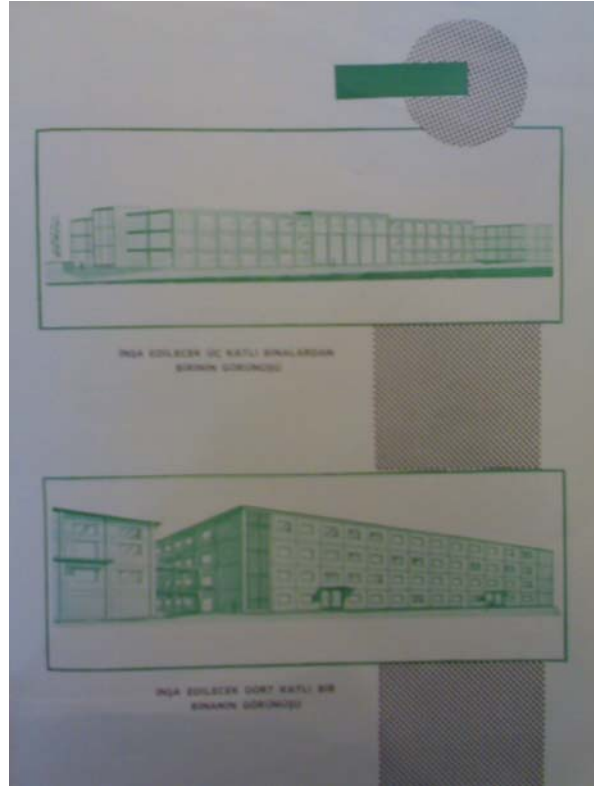
Şekil 4.17 Galata Rıhtımı (Anonim, t.y.)



Şekil 4.18 Galata Rıhtımı (Anonim, t.y.)



Şekil 4.19 Galata Rıhtımı (Anonim, t.y.)



Şekil 4.20 Galata Rıhtımı (Anonim, t.y.)



Şekil 4.21 Sarayburnu Saç Ambarları (Anonim, t.y.)



Şekil 4.22 Sarayburnu Saç Ambarları (Anonim, t.y.)



Şekil 4.23 Galata Rıhtımı ve Sarayburnu (Anonim, t.y.)

4.1.3 Gazi (Atatürk) Köprüsü ve Bulvarı

Unkapanı ile Azapkapı arasındaki ilk köprü 1836 yılında yapımı tamamlanan Hayratiye (Mahmudiye) Köprüsü'dür. 1872 yılında ise yerine eskisinden daha uzun ve geniş olan demir bir köprü inşa edilir. Bu köprünün 1912 yılında sökülmesi üzerine 1877 tarihli Galata-Eminönü Köprüsü Unkapanı-Azapkapı aksına taşınır (Şekil 4.24). Bu köprü ise 1936 yılında hava koşulları nedeniyle harap olması sonucu yerini Gazi Köprüsü'ne bırakır.

Unkapanı ile Azapkapı arasında Gazi Köprüsü'nün* inşa edilmesinin hazırlıklarına 1927 yılında başlanır (Kahya ve Tanyeli, 1993, s.327). 1928 yılında şehremaneti köprü projesi için merkezi Belçika'da bulunan Beynelmilel Mühendisler Federasyonu'na başvurur. Bunun üzerine, federasyon tarafından önerilen beş uzman ile görüşmeler başlar. Görüşmelerde uzmanlar proje için yüzde üç hisse talep etmesine karşılık şehremaneti yüzde bir vereceğini bildirir (Cumhuriyet, 2 Aralık 1928). Bununla birlikte, bir Amerikan Grubu da köprünün inşası için şehremanetine başvurur (Cumhuriyet, 18 Aralık 1928). Beynelmilel Mühendisler Federasyonu'nun önerdiği beş uzman projelerini gönderirler. Bunlardan başka üç proje daha beklenmektedir. Projelerin bir komisyon oluşturularak incelenmesine karar verilir (Cumhuriyet, 24 Aralık 1928). 1929 yılı başında ise projelerin Şehremaneti Encümeni tarafından incelenmesine başlanır (Cumhuriyet, 20 Ocak 1929). Öte yandan, köprü ve İstanbul hali ve “diğer bazı inşaat” için şehremanetinin “bir Amerikan grubundan” 6 000 000 lira istikraz akdetmesinden söz edilmektedir (Cumhuriyet, 22 Aralık 1928). Aynı zamanda Gazi Köprüsü için “vesaiti nakliyeden” toplanan 10 paralar İş Bankası'na yatırılır (Cumhuriyet, 23 Aralık 1928). Öyle ki, köprünün inşaat masraflarının karşılığı olarak İstanbul'daki nakliye araçlarının bilet bedellerinden ek olarak alınan miktarın İş Bankası'na yatırılması 1928 yılı Haziran ayında görüşülmüştür (BCA- 30..18.1.1: 29.41..14.). İnşaat için şehremanetinin 1929 yılında İş Bankası'ndan 1 700 000 lira istikraz etmesi de söz konusudur. Ancak şehremaneti ile banka arasında ödeme şekli ile ilgili bir anlaşmazlık ortaya çıkar (Cumhuriyet, 28 Aralık 1928). 1930 yılında ise, köprü inşa edilene kadar “vesaiti nakliye”den toplanacağı düşünülen 2 000 000 lira ile köprünün inşaat masraflarından tasarruf edilebileceği düşünülür (Cumhuriyet, 9 Kasım 1930).

Şehremaneti Encümeni tarafından yapılan inceleme sonucunda Fransa Nafia Nezareti Tetkik

* Köprü, TBMM'nin 24 Nisan 1930 tarih ve 411 sayılı kararıyla Gazi Mustafa Kemal Köprüsü olarak adlandırılmıştır (Kahya ve Tanyeli, 1993, s.327). Öte yandan, Gazi Köprüsü isminin 1937 yılından itibaren genellikle Atatürk Köprüsü biçiminde kullanıldığı görülür. Benzer şekilde Gazi Bulvarı için de Atatürk Bulvarı kullanılır. Ancak bu metin içinde tek bir adlandırma tercih edilerek Gazi Köprüsü ve Gazi Bulvarı kullanılmıştır.

Şubesi Müdürü ve mühendis mektebinin Köprüler Müderrisi Pigeaud'nun* projesinin uygulanmasına karar verilir (Cumhuriyet, 24 Ocak 1929 ve Cumhuriyet, 7 Mayıs 1929). Keşif ve tanzim masrafı olarak 20 000 lira harcanacak olan projenin masrafının altı ay içerisinde tamamlanarak uygulama aşamasına geçilmesi düşünülür (Cumhuriyet, 18 Şubat 1929, Cumhuriyet, 15 Kasım 1929). Ardından, Şehremaneti Fen İşleri Müdürü Ziya (Kocainan) bir heyet ile birlikte Paris'e giderek Pigeaud ile görüşür (Cumhuriyet, 28 Nisan 1929). Pigeaud ise 1929 yılı Mayıs ayında incelemelerde bulunmak ve sözleşme imzalamak üzere İstanbul'a gelir (Cumhuriyet, 7 Mayıs 1929). Uzmanın incelemeleri sonrasında ülkesine giderek projeyi hazırlamasının ardından köprünün inşası ihale edilecektir (Cumhuriyet, 27 Mayıs 1929). Ekim ayında ise, Şehremaneti Köprüler Mühendisi Galip'in (Alnar) Paris'e giderek Pigeaud'ya projenin hesaplarında yardımcı olmasına ve iki ay sonra uzmanla birlikte İstanbul'a dönmesine karar verilir (Cumhuriyet, 4 Ekim 1929).

Öte yandan, Paris'te köprünün projeleri hazırlanırken İstanbul Ticaret Odası köprü ile ilgili görüşlerini ortaya koyar. Oda, 1924 yılında hazırladığı rapordan beri İstanbul Limanı** ile ilgilenmektedir. Odaya göre, Haliç bir liman olarak kullanıma uygun hale getirilmeli, bu doğrultuda “Haliç'i boğan” köprüler kaldırılmalı ve Gazi Köprüsü asma olarak inşa edilmelidir. Ticaret Odası'nın meclis toplantısında üyelerinden sekiz kişinin köprünün asma olarak inşa edilmesi için şehremaneti ve hükümete başvurulması konusunda verdikleri önerge görüşülür. Öyle ki, şehremaneti “Gazinin namı celilini de düşünerek” asma köprüyü ihmal etmemelidir. Liman Şirketi, Karaköy ile Eminönü'yü birleştiren köprünün kaldırılarak Ayvansaray'a nakledilmesi halinde “bütün nakliyatı temin etmeyi”, bu durumda ulaşımı sağlayacak olan deniz taşıtlarının hasılatının yüzde 70'ine de katılmayı taahhüt eder. (Cumhuriyet, 7 Ekim 1929, Cumhuriyet, 9 Ekim 1929). Ancak, şehremaneti asma köprü inşasını masraflı bularak bu görüşü uygun bulmaz (Cumhuriyet, 16 Teşrinisani 1929).

Köprü ile birlikte Gazi Caddesi'nin*** (Atatürk Bulvarı) de ele alınması 1929 yılında ortaya konulur. Caddenin Yenikapı'dan Aksaray'a kadar olan kısmı 1925 yılında parke olarak

* BCA-30..18.1.2: 62.18..12. numaralı belgede Pigeaud'nun ünvanı Fransa Yollar ve Köprüler Müfettişi Umumisi biçiminde geçmektedir.

** İstanbul Ticaret Odası, 1924 yılında düzenlediği raporda İstanbul Limanı'na ilişkin görüşlere de yer verilmiştir. Bununla birlikte, 1930 yılında İstanbul Ticaret Odası üyelerinden ve Liman Şirketi Umum Müdürü Ahmet Hamdi (Başar) Bey'in İstanbul'da sanayi ve ticaretin gelişmesi kapsamında Haliç'ten yararlanma ve köprüler sorunu ile ilgili verdiği raporun incelenmesi için İstanbul Ticaret Odası bir komisyon oluşturmuştur (Anonim, 1930, s.15). Ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. Bölüm 4.1.1 İstanbul Limanı.

*** Gazi Bulvarı'na 1929 yılında Gazi Caddesi denmektedir.

yapılmıştır (Anonim, 1947d, s.14). Caddenin devamında Şehzadebaşı-Unkapanı arasında bir tramvay hattı oluşturulması da planlananlar arasındadır. Caddenin köprüye kadar açılması için gereken 360 000 lira tutarındaki istimlakın 280 000 liralık kısmı 1929 yılında tamamlanır (Cumhuriyet, 5 Teşrinievvel 1929). Öte yandan, ileriki yıllarda söz konusu cadde, Şehzadebaşı'ndan Tozkoparan'a uzanan imar etkinliklerinin bir parçası olacaktır. Caddenin, köprü ile birlikte Yenikapı'yı Taksim'e bağlayan bir bulvar haline getirilmesi ve köprünün her iki tarafında birer meydan düzenlemesi yapılması planlanır.

Köprünün inşasına başlanması için beklenen ise, hükümetin “kambiyo mubayaası için ruhsat vermesi”dir (Cumhuriyet, 9 Kasım 1930). Öyle ki, Dahiliye Vekaleti 3 Eylül 1931 yılında köprünün inşasına başlanabilmesi amacıyla gereken dövizin sağlanması için bir karar alınmasını teklif etmiştir. Maliye Vekaleti bu teklifle birlikte İstanbul Vali ve Belediye Reisi'nin gönderdiği yazıları da inceleyerek döviz dengesini sarsmamak için her ay 4170 Sterlin alınmasını uygun bulur. Ancak, “böyle mühim bir paranın” kambiyo olarak ülkeden çıkarılması yerine bu dövizin ihraç malları karşılığında sağlanmasını tercih ettiğini bildirir. Bunun üzerine, bu öneri Bakanlar Kurulu tarafından 20 Eylül 1931 yılında kabul edilir (BCA-30..18.1.2: 23.65..17.). Ardından, 1931 yılında hükümetin belediyeye 1 000 000 liralık kambiyo verdiği gazete haberinde yer alır. Bu miktarın yarısı köprünün inşaatı için kullanılacaktır (Cumhuriyet, 26 Ekim 1931).

Köprünün inşası için bir İtalyan, bir Fransız, bir Amerikan, bir de Flaman [Flemenk] olmak üzere dört şirket başvurur (Cumhuriyet, 7 Ekim 1931). İhale şartnamesi hazırlanır. Ancak ihalenin duyurulması için asma köprü konusunun çözülmesi beklenir (Cumhuriyet, 31 Temmuz 1932). Öyle ki, belediyenin asma köprü yapılamayacağını bildirmesinin ardından Ticaret Odası bir komisyon oluşturarak bir rapor hazırlamış ve bu raporu İktisat Vekaleti'ne göndermiştir (Cumhuriyet, 4 Mayıs 1934). Bununla birlikte, belediye köprünün inşaatı tamamlanana kadar eline geçecek olan parayı karşılık göstererek inşaatı veresiye yaptırmayı “münakasaya koyar”. Sonuçta, en düşük miktarlı teklif belediyeden beş yılda ödenmek üzere 4 000 000 lirayı geçen bir miktar ister. Bu durumda belediye peşin para ile köprüyü yaptırabileceği zamanı beklemeyi uygun bulur (Cumhuriyet, 3 Kasım 1938).

Projeleri tamamlanmış olan köprü ile ilgili girişimler ağırlıklı olarak ekonomik sorunlar nedeniyle 1932 yılından 1936 yılına kadar bir duraklama dönemine girer. Öte yandan, bu dönemde İstanbul'un imar planını hazırlayacak uzmanın belirlenmesi ile de uğraşılmaktadır ve başlamış olan inşai etkinliklerin çoğu Gazi Köprüsü'nde olduğu gibi durmuştur. 1936 yılında ise asma köprü konusu tekrar tartışılmaya başlanır. Örneğin 6 Şubat 1936 tarihli bir

yazıda asma köprü için şu satırlara yer verilir: “Haliçde kurulması icab eden denizden mümkün olduğu kadar yüksek Atatürk Köprüsü İstanbulun büyük bir köy halinden çıkıp medeni bir şehir olabilmesi için düşünülecek en mühim noktadır.” Sedad Çetintaş ise şu sözlerle asma köprü fikrini eleştirir: “Ortada şehir planı yokken asma köprü fikri laftan ibarettir. (...) Bir şehir projesi çerçevesi içinde bir cüz mevki alabilecek olan asma köprü meselesini başlıbaşına bir iş olarak ele alabilecek durumda değiliz” (Cumhuriyet, 10 Şubat 1936). Yunus Nadi ise asma köprü yapılmasını isteyenlerdendir. Nadi, İstanbul’un imarının “biraz gelişigüzel ve rasgele” yapılmakta olduğunu belirterek “Eğer İstanbulun bir imar planı yapılmış olsaydı ihtimal ki Gazi köprüsünün demir duvar bir duba köprü yerine bir asma köprü olmasını tercih ederdi” der (Cumhuriyet, 6 Eylül 1936).

Bu arada, belediye Pygeaud’nun hazırladığı projede değişiklikler yaptırır. Pygeaud’dan bu değişikliklere göre yeniden bir proje hazırlamasını ister, ancak mühendis meşgul olduğunu ileri sürerek bu işi yapamayacağını bildirir. Bunun üzerine, belediye mühendisleri tarafından yeniden bir proje hazırlanarak Umumi Encümen’in onayı alınır. Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ da bu proje ile ilgili görüşmek üzere Ankara’ya gider (Cumhuriyet, 8 Nisan 1936). Öte yandan, BCA-30..18.1.2: 62.18..12. numaralı ve 9 Mart 1936 tarihli belgede Pigeaud’nun köprünün aplikasyonu ile projeleri incelemek amacıyla İstanbul’a gelmesinin “seyahaye çıkamayacak derecede hasta olması” nedeniyle mümkün olmadığı için şirket tarafından verilen projeler ile ilgili uzmanla görüşmek üzere İstanbul Belediyesi Yollar Şubesi Müdürü Galip Alnar’ın Paris’e gönderilmesine karar verildiği yer alır. 20 gün Paris’te kalacak olan Alnar’a harcırah olarak 1220 lira karşılığında döviz verilmesi İcra Vekilleri Heyeti tarafından karar verilir.

1936 yılında Belediye Fen Heyeti ise köprünün her iki tarafında açılması düşünülen meydanlar için gerekli olan istimlaklere ait bir harita, İmar Bürosu ise köprünün Azapkapı tarafına ait meydanın maketini hazırlar. Köprünün her iki tarafına ilişkin düzenlemeleri daha önceden hazırlayan kişi ise Martin Wagner’dır. Prost’un bu çalışmaları incelemesinin ardından işlemlere başlanması planlanır (Cumhuriyet, 5 Eylül 1936 ve Cumhuriyet, 22 Haziran 1938). Köprünün temel atma töreni ise Dahiliye Vekili Şükrü Kaya’nın nutkuyla gerçekleştirilir (Cumhuriyet, 6 Eylül 1936). Köprüye ait bütün işler ise Nafia Vekaleti’nin denetimi altında yürütülür* (Cumhuriyet, 17 Temmuz 1937). Köprünün demir malzemesi ise

* Bu dönemde belediye merkezi yönetimin bir uzantısı konumundadır. Beledi olması gereken kararların bir çoğu Ankara’da verilir. İstanbul’daki köprülerin açılıp kapanma saatleri dahi İcra Vekilleri Heyeti tarafından belirlenmektedir. Çünkü Liman Talimatnamesi’nde değişiklik yapılabilmesi için heyetin kararı gerekmektedir. Abidin Daver 1948 yılında bu konuya köşesinde yer verir. Mevcut talimatnamenin Osmanlı dönemindeki

Almanya'dan gelmektedir (Cumhuriyet, 11 Kasım 1937).

Prost göreve başlamasının ardından köprünün bağlantı yolları ile ilgilenmeye başlar ve Wagner'in hazırlamış olduğu, köprünün iki tarafının düzenlemesine ilişkin projeyi tekrar ele alır (Cumhuriyet, 22 Haziran 1938). Bu doğrultuda, Prost'un önerisi ile köprünün projesinde değişiklik yapılır. Buna göre, köprünün Unkapanı tarafındaki başlangıç noktasının Zeyrek yokuşu olmasına karar verilir. Zeyrek yokuşundan köprüye kadar olan kısımla, Eminönü-Eyüp aksı üzerindeki ulaşım köprünün altından sağlanacaktır. Ancak, bu durum 300 000 liralık bir masrafa neden olacağından bu değişikliğin daha sonra uygulanmasına karar verilir (Cumhuriyet, 17 Temmuz 1937). Projedeki bir değişiklik ise köprüden tramvay hattının geçmemesi ve ağırlıklı olarak otobüsle ulaşımın köprüden sağlanması ile ilgilidir (Cumhuriyet, 17 Kasım 1937). Ancak, Abidin Daver gazetedeki köşesinde bu durumu eleştirir. Daver'e göre, köprünün yapılmasına karar verildiğinden beri tramvayların yetersizliğine ilişkin şikayetler karşısında, tramvay hattının köprüden geçirileceği söylenerek halka ümit verilmiştir. Verilen bu karar ile ise tramvaylarla ilgili sorunlar çözümsüz kalmıştır (Cumhuriyet, 19 Kasım 1937). Köprü üzerinde tramvay hattı yapılmamasının asıl sebebi ise köprünün her iki tarafında tramvay hattı için istimlaklerin yapılmasının gerekli oluşudur. Öyle ki, tramvay yolu açmak için yapılması gereken istimlaklerin masraflarının karşılanması güçtür (Cumhuriyet, 9 Kasım 1938). Daver 1938 yılında kaleme aldığı başka bir yazısında ise, Eminönü Meydanı'nın düzenlenmesi sırasındaki sistemsiz çalışmanın köprünün inşasında da izlendiğini, yapımına karar verileli ve parasının toplanmasına başlayalı yıllar geçmesine rağmen tamamlanamadığını belirterek Şehzadebaşı'ndan Tozkoparan'a kadar olan mesafedeki imar etkinliklerinin de Eminönü'ndekiler gibi uzun süreceğinden yakınır (Cumhuriyet, 27 Ekim 1938). Daver'in bu eleştirisi üzerine Muhittin Üstündağ gecikmenin nedenlerini açıklayan bir cevap verir. Bu cevaba göre, köprünün inşaatındaki gecikmeler köprü için tahsil edilmeye başlanan paraların tamamının elde edilememesinden kaynaklanmaktadır (Cumhuriyet, 3 Kasım 1938).

Bu arada, belediye ile müteahhit arasında çıkan bir anlaşmazlık nedeniyle köprünün inşaatı durdurulur. 1938 yılı başında sorun çözülerek inşaatı devam edilir (Cumhuriyet, 11 Mart 1938). Köprünün her iki tarafında açılacak yollar ise İmar Bürosu tarafından hazırlanan 1938 yılına ait programa alınır (Cumhuriyet, 19 Mart 1938). Hükümetin belediyeye yapacağı 5 000

talimatnamenin eşi olduğunu, o dönemde güvenlik gereği köprü açılış kapanış saatlerinin güneşin doğuşuna göre ayarlandığını, Cumhuriyet döneminde talimatname revize edilmiş olduğu halde bu esasın değiştirilmediğini yazar. Bu konudaki tepkisini ise şöyle dile getirir: "Bakanlar Kurulu'nun başka işi kalmadı mı ki İstanbul köprüleriyle meşgul olsun" (Cumhuriyet, 12 Ocak 1948).

000 liralık yardımın bir kısmının köprünün her iki tarafında açılacak meydanlar için kullanılması da düşünülenler arasındadır (Cumhuriyet, 17 Nisan 1938). 1936 yılında İstanbul'a gelememiş olan Pygeaud 1938 yılı Mart ayında gelerek köprünün yapımını inceler. Müteahhit kazıkların 18 metre derinliğe konmalarına itiraz etse de Pygeaud ve Belediye Fen Heyeti'nin onayı ile bu derinlik uygun bulunur (Cumhuriyet, 24 Mart 1938). Şartnameye göre kazıkların 22-26 metre derinlikte olmaları gerekmektedir. Kazıkların 18 metrede olmaları ise belediyeye 40 000 liralık bir tasarruf sağlamaktadır (Cumhuriyet, 3 Kasım 1938).

Köprünün Azapkapı tarafındaki düzenlemeler kapsamında Azapkapı'da Sokullu Mehmet Paşa Camisi'nin onarılması (Cumhuriyet, 2 Temmuz 1938), caminin önünden denize kadar inen kısmın istimlak edilerek açılması düşünülür (Cumhuriyet, 28 Temmuz 1938). Azapkapı ile Şişhane yokuşu arasındaki kısmın açılması için istimlak edilecek binalar belirlenerek sahiplerine tebligat yapılır. Mal sahiplerinin 15 günlük itiraz süreleri vardır (Cumhuriyet, 27 Kasım 1938). Köprünün her iki tarafındaki meydanlar için istimlakı gereken binalar ile ilgili de Belediye Daimi Encümeni tarafından istimlak kararı verilir. Ancak, bu konuda kamu yararı kararı gerektiği için Dahiliye Vekaleti'ne başvurularak kararın alınması beklenir (Cumhuriyet, 22 Aralık 1938). 1939 yılında köprünün Unkapanı ve Azapkapı taraflarında yapılacak istimlaklerle ilgili belediye tarafından istenen kamu yararı kararını Dahiliye Vekaleti verir. Bu istimlakler için 1 500 000 lira tahsis edilir (Cumhuriyet, 5 Ocak 1939). Prost tarafından hazırlanan Azapkapı Meydanı'na ilişkin projenin detayları da Belediye Fen Heyeti tarafından tamamlanır (Cumhuriyet, 14 Ocak 1939). Prost'un hazırladığı plana göre Azapkapı'dan başlayacak bir yol Piyalepaşa Camisi önünden Karaköy'e uzanacak, köprüden ayrılan diğer yol ise Tarlabası'na uzanacaktır (Cumhuriyet, 10 Temmuz 1939) (Şekil 4.25, Şekil 4.26). Sokullu Mehmet Paşa Camisi ve buradaki çeşmenin etrafı boşaltılarak bir park içerisine alınacak, Karaköy ile Azapkapı arasında bir rıhtım oluşturulacaktır (Cumhuriyet, 18 Temmuz 1939). Bu arada, yeni göreve gelmiş olan Vali ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar, Prost ve Müzeler Umum Müdürü Aziz (Ogan) Sokullu Mehmet Paşa Camisi ile buradaki çeşmenin köprü yapıldıktan sonraki durumu üzerinde yerinde inceleme yaparlar (Cumhuriyet, 7 Ocak 1939). 1939 yılı başında köprünün dubaları tamamlanmış, üzerindeki betonarme döşeme yapılmakta ve Almanya'dan sipariş edilen ahşap döşemenin gelmesi beklenmektedir (Cumhuriyet, 11 Şubat 1939).

Öte yandan, köprünün inşa masrafları dışında her iki tarafında açılması düşünülen meydanların ve bağlantı yollarının masraflarının karşılanması gerekmektedir. Özellikle gerekli istimlakler 2 000 000 lira tutarındadır (Cumhuriyet, 29 Mart 1939). İmar etkinlikleri ile ilgili görüşmelerde bulunmak üzere Ankara'ya giden Vali ve Belediye Başkanı Lütfi

Kırdar köprüünün her iki tarafında açılacak meydanlar için ödenek de isteyecektir (Cumhuriyet, 21 Şubat 1939). Satın alınan Tramvay ve Elektrik Şirketi'nin belediyeye devredilmesi sonucu elde edilecek gelirle inşaat masraflarının karşılanması düşünülür. Ekonomik sorunların aşılması için bir başka çözüm ise, köprü üzerinde yapımından vazgeçilmiş olan tramvay hattının yapılmasıdır. Böylece, Elektrik ve Tramvay İdaresi'nin vereceği ödenekle köprü masraflarının karşılanabileceği düşünülür (Cumhuriyet, 3 Mayıs 1939).

Öte yandan, köprüünün müteahhidi ile yeni bir anlaşmazlık daha yaşanır. Dubaları çekmek için getirilen iki römorkörün niteliği belediye tarafından yetersiz bulunur (Cumhuriyet, 23 Mayıs 1939). Bir diğer anlaşmazlık ise dubaların boyasının bozulması ile ilgilidir. Belediye, müteahhidin, dubaların boyasının Haliç'in suları nedeniyle bozulduğu iddiasını kabul etmez ve sözleşmeye göre boyanması için müteahhide tebligat yapar (Cumhuriyet, 26 Mayıs 1939, Cumhuriyet, 30 Temmuz 1939). Müteahhit ise sözleşmede geçen boyanın savaş nedeniyle tedarik edilemeyeceğini, yerine başka bir boya kullanılmasını teklif etse de belediye bunu kabul etmez (Tan, 14 Ağustos 1940). Köprüünün yapımını üstlenen şirketle belediye arasında bir anlaşmazlık daha yaşanır. Ahşap döşemelerin yağmur yağınca yerlerinden çıkması üzerine Belediye Fen Müdürlüğü bunların sökülerek yenilenmesini ister. Ancak sorun çözülmeyince taraflar mahkemeye başvururlar (Cumhuriyet, 12 Ekim 1939).

Nafia Vekaleti tarafından inşaatın şartnameye uygun olup olmadığı kontrol edildikten sonra köprüünün açılışının 1939 yılı Cumhuriyet Bayramı'na yetiştirilmesi amaçlanır (Cumhuriyet, 9 Haziran 1939, Cumhuriyet, 23 Ağustos 1939). 29 Ekim 1939 tarihinde eksikliklere rağmen köprüünü açılışı Lütfi Kırdar tarafından yapılır (Cumhuriyet, 30 Ekim 1939) (Şekil 4.27, Şekil 4.28). Köprü 2 500 000 liraya mal olur (Anonim, 1947d, s.22). Açılış sonrasında da müteahhit ile olan anlaşmazlığın sürdüğü görülür. Öyle ki, yağın yağmur nedeniyle köprüünün ahşap döşemesinin kısmen kabarması üzerine belediye bunların onarılmasını ister. Ancak, şirket kesin kabul işlemleri için bir yıllık bir zamanının olduğunu ve bu zamana kadar döşemelerin kendiliğinden düzeleceği cevabını verir (Cumhuriyet, 29 Kasım 1939). Lütfi Kırdar ise gazeteye verdiği beyanatta, köprüünün üzerine daha önce beton döküleceği halde sözleşme değiştirilerek ahşap döşendiğini ve bu durumun mahkemeye intikal ettiğini açıklar. Kırdar, Belediye Fen Heyeti'nin bozulmuş ahşap döşemelerin değişimi ile ilgilendiğini ve bu iş için 50 000 liraya gereksinim olduğunu, kesin kabul işlemlerinin ilgili vekaletlerin gönderecekleri uzmanlardan oluşan bir heyet tarafından yapılacağını da ekler (Cumhuriyet, 31 Ocak 1940). Açılışı yapılan köprüünün kullanıma açılması için ise bu onarımların yapılması gerekir. Ayrıca, köprüden yük arabalarının geçmesi de yasaklanır. Abidin Daver, bu durum

nedeniyle yine Karaköy [Galata] Köprüsü'nün kullanılacağını ve yeni bir köprü yapılmış olmasına rağmen ulaşım sorunlarının çözülemediğini şu satırlarla ifade eder: “Önce tramvay yolları yapıldığı halde söküldü, şimdi köprüden, tramvay şöyle dursun, yük arabaları bile geçemiyor” (Cumhuriyet, 12 Şubat 1940). Bu yazıdan birkaç gün sonra, 14 Şubat 1940 tarihli gazetede köprüden yük arabalarının geçişine izin verildiği haberi yer alır.

Aksaray'a kadar açılmış olan Gazi Bulvarı'nın ise köprüye kadar uzatılması söz konusudur. Bu güzergahtaki istimlaklerin gerçekleştirilip caddenin açılması planlanır (Cumhuriyet, 21 Şubat 1940). 45 metre uzunluğunda olacak cadde için ise 85 metrelik istimlak öngörülür. Çünkü belediye, bu istimlakler sonucunda elde edeceği binaları satmak ya da “mütedavil sermaye” olarak kullanmak istemektedir (Cumhuriyet, 13 Aralık 1940). Nitekim, 1946 yılında Gazi Bulvarı üzerinde belediye tarafından verilmiş arsalar üzerinde Emlak ve Eytam Bankası'nın yaklaşık 250 adet bina inşa ettirmesi söz konusu olur. Bu doğrultuda, belediye ile banka arasında bir anlaşma imzalanacak Şehir Meclisi'nin onayının ardından uygulamaya geçilecektir. Burada şahısların da bina inşa etmek istemesi halinde banka bulvarın iki tarafını da kullanacaktır. İnşa edilen binalar, arsa değerleri maliyetlerine eklendikten sonra yüzde yedi karla satılacaktır (Cumhuriyet, 7 Nisan 1946). Bu doğrultuda İstanbul Belediyesi ile “Kredi Fonsiye” (Crédit foncier) Bankası arasında kararlaştırılan şartlar dahilinde oluşturulan Türk İmar Limited Şirketi'ne ait anlaşma 1946 yılı sonunda imzalanır. Laleli Camisi'nden Saraçhane'ye kadar olan alan ile Kadıköy İskelesi karşısında onar daireli sekiz apartman ve kentin çeşitli yerlerinde 80 konut inşa edilmesi planlanır (Cumhuriyet, 4 Aralık 1946). Bu girişimle aynı zamanda bu dönemdeki “mesken buhranı”na çözüm aranmaktadır. İlk olarak Mecidiyeköy'de bir grup konutun yapımına başlanmasına, Gazi Bulvarı üzerinde düşünülen konutların inşasına ise kat mülkiyeti kanununun çıkmasının ardından başlanmasına karar verilir* (Cumhuriyet, 29 Mart 1947). 1948 yılında ise belediye bulvar üzerindeki arsaları metrekaresi 200 lira üzerinden arttırmaya koyar. Ancak, bu arsalar alıcı çıkmaması üzerine pazarlıkla satışa çıkarır. Ne var ki, bu durumda da herhangi bir kimse arsalar talip olmaz** (Cumhuriyet, 6 Haziran 1948).

* Emlak Kredi Bankası ile İstanbul Belediyesi'nin bir şirket kurarak öncelikli olarak Mecidiyeköy'de konut inşasına yönelik girişimine İstanbul Gayrimenkul Mal Sahipleri Derneği karşı çıkar. Derneğe göre “mesken buhranı”nı önlemek amacıyla yapıldığı iddia edilen bu girişimin “bu dava” ile ilgisi yoktur. “Böyle uzak yerlerde çıplak bir arazide villalar yapmaya kalkışmak” hem Belediye Kanunu'na aykırıdır, hem de belediye bütçesinin dağılmasına neden olur. Yüksek fiyat konan bu konutlar orta sınıfın alım gücüne de uygun değildir. Bu nedenle dernek belediyeye, CHP Genel Sekreterliği'ne ve İçişleri Bakanlığı'na başvurur (Cumhuriyet, 3 Nisan 1947)

** Nitekim, alıcı bulunamayan bu arsalar ileriiki yıllarda kamu yapıları inşa edilecektir.

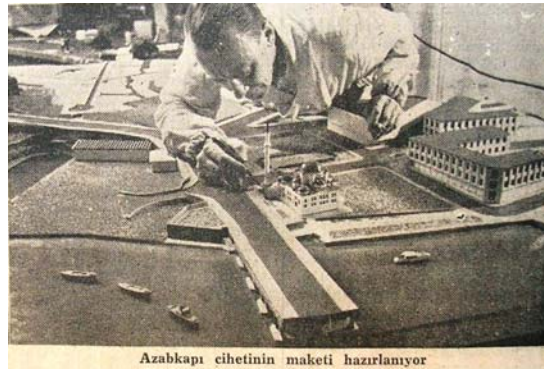
Öte yandan, İstanbul'un imarı sırasında sıkça karşılaşılan, Vakıflar ile İstanbul Belediyesi arasında gelişen anlaşmazlıkların biri de Gazi Bulvarı'nın açılması sırasında yaşanır. Bulvar üzerindeki Şebsefa Hatun Vakfı'na ait cami arsasından 401,45 m²'lik bir kısmın yola eklenmesi gerektiği için belediyeye bedelsiz olarak devredilmesi 1943 yılında Dahiliye Vekaleti tarafından istenir. Öyle ki, Yapı ve Yollar Kanunu'nun 8. maddesine göre mazbut vakıflara ait boş arsaların İcra Vekilleri Heyeti kararına göre bedelsiz olarak belediyeye devri mümkündür. Ancak, Vakıflar söz konusu olan kısmın Şebsefa Hatun Camisi'nin harimi olduğunu ve Vakıflar Kanunu'nun 10. maddesine göre değerlendirilmesi gerektiğini belirterek bu kısmın bedeli karşılığında istimlak edilmesini Başvekalet'ten ister (BCA-30..10.0.0: 191.306..4). Bulvarın açılışı sırasında Şebsefa Hatun Camisi'nin onarımdan geçirilerek etrafının açıldığı bilinmektedir (Anonim, 1947d, s.13). Ancak, yola eklenmesi istenen kısmın Vakıflar'ın talep ettiği gibi bedeli karşılığında istimlak edilip edilmediği bilinmemektedir.

1942 yılına ise istimlakler büyük oranda tamamlanmıştır (Cumhuriyet, 22 Haziran 1942) (Şekil 4.29, Şekil 4.30, Şekil 4.31, Şekil 4.32, Şekil 4.33). Unkapanı ile Yenikapı arasındaki Gazi Bulvarı'nın Şehzadebaşı'na kadar olan kısmı ise 1943 yılında tamamlanarak açılışı 26 Şubat 1943 yılında yapılır. Yolun inşası için 370 000 lira, istimlakler için ise 1 000 000 liradan fazla para harcanır. Bununla birlikte, yolun iki tarafında yirmi beşer metre derinliğindeki arsalar belediyeye intikal eder. Vezneciler Hamamı'nın bulunduğu alanda bir meydan oluşturularak daha önce Sultanahmet'te yapılması düşünülen Adliye ve Belediye Sarayları'nın bu meydan etrafında inşa edilmesi düşünülür (Cumhuriyet, 27 Şubat 1943). İstanbul'un fethinin 500. yıldönümü kutlamaları çerçevesinde ise biri Beyoğlu'nda diğeri Atatürk Bulvarı üzerinde olmak üzere iki tiyatro binasının ve Yenikapı'da, bulvarın sonunda uluslararası bir sergi binasının inşa edilmesi planlanır (Cumhuriyet, 11 Nisan 1945). Bulvarın çevresinin ağaçlandırılmasına ve bulvarın Vezneciler'den Yenikapı'ya uzanan kısmındaki istimlaklere ise devam edilir (Cumhuriyet, 14 Temmuz 1943, Cumhuriyet, 23 Aralık 1943). Yolun bu kısmının 1944 yılı Cumhuriyet Bayramı'na yetiştirilmesi amaçlanır (Cumhuriyet, 12 Ekim 1944). Yeni açılan bulvar üzerinde Tarlabası Refik Saydam Caddesi'nden başlayarak Aksaray'da sona eren bir koşu düzenlenerek bulvarın ikinci kısmının açılışı 20 Kasım 1944 tarihinde yapılır (Cumhuriyet, 21 Kasım 1944). Bulvar üzerindeki Gazanferağa Medresesi ise 220 000 lira harcanarak Belediye Müzesi'ne dönüştürülür (Şekil 4.34) (Anonim, 1947d, s.13).



Unkapanı köprüsünün eski hali

Şekil 4.24 “Unkapanı köprüsünün eski hali” (Cumhuriyet, 9 Kasım 1938)



Azapkapı cihetinin maketi hazırlanıyor

Şekil 4.25 “Azapkapı cihetinin maketi hazırlanıyor” (Cumhuriyet, 4 Temmuz 1939)

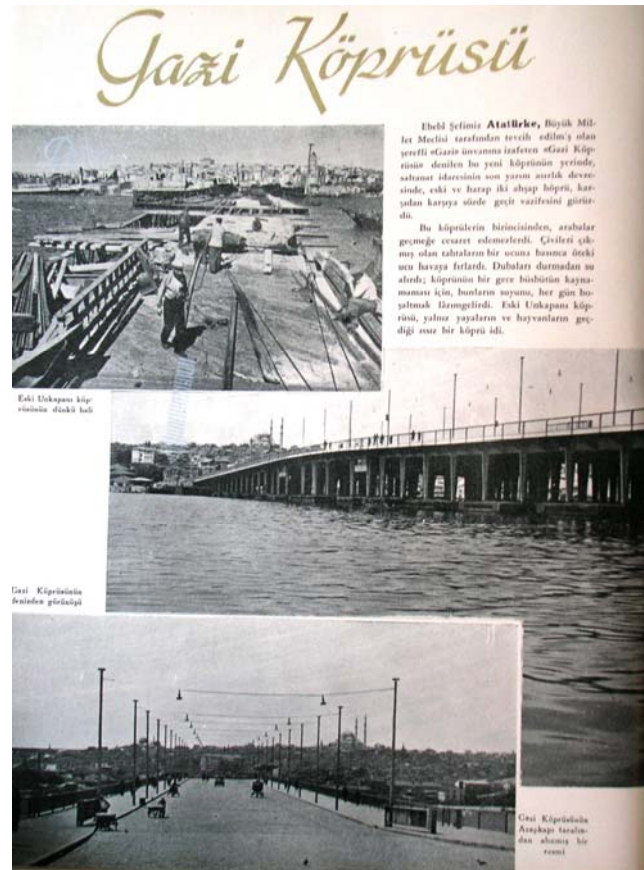


Azapkapı meydanının ileride alacağı şekli gösteren maket

Şekil 4.26 “Azapkapı meydanının ileride alacağı şekli gösteren maket” (Cumhuriyet, 18 Temmuz 1939)



Şekil 4.27 “Atatürk köprüsü açıldı” (Cumhuriyet, 30 Ekim 1939)



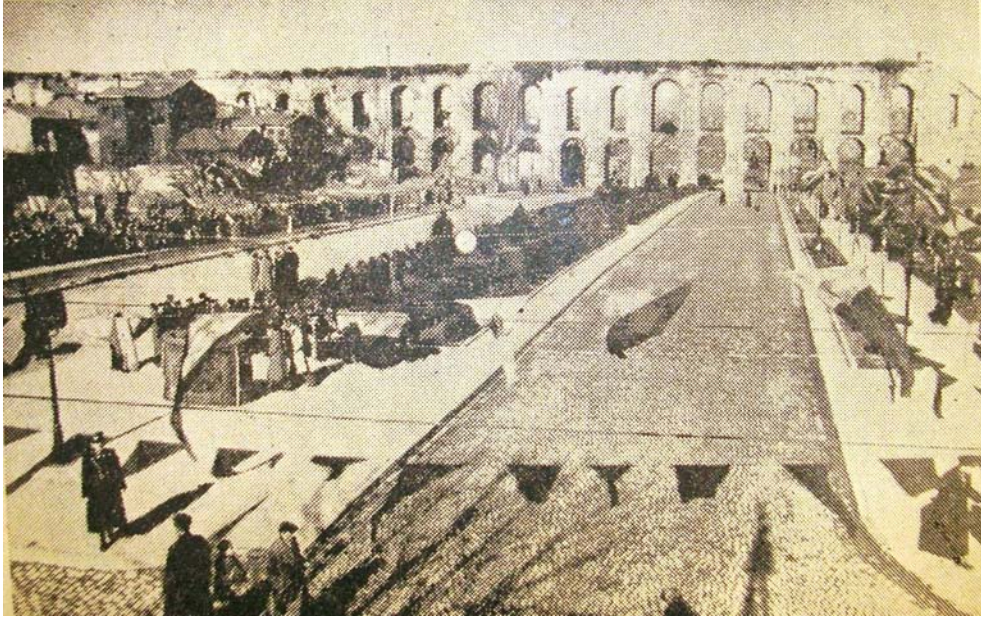
Şekil 4.28 Gazi Köprüsü (Daver, vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.29 Unkapanı'nda Gazi Köprüsü'nün Gazi Bulvarı'na bağlandığı noktada istimlak başlarken, 28 Haziran 1941 (Anonim, 02/2003, s.86.)



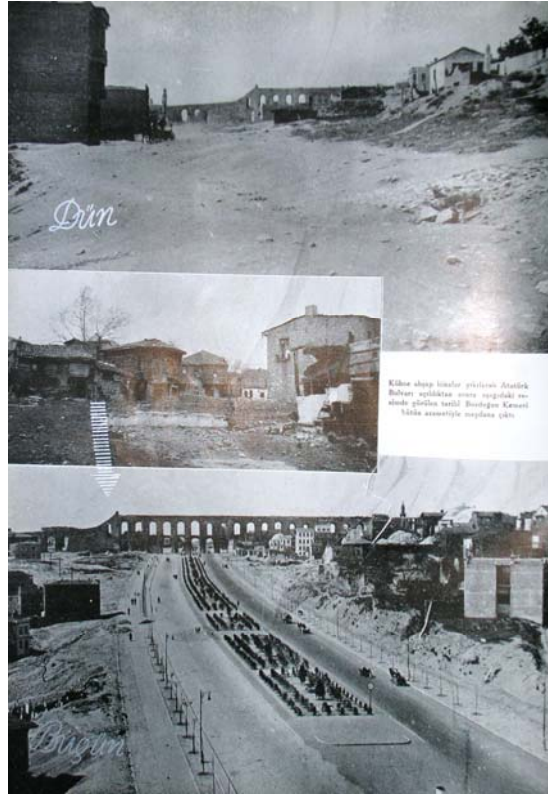
Şekil 4.30 “Gazi Bulvarı tamamlanıyor” (Cumhuriyet, 22 Haziran 1942)



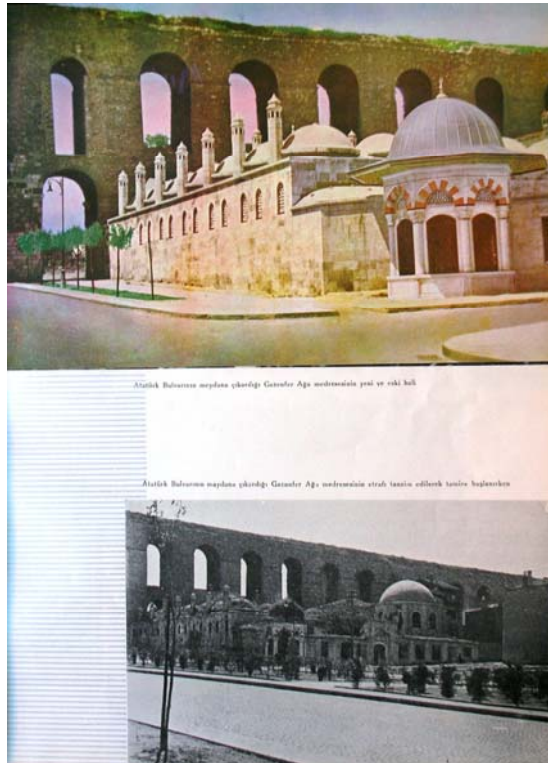
Şekil 4.31 Gazi Bulvarı'nın Şehzadebaşı'na kadar olan kısmının açılışı (Cumhuriyet, 27 Şubat 1943)



Şekil 4.32 Gazi Bulvarı (Daver, vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.33 Gazi Bulvarı (Daver, vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.34 Gazanferâğâ Medresesi (Daver, vd., 1944, s.y.)

4.1.4 Meydanlar

4.1.4.1 Eminönü Meydanı

4.1.4.1.1 Eminönü Meydanı ve Yakın Çevresinin İşlevsel Dönüşümü

Bizans Dönemi'nde olduğu gibi, Osmanlı Dönemi'nde de kentin ithal ettiği malların boşaltılıp saklandığı; denizciler, tüccarlar ile onlara hizmet verenlerin işlerini gördüğü yoğun bir iş merkezi olan Eminönü, aynı zamanda İstanbul'un büyük bir liman semti idi. Kente denizden gelen mallar, Haliç kıyısında kapan adı verilen gümrükten geçtikten sonra buradaki satıcı ve tüccarlara ulaşmaktaydı.

Eminönü'nün deniz tarafından bakıldığında fark edilen, insanlar, sandallar, büyük kayıklarla dolu limanının görüntüsü; Yeni Cami'nin silüeti, kargir yapılar ve deniz kenarına sıkışmış ahşap dükkanlardan oluşan çeşitlilik içeren mimari karakteri zaman içinde değişikliğe uğramıştır. Ticari merkez ise 19. yüzyılda dış ticaretin öne çıkmasıyla yavaş yavaş Haliç'in kuzeyine kaymaya başlamıştır. Eminönü'nde sanayileşmenin etkileri Galata Köprüsü ile birlikte görülmeye başlanmış, köprünün etkisiyle kıyıda oluşan kent mekanı Galata'ya doğru yönelmiştir. Ulaşımda demiryolu, atlı tramvay, tünel, buharlı gemiler ve daha sonra da elektrikli tramvayın kullanılması; Eminönü ve Galata bölgesi arasında sıklaşan ticari faaliyetler, saray erkanı ve Osmanlı üst sınıfının Boğaz kıyılarında yaşamayı tercih etmesi de Eminönü'nün görüntüsünün değişmesinde etkili olmuştur. 19. yüzyıl sonlarında Eminönü'nde geleneksel çarşı düzeni devam etmekle birlikte Osmanlı Devleti'nin dünya ekonomik sistemiyle bütünleşmesinin bir sonucu olarak Osmanlı dış ticaretinin gelişmesi ve mağazalar, bankalar, sigorta şirketleri ve büroların burada yer almaya başlaması, bu tarihten sonra semtin İstanbul'da uluslararası önemde bir ticaret merkezi olmasına neden olmuştur.

Konumu ve içinde barındırdığı farklı özellikleri ile yüzyıllardan beri İstanbul'un değişmez ticaret mekanı olan Eminönü, İstanbul'un Erken Cumhuriyet döneminde imarı gündeme geldiğinde öncelik verilen bölgelerden biri olmuştur. 1930 yılında Yeni Cami'nin etrafındaki binaların yıkılarak caminin ortaya çıkarılması ve Eminönü Meydanı'nın genişletilmesine ilişkin ilk fikirlerin ortaya çıktığı görülür. Ancak, bu fikirler 1935 yılına dek tekrar gündeme gelmemiştir. Eminönü Meydanı, 1935 yılında kısa bir süre kentsel değişim gündemini meşgul etmiş olsa da 1936 yılında yine bir sessizlik dönemine girilir. 1937 yılı sonlarından 1941 yılına dek ise giderek artan bir ilgiyle imar hareketleri kapsamında ele alınır. Bu bölümde, söz edilen yıllar kendi dinamikleri içerisinde değerlendirilerek İstanbul'un imarı kapsamında Eminönü Meydanı'nın düzenlenme aşamaları ve semtin dönüşüm süreci irdelenmektedir.

1 Eylül 1930 tarihinde yürürlüğe giren Belediye Kanunu ile belediyelere imar planı yapma zorunluluğu getirilmesinin ardından İstanbul’da imarı düşünülen ilk yerlerden biri Eminönü olur. Ancak, henüz İstanbul’un bir imar planı mevcut değilken bazı binalar kaldırılarak meydanın açılması ve düzenlenmesi fikri öne sürülür. Bununla birlikte, Eminönü Meydanı’nın genişletilmesiyle ilgili bu ilk girişimler İstanbul Belediyesi ile Vakıflar arasında ortaya çıkan bir anlaşmazlık nedeniyle sürdürülememiştir. Öyle ki, istimlak edilerek yıkılması gereken binalar arasında Vakıflar’a ait olanlar da vardır. Vakıflar önce, kendine ait binaların kaldırılmasını onaylar ve kaldırılması gereken binalar için istimlak bedeli almamaya karar verir (Cumhuriyet, 31 Temmuz 1930). Öne sürdüğü şart ise, kendine ait binaların yıkımının diğer binalar belediye tarafından istimlak edilip yıkıldıktan sonra gerçekleştirilmesidir. Belediyenin bu şartı kabul etmemesi üzerine yapılan görüşmeler sonuçsuz kalır (Cumhuriyet, 19 Ekim 1930). Bu anlaşmazlığın çözülememesi dışında, Eminönü Meydanı ile ilgili girişimlerin durmasının bir başka sebebi ise İstanbul’un imar planını hazırlayacak uzmanın belirlenme sürecidir*. 1933 yılında açılan yarışmanın değerlendirmesi sonrasında jüri tarafından Ehlgötz’ün önerisi birinci olarak seçilmesine rağmen, 1936 yılında İstanbul’u planlamak için Prost görevlendirilmiştir. Böylece, planlama uzmanıyla ilgili belirsizlik başlamış olan girişimleri etkilemiştir.

Bununla birlikte, Prost’un planlama uzmanı olarak görevlendirilmesinden önce İstanbul Belediyesi İmar Müşaviri Martin Wagner** Eminönü Meydanı’nın düzenlemesi için görevlendirilir (Cumhuriyet, 14 Ağustos 1935). Wagner’den ayrıca, Eminönü ile Eyüp arasındaki, üzerinden tramvay hattı geçecek olan caddenin projesini hazırlaması da istenir. Bunun üzerine, Wagner hazırladığı raporda, Eminönü’nün deniz tarafında bulunan bir kapı özelliğini taşıdığını, buradan kentin çeşitli noktalarına dağılımın gerçekleştiğini, bu nedenle Eminönü’nün “modern” bir şekilde düzenlenmesi ve Yeni Cami’nin etrafındaki dükkanların istimlak edilerek yıkılması ve caminin görünür hale getirilmesi gerektiğini belirtir (Şekil 4.35).

Öte yandan belediye, kentin imarı ile ilgilenmeye başladığı sırada Müzeler İdaresi’ne başvurarak kent haritası üzerinde eski eserlerin yerlerinin belirlenmesini ister. Bu konuyla ilgili olarak oluşturulan komisyonun belirlediği yapılar arasında Yeni Cami, Mısır Çarşısı,

* Benzer şekilde Adliye Sarayı’nın ve Dolmabahçe Stadyumu’nun inşa edilmesi, Surp Agop Mezarlığı arsasının değerlendirilmesiyle ilgili girişimler de 1930’ların başından Prost’un seçimiyle tanımlanan 1936-1937 yıllarına uzanan bir aralıkta devam etmemiştir.

** Bkz. Bölüm 3.2.4 Martin Wagner.

Rüstem Paşa Camisi, Gül Camisi, Ayvansaray'dan başlayan sur parçaları, Eyüpsultan'daki camiler ve Cibali'de bulunan bazı yapılar yer alır. Harita üzerinde gösterilen camiler Vakıflar'a, çeşmeler İstanbul Belediye'sine, türbeler ise Müzeler İdaresi'ne bağlıdır. Kentin imarı kapsamında buralarda yeni bir onarım ve inşaat yapılması gerektiğinde bu kurumların belediyeye yardım etmeleri gerekmektedir. Bunun üzerine, Müzeler İdaresi, Yeni Cami civarındaki bazı binaların tarihi değerleri olup olmadığına ilişkin bir inceleme başlatır. Bu incelemeler ve Wagner'in çalışmaları bittikten sonra istimlakla başlanmasına karar verilir. Ancak, Wagner'in Eminönü ve Eyüp arasındaki cadde ile Eminönü Meydanı'na ilişkin hazırladığı projeye göre gerekli istimlaklerin yapılmasının belediyenin 1935 yılı bütçesine göre olanaklı olmadığı anlaşılır. Aynı zamanda, mevcut İstimlak Kanunu Wagner'in fikirlerinin gerçekleştirilmesine de uygun değildir. Bu nedenle, söz konusu caddenin üzerinde sadece tramvayın işlemlerini sağlayacak istimlaklerin yapılmasına karar verilir.

Ülkede bulunan ve kamu personeli olarak çalışan yabancı uzmanlara danışmak Erken Cumhuriyet döneminde sıkça kullanılan bir iş yürütme yöntemidir. Ancak, bu örnekte olduğu gibi yabancı uzmanlar tarafından hazırlanan çalışmaların değerlendirilemediği, bu emeğin kullanılmadığı durumlarla sıklıkla karşılaşılır. Bunun sebepleri arasında bilgi üretim süreçlerinin ve karar verme mekanizmalarının tıkanıklığı ya da otoriteyi elinde bulunduranların anlık kararlarıyla hareket edilmesi sayılabilir. Bununla birlikte Wagner'e hazırlatılan raporlar yapıldıkları yıllarda kullanılmamış olsalar da daha sonra bu raporlardan Prost'un yararlandığını düşünmek ise yanlış olmaz.

Eminönü Meydanı'nın açılması fikrinin zamanla uygulanabilir aşamaya gelmesinde Nafia Vekili Ali Çetinkaya'nın* etkisi olduğunu söylemek mümkündür. Yunus Nadi, "İstanbul

* Ali Çetinkaya İstanbul'da gerçekleşen kentsel müdahalelerde adı geçen bir isimdir. Bu konu gazete haberlerinden izlenebilir:

"(...) Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın emri ile Kumkapı ve Yenikapı arasındaki teneke mahalleler yıkılarak burada Devlet Demiryolları ihtiyacı için bir fidanlık tesis edilecektir" (Cumhuriyet, 4 Ekim 1937).

"Nafia vekili Ali Çetinkaya'nın himmeile Tramvay Şirketi'nden alınan paranın mühim bir kısmı ile Yenicami gibi cidden muhteşem bir Türk abidesinin etrafını saran çirkinlikler kaldırılarak orası güzel bir meydan haline konulacak (...)" (Cumhuriyet, Hem nalına hem mihına: Eminönü'nün imarı, 27 Ekim 1937).

"(...) İstanbulun imarı işinin anahatları itibarile Nafia Vekili Ali Çetinkaya tarafından idaresini isteyeceğim. Bunu, Vali ve Belediye Reisi Lütfi Kırdarın bu işi başaramayacağını sandığım için, ileri sürdüğüm zannedilmesin. (...) İstanbulun imarı işinin Nafia Vekilimiz Ali Çetinkayanın yüksek iradesine verilmesini isteyişimin iki sebebi vardır: 1. Ali Çetinkaya, bütün memleketin nafia işlerini azami muvaffakiyetle idare ettiği gibi İstanbulun imarı için ilk adımları atan da o olmuştur. Eminönü meydanının açılması ve muhteşem Türk san'at abidesi Yenicaminin bütün güzelliğiyle meydana çıkarılması onun eseridir. Sirkeci istasyonunun civarının tanzim ve imarı da onun eseridir (...). 2. (...) Bu itibarla yevmi belediye vazifelerinden ayrı pek büyük bir iş olan imar meselesi ile ayrı bir makamın ve zatın ilgilenmesi gerekir. Gerçi, belediyeye bağlı bir imar müdürlüğü teşkil edilebilir; fakat milyonlarca lira ile dönecek olan bu kadar muazzam bir işi başarmaya müdürün otoritesi

Şehrinin İmarı ve İdaresi” başlıklı yazısında Ali Çetinkaya’nın Eminönü Meydanı’nın açılmasındaki rolünü şöyle açıklar: “Bayındırlık bakanı Ali Çetinkaya tramvay şirketi ile mevcut bir anlaşmazlığı halletmek neticesinde ele geçen 1.5 milyon lirayı* İstanbul imarına sarfettirmek düşüncesini göstererek hatta bu paranın nerede kullanılması gerektiğini de bizzat kendisi tayin eylemişti: Yenicaminin ortaya çıkarılması için Eminönü meydanının açılmasında.” (Cumhuriyet, 11 Ocak 1939). Öyle ki, söz konusu Tramvay Şirketi, sözleşme hükümlerinde yer alan şebekeyi genişletmek ve yeni hatlar inşa etmek gibi taahhütlerini yerine getirmediği gerekçesiyle İstanbul Elektrik Şirketi’ni de satın almış olan hükümet tarafından tasfiye edilerek 1 Ocak 1939 tarihinden itibaren 13 senede ödenmek üzere 1 589 000 lira karşılığında satın alınmıştır. Şirket, önce Elektrik Umum Müdürlüğü’ne, daha sonra belediyeye devredilerek kurulan İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü’ne bağlanmıştır (Anonim, 1949a).

Böylece, 1930’larda ortaya çıkan Eminönü Meydanı’nın düzenlenmesi fikri Ali Çetinkaya’nın etkisi ile 1937 yılında tekrar ele alınmaya başlanır. Prost’un ise, İstanbul’un imarı için görevlendirildikten sonra zaten var olan bu fikri hazırladığı imar planında geliştirdiği söylenebilir.

Eminönü’nde ilk etapta gerçekleştirilmek istenen Yeni Cami, Balıkpazarı, Valide Hanı ile Mısırçarşısı çevresindeki binaların kaldırılmasıdır. Gerekli ödenek sağlandıkça bu istimlaklere devam edilmesi, Galata Köprüsü’nün Eminönü tarafında bir de rıhtım yapılması düşünülür. Köprü’nün Karaköy tarafı da istimlakler yoluyla düzenlenecektir. Bu doğrultuda, Eminönü Meydanı için hazırlanan proje Nafia Vekaleti’ne gönderilir. Ancak, Zeki Sayar**, bu projenin İmar Bürosu’nda tek bir kişinin elinden çıkmış olmasını eleştirerek Eminönü’nde bir düzenlemeden öte bir şehircilik çalışması yapılmasının gerekli olduğunu ve Eminönü Meydanı için Türk mimarlar arasında bir yarışma açılmasını doğru bulduğunu yazar (Sayar, 1937, s.255-256).

Öte yandan, Eminönü Meydanı’nın açılması istimlaklerin gerçekleştirilmesine bağlıdır. Dolayısıyla, Eminönü’nün düzenlenmesine başlandığında İstanbul’un imarındaki en büyük

kafi gelmez (...)” (Cumhuriyet, Hem nalına hem mihına: İstanbul imarı, 1 Mart 1939).

* Bkz. Bölüm 3.1.2 Ekonomik Kaynaklar.

** Zeki Sayar, 1944-1950 yılları arasında İstanbul Şehir Meclisi’nde imar komisyonu raportörlüğü ve bütçe komisyon üyeliği yapmış ve Henri Prost ile birlikte çalışmıştır.

sorunlardan biri olan istimlakle karşılaşılır. Öyle ki, istimlaklerin yol açabileceği olası tıkanıklıkların çoğu önceden öngörülmez. İstanbul Belediyesi ve merkezi otorite sorunları, onlarla karşılaştıkça fark eder ve çözüm yolları arar. İstimlakler için gereken bütçenin oluşturulması; gerekli yasal düzenlemeler; istimlak bedellerinin belirlenmesi; istimlaklerin hak sahiplerine duyuruş yöntemi; mülk sahiplerine ve kiracılara istimlak bedeli ödemelerinin nasıl yapılacağı; Vakıflar’a ait, şahsa ait ve birden fazla hissesi olan mülklerin istimlakında izlenecek yol; sahipleri bulunamayan veya ulaşılamayan mülklerin istimlakı; yerlerini boşaltmak zorunda kalan esnafın durumu; istimlaklerle ilgili açılan davalar; rant kavramının ortaya çıkışı; yıkım işlemleri ve molozların kaldırılmasındaki güçlükler; kiracılar, mal sahipleri, müteahhitlerle yaşanan anlaşmazlıklar ve bu anlaşmazlıkların çözüm biçimleri gibi bir dizi sorunun istimlakler sürerken çözülmesi gerekmektedir.

İlk olarak söz konusu istimlaklerin “kolay ve ucuz bir şekilde” yürütülebilmesi için bir yönetsel yapılanmanın gerekliliği fark edilir. İlk düşünülen bir kuruluş veya bir bankanın kurulmasıdır (Cumhuriyet, 11 Ekim 1937). Bununla birlikte, Nafia Vekaleti tarafından Tramvay Şirketi’nden alınan 1 700 000 liranın Eminönü Meydanı’nın genişletilmesine ayrılması için 27 Ocak 1938 tarihinde 3333 sayılı özel bir kanun çıkarılır (BCA-30..10.0.0: 190.303..8). Nafia Vekaleti Eminönü Meydanı’nda yapılacak istimlakler için belediyeye önce 700 000 liralık bir ödenek sağlar (Cumhuriyet, 24 Ekim 1937). Bu miktar İstanbul Tramvay Şirketi’nden alınan paranın bir kısmı ile sağlanır (Cumhuriyet, 27 Ekim 1937). İstimlakler başladıktan sonra ise bu miktarın artacağı öngörülür. Nafia Vekaleti İstanbul Belediyesi’nden bir projeyle beraber istimlakler ile ilgili bilgi de ister (Cumhuriyet, 28 Ekim 1937). Ardından, istimlak işleri ile ilgilenmek üzere belediyede bir komisyon oluşturulmasına karar verilir. İstimlak işlemlerinin “kısmen tahrir komisyonlarının koyduğu kıymet, kısmen de pazarlık sureti” ile gerçekleştirilmesi söz konusudur. Ancak, İstimlak Komisyonu lağvedilir ve işleri Belediye Emlak Şubesi Müdürlüğü’ne devredilir (Cumhuriyet, 5 Kasım 1937). İstimlak bedellerine yapılacak itirazlar ise Belediye, Tapu ve Maliye memurlarından oluşan üç kişilik bir komisyon tarafından incelenir (Cumhuriyet, 27 Nisan 1938). Belediyeye bağlı bir İstimlak Müdürlüğü’nün kurulmasının gerekliliği ise 1938 yılının sonlarında ortaya çıkar (Cumhuriyet, 18 Eylül 1938). 1939 yılı Mart ayında kurulan İstimlak Müdürlüğü’nün kadrosu “bir daktilo, iki muakkib, iki fen memuru ve bir mühendisten” oluşmaktadır (Cumhuriyet, 31 Mart 1939). Bu dönemde istimlak işlerinin yürütülmesiyle ilgili önerilerden biri de Yunanistan’daki istimlak sisteminin uygulanmasıdır (Cumhuriyet, 23 Ocak 1939).

Bununla birlikte, imar çalışmalarının yürütülmesi için de Belediye Fen Heyeti’ne bağlı bulunan İmar Bürosu’nun Fen Heyeti’nden ayrılmasına ve belediyeye bağlı bir İmar

Müdürlüğü'nün kurulmasına karar verilir. Belediye Fen Heyeti Müdürü Hüsnü Keseroğlu'nun da kurulacak müdürlüğün başına getirilmesi düşünülür (Cumhuriyet, 4 Mart 1939).

Bu girişimlerle birlikte henüz meydan açılmadan Eminönü'nde emlak kiralari artmaya başlamıştır (Cumhuriyet, 25 Ekim 1937). İstimlak edilerek yıkılacak olan binalarını boşaltması gereken esnaf Eminönü'nde ticari etkinliğine devam etmek istemektedir. Çok sayıda kişinin tekrar Eminönü'nde kiracı olmayı talep etmesi de kiralari artışında etkili olur. Ayda 40 lira kira getiren bir dükkan girişimlerin başlamasından bir sene sonra, 1938 yılında ayda 11-12 000 liraya kiralanabilmektedir (Cumhuriyet, 30 Temmuz 1938). Belediyenin rant kavramı ile yüz yüze geldiğinde bulduğu çözüm ise, meydan açıldıktan sonra değer kazanan binalardan ileride şerefiye almaktır (Cumhuriyet, 5 Mart 1938).

Öte yandan, binalari istimlak edileceği için açıkta kalacak olan esnaf, yeni bir yer bulabilmek için bir sene süre ister. Bir başka önerileri ise, belediyenin bir şirketle birlikte Balıkpazarı tarafında kendileri için bir hal inşa etmesidir (Cumhuriyet, 25 Ekim 1937). Belediye ise, istimlak edilmesi planlanan ilk gruptaki binalari listesi Nafia Vekaleti'ne gönderildikten sonra mülk sahiplerine gereken bilgiyi vermeyi planlar (Cumhuriyet, 24 Ekim 1937). Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan bir yazıda ise, Eminönü Meydanı'nı ile ilgili kamuoyunun bilgilendirilmesinin gerekliliği üzerinde durulur. Yazıya göre, halkın mağdur olmaması için meydanın yeni halinin nasıl olacağı ve çalışmalara ne zaman başlanacağı önceden duyurulmalıdır (Cumhuriyet, 22 Kasım 1937).

Prost'un hazırladığı plan doğrultusunda, Eminönü Meydanı'nın genişletilmesi için gereken istimlaklere ait bir proje hazırlanarak Nafia Vekaleti'ne gönderilir. Nafia Vekaleti ise istimlak işleri ile ilgili Meclis'e sunmak üzere bir kanun tasarısı hazırlamaktadır (Cumhuriyet, 2 Aralık 1937). İstanbul Tramvay Şirketi'nden alınan paranın İstanbul'un imarı için kullanılmasına ilişkin bu kanun tasarısıyla birlikte Eminönü Meydanı'nın açılması için istimlak edilecek yerleri içeren projeler de incelenir. Bütçe Encümeni, Nafia Vekaleti'nin istimlak işlerini kontrol edeceğine dair 3. maddenin görüşülmesi sırasında "bunun idari bir kontrolden ibaret olacağı ve işlere nasıl başlanacağı ile ne yolda devam edileceğinin Nafia Vekaleti tarafından gösterilerek yapılacağı, yoksa maksadın istimlak işlerinin 2497 sayılı kanundaki usul ve şartlarını değiştirmek olmadığı" sonucuna varır. Bütçe Encümeni harcanacak miktarın kayıt suretine ait maddeyi de amacı daha iyi ifade etmek üzere yeniden yazar. İstimlak işlerine tahsis edilecek olan 1 700 000 liranın 1 312 500 lirası Cumhuriyet Merkez Bankası'nda özel bir hesaptadır. Bakiyesi de şirketten peyderpey tahsil edilmektedir (Cumhuriyet, 16 Ocak 1938). Meydanın istimlakında belediyenin izleyeceği yol hakkında Nafia Vekaleti tarafından

düzenlenerek belediyeye gönderilen talimatname Daimi Encümen’de incelenmeye başlanır. Bu talimatnamede, I ve II numaralı haritalara göre istimlak edilecek binaların sahipleri ile görüşülerek bina kıymetlerinin belirlenmesi istenir. I numaralı harita Yeni Cami’den İzmir Sokağı’na kadar olan kısmı içermektedir. Bu haritaya göre, Yeni Cami’nin çevresindeki dükkanların, Valide Hanı ile çevresindeki dükkanların ve Eminönü Posta Şubesi’nin bulunduğu adanın tamamının istimlakı gerekmektedir. II numaralı harita ile Emlak Bankası’na kadar olan kısım istimlak edilecektir. Yeni Cami’nin kemeri ve Osmanlı Bankası İstanbul Şubesi kaldırılmayacaktır. İstimlak bedelleri kanuna göre “tapu kıymetine nazaran iradi gayrisafi” üzerinden verilecektir. Belediye, Dahiliye Vekaleti’ne başvurarak kamu yararı adına istimlake başlanması için izin ister. Bu yasal işlemlerin bir ay içinde bitirilip istimlak işlemlerine başlanması planlanır (Cumhuriyet, 1 Şubat 1938).

Kamu yararı kararının çıkış süreci ve Nafia Vekaleti’nin belediyeye bir talimatname göndermesi merkezi otoritenin İstanbul’un imarı konusundaki kontrol ve yönlendirme gücünü elden bırakmak istemeyişinin bir göstergesidir. İstanbul Belediyesi de imarın tüm aşamaları hakkında Vekalet’e düzenli bilgi vermektedir. Bu konuda izlenen yöntem ise, belediyenin üst düzey görevlilerinin Ankara’ya giderek yerinde bilgi vermesidir*. Başvekil, Nafia Vekili ya da Dahiliye Vekili de zaman zaman İstanbul’a gelerek imar işlerini yerinde incelemektedir**. Dolayısıyla, İstanbul, merkezi otoritenin gücünü sergileyebileceği verimli bir zemini tanımlamaktadır.

Öte yandan, istimlakler ile ilgili de eleştirilerin de ortaya konulduğu görülür. Eski Şehremini Cemil Topuzlu, Prost’un imar planını eleştiren bir broşür hazırlayarak Şehir Meclisi üyelerine vermek ister. Topuzlu’ya göre, istimlakın bölgesel bir şekilde yapılması belediyenin aleyhinedir. Örneğin, Eminönü açıldıktan sonra yıkılmadan kalmış olan binalar değer kazanacaktır. Planın ikinci kısmı uygulanırken bu binaların değerleri üzerinden istimlakı gerekir. Kanuna göre, binaların değeri iradi gayrisafi ile ölçülmektedir. Kanunun bir

* Gazete haberlerinde Eminönü ile ilgili Ankara’da yapılan görüşmelere sık sık yer verilmektedir. Örneğin, “Belediye Fen işleri müdürü Hüsnü Ankaraya gitmiştir. Valide hanını müteakib istimlak edilecek binaların cetvelleri üzerinde Nafia Vekaletine izahat verecektir” (Cumhuriyet, 22 Nisan 1938).

** Gazete haberlerinde Ankara’dan gelen bürokratların İstanbul’daki imar faaliyetleri ile ilgilenmesine ilişkin haberlere sık sık yer verilmektedir. Örneğin:

“Şehrimizde bulunan Nafia Vekilimiz Ali Çetinkaya, dün beraberinde İstanbul Valisi Lütfi Kırdar olduğu halde, şehirde Nafia ve Belediyenin alakadar olduğu imar işleri etrafında uzun uzadıya tetkikler yapmıştır (...)” (Cumhuriyet, 1 Nisan 1939).

“Dahiliye Vekili Faik Öztrak, Belediye Fen müdürlüğü odasında İstanbul’un müstakbel imar planı hakkında şehircilik mütehassısı Prost’un verdiği izahatı dinlemiştir (...)” (Cumhuriyet, 13 Haziran 1939).

maddesine göre bina sahipleri üç senede bir hükümete başvurarak iradi gayrisafiyi yerine göre azaltmak veya çoğaltmak hakkına sahiptir. Bu doğrultuda, üç sene sonra söz konusu bina sahiplerinin iradi gayrisafî kıymetlerini çoğaltmayı isteme olasılıkları vardır. Bu nedenle, imar planına göre yapılması gereken istimlak topluca yapılmalı ve bundan sonra işe başlanmalıdır (Cumhuriyet, 1 Şubat 1938).

İstimlak işlemleri bir yandan idari yapılanmalarla düzenlenirken bir yandan da kanun değişiklikleri önerilerek yönetilmeye çalışılmaktadır. Yeni İstimlak Kanunu'nun yürürlüğe girmesinin ardından, İstanbul Belediyesi imar planına göre gereken istimlakler için Yapı ve Yollar Kanunu'nda da değişiklik yapılmasını teklif eder ve bu teklif kabul edilir (Cumhuriyet, 2 Şubat 1938)

Eminönü Meydanı'nda gereken istimlakler için değer tespiti yapılırken bir sorunla daha karşılaşılır. Bir iki sene önce yapılan tahrir sonucunda tespit edilen değerler “eski ve altın para”ya göre belirlendiğinden bunun yeni yapılan değer tespitini yükselttiği anlaşılır. Kiracılar mal sahiplerine başvurarak yeni tahrirle bina “irad-ı gayrisafileri”nin yükselmesi nedeniyle kendilerinden istenen kazanç vergisinin de artmış olduğunu belirtirler. Mal sahiplerinin Maliye Şubeleri'ne başvurarak yeni tahrirle belirlenen değere itiraz ederek belirlenen değerın kısmen indirilmesini talep etmeleri üzerine talepleri kabul edilir. İstimlak işlemleri ile ilgili kendilerine tebligat yapılan mal sahiplerinin belirlenen değer miktarına 15 gün içinde itiraz etme hakları vardır. Belirlenen miktarı kabul etmeyip itiraz ettiklerinde ise belediye istimlak bedelini bankaya yatırarak istimlak işlemlerini gerçekleştirecektir (Cumhuriyet, 4 Şubat 1938). Ardından yıkım işlemi bir müteahhide yaptırılacaktır. Yıkım işlemi ulaşımı engelleyeceği için tramvayların manevra alanları da değiştirilir (Cumhuriyet, 4 Şubat 1938).

Ankara'da istimlakler ile ilgili görüşmeler başladığı sırada, İstanbul'da Yeni Cami'nin kemeri ile ilgili bir tartışma gündemi meşgul eder. Tartışılan, caminin bir parçası olan, üzerinde hünkar mahfilini barındıran ve bir geçit özelliği taşıyan kemerin yıkılıp yıkılmamasıdır. İddiaya göre, kemer camiden sonra inşa edildiği için caminin etrafının açılması sırasında yıkılmalıdır. Müzeler Müdürü Aziz'e (Ogan) göre, kemer tarihi ve mimari açıdan önemlidir ve yıkılmamalıdır. İstanbul milletvekili ve eski Müzeler Umum Müdürü Halil'e (?) göre ise, Yeni Cami'nin kemeri kentin bir süsüdür (Cumhuriyet, 21 Ocak 1938). Bu konuda son karar ise Ankara'da verilir ve talimatnamede yer alır: Kemer yıkılmayacaktır.

İstanbul Belediyesi Daimi Encümeni'nin istimlakler ile ilgili onaylanmak üzere Dahiliye Vekaleti'ne göndermiş olduğu kamu yararı [menafi-i umumiye] kararının onaylanması üzerine, Belediye Fen Heyeti Müdürü, İmar Müdürü, Harita ve İnşaat Şubeleri Müdürleri

yaptıkları toplantıda faaliyete geçilmesine karar verirler. Yıkımına başlanacak ilk bina Eminönü'nde bulunan çok sayıda handan biri olan Valide Hanı'dır. Öyle ki, Osmanlı Dönemi'nde ticaretin neden olduğu gereksinimlere cevap verebilmek amacıyla limanın hemen arkasında yoğun bir hanlar ve çarşı bölgesi oluşmuştur. Özellikle büro hanları, İstanbul'da değişen ekonomik ihtiyaca cevap vereceği düşüncesiyle inşa edilmiş ve uzun zaman Eminönü'nün değişmez ticaret mekanları olmuştur. Eminönü'nde ticaretin hızla artmasıyla birlikte azalan boş arsalara yapılan bu yapılar, kullanılan yapı malzemelerinin gelişen teknolojiye bağlı olarak farklılaşmasıyla demir putrellerle kuvvetlendirilip çok katlı olarak inşa edilmiştir (Salman, 1994, s.213).

Valide Hanı, Vakıflar'a ait olduğu için belediye Vakıflar'a borçlanacaktır. (Cumhuriyet, 19 Şubat 1938). 3333 sayılı özel kanun ilk olarak Valide Han'ın istimlakinde uygulanır ve 2497 sayılı Belediye İstimlak Kanunu hükümlerinin han için geçerli olmasına karar verilir (BCA-30..10.0.0: 190.303.8). Buna göre, özel mülkiyet kurallarına tabi olan vakıf akarlarında şahıs malları için geçerli olan 2497 sayılı istimlak kanunundaki esas ve ölçüler uygulanacaktır. Hanın 10 Mart 1938 tarihine kadar boşaltılması için Eminönü Kaymakamlığı tarafından kullanıcılarına tebligat yapılır. Ancak, kullanıcılardan bazılarının verilen süre içerisinde hanı boşaltamayacakları gerekçe göstererek tebligat ihbarnamesini imzalamamaları üzerine zabıt tutulur. Bunun üzerine, Vakıflar ile belediye arasında anlaşmazlıklar tekrar başlar. İstimlak kanunun 18. maddesine göre istimlak işlemlerinin tekemmül ettiği tarihten itibaren 15 gün içinde boşaltma işlemlerinin bitirilmesi gerekmektedir. Oysa, Vakıflar'a göre belediye, hanın istimlakı için vereceği bedelin miktarını Vakıflar'a bildirmeyerek, istimlak işlemlerini kanuna göre gerçekleştirmemiştir. Bu nedenle, Vakıflar hanın boşaltılmasının şimdiden talep edilmesinin uygun olmadığını bildirir. Anlaşmazlığın başka bir nedeni de, belediyenin Vakıflar'ın beklediği istimlak bedelinin altında bir bedel belirlemesidir (Cumhuriyet, 28 Şubat 1938). Ancak, her iki taraf uzlaşmaya vararak bir anlaşma yapar. Anlaşmaya göre, hanın "iradi gayrisafisi" 26 000 lira olduğu belirlenerek 260 000 lira istimlak bedeli belirlenir (Cumhuriyet, 2 Mart 1938).

Öte yandan, tebligatı imzalamayan kiracılar Vakıflar'a başvurarak peşin verdikleri yıllık kira ile "teminat akçeleri"nin kendilerine iade edilip edilmeyeceğini öğrenmek isterler. İstanbul Vakıflar Müdürlüğü, Belediye ve Vakıflar arasındaki anlaşmanın Tapu'da tescilinin gerektiğini, bu resmi işlem henüz yapılmadığı için hanın yıkılmasına kanunen izin verilmediğini, hanın boşaltılması halinde sözleşmeye göre işlemekte olan kiraların kendilerinden isteneceğini bildirir (Cumhuriyet, 5 Mart 1938). Bir taraftan belediye istimlaklere bir an önce başlamak istemekte, diğer taraftan Vakıflar, bir miktarı Valide

Camisi'ne harcanan Valide Hanı'nın kira gelirini kaybetmek istememektedir (Cumhuriyet, 11 Mart 1938). Belediyenin ve Vakıflar'ın tutumları karşısında mağdur duruma düşen kiracılara daha sonra Vakıflar tarafından bir açıklama daha yapılır. Buna göre, Nafia Vekaleti'ne gönderilen istimlak bedellerine ait liste onaylandıktan sonra yasal süre içinde dükkanlarını tahliye etmeleri istenecektir (Cumhuriyet, 5 Mart 1938). Hanın tescil işlemleri bitip tapusu belediyeye üzerine geçtikten sonra icra yoluyla kiracılara tebligat yapılmasına karar verilir (Cumhuriyet, 29 Mart 1938). Eminönü'nde istimlakı gereken binalar arasında adı ilk olarak geçen Valide Hanı'nın yaklaşık altı ay süren bürokratik süreci, istimlakı için gereken ferağ işleminin* yapılmasıyla hız kazanır (Cumhuriyet, 1 Nisan 1938). Bunun üzerine, belediye, kiracıların Vakıflar ile olan sözleşmesine rağmen, belediyenin hanı satın aldığı tarihten hanın yıkılmasına kadar olan süredeki kira bedellerinin Vakıflar'a değil belediye muhasebesine yatırılması gereğini kiracılara bildirir (Cumhuriyet, 11 Nisan 1938).

Öte yandan, Vakıflar Genel Müdürü Fahrettin Kiper, Valide Hanı'nın istimlak bedeli ile Eminönü'ndeki başka bir vakıf arsasında "asri bir han" yaptırılmasına karar verdiklerini açıklar. Üstelik, Yenipostane karşısında bulunan Vakıflar'a ait arsada yaptırılacak (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1938) bu yeni hanın adı da Valide Hanı olacaktır (Cumhuriyet, 15 Nisan 1938). Uzun süren bürokratik sorunları aşılın Valide Hanı'nın yıkımı, molozlarının kaldırılması, bulunduğu yerin düzeltilmesi ve asfalt kaplanması 1938 yılı Temmuz ayını bulur. (Cumhuriyet, 16 Temmuz 1938). Valide Hanı'nın bulunduğu adanın boşaltılması için de istimlak işlemlerine devam edilir (Cumhuriyet, 18 Ağustos 1938). Vakıflar tarafından inşa edilmeye başlanan yeni Valide Hanı'nın ise 1939 yılı sonlarında tamamlanması planlanır (Cumhuriyet, 21 Haziran 1939).

Eminönü'nde ilk olarak Vakıflar'a ait olan Valide Hanı'nın istimlak edilmek istenmesi, getirdiği kira geliriyle hanın Vakıflar için önemli bir gelir kaynağı olması, belediyenin hanın satın aldığı tarihten yıkımına kadar geçen süredeki kiralari kiracılardan istemesi, Vakıflar'ın hanın istimlakına direnç göstermesi Vakıflar ile Belediye arasında bir uzlaşmazlığa işaret eder. Nitekim, Eminönü Meydanı'nın düzenlenmesi fikri ilk ortaya çıktığında da bu iki kurum arasında anlaşmazlık yaşanmıştır. Vakıflar'ın, kendine ait binaların diğer binalar belediye tarafından istimlak edilip yıkıldıktan sonra yıkılmasını istemesi üzerine belediye bunu kabul etmemiş ve anlaşmazlık çözümsüz kalmıştır (Cumhuriyet, 19 Ekim 1930). İlginçtir ki, bu tarihten 7 yıl sonra belediye ilk olarak Vakıflar'a ait olan Valide Hanı'nı istimlak etmeye

* Bir mülkü başkasına bırakma, başkasının üstüne geçirme.

karar verir. Belediye Kanunu'na göre Vakıflar'a ait mezarlıkların belediyeye devredilmesi kararı sonrasında da yaşanan, devlete ait bu iki kurum arasındaki gerilim bu kez de, Valide Hanı nedeniyle tekrarlanır. Bir başka örnekte ise, Sirkeci Garı'nın deniz tarafının açılması sırasında eski bir caminin enkaz arsası için Vakıflar'ın 45 000 lira istemesi üzerine belediye buna itiraz etmiş, Devlet Şurası Vakıflar'ın para talep hakkı olduğunu onaylamış, ancak bunu 18 000 liraya indirmiştir (Cumhuriyet, 23 Ocak 1939). Vakıflar ile belediye, dolayısıyla merkezi yönetim arasındaki anlaşmazlıklarla ilgili bu örnekler, Vakıflar'ın varlığının zaman içerisinde zayıflatılmaya çalışıldığı izlenimini vermektedir.

Valide Hanı dışında istimlak edilecek hanlar arasında Eminönü Hanı, Bektaş Han (Şekil 4.36), Latif Han'ın (Cumhuriyet, 19 Şubat 1939) adı da geçmektedir. Kiracıların binaları boşaltmaması, icra takibine başlanması, mülk sahibi ile istimlak bedeli nedeniyle yaşanan anlaşmazlık, varislere ulaşma gibi benzer sorunlarla bu binaların istimlakında da karşılaşılır (Cumhuriyet, 20 Ocak 1939).

Öte yandan, Eminönü Meydanı'nın dönüşüm sürecinde Vakıflar ile İstanbul Belediyesi arasında yeni bir anlaşmazlık daha ortaya çıkar (BCA-30..10.0.0: 190.303.8). Vakıflar Genel Müdürlüğü 6 Mayıs 1936 tarihinde Başvekalet'e bir tezkere sunarak 1351 sayılı İmar Kanunu'nun 9. maddesinin ve 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu'nun 8. maddesinin değiştirilmesine yönelik bir kanun tasarısı önerir. Tezkere, Başvekalet'ten Şurayı Devlet Reisliği Tanzimat Dairesi'ne havale edilir.

1351 sayılı İmar Kanunu'nun 9. maddesi, onaylanmış imar planına göre yeni açılacak yollar üzerindeki [mazbut] Vakıflar'a ait olan arsaların bedelsiz alınmasını ve bu arsalar üzerinde bina bulunuyorsa değeri belirlenerek daire emrine verilmesini içermektedir. Ankara'daki uygulamada, Vakıflar'a ait bu durumdaki arsalar bedelsiz alındığı ve yüksek kira getiren birçok akar* sadece enkaz bedelleri ödenerek İmar Müdürlüğü tarafından istimlak edildiği için Vakıflar, bu uygulamalarla bütçesini oluşturan gelir kaynaklarını giderek kaybetmektedir. 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu'nun 8. maddesi de aynı hükümleri içerdiği için imar planı yapılacak illerde uygulamaya geçildikçe Vakıflar için aynı sorunlar ortaya çıkacaktır. Bunun üzerine, Vakıflar, çok sayıda arsa ve binanın satış bedellerinden imar planları nedeniyle mahrum kalmasının, yükümlü olduğu kamu hizmetlerini gerçekleştirmesine engel olduğunu belirterek bu maddelerin değiştirilmesi için bu kanun tasarısını önerir. Vakıflar'ın yürürlüğe konmasını istediği tasarı şöyledir: 5 Mayıs 1935 tarihli, 2762 sayılı Vakıflar Kanunu'nun II.

* Kiraya verilerek gelir getiren ev, dükkân, tarla, bağ vb. mülk, akaret.

maddesinde hayratlar* dışında kalan bütün Vakıf gayrimenkullerinde özel mülkiyet hükümlerinin geçerli olduğu belirtilmektedir. Bu nedenle, bu kanun maddelerine göre, İmar Müdürlüğü'ne veya belediyelere bedelsiz olarak bırakılacak yerlerden Vakıflar'ın hayrat sayılan arsa ve binaları istisna edilmeli ve bu tür Vakıf gayrimenkulleri İstimlak Kanunu'nda yazılı hükümlere göre bedelleri ödenerek istimlake tabi tutulmalıdır.

Bunun üzerine, kanun tasarısı İmar Kanunu ve Belediye Yapı ve Yollar Kanunu ile ilgili olduğu için Dahiliye Vekaleti'nin görüşü istenir. Gönderilen cevapta bu maddelerle, şehirlerin imarı konusunda Vakıflar'ın da yardımı gerektiğinin ortaya konulduğu, oysa; şehirlerin imarından yararlanacak olan Vakıflar'ın kanun maddelerinde değişiklik isteyerek bu yardımından kaçındığı belirtilir. Üyelerden Asaf Cohruk, Asım Yeğin, Süreyya Özek memleketin imarı ve kamu yararı için vatandaşlardan birçok fedakarlık beklenirken bir kamu kuruluşu olan Vakıflar'ın önceden kanunlarla belirlenen bu küçük fedakarlıktan kaçınmasının uygun olmayacağı görüşündedir. Ancak, Vakıflar'ın önerisi hukuk esaslarına uygun bulunur ve bilumum tüzel kişilik malları üzerinde uygulanan istimlak kurallarının Vakıf mallar üzerinde de uygulanmasının gerekli ve Vakıflar için yararlı olacağı çoğunlukla kabul edilerek karar, 23 Temmuz 1936 da onanır.

Vakıflar, 11 Temmuz 1938 tarihinde Başvekalet'e İstanbul Belediyesi'nin istimlaklerle ilgili olarak Yapı ve Yollar Kanunu'na göre hareket etmesindeki sakıncaları içeren bir yazı gönderir ve belediyenin Dahiliye Vekaleti'ne başvurması halinde kendi görüşlerinin dikkate alınmasını ister. 27 Ocak 1938 tarihinde çıkarılan 3333 sayılı özel kanunla Nafia Vekaleti tarafından Tramvay Şirketi'nden alınan 1 700 000 lira Eminönü Meydanı'nın genişletilmesine ayrılmıştır. Bu kanun düzenlendiği sırada Vakıflar Başvekalet'e yazılı olarak başvurarak kanunun, Eminönü'ndeki gayrimenkullerden elde ettikleri gelirlerini koruyacak şekilde olmasını istemiştir. Vakıflar'ın isteği uygun bulunarak istimlak işlemlerinin 2497 numaralı istimlak kanununa göre yapılması gerektiği kanunun 2. maddesinde belirtilir. Buna göre, özel mülkiyet kurallarına tabi olan vakıf akarlarında şahıs malları için geçerli olan 2497 sayılı istimlak kanunundaki esas ve ölçüler uygulanacaktır. İstanbul Belediyesi ise istimlak formalitelerinin yerine getirilmesinden, yıkım ve düzenleme işlerinden sorumlu olacaktır.

Ancak, belediye istimlak işlemlerinde Yapı ve Yollar Kanunu'na göre hareket ederek Vakıflar'a ait gayrimenkulleri bedelsiz istimlak etmek istemektedir. Vakıflar'ın iddiasına göre belediyenin bu kanuna dayanarak bedelsiz istimlak hakkı yoktur. Çünkü, 2290 sayılı Yapı ve

* Halkın yararlanması için yapılan okul, çeşme, hastane.

Yollar Kanunu'nun 8. maddesinde, yol ve yeşil alan için İcra Vekilleri Heyeti kararıyla belediyeler tarafından Vakıflar'a ait, sadece arsaların bedelsiz istimlak edilebildiği, ancak bu arsalar üzerinde bina varsa halihazır değeri belirlenerek belediye tarafından ödeneceği belirtilir. Bu durumda, belediye bedelsiz istimlak yapamaz ve şahıs mallarında uygulandığı gibi değerlerini ödemek zorundadır. Vakıflar'a göre, kanundaki söz edilen hükümler, Temyiz Mahkemesi kararları, Devlet Şurası'nın Heyeti Umumiye kararları varken belediye yeni anlaşmazlık sebepleri çıkarmaya çalışmaktadır.

Öte yandan, İstanbul Belediyesi, 23 Haziran 1938 tarihinde, 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu'nun 8. maddesine göre Vakıflar'a ait olan arsaların belediyelere bedelsiz devri, üzerindeki binalara değer biçilmesi ve bu konuda İcra Vekilleri Heyeti'nin karar alması için izin ister. Bu talebin Dahiliye Vekaleti tarafından Başvekalet'e sunulması üzerine Vakıflar tekrar itiraz eder. 29 Temmuz 1938 tarihinde Vakıflar'dan Başvekalet'e yazılı olarak yapılan itiraz Eminönü'nde 413 ve 415 numaralı adalarda Vakıflar'a ait 13 adet binanın belediyeye devrinin istenmesi ile ilgilidir. Belediyenin belirlediği miktara göre bu akarların "gayrisafi irad"ı yaklaşık 10 000 liradır. Bu binaların belediyeye devri halinde Vakıflar bu gelirden mahrum olacaktır. Valide Hanı, 3333 sayılı özel kanuna göre değerlendirilerek hanın yaklaşık 265 000 lira olan değeri Vakıflar'a ödendiği halde, söz konusu 13 bina için 2290 numaralı Yapı ve Yollar Kanunu'nun 8. maddesine göre işlem yapılmak istenmektedir. Vakıflar kanunu, Vakıflar'ın tüzel kişiliği olan bir kurum olduğunu tespit ederek ve Vakıflar'ın akar türünden olan gayrimenkullerinde özel mülkiyet hükümlerinin uygulanacağını belirterek Yapı ve Yollar Kanunu'nun 8. maddesini ortadan kaldırmıştır. Bu nedenle, Vakıflar, Medeni Kanun'un tüzel kişilik hakkındaki esaslarına ve anayasaya göre özel mülkiyet hükümlerine tabi olan Vakıf akarlarının bedelsiz istimlakının kanunsuz olduğu gerekçesiyle bu binaların devrine itiraz eder. Ayrıca, istimlakı söz konusu olan binaların ve arsalarının ayrı ayrı hükümlere tabi tutulması da Medeni Kanun'un gayrimenkul mülkiyeti ve mükellefiyeti hakkındaki hükümlerine aykırıdır.

Tanzimat Dairesi'nin incelemesi sonucunda, belediyenin kanun teklifi uygun bulunmaz. Bina ve arsalarının ayrı ayrı değerlendirilmemesi gerektiği, Yapı ve Yollar Kanunu'nda sadece binanın değerinden söz edilmediği, 3333 sayılı kanunun ilk uygulaması olan Valide Hanı için İstimlak Kanunu hükümleri uygulanmışken diğer vakıf malları hakkında başka şekilde işlem istenmesinin doğru olmadığı, Vakıflar'ın bu kanun maddesinden istisnası talebinin Şurayı Devlet tarafından uygun görülerek Büyük Millet Meclisi'ne sevk edildiği ve Eminönü'ndeki binaların 2497 sayılı Belediye İstimlak Kanunu hükümlerine göre istimlak edilmesinin zorunlu olduğuna 3 Ağustos 1938 tarihinde karar verilir.

Belediyenin istimlak edilecek diğer binaların sahiplerine istimlak kararını bildirmek için uyguladığı ilk yöntem mal sahiplerini evraklarıyla belediyeye çağırmak olur (Cumhuriyet, 19 Şubat 1938). Ancak, mal sahipleri Vilayet’e başvurarak istimlak edilecek yaklaşık 400 adet binanın kullanıcılarının sayıca fazlalığının dikkate alınmasını ve istimlakın yavaş yapılmasını talep ederler. Ne var ki, kamu yararı adına istimlak kararı alındığından ve bir an önce istimlakın gerçekleştirilmesi gerektiğinden bu talep kabul edilmez (Cumhuriyet, 22 Şubat 1938). Belirtilen sürede belediyenin çağrısına cevap vermeyenlerin mülkleri hakkında ise zorunlu istimlak işlemi yapılmasına, mahkemeye başvuranların mülklerinin 10 yıllık kira bedelinin bankaya yatırılarak bunların da istimlak edilmesine karar verilir (Cumhuriyet, 20 Mart 1938) 24 Mart 1938 tarihinde Belediye, Cumhuriyet Gazetesi’nde yayınlanan ve bir kroki üzerinde istimlakı gereken adaların belirtildiği ilanında mülk sahiplerinin “tasarruf vesikaları” ile Belediye Emlak Şubesi’ne başvurmalarını ister (Şekil 4.37, Şekil 4.38 Şekil 4.39).

1937 yılından itibaren istimlakler konusunda karşılaşılan sorunlar ve bürokratik işlemler 1938 yılının ilk aylarında çözülmeye başlanmıştır. Ancak, yeni bir sorun daha ortaya çıkar. İstimlak edilen binalardan özellikle kargir olanların yıkımı ve molozlarının kaldırılması için kimse istekli olmamakta, müteahhitler bu işlemler için ücret istemektedirler (Cumhuriyet, 1 Temmuz 1938). Belediyenin fizibilite yapmadan işleri yürütme biçiminin sonuçlarıyla burada da karşılaşılır. Öyle ki, belediye, kendi olanaklarıyla yıkım işlemlerini halletmek ve masraflarını karşılamak durumunda kalır (Cumhuriyet, 3 Temmuz 1938). Molozları kaldırmayan müteahhitler ise sözleşme hükümlerine uymadıkları için ceza alacak ve enkaz kaldırma masrafları verilen depozitodan karşılanacaktır (Cumhuriyet, 13 Aralık 1938). Belediyenin inşai etkinlikleri yürütebilmek için yeterli araç, gereç ve insan gücüne sahip olmadığı ise yine bu işlere başlandığında anlaşılır (Cumhuriyet, 10 Ekim 1938). İstanbul’un imarının sanıldığından çok daha sorunlu olabileceği gerçeği ile burada da karşılaşılmaktadır. Bir taraftan plan yoluyla İstanbul’un istenilen yönde değiştirilebileceği düşünülürken diğer taraftan sıradan belediyeçilik hizmetlerinde plansız ve sistemsiz hareket etmenin sıkıntıları yaşanmaktadır.

Belediye, geri kalan istimlakleri tamamlayabilmek için çalışmalarına hız verir. Gerek İstanbul’un imar planının bölgesel olarak uygulanmaya başlanması gerekse istimlak konusunda karşılaşılan zorluklar sonucunda belediyeye bağlı bir İstimlak Müdürlüğü kurulması için çalışmalara başlanır (Cumhuriyet, 17 Temmuz 1938). Nafia Vekaleti istimlak bedeli karşılığı olarak belediyeye 800 000 lira daha verir (Cumhuriyet, Ağustos 1938). Belediye aynı zamanda 1938 yılı Cumhuriyet Bayramı’na meydanın açılışını yetiştirmek

istediği için acele etmektedir (Cumhuriyet, 19 Eylül 1938). İstimlak bedellerine yapılan itirazların incelenmesi ve sonuçlandırması süreci de istimlakın ilerlemesine engel olmaktadır. İstimlakın hızlanması için sahipleri bulunamayan veya istimlak bedeli üzerinde sahipleri ile anlaşılabilen binaların istimlak bedelleri %20 fazlasıyla bankaya yatırılarak binaların planlanan sırayla yıkılmasına karar verilir (Cumhuriyet, 27 Temmuz 1938). Belediye, mahkemeye intikal etmiş olan davaların kendi lehine sonuçlanması halinde kendisine ödenecek miktardan yararlanarak ikinci grup istimlakleri gerçekleştirmeyi planlar (Cumhuriyet, 26 Ekim 1938). Bina istimlak komisyonlarının sayısı ise ikiden dörde çıkarılır. İlginç olan, bu görevlerin başına “Belediye Şirketler Komiseri İsmail Hakkı ile Belediye Baytarı Esad”ın tayin edilmesidir (Cumhuriyet, 12 Ekim 1938). İstimlak işlemlerinin yoğunluğu nedeniyle personelin çalışma saatleri de uzamaktadır. Nafia Vekaleti’nin teklifi ile istimlak işlemleri ile ilgili mesai saatleri dışında çalıştırılan Yapı İşleri Umum Müdürü Kazım Dinçer Arslan, Şirket ve Müesseseler Umum Müdürü Emin İplikçi, Muhasebe Müdürü Mahmut Nedim Oğut, İstanbul Belediyesi Daimi Encümeni üyelerinden Suphi Ertel, Harita Şubesi Müdürü Galip Bilgen ve Emlak Şubesi Müdürü Muhsin Ergin’e çalışmaya başladıkları 1 Mart 1938 tarihinden istimlak işlemlerinin sonuna kadar ayda 100’er lira; Muhasebe Kısmı Amiri Avni Barlas ile Emlak Şubesi katiplerinden Nazif Eliüstün’e de 50’şer lira verilmesi İcra Vekilleri Heyeti tarafından 14 Eylül 1938 tarihinde onaylanır (BCA-30..18.1.2: 84.82..14.).

Öte yandan, belediye İstimlak Kanunu’nda değişiklik yapılmasını önererek Nafia Vekaleti’ne gönderilmek üzere bir rapor hazırlar (Cumhuriyet, 8 Haziran 1938). Raporda, istimlak işlerinde tebligat ve itiraz sürelerinin daha az olması, sahipleri bulunamayan mülkler hakkında uzun işlemlere gerek kalmadan gazete ilanı yönteminin kabul edilmesi istenir (Cumhuriyet, 11 Ocak 1939).

Eminönü’nün yıllar içinde oluşmuş ticaret merkezi olma özelliğinin kısmen baltalanarak sürdürülmek istendiği söylenebilir. Örneğin, Balıkpazarı’nın ortadan kaldırılmasının gerek esnaf açısından gerekse buradan alışveriş edenler ve yararlananlar açısından sıkıntı yaratması söz konusudur. Balıkpazarı aynı zamanda meyhaneleriyle* de ünlü olan bir çarşıdır. Esnafın Eminönü’yü terk edip İstanbul’un çeşitli semtlerine dağılması halinde Eminönü ticaret merkezi olma özelliğini yitirmekle karşı karşıya kalacaktır. Bu duruma dikkati çeken Cemil

* Nazım Hikmet, “Şaban Oğlu Selim İle Kitabı” adlı şiirinin I. Bölümü “İstanbul’da, Balık Pazarı’nda, Bir Meyhanede Bir Hapisane Mukayyidi” başlığını taşır. Şair, “Kalktı Bebek tramvayı Eminönü’nden. /Zifiri karanlık Balıkpazarı./Meyhanenin camlarına yağmur yağıyor...” dizelerinde Balıkpazarı’ndan söz eder.

Topuzlu'nun önerisi, verimli olarak kullanılmayan Mısırçarşısı'nın tarihi değeri göz önünde bulundurarak onarımdan geçirilmesi ve Balıkpazarı esnafının kiralayabileceği bir “hal”e dönüştürülmesidir. Topuzlu'ya göre böylece, hem belediyeye gelir kaynağı yaratılır, hem halk alıştığı düzeni terk etmez, hem de Balıkpazarı esnafı yeni yer kiralama sorunu yaşamaz. Bunun için ise, belediyeye Mısırçarşı'nı yönetme yetkisi verilmelidir. Ayrıca belediye, Balıkpazarı esnafına istimlak bedellerinin bir kısmını vermeyerek takas yöntemini de kullanabilir (Cumhuriyet, 9 Mart 1938). 1939 yılında ise sebze hali ile Unkapanı arasında dükkanları yıkılan esnafı yerleştirmek üzere belediye tarafından bir “ticaret sarayı” yapılacağından söz edilir* (Cumhuriyet, 19 Mayıs 1939).

Meydan ile ilgili merak edilenlerden biri ise açıldıktan sonra inşa edilecek binaların nasıl olacağıdır. Cafer Seno, “bu binaların şekil ve üslubunun, dekor ve tezyinatın cami ile olan tenazur ve ahenginin, meydanın umumi vaziyetinin uzaktan ve yakından görünüşünün, bunlar arasındaki tesir ve münasebetin” tartışılması için “yerli ve ecnebi sanatkarlar”a açık bir yarışma düzenlenmesini önerir. Seno, köprünün Yeni Cami'nin karşısında olması gerekirken Balıkhane tarafına ötelenmesini uygun bulmaz ve üstü kapalı olarak Prost'u eleştirir. Seno'ya göre, “mesele, tamamen mimarlara terkedilemeyecek kadar mühimdir. Bu işler, sanat ve kültür seviyemizi gösterdiği için imar işlerimizi güzellik bakımından kontrol edecek yüksek kültürlü geniş salahiyetli bir sanatkarlar heyetinin teşekkülüne” gereksinim vardır (Cumhuriyet, 15 Ekim 1938). Müzeler Mimarı Kemal Altan'a göre ise, “yeni binalar muayyen irtifada ve milli üslup gözetilmek şartı ile” inşa edilmeli, bu binalar arasında ticaret sarayı, kaymakamlık dairesi, maliye tahsil şubesi yer almalı ve her biri yarışma ile inşa edilmelidir. Nafia Fen Heyeti Mimarı Faruk Çeçen de, Kaymakamlık, Mal Müdürlüğü ve Maliye Tahsil Şubesi'nin meydanın etrafında olması gerektiğini belirtir (Cumhuriyet, 19 Ekim 1938). Bir taraftan yabancı bir uzmana, Prost'a meydanın projesi hazırlatılırken diğer taraftan Türk mimarlara meydana ilişkin fikirlerinin sorulması kamuoyunda oluşabilecek tepkilere fırsat vermemek ve “binaların milli zevk”e göre inşa edilmemesi endişesini gidermek amaçlı olmalıdır. Öte yandan, 1939 yılında Eminönü Hanı'nın yıkılmasından sonra ortaya çıkan binaların görüntüsünün çirkin bulunması üzerine uygulanması istenen, binaların aynı renge boyanması olur (Cumhuriyet, 25 Mayıs 1939).

Eminönü Meydanı'nın açılması için 1938 yılı Cumhuriyet Bayramı hedeflenmiştir. Ancak, bu tarihe gelindiğinde Valide Hanı'nın yıkılıp arsasının düzeltilmesi, bir miktar binanın daha

* Sözü edilen bina, 1963 yılında inşa edilen İstanbul Ticaret Odası binasıdır. Bir proje yarışması sonucunda birinciliği kazanan mimar Orhan Şahinler'in projesi uygulanmıştır.

istimlak edilip yıkılması, köprü gişelerinin kaldırılması dışında bir ilerleme kaydedilememiştir. Belediyenin ağır ve sistemsiz hareket etmesini eleştiren Abidin Daver, İstanbul'daki diğer imar etkinliklerinde de bu durumla karşılaşılacağından endişe duyarak şöyle yazar: “Şehzadebaşından Tozkoparana kadar olan mesafedeki işlerin Atatürk köprüsü açıldığı zaman bitip bitmeyeceğini anlamak isterseniz Eminönü meydanının haline bakınız, yeter” (Cumhuriyet, 27 Ekim 1938). Belediye, Daver'in bu eleştirisine yanıt vermekte gecikmez. Belediye Başkanı ve Vali Muhittin Üstündağ yanıtında sistemli çalışıldığını belirterek istimlakler sırasında karşılaşılan güçlükleri açıklar. Buna göre, mahkemede istimlak işlemleri incelenen 15 bina vardır. Yıkımın gerçekleşmesi için binaların istimlak işlemlerinin bitip belediyenin tasarrufuna geçmesi gerekmektedir. Mal sahipleri ise kira almaya devam etmek için satış işlemlerini yapmakta direnmektedir. Tek çatı altında bulunan dükkanlar ise her birinin yasal işlemlerinin bitirildikten sonra yıkılabilmektedir. (Cumhuriyet, 3 Kasım 1938).

Öte yandan, belediye istimlaklerle ilgili çalışmalarına devam ederken meydanın projesinin hazırlanmasını da istemiştir. Projenin uygulamasına ise Prost'un onayı alındıktan sonra başlanacaktır (Cumhuriyet, 20 Haziran 1938). Ancak, Prost, yıkımlardan sonra ortaya çıkan duruma göre projeyi tamamlamayı önerir (Cumhuriyet, 16 Ekim 1938).

Projenin istimlakler başlamadan önce değil, bu çalışmalar sürerken hazırlanmaya başlaması Eminönü'nde gerçekleştirilmek istenen meydanın bir genişletme projesinden öteye gitmediğini, meydan kavramının neleri tanımladığı üzerinde fazla düşünülmendiğini göstermektedir. Meydanın düzenlenmesiyle amaçlanan Yeni Cami'nin etrafının boşaltılarak ortaya çıkarılması; Eminönü'nden Unkapanı ve Eyüp'e, Eminönü'nden Yedikule'ye, Eminönü'nden Sultanahmet'e uzanan genişletilmiş ana caddelerle bölgenin merkezi özelliğinin vurgulanması; Galata ve Atatürk Köprüleri'nin çevrelerinin de düzenlenmesiyle Karaköy ve Taksim eksenlerinin güçlendirilmesi, ticari etkinliklerin sürmesinin sağlanmasıdır. Tercih edilen ulusal kültürün dayatılması çabası ise meydanın geçit törenleri için kullanılacak oluşuyla (Cumhuriyet, 16 Ekim 1938) ve Eminönü halkevinin inşasıyla belirir. Mevcut çabalar sadece meydanı var etmekle sınırlı kaldığı için kamusal mekanı biçimlendiren dinamiklerin Eminönü'nde fazla yorumlanmadığı gözlenir.

Bununla birlikte, özellikle Eminönü Meydanı'nda Prost'un, yani yabancı bir uzmanın varlığının planlamayı meşrulaştırmak için kullanıldığı söylenebilir. Öyle ki, imar etkinliklerini olanaklı kılanlar bürokratlardır. Yabancı uzman bürokrasiye karıştırılmak istenmediği gibi, planlama uzmanının da bir iradesinin olduğu, kente karşı sorumluluğunun

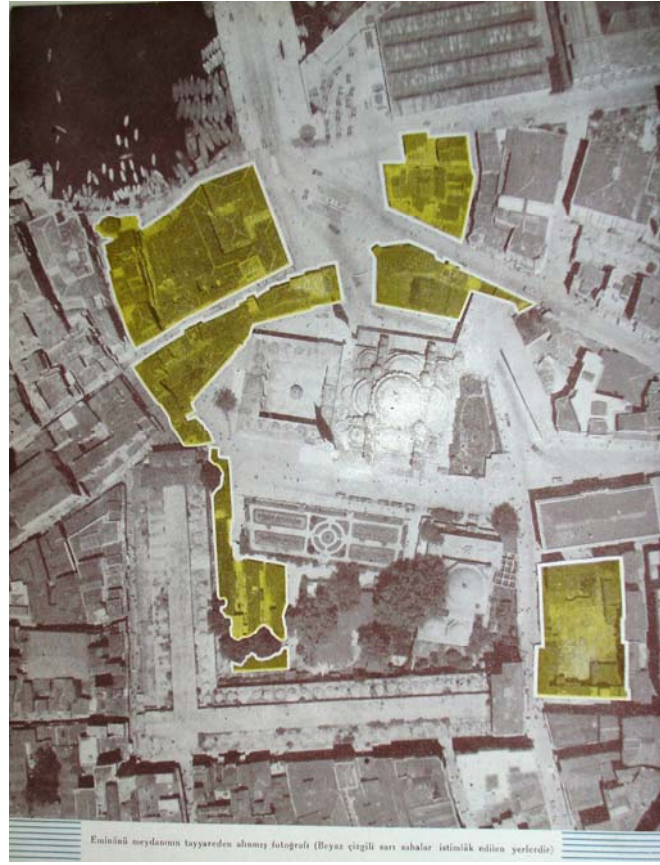
olduğu pek de akla gelmez. Dolayısıyla, planlamanın teknik bir hizmetten ibaret olmadığı, toplumsallığı, ekonomikliliği, tarihselliği görülmek istenmez.



Şekil 4.35 Martin Wagner'in Eminönü ile ilgili çalışmaları (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1937)



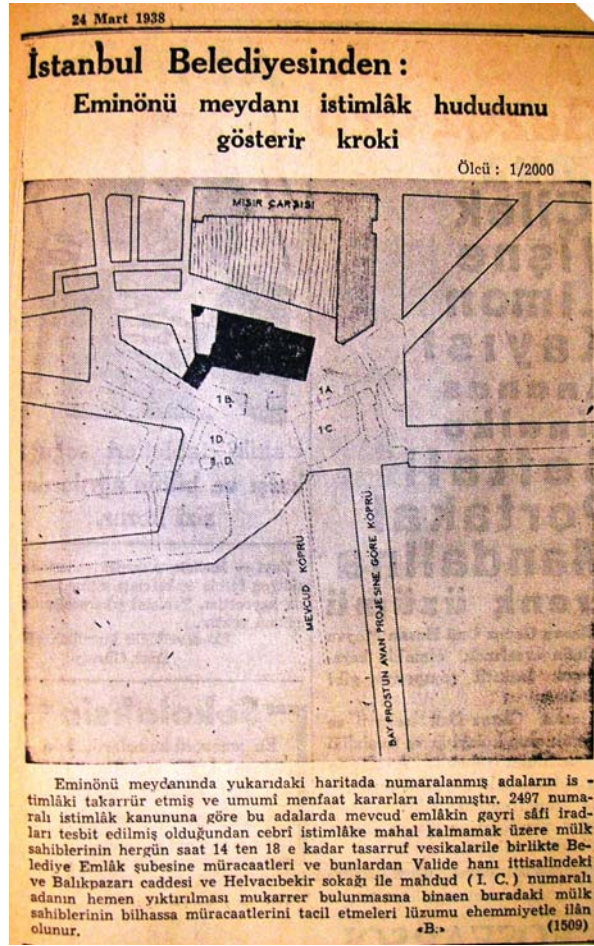
Şekil 4.36 Bektaş Hanı (Cumhuriyet, 4 Haziran 1938)



Şekil 4.37 Eminönü’nde istimlak edilecek adalar (Daver vd., 1944)



Şekil 4.38 Eminönü’nde istimlak edilecek adalar (Cumhuriyet, 2 Şubat 1938)



Şekil 4.39 Eminönü’nde istimlak edilecek adalar (Cumhuriyet, 24 Mart 1938)

4.1.4.1.2 Mısırçarşısı

9 Mart 1938 tarihinde Cemil Topuzlu’nun gündeme getirdiği Mısırçarşısı’nın hal olarak kullanılması fikri 1939 yılında belediye tarafından hayata geçirilir. Belediye Mısırçarşısı’nı Balıkpazarı’nda gıda ürünleri satanların buraya yerleştirilmesi için “yardımcı hal binası” olarak kullanılmak üzere istimlak edip onarmaya karar vermiştir*. Mısırçarşısı’ndaki esnafın taşınması için ilk akla gelen yer Kapalıçarşı’dır (Cumhuriyet, 4 Mayıs 1939). Bunun üzerine, Mısırçarşısı esnafı “bedii ve sıhhi esbabı mücbire” olmadıkça belediyenin çarşısı istimlak etme hakkı olmadığını belirten bir dilekçe ile belediyeye başvurur (Cumhuriyet, 4 Mayıs 1939). Esnaf temsilcileri Ankara’ya giderek Dahiliye Vekili ile de görüşür ve dilekçelerini verirler. Öte yandan, çarşının onarımı ve düzenlenmesi için İmar Müdürlüğü’nde bir proje hazırlanmaktadır (Anonim, 1949a, s.15 ve Cumhuriyet, 30 Mayıs 1939). Mısırçarşısı esnafı

* Kaynaklarda, Mısırçarşısı ile ilgili onarımlardan söz edilirken restorasyon teriminin kullanılmıyor oluşu 1930’lu yıllarda koruma kavramı ile ilgili terminolojinin henüz oluşmadığını gösterir. “Mısırçarşısı’nın restorasyonu”ndan 1949 yılında yayınlanan Cumhuriyet Devrinde İstanbul adlı yayında söz edilmektedir.

ise çarşayı boşaltmak istemediği için İmar Bankası'ndan borç alarak çarşının onarımını gerçekleştirmeyi çözüm olarak önerir (Cumhuriyet, 1 Haziran 1939). Esnafın vekalet verdiği avukat Hasan Hayri de itirazları Lütüfî Kırdar'a bildirir. Vakıflar ise, çarşı içindeki yolun “ciheti tasarrufiyesi” kendisine ait olduğu için Vakıf hissesi olarak belediyeden para ister (Cumhuriyet, 10 Haziran 1939). Çarşının kapalı olması ve havalandırmasının olmaması nedeniyle hale dönüştürülmeye uygun olmadığı yönündeki eleştirilere Kırdar'ın cevabı ise, bu konuda gerekli incelemelerin yapıldığı ve burada soğuk hava depolarının kullanılacağıdır (Cumhuriyet, 4 Temmuz 1939). Dahiliye Vekaleti tarafından Mısırçarşısı'nın istimlakına ilişkin verilen kamu yararı kararının belediyeye bildirilmesinin ardından istimlak komisyonları değer belirleme çalışmalarına başlar (Cumhuriyet, 15 Eylül 1939). Diğer taraftan, çarşının yeni işlevine göre projesi hazırlanır (Tan, 16 Ağustos 1940). Çarşının dışında bulunan ve istimlak edilen Kuşçular Pazarı için de uygun bir yer aranır (Kızılay, 29 Mart 1941). Mısırçarşısı'nın istimlak edilerek hale dönüştürülmek istenmesiyle ilgili eleştirileri olan Burhan Felek şu noktaların üzerinde durur: Mısırçarşısı Kapalıçarşısı ile birlikte “Türk sivil mimari”sinin önemli bir örneğidir. Çarşıya adını veren aktarların kaldırılmaması, çarşının özgün halinin korunması gerekir. Çarşıda balıkçılar yer alacaksa gerekli konfor şartları sağlanmalıdır. Yerleştirilecek esnaf da satışı yapılan ürünlerin türlerine göre gruplara ayrılmalıdır. İstimlak edilecek meyhanelerin nakledilmesi için çarşı uygun değildir. Tarihi eserlere müdahale edilmesi, kullanılması ve korunması ile ilgili şehircilik uzmanlarının dışında “san'at adamları”nın da görüşleri alınmalıdır. Öyle ki, Felek'e göre sanıldığı gibi tarihi eserlerle ilgili sadece Prost'un istedikleri uygulanmamakta, Prost kendisine danışılan mantıklı hiçbir fikri reddetmemektedir (Cumhuriyet, 19 Nisan 1941).

1940'lı yıllarda tarihselliğe ilişkin yeni bir bilincin oluşmaya başladığı görülür. Mimarlıkta da “millileşme”den söz edilmeye başlanmıştır*. Modern ve milli ayrımı kamuoyunun gündemine

* Bu konuda gazetelerde yayınlanan ve gün geçtikçe sayısı artan yazılardan bazıları şöyledir:

Boyar, Ali Sami, (Cumhuriyet, 14 Temmuz 1942), “Milli mimarimize avdet edebilir miyiz?”.

Çetintaş, Sedat, (Cumhuriyet, 27 Temmuz 1942), “Türk İstanbul'un yıldönümü: 1953 yılına kadar neler yapmalıyız?”..

Ünver, Süheyl, (Cumhuriyet, 3 Ağustos 1942), “Fatih Darüşşifasının planı nasıl bulundu?”.

Schütte, W., (Cumhuriyet, 7 Ağustos 1942), “Türk çeşmeleri”.

Çetintaş, Sedat, (Cumhuriyet, 12 Ağustos 1942), “Milli davamız: Akademi sergisinde milli mimari”.

Çetintaş, Sedat, (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1942), “Milli davamız: Milli mimariden ne anlıyoruz?”.

Boyar, Ali Sami, (Cumhuriyet, 22 Ekim 1942), “İstanbulun yıldönümü: Yapılacak hazırlıklar ve Fatih abidesi?”.

alınmaya başlanır. Örneğin, Yahya Kemal Beyatlı, Beyoğlu Halk Evi'nde verdiği "Türk İstanbul" başlıklı konferansında, "Türkün mimarlık dehasından damlayıp, düştükleri yerde tuncdan birer varlık haline gelen abidelerden" söz ederek Süleymaniye, Fatih, Beyazıd, Sultanahmed Camileri'ni örnek verir (Cumhuriyet, 13 Mart 1942).

Bu dönemde, tarihi eserlere olan yaklaşımın izleri ve tarihin algılanış biçimini Mısırçarşısı ile ilgili ortaya çıkan tartışmalardan izlemek mümkündür. Mısırçarşı'nın kubbesindeki eksik alemlerin yerine çarşının onarımı sırasında diğer alemler örnek alınarak yeniden imal edilen alemler takılmıştır. Ancak, takılan bu yeni alemler haça benzetilerek eleştirilir. "Halkın milli hislerini inciten" bu alemlerin hilal biçiminde olması tercih edilmektedir. Bunun üzerine, Lütfi Kırdar Müzeler Müdürü Aziz'den konuyla ilgili bilgi ister. Asarı Atika Encümeni inceleme yaparak alemlerin biçiminin "Türk motifi lale başağı"ndan ibaret olduğunu, Yenicami'nin şadırvanının kubbesinde de benzer alemlerin bulunduğunu bildirir. Sonuçta, yıpranmış bir alem örneği kullanılarak yeni alemler üretildiği için "Türk lalesinin Hristiyan haçı"na benzediği anlaşılr (Cumhuriyet, 3 Nisan 1942) (Şekil 4.40). Ardından, mimar Sedat Çetintaş ve Belediye Fen Müşaviri Mısırçarşısı'nın kubbesinde inceleme yaparlar (Cumhuriyet, 4 Nisan 1942).

Mısırçarşısı'nın hal olarak kullanılması için sürdürülen onarım ise müteahhitler ile belediye arasında ortaya çıkan anlaşmazlık nedeniyle durur. Müteahhitler belediyenin projeyi 67 gün gecikmeli olarak kendilerine teslim ettiğini, tamamlanan işlerin bir kısmının bedelini ödemediğini ve sözleşme şartlarını yerine getirmediğini iddia ederek mahkemeye başvururlar. Bunun üzerine çarşı için yeni müteahhitlerle anlaşarak işin devam etmesi sağlanır (Cumhuriyet, 23 Ekim 1942). Çarşının onarımı 1943 yılında da devam eder. Galata Köprüsü tarafında belediye tarafından işletilecek bir de lokanta yapılmaktadır (Cumhuriyet, 23 Ağustos 1943). Çarşıdaki yeni 86 dükkanın belediye tarafından kira şartnameleri hazırlanarak gazetelerde ilan edilir (Cumhuriyet, 30 Eylül 1943). 23 Ekim 1943 tarihinde "Milli Müdafaa Vekili General Ali Rıza Artunkal, Orgeneral Fahrettin Altay, Orgeneral Kazım Orbay, İstanbul Mıntika Kumandanı General Salim Cevad, Üniversite Rektörü profesör Tevfik Sağlam ile İstanbul meb'usları, Şehir Meclisi azaları, Vali muavini Hilmi Balcı, Belediye muavini Lütfi Aksoy"un katılımıyla açılışı yapılır (Cumhuriyet, 24 Ekim 1943) (Şekil 4.41,

Daver, Abidin, (Cumhuriyet, 22 Nisan 1944), "Hem Nalına Hem Mihnına: Mimaride Türklüğe dönüş".

Tanpınar, Ahmet Hamdi, (Cumhuriyet, 16 Eylül 1946), "Meseleler ve Görüşler: Türk İstanbul".

Şekil 4.42).

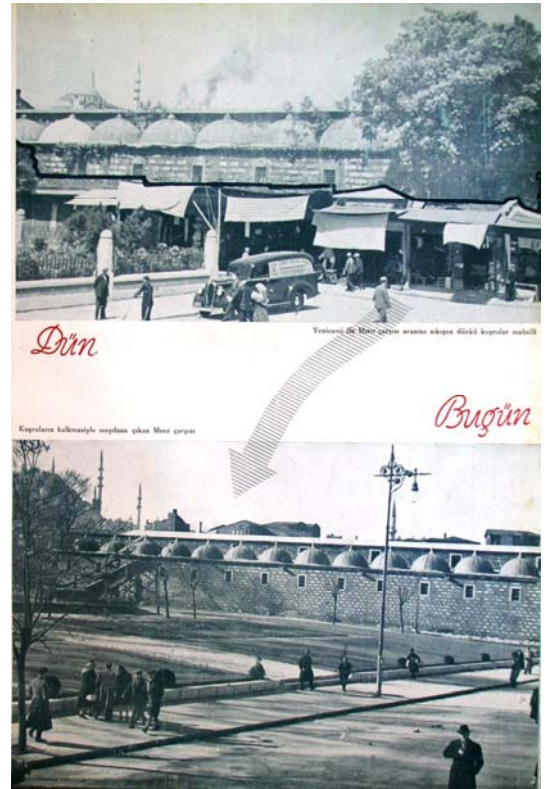
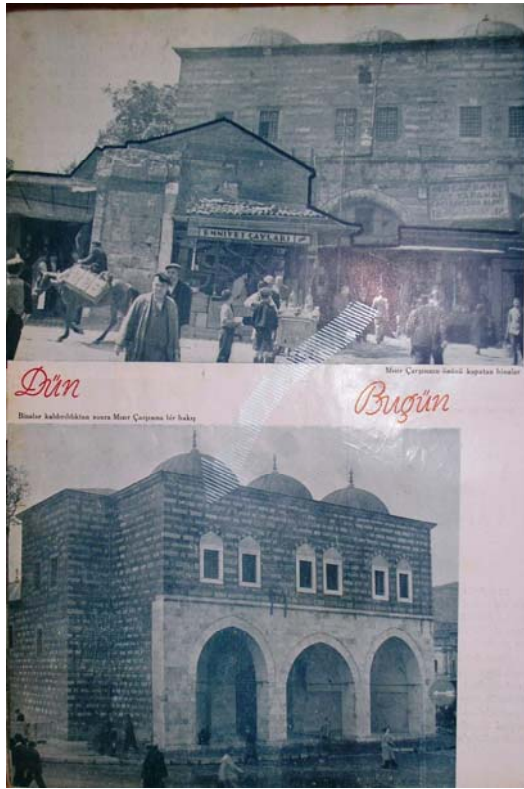
Abidin Daver'e göre, Mısırçarşısı "İstanbul'da ve Ankara'da yapılan bir sürü kübik çirkin binaların yanında bir mimar pırlantasıdır. Mimarlarımız, yeni eserler vücuda getirirken Avrupanın çirkin küb'ik sanatından değil, eski güzel Türk mimarisinden ilham almalıdırlar" (Cumhuriyet, 25 Ekim 1943). Burhan Felek ise, 165 lira olarak belirlenen dükkan kiralalarının yüksek olmasını eleştirir. Yüksek kiralar nedeniyle ucuz mal satışı olamayacağından kamu yararı adına istimlak edilerek onarılan çarşının bu amaca hizmet etmeyeceğini vurgular (Cumhuriyet, 27 Ekim 1943). Çarşıdaki dükkanların kiralanmaması ve çarşının faaliyete geçmemesi üzerine Daimi Encümen kira bedelini 100 liraya indirilerek kira şartlarında da değişiklik yapar (Cumhuriyet, 12 Şubat 1944) ve 26 Nisan 1944 tarihinde gazete ilanı ile kamuoyuna duyurur. Burhan Felek, bir başka yazısında "aylarca boş kalan dükkanların kirasından Belediye kasasının, ucuz mal alamamak bakımından da halkın ettiği zararı acaba kim ödecek!" satırlarıyla eleştirilerine devam eder. Felek'e göre Mısırçarşısı, toptan fiyatına perakende mal satmak isteyenlere kiralanmalıdır. Oysa, belediyenin "irad membaı" olmuştur (Cumhuriyet, 3 Mart 1944). Öte yandan, gazetelerde "Taksim Belediye Gazinosu idaresinde" Mısırçarşısı Lokantası'nın ilanları yayınlanır (Cumhuriyet, 1 Haziran 1944). 1942 yılında başlanarak 1943 yılında tamamlanan Mısırçarşısı'nın restorasyonuna 733 000 lira harcanır (Anonim, 1949a).



Şekil 4.40 Mısırçarşısı'nın alemlerine ilişkin gazete haberi (Cumhuriyet, 3 Nisan 1942)



Şekil 4.41 Restorasyonu tamamlandıktan sonra Mısırçarşısı (Cumhuriyet, 23 Ekim 1943)



Şekil 4. 42 Mısırçarşısı (Daver vd., 1944)

4.1.4.1.3 Eminönü-Unkapanı Aksının İmarı

Yaklaşık 10 yılı aşkın bir süre İstanbul Belediye Başkanlığı yapmış olan Lütü Kırdar'ın, 8 Aralık 1938 tarihinde görevine başlar başlamaz ilgilendiği öncelikli konulardan biri Eminönü Meydanı olur. Vali ve belediye başkanının daha fazla görünürlük kazandığı bu dönemde Kırdar, meydanı yerinde incelemesiyle ve bu incelemeler sırasında verdiği emirlerle gazete haberlerinde kendinden ve imar hareketlerinden söz ettirmeye başlar*. Bu dönem, Kırdar'ın halkla ilişkiler açısından daha aktif olduğu gözlenir. Eminönü'ndeki dükkan kiracıları Lütü Kırdar'ı ziyaret ederek istimlakler nedeniyle kiraların yükselmesi, mal sahiplerinin dükkanlarını yeni kiracılara daha yüksek rakamlara kiraya vermesi nedeniyle dükkanlardan çıkarılmak istenmeleri ve yeni yer bulamamaları konusunda şikayetlerini dile getirirler (Cumhuriyet, 18 Ocak 1939). Bunun üzerine, İstanbul Ticaret Odası'nın inceleme yaparak vilayete bilgi vermesi istenir (Cumhuriyet, 28 Ocak 1939). Bununla birlikte, imar planına göre istimlak olasılığı bulunan bina ve arsa sahipleri mülklerine alıcı bulamayınca belediyeye başvurarak inşaat izni isterler (Cumhuriyet, 24 Nisan 1939). Ancak, izin verilmeyince arsalarının değerlerini arttırmak için, ileride istimlak yapılması halinde daha fazla istimlak bedeli alabilmek amacıyla mülklerinin “vergi kıymetlerini” arttırmaya çalışırlar (Cumhuriyet, 13 Şubat 1939).

1938 yılı sonunda Eminönü'nde I. gruba dahil olan adaların istimlakı tamamlanır. Bunun üzerine Prost, Eminönü Meydanı için dört proje hazırlayarak Belediye Başkanlığı'na teslim eder (Cumhuriyet, 28 Aralık 1938) (Şekil 4.43). Prost'a göre Balıkhane Eminönü'nden daha uzak bir yere nakledilmeli ve yeniden inşa edilmelidir. Halin tarihi yarımada ve Beyoğlu ile birleşmesi için yapılacak geniş bir yol, çıkmazlarla dolu Eminönü-Hal hattındaki güçlükleri ortadan kaldıracaktır. Bu doğrultuda Prost, nazım plana sadık kalınarak ticari bölgenin yavaş yavaş başka bir yere aktarılmasını teklif eder. Önerisi ise, hallerin Atatürk Köprüsü'ne doğru genişlemesi, bir arada bulunan hububat ve inşaat malzemesi depolarının Atatürk Köprüsü'nün batısına nakledilmesi, bunun için istimlak edilen arsaların Eminönü Meydanı ve Balıkhane'den çıkarılan bir kısım esnafa tahsis edilerek yeni bir ticari bölge oluşturulmasıdır. (Prost, 1953, s. 14-15). Prost'un önerilerinden olan Galata Köprüsü'nün Unkapanı tarafına ötelenmesi fikrinden ise

* Kırdar'ın Eminönü'de yaptığı incelemeler sık sık gazetelerde yer almaktadır. Bunlardan bazıları şöyledir:

“Lütü Kırdar Belediye Fen heyeti müdürü Hüsnü ile Eminönünü tetkik etmiştir.” 7 Aralık 1938

“Lütü Kırdarın emirleri üzerine, Eminönü meydanındaki molozların kaldırılmasına 10 kamyon ilave olunmuştur.” Cumhuriyet, 10 Aralık 1938

“Kırdar Eminönündeki istimlak işleriyle ilgili tetkiklerde bulundu.” Cumhuriyet, 22 Aralık 1938

masrafları fazla olacağı 1940 yılında vazgeçilir (Cumhuriyet, 2 Mayıs 1940).

Bu arada, mevcut istimlak kanunun değiştirilmesi için yeni bir kanun tasarısı daha hazırlanmaktadır. Bu tasarıya göre, açılacak yolların her iki tarafında “yolun genişliği, semtin şerefi, ticari ve iktisadi kıymetile mütenasib” binaların inşa edilmesi istenir. Böylece, istimlakler yoluyla imar edilecek bu yerlerde istimlak sonrasında değer kazanacak olan boş arsaların satılarak gelirinin kentin imarında “sermayei mütedavile” olarak kullanılması düşünülür. Bu değişiklik aynı zamanda, Eminönü ile Unkapanı arasında istimlaklerin yapılarak yeni binaların inşasıyla açılması istenen cadde için gerekli görülmüş olmalıdır. Öyle ki, bu cadde ilerleyen yıllarda Atatürk Bulvarı ile birlikte Kırddar’ın önem verdiği prestijli bölgelerden biri olacaktır. Belediyeler Bankası’ndan alınacak borcun da Eminönü ile Unkapanı arasındaki bu yolun açılması için harcanması hedeflenir.

Öte yandan, Kırddar, Eminönü Meydanı’ndaki imar faaliyetlerin bir kısmının sözleşmesi yapılacak olan istikrazdan ayrılacak paranın bir miktarı ve “mütedavil sermaye” ile gerçekleştirileceğini belirtir*. Nafia Vekili Ali Çetinkaya ve Lütfi Kırddar’ın birlikte imar işlerini yerinde incelemeleri sırasında da Eminönü’ndeki bir adanın istimlakına, belediyenin daha önce Nafia Vekaleti’nden aldığı paradan artan miktarla devam edilmesine, diğer kısımların açılması için ise “mütedavil sermaye”nin kullanılmasına karar verilir (Cumhuriyet, 1 Nisan 1939). Eminönü Meydanı’nın açılması için kaynak bulmakta fazla zorlanılmazken örneğin, Atatürk Köprüsü’nün iki ucundaki bulvarların açılabilmesi için gerekli ödenek bulunamamaktadır (Cumhuriyet, 29 Mart 1939).

İstimlak işlerinin yönetilmesi ve yürütülmesi ile ilgili çeşitli denemelerden sonra 1939 yılında belediyeye bağlı bir İstimlak Müdürlüğü faaliyete geçer. Balıkpazarı’ndan Unkapanı’na doğru yapılacak olan istimlaklere başlanması için ise belediye tarafından istikrazın alınması ve istimlak kanununda önerilen değişikliğin yapılması beklenir. Belediye Harita Müdürlüğü de açılacak yolları, inşaata izin verilecek adaları, istimlaklerden sonra satılmak üzere belediyeye kalacak olan arsa miktarını gösterecek olan bir harita hazırlamaktadır (Cumhuriyet, 4 Nisan 1939). Balıkpazarı’ndan Unkapanı’na uzanan yol ile birlikte Sirkeci’den Bakırköy istikametine, Karaköy’den Azapkapı istikametine giden yolların da açılması söz konusudur. Eminönü’nün düzenlenmesi için ise üzerinde çalışılması amacıyla bir maket hazırlanarak yurtdışında olan Prost’un gelmesi beklenir (Cumhuriyet, 15 Nisan 1939) (Şekil 4.44, Şekil 4.45). Prost 1939 yılı

* Bkz. Bölüm 3.1.2 Ekonomik Kaynaklar.

Mayıs ayında gelerek Eminönü Meydanı ile ilgilenmeye devam eder. Lütfi Kırdar, Prost'tan özellikle Eminönü Meydanı ile Eminönü'nden Unkapanı'na kadar olan kısmın imar planlarını hazırlamasını ister (Cumhuriyet, 16 Mayıs 1939). Kırdar'ın hedefi, Eminönü ile Unkapanı arasındaki arsa ve binaların istimlak edilerek bu bölgenin prestijli bir caddeye dönüştürülmesidir. Bu doğrultuda, meydanın çevresinde yeni binaların inşa edilmesi, Galata [Karaköy] Köprüsü ile Unkapanı* Köprüsü arasında, Haliç kıyısında bir rıhtım yapılması ve bu bölgenin ticaret merkezi haline getirilmesi amaçlanır (Şekil 4.46, Şekil 4.47, Şekil 4.48). İstanbul'un imar planı ile ilgili yapılacak olan toplantıya katılmak üzere Belediye İmar ve Harita Şubeleri müdürleri ve Prost Ankara'ya giderler. Prost'un hazırladığı projeler ile Eminönü Meydanı'nın maketi de Ankara'ya gönderilir. Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy**, Nafia Vekaleti Yapı ve Yollar Şubesi Genel Müdürü, Dahiliye Vekaleti İmar Bürosu Müdürü'nün katılımıyla gerçekleşecek toplantıda Prost bilgi verecektir (Cumhuriyet, 2 Haziran 1939).

İmar planının onaylanmasının ardından Prost, Eminönü Meydanı'nda inşa edilmesi düşünülen beş adet “saray”ın yerlerinin belirlenmesi ile ilgilenir. Bunlardan birincisini Vakıflar, ikincisini Ticaret ve Zahir Borsası, üçüncüsünü Emlak Bankası, dördüncü ve beşincisini diğer bankalar inşa ettirecektir (Cumhuriyet, 8 Haziran 1939).

Bu arada, imar planı Nafia Vekaleti tarafından onaylanmıştır. Belediye İmar Müdürlüğü'nün hazırladığı 15 senelik imar programının ilk 5 senesini kapsayan kısımda açılacak yollardan biri Eminönü ile Unkapanı arasındaki yoldur (Cumhuriyet, 8 Haziran 1939). İmar planı onaylanmakla birlikte merkezi yönetimin İstanbul üzerindeki kontrol ve denetimi de devam etmektedir. Örneğin, planın onaylanmasından hemen sonra Dahiliye Vekili Faik Öztrak'a İstanbul'da Belediye Fen Müdürlüğü'nde Prost tarafından imar planına ilişkin bilgi verilir (Cumhuriyet, 13 Haziran 1939). Prost'un Eminönü Meydanı için hazırladığı proje ise onaylanmak üzere Nafia Vekaleti'ne gönderilir. Vakıflar, Başvekalet'ten Eminönü'nde büyük bir bina inşa ettirmek için izin alır ve belediyeye başvurarak bu bina için yer göstermesi ister. Belediye bu binanın inşası için Balıkpazarı'nın arkasında bulunan bir alanı gösterir (Cumhuriyet, 21 Haziran 1939).

* Bu dönemde, Unkapanı Köprüsü için yayınlarda kimi zaman Gazi Köprüsü kimi zaman Atatürk Köprüsü adı kullanılmaktadır.

** Ali Fuat Cebesoy iki kez Bayındırlık Bakanlığı (1933-1934 ve 1939-1943), bir kez de Ulaştırma Bakanlığı (1943-1946) yapmıştır.

Belediyenin Dahiliye Vekaleti'ne verdiği, istimlak kanununda değişiklik yapılmasına ilişkin kanun tasarısı teklifi ise incelenir. Vekalet, kanunun 1. ve 5. maddelerini değiştirerek Meclis'e gönderir. 1. maddedeki değişikliğe göre istimlak tebligatı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu'na göre yapılacaktır. "Polis"te adresi bulunamayanlar ilan yöntemiyle tebligata tabi tutulacaklardır. Daha önce istimlak için binanın senelik "gayrisafi iradı"nın on misli ödenirken önerilen değişikliğe göre, oluşturulacak komisyonlar tarafından binanın istimlak değeri belirlenecektir. Böylece, belediye bir alanı tamamen istimlak edip yollar açarak burayı kıymetlendirdikten sonra satma yöntemini izlerken, yeni İstimlak Kanunu ile yol için açılacak sahanın her iki tarafında belirli miktarda arsanın satış hakkına kavuşacaktır (Cumhuriyet, 22 Haziran 1939). Dahiliye Vekaleti'nin, Meclis görüşmelerinde Dahiliye, Adliye, Maliye Encümenleri'nden seçilecek üç kişilik bir geçici Encümen'de kanun tasarısının incelenmesi teklifi kabul edilir. İstimlak Kanunu yürürlüğe girene kadar istimlak işlemleri de yavaşlatılır. Büyük Millet Meclisi'nde değişikliğin onaylanmasıyla (Cumhuriyet, 28 Ağustos 1939), yeni istimlak kanununa göre kurulması gereken istimlak komisyonlarının başkanları Şehir Meclisi'nce seçilir. Şehir Meclisi üyeleri Suphi Ertel, Refik Ahmed Sevensil, İhsan Namık, Mehmed Ali Gökçen'in başkanlığında çalışacak olan dört adet Belediye İstimlak Komisyonu'nun Eminönü'nde istimlak edilecek binaların değerlerini belirlemek üzere faaliyete geçmesine karar verilir (Cumhuriyet, 23 Ağustos 1939). Kanunda yapılacak değişiklikle istimlakın değer tespiti yoluyla yapılması önerisinin sebebi, daha önce, vergilerin "iradı gayrisafi" üzerinden alınması nedeniyle bazı mal sahiplerinin tahrir yapılmayan yerlerde bu "iradı gayrisafi"leri eksik yazdırmalarıdır. Ancak, komisyonların belirlediği değerlerin "iradı gayrisafi" üzerinden yapılan istimlaklara göre daha az olduğu ortaya çıkar. Komisyonlar, arsa değeri ile arsa üzerindeki binanın değerini ayrı ayrı belirlemektedir. Bu durumda, mesken değerlerinin, dükkanların değerlerinden daha yüksek olması belediyenin eskiye göre daha az istimlak bedeli ödemesine neden olduğundan yeni kanunun belediye lehine sonuçları daha fazla olur (Cumhuriyet, 19 Ekim 1939).

İstimlak işlerinin aksaması ve gecikmesi nedeniyle ortaya çıkan şikayetler Dahiliye Vekaleti'nin belediyeden hızlanmasını istemesine neden olur (Cumhuriyet, 22 Eylül 1939). Diğer taraftan, belediyenin ihale açtığı inşai faaliyetlere katılım olmaması belediyeyi güç duruma sokmaktadır (Cumhuriyet, 20 Eylül 1939). İkinci Dünya Savaşı öncesinde yaşanan ekonomik sıkıntılar, malzeme ithalinde yaşanan zorluklar müteahhitleri de etkilemeye başlamıştır. Belediye bu sorunu çözmek için taahhüt bedeli fazla olan işleri ayrı kişilere vermek istese de Müzayede Kanunu buna olanak tanımadığı için emaneten yapmak zorunda kalır (Cumhuriyet, 15 Ekim 1939).

İmar planının onaylanması sonrasında mülk sahiplerinin çoğunun, durumlarını öğrenmek için Belediye İmar Müdürlüğü'ne başvurması üzerine, planların belediye dairelerinde asılmasına karar verilir. Plana göre arsaları yol veya meydanlar için istimlak edilmeyenlere inşaat izni verilmektedir. Aynı zamanda, istimlak kanununa göre, belediyeler beş sene sonra zorunlu istimlak yapma hakkına sahip olur (Cumhuriyet, 25 Haziran 1939).

Belediye Bankası'ndan alınacak 5 000 000 liranın "istikraz"ın sözleşmesi imzalanır. Kırdar, bu miktarın 3 000 000 lirasının Eminönü'nde yapılacak istimlak bedellerinin karşılığı olduğunu açıklar (Cumhuriyet, 4 Temmuz 1939). Değerleri belirlenen Eminönü ile Unkapanı arasındaki 700 parça emlakın kamu yararı kararı Daimi Encümen'de alınarak onaylanmak üzere Dahiliye Vekaleti'ne gönderilir. Onaylandıktan sonra belediye bu yolun yirmişer metre derinliklerini kendi adına istimlak ederek bina inşa edilmek üzere satışa çıkarmayı planlar (Cumhuriyet, 8 Temmuz 1939). Eminönü'nde I. grup istimlak bölgesindeki Küçükmesit'in bulunduğu adadaki yıkımı tamamlanmayan dükkanların yıkım ve kaldırma işlemleri ihale edilir. Eminönü-Unkapanı arasındaki bazı emlakın ve İstanbul'da açılacak diğer yolların* üzerindeki bir grup binanın istimlak işlemleri tamamlanarak sahiplerine bildirilmek üzere evrakları noterliğe verilir. Mal sahipleri 15 gün içinde mahkemeye başvurarak belirlenen değerin arttırılmasını talep etme hakkına sahiptir. Böyle bir durumda belediye mahkeme kararına göre mal sahibine ödeme yapmakla yükümlüdür (Cumhuriyet, 4 Kasım 1939). Eminönü-Unkapanı arasında istimlak edilecek yerlerin mal sahipleri belediye ile anlaşamayarak mahkemeye başvurur (Cumhuriyet, 23 Kasım 1939). Bu dönemde, İstanbul'da yapılması düşünülen istimlakler ile ilgili gün geçtikçe sayısı artan davalar mahkemelerde yürütülmeye devam etmektedir. Unkapanı'nda, Beyazıd Meydanı'nda Koksa Caddesi'nde, Yerebatan Sarayı civarında ve İbrahimpasha Sarayı arsasında planlanan istimlakler ile ilgili yeni değer tespiti isteyen mal sahipleri mahkemelere başvurmaktadır (Cumhuriyet, 26 Aralık 1939).

Prost'un projesi dışında Eminönü için bir proje daha hazırlanır. "Belediye İmar Şubesi mühendislerinden Sabri", Eminönü ve köprü için bir plan hazırlayarak Lütfi Kırdar'a verir**. Sabri (Oran), vapurların köprüye yanaşmaları için Eminönü ve Karaköy tarafında iskelelerin

* Bu yollar, 4 Kasım 1939 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde Bebek-İstinye yolu ve Beyazıd-Koska yolu olarak ifade edilmektedir. Öte yandan, Eminönü'nde 1938-1948 yılları arasında yol ve mecra inşaatı için 1 800 901 lira harcanmıştır (Anonim, 1949a).

** Bu bilgi 7 Temmuz 1939 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde geçmektedir. Soyadı gazete haberinde yer almayan Sabri adlı kişinin hazırladığı proje ile ilgili, projenin yapılmasının kim tarafından istendiğine, neden hazırlandığına ilişkin bir bilgiye ulaşılamamıştır. Ancak, bu kişinin mimar Sabri Oran olduğu düşünülmektedir.

yapılmasını, hükümet mahallesinin burada inşasını, Sultanahmet'te de sergi binaları yapılmasını önerir. Nazım imar planıyla farklı yönleri olan bu projenin incelenmesine karar verilir (Cumhuriyet, 7 Temmuz 1939).

Prost'un hazırladığı Eminönü Meydanı projesinin keşifnamesi hazırlanarak ihale edilmek üzere Daimi Encümen'e gönderilir. Ancak açılan ihaleye katılım olmadığı için ve mevsim koşulları nedeniyle iş ertelenir (Cumhuriyet, 17 Ekim 1939). Vakıflar ise, Yenicami'nin duvarlarını onararak kendi sorumluluğundaki işlerle ilgilenmektedir (Cumhuriyet, 7 Temmuz 1939). Maarif Vekaleti Abideler Koruma Heyeti ise imar edilecek yerlerdeki eski eserleri belirleyerek Belediye İmar Müdürlüğü'ne bildirmekle yükümlüdür (Cumhuriyet, 4 Kasım 1939). Vakıflar Genel Müdürü Fahrettin Kiper, İstanbul'a gelerek Vali ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar, İmar Müdürü Hüsnü Keseroğlu, İmar Muavini İbrahim (?) ile şehrin imarında Vakıflar'ın yapacağı yardımlarla ilgili görüşür. Vakıflar'a, Balıkhane tarafında büyük bir ticaret sarayı yaptırmak üzere 500 000 lira karşılığında 2150 m²'lik bir arsa verilecek ve burada yapılması istenen bina için bir proje yarışması açılacaktır (Cumhuriyet, 17 Aralık 1939).

Eminönü Meydanı'nın açılması için 1940 yılına kadar yapılan harcamalar eski Tramvay Şirketi'nin "halktan fazla olarak tahsil ettiği" ve Nafia Vekaleti'nin sarf ettiği 1 677 000 lira ile karşılanır. Belediye ise, meydanın açılması için bütçesinden 27 000 lira harcamıştır. Geri kalan düzenleme işlemleri için 90 000 lira ayırır (Cumhuriyet, 8 Mart 1940). Eminönü Meydanı'ndan çıkan parke taşlarla şehir içindeki bazı yolların kaplanması için belediye ihale açar (Cumhuriyet, 21 Nisan 1940).

Öte yandan, Prost'un Eminönü-Unkapanı imar sahasına ait hazırladığı ayrıntılı planlar onaylanmak üzere Nafia Vekaleti'ne gönderilir. İstimlak işlemlerinin kış aylarında tamamlanıp baharda inşaata başlanması planlanır (Cumhuriyet, 6 Kasım 1939). Belediye tarafından müteahhide verilen İstanbul'daki asfalt yolların inşasında önceliğin Eminönü'ne verilmesi kararlaştırılır (Cumhuriyet, 18 Kasım 1939). İstimlak Kanunu'nun değişen maddeleri sayesinde Eminönü ile Unkapanı arasındaki bölgenin parçalara ayrılarak istimlak edilmesi ve imarına başlanması düşünülür. Buna göre, Eminönü'ne yakın kısım istimlak edilmeye başlanacak, istimlakı gerçekleşen yerlerin satışından elde edilecek gelir ile diğer kısımların istimlakına başlanacaktır. Böylece, 5 000 000 liralık istikrazın 3 000 000 lirası ile bu yöntem kullanılarak tahmini istimlak bedeli 20 000 000 lira olarak belirlenen bu bölgedeki istimlak işlerinin tamamlanması planlanır.

1940 yılı başlarında Eminönü Meydanı'nda bir grup yıkım tamamlanmış, Yeni Cami'nin etrafı

düzenlenmeye başlamış, meydanın toprak kotu yükseltilmiş, tramvay duraklarının güzergahları değiştirilmiştir. Mısırçarşısı'nın etrafının boşaltılması ve meydanın asfalt kaplanması başlamak üzeredir. (Cumhuriyet, 20 Şubat 1940). Deniz tarafında yeni bir Balıkthane yapılması da planlanır (Cumhuriyet, 29 Şubat 1940). Prost'un planına göre Galata Köprüsü'nün Balıkpazarı tarafına doğru yerinin değiştirilmesi söz konusu iken masrafa neden olmaması için bundan vazgeçilir. Ancak köprünün ayakları yükseltilerek meydanın yeni kotuyla aynı yüksekliğe ulaşması gerekmektedir (Cumhuriyet, 2 Mayıs 1940) (Şekil 4.49). Meydandaki tramvay raylarının döşenmesi işi ise Tramvay İdaresi'nin sorumluluğundadır (Cumhuriyet, 21 Temmuz 1940).

Eminönü Meydanı ve Eminönü Unkapanı arasındaki bölgenin imarı ile birlikte, Eminönü'nün yakın çevresinde diğer imar faaliyetlerine de devam etmektedir. Unkapanı ile Aksaray arasındaki bölge istimlak edilerek Gazi (Atatürk) Bulvarı açılacaktır. Aksaray ile Beyazıt arasındaki yolun (Koska Yolu) genişletilmesi için gereken istimlakler yapılmış ve yıkımlarına başlanmak üzeredir. Beyazıt Meydanı'nın düzenlenmesi ve İnkılap Müzesi'nin çevresinin açılması planlanır. Eyüp semtinin imar planları hazırlanmaktadır. Gazi (Atatürk) Köprüsü'nün iki ucunun düzenlenmesine, Karaköy Meydanı'nın açılmasına ve Sirkeci çevresinin düzenlenmesine de devam edilmektedir*. Ulaşılmak istenen hedef, İstanbul'un fethinin 500. yıldönümü olan 1953 yılı'na kadar İstanbul'un imarında yol alınmasıdır (Cumhuriyet, 1 Haziran 1942).

1940 yılının sonlarına doğru ise, Eminönü Meydanı'nın asfalt çalışmaları ve Eminönü Unkapanı arasındaki binaların yıkımları başlar (Tan, 21 Ağustos 1940) (Şekil 4.50, Şekil 4.51, Şekil 4.52, Şekil 4.53, Şekil 4.54, Şekil 4.55). İstimlak işlemlerinde karşılaşılan zorluklar nedeniyle belediye istimlak kanununda bir değişiklik daha önerir. Buna göre, sahibi bulunamayan binaların istimlakı için verilen araştırma süresinin kısaltılması teklif edilir (Tan, 8 Eylül 1940). İstimlaklerle ilgili karşılaşılan sorunlar, İstimlak Kanunu'nun değiştirilmesiyle aşılmaya çalışılmaktadır. Ancak, değişen kanuna rağmen istimlak konusunda yol almak mümkün olamamaktadır. Kurulan istimlak komisyonları belediye bütçesine yük getirmekte, özellikle hissedarları birden fazla olan mülklerin sahiplerine tebligat yapmak zaman almakta, değer tespit komisyonlarına itirazlar olmakta ve istimlak davaları nedeniyle öngörülen zamanda istimlakler yapılamamaktadır. Bu engeller üzerine, ilk kez 1939 yılında önerilen Yunanistan ve Bulgaristan'ın istimlak kanunlarının incelenmesi fikri tekrar gündeme gelir (Kızılay, 13 Ocak 1941). Maliye Vekaleti,

* Devam etmekte olan diğer önemli imar faaliyetleri Taksim Meydanı'nın ve çevresinin, Beşiktaş Barbaros Türbesi çevresinin düzenlenmesi, Dolmabahçe Stadyumu'nun inşası ve önündeki meydanın düzenlenmesi, Surp Agop Mezarlık arsasının dönüştürülmesi, Abbasağa Mezarlığı'nın parka dönüştürülmesi, bir konservatuar binası ile şehir tiyatrosu inşa edilmesi, yolcu salonu inşaatıdır.

“idarei hususiye” ve belediyelerin birbirinden ayrı hükümleri kapsayan istimlak kanunu uygulamalarının da sakıncaları fark edilerek bu hükümlerin birleştirilmesi için girişimde bulunulması da söz konusu olur (Kızılay, 18 Ocak 1941). İstimlakler için yapılan harcamalar da belediyenin kaynaklarını tüketmektedir. Şehir Meclisi’nin bir toplantısında Lütfi Kırdar’ın yaptığı açıklamaya göre, istikraz edilen 5 000 000 liranın 4 000 000 lirası istimlaklere ayrılmıştır (Cumhuriyet, 5 Ekim 1941).

Nazım plana göre hazırlanan “tafsilat planları” Belediye İmar Müdürü Hüsnü Keseroğlu tarafından onaylanmak üzere Ankara’ya Nafia Vekaleti’ne götürülür (Cumhuriyet, 24 Aralık 1940). Prost’un Süleymaniye ve Rüstem Paşa Cami çevresi için hazırladığı “tafsilat planları” da Şehir Meclisi’nden geçip Nafia Vekaleti’nin onayına sunulmak üzere 1941 yılında İmar Müdürlüğü’ne teslim edilir. Bu planlarda, yeni inşa edilecek binaların kat yükseklikleri belirlenmiştir. Camilerin yakın çevresinde en fazla dört katlı binalara izin verilmektedir (Cumhuriyet, 7 Haziran 1941).

Ancak, İkinci Dünya Savaşı’nın etkisiyle malzeme fiyatlarındaki artış, malzeme ihtiyacının giderilememesi, müteahhitlerin iş yapmak istememesi, belediyenin imar için kaynak yaratmadaki sıkıntıları, istimlak işlemlerinin uzaması ve belediyeye getirdiği yük, istikrazın henüz alınamaması inşai faaliyetlerin giderek yavaşlamasına neden olur. Dahiliye Vekaleti de ülkede bina sıkıntısı yaşanmaması için istimlak yapılmamasını emretmiştir. Bu nedenle, 1941 yılından sonra Mısırçarşısı’nın onarımı ve Atatürk Bulvarı’nın açılması dışında Eminönü ve çevresinde imar faaliyetlerine rastlanmaz. Ancak, belediyenin bu emre uyararak istimlak ettiği binaları yıkmamış olması 1946 yılında bir soruna neden olur. İstimlak Kanunu’na göre, belediye istimlak ettiği binaları zamanında yıkmaz ve kiraya verirse mal sahipleri kanuni yollara başvurma hakkını elde etmektedir. Mal sahipleri bu kanun maddesine dayanarak mahkemeye başvurur ve mülklerini geri alır. Bunun üzerine, belediyenin hükümete başvurması üzerine, istimlak edilen bu binaların belediyeye geri verilmesine karar verilir (Cumhuriyet, 2 Ağustos 1946).

Şehir Meclisi’nin 12 Mart 1945 tarihli toplantısında, Balıkpazarı’ndan Unkapanı’na kadar olan bölgenin açılması için 17 senede ödenmek üzere yüzde 5,5 faiz ile Belediyeler Bankası’ndan istikraz yapılması görüşülür. Üyelerden İstanbul Merkez Bankası Müdürü Sadi Bekter, Belediyeler Bankası’nın İstanbul Belediyesi’ne bu parayı vermek üzere ileri sürdüğü şartların onur kırıcı olduğunu, oysa İstanbul Belediyesi’nin ödemelerini düzenli yapabilen bir kurum olduğunu, bu şartların değişmesi gerektiğini belirtir. Bekter’e göre, imar hareketleri 17 sene gibi dar bir zamana sığdırılamaz. 99 sene gibi uzun vadeli işlerle bu borçlanma olmalı ve bunun için özel bir kanun çıkarılmalıdır. Lütfi Kırdar ise, var olan bütçe ile imarın değil belediyecilik

hizmetlerinin yürütülmesinde zorluklar yaşandığını, iki köprü arasındaki bölge için bu miktarın da yeterli olmadığını, “mütedavil sermaye” ile burasının imar edileceğini, uzun vadeli borç almanın ancak savaş bitirse olanaklı olabileceğini, hükümetin de belediyenin gelirlerini arttırmak için incelemeler yaptığını açıklar (Cumhuriyet, 13 Mart 1945). Şehir Meclisi’nin kabul etmesiyle bir yandan alınacak 3 000 000 liralık istikraza ait sözleşmenin hazırlanmasına, diğer yandan Belediye İmar Müdürlüğü tarafından bu bölgenin projelerinin hazırlanmasına başlanır. Alınacak borç iki binden fazla binanın bulunduğu bu bölgenin açılması için yeterli olmayacağından açılması en gerekli kısmın belirlenmesine karar verilir (Cumhuriyet, 20 Mart 1945). İstikraz işlemleri tamamlanarak onaylanmak üzere Dahiliye Vekaleti’ne gönderilir (Cumhuriyet, 5 Mayıs 1945). 1946 yılında İstanbul Belediyesi Belediyeler Bankası’ndan aldığı 3 000 000 lira borç ile bu bölgedeki istimlaklere ve yıkımlara başlar. Emlak ve Eytam Bankası ile yaptığı anlaşmaya göre de kuracağı bir “limited şirket”le binalar inşa ederek satışa çıkarmayı planlar (Cumhuriyet, 3 Mart 1946). İstanbul İmar Limited Şirketi’nin sözleşmesi onaylanır. Buna göre, karma bir komisyon tarafından arsaların değeri belirlenecek, arsalar yüzde 4, banka sermayesine en fazla yüzde 8 faiz konulacak, gerekirse inşa edilen binalar kiraya da verilebilecektir (Cumhuriyet, 16 Haziran 1946). Sözleşme 3 Aralık 1946 tarihinde imzalanır (Cumhuriyet, 4 Aralık 1946).

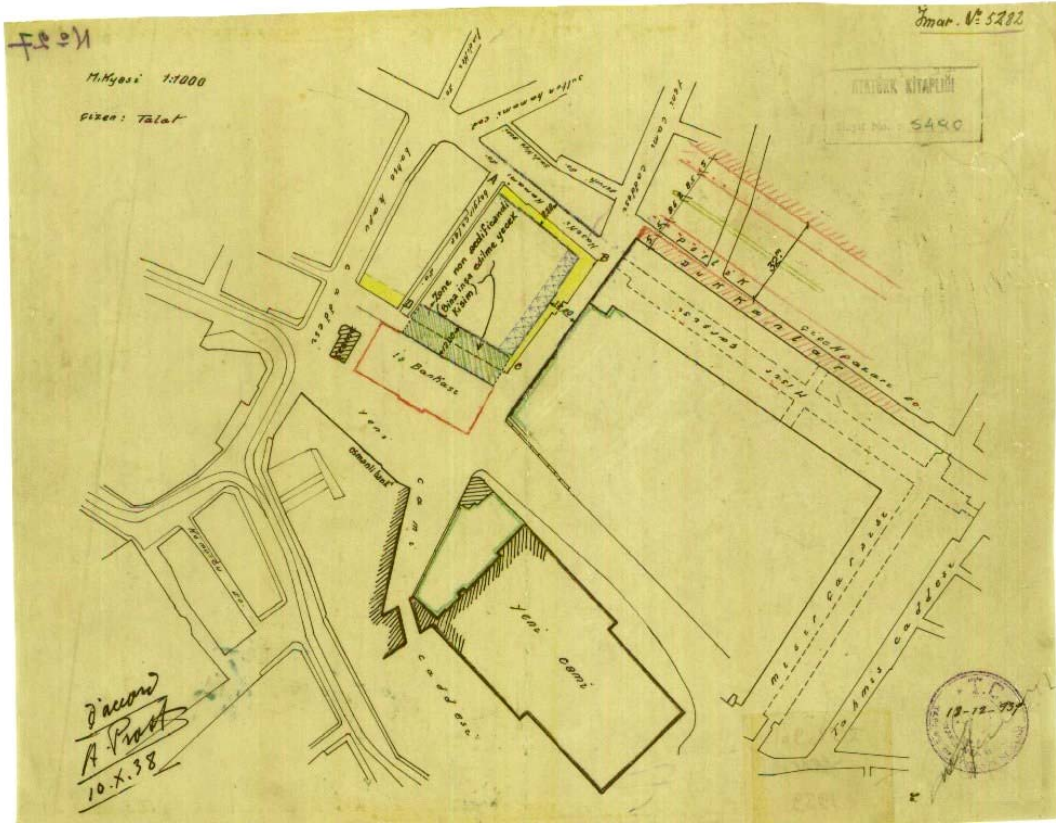
Öte yandan, İstanbul’un fethinin 500. yıldönümü kapsamında hazırlıklara başlanmıştır. Fethin yıldönümünün, 1953 yılının Mayıs ayından Kasım ayına kadar altı ay süre ile “kültür ve sanat bayramı” halinde kutlanmasına karar verilir. İstanbul’un Fethi’nin 500. Yıldönümü’nü Kutlama Kurulu adıyla Başvekil’in başkanlığı altında tüzel kişiliği olan bir kurul oluşturulması için kanun tasarısı hazırlanır. Bu kurulun görevleri arasında imar planına göre “büyük ölçüdeki yol ve yapı işlerini başarmak” ve tüm görevleri için gerekli bütçenin oluşmasını sağlayarak bu bütçeyi yönetmek de vardır. Yapılan tahminlere göre 120 000 000 liraya ihtiyaç vardır ve bunun 86 000 000 lirası şehrin imarına ayrılması düşünülür. Prost tarafından hazırlanan 10 yıllık imar planına göre yapılacaklar arasında Eminönü-Unkapanı Caddesi, Eminönü-Süleymaniye Caddesi, Eminönü-Sarayburnu yolu da yer alır (Cumhuriyet, 7 Nisan 1945). Ancak, en büyük sorun, söz edilen 120 000 000 liranın nereden ve nasıl sağlanacağıdır.

Belediyenin imar için çok fazla harcama yaptığı, istimlak yoluyla çok sayıda bina yıktırdığı ve “mesken buhranı”na neden olduğu konusunda özellikle parti kongrelerinde yöneltilen eleştirilere Kırdar, Şehir Meclisi toplantısında cevap verir. Kırdar, İstanbul’da istenilen büyük imar hamlelerinin yapılamadığını, yapılanların zorunlu işler olduğunu, iki yıldır istimlak yapılamadığını, ancak yeni pek çok bina inşa edildiğini açıklar (Cumhuriyet, 14 Kasım 1946). Belediye, ülkedeki konut sıkıntısı nedeniyle istimlak ettiği konutların boşaltılmaması,

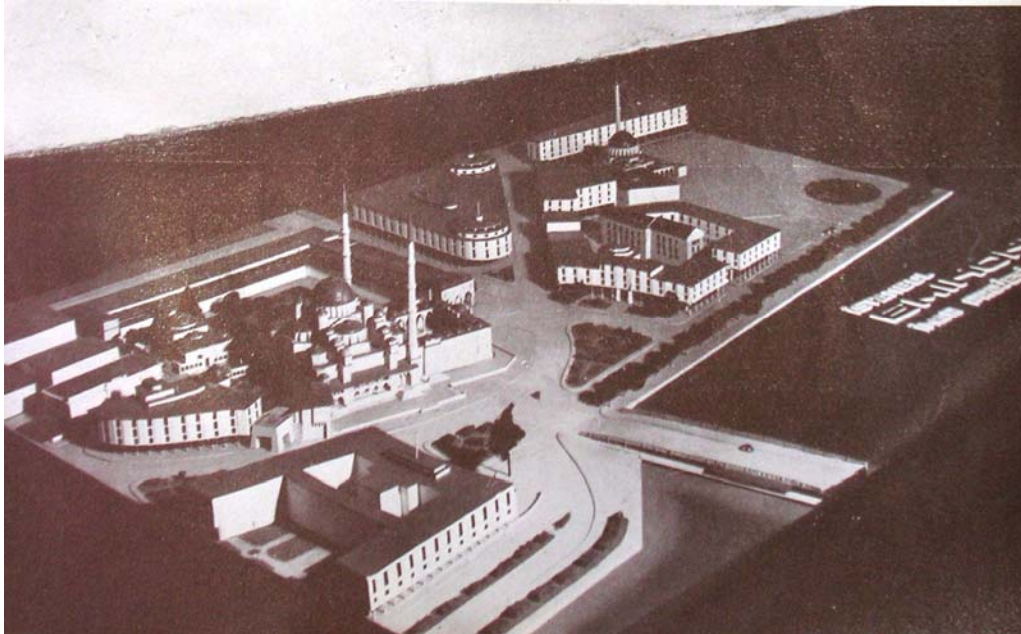
boşaltılanların da belediyeye başvurarak konutlarına geri dönmeleri kararını (Cumhuriyet, 30 Kasım 1946) yapılan eleştiriler nedeniyle almış olmalıdır.

Eminönü-Unkapanı aksının imarı ile ilgili bir gelişme ise burada, “Braithwaite et Co Engineers İngiliz Limited Şirketi”nin (sic.) “estekad” (estacade) sisteminde üç seviyeli bir rıhtım ve yol inşa etmek üzere başvuruda bulunmasıdır. Bu şirket aynı zamanda İskenderun Limanı’nı, Kabataş Araba Vapuru İskelesi’ni, Kuruçeşme’deki kömür depolarını, İzmit’te Sümerbank Kağıt Fabrikası’nın iskelesini de inşa etmiştir. Şirketin teklifine göre 1100 metre uzunluğundaki yol beton kazıklar üzerinde inşa edilecek ve Galata Köprüsü ile Gazi Köprüsü’nü birbirine bağlayacaktır. Üç seviyeli rıhtımın kısmen deniz içindeki birinci seviyesinde, dubaların içinde soğukhava depoları inşa edilmesi; ikinci seviyede “estekad”ın iki tarafında depolar, antrepolar, mağazalar barındıran rıhtımlar olması; üçüncü seviyenin ise bunların üzerinden geçen ve iki köprüyü birleştiren geniş bir asfalt yol olması planlanır. Eminönü ile Unkapanı aksına dik olarak açılacak caddelerin buraya bağlanması da sağlanacak, deniz ulaşımı için de iskeleler olacaktır. Bu projenin 11 000 000 liraya mal olması ve 2,5 yılda tamamlanması düşünülür. Bu başvuru Belediye İmar Müdürlüğü, Fen Müdürlüğü ve Prost tarafından incelenecek Nafia Vekaleti’nin de fikri sorulacaktır. Bu projede yer alan depo, mağaza gibi kira geliri yaratacak mekanlar yoluyla ise yapılan harcamaların karşılanabileceği düşünülür. Bununla birlikte, “estekad” sistemi deniz kenarındaki binaların yıkılmasını gerektirmeyeceğinden istismak sorununu da ortadan kaldırmış olacaktır (Cumhuriyet, 26 Eylül 1948 ve Cumhuriyet, 26 Eylül 1948). Bunun üzerine belediye bu projenin uygulanabilmesi için gerekli miktarın arayışına girer. İngiliz maliyecileri bu konuyu incelemek üzere mühendis “Mister Teyler”i İstanbul’a gönderirler. Bu uzmanın hazırlayacağı rapora göre “İngiliz mali müesseseleri” kredi açacaklardır (Cumhuriyet, 8 Mart 1949). Bu arada şirketin hazırladığı proje ve maket bir basın toplantısı ile kamuoyuna tanıtılır (Cumhuriyet, 12 Mart 1949) (Şekil 4.56, Şekil 4.57, Şekil 4.58). Ancak, Eminönü-Unkapanı aksına ilişkin 1950’lerde devam eden çalışmalardan bu projenin uygulanmadığı anlaşılmaktadır (Şekil 4.59, Şekil 4.60).

* Günümüzde İngiltere’de Braithwaite Engineers Ltd. adında faaliyet gösteren benzer bir şirket bulunmaktadır. Şirketin web sitesinde 100 yıllık bir geçmişi olduğundan söz edilmektedir. Ancak, Eminönü-Unkapanı aksı için proje üreten şirketin bu şirket olup olmadığını söyleyebilmek için bu bilgi yeterli değildir. Bkz. [9] <http://www.braithwaite.co.uk/>



Şekil 4.43 Prost'un Eminönü Meydanı ile ilgili çalışmalarından biri, 1938 (İstanbul Atatürk Kıtaplığı Harita Arşivi)



Şekil 4.44 Eminönü Meydanı maketi (Daver vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.45 Prost ve Lütü Kırdar Eminönü Meydanı maketi başında (Cumhuriyet, 21 Haziran 1939)



Şekil 4.46 Eminönü Meydanı, Mart 1939 (Cumhuriyet, 1 Mart 1939)



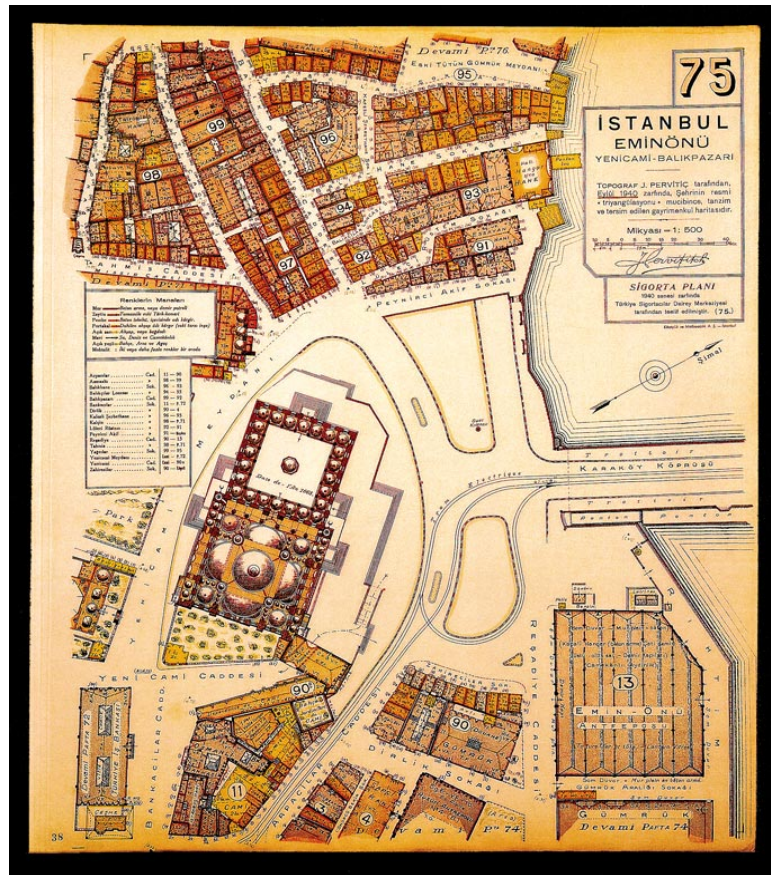
Şekil 4.47 Eminönü-Haller-Gazi Köprüsü Caddesi (Daver vd., 1944, s.y.)



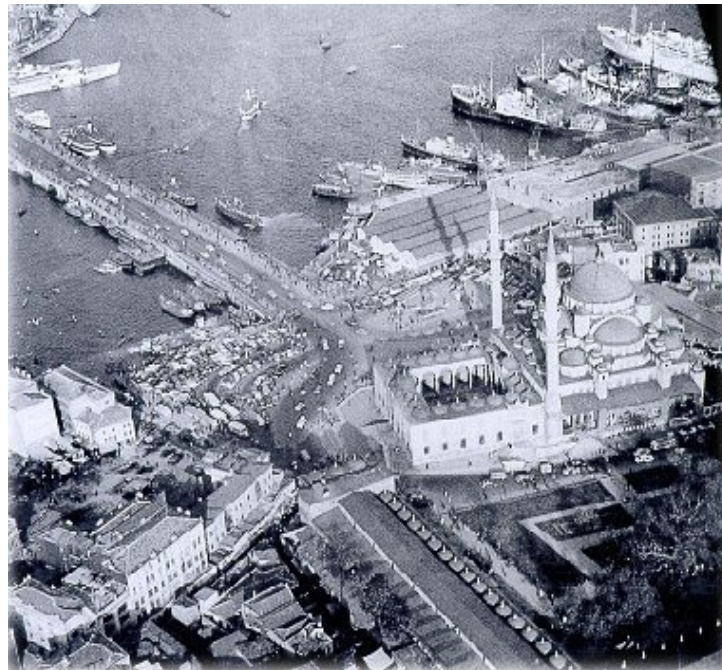
Şekil 4.48 Eminönü Meydanı'nın düzenlenmesine ilişkin bir gazete haberi (Cumhuriyet, 2 Haziran 1939)



Şekil 4.49 Galata [Karaköy] Köprüsü'nün Eminönü Meydanı'nı ile aynı kota getirilmesine ilişkin bir gazete haberi (Cumhuriyet, 4 Haziran 1940)



Şekil 4.50 Pervititch Haritası'nda Eminönü, Eylül 1940 (Ersoy ve Anadol, 2003)



Şekil 4.51 Eminönü Meydanı [10]

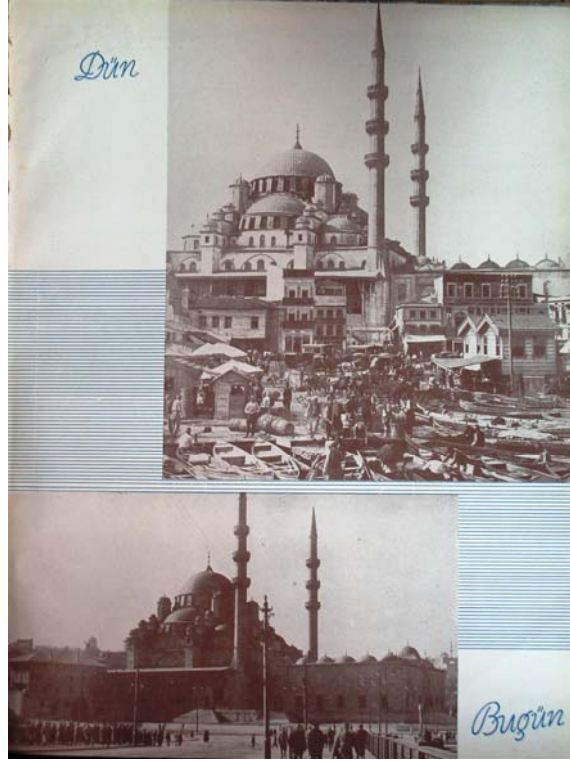


BALIKPAZARI — İstanbul'un imarında ele alınan belli başlı yerlerden biri de Eminönü'dür. Yukarıdaki fotoğraflarda Balıkpazarı'nın yeni yıkılmağa başladığı sıralardaki hali ve ortaya çıkan meydanla Unkapanı'na uzanan yol görülüyor.

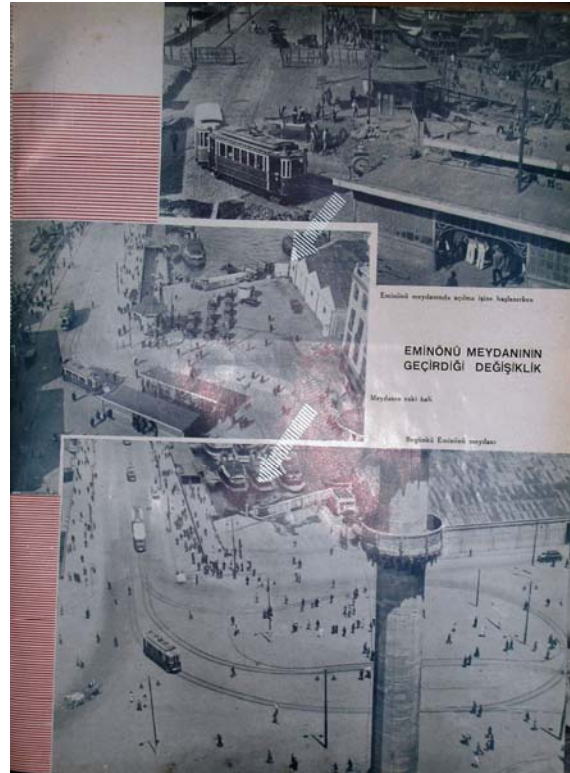
Şekil 4.52 Eminönü 1940 sonrası [11]



Şekil 4.53 Cemal Nadir'in bir karikatüründe Eminönü Meydanı (Cumhuriyet, 29 Aralık 1944)



Şekil 4.54 Eminönü Meydanı'nın düzenlenmeden önceki ve sonraki hali (Daver vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.55 Eminönü Meydanı'nın düzenlenmeden önceki ve sonraki hali (Daver vd., 1944, s.y.)



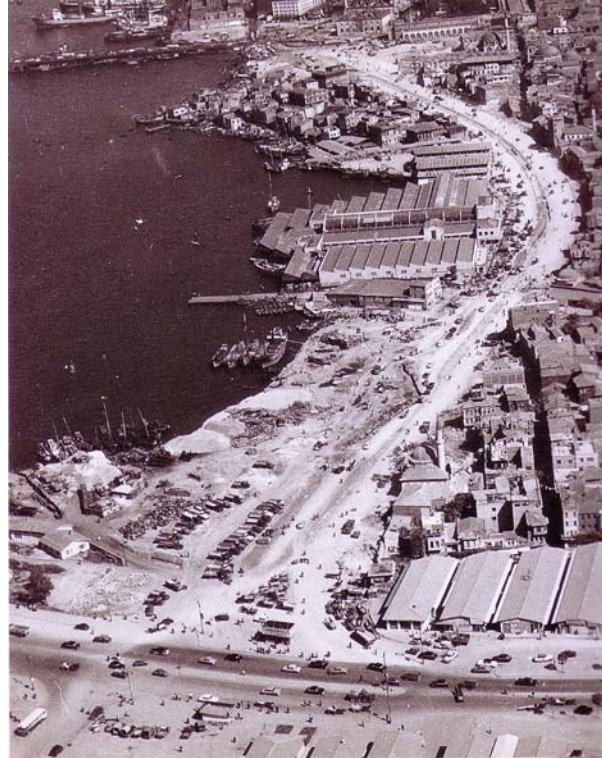
Şekil 4.56 Eminönü-Unkapanı aksı için teklif edilen proje (Cumhuriyet, 26 Eylül 1948)



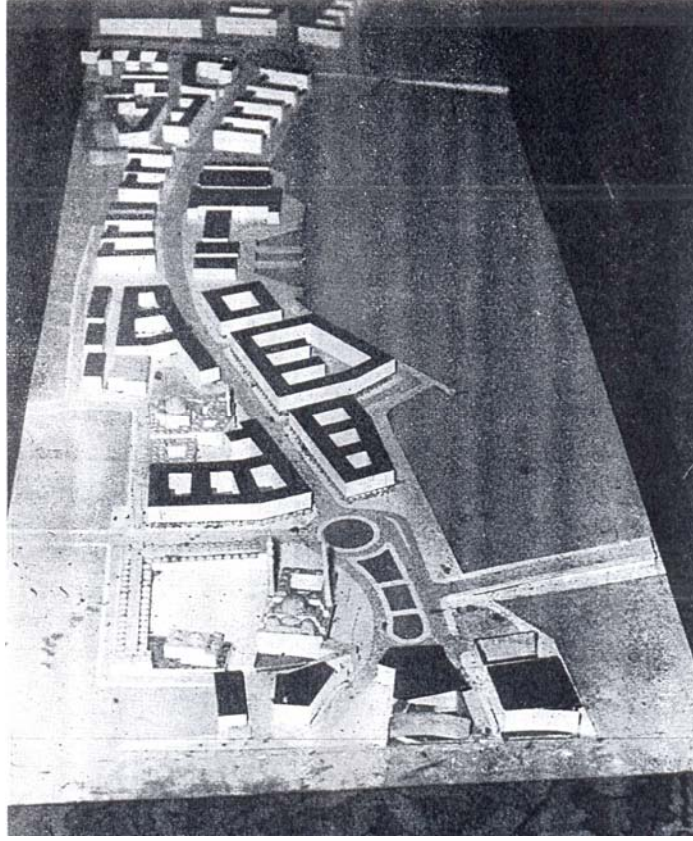
Şekil 4.57 Eminönü-Unkapanı aksı için teklif edilen proje (Cumhuriyet, 27 Eylül 1948)



Şekil 4.58 Lütfi Kırdar Eminönü-Unkapanı aksı için teklif edilen projenin maketi üzerinde basına açıklama yaparken (Cumhuriyet, 12 Mart 1949)



Şekil 4.59 Eminönü-Unkapanı aksı, 1950'ler (Anonim, 2003)



Şekil 4.60 Eminönü-Üsküdar aksına ait maket, 1950'ler (Anonim, 1957)

4.1.4.2 Taksim Meydanı ve Yakın Çevresi

Taksim Meydanı ve yakın çevresinin imarı, Eminönü Meydanı'ndan sonra en fazla ilgilenilen imar hareketlerinden biri olmuştur. 1943 yılında çalışmalarına başlanan ve 1953 yılında gerçekleştirilmesi düşünülen İstanbul'un fethinin 500. yıldönümü kutlamaları nedeniyle hazırlanan programda da bu iki merkezin imarına özel bir önem verildiği görülür.

Eminönü, tarihi yarımada'daki varlığı ile tarihsel bir merkezin dönüşümünün temsili mekanı iken Taksim, yeniden biçimlenmesi öngörülen kültürel, toplumsal ve sosyal yaşama dair beklentileri en fazla karşılayacak olan yerdir. Öyle ki, Taksim bu dönemde; yüzyıllardır toplumsal değişimlere ayna tutmuş olan Beyoğlu'nun varlığı ile; Dolmabahçe, Maçka, Harbiye, Şişli arasında bir odak noktası olma özelliği ile; yakın çevresinde başlayan apartmanlaşmanın ve yavaş yavaş değişen nüfus dokusunun etkisiyle güçlü imar hareketlerine ev sahipliği yapmaya uygun bir semttir. Öte yandan, 11 Ekim 1937 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan bir haberde Beyazıt Meydanı'na daha önceden İstanbul'un Cumhuriyet Meydanı adı verildiği ve burada da bir Cumhuriyet anıtı bulunmasının düşünüldüğü yer alır. Oysa, bu tarihten çok daha önce yeni rejimin yeni yüzünü en fazla yansıtacak meydanın Taksim Meydanı olduğuna karar

verilerek burada Cumhuriyet Anıtı'nın yaptırıldığı söylenebilir. Böylece, ulusun gereksinim duyduğu yeni kimlik ve belleğe katkıda bulunan Taksim Meydanı ve yakın çevresi bir meşruiyet mücadelesinin aracı olur. Özellikle, yönetimi elinde bulunduranlar tarafından belirlenmiş disipline edici iletiler barındıran ve devrimin beklentilerini meşru kılan, “idealize” bir kamusal alan olmuştur.

Kurulan genç Cumhuriyet'in Osmanlı'nın eski “payitaht”ı olan İstanbul'da benimsenmesi için atılan adımlardan biri Beyoğlu'nun en önemli caddesi olan Cadde-i Kebir'in adının 1927 yılında İstiklal Caddesi olarak değiştirilmesidir. Ancak, bu değişiklik yeterli görülmediğinden kentsel ölçekte müdahaleler söz konusu olmaya başlar. İstanbul'un bu önemli mekanının dönüşüm süreci Cumhuriyet'i simgelemek amacı ile yapılan Cumhuriyet Anıtı ile hız kazanır. Önce anıt bir boşluğa yerleştirilir (Şekil 4.61, Şekil 4.62, Şekil 4.63), sonra bir meydan oluşturulmaya çalışılır, daha sonra ise yakın çevresi ile birlikte Taksim'in imarı başlar. Bu süreç, dönemin aktörleri tarafından kamusal alanın nasıl tanımlandığına ya da tanımlanıp tanımlanmadığına ilişkin önemli ipuçları içermektedir.

İstanbul Milletvekili Hakkı Şinasi Paşa'nın başkanlığında oluşturulan bir komisyon tarafından Ankara'da Etnoğrafya Müzesi'nin önünde bulunan Atatürk Heykeli'ni de tasarlayan İtalyan heykeltıraş Pietro Canonica'nın* Cumhuriyet Anıtı için hazırladığı maket incelendikten sonra Maarif Vekaleti'nin onayı alınarak anıtı Canonica'nın yapmasına 1 Aralık 1926 tarihinde karar verilir. “İstanbul halkından ve müesseselerinden” bağış yoluyla para toplanarak yaptırılan anıt için Canonica'ya 16 500 İngiliz lirası ödenir. Anıtta yer alan “Gazi hazretleri ile kumandan paşalar ve zabıt ve neferlerin ve efrad-ı ahalinin” heykellerinin kalpaklı olarak değil üniforma veya başı açık olarak yapılması isteği karşısında tartışmalar ortaya çıkar. Bunun üzerine komisyonun cevabı şöyle olur: “(...) Burada tarihî hakikatlere boyun eğmek ve o günün kıyafetiyle içtimaî durumunu tespit etmek zaruridir. Tarihi, kimsenin tahrif etmeye salâhiyetkar olmadığı düşünce ve kanaatiyle bu cephede Gazi Dumlupınar taarruzunda enstantane bir fotoğrafla Kocatepe'de tespit edilen meşhur harp kıyafetiyle temsil edilmiş ve erler de kabalaklı ve o günün kıyafetini taşıyarak gösterilmiştir. (...) Heyet-i umumiyes-i bir tarihî devreyi canlandırdığı için bu abidenin başka türlü yapılmasının muvafık olmadığına, komisyonumuz sanatkârın vaktiyle bu şekilde açıklanan teklifini kabule şayan görmüş ve siparişini vermiştir”. Bir tür “devleti kutsama” mekanı olarak işlevlendirilen Taksim Meydanı'nda, Selçuklu ve Osmanlı mimarisine göndermeler içeren, yönetici seçkinlere ve halka beğendirilmek üzere

* Sıhhiye Zafer Anıtı (4 Kasım 1927) ve İzmir'deki atlı Atatürk Anıtı sanatçının Türkiye'de bulunan diğer eserleridir.

biçimsel bir temsil kaygısı ile tasarlanan anıt, aynı zamanda Cumhuriyet'in ilk yıllarında milli kimliğin inşası aşamasında bir zihin karışıklığı yaşandığını da ortaya koyar.

Anıt Roma'da yapılırken Güzel Sanatlar Akademisi'nde bir yarışma açılarak kazananın staj yapmak üzere Canonica'nın yanına gönderilmesine karar verilir. Yarışmada birinciliği Sabiha Ziya (Bengütaş), ikinciliği Hadi Bey (Bara) adındaki öğrenciler kazanır. Komisyonun Sabiha Hanım'ı göndermekte tereddüt etmesi üzerine Canonica'ya danışılır ve Canonica erkek öğrenciyi tercih ettiğini bildirir. Ancak, süren tartışmalara rağmen cinsiyet ayrımı yapılmayarak Sabiha Ziya staj yapmak üzere ayda 1500 liralık ücret ödenerek İtalya'ya gönderilir (Banoğlu, Kasım 1992).

Anıt, İstanbul'a vapurla getirilerek 23 günde monte edildikten sonra 8 Temmuz 1928 tarihinde Meclis Başkanı Kâzım Paşa tarafından 30 000 kişilik kalabalık bir halk topluluğu önünde törenle açılır (Şekil 4.64, Şekil 4.65). Aslen bir meydan çeşmesi olarak tasarlanan anıtta daha sonra su ögesi kullanılmamıştır. Bu durum, 1920'lerin sonunda işlevsel olmayan bir anıtın hala tahayyül edilemediğini gösterir*. Açılışı sırasında henüz çevresi düzenlenmediğinden boş bir alanın ortasında yer alan anıtın, dairesel biçimli çevre düzenlemesi, kaidesini de tasarlayan mimar Mongeri** tarafından yapılır. Dolayısıyla, önce anıt yapılır sonra çevresi düzenlenerek bir kamusal alan yaratılır. Anıt da, önünde törenler gerçekleştirilebildiği; çeşme gibi işlevsel bir öge içerdiği; Atatürk, İsmet İnönü, Mareşal Fevzi Çakmak gibi varlıklarından ve kutsallıklarından emin olunan figürlere yer verdiği sürece bu kamusal alanda kendisine yer bulur (Şekil 4.66, Şekil 4.67 Şekil 4.68, Şekil 4.69).

Anıtın Taksim'e dikilmesi ile birlikte meydan ve çevresi de düzenlenmeye başlanır. Meydanın düzenlenmesinde rolü olan iki kurum şehremaneti ve Tramvay Şirketi'dir. Tramvay Şirketi Londra'dan meydan için "otomatik ray" sipariş eder (İkdam, 31 Aralık 1928). Meydanın parke kısmını şehremaneti, beton kısmını ise Tramvay Şirketi hazırlar (Cumhuriyet, 14 Mayıs 1930). Öte yandan, bu dönemde İstanbul'un planlama uzmanı adaylarından olan Jansen'in Taksim

* Alev Erkmen'in (2008, s.112), anıt düşüncesinin Osmanlı yapı geleneğine uygunlaştırılmasını Abide-i Hürriyet Anıtı üzerinden tartıştığı makalesinde söz ettiği, iktidara modern anlamda aleniyet kazandıracak yeni mimari temsil araçlarına duyulan gereksinim ile mimarlık ürünlerini pratik kullanımdan azade olarak anlamlandırmaya dirençli geleneksel örüntüler arasında var olan gerilim, Erken Cumhuriyet döneminde de sürmektedir.

** Sanayi-i Nefise Mektebi'nde ders de veren Giulio Mongeri, 1900-30 arasında aralıklı olarak İstanbul'da çalışmıştır. Yapıları arasında, İstanbul'da Beyoğlu'ndaki St.Antoine Kilisesi (1906-12), Karaköy Palas (1920), Maçka Palas, Maçka'daki İtalyan Sefareti, Eminönü'ndeki Katircioğlu Han, Haseki Hastanesi'ndeki Nurettin Bey Pavyonu (1911-24), Ankara'da Osmanlı Bankası (1926), İnhisarlar (Tekel) Başmüdürlüğü (1928), Ziraat Bankası Genel Müdürlüğü (1926-29), Türkiye İş Bankası (1929); Bursa'da ise Çelik Palas (1930-32) bulunur.

Meydanı ile ilgili şehremanetine bir plan gönderdiği, ancak bu planın, “kiliseyi meydana çıkarmaktan başka bir işe yaramadığı” gerekçesiyle başarılı bulunmadığı gazete haberlerinde geçmektedir (Cumhuriyet, 8 Ekim 1929 ve Cumhuriyet, 15 Ekim 1929). Anıtın yerleştirilmesi sonrasında gerçekleştirilenler arasında, anıtın çevresinin düzenlenmesi, meydana yer alan tuvaletlerin kaldırılması, Tarlabası tarafında istimlakler yapılarak yeni bir cadde açılması sayılabilir. Asfalt olarak inşa edilen Taksim-Tarlabası yolunun açılması ise 20 Kasım 1944 tarihini bulur (Cumhuriyet, 21 Kasım 1944). Mevcut binaların görüntüsünden rahatsızlık duyularak cephelerinin düzenlenmesi ve bir tiyatro binasının inşa edilmesi de bu dönemde ortaya konulan fikirler arasındadır (Cumhuriyet, 9 Temmuz 1930). Tiyatro binası ile ilgili bu girişimler ise ancak 30’lu yılların sonunda olgunlaşmaya başlar.

Taksim Meydanı’nın “büyük Cumhuriyet abidesine layık” bir hale dönüştürülmesine ilişkin 1920’li yılların sonunda ortaya çıkan ilk fikirlerin ve bu amaçla uygulanmasına başlanan faaliyetlerin 1931 yılına kadar sürdüğü, 1935 yılında yeniden tartışılmaya başlandığı, ancak 1937 yılının ikinci yarısına dek tekrar ele alınmadığı görülür. Bu zaman aralıkları içinde Taksim, imar hareketleri kapsamında adı çok fazla anılmayan bir yerdir. Başlayan girişimlerin durmasının sebebi, İstanbul’un imar planını hazırlayacak uzmanın belirlenme sürecidir*. 1933 yılında İstanbul’u planlanması ile ilgili yapılan değerlendirme sonrasında jüri tarafından Ehlgötz’ün önerisi birinci olarak seçilmesine rağmen, 1936 yılında İstanbul’u planlamak için Prost görevlendirilmiştir**. Taksim’in merkezi otorite tarafından biçimlendirilmesinin imar planını hazırlayacak olan yabancı bir uzmanın varlığı ile meşrulaşacağı düşünüldüğünden planlama uzmanının belirlenmesi beklenmiş olmalıdır. Öyle ki, Erken Cumhuriyet Dönemi’nde otoriteyi elinde bulunduranların kendi damgasını vurabileceği önemli kamusal alanlardan biri de Taksim Meydanı ve yakın çevresidir. 1930’larda bu mekanı biçimlendirmekte etkili olan aktörler ise, tek özne olan kamu otoritesi ve iktidarla bütünleşik bir tasarımcıdır. Dolayısıyla, otoriter bir vali ve belediye başkanının, yönlendirilebilen bir tasarımcının ve Tek Parti iktidarının tartışılmaz ideolojisinin etkisiyle istenilenlerin uygulanabilmesi mümkün olur.

Öte yandan, Taksim, bir eğlence mekanı olma özelliğini kısmen korurken 1930’ların başlarında

* Benzer şekilde Adliye Sarayı’nın ve Dolmabahçe Stadyumu’nun inşa edilmesi, Eminönü Meydanı’nın ve yakın çevresinin düzenlenmesi, Surp Agop Mezarlığı arsasının değerlendirilmesiyle ilgili girişimler de 1930’ların başından Prost’un planlama uzmanı olarak görevlendirilmesiyle tanımlanan 1936-1937 yıllarına uzanan bir aralıkta devam etmemiştir.

** Henri Prost’un planlama uzmanı olarak görevlendirilme süreci 3.3 Henri Prost başlıklı bölümde değerlendirilmiştir.

çok katlı konutların inşa edildiği konut bölgelerinin yakın çevresinde oluşmasıyla fiziksel ve sosyal dönüşümler yaşamaya başlar. Özellikle Şişli’de, Maçka’da, Taksim’den Gümüşsuyu’na kadar geniş bir alanı kaplayan Ayaspaşa Mezarlığı’nın bulunduğu alanda, Taksim Kışlası’nın karşısında Talimhane bölgesinde apartmanlar yükselmeye başlar (Şekil 4.70). Yakın çevresinde yeni semtlerin gelişmeye başlaması, Taksim’i önemli bir merkez konumuna getirir. İstanbul’un “en havadar ve en şerefli” yerleri olduğu belirtilen bu bölgelerde inşa edilmek istenen apartmanlar için Belediye Fen Heyeti’ne yapılan başvurular gün geçtikçe artmakta ve gazetelerde bir apartmanın inşa masrafları ile ilgili rakamlar verilmektedir (Cumhuriyet, 9 Kasım 1930). Hızla artan ayırık nizamlı, bitişik nizamlı apartmanlar, kagir yapılar ile birlikte etnik yönden karışma ve sosyal sınıflaşmaya göre mekansal biçimlenmeler de göze çarpar (Ortaylı, t.y., s.57).

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi’nde yer alan, Taksim’de inşa edilecek bazı apartmanların kat adedinin arttırılmasına ilişkin belgelerde* “3.8.1936 tarihinde onaylanmış olan şehirlerin imar planlarının tanzimi işlerine ait umumi talimatnamenin 33. maddesinin E fıkrasına” göre beş katlı olarak yapılması gereken binaların çevresinde bu talimatnamenin yayınlanmasından önce yedi-sekiz katlı olarak yapılmış binalar olduğu ve yeni binalar az katlı inşa edildiği takdirde diğerlerinin manzarasını bozacağı gerekçesiyle söz edilen talimatnameden istisnaen yedi katlı olarak inşa edilmelerinden söz edilir. Belgelerde Tarlabası Caddesi’nde, Cumhuriyet Caddesi’nde, Ayaspaşa’da ve Park Otel karşısında oldukları tariflenen bu apartmanların çevrelerindeki yedi katlı binalarla uyumlu olmaları gerektiği belirtilerek yükseltilmeleri istenmiştir. Ancak, asıl neden, apartman inşasının ekonomik bir yatırım olduğu gerçeği ve rant kavramıyla ile yüz yüze gelinmiş olunmasıdır. Öyle ki, Taksim Meydanı’nın düzenlenmesinin ve Dolmabahçe’den Şişli’ye kadar geniş bir bölgenin imarının söz konusu olduğu bu dönemde Taksim, prestijli ve rant getiren bir semte dönüşmeye başlamıştır. Öte yandan, belgelerde dönemin bürokratlarının veya onların yakın akrabalarının bu apartmanların mal sahipleri olduğu

* Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi’nde bu konuyla ilgili 1937 ile 1939 yılları arasında yayınlanmış beş adet belgeye rastlanmıştır. Bu belgeler şunlardır:

BCA-30..18.1.2: 78.71..19.

BCA-30..18.1.2: 82.25..11.

BCA-30..18.1.2: 83.44..12.

BCA-30..18.1.2: 83.44..13.

BCA-30..18.1.2: 87.46..17.

görülür. Dolayısıyla, belgelerde mal sahibi olarak adı geçen General Fahrettin Altay'ın* eşi Sıdika, Mehmet Ali Kunt**, H. Kalaycıoğlu*** gibi isimler seslerini merkezi otoriteye duyurmakta pek de zorluk çekmeyen kişilerdir. Nitekim, 1937 ile 1939 yılları arasında ortaya çıkan ve Nafia Vekaleti'nin tezkeresi ile önerilen bu talepler İcra Vekilleri Heyeti kararınca onaylanır****.

Taksim Meydanı ile İstanbul'un diğer önemli meydanlarının düzenlenmeleri bazı tepkilere de neden olur. Peyami Safa, İstanbul'daki yeni meydanlar açılmayarak mevcut meydanların daraltılmasını eleştirir (Cumhuriyet, 16 Kasım 1937). Safa'ya göre, Beyazıt Meydanı'nın ortasında biçimsiz bir havuz, Taksim Meydanı'nın ortasında oransız bir abide, Eminönü Meydanı'nın ortasına tramvay bekleme durağı yerleştirilerek bu meydanlar daraltılmıştır. Bu konunun sorumluları ise İstanbul'da görev yapmış olan vali ve belediye başkanlarıdır. Cemil Topuzlu Sultanahmet Meydanı'nın, Haydar (Yuluğ) Bey Beyazıt Meydanı'nın, Muhittin Üstündağ ise Taksim Meydanı'nın daraltılmasından sorumlu olan kişilerdir. Öte yandan Safa'ya göre, Taksim'den Harbiye'ye uzanan bulvarın değerlendirilmesi gerekirken Beyoğlu, eğlence ve alış veriş olanakları arttırılarak daha cazip hale getirilmektedir. Safa bu yazısında, kentin dönüşümünde etkili olan aktörleri eleştirmekle birlikte, İstanbul'un yüzyıllardır kullanılan meydanlarının, caddelerinin değişiminde kentlinin de etkili olabileceğini göz ardı ederek değişime karşı direnç göstermektedir. Bu nedenle, Taksim-Harbiye ekseninin planlandığı takdirde her dönem canlı kalabilmiş Beyoğlu'ndan daha “cazip” olabileceğini savunur.

Bir başka eleştiri ise Abidin Daver'e aittir. Daver, kullanılmakta olan bazı mekanların yerlerine çözümler üretilmeden ortadan kaldırılmasını eleştirir. Dağcılık Kulübü'nün ve Taksim

* General Fahrettin Altay, Büyük Taarruz'da Tümgeneral rütbesi ile 5. Süvari Kolordusu'nu yönetmiştir.

** Atatürk'ün emir ve desteği ile 1930 yılında Mehmet Ali Kunt, Firuzan Ali Arsan, Mithat Recai Öğdevin ve Muhiddin Arif Mardin'den oluşan ortaklar 200 000 lira sermaye ile bir şirket kurarlar. Bu şirket Türkiye'de üretilmediği için Romanya'dan ithal ettikleri petrol ürünlerinin dağıtmakla işe başlar. Şirket; 1931 yılındaki ilk tesciliyle Türkipetrol, 1933'deki statü değişikliğiyle Türk Petrol Limited Şti. ve 3 Ocak 1936 tarihli ana sözleşmesiyle Türkipetrol ve Madeni Yağlar Türk Anonim Şirketi adını alır.

*** H. Kalaycıoğlu'nun kim olduğuna ilişkin bir bilgiye ulaşılamamıştır.

**** İcra Vekilleri Heyeti tarafından 3 Ağustos 1936 tarihinde onaylanan “Şehirlerin İmar Planlarının Tanzimi İşlerine Aid Umumi Tali,matname”nin 33. maddesinde ve Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun 4. ve 9. maddesinde Nafia Vekaleti tarafından kat adetleri belirlenmiştir. “Nüfusu 50 000'den yukarı olan şehirlerde cadde genişliği ne olursa olsun beş kattan fazla bina inşaatına müsaade edilmez” kaydına göre İstanbul gibi büyük şehirlerde beş kattan fazla bina inşa edilmek zorunluluğu doğduğu zaman İcra Vekilleri Heyeti karar almak için inceleme isteğiyle Nafia Vekaletine başvurmuştur. Bununla birlikte, Nafia Vekaleti tarafından 12 Haziran 1939 tarihinde Başvekalet'e yazılan bir yazıda, söz konusu incelemenin Şehir Belediye Meclisleri tarafından yürütülebileceğinden söz edilir (BCA-030.10.00: 81.534..9).

Kışlası'nın avlusunda bulunan stadyumun, başka bir yerde işlevlerini sürdürmeleri için bir mekan önerilmeden veya yenisi yapılmadan yıkılmasını hatalı bulur (Cumhuriyet, 12 Şubat 1940). Oysa, bu dönemde İstanbul; Taksim Kışlası, Taksim Gazinosu, Gardenbar, Eminönü'nde Valide Han, Balıkpazarı ya da kent içindeki çeşitli mezarlık arsaları gibi ekonomik, tarihi, mimari, sanatsal varoluşlarından bağımsız olarak kolayca yıkılıp, bozulup, değiştirilip ortadan kaldırılan ve hatta aynı işlevlerle aynı yerde yeniden yapılan örneklerle doludur.

İmar planına göre Taksim'de uygulanması planlananlar arasında meydanın etrafının boşaltılması, Taksim Kışlası'nın yıkılarak yerine bir sergi binası yapılması (Cumhuriyet, 10 Mayıs 1938), Taksim-Harbiye arasının bir rekreasyon alanı haline getirilmesi, (Cumhuriyet, 21 Ocak 1938), Karaköy ile Taksim arasında yeniden bir yol açılması (Cumhuriyet, 11 Mayıs 1938), Gümüşsuyu yolunun tamamlanması (Cumhuriyet, 28 Mayıs 1938), Taksim'de yeraltında otobüs ve otomobiller için otopark yapılması (Cumhuriyet, 25 Mayıs 1938), Tarlabası-Taksim yolunun açılması, Galata Kulesi'nin etrafındaki binaların istimlak edilerek çevresinin açılması (Cumhuriyet, 10 Temmuz 1938) sayılabilir. Plana göre, İstiklal Caddesi'nin 10 metre genişlemesi gerekir. Bu genişlemenin hemen yapılması olanaklı olmadığından belediye, yeni inşa edilecek binaların beşer metre geride yapılmasına ve onarılacak olan binalara ise beşer metre geri çekilmeleri şartıyla ruhsat verilmesine karar verir (Cumhuriyet, 1 Şubat 1938). 1940 yılında ise İstiklal Caddesi'ndeki binaların alt katlarının istimlak edilerek birer metresinin yola verilmesinden ve kolonatlı bir düzen kurulmasından, Beyoğlu'nun Direklerarası'na benzemesinden söz edilmektedir (Tan Gazetesi, 24 Ağustos 1940). Ancak, Prost'un hazırladığı plana göre yapılması istenen bu değişiklik tam olarak uygulanamaz (Angel, 1987). İstiklal Caddesi'ndeki binaların boyanması, sonradan eklenen balkon ve cumbaların yıkılması mecburiyeti ise 1944 yılında gündeme gelir (Cumhuriyet, 21 Kasım 1944). 1945 yılında ise, Beyoğlu'nun yenilenmesi ve gelir getirmesine yönelik girişimler başlar. Beyoğlu'nun arka sokaklarındaki binaların “eski ve kıymeti az” olduğu düşünülerek İngiliz Sefareti'nden “Tokatlıyan, Serklidoryan”ın arkasına kadar olan bölgenin emlak ve imar işleri ile ilgilenen “milli bankalar” yardımıyla istimlak edilerek arsa haline getirilip yolları hazırlandıktan sonra adalara bölünerek satışa çıkarılması düşünülür. Böylece, “aynı üslupta ve zarif” binalar inşa edilmesi mümkün olacaktır (Cumhuriyet, 19 Mart 1945).

Öte yandan, 1940'lı yıllara gelindiğinde Türk nüfus, kent ticaretinde, kent kültüründe ve kent yaşamında giderek daha fazla yer almaya başlar. Bu yıllarda Taksim Meydanı düzenlenirken “Türk” vurgusunun arttığı gözlenir. Sinema, tiyatro ve eğlence dünyası Türk damgalı ürünler vermeye ve İstanbul yaşamına yerleşmeye başlar (Yücel, t.y., s. 199). Elçilikler başkente taşınır.

Millileştirilmeye başlanan ekonomi, yabancı sermayeyi tasfiyeye başlar. Tramvay,Tünel, Havagazı Şirketi, Düyun-ı Umumiye İdaresi ve Tütün Rejisi'nde çok sayıda yabancı personel çalıştıran dış sermaye odakları, Beyoğlu sahnesinden birer birer silinirler. Bu Türkleştirme politikasının izleri Taksim Meydanı'nın bir parçası olan Fransız Elçiliği binasının satın alınmak istenmesinde de görülür (BCA-30..10.0.0: 206.407..28). Elçiliğin daha önce Fransız Hastanesi olarak kullanılan bina ve arsasının Fransız Hükümeti tarafından satılığa çıkarılması üzerine İstanbul Belediyesi, Vakıflar Genel Müdürlüğü ve Milli Reasürans Şirketi buna talip olur. Özellikle Lütfi Kırdar, elçiliğin bina ve arsasını “şehre mal etmek” istemektedir.

Yaklaşık 10 yılı aşkın bir süre İstanbul Vali ve Belediye Başkanlığı yapmış olan Lütfi Kırdar, görevine başladığı 8 Aralık 1938 tarihinden itibaren imar faaliyetlerini yerinde incelemesiyle ve bu incelemeler sırasında verdiği emirlerle görünürlük kazanmaya başlar. Eminönü Meydanı'ndan sonra Kırdar'ın özellikle ilgilendiği diğer bölge Taksim'dir. Kırdar, Belediye Fen Heyeti Müdürü Hüsnü (Keseroğlu) ile Gümüşsuyu yolunun inşasını ve Taksim Meydanı'ndaki umumi tuvaletlerin durumunu inceledikten sonra İstanbul'un imar planının hazırlanması beklenmeden Taksim'in imarına başlanmasını ister. Prost'a danışılarak bir proje hazırlanması ve uygulanmaya başlanması, imar planının gereklerinin ise daha sonra yerine getirilmesi uygun bulunur (Cumhuriyet, 7 Aralık 1938). İstanbul'un imarının hazırlanan plana göre uygulanması amaçlanırken planın tamamlanması beklenmeden bir ön projeye Taksim'in imarının hızlandırılmak istenmesi, dönemin aktörlerinin plan kavramını algılayışlarıyla ilgili izler taşır. Bir yabancı uzmandan, yani Prost'tan, hem İstanbul'un nazım imar planını hazırlaması beklenmekte hem de ona özellikle bürokratların isteklerini içeren bölgesel ön projeler hazırlatılmaktadır. Dolayısıyla, nazım planla olan ilişkisi düşünülmeyen güdümlü olarak hazırlanan bu planların altında yabancı bir uzmanın imzasının olması yeterli görülmektedir (Şekil 4.71, Şekil 4.72, Şekil 4.73, Şekil 4.74, Şekil 4.75, Şekil 4.76, Şekil 4.77).

Ayaspaşa'da jandarma karakolunun bulunduğu yerde bir şehir tiyatrosu*, karşısında ise Beyoğlu Halkevi binası inşa edilmesi de planlananlar arasındadır. Ankara Numune Hastanesi ve Ankara Tıp Fakültesi hastanelerinin projelerini de hazırlayan Jean Walter, Mecidiyeköy'de inşa edilmesi istenen 1000 yataklı hastanenin tasarımını yapmak üzere İstanbul'a davet edilir. Kırdar, Taksim Kışlası arsasının, Ayaspaşa bölgesinin, Beyoğlu Halkevi'nin planlarının hazırlamasını Prost ve Walter'den ister. İki uzman Paris'te birlikte çalışarak bir proje hazırlamayı kabul eder

* Günümüzde Atatürk Kültür Merkezi olarak bilinen bina, 1939 yılında ortaya çıkan Taksim'de “büyük bir şehir tiyatrosu”nun inşa edilmesine ilişkin ilk fikirlerin etkisiyle inşa edilmiştir.

(Cumhuriyet, 10 Temmuz 1939). Bunun üzerine, Walter, Prost ile birlikte hazırladığı planları belediyeye gönderir (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1939). Halkevinin projesi, belediye tarafından incelendikten sonra Halkevleri Genel Merkezi'ne gönderilecektir (Cumhuriyet, 19 Aralık 1939). Ancak, bu proje uygulanmayarak 1943 yılında Beyoğlu Halkevi için bir bina satın alınmasına karar verilir (Cumhuriyet, 25 Şubat 1943).

Walter ve Prost tarafından Taksim için hazırlanan plana göre, meydandan Ayaşpaşa'ya doğru giden yolun istimlak edilerek genişletilmesi; Taksim'den denize doğru teraslar yapılarak yeşil alan oluşturulması; Taksim Kışlası'nın yıkılarak yerinde içinde şehir gazinosu, ticaret kulübü, şehir kulübü, matbuat salonu yer alan “büyük bir sergi ve üzeri kapalı umumi bayram yeri” olması amaçlanan bir bina inşa edilmesi söz konusudur. Prost, belediyeye bir mektup göndererek bu binaların tasarımı için mimar August Perret ile çalışılmasını tavsiye eder (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1939). Kışlanın arsasında belediyenin Emlak Şirketi ile birlikte beş adet apartman yaptırması da düşünülür (Cumhuriyet, 21 Aralık 1939).

Bu girişimler sırasında ortaya çıkan fikirlerden bir başkası ise, Karaköy ile Taksim arasında açılacak yolun yerine bir metro hattının inşa edilmesidir. Selim Sırrı Tarcan Cumhuriyet Gazetesi'ndeki bir yazısında, Avrupa ülkelerinde kullanılan metro sistemini örnek vererek ulaşım kolaylığı ve sığınak görevi görebilmesi açısından İstanbul'da da metro sisteminin oluşturulması gerektiğini belirtir (14 Ağustos 1939).

Taksim'in imarı sırasında adı geçen yabancı uzmanlardan bir diğeri de, Nafia Vekaleti Bahçeler Mütahassısı Theo Leveau'dur*. Leveau, İstanbul'a yeşil alanları incelemek üzere gelerek “Vali Konağı karşısındaki yeşil saha ile Taksim bahçesinin ön tarafını teşkil eden ve Gazhaneye kadar imtidad edip Sürpagob mezarlığı ve civarını içine alan sahanın” ve Tozkoparan'dan Haliç'e doğru olan bölgenin planlarını hazırlayarak İmar Müdürlüğü'ne verir (Cumhuriyet, 6 Kasım 1939).

Taksim Meydanı için hazırlanan maket için de ülkede görev yapan yabancı uzmanların görüşüne başvurulur ve maket, Kırdar, Prost ve Maarif Vekaleti tarafından “tezyini sanatlar için dekoratör” uzmanı olarak çağrılan “Su (Sue)**” ile Manisa Atatürk Heykeli yarışmasını

* Bkz. Bölüm 4.2.3.2 Gayrimüslim Mezarlıkları.

** Marie Louis Sue, Fransa'nın en büyük transatlantığı olan Normandie gemisinin dekorasyonunu gerçekleştirmiştir. 1939-1945 yılları arasında ise Güzel Sanatlar Akademisi'nde Dahili Mimari Şubesi Şefi olarak görev yapan Sue, Park Otel'in bar bankosu ve salonunu ve 1943 yılında Barbaros Anıtı'nın kaidesini tasarlamıştır. Sue ayrıca, Dahiliye Vekaleti'nin teklifi üzerine 10 Haziran 1944 tarihli İcra Vekilleri Heyeti kararınca İstanbul Belediyesi İmar

kazanmış olan “Puvason (Poisson?)” tarafından incelenir (Şekil 4.78). Buna göre, Taksim Kışlası’nın meydana bakan cephesinde bir tribün inşa edilerek genişletilen Taksim-Ayaspaşa yolu geçit törenleri için kullanılacak, bu kısımdan Taksim Bahçesi’ne kadar uzanan kışlanın bulunduğu alan park olarak düzenlenecek, oluşturulacak adalarda kulüpler, gazinolar, Ayaspaşa’da ise bir tiyatro binası inşa edilecektir (Cumhuriyet, 3 Aralık 1939). Taksim Bahçesi’ne ulaşan yolun bir köprü ile Taşkışla’nın yanına ulaştırılarak Surp Agop Mezarlığı yolu ile Valikonağı karşısında bulunan yeşil alana ulaşması planlanır. Mete Caddesi ise Taksim Bahçesi’nden Dolmabahçe’ye inecektir. (Cumhuriyet, 8 Şubat 1940). Her yıl Beyazıt Meydanı’ndan başlayarak Taksim’de biten Cumhuriyet Bayramı törenlerinin ise 1940 yılında Taksim Meydanı’nda yapılmasına karar verilir (Vatan, 16 Ekim 1940). Öyle ki, meydanın, ulus-devleti betimleyen ve kentlinin doğrudan katılımının sağlandığı “anımsatıcı” törenlerle birlikte düşünülmesi devletin kimliğine bağlı belleğin tasarlanması adına gereklidir. Anıtın Ayaspaşa tarafına taşınması fikri ise Prost’un yerinde incelemeleri sonucu doğacak masraflar nedeniyle uygulanmaz (Cumhuriyet, 6 Aralık 1939). Taksim-Ayaspaşa yolunun ortasında bir havuz inşa edilerek bu havuzda “Türk üslubile yapılmış bir halı veya her hangi bir abidenin manzarası” olması da plan dahilindedir (Cumhuriyet, 3 Mart 1940) (Şekil 4.79, Şekil 4.80, Şekil 4.81, Şekil 4.82).

1940 yılı başında Belediye İmar Müdürlüğü’nde hazırlandıktan sonra Nafia Vekaleti tarafından onaylanan projelerden biri Eminönü-Unkapanı bölgesinin imarıyla; diğeri ise “Taksim Meydanı’nı, açılacak yolları, Taksim Bahçesini, Surp Agop Mezarlığı’nı, Sipahiocağı’nı ve Valikonağı karşısındaki yeşil alanı” kapsayan Taksim’in imarıyla ilgilidir (Cumhuriyet, 8 Şubat 1940). 1941 yılında ise Prost, Kırdar’ın ve Nafia Vekaleti’nin görüşlerini alarak Azapkapı’dan Tozkoparan’a ve Tophane’den Taksim’e giden viyadüklü iki yol içeren Şişhane ile Taksim arasındaki bölgenin (tafsilat) planlarını hazırlar (Cumhuriyet, 7 Haziran 1941).

İstanbul’un fethinin 500. yıldönümü olan 1953 yılı’na kadar Taksim ve yakın çevresinin imarının tamamlanması hedeflenir. Hazırlanan programda Taksim’de iki tiyatro binasının inşa edilmesi (Cumhuriyet, 7 Nisan 1945), Dolmabahçe ile Maçka arasındaki vadinin düzenlenip 2 Numaralı Park’ın oluşturulması, burada bir açık hava tiyatrosunun inşa edilmesi, Taksim Bahçesi ile Sipahiocağı arasındaki arsaların parça parça satılığa çıkarılarak üzerinde apartmanların inşa edilmesi yer alır. Taksim’den İngiliz Elçiliği’ne uzanan geniş bir bulvar açılacak ve bu bulvara

Fatih Bulvarı adı verilecektir. Bu işler için borç alınması, parça parça satılması planlanan arsaların satışından elde edilecek gelir ile bu borçların ödenmesi düşünülür (Cumhuriyet, 14 Haziran 1942).



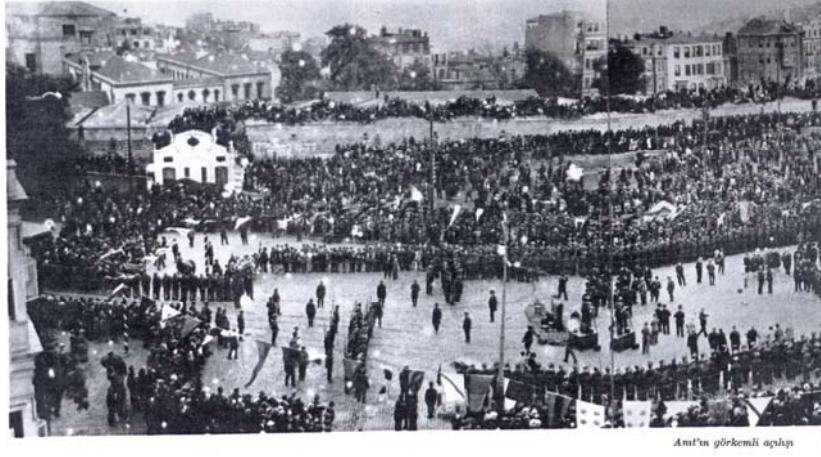
Şekil 4.61 Taksim Cumhuriyet Anıtı (Gülersoy, 1999)



Şekil 4.62 Taksim Cumhuriyet Anıtı (Gülersoy, 1999, s.22)



Şekil 4.63 Taksim Meydanı'nda 1930'larda düzenlenen bir geçit töreni (Anonim, 2002, s.117)



Şekil 4.64 Taksim Cumhuriyet Anıtı'nın açılış töreni (Gülersoy, 1999)



Şekil 4.65 Taksim Cumhuriyet Anıtı'nın açılış töreni (Gülersoy, 1999)



Şekil 4.66 Çevre düzenlemesi yapıldıktan sonra Taksim Cumhuriyet Anıtı (Gülersoy, 1999)



Şekil 4.67 Bir tabloda Taksim Cumhuriyet Anıtı (Gülersoy, 1999)



Şekil 4.68 Taksim Meydanı 1950'lerin sonu (Gülersoy, 1999)



Şekil 4.69 Taksim Meydanı (Gülersoy, 1999)



Şekil 4.70 Meydan çevresinde oluşan konut dokusu (Cumhuriyet, 21 Haziran 1932)



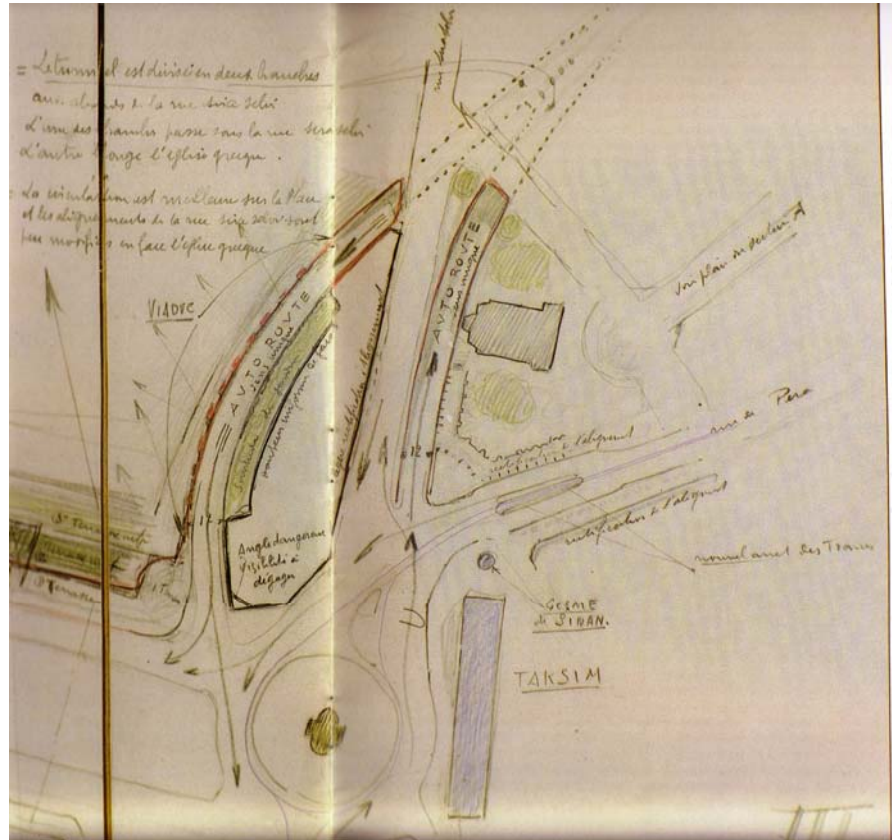
Şekil 4.71 Prost'un hazırladığı Beyoğlu kesimi imar planı (Anonim 02/2003)



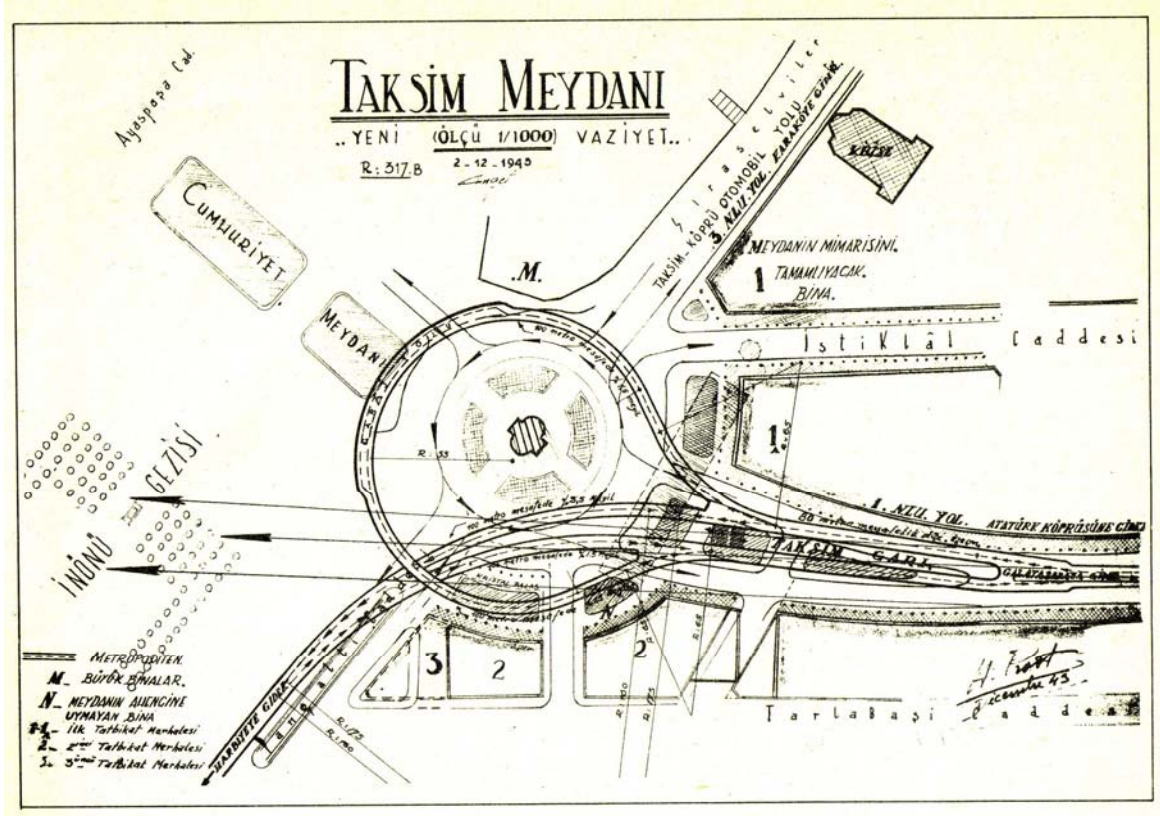
Şekil 4.72 2 Nolu Park planı (Boysan, 1999)



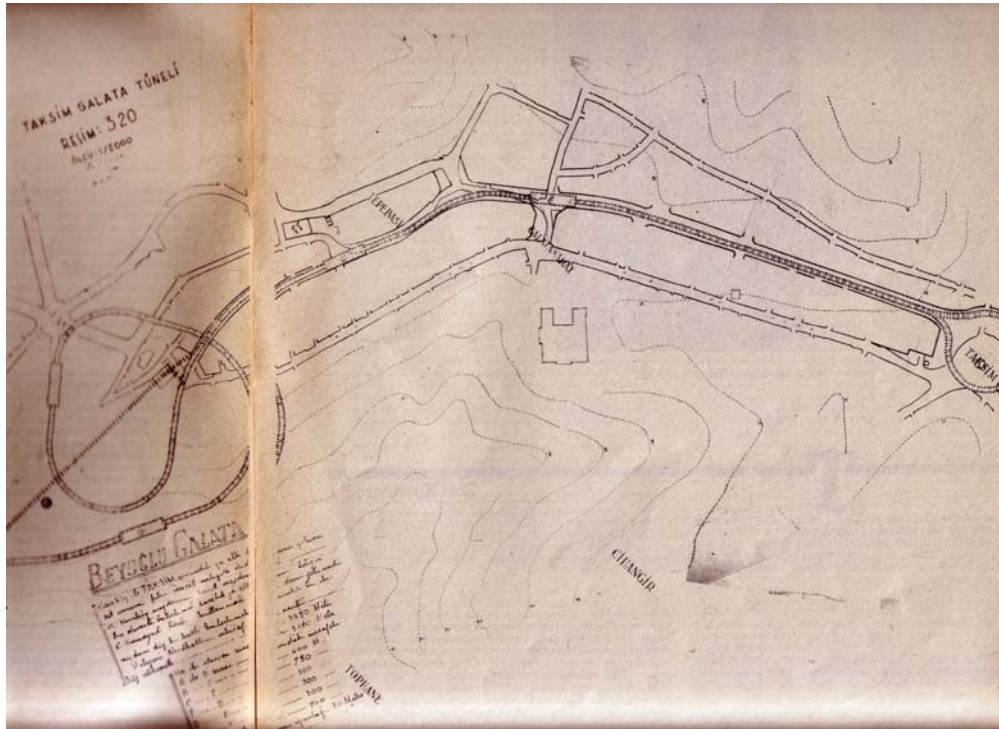
Şekil 4.73 Beyoğlu için bir eskiz, H. Prost. (Anonim, 1996)



Şekil 4.74 Taksim Meydanı için bir eskiz, H. Prost (Anonim, 1996)



Şekil 4.75 Taksim Meydanı, H.Prost, 1943 (Angel, 1987)



Şekil 4.76 Taksim-Galata Tüneli planı (Angel, 1987)



Şekil 4.77 Taksim çevresinde düzenlenecek yollara ait plan (Daver vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.78 Taksim Meydanı için hazırlanan maket (Cumhuriyet, 3 Aralık 1939)



Şekil 4.79 1930’larda maskem (Gülersoy, 1999, s.12)



Şekil 4.80 Taksim Meydanı’nın düzenlenmesinin ardından maskem çevresi (Daver vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.81 Taksim Meydanı düzenlenmeden önce ve sonra (Daver vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.82 İnönü Gezisi yapıldıktan sonra Taksim Meydanı (Anonim, 02/2003)

4.1.4.3 Barbaros Meydanı ve Yakın Çevresi

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Beşiktaş semtinin çehresini değiştiren bir dizi imar hareketinden söz edilebilir. Abbasağa Mezarlığı kaldırılarak park olarak düzenlenmiş, ancak; buradaki mezar taşları ortadan kaldırıldığı için bu önemli belgeler yok olmuştur. Aynı şekilde Maçka Mezarlığı'nın bir bölümü de yolu genişletmek amacıyla kaldırılmıştır. Yine bu dönemde Taşlık Parkı ile Vişnezade Parkı oluşturulmuş, Yıldız Sarayı'nın dış bahçesi Yıldız Parkı haline getirilmiştir. Dolmabahçe'den Nişantaşı'na uzanan vadi park olarak düzenlenirken Dolmabahçe'yi Maçka'ya bağlayan Bayıldım Yokuşu bir seyir terası halinde yenilenmiştir. Dolmabahçe'den Rumelihisarı'na uzanan ve semti kente bağlayan ana yol ile Zincirlikuyu-Beşiktaş yolu ve semtin iç kesimlerini ana yola bağlayan İhlamurdere Caddesi'nin niteliği yükseltilmiştir. İstanbul'un Cumhuriyet dönemi ilk havaalanı olan Yeşilköy (Atatürk) Havaalanı'nın da kurucusu olan Nuri Demirağ tarafından Beşiktaş'ın deniz tarafında kurulmuş olan uçak [tayyare] fabrikasının kaldırılması da bu döneme rastlar.

Beşiktaş'ta gerçekleştirilen en belirgin imar hareketi ise, Barbaros Meydanı'nın açılışıdır. İstanbul'da bulunan mevcut meydanların yeni kurulan ulus-devletin görüntüsüne uygun olarak düzenlenmesinin izleri irili ufaklı birçok meydanda izlenir. Barbaros Meydanı ise Eminönü Meydanı, Taksim Meydanı kadar geniş ve büyük ölçekli bir girişim olmasa da Beşiktaş'ı adından söz edilir hale getiren bir uygulamadır. Meydan oluşturulurken Sinan Paşa Camisi, Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi gibi dini yapılar ile tanımlı bir alan, çevredeki sokaklar istimplâk

edilerek denize doğru açılmış, Barbaros Hayreddin Paşa Türbesi ortaya çıkartılmış ve meydana Barbaros Anıtı dikilmiştir. Taksim Meydanı'nda yer alan anıt, üzerinde Kurtuluş Savaşı kahramanlarını barındıran Cumhuriyet Anıtı iken Beşiktaş'ta oluşturulan bu meydanda Türk denizcisi Barbaros Hayrettin Paşa'nın heykelinin bulunması tercih edilir. Öyle ki, zaferler kazanmış Barbaros Hayrettin Paşa, heykeli önünde törenler gerçekleştirilebilecek yüksek varlığı ile kamusal alanda kendisine yer bulabilir bir figürdür. Geçmişle yaşanan gerilimli ilişki ise, konu, Barbaros Hayrettin Paşa olunca yaşanmamış görünür. Barbaros'un Cumhuriyet yönetimi tarafından sahiplenilişinin nedeni, meydanın açılışından sonra çıkarılmaya başlanan Barbaros adlı dergide yer alan bir yazıda şöyle açıklanır (German, 1 Eylül 1948): "(...) Saltanat, her şeyi unutturduğu gibi bu mübarek naşı, Türkün haşmet ve azametini haykıran bu kutsi türbeyi de unutturmaya çalışmıştı. Öyle ki; türbe nerededir? Diye soracak vaziyeti bile bırakmamıştı. Fakat, Cumhuriyet devri milletin minnettarlığını; ecdada bağlılığını gösterir bir durumda her taşı binbir zafer destanı okuyan türbeyi ortaya çıkarmış etrafını bir şeref meydanı haline getirmiştir". Meydanın çevresinde inşa edilmesi düşünülen hükümet konağı ve deniz müzesi (Cumhuriyet, 6 Kasım 1939) ile de bu kahramanın Osmanlı değil Türk kimliğinin vurgulanması hedeflenmiş olmalıdır.

Barbaros Hayrettin Türbesi'nin etrafının açılarak burada bir meydan oluşturulmasından 1935 yılında söz edilmeye başlanır (Cumhuriyet, 9 Mart 1935). Öte yandan, Atatürk'ün uşağı Cemal Granda anılarında Barbaros Meydanı'nın Atatürk'ün emri sonucunda açıldığını anlatır. Buna göre, İngiltere Kralı VIII. Edward'ın 1936 yılında İstanbul'a geldiğinde Barbaros Hayrettin Paşa'nın türbesine çelenk koymak istemesi üzerine Atatürk türbeyi önceden gidip teftiş eder ve Yedisekiz Hasan Paşa'nın türbesinin Barbaros Hayrettin Paşa'nın türbesine çok yakın olmasını uygun bulmayarak türbenin onarılmasını ve çevresinin park haline getirilmesini emreder. Bunun üzerine, Hasan Paşa Karakolu kaldırılıp duvarlar yıkılır ve Barbaros'un türbesi meydana çıkarılır. Hasan Paşa'nın mezarı Yahya Efendi Türbesi ve Camisi Haziresi'ne nakledilerek kaldırılır (Granda, 2007). Hasan Paşa Türbesi ve Karakolu dışında Barbaros Hayrettin'in Sinan Paşa Cami tarafındaki avlu duvarına bitişik durumda bulunan III. Osman'ın Kızlarağası Ebu-kuf Ahmed Ağa'nın hayratı olan 1759 tarihli çeşme ile Mihrişah Valde Çeşmesi de ortadan kaldırılır (Göyünç, 1947-1948). Açılacak alanın cadde tarafında bulunan ikiyüzlü çeşme ise nakledilerek Açık hava Tiyatrosu'nun caddeye bakan kapısının karşısındaki duvara, iki yüzü yan yana getirilerek yerleştirilir (Aydın, 2007).

Öte yandan, Genel Kurmay Başkanlığı, Dahiliye ve Maarif Vekaleti'nin türbenin etrafının temizlenerek "Barbaros Hayrettin Paşa'nın şanına layık" bir park haline getirilmesini İstanbul

Belediyesi'nden istemesi üzerine Şehir Meclisi bu talebi kabul eder (Cumhuriyet, 25 Kasım 1936). Belediye Fen Heyeti'nin bu düzenleme için hazırladığı projeye göre, türbenin yanında bulunan “eski Beşiktaş muhafızı Yedisekiz Hasan Paşa”nın kabrinin başka bir yere nakledilmesine karar verilir (Cumhuriyet, 26 Kasım 1936). Düzenlenecek alan içinde kalan Beşiktaş Belediye ve Kaymakamlık Dairesi'nin ise geçici olarak bir başka binaya nakledilmesi, “odun iskelesi”nin derme çatma barakalardan temizlenerek burada yeni bir belediye ve kaymakamlık binasının inşa edilmesi düşünülür. Aydın Aybay (2007), bu bölgeyi şöyle tarifler: “Tramvay yolundan aşağıya, deniz kenarına kadar uzanan alan birçok yapı ve açık hava işyerleriyle doluydu. Bunlar temizlenmezse, anıt aralarında kaybolurdu. Denize en yakın yerde mavna ve kum kayıklarıyla getirilen çuvallarla mangal kömürü yığılıydı. Ayrıca iskele tarafında (Beşiktaş vapur iskelesi) bir de açık hava saman depoları vardı” (Şekil 4.83, Şekil 4.84, Şekil 4.85, Şekil 4.86, Şekil 4.87, Şekil 4.88).

Barbaros Hayrettin Türbesi ile birlikte Sinan Paşa Camisi de Beşiktaş'ta bir meydan oluşturulması kapsamında ele alınan yapılardandır. Öyle ki, Sinan Paşa Camisi önünde bulunan tramvay şirketine ait durakların kaldırılarak caminin çevresinin de açılması planlanır (Cumhuriyet, 20 Temmuz 1938). 1937 yılında ise, türbenin çevresindeki istimlak edilecek binalar belirlenerek istimlak için gerekli ödeneğin temin edilmesine çalışılır (Cumhuriyet, 21 Kasım 1937). Öte yandan, Eminönü Meydanı'nda olduğu gibi Barbaros Meydanı'nda da İstanbul'un imar planının kısmen uygulanmasına geçildiği için belediyeye bağlı bir İstimlak Müdürlüğü'nün kurulması ile ilgili Şehir Meclisi tarafından karar alınması beklenmektedir (Cumhuriyet, 24 Temmuz 1938).

Öte yandan, 16 Mayıs 1938 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan bir haberde, Belediye Kanunu'na göre mezarlık arsalarının Vakıflar'dan belediyeye devri söz konusu iken Vakıflar ile Belediye arasında çıkan bazı anlaşmazlıkların çözümü için oluşturulan komisyonun Beyoğlu'nda Mevlevihane Tekkesi arsası, Şişhane yokuşunda büyük eski mezarlık arsası ile birlikte Barbaros Hayrettin Mezarlığı'nın Vakıflar'a devredilmesine karar verdiği yer alır. Ancak, Belediye Kanuna göre mezarlıkların Vakıflar'dan belediyeye devri söz konusu olduğundan bu bilgi hatalıdır.

Dönemin Başbakan'ı Celal Bayar'ın emri ile Preveze Deniz Zaferi'nin kazanıldığı 27 Eylül 1538 tarihine ithafen 1938 yılından itibaren her sene 27 Eylül'de Barbaros Günü kutlamalarının açılacak olan bu meydanda gerçekleştirilmesine karar verilir. Hasan Paşa'nın mezarının açılarak kemiklerinin Yahya Efendi Dergahı'na nakledilmesi ile türbenin etrafının boşaltılmasına 2 Ağustos 1938 tarihinde başlanır (Cumhuriyet, 25 Ağustos 1938). Daha sonra ise Hasan Paşa

Türbesi yıkılır (Cumhuriyet, 4 Eylül 1938).

Lütfi Kırdar, İstanbul'un vali ve belediye başkanı olmasının ardından Eminönü Meydanı ve Taksim Meydanı gibi Barbaros Türbesi'nin çevresini yerinde inceleyerek istimlaklerle ilgili keşif ve planların tamamlanarak istimlaklere başlanması için Beşiktaş Kaymakamı Rıza'ya emir verir (Cumhuriyet, 5 Ocak 1939). Barbaros Türbesi ve çevresinin planı, Prost'un hazırladığı "Beyoğlu ve İstanbul Nazım Planı"na bağlı olarak hazırlanan Florya, Atatürk Bulvarı, Dolmabahçe, Fenerbahçe, Haliç, Şehzadebaşı, Bebek-İstinye yolu, Mecidiyeköy, Üsküdar Meydanı planları ile birlikte 1939 yılına kadar tamamlanan planlar arasında yer alır (Cumhuriyet, 17 Mayıs 1939). Öte yandan, Dahiliye Vekaleti'ne başvurularak istimlak edilecek yerlerle ilgili kamu yararı kararı istenir (Cumhuriyet, 30 Ocak 1939). Ayrıca, Büyük Millet Meclisi'nin onayına sunulan yeni İstimlak Kanunu'nun yürürlüğü girmesi de beklenir. Daha önce, istimlak edilecek yerlerin gayrisafi varidatının on misli istimlak bedeli olarak verilirken önerilen yeni kanuna göre, değer belirlenmesi esası kabul edilmektedir. Barbaros Türbesi etrafında düşünülen istimlaklerde de bu esasın uygulanması planlandığından kanunun yürürlüğe girmesi beklenir (Cumhuriyet, 19 Temmuz 1939).

Nafia Vekaleti'nin hazırlanan projede bazı değişiklikler istemesi üzerine projenin Prost tarafından incelenmesi için Prost'un ülkeye gelmesi beklenir (Cumhuriyet, 29 Temmuz 1939). İstenen değişiklikler türbenin etrafındaki kaldırılacak olan odun, kömür depolarının yerinde bir hükümet konağı ile türbenin yanında bir deniz müzesi inşa edilmesidir (Cumhuriyet, 6 Kasım 1939). Türbenin denize kadar açılması ve yanında ise deniz müzesinin inşa edilmesini öneren isim ise Abidin Daver'dir (Cumhuriyet, 21 Şubat 1940). Daver, 1938 yazında yazdığı bir yazıda Preveze Deniz Zaferi'nin 400. yıldönümü olan 27 Eylül 1938 tarihinde bir anma günü düzenlenmesini ve mezarın Barbaros'un "yüce şerefine layık milli bir deniz mabedi" haline getirilmesi önermiştir (Cumhuriyet, 26 Mart 1944).

İstimlak işlemlerinin tamamlanmasıyla birlikte Beşiktaş kaymakamlık binasının yıkımına başlanır (Kızılay, 18 Ocak 1940). "Hayreddinpaşa iskelesindeki eski fer'ye saraylarına ait" binanın onararak kaymakamlık binası olarak kullanılmak üzere tahsis edilmesine karar verilir. Bu tamirat için 20 000 lira ödenek alınır (Cumhuriyet, 26 Ocak 1940) (Şekil 4.89). Barbaros Türbesi'nin etrafında "Türk stilinde" yapılacak duvar inşaatı 4451 liraya ihale edilir. Deniz tarafındaki kaşık fabrikasının (Cumhuriyet, 25 Haziran 1940), Hasanpaşa Karakolu'nun, Akaretler ile Barbaros Türbesi arasındaki ahşap barakaların da yıkılmasına karar verilir. Oluşturulacak meydanın tramvay yolu tarafındaki istimlakler ise istimlak bedellerinin yüksek olması nedeniyle ertelenir (Cumhuriyet, 14 Haziran 1941).

Bu meydana Barbaros Hayrettin Paşa'nın heykelinin dikilmesi fikri ise 1941 yılında olgunlaşır. Heykelin yıkılacak karakol binasının yerine dikilmesi düşünülmekle birlikte, Kırdar ile Prost meydana heykel ile ilgili incelemeler yaparlar (Cumhuriyet, 17 Temmuz 1941). Heykel, Zühtü Müridoğlu ve Hadi Bara'nın ortak çalışmasıdır. Küfeki taşından ve yaklaşık on metre yüksekliğindeki kademeli kaide, Prof. L. M. Sue* tarafından gerçekleştirilir. Anıtın bronz işleri Yusuf Akpınar ile Ali Haydar Seymen'e aittir**. İki levend ve Barbaros'un heykellerinin üzerinde bulunduğu, yerden 2,5 metre yükseklikteki platform bir gemi güvertesi izlenimi verir. Figürlerin arkasında ise geometrik bir kitle yükselir. 1943'e kadar çalışmalar devam eder, bu sırada gerekli olan maliyetin artması ile bütçe yetersiz kalır. Sonunda figürleri birbirine bağlayıcı bir fonksiyonu olan bayrak, bakırdan dövülerek gerçekleştirilir [13].

1944 yılı Mart ayı başında açılması planlanırken heykelin ön tarafındaki karakol ve diğer binaların yıkımı tamamlanmadığından açılışı ertelenir (Cumhuriyet, 9 Mart 1944). Kırdar, açılış öncesi yaptığı açıklamada, bu heykelin “memlekete büyük hizmetlerde bulunmuş bir vatan evladı” adına ülkede dikilen ilk heykel olduğunu, heykelin bir Türk sanatçısı tarafından yapıldığını, İstanbul'a kentin diğer “büyükleri”nin de heykellerinin dikilmesinin amaçlandığını ve Barbaros Türbesi'nin etrafının genişletilerek burasının park haline getirileceğini belirtir (Cumhuriyet, 24 Mart 1944). 25 Mart 1944 tarihindeki açılış Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün katılımıyla gerçekleşir (Şekil 4.90). İsmet İnönü, Barbaros'un vakfettiği ve yaşatılmasını vasiyet ettiği binalar ile ilgili bir de emir verir. Zamanla harap olmuş medrese ve imarethanenin yerine Barbaros'un adına bir dispanser, bir ilkokul ve bir aşhane yaptırılmasını ister (Daver vd., 1944). Genel Kurmay Başkanı Kazım Orbay, Donanma Komutanı Şükrü Okan, Cumhuriyet Halk Partisi İdare Heyeti Reisi Behçet Uz, üniversite rektörü, dekanlar, milletvekilleri, Şehir Meclisi üyelerinin hazır bulunduğu törende Şehir Meclisi üyelerinden Meliha Avni de bir konuşma yapar. Tören sonunda ise Beşiktaş Halkevi tarafından düzenlenen Barbaros Kupası Koşusu yapılır. Açılış nedeniyle İstanbul Radyosu'nda konuşmalar yapılır, Abidin Daver Beyoğlu Halkevi'nde Barbaros Hayrettin ile ilgili bir konferans verir. Daver'e göre, Londra'nın “Trafalgar abidesi ve Nelson heykeli” gibi İstanbul'un da Barbaros Parkı ve heykeli vardır (Cumhuriyet, 26 Mart 1944).

* Bkz. Bölüm 4.1.4.2. Taksim Meydanı ve Yakın Çevresi

** Bu bilgi şu kaynakta geçmektedir: [12] “Barbaros Anıtı”, http://tr.wikipedia.org/w/index.php?title=Barbaros_Anıtı&oldid=3025873. Ancak, bu bilgiye başka bir kaynakta ulaşılammıştır.

Ahmet Hamdi Tanpınar ise, anıt ile ilgili bir yazısında (Tanpınar, Ulus, 13 Nisan 1944) anıtın “milli” özelliklerini şu satırlarla vurgular: “Barbaros anıtı senelerce zevkimize bir şey ilave etmeyen ecnebilere meydanlarımızı teslim ettikten sonra nihayet doğru yolu bulan bir zihniyetin mahsulüdür. Ondaki nisbet Reims veya Frankfurt katedrallerinin, Floransa ve Milano şaheserlerinin nisbeti değil, Bursa ve İstanbul’u süsleyen eserlerin, Sinan’ın, Hayrettin’in nisbetidir. İyi ve kötü, bizim havamızdan gelir, mazimizin, tarihimizin içinden çıkar.” Tanpınar, heykelin “Barbaros’un içinden yetiştiği ırkın öz çocukları” tarafından yapıldığını belirterek Türklük vurgusuna devam eder. Tanpınar’a göre, “Yarının bu alaca sabahta, titreye titreye çantası koltuğunda ilk mektebe giden Beşiktaşlı çocukları arasında, birisi, gelip geçerken seyrettiği bu heykele bakarak sanat aşkının kendisini ısırdığını hisseder ve kendisini heykele veya resme verirse, sanatkar kaderini alevden bir gömlek gibi sırtına giyerse Türk tarihinin seyrine bir zincir daha ilave edilecek, bir gelenek daha kurulacak, bir tohum daha yeşermiş olacaktır.”



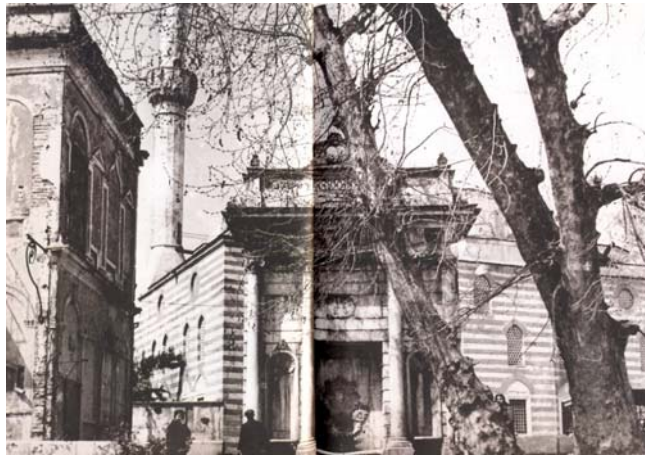
Şekil 4.83 Beşiktaş (Çetintaş, 2005)



Şekil 4.84 Beşiktaş İskelesi ve çevresi, 1930'lar (Akbaş, 1998, s. 145).



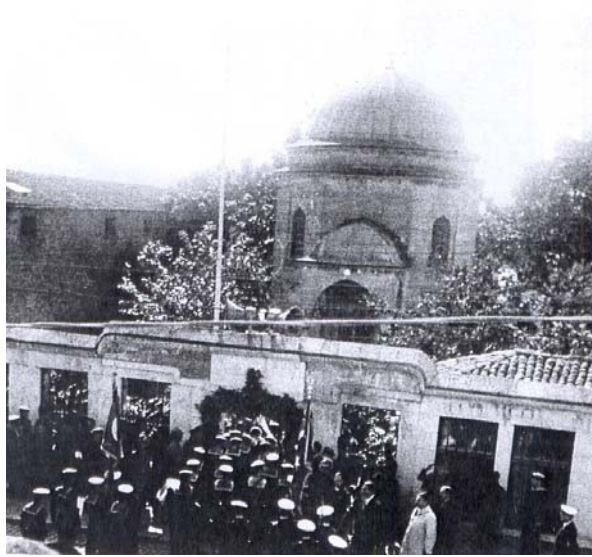
Şekil 4.85 Beşiktaş İskelesi (Gülersoy, 1994)



Şekil 4.86 Beşiktaş Tramvay Caddesi (Gülersoy, 1994)



Şekil 4.87 Barbaros Türbesi civarında yıkım henüz başlamamışken (Anonim, 02/2003, s. 88)



Şekil 4.88 Barbaros Türbesi, 1940 öncesi (Akbayar, 1998, s. 208).



Şekil 4.89 Barbaros Meydanı ve Türbesi'nin açılış töreni (Gülersoy, 1994)



Şekil 4.90 Barbaros Meydanı (Daver vd., 1944, s.y)

4.1.4.4 Beyazıt Meydanı ve Yakın Çevresi

Beyazıt Meydanı'nın Erken Cumhuriyet Dönemi'ndeki biçimlenişini, meydana yapılan müdahaleleri ve bu kentsel mekana yönelik yaklaşımları irdeleyebilmek için meydanın ve yakın çevresinin bu döneme kadar geçirdiği dönüşümleri incelemek gerekir. Öyle ki, Beyazıt Meydanı, İstanbul'un modernleşme tarihine ait önemli dönüşümleri içeren mekanlardan biridir.

Beyazıt Meydanı, Bizans döneminde imparator Teodosius tarafından Tauri Forumu* olarak düzenlenen alan üzerinde yer alır. Bu alana İstanbul'un fethiyle birlikte 1454 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından Tauri Forumu'nun bir bölümü de içine alan Eski Saray** (Saray-ı Atik) yaptırılmıştır. II. Beyazıt ise 1501-1506 yılları arasında Fatih'ten sonra kentin ikinci büyük külliyesini burada yaptırır. Cami, tabhane, medrese, imaret, kervansaray, sıbyan mektebi, hamam, sebil, muvakkithane ve türbelerle birlikte II. Beyazıt Külliyesi bir odak noktası halini alır. 1580 yılında caminin hazire duvarının önüne, yol üzerine bir sıra dükkan yapıldığı da bilinmektedir. Çevresine konaklar, küçük camiler ve medreseler de yaptırılan Beyazıt Meydanı,

* Kentin Auguston'dan (Ayasofya Meydanı) başlayarak batıya doğru gelişen revaklı ana aksı Mese Tauri Forumu'na ulaşıyordu. Günümüzde Simkeşhane'nin önünde kalıntıları bulunan Teodosyus Zafer Takı, Mese'nin ekseninde idi ve Forum'un Aksaray yönündeki batı sınırını belirliyordu (Wolfgang Müller-Wiener, 2007).

** Fatih Sultan Mehmet'in yeni sarayın yapımına kadar oturduğu bu saray, Kanuni'nin ilk dönemlerine kadar kullanılmıştır. Daha sonraları harem dairesi olmuş, 1541'deki yangından sonra gözden düşen veya ölen sultanların ailelerine verilerek daha çok bir "Kadınlar Sarayı"na dönüştürülmüştür. 1826'da Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılarak yeni ordu teşkilatının kurulmasıyla saraydaki hanedan kadınları Topkapı Sarayı'na nakledilince Eski Saray Seraskerlik Dairesi olarak ordunun kullanımına verilir. 1866'da bu yapılar yıkılarak Fransız mimar Bourgeois tarafından Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarına kadar Harbiye Nezareti olarak kullanılan yeni Seraskerlik binası yapılır.

İstanbul'un ticari etkinlikleri arttıkça giderek önem kazanır. Mısır Çarşısı, Kapalı Çarşı, Sahaflar Sokağı kentin alış veriş bölgesi olur. Meydan; Ordu Caddesi, Divan Yolu, Şehzadebaşı gibi ana arterleri birbirine bağlayan bir kavşak noktası görevini de görür. Tarihi ayaklanmalara, idam cezalarına, kitle gösterilerine ev sahipliği de yapan Beyazıt Meydanı; saray, külliye, konutlar ve ticaret mekanlarıyla çevrili bir görünüm alır. 18. yüzyılda Ordu Caddesi üzerinde Simkeşhane, Hasan Paşa Hanı, Ragıp Paşa Türbesi, Mektep ve Kütüphanesi ile Laleli Külliyesi gibi anıtsal yapıların yapılmasıyla Beyazıt Meydanı'nın önünden geçen ana eksen Aksaray'a doğru uzanır.

1826 yılında Yeniçeriliğin kaldırılışının ardından kurulan yeni ordunun idari merkezi olan Seraskerliğin, Eski Saray alanı üzerine yerleşimi ve Beyazıt Meydanı üzerinde Seraskerliğe ait yeni bir kapı inşa edilmesi meydana gerçekleşen dönüşümleri başlatır. Bu değişimden Beyazıt Cami dış avlu sınırları yani caminin dış harimi de etkilenir. Yeniçeriliğin kaldırılmasıyla yaşanan dönüşümler, caminin hariminin, caminin ve cami vakfı için özel olan alanın parçalanmasına, harimin meydanla birleşmesine, yani kamusallaşmasına ve modern kentsel kamusal eylemlerin bu alanda şekillenmesine neden olur. Beyazıt Meydanı, tasvir edilmesine gerek duyulmayan önemli bir kentsel mekan değilken, 19. yüzyılda yaşanan dönüşümlerle İstanbul'u temsil eden önemli bir kent mekanı haline gelir (Yeşilkaya, 2007). 19. yüzyıla dek İstanbul'da tasviri yapılmış pek çok mekan arasında Beyazıt'ın olmadığı görülür. Geçirdiği dönüşümlerin etkisiyle Beyazıt'ın resmedilir bir hal aldığı Miss Pardoe'nun, William Henry Bartlett'in gravürlerinden izlenebilir.

1855 yılında Şehremaneti'nin kurulmasından sonra Beyazıt Meydanı'nda da düzenleme çalışmaları yapılır. 1866 yılında meydanın kuzeyini sınırlayan ve Seraskerlik Dairesi olarak kullanılan Eski Saray binaları yıkılarak yerine Harbiye Nezareti binası yapılır. Daha sonra Darülfünun'un kullanımına verilen bina günümüzde ise İstanbul Üniversitesi binası olarak kullanılmaya devam etmektedir.

Meydanla ilgili değişimlerden biri de, 1865 Hoca Paşa Yangını (Harik-i Kebir) ile birlikte yaşanan gelişmelerle ilgilidir. Hoca Paşa Yangını, Seraskerlik ile Topkapı Sarayı arasında, Haliç'ten Marmara Denizi'ne kadar geniş bir alanı yakmıştır. Bu yangından dört gün sonra çıkan bir başka yangın, Beyazıt Camisi'nin güney tarafında Sultan Beyazıt, Reşit Paşa Türbelerini ve meşhur Sarafim Kıraathanesi'ni yakar. Hoca Paşa Yangını'nın ardından Islahat-ı Turuk Komisyonu kentte yolların düzenlenmesi amacıyla kurulur. Komisyonun görevleri arasında "Hoca Paşa, Divanyolu, Kumkapı, Beyazıt" ve "Bâb-ı Vâlâ-yı Seraskerî" etrafındaki inşaatlar sayılır.

Islahat-ı Turuk Komisyonu'nun kent mekânının iyileştirilmesinde büyük çabaları olur. Komisyonun raporlarında Beyazıt Meydanı'na geçişi artıracak üç yeni bağlantının, yol genişletme çalışmaları ile planlandığını görülür. Beyazıt Meydanı'nın güneye (Divan Yolu'na), kuzeye (Haliç'e) ve batıya (Fatih Camisi yönüne) bağlantıları öngörülür. Genişletilmesi planlanan yollar 1869 yılında gerçekleştirilir. Şehremini Server Paşa'nın çalışmalarının bu dönemde kayda değer rolü vardır. Beyazıt Meydanı'nda da bu faaliyetler önemli sonuçlar verir. Meydanın güney bağlantısını sağlayan Kökçüler ve Buğdaycılar Kapıları halkın geçişini (murûr u ubûr) güçleştirmesi nedeniyle kaldırılır. Ayrıca yol genişletme çalışmalarında tramvay geçişinin de önemli payı vardır. Şehremaneti tramvayın geçişini sağlamak üzere yolları genişletmekle sorumludur ve tramvay sözleşmesine göre yolların genişletilebilmesi için binaların yıkımı öngörülür. Beyazıt'tan geçen Eminönü-Aksaray atlı tramvayı Aralık 1872'de işletmeye açıldığına göre, bu tarihlerde genişletme çalışmaları önemli ölçüde tamamlanmıştır (Yeşilkaya, 2007). Öte yandan, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Beyazıt'taki yol çalışmalarını üstlenen kurum da Tramvay İdaresi olmuştur.

1884 yılında ise, Beyazıt İmarethanesi onarılarak devlet tarafından kurulan ilk kütüphane "Kütüphane-i Umum-i Osmani" adıyla kullanıma açılır. Bu kütüphanenin hizmete girmesiyle devrin ileri gelenleri Babıali'ye yakın oluşu nedeniyle meydan çevresinde konaklar yaptırmaya başlar. Bunlar arasında Mithat Paşa Konağı, Zeynep Hanım Konağı, Fuat Paşa* ve Ali Paşa Konağı sayılabilir.

20.yüzyıl başında ise, Beyazıt Camisi'nin önündeki çınar ve atkestanelerinin altında edebiyatçı ve aydınların buluştukları ünlü bir kahvehane olan Küllük** ve onun karşısındaki sıra kahvehaneler Kanuni döneminin kahve ocakları geleneğini Beyazıt'ta sürdürülür (Kuban, 1993).

Beyazıt Meydanı 1923-1924 yılları arasında Ali Haydar (Yuluğ) Bey'in Belediye Başkanlığı döneminde yeniden ele alınarak mimar Asım Kömürcüoğlu*** tarafından düzenlenir (Anonim,

* Bugün İstanbul Üniversitesi Eczacılık Fakültesi olan Fuat Paşa Konağı, Fransız mimar Bourgeois tarafından inşa edilmiştir.

** 1950'lerde Beyazıt Camisi'nin etrafındaki 120 dükkanın tümüyle yıkılmasıyla Küllük Kahvesi'yle birlikte arkasındaki cami haziresine bitişik küçük çarşı da ortadan kalkmıştır (Kuban, 1993).

*** (Yalçın, 1997)'den aktarım: Turgut Cansever, hatalı olarak havuz tasarımının Mimar Kemalettin'e ait olduğunu ve projenin 1926'da yapıldığını yazar (Cansever, T., Mart 1991). Ancak, böyle bir proje Mimar Kemalettin'in biyografisinde yer almamaktadır. Detaylı biyografi için bkz: Yavuz, Y., 1991, Mimar Kemalettin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi, Ankara, ODTÜ Mimarlık Fak. Basım İşliği, s.: 19-22.

1958)*. Meydanın ortasına çevresinde çiçek tarhları olan oval, çift mermer fıskiyeli bir havuz yapılır. Havuz çevresinde ise yeni ortaya çıkan taşıt trafiğini düzenleyen ve tramvayların dönüş yaptığı bir trafik yolu oluşturulur (Şekil 4.91). Öte yandan, bu dönemde bu tür düzenlemelerin uygulanmış örneklerini Londra Picadilly ya da Paris L'Etoile gibi meydanlarda görmek mümkündür.

Havuzun yapımıyla amaçlanan sadece dekoratif bir eleman olarak meydanda yer alması olmaz. Havuza itfaiye için su deposu olma işlevi de yüklenir. Öyle ki, havuza doldurulacak olan donmaya karşı daha dirençli ve musluk suyundan daha ekonomik olan deniz suyu Marmara'dan borularla havuza pompalanacaktır. Havuzun bir diğer görevi ise, suların kanalizasyon temizliğinde kullanılmasıdır (Ergin, 1933). Tekeli'ye göre (1992a), böyle bir yola başvurulmasının bir nedeni Terkos Şirket'ine su parası ödememek olduğu kadar diğer nedeni yangın olduğunda donmuş bir havuzla karşılaşmamak isteğidir. Bir yandan ulusal kimlik inşasını desteklemek üzere Beyazıt "asri" bir meydana kavuşturulmak istenmekte, diğer yandan havuza yangın havuzu işlevi verilerek havuzun sadece bir su ögesi olmasıyla yetinilmemektedir. Kamusal alanda yer alan havuz, anıt** gibi mimari temsil araçlarının pratik kullanımlarından azade olarak her zaman işe yarar olması gerekliliği yapılan işe meşruiyet kazandırma, gelişebilecek tepkilerin önünü tıkama amacını taşıyor olmalıdır. Dolayısıyla aslında bu, havuzun kamusal alandaki rolünün güvenceye alındığı, yabancı olunanın tanıdık hale getirilmek istendiği bir uygunlaştırma çabasıdır.

Meydan ile Beyazıt Külliyesi arasındaki az katlı yapıların kaldırılması ise 1924 yılında başlar Örneğin Sabuncu Hanı, Vezneciler Caddesi'nin genişletilmesi sırasında kaldırılır (Ergin, 1933). II. Mahmut tarafından 1810 yılında yaptırılan, meydanın kuzeydoğu köşesindeki köşk ise ilk kaldırılan Osmanlı yapısı olur (Eyice, 1993).

1931 yılı başlarında ise, bir İnkılap Müzesi oluşturulması için Beyazıt'ın uygun bulunmasıyla tekrar meydandan söz edilmeye başlanır. İnkılap Müzesi için adı geçen binalar Beyazıt

* Meydanın düzenlenme gerekçesi olarak bir kaynakta (Yalçın, 1997), Birinci Dünya Savaşı sırasında İngiliz savaş uçaklarının Harbiye Nezareti'ni bombalama girişimleri sonucunda bu binanın değil Beyazıt Meydanı'nın hasar alması sonucunda açılan bomba çukurlarının meydanı kullanılmaz hale getirmesi gösterilir. Yine bu kaynağa göre, Belediyenin başmimarı Asım Kömürcüoğlu da bu çukurları, üzerinde dekoratif bir havuz olan su deposuna dönüştürmeyi teklif etmiştir. Ancak, bu dönemde söz konusu bomba çukurlarının boyutları sanıldığı kadar büyük olmayabilir.

** Anıt işlevinin araçsallaştırılması Taksim Cumhuriyet Anıtı'nda izlenebilir. Bu anıtın üzerine eklenen çeşme işleviyle mimari bir temsil aracı olma süreci 4.1.4.2. Taksim Meydanı ve Yakın Çevresi başlıklı bölümde değerlendirilmiştir.

Medresesi ile Beyazıt Hamamı iken daha sonra sadece medresenin müzeye dönüştürülmesine karar verilir. Bu doğrultuda, Darülfünun, medreseyi belediyenin kullanımına açar. Medresenin önündeki dükkanların istimlak edilerek yıkılmasına ve böylece meydanın genişletilmesine (Şekil 4.92, Şekil 4.93); medresede ise, İnkılap Müzesi komisyonun topladığı “inkılaba ait olmayan eserler, kitaplar, kıyafetler”in bedelsiz olarak kamuya açılmasına karar verilir (Cumhuriyet, 31 Ocak 1931). Açılması düşünülen bir diğer İnkılap Müzesi ise Atatürk’ün Şişli’deki evidir. Beyazıt’ta açılacak müzeye “Şehir ve İnkılap Vesikaları Müze ve Kütüphanesi” adı verilirken Şişli’deki bina için düşünülen isim “Atatürk İnkılabı Müzesi”dir. Her iki müzenin Cumhuriyet’in 15. yıldönümünde, 29 Ekim 1938’de açılması planlanır (Güngör, S., Cumhuriyet, 3 Ağustos 1938).

İstanbul’da bir İnkılap Müzesi yeri için neden Beyazıt’ın tercih edildiğine ve neden bir medresenin müzeye dönüştürüldüğüne ilişkin bir bilgi ya da belgeye ulaşılamamıştır. Aynı yıllarda toplumsal dönüşümü sağlamak için mekansal dönüşümü temel alan çabaların sonucu olarak kentin prestijli bölgelerinde stadyum, tiyatro binası, açık hava müzesi, sergi sarayı gibi bina tipleri yüklü harcamalar yapılarak inşa edilirken bir müze için yeni bir bina inşa etmek yerine tarihi bir eserin kullanılması tercih edilmiştir. Bu durum, Beyazıt Medresesi’ne, gerek hacmi gerek kent içindeki konumu gerekse Osmanlı dönemine ait oluşu nedeniyle bir İnkılap Müzesi işlevi verilerek İstanbul’un “Cumhuriyet kenti” imajının güçlendirilmek istendiğini akla getirir. Öyle ki, medrese –daha sonra genişletilecek olan- Beyazıt ile Koska arasındaki ana cadde üzerinde ve yazının başında değinilen dönüşümleri geçirmiş olan tarihi Beyazıt Meydanı’nın hemen yanında yer almaktadır. Aynı zamanda, Beyazıt’ta ve bir medrese içinde yer alan bir müze ve kütüphanenin, Cumhuriyet ideolojisinin “vatandaş” yaratmak ve ona modern bir kimlik kazandırmak amacına hizmet ettiğini söylemek de yanlış olmaz. Nitekim, Lütfi Kırdar’ın belirttiğine göre, eğer Beyazıt Meydanı genişletilmemiş olsaydı “münevver Türk gençliğinin merkezi olan Beyazıt” bir harabe halinde kalmış olacaktı (Kırdar, 1945, s.15).

Ancak, 30’lu yılların başlarında ortaya çıkan bu girişimler 1937 yılından sonra olgunlaşmaya başlar. Beyazıt Medresesi’nin* İnkılap Müzesi’ne dönüştürülmesi için çalışmalar hızlanır. Bu doğrultuda, eserler tasnif edilir, sergi salonları düzenlenir, “inkılap devri” için bir kütüphane

* Beyazıt Medresesi’nin vakfiyelerde adı geçmediğinden 7 Muharrem 912/11 Mayıs 1506 tarihli bir belgeden medresenin yapımına cami inşaatı bittikten sonra başlandığı, mimarının Yusuf Bin Papas olduğu öğrenilir. İnşaatının 1507 yılında bittiği düşünülmektedir. 1509 yılındaki depremde zarar görmesinin ardından onarım geçirmiştir. Medresenin bakımsız durumda olması nedeniyle 1911 ve 1915 yılında raporlar yazıldığı bilinmektedir (Eyice, 1993).

oluşturulur (Güngör, S., Cumhuriyet, 3 Ağustos 1938). Atatürk Müzesi kurulurken satın alınarak saklanmış olan “İstanbul şehrinin hususiyetlerine ve sanat hayatına ait muhtelif eserler” buraya yerleştirilir (Anonim, 1949a, s.94). Müzede sergilenenler arasında, “Atatürk inkılabının ortadan kaldırdığı hurafeleri tespit eden eserler, yazı şekillerinin geçirdiği safhalar, tekkelerin ilgası sırasında İstanbul’da mevcut 17 tarikatın malzemeleri” bulunur. Müzenin düzenlenmesiyle ilgilenen kişi, Selim Nüzhet Gerçek’tir* (Cumhuriyet, 28 Kasım 1938). Belediyeler Kanunu’na göre İstanbul’da bir şehir kütüphanesi kurmak için 1929 yılında girişimde bulunan belediye Beyazıt Medresesi’nin müze ve kütüphaneye dönüştürülmesiyle bu fikri uygulamaya koyar. Alınan bir miktar yayına ek olarak Ziya Emiroğlu’nun 1750 ciltlik, Muallim V. Cevet’in [Cevdet] 6517 ciltlik ve Yahya Recai’nin 1264 ciltlik bağışları da eklenerek 6857’si Türkçe ve 6770’i yabancı dillerde 13627 adet yayımla 1939 yılında açılışı yapılır (Anonim, 1949a, s.96). Müzenin yanında “şarkvari bir kahve” yapılması da söz konusudur. Belediye, bu kahvehanenin bir de maketini hazırlatır (Cumhuriyet, 1 Mayıs 1940) (Şekil 4.94).

Lütfi Kırdar’ın Vali ve Belediye Başkanı olduktan sonra ilgilendiği ve yerinde incelediği imar etkinliklerinden biri de medresenin müzeye dönüşümü olur. 1931 yılında söz edilen, medresenin etrafının istimlak edilerek boşaltılması fikri İstanbul’un imar planında yer alır (Cumhuriyet, 8 Aralık 1938). 1938 yılı sonunda ise, istimlak işlemleri tamamlanarak sahiplerine tebligat yapılmasına başlanır (Cumhuriyet, 23 Aralık 1938). Müzenin 1945 yılında Atatürk Bulvarı üzerinde yer alan Gazanfer Ağa Medresesi’ne taşınmasıyla bina, Belediye Kütüphanesi olarak kullanılır (Anonim, 1949a, s. 94).

İstanbul’un imarı kapsamında Beyazıt Meydanı ve yakın çevresi de ele alınır. Prost raporunda, merkezi meydanın “muhtelif nakil vasıtalarını toplamak” amacıyla yapıldığını, meydanın eski zafer takına kadar açılacağını, meydanın güneyindeki binaların arkadlı, iki katlı ve teraslı inşa edilerek bu teraslardan Marmara manzarasının seyredileceğini belirtir (Prost, H., 1938b, s.27). Benzer şekilde Beyoğlu’nda, Unkapanı-Eminönü Caddesi’nde de arkadlı binalar öneren Prost’un bu önerileri ise gerçekleşmemiştir (Prost, 1937, s.84).

Meydana Cumhuriyet Meydanı adı verilmesi ve Taksim Cumhuriyet Anıtı’ndan sonra burada da bir Cumhuriyet anıtı bulunması da düşünülenler arasındadır (Cumhuriyet, 11 Ekim 1937). Ne var ki, bu fikir uygulanmaz. İstanbul’un önemli imgelerini barındıran Eminönü-Ayasofya-Beyazıt-Aksaray aksı içinde Beyazıt Meydanı, hem Bizans dönemine hem Osmanlı dönemine ait yüklü

* Cumhuriyet dönemi yazarlarından Selim Nüzhet Gerçek, kuruluşunda da bulunduğu Basma Yazı ve Resimleri Derleme Müdürlüğü’nde görev almıştır. Tiyatro eleştirileri kaleme almış, bibliyografya çalışmaları yapmıştır.

tarihi ile İstanbul'da düzenlenen diğer meydanlardan ayrılır. Beyazıt Külliyesi ile dinsel yaşamı; hanları, çarşıları ve Kapalıçarşı ile ticari faaliyetleri; üniversite yapıları ve Sahaflar Çarşısı'nın varlığıyla kültürel yaşamı bünyesinde barındırır. Dolayısıyla Taksim, tarihi yarımada dışında yer alması, bu denli yüklü imgeleri ve göstergeleri taşımaması nedeniyle yeni kurulan ulus-devleti temsil etmek için uygun bulunmuş olmalıdır. Beyazıt'ın imgeler repertuarına eklenen İnkılap Müze ve Kütüphanesi ve yeni yapılan kültürel üniversite binaları ise, fiziksel biçimlenmelerle dönüştürülen meydanın yeni imajının parçaları olurlar. Öte yandan, 1930'larda medreseyi çevreleyen binaların istimlak edilerek kaldırılması, Osmanlı döneminin mimari mirasının restorasyonla ortaya çıkarılmak istenmesi ve bu binalara yeni işlev verilmesi bir tür "şıklaştırma" hareketi olarak değerlendirilebilir. Bununla birlikte, örneğin, belge niteliği taşıyan ve tarihi önemi olan mezar taşlarının tasfiye edilmesinde aynı titizliğe rastlanmaz. Bu zihin karışıklığı 1950'lerin sonlarında da devam eder. Simkeşhane, Hasan Paşa Hanı gibi yapılar yol genişletilmesi için kolaylıkla feda edilerek özgün halleri yok edilebilmektedir.

İmar planına göre, Beyazıt'ın "ilim sitesi" haline dönüştürülmesi (Cumhuriyet, 21 Ocak 1938) ve istimlakler sonrasında Beyazıt Meydanı'ndan Marmara'nın görülmesi söz konusudur (Cumhuriyet, 4 Şubat 1939). Beyazıt Camisi, Veliyüttin Efendi Kütüphanesi ve Beyazıt Türbesi'nin de ortaya çıkarılarak meydana asfalt döşenmesi ve havuzun etrafında yeşil saha yapılması da düşünülür (Vatan, 31 Ekim 1940). Prost tarafından hazırlanan Beyazıt'a ait imar planı Belediye İmar Müdürlüğü'nde tamamlanarak Süleymaniye, Ayasofya, Sultanahmet, Üsküdar ve Beykoz Meydanları'nın imar planları ile birlikte onaylanmak üzere Şehir Meclisi'ne gönderilir (Cumhuriyet, 15 Kasım 1940). İstanbul'un nazım planına bağlı olarak yapılan bu "tafsilat planları" onaylanmak üzere Belediye İmar Müdürü Hüsnü Keseroğlu tarafından bizzat Ankara'ya götürülür (Cumhuriyet, 24 Aralık 1940).

Öte yandan, devletin kendi bürokrasisi içinde yaşanan anlaşmazlıklardan biri bu kez Beyazıt Meydanı kapsamında yaşanır. Maarif Vekaleti ve Vakıflar arasında Beyazıt Kütüphanesi etrafındaki binalarla ilgili bir anlaşmazlık ortaya çıkar. Belediye, Sahaflar Çarşısı'nı kaldırarak Beyazıt Camisi ve kütüphanenin ortaya çıkarılmasını istemektedir. Ancak, Vakıflar buna direnç gösterir (Cumhuriyet, 1 Mayıs 1939).

Beyazıt'ın imarı sadece Beyazıt Camisi'nin etrafının açılarak meydanın düzenlenmesinden ve İnkılap Müzesi'nin açılmasından ibaret kalmaz. Beyazıt ile Koska arasındaki yol (Ordu Caddesi) da istimlak edilerek açılan yollardandır. (Cumhuriyet, 11 Haziran 1939). İstanbul'daki yollar İstanbul Belediyesi, Tramvay İdaresi ya da Özel İdare ödeneğiyle Nafia Vekaleti bütçesinden karşılanarak yapılmaktadır. Beyazıt Meydanı'nın düzenlenmesi ve Beyazıt ile Koska arasındaki

yolun yapımını üstlenen ise Tramvay İdaresi olur (Anonim, 1949a, s. 27). Bu yolun da dahil olduğu pek çok istimlak işlemi için yeni istimlak kanununa göre istimlak komisyonları kurulur. Kurulan dört ayrı komisyon Beyazıt çevresindeki yolların ve İnkılap Müzesi çevresindeki binaların istimlak işlemleri ile de ilgilenir (Cumhuriyet, 23 Ağustos 1939). İstimlaklerle ilgili tepkilerle Beyazıt'ta da karşılaşılır. Beyazıt Meydanı çevresinde ve Koska Caddesi üzerinde binaları istimlak edilecek olan bazı mal sahipleri istimlak bedeline itiraz ederek yeniden değer belirlenmesini isterler (Cumhuriyet, 26 Aralık 1939) (Şekil 4.95, Şekil 4.96, Şekil 4.97, Şekil 4.98).

1942 yılında Zeynep Hanım Konağı'nın* yanmasının meydanın biçimlenmesinde önemli bir etkisi olur. 1933 yılında gerçekleştirilen üniversite reformunun bir parçası olarak Fen Fakültesi olarak kullanılan binanın yanmasından sonra yerine yeni bir bina inşa edilmesi için girişimler başlar. Konağın yeniden inşası konu edilmezken yerine yeni binaların inşa edilmesinde fikir birliğine varılır. Bu durum, Beyazıt ile Süleymaniye arasını İstanbul Üniversitesi'nin merkezi olarak planlayan Prost'un planına da ters düşmemiş olur ve İstanbul Üniversitesi'nin çekirdeği burada gelişmeye başlar (Prost., 1938b, s.5). Konağın yerinde inşa edilen, Sedad Hakkı Eldem ve Emin Onat'ın tasarımı olan Fen ve Edebiyat Fakültesi binası, iki fakülteyi tüm birimleriyle içerecek kapasitede gerçekleştirilir.

Bununla birlikte, Zeynep Hanım Konağı'nın arkasında bir konferans salonu yapılmasına ve bunun için belediyeye ait arsanın satın alınmasına karar verilir (Cumhuriyet, 13 Mart 1942). Beş yıl içinde tüm binaların tamamlanması hedeflenir. Ancak, fakülte binalarının inşa edileceği yerlerin hatalı seçildiği ve bunun büyük masraflar doğurduğu konusunda 1946 yılında tartışmalar ortaya çıkar. Öyle ki, zemin kil tabakasından oluştuğu için binaların kazıklı temel üzerine oturtulması söz konusu olmuştur. Aynı zamanda, hafriyat sırasında arkeolojik kalıntılara da rastlanır. Bu nedenlerle, öngörülen zamanda bitirilmesi olanaklı olmayan inşaatların 1949 yılında bitebileceği tahmin edilir (Cumhuriyet, 2 Mart 1946). 1952 yılında tamamlanan yeni fakülte binalarının kütleli formları ile çevrenin boyutsal özellikleri etkilediklerini söylemek mümkündür. Nitekim, Ordu Caddesi'nin geniş bir bulvar haline getirilmesinde fakülte

* Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın kızı Zeynep Kamil Hanım tarafından 1864 yılında yaptırılmıştır. Konak, 1903-1909 arasında İstanbul'un ilk Müslüman yetimhanesi ve sanat okulu olan Darü'l-Hayr-ı Ali olarak kullanılmış, 1909'dan itibaren Darülfünun'a tahsis edilmiştir. 1933 Üniversite reformu ile birlikte kurulan İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi, yurt dışından davet edilen öğretim üyelerinin de katkıları ile Zeynep Hanım Konağı'nda eğitim öğretime başlamıştır. Ancak 1942 yılında çıkan yangın ile Zeynep Hanım Konağı tamamen yanmış yeni bina ise 1952 yılında tamamlanmıştır.

binalarının kütleli biçimlenişi etkili olmuş olmalıdır*.

Meydanda gerçekleştirilen bir başka inşai etkinlik ise, eski Hakkaklar Çarşısı'nın yerini alan Sahaflar Çarşısı'nın 1950 yangınından sonra yeniden inşa edilmesidir. Çarşı ile birlikte bir müzayede salonu ve kahvehane de planlanır, ancak uygulanmaz.

İstanbul Belediyesi'nin gerçekleştirildiği imar etkinliklerine yer veren 1944 tarihli Güzelleşen İstanbul adlı yayında, Harbiye ve Maliye Nezaretleri'nin bu meydana olmasının, Ramazan aylarında cami avlusunda açılan sergilerin, Tanzimat'tan sonra bir gezinme alanı olan Direklerarası'na yakınlığının meydanın önemini arttırdığı belirtilir. Ancak, bu yayına göre, “eski devirler” belediyesince bu önemin farkına varılmamış, Paris'in Etoile meydanıyla karşılaştırılabilecek ölçüde geniş ve imar edilebilir bir alan bakımsız bırakılmış ve meydan ancak Cumhuriyet devrinde canlanmış. Öyle ki, Cumhuriyet Dönemi'nde havuzun yapılması dışında eski Harbiye ve Maliye Nezaretleri binalarının üniversite tarafından kullanılmasıyla meydan, bir “üniversite mahallesi merkezi” olarak yeniden önem kazanmıştır (Daver vd., 1944).

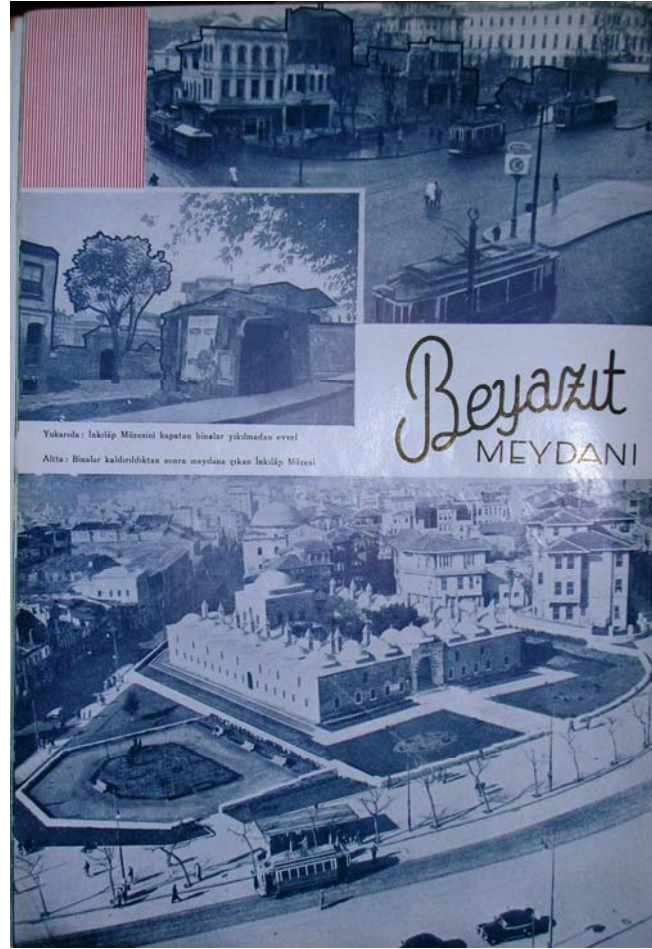


Şekil 4.91 Beyazıt Meydanı, 1930 [14]

* 1956-1957 yıllarında Ordu Caddesi'nin genişletilmesi sırasında 9.5 metrelik tramvay yolu 30 metre olacak şekilde planlanmasıyla Simkeşhane ve Hasan Paşa Hanları'nın cepheleri kesilmiştir.



Şekil 4.92 20. yüzyıl başında Beyazıt Medreses'i'nin çevresini saran iki üç katlı yapılar yıkılmadan önce (Anonim, 1987a)



Şekil 4.93 İnkılap Müzesi (Daver vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.94 “Beyazıdda yapılacak şarkkari kahve” (Cumhuriyet, 1 Mayıs 1940)



Şekil 4.95 Beyazıt Meydanı’nda yıkım tamamlandıktan sonraki ve yeni düzenleme başlamadan önceki durum (Anonim, 02/2003, s. 85)



Şekil 4.96 Beyazıt Meydanı'nda bugün Vakıf Hat Sanatları Müzesi olan medrese çevresindeki 19. yüzyıl yapılaşması yıkılırken (Anonim, 02/2003, s. 85)



Şekil 4.97 “Beyazıt-Koska yolu genişletiliyor” (Cumhuriyet, 4 Mayıs 1940)



Şekil 4.98 Beyazıt Meydanı ve Ordu Caddesi (Anonim, 2003)

4.1.4.5 Sirkeci Garı Meydanı ve Yakın Çevresi

Sirkeci Erken Cumhuriyet döneminde denizyolu ve demiryolu ile ulaşılabilirliği, Babıali Caddesi ve onun devamı olan Ankara Caddesi'nden Galata (Karaköy) Köprüsü'ne uzanan aksın üzerinde oluşu nedeniyle önemli bir bağlantı noktasıdır. Rıhtım olma özelliği, tarihi yarımada ya yakınlığı ve dikkat çekici bir ulaşım yapısı olan Sirkeci Garı'nın varlığı, Sirkeci ve yakın çevresinin İstanbul'un imarı kapsamında ele alınmasında etkindir. Ancak, kentin imarında ilk sırada yer alan; neredeyse en fazla zaman ve kaynak harcanan, en kapsamlı imar etkinliklerine sahne olan bölge Eminönü olurken, hemen yakınındaki Sirkeci'nin böyle bir ağırlığı olmamıştır. Sirkeci ile Karaköy arasının birbirine bağlanması düşünülmemiştir, bunun yerine Eminönü-Karaköy aksının güçlendirilmesi tercih edilmiştir. Dolayısıyla, Sirkeci'nin işlevsel gerçekliği göz ardı edilmiş gözükür. Denize yakın bir 19. yüzyıl ulaşım yapısını barındıran Sirkeci, kıyıdaki en büyük selatin camiyi, Yeni Cami'yi barındıran Eminönü kadar önemli bir merkez olarak görülmemiş olmalıdır.

Bununla birlikte, Sirkeci Eminönü ile eşzamanlı olarak düzenlenir, özellikle Sirkeci Garı'nın etrafı bir meydan oluşturulmak üzere boşaltılır. Amaç “Avrupadan gelen herhangi bir yolcunun gardan dışarı çıktığı zaman güzel bir manzara ile karşılaşması”dır (Cumhuriyet, 27 Ocak 1939). Sirkeci'yi kapsayan ilk girişim Wagner'in üzerinde çalıştığı proje olur. 1935 yılında, henüz Prost görevlendirilmeden önce Wagner'den Eminönü ile Eyüp arasındaki bölgenin imarıyla ilgilenmesi istenmiş, bu doğrultuda Wagner, Eyüp'ten Sirkeci Garı'na kadar uzanan bölge için bir çalışma yapmıştır (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1935).

Bir diğer girişim ise, Sirkeci Rıhtımı'nın onarılmasıdır. 1936 yılında rıhtımın, gemilerin yanaşmasına, yükleme ve boşaltma işlemlerine uygun hale getirilmesine karar verilir. Bu düzenlemeye başlanması için İstanbul Liman İşleme İdaresi'nin gerekli tahsisatı temin etmesi beklenir (Cumhuriyet, 23 Ekim 1936). Yaklaşık bir yıl sonra Sirkeci feribot iskelesinden Sarayburnu'na kadar olan bölgenin projeleri tamamlanır. Bu projeye göre, burada “yeni antrepolar, soğuk hava tesisatı, balık tuzlama ve konserve fabrikaları” yer alacaktır. Öyle ki, “yeni ithal rejimi” nedeniyle ithalatın artması antrepo gereksinimini arttırmış, Sirkeci ve Eminönü'ndeki mevcut antrepolar yetersiz gelmeye başlamıştır. Projeler İktisat ve Nafia Vekaleti'nin onayına sunulduktan sonra uygulamaya geçilecektir. Ayrıca Sirkeci'de yeni bir feribot iskelesinin yapılması düşünülür. Bu kapsamda Nafia Vekaleti tarafından Sirkeci Garı ve çevresinin düzenlenmesi söz konusudur. Gar çevresinin istimlak yoluyla boşaltılması ve burada “modern bir istasyon sahası” oluşturulması, bu meydana bir de Atatürk heykeli bulunması istenir (Cumhuriyet, 18 Kasım 1937). Bununla birlikte, Galata Yolcu Salonu inşa edilene kadar

Sirkeci'deki eski Gümrük binasında bir yolcu salonu oluşturulması ve yolcu gemilerinin Sirkeci'yi kullanması için çalışmalar başlar (Cumhuriyet, 2 Ocak 1938). 7 Şubat 1938 tarihinde bu salon hizmete açılır. Marmara ve Akdeniz tarafından gelen ve bu tarafa giden yolcuların bu salonu kullanmasına karar verilir. Ancak, Liman İşletmesi Müdürü Raufi (Manyaslı) ve Belediye İktisat Müdürü Asım Süreyya'nın incelemeleri sonucunda bu salonun kullanılmasından vazgeçilir. Sorun, yolcuları rıhtıma getirecek küçük teknelerin yanaşmasına iskelenin uygun olmayışı ve iskele çıkışındaki Reşadiye Caddesi'nin bozuk oluşudur. Bu nedenle Galata'da yeni yolcu salonu inşa edilinceye kadar mevcut Galata Yolcu Salonu'nun kullanılmasına karar verilir (Cumhuriyet, 8 Şubat 1938).

Öte yandan, Nafia Vekili Ali Çetinkaya İstanbul'da Sirkeci Garı çevresinin düzenlenmesi ile ilgilenir. Burası için proje hazırlayan kişi ise Nafia Vekaleti mimarı Theo Leveau'dur*. İlk aşamada gar çevresindeki “ufak cami ile ambar ve binalar” kaldırılacaktır. Bu işlemlerden sonra Nafia Vekaleti, Şirket-i Hayriye'den mevcut iskelenin yerine yeni bir feribot iskelesi yapmasını isteyecektir (Cumhuriyet, 21 Haziran 1938). 1938 yılında Nafia Vekaleti tarafından onaylanan bu projeye göre, garın çıkış tarafında bir meydan oluşturulacak, giriş tarafında ise büyük bir park yapılarak burasının sahile yakın kısmında antrepolar inşa edilecektir. Kaldırılacak olan caminin olduğu kısımda bir gazino yapılarak genişleyecek olan tramvay caddesi boyunca mağazalar yer alacaktır (Cumhuriyet, 7 Temmuz 1938). İlk aşamadaki istimlakler ise hem Nafia Vekaleti hem de İstanbul Belediyesi tarafından yürütülür. Bir yandan da Devlet Demiryolları İdaresi garın tadilatını yapmaktadır. Garda yeni bir peron, banliyö gişeleri, “bagaj dairesi” ve binaya bitişik bir “hala” yapılmaktadır (Cumhuriyet, 18 Kasım 1938, Cumhuriyet, 30 Kasım 1938, Cumhuriyet, 1 Nisan 1939, Cumhuriyet, 1 Temmuz 1939).

Öte yandan, İstanbul Belediyesi ile Vakıflar arasında yaşanan anlaşmazlıklardan biri de Sirkeci Garı Meydanı'nın açılması sırasında yaşanır. Yıkılması söz konusu olan caminin enkaz arsası için Vakıflar'ın 45 000 lira talep etmesi üzerine belediye buna itiraz eder. Devlet Şurası Vakıflar'ın buna hakkı olduğunu onaylar, ancak miktarı 18 000 liraya indirir (Cumhuriyet, 23 Ocak 1939).

Prost ise 1938 yılında yayınlanan raporunda Sirkeci Garı'nın sadece banliyö trenlerine ve Sarayburnu Limanı'na gelecek yük vagonlarına hizmet etmesini önermiştir (Prost, 1938b, s.3,

* Theo Leveau, “Vali Konağı karşısındaki yeşil saha ile Taksim bahçesinin ön tarafını teşkil eden ve Gazhaneye kadar imtidad edip Sürpagob mezarlığı ve civarını içine alan sahanın” ve Tozkoparan'dan Haliç'e doğru olan bölgenin planlarını da hazırlamıştır (Cumhuriyet, 6 Kasım 1939). Bkz. 4.2.3.2 Gayrimüslim Mezarlıkları ve 4.1.4.2 Taksim Meydanı ve Yakın Çevresi.

Cumhuriyet, 13 Nisan 1938). Prost'un planlama uzmanı olarak çalışmaya başlamasından sonra, 1937 yılında gündeme gelen, Sirkeci'den Florya'ya uzanan bir yol yapımı konusu ise (Cumhuriyet, 10 Ocak 1937) 1939 yılında tekrar ele alınmaya başlanır. Bu yol için Nafia Vekaleti İstanbul Belediyesi'ne yardım edecektir. Buna göre, açılacak yol çevresindeki binalar istimlak edilerek Sirkeci'deki yük vagonları Sirkeci'den Yedikule'ye aktarılacak, Sirkeci'den Eminönü'ne kadar rıhtım üzerindeki gümrük binaları kaldırılarak bir cadde açılacaktır (Cumhuriyet, 12 Nisan 1939).

Sirkeci'deki imar etkinliklerinde Nafia Vekaleti ve İstanbul Belediyesi dışında Münakale Vekaleti ile Tramvay İdaresi'nin de payı vardır. Öyle ki, Sirkeci Garı önündeki caddeyi yaptıran Münakale Vekaleti'dir (Cumhuriyet, 26 Kasım 1939). Tramvay hattı garın önüne doğru alınacağından buradaki istimlak işlerini ve yolun asfalt olarak yapımını üstelenen ise Tramvay İdaresi'dir (Cumhuriyet, 18 Ocak 1940 ve Cumhuriyet, 11 Şubat 1940).

4.1.4.6 Üsküdar İskele Meydanı ve Yakın Çevresi

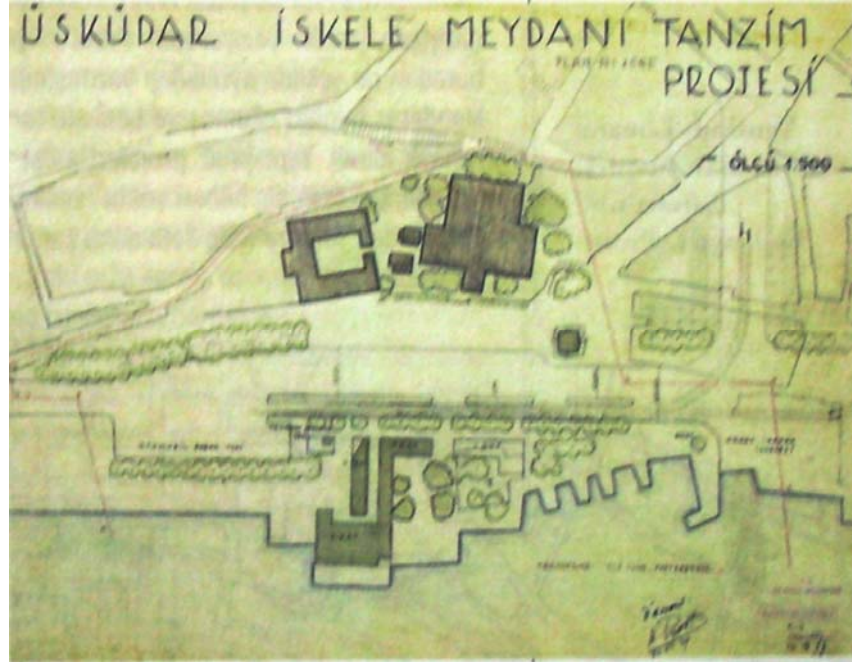
Üsküdar bir yandan İstanbul Boğazı'na hakimiyeti öte yandan Marmara Denizi'ne uzamış konumu ile coğrafi açıdan önemli kent bölgesidir. Barındırdığı cami, imaret, tekke, çeşme, sebillerle tarihi kent dokusunun bir parçası olma özelliğini de taşır. Üsküdar'da imar etkinlikleri Mihrimah Camisi ve Üçüncü Ahmet Çeşmesi'nin etrafının boşaltılarak iskele meydanının açılması ve buna bağlı olarak bir kıyı düzenlemesinin yapılması çerçevesinde gerçekleştirilmiştir.

1934 yılında meydanın açılmasından söz edilmeye başlanır (Cumhuriyet, 28 Ekim 1934). Mihrimah Sultan Camisi'nin ortaya çıkarılması için gerekli istimlaklerin yapılarak meydanın çarşıya doğru genişletilmesi söz konusudur. Bu doğrultuda başlayan istimlakler yeterli ödenek olmadığından 1936 yılında durur. Meydanın düzenlenmesi ve burada “muntazam bir park” yapılması için belediyenin 1936 yılı bütçesine ödenek konması beklenir (Akşam, 11 Ocak 1936). 1938 yılı sonunda Vali ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar'ın Prost ile birlikte Üsküdar'a giderek incelemelerde bulunmasıyla başlayan imar girişimlerin devam ettiği görülür (Cumhuriyet, 21 Aralık 1938).

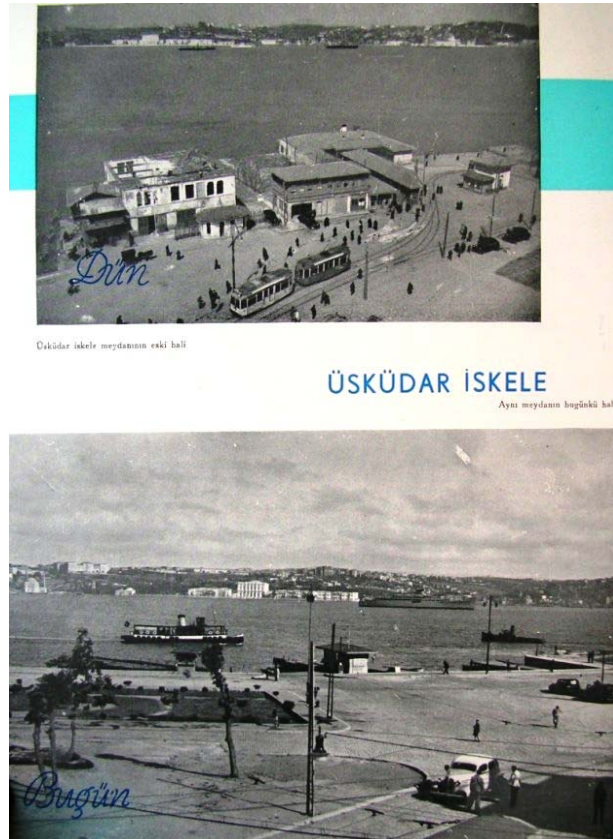
Öte yandan, Üsküdar-Beykoz sahil yolu da tamamlanmak üzeredir. Prost ise “Üsküdar ve Kadıköy ile Boğaz'ın Anadolu sahiline ait” nazım planlarını hazırlamaya başlamıştır (Cumhuriyet, 4 Haziran 1938). Vakıflar tarafından ise, Üsküdar Şemsipaşa Camisi'nin onarımı sürdürülmektedir (Cumhuriyet, 29 Temmuz 1939).

1939 yılına gelindiğinde meydanın planı hazırlanmış Nafia Vekaleti'nin onayı beklenmektedir (Şekil 4.99). Plan onaylandıktan sonra araba vapuru iskelesindeki ahşap barakalar yıkılacak deniz doldurularak Şirket-i Hayriye İskelesi de buraya nakledilecektir (Cumhuriyet, 21 Mart 1939 ve Cumhuriyet, 1 Ağustos 1939). Bununla birlikte, meydandaki “elektrik muhavvile merkezi” kaldırılacak, çöp iskelesi civarındaki binalar istimlak edilecek, itfaiye binası kaldırılacak ve meydanın çevre yolları düzenlenecektir (Cumhuriyet, 11 Temmuz 1939 ve Cumhuriyet, 6 Ağustos 1939). Öte yandan, gerek Üsküdar Meydanı'nda gerek Eminönü Meydanı, Barbaros Meydanı, Bebek-İstinye yolu gibi istimlaklerin gerekli olduğu diğer kent mekanlarında istimlak işlemlerinin hızlanması için İstimlak Kanunu'nun yürürlüğe girmesi beklenmektedir. Öyle ki, uygulanmakta olan ve istimlak edilecek yerlerin gayrisafi gelirinin on katının istimlak bedeli olarak verilmesi esası yerine Büyük Millet Meclisi'nin onayına sunulan yeni İstimlak Kanunu'nda “takdiri kıymet esası”nın kabul edilmesi önerilmektedir (Cumhuriyet, 19 Temmuz 1939). Ardından 1939 yılı Ekim ayında Üsküdar Meydanı'nda yıkılması gereken binaların kamu yararı adına istimlak ile ilgili bir karar belediyeye bildirilir (Cumhuriyet, 8 Ekim 1939). Böylece araba vapuru iskelesi çevresinde yıkımlara başlanarak meydanın düzenlenmesine yönelik ilk adımlar atılır (Cumhuriyet, 19 Aralık 1939 ve Cumhuriyet, 29 Şubat 1940). İskele çevresinde yer alan Şirket-i Hayriye'ye ait olan dükkanların yıkılması için ise belediye Şirket-i Hayriye'ye başvurur (Cumhuriyet, 31 Mayıs 1940). Üsküdar Meydanı'nın Prost'un hazırladığı nazım plana bağlı olarak yapılan tafsilat planları ise Nafia Vekaleti tarafından onaylanmak üzere Belediye İmar Müdürü Hüsnü Keseroğlu tarafından bir grup planla birlikte Ankara'ya götürülür (Cumhuriyet, 24 Aralık 1940). Bu plana göre, denizden algılanabilmesi için Üsküdar'daki büyük üç caminin etrafı boşaltılacak, araba vapur iskelesi Şemsipaşa istikametine nakledilecek, iskele yakınındaki kıyı doldurulmayarak girinti ve çıkıntılarında kayıklar için ayrı bir iskele oluşturulacaktır (Cumhuriyet, 15 Mart 1941). Bununla birlikte, hazırlanan planı inceleyen Prost, Şirket-i Hayriye iskelesinin yanında küçük ölçekli bir kahvenin bulunmasının yeterli olacağını düşünür (Cumhuriyet, 14 Haziran 1941) (Şekil 4.100).

Öte yandan, Prost'un Anadolu yakası için çalışmaları 1940 yılında “Anadolu Sahili Nazım Planını İzah Eden Rapor” adı ile yayınlanır. Bu raporun Üsküdar ile ilgili kısmında iskeleden tütün depolarına kadar meydanın açılarak bir rıhtım ile birlikte feribot iskelesinin yapılması önerilmiştir. Ayıca bu meydana dört ana arter açılmaktadır. Birincisi Boğaziçi'ne, ikincisi Ankara'ya, üçüncüsü kıydan plaja doğru uzanmakta dördüncüsü ise kısmen deniz kenarından kısmen yamaçlardan geçmektedir. Üsküdar içe doğru ise üç arterle açılmaktadır. Birincisi Şile, ikincisi Küçük Çamlıca, üçüncüsü Ankara yoludur. İstimlaklerden kaçınmak için yeni açılacak yollar mevcut yol istikametine paralel olarak çizilmiştir (Prost, 1940, s.4-5)



Şekil 4.99 Üsküdar İskele Meydanı Tanzim Projesi, Prost 1937 (Boysan, 1999, s.37)



Şekil 4.100 Üsküdar İskele Meydanı düzenlenmeden önce ve sonra (Daver vd., 1944, s.y.)

4.2 Kamusal Mekanlar

4.2.1 Yeşil Alanlar

4.2.1.1 Taksim Bahçesi ve Taksim Belediye Gazinosu

İstanbul'un fiziksel biçimlenişinde etkili olan aktörlerin başında bürokratların olduğu, Lütfi Kırdar'ın, Taksim Bahçesi'ni yerinde inceleyerek yeniden düzenlenmesini istemesinde izlenebilir. Bununla birlikte Kırdar, Eminönü Meydanı ve Eminönü-Unkapanı arasındaki cadde ile birlikte, Prost'tan Taksim Kışlası ve Taksim Bahçesi'ni de kapsayacak şekilde, 2 Numaralı Park olarak adlandırılan Dolmabahçe ile Harbiye arasındaki bölgeyi rekreasyon amaçlı olarak düzenleyerek imar planlarını hazırlamasını ister (Cumhuriyet, 16 Mayıs 1939) (Şekil 4.88).

Osmanlı başkentinde kamuya açık parkların ilk örneği olan Taksim Bahçesi, Pera halkının en gözde gezinti yeri olmuştur. 1864 yılında Taksim-Pangaltı yolu inşa halinde iken Taksim'deki Hristiyan mezarlıklarının Şişli'ye taşınmasıyla boşalan alana bir bahçe yapılması düşünülür ve Pera sakinlerinin bu çok reklamı yapılan tenezzüh sahasının bitirilmesi için Altıncı Daire idaresine yaptıkları baskı sonucu park 1869 yılında tamamlanır. Taksim Bahçesi, yazın öğleden sonraları müzik çalınan, İstanbul'a turneye gelen Fransız ve İtalyan topluluklarının operetler oynadığı, daha çok İstanbul'daki azınlıkların ve elçilik mensuplarının yüksek bir ücret ödeyerek girebildikleri ve gazinosunda danslı baloların yapıldığı bir yer haline gelir. Öte yandan, yazın tatile gidemeyen gelir düzeyi düşük Pera sakinleri için 1900 yılında İstanbul Tramvay Şirketi'yle Taksim Bahçesi idarelerinin vardıkları bir anlaşma sonucu, Şişli-Taksim ve Altıncı Daire-Taksim hatlarının yolcularının biletlerini göstererek parka ücretsiz girebilmeleri sağlanır (Çelik, 1998, s.78). Daha sonra ise, Birinci Dünya Savaşı ve sonrasındaki yokluk döneminden etkilenen bahçe kurur ve binalar bakımsız bir hal alır.

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Taksim Bahçesi'nin açık alanı düzenlenerek 1939 yılı Temmuz ayında kullanıma açılır (Şekil 4.89) ve inşaatına aralıklarla devam edilerek 1945 yılında 89 801 lira harcanarak tamamlanır (Anonim, 1949a). Osmanlı döneminde bulunduğu yerde, yepyeni bir bahçe düzenlenir ve yeni bir gazino inşa edilir. Öte yandan, Kırdar'ın isteği üzerine Taksim ve Tepebaşı Bahçesi'nin düzenlenmesi için 1938 yılında İmar Şubesi'nden bir mimar ve Fransız mimar Gotye (Gauthier ?)* görevlendirilmiştir (Cumhuriyet, 9 Aralık 1938). Gotye'nin çalışmalarının Prost tarafından değerlendirilip değerlendirilmediği ise bilinmemektedir. Bu

* Mimar Gotye'ye 4.3.1 İstanbul'da Büyük Tiyatro İhtiyacı başlıklı bölümde daha ayrıntılı değinilmiştir.

girişimlerin ardından, eski ahşap gazino binasının yerinde modernist kalıplar içerisinde, iki katlı Taksim Belediye Gazinosu yapılır* (Şekil 4.90, Şekil 4.91, Şekil 4.92, Şekil 4.93, Şekil 4.94). Rüknettin Güney tarafından tasarlanan gazinonun yapılış amacı Güzelleşen İstanbul adlı yayında şöyle açıklanır: “Bugünkü yaşayış tarzının bir icabı olarak resmi ve hususi teşkilleri tarafından verilecek çaylar, ziyafetler, balolar için koca İstanbulda münasip bir bina olmadığı gibi kibar, temiz, güzel manzaralı, geniş bir eğlence yeri de yoktu” (Daver vd, 1944, s.y.). Yapımına 1939 yılında başlanan ve 1940 yılında 367 214 lira harcanarak tamamlanan (Anonim, 1949a) gazinonun işletmesi Belediye Daimi Encümeni tarafından üç sene süreyle, senelik 30 000 lira kira bedeli karşılığında (Cumhuriyet, 8 Mart 1940) Said Duman’a verilir. Müteahhit, sözleşmeye göre bu işletme için 90 000 liralık bir şirket kurarak nizamnamesini belediyeye vermekle yükümlü olur (Cumhuriyet, 1 Şubat 1940). Ancak Lütfi Kırdar, kamu hizmetinde bulunmak amacıyla olan belediyenin burada “halkın ucuza eğlenebilmesi için şehrin zenginleri ve belediyenin koyduğu sermaye” ile bir şirket kurduğunu, Taksim Gazinosu’nun aynı zamanda “şehre garson yetiştiren” bir okula dönüştürüleceğini açıklar (Cumhuriyet, 8 Mart 1940). Gazinonun açılmasıyla ortaya çıkan bir sorun, eğlence mekanı işletmesinde karşılaşılan bilgi ve tecrübe eksikliğidir. Bu eksikliği gidermek için başvurulacak yöntem ise yine bir yabancı uzmana danışmak olur. Lütfi Kırdar’ın Bükreş ziyaretinde İstanbul’a davet ettiği “Bükreş sayfiye ve eğlence yerlerinin idari işlerinde” uzman olan Yorgi Mişel (sic.) İstanbul’a gelerek Florya Plajlarını ve Taksim Gazinosu’nu inceler (Cumhuriyet, 16 Mart 1940). Gazino, 1968 yılında yerine Sheraton Otel’i’nin inşa edilmesine kadar ayakta kalır.

Eski bahçenin izleri silinerek oluşturulan yeni bir “gezi” ile aynı zamanda, kullanıcıların da “yeni”lenerek Cumhuriyet’in yeni yüzüne uygun olmaları amaçlanır. Öyle ki, Cumhuriyet’in ilk yıllarında Osmanlı’nın bürokratik seçkinleri iktidarlarını kaybetmiş, hanedan İstanbul’dan ayrılmış ve Osmanlı seçkinleri yerlerini Cumhuriyet’in ileri gelenlerine bırakmıştır. Kendini yeniden inşa eden devlet aynı zamanda yerli sermayedar, “milli burjuvazi” yaratma girişimleri içerisindeydi. Örneğin, İş Bankası’nın kuruluşuyla siyaset ile iş dünyasının buluşması gerçekleşir. Bu dönemde 66’sı yabancı ortaklı 201 şirket kurulur. Bugünün büyük holdingleri ilk birikimlerini Cumhuriyet’in ilk yıllarında yaparlar. Dolayısıyla, kentin mevcut toplumsal katmanlarının 19. yüzyılda ve 20. yüzyıl başında benimsediği yaşam biçim ve alışkanlıkları “muasır medeniyet seviyesi”nin biçimleriyle birleştirilerek yeni bir kent yaşamı oluşturulmaya başlanır. Kentte bir yandan Cumhuriyet bayramından kabotaj bayramına kadar çeşitli bayramlar

* Burası günümüzde Ceylan Otel’in (eski Sheraton Otel) bulunduğu yerdir.

törenlerle kutlanır, plajlar açılır, su sporu gösterileri yapılırken Taksim Bahçesi'nde de Cumhuriyet baloları, resmi toplantılar, düğünler, yılbaşı baloları düzenlenir. İstanbul'daki yeni kentsel donatılardan biri olan Taksim Bahçesi'nin düzenlenmesi ve Taksim Belediye Gazinosu'nun inşası toplumsal dönüşümü sağlamak için mekansal dönüşümü temel alan modernist hareketlerden biridir. Ne var ki, yaratılmak istenen “asri hayat”ın sadece bu binaların inşa edilmesiyle mümkün olmadığı, mekanın insanı değiştirmesinin sanıldığı kadar kolay olmadığı fark edilmez.



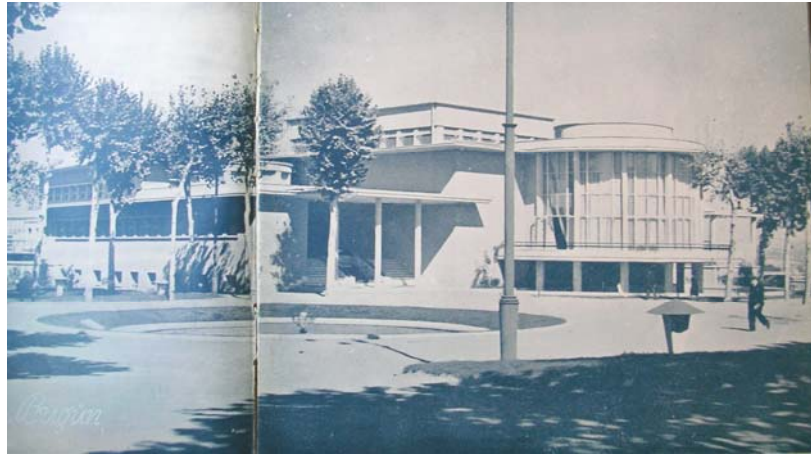
Şekil 4.101 Taksim Bahçesi (Cumhuriyet, 2 Mayıs 1939)



Şekil 4.102 “Taksim Belediye Gazinosu ve Bahçesi” (Daver vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.103 Taksim Bahçesi'nin düzenlenmeden önceki ve sonraki hali (Daver vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.104 Taksim Bahçesi ve Gazinosu (Daver vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.105 Taksim Bahçesi ve Gazinosu (Daver vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.106 Taksim Bahçesi ve Gazinosu (Daver vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.107 Taksim Bahçesi ve Gazinosu (Gülersoy, 1999, s.50)

4.2.1.2 Taksim Kışlası ve İnönü Gezisi

Taksim Topçu Kışlası, topçu ve nakliye birlikleri için yaptırılmıştır. İnşaatı III. Selim Dönemi'nde, 1803'te başlamış, 1806'da tamamlanmıştır* (Saner, 1998). 1812'de yenilenmiş, çeşitli tarihlerde onarımlar geçirmiş, nihayet Abdülaziz döneminde kapsamlı bir inşaatla köklü

* Taksim Topçu Kışlası'nın yapım tarihi ile ilgili farklı kaynaklarda çelişkili tarihler verilmektedir. Bu çalışmada yararlanılan kaynak ise (Cezar, M., 1997, "Beyoğlu Kışlası", İstanbul Dergisi, 22, s.38)'den alıntı yapmış olan (Saner, T., 1998, 19. Yüzyıl İstanbul Mimarlığında Oryantalizm, Pera Turizm ve Ticaret A.Ş., İstanbul) künyeli kaynaktır.

biçimde değiştirilmiştir. Saner (1998), kışladaki Oryantalist düzenlemelerin bu son inşaat sırasında uygulanmış olduğu belirtir. Yapı, II. Abdülhamit zamanında da onarılmıştır. Kışla, biçimsel özellikleriyle, egzotik tasarımıyla, Magrip bileşenli Oryantalizm modasının İstanbul'daki en “Batılı” temsilcilerinden biri olmuştur (Şekil 4.95).

Futbola karşı artan ilgi ve bu kışlanın karşısındaki Talimhane alanında yapılan maçların topladığı kalabalık, Çelebizade Said Tevfik Bey'i Taksim Kışlası'nın avlusunu bir stadyum haline getirmeye teşvik eder. Spor Alemi dergisi sahibi ve Türkiye'nin ilk spor spikeri Çelebizade Sait Tevfik Bey tarafından 31 Mart Hareketi'nin ardından kışlanın hasar gören avlusu kiralanarak futbol oynanacak şekilde düzenlenir (Şekil 4.96). 1923 sonbaharından sonra statta lig maçları oynanmaya başlanır. 1921 yılında açılan stat, bazı Türk kulüp idarecilerinin uyguladığı boykot yüzünden Said Bey'in elinde daha fazla kalamayınca Said Bey stadı, Bork adlı bir Maltalı işadamına devretmek zorunda kalır. Bork'un amacı, bu alanı sirk gösterileri, at yarışları düzenleyebileceği bir alan haline getirmektir. Kısa bir süre sonra İstanbul'un Avrupa yakasında futbol maçları oynamaya uygun bir alan arayan Beşiktaş'tan Şeref Bey, Fenerbahçe'den Zeki Rıza (Sporel) ve Galatasaray'dan Yusuf Ziya (Öniş) kışla avlusunu Maltalı tacirden kiralarlar*. Şeref Bey ve Zeki Rıza Bey'in birer, Yusuf Ziya Bey'in iki hisseye sahip olduğu ortaklık, 40 000 lira harcayarak kışla avlusunu bir stadyum haline getirir. Özellikle Türk takımlarının İngiliz ve Fransız işgal kuvvetlerinin takımlarıyla yaptıkları maçlar büyük ilgi görür. 26 Ekim 1923 günü Milli Futbol Takımı'nın ilk milli maçı olan Romanya karşılaşması bu statta yapılır. Daha sonra stat, 5000 seyirci alabilecek duruma getirilir ve 1922'den 1940'a kadar 18 yıl süreyle kullanılır ve 1923-1936 yılları arasında Türkiye Millî Futbol Takımı'nın 9 maçına evsahipliği yapar. Zamanla futbolun dışında güreş, atletizm ve bisiklet yarışları da düzenlenir (Şekil 4.97, Şekil 4.98, Şekil 4.99).

Galatasaray Kulübü ve Güneş Kulübü başkanları tarafından 10 Ağustos 1938 tarihinde Başvekalet'e yazılan bir yazıda, Taksim Stadyumu'nun senelerden beri yardım alınmaksızın bu kulüplerce ayakta tutulduğu ve Fransız Emlak Şirketi ile olan sözleşmeye göre üç yıl daha kira sürelerinin bulunduğu belirtilerek devletin nezareti altında “imar ve ihya işi”nin bu kulüplere verilerek Taksim Stadyumu'nun “modern ve Milli maçlarla yabancı temaslara ve Balkan olimpiyatlarına müsait bir şekle” getirilmesine izin verilmesinin ve böylelikle Fenerbahçe ve Beşiktaş gibi bir sahaya sahip olmalarının sağlanmasının talep edildiğinden söz edilir (BCA-

* BCA-30..10.0.0: 145.37..4 numaralı belgede stadyumun Fransız Emlak Şirketi tarafından kiralandığı bilgisi geçmektedir. Dolayısıyla “Maltalı tacir” ifadesiyle tariflenen kişinin Fransız Emlak Şirketi bünyesinde varolduğu düşünülebilir.

30..10.0.0: 145.37..4). Bu belgeden Taksim Kışlası'nın mülkiyeti devlete ait iken Fransız Emlak Şirketi'ne satıldığı anlaşılmaktadır. 28 Mayıs 1932 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan bir haberde de Taksim Emlak Şirketi'nin Talimhane Meydanı'ndaki arsalarının tamamını sattığı ve Taksim Kışlası'nın da yıkılarak arsa olarak satışa çıkarılacağı bilgisi yer alır. Dolayısıyla, Taksim Kışlası kışla olma özelliğini çok önceden kaybetmiş olduğunu söylemek mümkündür. Ancak, kışlanın Fransız Emlak Şirketi'ne ne zaman satıldığı bilinmemektedir.

Öte yandan, kışlanın satılmış olması eleştirilere neden olur. Yunus Nadi, Harbiye Mektebi'nin satılarak yıkılacağına ve yerinde apartmanlar inşa edileceğine ilişkin ortaya çıkan haberler üzerine kaleme aldığı yazısında Taksim Kışlası'na da değinir. Nadi'ye göre, memleketin büyük kıymetlerini yıkıp yok etmek doğru değildir. Nadi satırlarına şöyle devam eder: “(...) Taksim kışlasını ile meydanını satan adamlara milli Türk tarihi dua okuyacak değildir. Oralarını satın almış olan şirket o koca meydanı mahvettikten sonra şimdi kışlayı yıkacak. Eğer Londrada olsaydı kendi başına bir saraya benzeyen bu kışlaya Beyoğlunun (...)” mevkisinde ebediyet mev’ud ve mukadder olurdu. Ve o meydanile o kışla muhakkak Türk medeniyetinin yüce bir timsalini teşkil ve teşhir eder giderdi. Şimdiki harab halile bile bu kışlanın, karşısında yeni yapılan apartman kümelerinden bin kere daha güzel olduğu herkesin görebileceği meydanda hakikattir” (Cumhuriyet, 7 Şubat 1936). Öte yandan, kışla, ilerleyen yıllarda İsmet İnönü'nün adının verileceği ve Taksim Meydanı ile birlikte Cumhuriyet'in kamusal temsil alanı olacak geniş bir parka yerini bırakacaktır. Kışlanın yıkımında etkili olan nedenlerden birisi ise merkezi otoritenin birçok saltanat yapısı gibi giderek bakımsız hale gelmiş olan bu yapı kompleksini onaracak ve yeni işlev verecek mali gücü bulamamasıdır. Ne var ki, daha önemli olan neden, bütün ağırlığıyla Taksim'deki en belirgin Osmanlı dönemi eseri olan ve unutturulmak istenen geçmişini temsil eden kışlaya tahayyül edilen kentsel mekanın tasarımında yer verilmek istenmeyişidir. Dolayısıyla kışla, tasfiye edilmek istenen “eski”nin kalıntılarından biridir.

Kışlanın yıkılması için beklenen ise, İstanbul'un imar planının uygulanması için İstanbul Belediyesi'nin Belediyeler Bankası'ndan alacağı 5 000 000 liralık istikraza** ait işlemlerin tamamlanmasıdır. Çünkü, bu miktarın kullanılacağı ilk imar hareketleri arasında kışlanın yıkılması da vardır. 1938 yılında düşünülen, kışlanın çevresindeki garaj, gazino ve kahvehanelerin ortadan kaldırılması; kışlanın istimlak edilerek yıkılması ve yerinde “büyük bir sergi binasının” inşa edilmesidir. Kaynaklarda Taksim Emlak Şirketi ya da Fransız Emlak Şirketi

* Yazının bu kısmındaki bazı kelimeler okunamamıştır.

** Bkz. Bölüm 3.1.2 Ekonomik Kaynaklar.

olarak belirtilen şirkete ait olan kışla ve müstemilatının tapu kayıtları incelenerek 500 000 liraya istimlak edilebileceği anlaşılr. Öte yandan, belediyenin istimlak kararından önce bina yıktırıldığı takdirde şirket ifraz edeceği arsaları daha yüksek fiyatla satışa çıkarabileceğinden, bu sahanın istimlakının ileride belediyeye daha pahalıya mal olmaması için istimlak işlemlerine başlamakta acele edilir. Ancak, istimlake başlaması için istikraz işlemlerinin sonuçlanması gerekmektedir (Cumhuriyet, 10 Mayıs 1938). Bunun üzerine, hükümet Taksim Emlak Şirketi'nde "evvelce çok az bulunan hissesini muhtelif zamanlarda toplayarak" 140 000 hissedenden 125 000'ini alır. Maliye Vekaleti de şirketin genel kurulunu, şirketin tasfiyesini istemek üzere toplantıya davet eder. Tasfiye ile "Taksim Emlak Şirketi'nin idaresinde diğer apartmanların inşa edildiği mıntıka ile abidenin karşısındaki su mahzeni etrafındaki mevcut bütün boş arsalar"ın Maliye Vekaleti'ne geçmesi amaçlanır. Tasfiye kararından sonra ise kışla arsasının ya bedeli karşılığında Maliye Vekaleti'nden alınması ya da İcra Vekilleri Heyeti kararı ile bu işe tahsisi düşünülür (Cumhuriyet, 15 Mayıs 1938) (Şekil 4.100, Şekil 4.101).

Öte yandan, Prost da 1937 yılında Emlak Şirketi'ne gereken tazminatın verilerek Taksim Kışlası arsasının belediyeye mal edilmesi gerektiğini belirtir. Talimhane "harpten evvel tasavvur edilmiş olup sonraları buradaki modern binaların inşası ile bu tasavvurun hatalı olduğu meydana çıkmıştır". Prost'a göre bu bölgenin ifraz planı onaylandığı sırada İstanbul'un nazım planı olmadığı için ortaya çıkan durum bir şehircilik hatasıdır ve bu arsa tüccarları tarafından düşünülmüş olmalıdır (Prost, 1938a). Bu önerinin etkisiyle kışla ve çevresinin ifraz edilmeyerek Emlak Şirketi'nden satın alınmaya çalışıldığı söylenebilir.

Kışlanın yerinde yapılmak istenen daimi sergi binasının yanında bir de spor sarayı yapılması da düşünülenler arasındadır (Cumhuriyet, 21 Mayıs 1938). İstanbul otelcileri ise Turizm Genel Müdürlüğü'ne Taksim Kışlası'nın yerinde hükümetin ve milli bankaların katılımıyla büyük bir otel yapılmasını teklif ederler (Cumhuriyet, 26 Eylül 1938). İstanbul'da beş sene içerisinde yapılması düşünülen imar faaliyetleriyle ilgili Dahiliye Vekaleti'ne gönderilen ilk üç seneye ait programda, Taksim Kışlası ve müstemilatının istimlakı ilk sene içerisinde yer alır. Bunun için ayrılan miktar ise 1 200 000 liradır (Cumhuriyet, 24 Mayıs 1938).

Lütfi Kırdar'ın göreve gelmesiyle birlikte ise Taksim Kışlası'nın da içinde bulunduğu Taksim ile Harbiye arasındaki bölgede şehir tiyatrosu, konservatuar binalarının inşa edilerek burasının düzenlenmesi gündeme gelir (Cumhuriyet, 21 Aralık 1938). Kırdar'ın, 20 Şubat 1939 tarihindeki Ankara ziyaretinde İstanbul'un imarı ile ilgili görüşmeyi planladığı konulardan biri de Taksim Kışlası'nın Maliye Vekaleti'nden belediyeye devredilmesidir (Cumhuriyet, 21 Şubat 1939). Kırdar, Prost'un avan projesine göre Belediye İmar Müdürlüğü tarafından hazırlanan uygulama

projesini de Ankara'ya götürür. Bu projeye göre, Taksim Kışlası'nın yerinde şehir tiyatrosu, otel ve gazino, şehir kulübü ve gazinosu, konferans salonu, halkevi, matbuat kulübü ve çeşitli dükkanlar inşa edilecektir. Kışlanın "Milli Emlak"tan belediyeye devri halinde inşaatın 3 645 000 liraya mal olacağı belirlenir (Cumhuriyet, 23 Şubat 1939). Ancak, hükümet Taksim Kışlası ve müştemilatını Emlak Şirketi'nin yerine geçen Emlak Tasfiye Heyeti'ne devrettiği gerekçesiyle belediyenin talebini reddeder ve heyetin kendi sermayesi ile belediyenin istediği binaları yaptırmasını uygun bulur (Cumhuriyet, 28 Şubat 1939). Ancak daha sonra, kışla ve müştemilatının belediyeye devredilmesine karar verilmesi üzerine 1 Temmuz 1939 tarihinde Maliye Vekaleti bir rapor hazırlayarak İcra Vekilleri Heyeti'ne gönderir (Cumhuriyet, 29 Haziran 1939). Taksim Kışlası arsasının 2290 numaralı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun 8. maddesine göre parasız olarak İstanbul Belediyesi'ne devredilmesine ilişkin 7 Temmuz 1939 tarihli İcra Vekilleri Heyeti kararına göre, cadde istikametinde dükkan yeri olarak gösterilen 2400 m² ve 900 m²'lik iki arsanın hazineye kalması ve kışla arsası üzerindeki binalara değer biçilerek belirlenecek bedelin Hazine'ye ödenmesi koşulu ile kışlanın belediyeye terkine karar verilir (BCA-30..18.1.2: 87.65..10). Hazineye verilen arsalar ise, Hazine tarafından Emlak Bankası'na devredilecek ve Emlak Bankası bu arsalarda imar planı kapsamında "büyük binalar" inşa ettirecektir (Cumhuriyet, 6 Temmuz 1939). Kışlaya değer biçmesi için ise mühendis Faik (?), Şehir Meclisi üyelerinden Mehmet Ali (?) ve Neşet'ten (?) oluşan bir "takdir-i kıymet" komisyonu oluşturulur (Cumhuriyet, 8 Temmuz 1939). Komisyonun belirlediği 60 000 liranın belediye muhasebesince yüksek bulunması üzerine belediye itiraz ederek değer 40 000 lira olmasını önerir (Cumhuriyet, 28 Temmuz 1939). Rakım Ziyaoğlu ise, kışlanın belediyeye devrini şöyle yorumlar: Maliye Vekaleti'nin kışlayı bedelsiz vermek istememesi üzerine Kırdar, Yapı ve Yollar Kanunu'nun bir maddesinden faydalanarak İcra Vekilleri Heyeti kararı ile Taksim Kışlası'nı cüzi bir bedel ödeyerek satın almıştır (Ziyaoğlu, 1971).

Öte yandan Kırdar, Prost'tan Taksim Kışlası ve Taksim Bahçesi'ni de içerecek şekilde Harbiye ile Dolmabahçe arasındaki bölgenin planlarını hazırlamasını ister (Cumhuriyet, 16 Mayıs 1939). Kırdar daha sonra ise, Prost ve Mecidiyeköy'de inşa edilecek olan hastanenin projelerini hazırlamak üzere İstanbul'a gelmiş olan Jean Walter'den Taksim Kışlası arsası ile Ayaspaşa'da belediyeye ait bazı arsaların ve jandarma karakolunun bulunduğu bölgenin imarı ile ilgilenmelerini ister. Bunun üzerine, o sırada Paris'te bulunan bu iki uzman Paris'te birlikte çalışarak bir plan hazırlamayı kabul ederler (Cumhuriyet, 10 Temmuz 1939). Ardından Walter, Prost'la birlikte hazırladığı Taksim Meydanı ve Ayaspaşa'da inşa edilmesi istenen halkevinin projelerini belediyeye gönderir. Taksim Meydanı için hazırlanan bu projeye göre, meydandan Ayaspaşa'ya doğru giden yolun istimlak edilerek genişletilmesi; Taksim'den denize doğru

teraslar yapılarak yeşil alan oluşturulması; Taksim Kışlası'nın yıkılarak yerinde “büyük bir sergi ve üzeri kapalı umumi bayram yeri” olması amaçlanan bir bina inşa edilmesi söz konusudur. Prost, belediyeye bir mektup göndererek bu binaların tasarımı için mimar August Perret ile çalışılmasını tavsiye eder (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1939). Ancak, Taksim Kışlası'nın yerine yapılacak binanın projeleri Belediye İmar Müdürlüğü tarafından hazırlanır (Cumhuriyet, 4 Eylül 1939). Bu plana göre genişletilecek olan Ayaspaşa yolunun çalışmaları nedeniyle bu yol üzerindeki garajlara geçici olarak kışla içinde yer verilmesine karar verilir. Kışla yıkıldıktan sonra yerinde inşa edilmesi istenenler arasında bir “garaj santrali” de vardır (Cumhuriyet, 27 Eylül 1939). Kışlanın müstemilatından olan camlı köşkün yıkımı, çevresindeki dükkan ve garajların boşaltılması için işlemlere başlanır (Cumhuriyet, 8 Ekim 1939) (Şekil 4.102, Şekil 4.103, Şekil 4.104). Kışlanın yerinde yapılması planlanan ticaret, matbuat ve şehir kulüpleri için tüccarların maddi yardımında bulunmaları da istenir (Cumhuriyet, 21 Eylül 1939).

Taksim - Harbiye - Dolmabahçe üçgenini kapsayan 2 Numaralı Park'ın (Şekil 4.105) başlangıç noktası olan kışla arsası, yerini daha sonra İnönü Gezi adını alacak olan rekreasyon alanına bırakacaktır. 1940 yılında inşaatına başlanan İnönü Gezisi 1944 yılında 213 343 lira harcanarak tamamlanır (Anonim, 1949a). Hazırlanan plana göre, kışlanın Ayaspaşa tarafındaki Camlıköşk ve garajlar yıkılarak Taksim-Ayaspaşa Caddesi genişletilecek, kışlanın meydana bakan tarafında geçit törenlerinin izlenmesine olanak verecek tribünler inşa edilecek, Taksim Bahçesi'ne kadar uzanan bir park ve o parkı çevreleyen binalar inşa edilecektir (Cumhuriyet, 3 Aralık 1939). (Şekil 4.106, Şekil 4.107). Kışla yıkıldıktan sonra arsanın adalara ayrılarak şehir gazinosu, sergi salonu, şehir kulübü ve matbuat kulübünün Mete Caddesi tarafında inşa edilmesi; arsanın Taksim Bahçesi tarafındaki dar kenarında ise “büyük bir şehir oteli” inşa edilmesi düşünülür. Ayrıca, Taksim Emlak Şirketi de mülkiyeti kendine ait olmak üzere Harbiye yolu tarafında dükkanlar inşa ettirecektir. Yine bu tarafta 10 metre derinlikte bir kısım Emlak Bankası'na verilerek burada bankanın belediye ile birlikte beş adet apartman inşa etmesi söz konusudur. (Cumhuriyet, 14 Aralık 1939). Emlak Bankası'nın binalar için yapacağı harcamayı karşılayabilmesi için 15 yıllık kullanım hakkı bankaya ait olacaktır (Cumhuriyet, 21 Aralık 1939). Ancak, bankanın teklif ettiği faiz miktarını belediye uygun bulmayınca görüşmeler ilerleyemez (Cumhuriyet, 2 Mart 1939). Bunun üzerine, belediye sadece park kısmını yapmaya karar verir. Öte yandan, bu yıllarda yaşanan demir sıkıntısı da inşai faaliyetleri etkilemektedir (Cumhuriyet, 23 Nisan 1940). Sonuçta, planlanan binalar inşa edilmeden kent içinde bir rekreasyon ve kültür alanı olması için neoklasik bir park düzenlemesi yapılarak parkın kuzey ucunda Taksim Belediye Gazinosu inşa edilir.

Stadyum olarak kullanılmakta olan kışlanın avlusunda spor karşılaşmalarının devam edebilmesi için önce kışlanın dış tarafının yıkılması uygun bulunur. Ancak, Rakım Ziyaoğlu yıkıma önce iç taraftan başladığını ve ön cephenin sona bırakılarak kışlanın yıkımı ile ilgili ortaya çıkan tepkilerin engellenmek istendiğini belirtir. Nitekim, savaş sırasında gerektiğinde binanın “muhacir iskanı” için kullanılabileceği ve yıkılmaması gerektiği yönünde tepkilerle karşılaşılır. Yıkıma engel olmak için Meclis’e bir önerge verilmek istendiğinde ise kışlanın üç tarafının yıkıldığı ortaya çıkar (Ziyaoğlu, 1971).

İstanbul Şehir Meclisi’nin 1941 yılındaki bir toplantısında Taksim Kışlası’nın yerinde oluşturulacak rekreasyon alanına İnönü Gezisi adının verilmesi kararlaştırılır (Şekil 4.108, Şekil 4.109, Şekil 4.110) (Cumhuriyet, 29 Ağustos 1942). 19 Mayıs 1940 tarihinde açılan Dolmabahçe Stadyumu’nun açılış konuşmasında Lütfi Kırdar’ın stadın İnönü Stadı olarak anılacağını açıkladığı tarihten iki yıl sonra İsmet İnönü’nün ismi ikinci kez önemli bir kentsel mekana verilir. Öyle ki, 11 Kasım 1938 tarihinde TBMM İsmet İnönü’yü oy birliğiyle Cumhurbaşkanlığı’na seçmiş ve ülkede Milli Şef dönemi başlamıştır. Taksim de, Cumhuriyet Anıtı, içinde Milli Şef’in heykelinin de bulunacağı İnönü Gezisi ve geçit törenlerinin düzenleneceği meydanı ile Cumhuriyet ideolojisine hizmet edecek simgesel bir mekana dönüştürülmek istenmektedir. Açılışı için belirlenen tarih ise 30 Ağustos 1942’dir. Ancak, hava şartları nedeniyle 4 Eylül 1942 tarihinde açılır. Lütfi Kırdar’ın nutkuyla yapılan açılış törenine “Maarif Vekili Hasan Ali Yücel, milletvekilleri, askeri ve mülki erkan, vilayet, belediye ve şehir mümessilleri, matbuat erkânı” katılır (Cumhuriyet, 5 Eylül 1942).

Açılış sonrasında İnönü Gezisi’ne dikilmesi planlanan İnönü heykeli ise Güzel Sanatlar Akademisi’nde görev yapan Belling’e hazırlatılır. Heykelin kaidesi için 1943 yılında bir yarışma açılır ve Feridun Akozan ile Mehmet Ali Handan’ın önerisine birincilik ödülü verilir. Kaidenin inşası ise mühendis Ekrem Hakkı’ya ihale edilir (Cumhuriyet, 28 Temmuz 1943). 1950 yılında Demokrat Parti’nin iktidara gelmesi ile Belling’in yapmış olduğu heykel yerine konulmaz ve uzun yıllar kaidesi boş kalır, heykelin parçaları Mecidiyeköy’deki Tekel Likör Fabrikası bahçesinde ve daha sonra da Edirnekapı’daki belediye atölyelerinde saklanır. 1982’de alınan karar üzerine heykel bugünkü Taşlık’taki (Maçka Parkı) yerine konulur.

Taksim Kışlası’nın yıkılarak bu sahanın İstanbul’un en büyük yaya alanına dönüştürülmesi eleştirilere de neden olur. “Bahçe mimarı” Mevlüd Baysal, İnönü Gezisi’nin tek başına kentin merkezi çehresini değiştirecek bir imar hamlesi haline gelemediğini; “Milli Şefin büyük adını taşımaya hak kazanacak kadar gösterişli bir tenezzüh parkı” olmadığını; geniş bir platform halinde düzenlenmesinin gereksiz olduğunu; gezinin biçimi, büyüklüğü ve merdivenleri

nedeniyle dolaşılmasının zorluğunu, yüksek bir kotta inşa edilmiş olması nedeniyle algılanmadığını, canlı ve yaşayan bir yer haline getirilemediğini belirterek sorar “nasıl bir hayati zaruret tasavvur edilebilir ki, İstanbul şehrine, merkezi yerlerinin en güzellerinden birinde, bu kadar anormal bir şekil verilmesini mazur gösterebilsin?” (Cumhuriyet, 30 Mart 1943). Öte yandan, bu büyüklükte bir parkın kullanılır olabilmesi için düşünülen, burada her hafta şehir bandosunun konserler vermesidir (Cumhuriyet, 19 Temmuz 1943). Gerek kamuoyunda oluşan tepkiler gerek sporla uğraşanların talepleri Taksim Stadyumu’nun yıkılmasını engelleyememiş ve 1939 yılında Taksim Kışlası ile birlikte stadyumun da ortadan kaldırılmasıyla İstanbul önemli bir spor sahasından mahrum kalmıştır. Taksim Stadyumu’nun yıkımından yıllar sonra ise Dolmabahçe (İnönü) Stadyumu tamamlanabilmiştir.

Cumhuriyet’in kamusal temsil mekânı Taksim Meydanı’nın hemen bitişiğinde, geniş mermer merdivenlerle başlayan ve 2 Numaralı Park’ın bir parçası olan İnönü Gezisi kamusal yaşamın odağı olmak üzere tasarlanmıştır. İnönü Gezisi ile kamu sahasının düzenlenebileceği varsayılmış ve halk kendi adına yapılan bu uygulamada da bir özne olamamış, dışarıda bırakılmıştır. Öyle ki, İstanbul’da Lütfi Kırdar döneminde yapılanların açıklandığı “Yenileşen İstanbul” başlığını taşıyan ve 1947 yılında yayınlanan kitapta Kırdar, İnönü Gezisi’ni Avrupa başkentlerindeki gezi parkalarıyla karşılaştırarak şunları söyler: “İnönü Gezisi’ni alelade bir Belediye bahçesi sanmak hatalıdır. Burası büyük garp şehirlerindeki ‘promenade’ denilen gezinti bahçeleri nevindendir. Nitekim Paris’te böyle birçok gezinti bahçeleri vardır. Bunların en meşhuru Tuileries bahçesidir. Yine Paris’teki Luxembourg bahçesi, Trocadero denilen büyük binanın bahçesi de İnönü Gezisi kabilinden gezinti bahçeleridir”. Taksim Meydanı ve İnönü Gezisi yeniden tasarlanabilir bir boş alan olarak halka ait olsa da kullanım ve projelendirme açısından birer resmi alan olarak kabul görmüştür.



Şekil 4.108 Taksim Kışlası [15]



Şekil 4.109 Çelebizade Said Tefvîk cebine yerleştirdiği radyodan futbolculara haberleri dinletiyor (Gülersoy, 1999, s.92)



Şekil 4.110 Taksim Kışlası avlusunda Taksim Stadyumu [15]



Şekil 4.111 Taksim Kışlası avlusunda Taksim Stadyumu [15]



Şekil 4.112 Taksim Kışlası avlusunda Taksim Stadyumu [15]



Şekil 4.113 Taksim Kışlası ve yakın çevresi [15]



Şekil 4.114 Taksim Kışlası (Cumhuriyet, 15 Mayıs 1938)



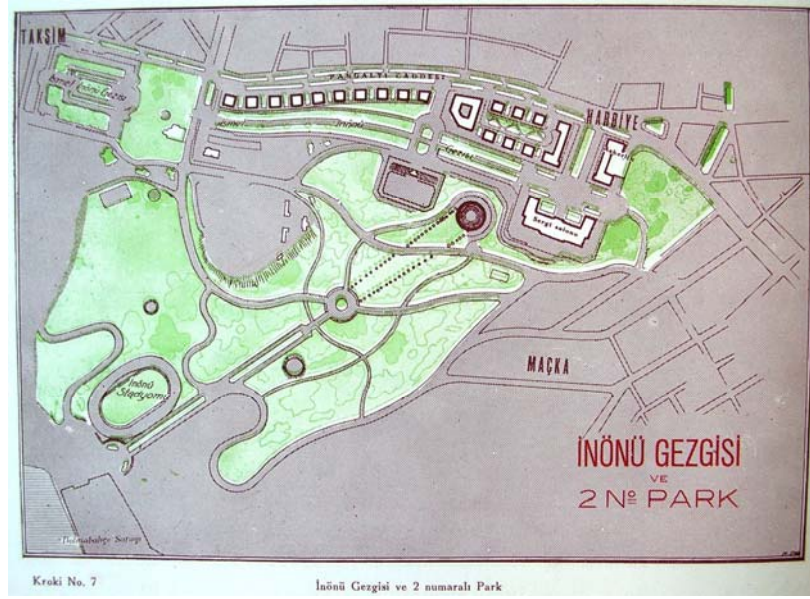
Şekil 4.115 Taksim Kışlası yıkılırken (Gülersoy, 1999, s.44)



Şekil 4.116 Taksim Kışlası yıkılırken (Gülersoy, 1999, s.45)



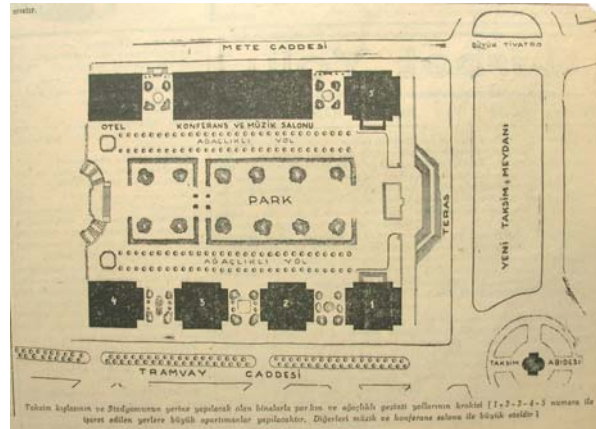
Şekil 4.117 Taksim Kışlası yıkılırken (Cumhuriyet, 13 Ekim 1939)



Şekil 4.118 İnönü Gezisi ve 2 Nolu Park (Daver vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.119 Kışlanın arsasında gerçekleştirilmek istenen proje (Cumhuriyet, 19 Nisan 1940)



Şekil 4.120 Kışlanın arsasında gerçekleştirilmek istenen proje (Cumhuriyet, 22 Şubat 1940)



Şekil 4.121 İnönü Gezisi (Daver vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.122 İnönü Gezisi (Daver vd., 1944, s.y.)



Şekil 4.123 İnönü Gezisi (Daver vd., 1944, s.y.)

4.2.1.3 Nişantaşı Çocuk Bahçesi ve Yakın Çevresi

Taksim-Nişantaşı aksı İstanbul'da Erken Cumhuriyet dönemindeki imar hareketleri içerisinde önem verilen bölgelerdendir. Bu aks Dolmabahçe'den başlayarak Taksim Meydanı'nı ve 2 Numaralı Park'ı kapsayan düzenlemelerle kentin yeni gelişen Harbiye semtini de içine alarak Nişantaşı'na kadar uzanır. 19. yüzyılın ortalarına doğru Harbiye Mektebi'nin eğitime açılmasından sonra aksın canlanmaya başladığı söylenebilir. Öte yandan, Tanzimat Fermanı'nın ardından yabancılara Osmanlı toprakları üzerinde mülk edinme hakkının tanınmasıyla Gayrimüslimler tarafından bu bölgede köşkler yaptırılmaya başlanmıştır. Bölgenin Boğaz'a bakan yamaçlarında ise 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren geniş bahçeler içinde eğlence yerleri, gazinolar kurulur. Bunlar arasında 20. yüzyıl başlarında ün kazananlar arasında Belvü, Panorama Gazinoları sayılabilir. 1914 yılından sonra tramvay hattının Nişantaşı'ndan dönüp Maçka'ya kadar uzanması, 1930'larda otobüs seferlerinin düzenlenmeye başlaması da bölgenin dönüşümünde etkili olur (Akbayar, 1993, s.88). İstanbul'un imarı kapsamında ise Cumhuriyet döneminde bu aks üzerinde aralarında Açık hava Tiyatrosu, Spor ve Sergi Sarayı, Radyoevi, Tenis Eskrim ve Dağcılık Kulübü, Taksim Belediye Gazinosu'nun sayılabileceği yeni kentsel donatılar inşa edilir. İnönü Gezisi'nden itibaren ise Surp Agop Mezarlığı, askeri yapılar ve yeni yükselmeye başlayan apartmanlar bölgeyi karakterize eder.

1930'ların başında tıpkı Surp Agop Mezarlığı arsası üzerinde inşa edilmesi düşünülen “asri mahalle” gibi Harbiye-Nişantaşı arasında da konut bölgelerinin oluşturulması söz konusudur. Emlak ve Eytam Bankası'nın bu aks üzerinde 55 000 m² büyüklüğünde arsası olduğu Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan bir haberde geçmektedir. Bu habere göre, banka önce bu arsayı* ifraz edilmiş parçalar halinde satışa çıkarmayı düşünür ve bu doğrultuda kanalizasyon yapımı, yolların açılması gibi altyapı çalışmaları yaptırır. Ancak, daha sonra arsayı ifraz etmek yerine, burada oluşturacağı sekiz “mahalle”de müstakil konutlar inşa ettirerek taksitle satmayı tercih eder. Yapılacak masrafin yarısı peşin olarak, kalanı da on iki yılda ödenmek koşuluyla on iki taksitle alınacaktır (Cumhuriyet, 6 Eylül 1931).

1931 tarihli bu haberin ardından 1935 yılına dek söz konusu sekiz mahalle ile ilgili herhangi bir haber gazetelerde yer almamaktadır. 1935 yılında ise hükümet tarafından satışa çıkarılan “Valikonağı caddesindeki Emek apartmanı köşesinden Altınbakkaldaki Belvü bahçesi köşesine kadar olan saha”nın yaklaşık 1 500 000 liraya iki şahıs tarafından satın alındığı haberi yer alır.

* 1 Nisan 1939 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde bu arsanın bulunduğu yer “Vali konağının karşısındaki Emek apartmanının yanında bulunan Yeşilsaha denilen mahal” ifadesiyle tariflenmektedir.

Bu bölgenin şahıslar tarafından arsalara ayrılarak satılması için beklenen ise Harbiye Mektebi'nin* Ankara'ya nakledilmesidir (Cumhuriyet, 11 Ocak 1935). V. Birson bir yazısında Harbiye Mektebi'nin Ankara'ya taşınması nedeniyle burasının kent için kazanılması gereken bir yer olduğunu şöyle vurgular: “Ulu Önderimiz Atatürkün, onun arkasından giden devrim (inkılab) arkadaşlarının yıllarca yaşadığı, gezdiği bu toprakların mahalle olabileceğini aklıma bile getiremiyorum”. Birson yazısında, Taksim'den Maçka'ya uzanan “boş bostan yerleri”nin planlama uzmanları için “tatlı bir konu” olduğunu da ekler. Ortaköy'den başlayarak Taksim'den Maçka'ya kadar uzanan bir bölgede gerçekleştirilecek “lüzumlu bir bayındırlık örneği” kentin “somurtkan, kederli yüzünü güldürecek, belediyeye gelir ve halka hava, güneş ve fayda verecek”tir (Cumhuriyet, 22 Mayıs 1935). Bir başka yazısında ise “Surpagop ve Harbiye gibi daha açık kalmış yerlerin mahalle olmaması için” Taksimden başlayarak Harbiye Mektebi arkasından Valikonağı'na uzanan bir “bulvar” yapılmasını önerir (Şekil 4.124). “Harbiye Meydanı”nın satılacağına ilişkin söylentiler üzerine kaleme aldığı yazısında Birson, Harbiye Meydanı'nın Atatürk alanı olmasını, bu alanın denize hakim bir noktasına bir Atatürk anıtının dikilmesini ve Harbiye Mektebi binasının da korunarak burada bir Devrim Müzesi'nin yapılmasını önerir (Cumhuriyet, 17 Haziran 1935). Yunus Nadi de Harbiye Mektebi'nin yerinin satılarak bu bölgenin “tıklım tıklım kübik binalarla tıkız bir hale getirilecek” olmasından endişelidir. Nadi'ye göre “Harbiye mektebini harac mezad rasgele bir bezirgana satarak orasının yıkılıp ortadan kaldırılmasını kayıdsız gözlerle görmek” olmayacak bir iştir. Nadi, binanın onarılarak askeri müzeye, bir liseye, “zabit mektebi”ne ya da sergi binasına dönüştürülebileceğini; Sipahi Ocağı ve çevresinin ise spor kulübü haline getirilebileceğini düşünür (Cumhuriyet, 13 Temmuz 1935).

Bu tepkilerin ardından 1939 yılına kadar konunun tekrar gündeme gelmediği görülür. Ne bölgede satışı söz konusu olan arsalardan, ne de Harbiye Mektebi binası ve çevresinin nasıl değerlendirilmesi gerektiğinden söz edilir. 1939 yılında gazetelere yansıyan ise, söz konusu arsaların satışında Belediye İmar Müdürlüğü'nün “bazı yolsuz hareketlerine tesadüf edildiği”dir. İddiaya göre, satış izninin verilmesinden önce Nafia Şube Müdürleri'nden “bir zat” İstanbul'a gelerek konuyla ilgilenmiştir (Cumhuriyet, 17 Mart 1939). Nafia Vekili Ali Çetinkaya'nın İstanbul'a gelerek Lütfi Kırdar ile birlikte imar etkinlikleri kapsamında incelemelerde bulunması ise bu haberden birkaç gün sonra gerçekleşir. İncelenen yerler arasında Emlak ve Eytam

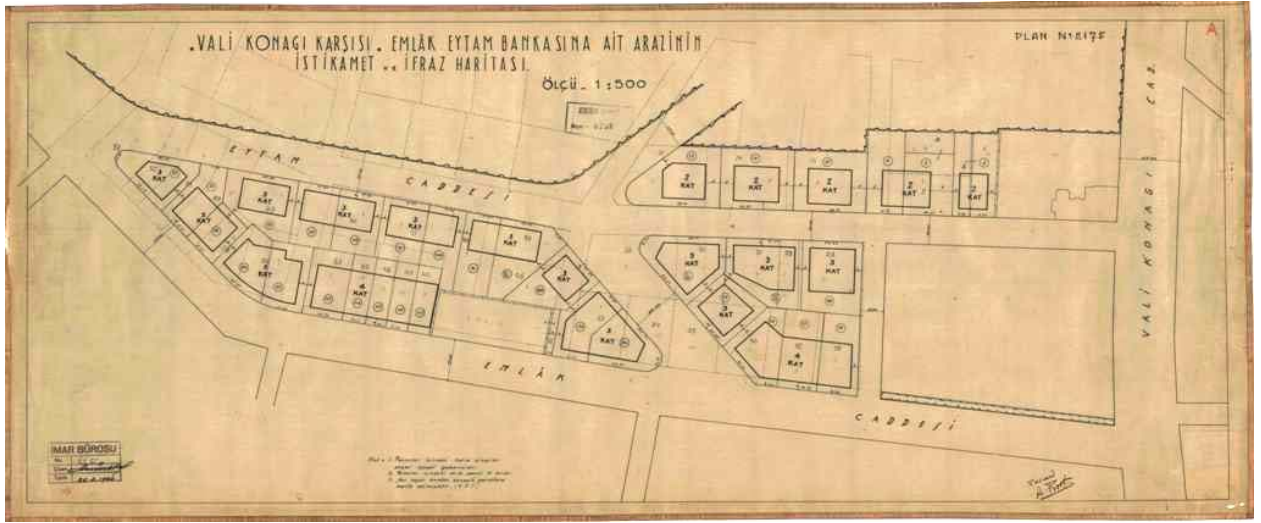
* Harbiye Mektebi, 1936 yılına kadar eğitim yapısı olarak kullanılmıştır. Okulun Ankara'ya taşınmasından sonra, önce Yedek Subay Hazırlık Okulu, daha sonra ise Birinci Ordu Karargahı olmuştur (Çoruhlu, 1993, s. 373).

Bankası'na ait arsanın bulunduğu yer ve "Mühendis Mektebi" de vardır. Nafia Vekili'nin İstanbul'daki incelemelerine yer veren haberin devamında söz konusu iddialara ilişkin açıklamalar da yer alır. Buna göre, Vali Konağı'ndan* Dolmabahçe Gazhanesi'ne doğru inen bölgenin Prost tarafından hazırlanan planında bankaya ait olan arsada bina inşasına izin verilmemektedir. Ankara'ya gönderilen bu planı inceleyen Vekalet'in planın tadilini istemesi üzerine ikinci bir plan daha hazırlanmıştır. Bu plandan "gizlice haberdar olan Hayri namında bir zat" bankaya başvurarak daha sonra hiçbir hak talep etmemek koşuluyla arsayı satın alır. Daha sonra bu kişinin kurduğu "Emlak şirketi"nin yönetimini ise belediyenin o zamanki İmar Müdürü Ziya (Kocainan?) üstlenir. Bu durumun incelenmesi sonucunda ise Prost'un hazırladığı ilk planın "daha faydalı olacağı"na karar verilir (Cumhuriyet, 1 Nisan 1939). Bu gelişmelerin ardından Vali Konağı karşısında yer alan ve Yeşilsaha denilen bu bölgede bir çocuk bahçesinin oluşturulması gündeme gelir (Cumhuriyet, 28 Nisan 1939). Bu amaçla Yeşilsaha'dan alınacak arsaya 50 000 lira değer biçilir (Cumhuriyet, 30 Mayıs 1939). Ankara'da bulunan Lütfi Kırdar İstanbul'a dönüşünde, bedeli beş taksitle ödenmek koşuluyla söz konusu arsanın belediyeye verildiğini gazeteye verdiği beyanatta dile getirir (Cumhuriyet, 31 Mayıs 1939). Bunun üzerine, belediyenin Emlak ve Eytam Bankası'ndan devraldığı 5998 m²'lik arsanın keşif planının hazırlanmasına başlanır (Cumhuriyet, 3 Haziran 1939) ve Kırdar burada yine incelemeler yapar (Cumhuriyet, 4 Haziran 1939). Birkaç ay sonra ise Kırdar, bu kez Prost ve Belediye İmar Fen Heyeti ile birlikte tekrar buraya giderek çocuk bahçesini inceler (Cumhuriyet, 5 Ekim 1939).

Bu dönemde İstanbul'daki kimi yeşil alanların projeleri hazırlayan isim Nafia Vekaleti Bahçeler Mütahassısı Theo Leveau'dur**. Projelerini Leveau'nun hazırladığı iddia edilen yerler arasında "Taksim bahçesinin ön tarafını teşkil eden ve Gazhaneye kadar imtidat edip Sürpagob mezarlığı ve civarını içine alan saha" ile "Tozkoparanın önünden Halice doğru uzanan saha"nın dışında "Vali Konağı karşısındaki yeşil saha" da vardır (Cumhuriyet, 6 Kasım 1939). Bu üç projeyi tamamlayan Leveau projeleri İmar Müdürlüğü'ne vererek Ankara'ya döner (Cumhuriyet, 19 Kasım 1939). Leveau'nun projesine ilişkin gazeteye yansıyan ise çocuk bahçesinde "80 ayaklı bir merdivenle yüzde on meyilli bir çocuk araba yolu"nın bulunacağıdır (Cumhuriyet, 21 Kasım 1939). Bahçenin açılması için düşünülen tarih ise 1940 yılı Temmuz ayıdır (Cumhuriyet, 25 Haziran 1940).

* Portakaloğlu adlı bir Rum tüccar ailesine ait olan bir konak, ailenin 1922 yılında Yunanistan'a gitmesiyle Hazine'ye geçmiş bir süre Polonya Konsolosluğu olarak kullanıldıktan sonra 1927 yılında vali konağı olmak üzere Özel İdare'ye devredilmiştir (Akbaş, 1993 s. 89).

** Bkz. Bölüm 4.2.3.2 Gayrimüslim Mezarlıkları.



Şekil 4.125 Vali Konağı Karşısı Emlak Eytam Bankasına Ait Arazinin İstikamet ve İfraz Haritası, 1940 (İstanbul Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi)



Şekil 4.126 Nişantaşı Çocuk Bahçesi (Daver vd., 1944, s.y.)

4.2.2 Plajlar

Erken Cumhuriyet dönemi İstanbul’unda denizle insanın ilişkisinin fiziksel uzanımı plajlarla görünürlük kazanır. Varlığının 19. yüzyıla dayandığı düşünülen (Evren, 2000, s.23), yüzme kavramından çok yıkanmaya referans veren “deniz hamamları”, toplumsal yapının ve kentin değişimi ile birlikte zaman içerisinde plajlara dönüştürülmüşlerdir.

Denizin üstünde kıyıya iskeleyle bağlı duran, etrafı kapalı, ahşaptan küçük yüzme havuzları biçiminde olan ve her yaz başında yeniden inşa edilen deniz hamamlarının 20. yüzyıl başlarına kadar yaklaşık 60 adet olduğu bilinmektedir. Bu hamamlardan 33’ü erkeklere, 27’si ise kadınlara mahsustur (Ergin, 1995, s.2142-2143). “Umuma açık” deniz hamamlarının yapılacağı yerler şehremaneti tarafından tespit edilmekte, yapım ve işletme ihaleleri de bir, üç veya beş yıl için müzayede ile yapılmakta ve birçoğu Gayrimüslimler tarafından işletilmektedir. Bunların dışında, yalı sahipleri de açık yerlerde denize girme yasağından dolayı kendi rıhtımlarında özel deniz hamamları yaptırmışlardır. Plajların kent içinde yaygınlık kazanışı ile birlikte deniz hamamlarının bir kısmı 1930’larda ortadan kalkmış, bir kısmı ise plajların içinde kadınlar deniz hamamı olarak varlıklarını korumuşlardır. Boğaz kıyılarındaki deniz hamamlarından bazıları ise zamanla sadece yol tarafındaki cepheleri kapalı bırakılarak kadın ile erkek birlikte kullanılabilen plajlara dönüştürülmüşlerdir (Akçura, 1991).

Böylece, sadece sınırlı şekilde suya girmek, kayıkla dolaşmak, kenarında gezinmekten ibaret olan denizle ilgili kavrayış; yüzülen, güneşlenen, manzarası seyredilen, yelken, kürek yarışları, kule atlama gibi sporlara olanak sağlayan ve kadın ile erkek bir arada bulunulabilen bir yeri tariflemeye başlar. Öyle ki, 1930’lu yıllarda sosyalizmin etkisiyle dünyada giderek önem kazanan beden eğitimi kültürünün varlık gösterdiği yerlerden biri de plajlardır. Bedenlerin sağlık ve güvenliğinin temininin devletin görevi olduğu söylemi plajlarla araçsallaşır*.

Ulaşım olanaklarının da gelişmesiyle kadın, erkek, çoluk çocuk gidilebilen plajlar, Cumhuriyet’in yeni kamusal mekanlarından birini oluştururlar**. Cumhuriyet’in modernleşme ideallerine paralel olarak kentlinin bir araya gelebileceği bu yeni mekan, yaratılmak istenen kent kültürünün simgelerinden biri olarak ortaya çıkar.

* Kuşkusuz, plajları “biopolitika” bağlamında da tartışmak mümkündür. Ancak, bu çalışma kapsamında plajlar, İstanbul’un kentsel değişim ve gelişimi bağlamında incelenmektedir.

** Selim İleri (2003), Yıldızlar Altında İstanbul adlı kitabında, İstanbul plajlarını şöyle anlatır: “Daha dünün İstanbul’unda birçok plaj, yaz boyunca, bir eğlence, şenlik havası estirir, çoluk çocuk, gençler, yaşlılar, aileler denizden sevinç duyardı.”

Plajların kentsel ölçekteki etkisi ise, bulundukları semtlerin imara açılmalarına yol açmalarıdır. Plajları kiralayan ya da bizzat işleten İstanbul Belediyesi ise verimli bir gelir kaynağı olarak gördüğü plajların İstanbul'da yaygınlaşmasına özel önem verir.

İstanbul'da plajların artışına Şirket-i Hayriye de açtığı bazı plajlarla katkıda bulunmuştur. 1851 yılında kurulan Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk anonim şirketi olma özelliğini taşıyan şirket, kapitalist bir girişim olması açısından da önemlidir. Trablusgarp Savaşı, Balkan Savaşı ve I. Dünya Savaşı yıllarında vapurlarının çoğunu ordunun emrine vermesiyle iflasın eşiğine gelir (Tutel, 1997). Cumhuriyet'in ilanı sonrasında da Osmanlı üst sınıfının iktidarını kaybetmesiyle Boğaz'a olan rağbet azalınca giderek geliri azalan şirketin bulduğu çözüm yollarından biri plajlar açmak ve buralara seferler düzenlemek olur.

Bu çalışmada, Florya Plajı ve Fenerbahçe Plajı İstanbul'un kentsel değişimine ivme kazandırıcı etkileri nedeniyle daha kapsamlı olarak ele alınmıştır. İstanbul'da açılan diğer plajlar ise kısaca değerlendirilmişlerdir.

Büyükkada Yürükali (Yorguli) Plajı

1935 yılında açılan proje yarışması sonucunda (Sabri ve Onat, 1935) Büyükkada'da aynı yerde bulunan deniz hamamının yerinde 1936 yılında Yürükali Plajı yapılır (Şekil 4.111) (Cumhuriyet, 25 Kasım 1936). Adaları Güzelleştirme Cemiyeti tarafından bir takım şahıs arazilerinin kamulaştırılması sonucu, belediyenin de katkısıyla yapılan bu plaj daha sonra belediyenin malı olur ve uzun süre Avni Girgin tarafından işletilir. Plaj, ada sakinlerinden daha çok, İstanbul'un çeşitli yerlerinden gelen kişilerin serinleme yeridir. Bu plaja ait vapurların yanaşacağı ayrı bir iskelesi de bulunan Yürükali Plajı'na uzun süre şehir hatları da yolcu taşır (Evren, 2000, s.165).

Altınkum Plajı

Şirket-i Hayriye 30'lu yılların başında hem Boğaz'ı canlandırmak hem de gelirini arttırmak amacıyla bazı uygulamalar yapar. Bunlardan biri de Altınkum Plajı'nı açmaktır. Bu doğrultuda Altınkum Plajı dışında, Kandilli'de bir ilkokul, Sarıyer'de canlı balık adında bir restoran da açar. Aynı zamanda, yazlıkçıların eşyalarının ücretsiz taşınması, Boğaz'da ev inşa ettireceklere üç yıllık bir paso verilerek inşa malzemelerinin taşınmasını üstlenme gibi girişimleri de olur (Evren, 2000, s.116).

Rumeli Kavağı'nın ilerisinde bulunan ve ulaşımın zorluğu nedeniyle pek ilgi görmeyen Altınkum Plajı'na Şirket-i Hayriye'nin seferler düzenleme kararı alması üzerine Glaskow'daki Fairfield Shipbuilding Cop. tezgahlarına Altınkum vapuru ısmarlanır. Bu vapur 1985 yılına dek

54 yıl sefer yapar.

Yeni başlayan plaj seferi için gazetelere haber verilerek düzenlenen kampanyaya göre daha önce plaja giriş 25 kuruş ve gidiş geliş ücreti 37.5 kuruş iken, bu kampanyayla bir kahve ücreti dahil olmak üzere gidiş geliş 45 kuruş olur.

Göksu Plajı da Şirket-i Hayriye'nin çabalarıyla 1939'da kurulan plajlardandır (Cumhuriyet, 30 Ocak 1939).

Küçüksu Plajı

Boğaziçi'nin Anadolu yakasında Küçüksu deresinin Marmara'ya döküldüğü yerde oluşmuş doğal bir plajdır. 1930'lu yılların başlarına kadar doğal bir kumsal iken Şirket-i Hayriye'nin projelerinden biri olarak bu kumsala kabinler konulması ve bir de gazino açılmasıyla bir plaj haline getirilerek 1939 yılının ortalarında açılır (Cumhuriyet, 23 Mayıs 1939). Daha sonra bir iskele yapıp gelen vapurların buraya yanaşmaları sağlanır, Bebek-Küçüksu arasında da seferler düzenlenmeye başlanır. Burada uygulanan kampanyada ise, plaja gireceklere vapur ücretinde indirim yaparak bir meşrubat dahil olmak üzere biletsiz plaj girişi olanağı tanınır (Evren, 2000, s.116).

Harem/Salacak Plajı

Harem'le Salacak arasında 1939 yılında ücretsiz bir halk plajı açılır. Bu plajda 6 metrelik atlama kulesi, 500 kişilik soyunma yerleri yaptırılır (Cumhuriyet, 23 Temmuz 1939). Daha sonra ise plaj belediye tarafından büyütülür (Cumhuriyet, 3 Ağustos 1939).

1940 yılında da plaj açılışları devam eder. Belediye Üsküdar'da da 16 kabinli bir halk plajı yaptırır (Cumhuriyet, 9 Temmuz 1940).

Örnek durum: Florya Plajı

İstanbul'da denize girme alışkanlığının başladığı ve plaj kavramının ortaya çıktığı ilk yerlerin Florya, Yeşilköy ve Bakırköy sahilleri olduğu düşünülmektedir. Burçak Evren'e (2000, s.91-95) göre, Florya sahillerinde ilk olarak Beyaz Ruslar ile işgal kuvvetleri askerleri denize girmeye başlamışlardır. Birinci Dünya Savaşı sonrasında İstanbul'un işgali ile birlikte Yeşilköy ve Bakırköy tarafına yerleşen askerler ve Rusya'dan kaçan Beyaz Ruslar, daha çok temizlenme ihtiyacı nedeniyle burada denize girmişlerdir. Öte yandan, bu kıyılardaki arsaları satmak için 8 Temmuz 1910 tarihinde İsviçre'nin Cenevre kentinde Yeşilköy Deniz Banyoları Emlak Şirketi-İsviçre Anonim Şirketi [Societe Immobiliere des Bains de Mer de San Stefano-Societe anonyme

Suisse] adında kurulan bir anonim şirketin varlığı, bu kıyıların, daha önce, yüzyıl başında yabancıların dikkatini çektiğini ortaya koyar.

Florya, plajların etkisiyle imara açılmadan önce, geçmiş 19. yüzyıl başlarına dek uzanan, Rumların kurduğu ve oturduğu küçük bir yerleşim yeri iken, Osmanlı-Rus Savaşı (1877-1878) sırasında Rusların işgaline uğramış, Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında ise burada oturan Rumlar ile Yunanistan'da yaşayan Türklerin mübadelesine tanıklık etmiştir.

Florya sahillerinin yavaş yavaş plaj halini almaya başlaması ise denizden yararlananlara işgal kuvvetleri askerleri ve Beyaz Ruslar dışında Türk erkeklerinin de katılmasıyla olur. Willy Sperco (Evren, 2000, s.98-99), burada açık hava koltuk meyhaneleri ile banyo kabinlerine benzer ahşap yapıların belirmeye başladığını; bu yapıların viranlığına, tren biletlerinin ve buradaki küçük gazinonun pahalılığına rağmen plajın kalabalık grupları kendine çektiğini belirtir. 1920'li yıllarda bu derme çatma plaj tesislerinin işletmecisi Mösyö Gruber adlı bir Rus Yahudisi'dir. Öte yandan, Florya'nın yerli ve yabancılar tarafından ilgi odağı olması birçok girişimciyi de harekete geçirir. Anastas adlı bir Rum, daha sonra Solaryum Plajı olarak bilinen yere bir açık hava meyhanesi yapar. Daha sonra ise, Uzun Aleksandr ile Küçük Aleksandr adında iki Rum, Operatör Murat Bey'den kiraladıkları yerde Solaryum Plajı'nı, ardından da Haylayf [Highlife] Plajı'nı kurarlar. İşletmeciler, şehirden uzak olan bu plajların kullanımını arttırmak için giriş ücreti 70 kuruşa dahil olan çeşitli kampanyalarla tanıtım ve pazarlama çalışmaları yürütürler.

Bu arada, İstanbul Belediyesi, 1930'larda Florya'yı şehir sınırları içerisine alarak plajları düzenleme kararı alır (Cumhuriyet, 1 Ekim 1930). Gerekçesi ise, halkın plajlardan daha fazla yararlanmasını sağlamaktır. Bu doğrultuda, gerekli sağlık ve güvenlik önlemleri dikkate alınarak deniz hamamları talimatnamesi hazırlanır (Cumhuriyet, 12 Ekim 1930). Belediye mevcut tesisleri kamulaştırarak yenilemeyi ve işletmeyi planlar. Şehir merkezinden uzak olması nedeniyle Florya'ya gelemeyecek olan düşük gelirli içinse şehir içerisinde "asri ve fenni deniz hamamları" yaptıracaktır (Cumhuriyet, 14 Nisan 1931). Burada yapılacak plajlarla Florya'nın, Berlin'de Wannsee [Vanze] ya da Varna, Köstence gibi Avrupa'da benzerleri olan bir "deniz banyoları kasabası" ve "turizm merkezi" olması istenir (Daver vd., 1944).

Belediyenin bu bölgeyi kamulaştırma konusundaki kararlılığı, Maliye Vekaleti ile Başvekalet arasında 1931 yılında geçen yazışmalarda izlenebilir. Öyle ki; Başvekalet, Halkalı, Yeşilköy, Florya, Küçükçekmece ve civarlarında bulunan emlak ve arazinin Barutçubaşı Ohannes Bey adına "temlik ve bağışlanması" ile ilgili Sultan Abdülaziz veya diğer sultanlar tarafından verilmiş ferman kayıtlarının araştırılmasını ister. Ancak, İstanbul Defterdarlığı tarafından

gerçekleştirilen inceleme sonucuna, fermanlar ve fermanlara ait kayıtlar, ne İstanbul Tapu Dairesi'nde, ne Tapu ve Kadastro Müdüriyeti'nde, ne de kapatılan “Maliye Nezareti Evamir Kalemi”nin görevini yürüten “Hazine-i Evrak Mümeyyizliği”nde bulunamaz (BCA-30..10.0.0: 18.103..22). Böylece, Barutçu Çiftliği* olarak bilinen bu sahanın hazineye ait olduğu ispat edilir.

Bunun üzerine, belediye, plajda hak iddia edenlerle görüşmek, onların hukuki durumlarını tespit etmek ve kamulaştırmanın nasıl gerçekleştirileceğine karar vermek üzere bir istimlak komisyonu oluşturur (Cumhuriyet, 17 Mart 1932). Öte yandan, yeni İstimlak Kanunu'nun çıkması da beklenmektedir (Cumhuriyet, 8 Nisan 1932). Ancak, 1932 yılına gelindiğinde hak sahiplerinin kimlikleri ve hukuki haklarının belirlenmesi ile ilgili işlemler bitmediği için istimlaka başlanamaz ve plajları sahipleri işletmeye devam eder (Cumhuriyet, 14 Nisan 1932). Bu arada, belediyeden bir komisyon Florya'ya giderek haritaların tanzimi ve kıymet takdiri konusunda inceleme yapar (Cumhuriyet, 12 Haziran 1932). Bu komisyona “Darülfünun tabakatülarz müderrislerinden” Hamit Nafiz(?) ve “Yeşilköy ziraat ıslah istasyonu müdürü” Mirza Bey (?) de katılır (BCA-30..18.1.2: 38.54..14.). İstimlak için gerçekleştirilen bu incelemeler devam ederken hak iddia eden bazı kimselerle hazine arasında çıkan bir anlaşmazlık 1933 yılında mahkemeye intikal eder (Cumhuriyet, 14 Temmuz 1933). İstimlakin gerçekleştirilebilmesi için bu davanın sonucu beklendiğinden 1934 yılında yapılan istimlak programına Florya Plajı'nın dahil edilmemesine karar verilir (Cumhuriyet, 28 Ekim 1934). 1935 yılında Cumhuriyet Gazetesi'nde yayınlanan, “bazı kimselerin bu sahalara tapu ile sahip bulunduklarını iddia ederek mahkemenin vermiş olduğu karara itiraz ettikleri”ne ilişkin bir haberden ise mahkemenin hazine lehine sonuçlandığı anlaşılmaktadır**. Öte yandan, Florya plajlarının sahiplerinin belediyeye başvurarak plajlarının istimlak edilip edilmeyeceğini sormaları (Cumhuriyet, 22 Şubat 1935) da kamulaştırmaya ilişkin tepkinin bir parçasıdır. Plaj sahipleri, vergilerini ödemek için plajları kiralamak istemekle birlikte, belediyenin plajları satın alması gündemde olduğundan nasıl hareket edeceklerine ilişkin bir belirsizlik içindedirler. Öyle ki, kamulaştırma, burada da, Erken Cumhuriyet döneminde belediyenin sorunlarla karşılaştıkça bilgi eksikliğini tamamlamaya çalıştığı konulardan biri olmayı sürdürür***.

* Eski Floryalı olan Feridun Kandemir, Florya civarının Barutçu Çiftliği sahası olduğunu belirtir (Evren, 2000, s. 93).

** Anlaşmazlığa ve davaya ilişkin Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde herhangi bir belgeye rastlanmamıştır. Söz konusu haber 11 Haziran 1935 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde geçmektedir.

*** Kamulaştırma ile ilgili ortaya çıkan sorunlar karşısında belediyenin hazırlıksız oluşu özellikle Eminönü Meydanı'nın düzenlenmesi sırasında sıklıkla görülür. Bkz. Bölüm 4.1.4.1 Eminönü Meydanı ve Yakın Çevresi.

Bu noktada, plajların işletmecileri varken belediyenin mevcut tesisleri işler halde tutmak yerine, yenisini yapmak istemesinin ve burayı kamulaştırma kararlılığının sorgulanması önemli gözükmemekte. Bu kamulaştırma girişimiyle ilgili birden fazla nedenden söz edilebilir. Bu nedenler arasında, dönemin ideolojik ortamının etkisiyle Gayrimüslim işletmecilerin tercih edilmemesi, plajların işletilmesi ya da kiralanmasından yüksek gelir elde edileceği düşünülerek bu gelirin feda edilmek istenmemesi ya da plajların, merkezi otoritenin toplumun ve kentin dönüşümüne ilişkin fikirlerini uygulayabileceği verimli bir zemini tanımlaması sayılabilir. Öte yandan, belediyenin bu kararlılığı göstermesinde merkezi otoritenin desteği etkili olmuş olmalıdır. Söz konusu anlaşmazlık, merkezi otoriteyi İstanbul Belediyesi'nden daha fazla ilgilendirmiş olmalı ki; hukuki süreç, burada hak sahibi olduklarını iddia edip itiraz edenler ile Hazine arasında gerçekleşmiştir.

1935 yılına gelindiğinde ise Florya plajlarının ve dolayısıyla semtin imarı hız kazanır. Bu ivmeyi sağlayan ise, Atatürk'ün şehir içi gezilerinde Yeşilköy'e gitmesi ve geceyi İstanbul Milletvekili Şükrü Oğuz'un Florya'daki evinde geçirdikten sonra Florya'nın imarı için emir vermesidir (Evren, 2000, s.100). Başkent'in ve dolayısıyla bürokrasinin Ankara'ya taşınmasıyla birlikte 1920'li yıllarda ıssız ve sönük bir dönem yaşayan İstanbul, 1930'larda yeniden canlanmıştır. Öyle ki, İstanbul, Kemalist devrim ve yöneticilerle "barışmış", Atatürk eski başkente gelmeye başlamıştır. Atatürk'ün Yeşilköy'ü ziyareti de bu dönemde gerçekleşir.

Bu gelişme üzerine, Florya, hem belediyenin hem merkezi otoritenin ilgilendiği işler arasında ön sıralarda yerini alır. İhale yoluyla zaman kaybedilmemesi için Dahiliye Vekaleti'nin teklifi ile 5 Haziran 1935 tarihinde çıkarılan kararname ile "Florya'da yaptırılacak bina ile telefon, elektrik, su ve saire tesisat ve alınacak mefruşatın" İstanbul Belediyesi tarafından emaneten yaptırılmasına karar verilir. 1937 yılında ise, Dahiliye Vekaleti, "Cumhur Reisliği ve maiyetleri için yapılan binalarla müstemilatı" için belediye bütçesinden yapılan harcamaların [429 793.68 lira] "umumi muvazeneden" ödenmesi için Başvekalete yazılı olarak başvurur. Ancak, Maliye Vekaleti'nin, bunun mümkün olmadığını belirterek bu binaların Hazinece satın alınmasını teklif etmesi üzerine, teklif İcra Vekilleri Heyeti [Bakanlar Kurulu] tarafından uygun bulunur (BCA-30..10.0.0: 1.7..8.). Belediye, bu satıştan elde ettiği geliri ise Florya'nın imarı için harcamayı planlar*.

* "Prost Floryanın teferruat planının ikmal ile meşgul olmaktadır. Belediye, Florya deniz köşkünü 750bin liraya Milli Saraylar İdaresine devretmişti. Elde ettiği bu para ile Floryadaki inşaat ve tesisatı ikmal edecektir. Floryada inşa edilmekte olan büyük otel bu sene tamamilen ikmal ve tefriş edilecek, büyük kazino yapılacak, plajda mevcut bilumum ahşab kabineler yıkılarak yerine beton kabineler kurulacaktır." Cumhuriyet, 23 Ekim 1938

Florya, aynı zamanda, İstanbul'da ilk imar planı yapılan yer olma özelliğini taşır (Anonim, 1949a, s.132). Florya'nın imarı ile ilgili ilk adı geçen kişi Henri Prost olur. Prost, İstanbul Belediyesi'nin İstanbul'un planlanması için açılan yarışmaya katılması için çağırdığı dört uzmandan biridir. Bu dönemde Paris'in Planlama Kurulu'nun başkanı olan Prost, yarışmaya katılamamış ancak, 1933 yılında yapılan değerlendirme sonrasında jüri tarafından Elgötz'ün çalışması birinci olarak seçilmesine rağmen, 1936 yılında İstanbul'u planlamak için çağırılmıştır. Ancak, Florya'nın imarı için fikri alındığında henüz bu karar verilmemiştir. 1935 yılında Yalova kaplıcalarının planlarını yapmak üzere ülkede bulunduğu sırada (BCA-30..18.1.2: 52.17..1.) Belediye [şar] İmar Müşavirliği'ndeki toplantıya davet edilerek Florya'nın imarı konusunda fikri alınır*. Bu toplantıya Belediye Fen Heyeti Müdürü, Makine Şubesi Müdürü, mühendisler, Belediye [Şarbay] Muavini Hamid Oskay(?) dışında, o dönemde İmar Müşaviri olan Martin Wagner de katılır. Öte yandan, Martin Wagner plajlar konusunda deneyimlidir. Türkiye'ye gelmeden önce, Richard Ermisch ile birlikte Berlin Wannsee plaj tesislerini tasarlamıştır [16]. 1915 yılında Wannsee için ilk tasarımını yapan Wagner'in 1927 yılında yaptığı ikinci tasarımı uygulanır. Plaj kabinleri, yeme-içme birimleri, spor tesisleri, çocuk oyun alanları, motel, açık hava tiyatrosu, kaplıca gibi fonksiyonlarla oldukça geniş bir programı içeren tesisin 1929 Dünya Buhranı nedeniyle yarısı uygulanabilir** (Şekil 4.112).

Martin Wagner'in 1935 yılı Haziran ayında, Belediye İmar Müşavirliği'ndeki Florya'nın imarının tartışıldığı toplantıya katılmadan daha önce Florya ile ilgilenmeye başladığı bilinmektedir***. Wagner Türkiye'de çalışmaya başlar başlamaz, 1935 yılı başlarında, vali ve belediye başkanı tarafından kendisine, Atatürk için bir yazlık köşk tasarlayarak Florya'nın sahil düzenlemesini yapma görevi verilir. Ancak, söz konusu köşkün projelendirilmesi için on ay sonra Seyfi Arkan, Atatürk tarafından görevlendirilmiş ve Arkan'ın tasarımı Atatürk'ün emriyle

* “Akay idaresi kaplıcaların genel planlarını yapmak üzere Paris belediyesi başmimarı Purostu Paris sefirimiz Suad vasıtasıyla tekrar çağırmıştır. Prost önümüzdeki ay İstanbul'a gelerek Akay müdürü Cemil ile birlikte Yalovaya giderek etüdler yapacaktır.” Cumhuriyet, 7 Şubat 1935

“Florya son süratle ihya ediliyor. İlimizde bulunan M. Prost ta imar müşavirliğindeki toplantıya davet edilerek Floryanın imarı hususunda fikri alınmıştır...” Cumhuriyet, 9 Haziran 1935

“Yalovanın imar projesini hazırlamakta olan Fransız şehircilik mütehassıslarından M.Prost ile M.Jan Royer dün Parise dönmüşlerdir (...).” Cumhuriyet, 11 Haziran 1935

** Plaj, 1933 yılında Nazi partisinin yönetime geçmesiyle bir süre talim yeri olarak kullanılır. 1937 yılında ise tesisin modern çizgisi Nazi yönetimince beğenilmediği için Wagner'in planı tamamlanmayarak yeni bir plan uygulanır (Jacobs, 2006).

*** Wagner'in Florya ile ilişkisi ve Seyfi Arkan'ın görevlendirilmesine tepkisi 3.2.4 Martin Wagner bölümünde de tartışılmıştır.

dört ayda uygulanmıştır* (Nicolai, 1998, s.126).

Florya'nın “modern hale getirilmesi” kapsamında, turist çekebilecek şekilde bir proje hazırlanması; bu doğrultuda, Florya yolunun asfaltlanması ve ulaşım olanaklarının arttırılması, telefon bağlantısının sağlanması; lokantalar, gazinolar, oteller, eğlence yerlerinin yapılması vardır. Ayrıca, Florya ve Küçükçekmece'nin ağaçlandırılması, Küçükçekmece Gölü'nden av için yararlanılması, bir sanatoryum inşa edilmesi de düşünülenler arasındadır (Cumhuriyet, 24 Şubat 1936). Bunlar için bütçeden gerekli pay da ayrılır. Florya'nın imar planı hazırlandıktan sonra incelenmek üzere Nafia Vekaleti'ne gönderilecektir (Cumhuriyet, 9 Haziran 1935). Öte yandan, öne sürülen fikirler arasında “büyük plaj ve eğlence yerleri kurmuş olan arsiulusal mütehassısların fikirlerinden istifade edilmesi için” projenin uluslararası bir yarışma ile elde edilmesi de vardır (Cumhuriyet, 11 Haziran 1935).

Önce Prost'a danışılmış, hatta Wagner görevlendirilmiş, bir ara proje yarışması açılması bile düşünülmüş ise de sonuçta, “Güzel Sanatlar Akademisi profesörlerinden” Seyfi Arkan'ın projesinin uygulanmıştır. Seyfi Arkan'ın Çankaya'da Hariciye Köşkü'nün yapımı sırasında Atatürk'ün beğenisini kazanmasının etkisiyle Florya Cumhurbaşkanlığı Köşkü'nün (Şekil 4.113) tasarımını yapmak üzere Atatürk tarafından görevlendirildiği düşünülür (Batur, 1993, s.325). Arkan'ın tasarımını yaptığı köşk, ana bina dışında başyaverlik, genel katiplik ve bazı servis birimlerinden oluşur. Birbirini kesen iki dikdörtgenin oluşturduğu bir plan şemasına sahip olan ve kıyıya 90 metre uzunluğunda bir köprüyle bağlanan tek katlı ahşap yapı, Erken Cumhuriyet döneminin yenilikçi söylemi ve modernleştirme çabalarıyla örtüşen modern mimari akımının Türkiye'deki temsilcilerinden ve önemli örneklerinden biri olmuştur.

Bu deniz köşkü, bölgenin imarı üzerinde durulmaya başlanması için de sebep olur. 43 gün içinde bitirilen bina ile birlikte, plajların ve Florya semtinin çehresi de değişir. Köşkün Florya Plajı'nın hemen yanında konumlanması, binanın yeni yaygınlaşan denize girme eylemini vurgulamasına neden olurken, Atatürk'ün de halka yakın olmasına olanak tanır. 1936-1938 yılları arasında Atatürk zaman zaman burada dinlenir, su sporlarıyla uğraşır ve toplantılar yapar (Evren, 2000, s.102). Burada ağırlananlar arasında, İngiltere Kralı VIII. Edward ile Ürdün Kralı Abdullah sayılabilir. Florya ve plajın halk tarafından benimsenmesi ise Sirkeci-Halkalı tren hattının elektrikli hale getirilip Sirkeci'den Florya'ya yarım saatte ulaşılması sağlandıktan sonra olur.

* Florya köşkünün tasarımı ve uygulaması için Seyfi Arkan'ın görevlendirilmesiyle ilgili Martin Wagner'in eleştirileri için bkz. bölüm 3.2.3 Martin Wagner.

Seyfi Arkan, aynı zamanda Florya'nın imarı için de çalışır*. Bu doğrultuda, 1936 yılında Avrupa plajlarında incelemelerde bulunur. Buna göre, hazırlanan projede iki büyük otel, bir oyun yeri, iki kür parkı, iki kür oteli ve küçük pansiyonlar yer alır. Arkan, Avrupa'da inceleme yaptığı sırada Florya'nın planlarını ve hazırladığı maketini Paris'te, İstanbul'un planını yapacak olan Prost'a gösterir ve planların uygunluğu konusunda Prost'un onayını alır**. Belediye, Florya için bir de talimatname hazırlar (Cumhuriyet, 23 Nisan 1936). Plajlarının inşası sırasında bu tesisleri kiralamak isteyenler de ortaya çıkar. Bu faaliyetler sürerken Yalova'da bulunan Prost, İstanbul'a gelerek aynı zamanda Florya'nın imarı ile de ilgilenir (Cumhuriyet, 24 Mayıs 1936). 1937 yılına gelindiğinde Prost, İstanbul'un imar planı ile ilgili çalışırken Florya'yı yerinde incelemeyi sürdürmektedir***. Prost, özellikle Florya'nın altyapı eksikliği üzerinde durarak demiryolu ile deniz arasındaki kısmın sıhhileştirilmesi gerekliliğine ve Pazar günleri 15-20 000 kişinin kullandığı böyle bir yerde uygun bir kanalizasyon sistemi oluşturulmasına dikkati çeker (Prost, 1938a, s.45). Florya'da konut grupları oluşturulmasında acele edilmemesi gerektiğini belirtir. Yolların yapılmasını, yeşil dokunun oluşturulmasını, kolektör yapılmasını ve plajın "bütün cezp edici eğlencelerle tanzimi"ne öncelik verilerek çevrenin düzenlenmesini ve böylece buradaki arsaların bu masrafları karşılayacak şekilde kıymetlendirilmesini önerir (Prost, 1938a, s.52-57). Florya'ya ulaşmak için kullanılan İstanbul-Edirne yolunun çift şeritli olarak düzenlenmesi de önerileri arasındadır. Üzerinde durduğu noktalardan biri de, Topkapı'dan Florya'ya kadar 2 metre genişliğinde bir bisiklet yolu ayrılmasıdır (Prost, 1938a, s.57). Prost (1938a, s.64-65), Florya'nın cazibesini arttırmak amacıyla Küçükçekmece'de dağınık halde bulunan arkeolojik eserlerin küçük bir müzede toplanarak bu sahanın düzenlenmesini ve Topkapı-Florya yolu üzerindeki Mimar Sinan'a ait "köşk"ün çevresiyle birlikte elden geçirilmesini de önerir. 1938 yılında inşa faaliyetleri devam ederken Prost, Belediye Başkanı ve Vali Muhittin Üstündağ ile birlikte zaman zaman inşa faaliyetlerini denetler****. Florya'nın imarı ile ilgili ayrıntılı planlar, 1938 yılında Kadıköy ve Üsküdar'ın nazım planları ile birlikte Prost tarafından hazırlanır

* "Floryada yapılacak esashı bayındırlık projesi hakkında Avrupa plajlarında incelemelerde bulunan Uray mimarlarından Seyfi şehrimize dönmüştür (...). "Cumhuriyet, 3 Ekim 1935

** Seyfi Arkan Avrupa'daki incelemeleri sırasında aynı zamanda, "Belediyeler Bankası için kendisi tarafından hazırlanan ve birinciliği kazanan projeyi Paris ve Berlin'de harbden sonra yapılan bankalarla karşılaştırmış ve daha ziyade tekamül ettirmiştir". Cumhuriyet, 13 Şubat 1936

*** "(...) Prost Floryada yapılacak tesisat üzerinde mahallinde tetkikat yaptığı gibi dün de Unkapanı ve Azabkapı cihetlerini gezmiştir". Cumhuriyet, 5 Mayıs 1937

**** "Belediye Başkanı ve vali Muhiddin Üstündağ, dün refakatinde şehircilik mütehassısı profesör Prost ve Fen işleri müdürü bulunduğu halde Floryaya giderek burada yapılmakta olan inşaatı tetkik etmiştir (...)" (Cumhuriyet, 25 Mayıs 1938).

(Cumhuriyet, 7 Ekim 1938).

Prost, plajın canlandırılması açısından önemli gördüğü ağaçlandırma çalışmalarına denize yakın kısımdan başlanmasını ister (Prost, 1938a s.53). Prost'un önerilerinin etkisiyle rekreasyon çalışmalarına başlanır. Öyle ki, "Orman mektebi profesörlerinden Mahzar(?)"ın Florya'nın ağaçlandırılmasına ait hazırladığı projeye göre, her sene 50 000 fidan dikilerek ağaçlandırma beş senede tamamlanacak ve sahada ayrıca büyük bir su mahzeni de yapılacaktır (Cumhuriyet, 25 Mart 1938).

1939 yılında Florya Plajı yine kiraya verilerek işletilir*. Ancak, belediye, istediği miktarı veren kimse çıkmayınca ihale bedelini düşürerek plaj tarifesini değiştirir. Daha sonra ise, plajların işletilmesi ile ilgili yabancı bir uzmana danışma yoluna gider. "Bükreş sayfiye ve eğlence yerlerinin idari işlerinde mütehassıs olan Yorgi Mişel" vali ve belediye başkanı Lütfi Kırdar'ın Bükreş'i ziyareti sırasında yaptığı davet üzerine İstanbul'a gelir ve Florya'da "plajların ne şekilde idaresinin faydalı olacağını" inceler (Cumhuriyet, 16 Mart 1940).

İstanbul Belediyesi 1930'ların başından itibaren Florya'ya özel bir önem vermiş ve buranın kamulaştırılmasını yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin sosyo-kültürel modernleştirme idealleriyle ilişkilendirmiştir. Ancak, kimi bilgi ve tecrübe eksiklikleri nedeniyle bu girişimler sırasında ortaya çıkan sorunlar karşısında hazırlıksız yakalanır. Bir "yabancıya" -Yorgi Mişel'e- işletmecilikle ilgili danışılması da bu eksikliğin fark edilmiş olduğunun göstergesidir. Mişel'in incelemelerinin sonucu ya da etkileri bilinmemekle birlikte, belediyenin, Florya Plajı'nın kiralanması ile ilgili sorun yaşamaya 1940'larda da devam ettiği görülür. Öyle ki, plajı ilk kiralayan kişi kefil gösterememiş (Cumhuriyet, 9 Temmuz 1940), ardından yeniden ihale düzenlenmiş, bu ihaleye katılan iki talip istenen fiyatı vermediklerinden ihale süresi uzatılmıştır (Cumhuriyet, 16 Temmuz 1940). Bu sorunlara rağmen belediye mevcut plajlarla yetinmeyerek bu plajların yanında bir de büyük bir halk plajı yapılmasına karar verir. Yaklaşık 2 kilometre uzunluğunda bir sahil şeridine sahip plajda bir de gazino inşa edilir (Şekil 4.114 ve 4.115). Projesi hazırlanan ve yeri belirlenen büyük otelin inşasından ise II. Dünya Savaşı nedeniyle vazgeçilir (Daver vd., 1944).

Açılan plaj gazinosu ile birlikte kentin en çok rağbet edilen plajlarından biri halini almış olsa da, Florya'da gerçekleşen faaliyetler 1940'larda eleştiri konusu olur. 16 Ağustos 1940 tarihli Tan

* "Florya plajlarının geçen seneki gibi kiraya verilmesi takarrür etmiştir. Daimi Encümen bunu arttırmaya koymuştur" (Cumhuriyet, 4 Mayıs 1939).

Gazetesi'nde belediye; plajlardan yararlanmak için çok fazla harcama yapmak gerektiği; kapasitesinin çok altında kişiye hizmet verdiği ve tesisler için harcanan miktarın karşılığı alınamadığı için eleştirilir. Florya, plajların varlığı ve rekreatif alanlarıyla kent içinde giderek eğlenme ve dinlenme amaçlı bir alana dönüşür. 1948 yılı Temmuz ayında Sirkeci'den Florya'ya kesilen bilet sayısı 122 856 adettir (Anonim, 1949a, s.132). İstanbul'un en gözde ve yoğun plajlarından biri haline gelen Florya, 1950'li yılların ortalarında dönemin siyasal iktidarı tarafından tekrar ele alınarak genişletme ve yenileme projeleri yapılır. 1956-57 yıllarında burada Turizm Bankası ile İstanbul Belediyesi'nin işbirliğiyle 1959 yılında bitirilmek üzere turistik tesisler yapılması planlanır (Anonim, 1957, s.81) (Şekil 4.116). Sedat Hakkı Eldem ve 25 kişilik ekibinin çalışmasıyla hazırlanan projeye göre, ahşap kabinler kaldırılır, 204 ve 240 metre uzunluğunda iki büyük betonarme plaj binası yapılır. Florya'da ise çadırların yerine ucuz, konforlu betonarme kamp sahaları inşa edilir. Projede ayrıca doğrudan plaja açılan toplam 470 odaya sahip üç büyük otel yeri ayrılır. Bunların dışında toplam 200 odalı motel grupları da düşünülür. 80 kadar konut, bir çarşı, gazinolar, açık hava sineması da projede öngörülenler arasındadır.

Örnek Durum: Fenerbahçe Plajı

1936 yılında Fenerbahçe'nin imarının gündeme gelmesiyle Fenerbahçe'de de bir plaj oluşturulması fikri ortaya konulur. Bu doğrultuda, kayalıklar kaldırılarak denizden ulaşım kolaylığı sağlanması, Moda ve Kalamış iskelelerine vapur seferlerinin arttırılması düşünülür (Cumhuriyet, 24 Mayıs 1936). Daha önce burada bulunan deniz hamamlarının yerinde kurulan Fenerbahçe Plajı'nın 1938 yılında açılmasıyla birlikte erkekler hamamı kaldırılır, kadınlar hamamı ise 70'li yılların başlarına dek plajla birlikte varlığını sürdürür.

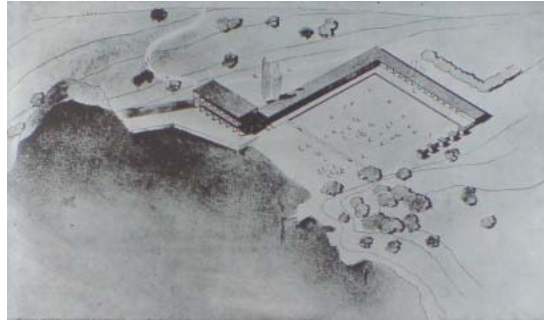
Dahiliye Vekaleti, 29 Aralık 1936 tarihinde "Hazinei hassadan Milli emlak idaresine intikal eden ve tasdikli kısmi imar planına dahil olan" Fenerbahçe'nin mesire yeri [seyrengah] olarak kullanılması ve şehir planına uygun olarak düzenlenmesi gerekliliği üzerine Yapı ve Yollar Kanunu'nun 8. maddesine göre burasının İstanbul Belediyesi'ne terk edilmesini ve bir kısmının Belediye tarafından kira ile deniz kulübüne verilmesini ister. Öte yandan, bu bölgenin "kısmi ileri planı" Nafia Vekaleti tarafından onaylanmış ve Yapı ve Yollar Kanunu'nun 8. maddesine göre şehir planına yeşil alan olarak dahil edilmiştir. Maliye Vekaleti ise 22 Şubat 1938 tarihinde burasının Hazine'den Milli Emlak İdaresi'ne geçmiş olmasının sahipsiz arazi olarak kabul edilmesine neden olamayacağını belirtir. Bu arsa dahilinde "kahve mahalli denilen kısım, yurtluk, ocaklık, mazbut emlak maaşı mukabilinde 1931 yılında eşhasa teffiz edilmiş olduğundan" bu kısım dışındaki hazineye ait kısmın İstanbul Belediyesi'ne ücretsiz olarak terk

edilmesini ve bu arsanın bir kısmının da deniz kulübüne kiralanmasını uygun bulur (BCA-30..18.1.2: 82.14..17.).

Bu karar üzerine 30 yıllığına Moda Deniz Kulübü'ne kiralanın kısmın planlanması hazırlıklarına başlanır (Cumhuriyet, 10 Temmuz 1938). Fenerbahçe'nin imar planı da Belediye Fen Heyeti tarafından hazırlanarak onaylanmak üzere Dahiliye Vekaleti'ne gönderilir. Plana göre (Cumhuriyet, 6 Ocak 1939), Kalamış'tan Fenerbahçe'ye kadar 25 metre genişliğinde bir yol açılacak, bir rıhtım ve mendirek inşa edilecek, deniz kulübünün yanında tesis kortu yapılacak, bu kısmın deniz tarafında ise “modern bir gazino” inşa edilecek ve çevre ağaçlandırılacaktır.

Prost ise Feneryolu ile Kalamış'ın mesire yeri olarak kalmasını tercih etmektedir (Cumhuriyet, 20 Ekim 1939). Prost'un önerisi, Fenerbahçe yarımadası ile yanındaki boş arazinin “umumi gezme yeri” olarak ayrılması, bu arazinin bir kısmının “köşk tarzında bir mesken mıntıkası” olarak düzenlenmesidir (Prost, 1938a, s.35).

Fenerbahçe'nin ağaçlandırılması 1940 yılının imar işleri arasında yerini alır. Kalamış'ta bulunan Belvü Otel'i'nin yıkılıp yerine “asri bir şehir oteli” yapılması da düşünülür (Tan Gazetesi, 20 Ağustos 1940).



Şekil 4.127 Büyükaada Yürükali Plajı için açılan yarışmada birincilik kazanan proje - mimar Sabri Oran ve Emin Onat (Sabri ve Onat, 1935, s. 171)



Şekil 4.128 Wannsee, 1933 [16]



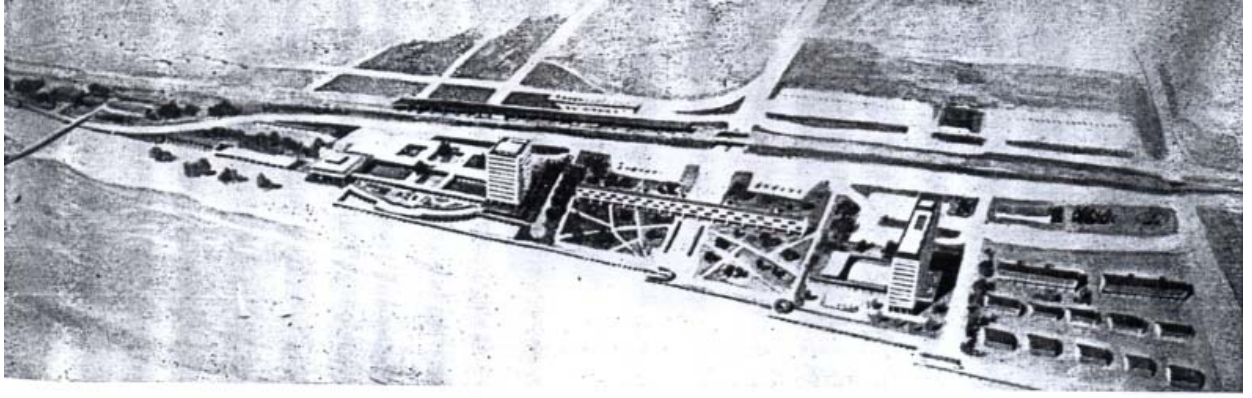
Şekil 4.129 Florya Cumhurbaşkanlığı Köşkü (Evren, 2000)



Şekil 4.130 Florya Plajı (Anonim, 1957)



Şekil 4.131 Florya Plajı (Evren, 2000)



Modern Florya sitesinin alacağı şekli gösteren kroki

Şekil 4.132 Florya (Anonim, 1957)

4.2.3 Mezarlıklar

4.2.3.1 Müslüman Mezarlıkları

3 Nisan 1930 tarihinde kabul edilen 1580 sayılı Belediye Kanunu ile belediyelerin görevleri yeniden düzenlenmiştir. Bu kanunun, mezarlıklarla ilgili 160. maddesi ve kanun sonrasında yayınlanan Mezarlıklar Nizamnamesi'nin bazı maddeleri Vakıflar* ile İstanbul Belediyesi** arasında yıllarca süren anlaşmazlıklara neden olmuştur. 160. madde yayınlandığı şekliyle şöyledir [17]: *“Metruk ve kimsesiz mezarlıklarla vakfa ait olan umumi mezarlıklar bilümmü hukuk ve vecaibi ile belediyelere devrolunmuştur. Bu kanunun neşrinden sonra belediyeler devren alıncaya kadar satılması memnudur. Bu kanunun neşrinden evvel Evkafça taksitle satılan mezarlıkların henüz istifa edilmeyen taksit bedelleri dahi belediyelere aittir. Belediyeler bu kanun mucibince yapılacak nizamnameye göre en çok on seneye kadar mezarlıklara ait tesisatı*

* Türkiye Büyük Millet Meclisi toplandıktan sonra, 2 Mayıs 1920 tarihinde "Büyük Millet Meclisi İcra Vekillerinin Suret-i İntihabına Dair Kanun" çıkartılarak 11 kişilik İcra Vekilleri Heyeti'ne Şer'iyye ve Evkaf Vekaleti de alınarak vakıf işleri, bu Vekâlet tarafından yürütülür. Şer'iyye ve Evkaf Vekaleti'nin 3 Mart 1924 gün ve 429 sayılı yasa ile kaldırılmasıyla görevleri, Başbakanlığa bağlı Vakıflar Genel Müdürlüğü'ne devredilir. Döneme ait kaynaklarda "Evkaf" ya da "Evkaf Umum Müdürlüğü" olarak geçen tanımlamanın karşılığı olarak bu çalışmada, "Vakıflar" ifadesinin kullanımı tercih edilmiştir. Benzer şekilde, kaynaklarda "İstanbul Evkaf Müdüriyeti" olarak geçen kurum için de bu çalışmada, "İstanbul Vakıflar Müdürlüğü" ifadesi kullanılmıştır.

** 1580 sayılı Belediye Kanunu ile İstanbul'da, belediye ve il özel idare yönetiminin birleştirilmesiyle valilik ve belediye başkanlığı aynı çatı altında toplanır. Cemiyet-i Umumiye-i Belediye ve özel idare yapısında bulunan Meclis-i Umumi-i Vilayet de kaldırılarak seçime giden 68 üyeli "İstanbul Umumi Meclisi" kurulur. Böylece, 1855 yılında kurulan İstanbul Şehremaneti tarihe karışır. 14 Ekim 1930 tarihinde yapılan yerel seçimler sonucunda ilk İstanbul Umumi Meclisi, Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ tarafından 6 Kasım 1930'da açılır. Bu çalışma, İstanbul Şehremaneti'nin son dönemlerini de kapsamakla birlikte çalışmada ağırlıklı olarak İstanbul Belediyesi dönemi tartışılmaktadır. Metin içerisinde şehremanetinden söz edilirken "belediye [şehremaneti]" ifadesinin kullanımı tercih edilmiştir.

ikmal ederler.”

Bu maddeye göre, İstanbul’daki mezarlıklar da Vakıflar’dan İstanbul Belediyesi’ne devredilir. Mezarlıkların belediyelere devredilmesi kararını, bu iki kurum arasında paylaşılamamasının nedenlerini, özellikle İstanbul’un yönetimini elinde bulunduranlar için mezarlık arsalarının neleri tanımladığını irdeleyebilmek, bu kararın uygulanış sürecini incelemekle mümkün gözükmemekte.

İstanbul Belediyesi, kanunun yayınlanmasından sonra mezarlıkların yönetimi ile ilgili yeni görevini yürütebilmek, dolayısıyla, yeni yetkilerini kullanabilmek için aynı zamanda nüfus ve evlenme işlerini de devretmeyi planladığı bir “İçtimai İşler Müdürlüğü” oluşturmak ister (Cumhuriyet, 1 Haziran 1930); ancak, daha sonra altı memurdan oluşan “Mezarlıklar Şubesi Müdüriyeti”ni kurar (Cumhuriyet, 20 Eylül 1930).

Bu arada, belediye [şehremaneti], kendisine devredilen mezarlıklarla ilgili bilgilere ihtiyaç duyarak 1 Mayıs 1930 tarihinde İstanbul Vakıflar Müdürlüğü’nden *“160. maddede tarif edilen mezarlıkların bulundukları mevki, miktarı mesahası, hududunu gösterir planlarla kanunun neşri tarihinden önce taksitle satılan mezarlıklar olduğu ve bunların taksit bedellerinden henüz istifa edilmemiş kısım bulunduğu takdirde miktarı ile hangi mevkide bulunan mezarlığın kaçınıcı taksidi olduğunu ve bedeli ihaleden bakıyeyi medyunun ismini gösterir evrak ve vesaikin”* belediyeye [şehremanetine] gönderilmesini ister (BCA-30..10.0.0: 193.321..13.).

Ancak, İstanbul Vakıflar Müdürlüğü istenilen bilgileri göndermez. Belediyenin, mezarlıkların kendisine devri ile ilgili ısrarlı bir tutum sergilemeye devam edeceği, 8 Eylül 1930 tarihinde İstanbul Belediyesi Mezarlıklar Müdürlüğü’nden İstanbul Vakıflar Müdürlüğü’ne gönderilen ve belediyeye devredilmesi zorunlu olan mezarlıklar ile ilgili işlemlerin hızlandırılmasının istendiği belgeden izlenebilir (BCA-30..10.0.0: 193.321..14.). Aynı zamanda, belediye, Vakıflar’ın bu konudaki direncini kırmak için somut isteklerini ortaya koymaya başlar. 2 Ağustos 1931 tarihinde İstanbul Vakıflar Müdürlüğü’nden, belediyeye devredilecek mezarlıklardan birisi olan Beyoğlu Ağahamamı civarındaki metruk mezarlığa ait onaylanmış vakıf senedinin belediye adına tapuya raptıyla ilgili işlemler için gönderilmesini ister (BCA-30..10.0.0: 193.321..21.). Bu gibi belirli mezarlık yerleri ile ilgili istekler üzerinden konu giderek boyut kazanır.

Bu kanunun, İstanbul Belediyesi için ne denli önemli bir kazanç ve rant kaynağı anlamına geldiğini süren tartışmalardan izlemek olanaklı. Kanuna göre, belediyenin Vakıflar’dan sadece gayrimenkul devriyle değil, nakit ödemeler yoluyla da kazancı gündemdedir. Belediye, kendi bütçesinden hiçbir harcama yapmadan birçok boş arsaya sahip olabilecektir. Kendisine devredilecek mezarlıklar, mezarlık arsaları, hatta vakıf mallarının; kullanılması, satılması, kiraya

verilmesi, kamulaştırılması, imara açılacak alanlar olarak değerlendirilmesi söz konusudur.

Öte yandan, bu dönemde İstanbul'un imarı da tartışılmaya ve zihinleri meşgul etmeye başlamıştır. Dolayısıyla, mezarlık arsaları, stadyum, opera binası ya da rekreasyon alanları gibi kentin imarında güçlü simgelerin oluşturulabileceği verimli bir zemini de tanımlar*. Arsa haline getirilen mezarlıklar, tıpkı kentin kendisi gibi, değiştirilen, dönüştürülen ve merkezi otoritenin üzerinde iradesini uygulayabileceği alanlardır. Belediye, satmak istediği mezarlık arsasında yapılacak bina tipini dahi belirleyebilmektedir**. Mezarlık arsaları üzerinde inşa edilecek binaların inşaat ruhsatlarının belediye şubelerince verilmemesinin bir genelge ile duyurulması, bu yetkinin belediye başkanlığında olması da merkezi kontrolün bir başka göstergesidir***.

Şehir içindeki mezarlıkların tümüyle kaldırılarak şehir dışında “asri” mezarlıkların oluşturulması çabası**** ise geçmişle olan ilişkinin yansımalarıdır. Öyle ki, dönemin kendine özgü koşulları ve öncelikleri geçmişin izlerini taşıyan eskilerden kurtulmayı ve (yerine) yenisinin yapılmasını gerektirir. Batılılaşarak ve çağdaşlaşarak Batı merkezli dünya sistemi ile bütünleşebilmeyi amaçlayan bir ulus-devlet kurulurken İstanbul'un görüntüsünün de yenilenmesi hedeflenir.

“*Mezarlıkların tesis ve imarı*” için, devri yapılan mezarlıklardan elde edilen gelir dışında, belediye bütçesinden ayrılan payın da kullanımı söz konusudur. Örneğin, 1931 yılı bütçesinde

* Ayaspaşa Mezarlığı arsası İstanbul'un ilk opera binasının izlerini taşır. Öte yandan, mezarlık arsalarının nasıl değerlendirileceği dönemin gazete haberlerinde şu şekilde geçmektedir:

“Belediye şehirdeki mezarlıkları satın almaktadır. Belediyece bu mezarlıklardan birinde asri bir stadyum yapılması tasavvur edilmektedir.” Cumhuriyet, 29 Ocak 1931

“Beşiktaş'taki Abbasağa mezarlığı ile Rum mezarlığının Belediyece istimlak edileceği yazılmıştı. İstimlak işi alakadarlara bildirilmiştir. Burada açılacak sahada bir çocuk bahçesi vücade getirilecektir.” Cumhuriyet, 21 Ekim 1937

** “(...) Mevlana mezarlığının da kiraya verilmesi talep edilmiş ise de Belediye burasını ancak apartıman yapmak üzere satabileceğini bildirmiştir.” Cumhuriyet, 24 Mayıs 1931

*** “Belediye tarafından bütün şubata gönderilen tamimde eskiden mezarlık olan arsalarla yapılacak bina inşaatı ruhsatıyesinin badema belediye riyaseti ve heyeti fenniye müdüriyetinden alınacağı ve belediye şubelerince bu hususta ruhsatiye verilmemesi bildirilmiştir...” Cumhuriyet, 21 Kasım 1931

**** Belediyenin yaptırmayı düşündüğü yeni mezarlıklar ile ilgili bazı gazete haberleri şunlardır:

“(...) Dahiliyece mezarlıklar için yeni bir talimatname hazırlanmaktadır. Bundan sonra asri mezarlıkların plan ve projesi yapılacak.” Cumhuriyet, 12 Ekim 1930

“(...) Şehir dahilindeki birçok mezarlıklar kalkacağı için şehir haricinde 3 büyük mezarlık yapılacaktır. Bunlar İstanbul, Üsküdar, Beyoğlu cihetlerinde olacaktır. Yeni mezarlıklar her türlü fenni ve asri tesisatı cami olacaktır.” Cumhuriyet, 9 Kasım 1930

“Belediye yeni mezarlıklar inşası için hazırlıklara devam etmektedir. (...) Belediye bu inşaat için varidat temin etmiştir. Bu varidat metruk mezarlıkların satılması yoluyla temin olunacaktır.” Cumhuriyet, 5 Nisan 1931

stadyum inşaatı için ayrılan miktar 40 000 lira iken, mezarlıklar için ayrılan miktar 50 000 liradır (Cumhuriyet, 25 Mart 1931). Dolayısıyla, gerek eski mezarlık arsaları, gerekse yeni oluşturulacak “*asri*” mezarlıklar birer kente müdahale aracı olarak İstanbul Belediyesi’nin gündeminde ön sıralarda yerlerini alırlar.

Yeni belediye kanunu ile İstanbul Belediyesi, Vakıflar’dan almakta olduğu mezarlık hisselerinden çok daha fazlasını elde etme fırsatına sahip olmuştur. Öyle ki, Vakıflar Bütçe Kanunu’na göre, Vakıflar, 1926 yılı Haziran’ından 31 Mayıs 1927 tarihine kadar satılan kabristan bedellerinden %30’unu ve 1 Haziran 1927 tarihinden itibaren satılanların da %50’sini belediyelere ödemekle yükümlüdür (BCA-30..10.0.0: 193.321..19.). Bir taraftan Vakıflar, 1926 yılından başlayarak İstanbul Belediyesi’ne kendi bürokrasisi içinde direnç gösterirken, diğer taraftan devletin bir diğer organı olan belediye, 1930’lu yıllarda Vakıflar’ın kaynaklarından yararlanmanın sınırlarını zorlamaya devam etmektedir. Bu anlaşmazlık, merkezi idari yapının kendi içinde bir bütünlük gösteremeyişinin bir göstergesidir. Osmanlı Devleti’nin en eski bürokratik sistemlerinden olan Vakıflar’ın kaynakları, özellikle II. Mahmut Dönemi’nden itibaren sadece Vakıflar’ın kullanımına bırakılmamış, merkezi yönetim gerekli gördüğü diğer kamu hizmetlerinde kullanmıştır. Ancak, Belediye Kanunu’nun yayınlanmasından daha önce Vakıflar’ın belediyeye zaten hisse ödüyor oluşu, vakıf kaynaklarının Cumhuriyet Dönemi’nde artık küçültülmek istendiğini düşündürür.

İstanbul Belediyesi ile Vakıflar Genel Müdürlüğü arasındaki anlaşmazlık, temel olarak, kanunun 160. maddesinin bu iki kurum tarafından farklı açılardan yorumlanmasından kaynaklanmaktadır. Belediye Kanunu’nun yayınlanmasından daha önce de iki kurum arasında görüş ayrılığı yaşandığı ve bunun Vakıflar lehinde çözüldüğü 16 Şubat 1930 tarihli belgede geçer (BCA-30..10.0.0: 193.321..13.). Bu anlaşmazlık, Vakıflar tarafından satılmış bazı yerlerin satış bedellerinden belediyenin; 1926, 1927 yılları Vakıflar bütçe kanunlarına göre kendisine hisse ayrılmasını talep etmesi üzerine gelişir. Bu yerlerin; adı geçen bütçe kanunlarının yayınından yıllar önce, üzerlerindeki mezar taşları taşınarak satıldığı; üzerlerinde açılacak yollar, alt yapı hizmetleri gibi işlemler için belediyeye vergileri ödenerek arsa haline dönüştürüldükleri gerekçe gösterilerek bunların satış bedelinden belediyeye hisse verilemeyeceğine karar verilir. Belediyenin başvurusu üzerine konu Şurayıdevlet tarafından da incelenir ve sonuçta Vakıflar’ın görüşü haklı bulunur (BCA-30..10.0.0: 193.321..13.).

Belediye Kanunu’nun yayınlanması sonrasında ise, söz konusu 160. maddede yer alan ifadeler sorunlara neden olur. Bunun üzerine, 160. maddedeki muğlaklık giderilmek istenir. Dahiliye Vekili Şükrü Kaya, Başvekalete yazdığı 28 Mayıs 1931 tarihli yazıda maddeyi şu ifadelerle

yorumlar (BCA-30..10.0.0: 193.321..18.): “160. maddede metruk kelimesinden bu mahallere artık ölü defn edilmemesi, kimsesiz tabirinden bu gayrimenkullerin hükmi ve hakiki şahıslar namına tapu sicilinde kayıtlı olmaması anlaşıldığı gibi, vakfa ait tabirinden de Eshabı hayr tarafından inşa ve vakf edilen asar Hayriye maksut olduğu kanaati hasıl olmaktadır.

“(...)Eski devirlerde gayrimüslim cemaatler namına mezarlık olmak üzere tesis ve tahsil edilmiş ve vakıf mahiyetinde bulunmuş olan bu kabil kabristanların da 160. maddedeki vakfa ait umumi mezarlıklar tabirine dahil bulunması iktiza etmekte olduğu teemmül edilmekte.” Bu yazının devamında ise, bu maddenin kapsamının Meclis tarafından incelenmesi istenir.

Kanunun uygulanması için hazırlanan ve 7 Ağustos 1931 tarihinde yayınlanan Belediye Mezarlıklar Nizamnamesi’ni inceleyen Vakıflar, itirazlarını 23 Eylül 1931 tarihinde Başvekalete gönderdiği tezkerede dile getirir (BCA-30..10.0.0: 193.322..1.). Bu tezkerede yer alan “(...)nizamnamenin 4. maddesi 2. fıkrasında (arsa haline konulmuş olan mezarlıklar 14.4.1930 tarihine kadar satılmamış ise belediyelere devrolunur) diye bir hüküm vazolunmuştur. Halbuki bu kanunun ne 160. maddesinde ne de mevadi sairesinde böyle bir hüküm mevcut değildir” ifadesiyle Vakıflar, 160. maddenin arsa halini almış yerleri kapsamadığının altını çizerek devam eder: “kabristan iken kanunun neşrinden evvel (...) arsa haline getirilmiş ve o suretle tapuları alınmış ve kadastroda Evkaf namına kayıtları tespit edilmiş bedelleri bütçelerimizin muhammenatına dahil bulunmuş olan yerlere hala mezarlık namı ile bakılmak ve onların devirlerini istemek doğru olmamak lazım gelir.”

Vakıflar’ın nizamnamenin 2. maddesi 1., 2., ve 3. fıkralarına itirazı ise şu şekildedir: “Evkafa kalan cami harimlerindeki mezarlıklar yalnız bahçe olarak istimal ile takyit edildiği halde efrat ve mütevelliler tarafından tasarruf edilen ve aynı mahiyette bulunan şahıslara ait mezarlıkların başka bir maksatla da kullanılabileceği ve şu ana kadar ki belediyeden bunun için ruhsat alınması lazım geleceği gösterilmektedir. Cami harimlerindeki mezarlıklar da o camilerin vakıflarının şahsiyeti maneviyesinin tasarrufundadır. Bu itibarla şahıslara ve ailelere ait hususi kabristanlar cümlesindendir. Devirden istisnalarının sebebi budur.” Bu itirazda geçen cami parselleri içinde yer alan mezarlıkların ayrı tutulması konusu, camilere fazla müdahale edilmek istenmemesi ile ilgili olmalıdır. İleriki satırlarda da değinileceği gibi, örneğin, II. Beyazıd Vakfı’na ait olduğu halde tasfiye edilmek istenen mezarlıklar olabilmekteyken cami parselleri içinde yer alanlar için istisnai kurallar geçerli olmaktadır.

Öte yandan, Vakıflar, 1928 yılında belediyeye [şehremanetine] gönderdiği ve üzerinde bazı mezarlık arsalarının satış tarihleri ve bedellerinin yer aldığı bir liste üzerinden tartışmayı

sürdürür (BCA-30..10.0.0: 193.321..19.). Vakıflar’a göre, bu listede yer alan Beyoğlu Tozkopan’daki mezarlık arsaları* 1926 yılı Haziran’ından önce Musevi Cemaati’ne satıldıkları için belediyeye hisse ödenmesine gerek yoktur. Diğer iki arsa da, 1926 Haziran’ından sonra satılmış olmalarına rağmen 1926 yılı bütçe kanunundan önce arsa haline dönüştürüldükleri için belediyeye hisse ödenmesine gerek yoktur. Listede yer alan arsalardan sadece Cerrahpaşa Alibaba arsasından ve Kasımpaşa Tahtakadı mahallesindeki arsadan hisse verilebilir.

Bunun üzerine, 1 Ekim 1931 tarihinde İstanbul Belediyesi Mezarlıklar Müdürlüğü’nden Hukuk İşleri Müdürlüğü’ne, belediye başkanının [belediye reisi] şifahen emri üzerine, şimdiye kadar Vakıflar’dan hisse alınamamasının sebebinin incelenmesi için altı sayfalık bir yazı gönderilir (BCA-30..10.0.0: 193.322..2.). Bu yazıda, belediye, *“1926 senesile ondan sonra satılmış metruk kabristan mahallerinden (evvelce nakli kubur ve tapuya kayıtları yapılarak arsa haline ifrağ edilmiş oldukları bahanesiyle) belediye hissesi vermemek gayesi takip edildiği anlaşılmaktadır. (...)Bundan başka, arsa bahanesini kafi göremiyen İstanbul evkaf müdiriyeti 1.6.1926 tarihinden sonra ferağını yaptığı mezarlık satışlarından bazılarında ferağ tarihi yerine ihale ve vezne tarihini öne sürerek bunların 1926 mali senesinden evvel vuku bulduklarını iddia etmek ve bazılarını da evvelki senelere ait muamelatın mütemmimi addeylemek suretile de hissemizi vermekten içtinap etmektedir”* satırlarıyla kendini savunarak belediyeye verilmeyen mezarlık hisselerinin hukuki yoldan tahsil edilmesinden başka yol kalmadığını belirtir. Yazının ekinde ise, Tozkoparan ve Şişhane mezarlıklarına ait olan ve belediyeye verilmesi istenen hisselerin yer aldığı bir liste bulunmaktadır.

Tartışmaya konu olan mezarlık arsalarından birisi, bu listede yer alan Şişhane Mezarlığı’dır. Belediye, *“Beyoğlu Şişhane Karakolu civarında Jale Bahçesi denilen”* mezarlığın devrini İstanbul Vakıflar Müdürlüğü’ne bildirmiştir, ancak, burasının *“akarar ve araziî vakfiyeden olduğu”* sebep gösterilerek belediyeye devri gereken mezarlıklardan olmadığı cevabı alınır. Belediye, kanuna göre devrinin gerektiğini tekrar yazsa da cevap alamaz. II. Beyazıd Vakfı’ndan kabristan olarak vakfedilen bu arsada önceleri, şehir içinde olduğu gerekçesiyle defne izin verilmemiş, bir süre metruk kaldıktan sonra o tarihten 20 yıl önce taşları nakledilerek tesviyesi yapıp arsa haline getirilmiş ve vakfın akarı olarak üzerinde Vakıflar tarafından binalar inşa ettirilerek kiraya verilmiştir. *“Tahriri musakkafat kanununa tevfiikan vergi ile mükellef tutularak*

* Belgedeki metinde Beyoğlu’nda bulunan mezarlık arsaları *“Tozkopan’da İstanbul kulübü arkasındaki arsa”* ve *“Kroker oteli arkasındaki iki arsa”* şeklinde tanımlanmaktadır. Belge ekindeki listede ise, *“Beyoğlu Tozkopan’da İstanbul kulübü arkasındaki arsa”*ya ait üç ayrı kısmın satış bedelleri yer almaktadır. Bu nedenle, bu arsaların adları farklı şekilde tarif edilmiş olsa da aynı arsanın parçaları olduğu düşünülmektedir.

Malkalemlerince iratlı akar kayıt olunmuş” binaların tapusunun alınması için başvurulması üzerine, Vakıflar’ın iddiasına göre, mezarlık yeri olmasından dolayı belediyece Tapu tarafından tesciline engel olunur. Açılan dava sonuçlanır ve bu mezarlık arsasının Belediye Kanunu kapsamında olamayacağına karar verilir. Bunun üzerine, İstanbul Belediye Başkanlığı’nda [İstanbul Belediye Riyaseti] bulunan evrakın tescil işlemleri için Tapu Dairesi’ne verilmesi konusunda Vakıflar, Dahiliye Vekaleti’ne başvurur. Belediye ise, metruk mezarlıklardan arsa haline dönüşen ve tapu senetsiz kullanılan arsaların belediyenin haberi olmadan başkalarının yedi tasarrufuna* geçmemesi için, olabilecek başvuruların kendisine ulaştırılmasını, daha önce İstanbul Tapu Müdürlüğü’ne bildirdiğini ve Vakıflar’ın bu nedenle tapu senedi alamadığını Dahiliye Vekaleti’ne yazar. Dahiliye Vekaleti ise, anlaşmazlığın hakem kararıyla çözülmesine karar verir (BCA-30..10.0.0: 193.322..3.). Bu sürecin ardından, Vakıflar ile İstanbul Belediyesi, belediyeye devredilecek mezarlıkları belirlemek için bir komisyon oluştururlar (BCA-30..10.0.0: 193.322..7.).

Vakıflar’a bağlı Orman ve Arazi Müdürlüğü [Orman ve Arazii Vakfiye Müdüriyeti], İstanbul Belediyesi Mezarlıklar Müdürlüğü’ne 11 Haziran 1931 tarihinde gönderdiği yazıda, komisyonun incelemeleri sonucunda hazırlanan listede, doğrudan doğruya vakfa ait arsalar ve Ayaspaşa arsası, Şişhane civarındaki vakfiye arazisi gibi üzerinde binaların bulunduğu arsaların da yer almasına itiraz eder (BCA-30..10.0.0: 193.322..8.). Mezarlıklar Müdürlüğü ise cevabında, Vakıflar’ın mezarlıklar üzerinde hiçbir hakkının kalmadığını yazar. Bu kez, Vakıflar devreye girerek Mezarlıklar Müdürlüğü’ne şahsa ait ve mütevellisi bulunan mezarlıkların vakfa ait umumi mezarlıklara dahil edilmesinin hatalı olduğunu belirterek revize edilmiş bir liste yollar. Bunun üzerine, Mezarlıklar Müdürlüğü Vakıflar’a gönderdiği 21 Temmuz 1931 tarihli yazısında kendi gerekçelerini sıralar ve listedeki her mezarlık için görüşünü aktarır. Buna göre**:

1. Vakıflar bütçe kanunlarına göre tevliyet(vakıf mallarına bakma görevi) –“*zürri dahi olsa*”- tasarruf ifade etmeyeceğinden metruk Ayaspaşa Mezarlığı’nın henüz satılmamış kısmının 160. maddeye göre aynen belediyeye devri, satılmış olan kısmına ait bedelin yarı [nısıf] hisselerinin 1926 ve müteakip seneler Vakıflar bütçe kanunlarına göre belediyeye teslimi gereklidir.

2. Önceden taşları naklolmuş ve bir kısmı satılmış metruk mezarlıklar ise: Vakıflar adına tapuya

* Birden çok kişi arasında hukuki durumu çekişmeli olan bir malın çekişme sonuçlanıncaya kadar bir kimseye emanet olarak bırakılması.

** Burada özetle aktarılan İstanbul Mezarlıklar Müdürlüğü’nün bu açıklaması, (BCA-30..10.0.0: 193.322..8.) numaralı belgede çok daha kapsamlı olarak yer almaktadır.

geçmemiş bu mezarlıkların naklikubur işlemlerinin yapılmış olması kanun hükmünü değiştirme, mezarlık mahiyetini değiştirmeye sebep oluşturmayaacağından, bunlardan Vakıflar tarafından satılmış olan yerlerin yarı bedellerinin belediyeye teslimi, mevcut olanların aynen belediyeye devri gerektiği 16 Şubat 1930 tarihli Şurayıdevlet kararında vardır. Bu gibi mezarlıklardan satılmış, şahsa geçmiş olanların listeden işaretlenmesi devirden muaf olduklarını gösterir.

3. Vakfın tasarruf ve işgalinde olan (arsa ve mebaniden) ibaret olduğu bildirilen mezarlıklar ise: Önceden naklikuburu yapılmakla beraber arsa olarak tapusu alınıp üzerlerinde tesisat yapılmış olan, Şurayıdevlet kararınca devirden muaf olan mezarlıkların listede tapu senetlerinin tarih ve numaralarının kaydedilmesi gereklidir. Naklikuburu yapılmakla beraber Vakıflar adına tapusu alınmamış yerlerin ise Şurayıdevlet kararına göre binaları ile birlikte belediyeye devri gerekir.

4. Silivrikapı ve Edirnekapı dışında şahsa ait ve mütevellisi bulunan (...) mezarlıklar ise: Belediye mezarlıkların teslimini beklediğini defalarca bildirdiyse de, Vakıflar'da, mezarlıkların isim, mevki, saha sınırlarını gösterir bir listenin bulunmadığı anlaşıldığından mezarlıkları devredememiştir. Kanunun infazı için (...) Mezarlıklar Müdürlüğü memurları Vakıflar'dan görevlendirilmiş memurlarla birlikte mezarlıkları tespit ve tanzim eden listeyi temize çekmiş, bu cetvelden iki nüsha Vakıflar'a takdim edilmiştir. Görevleri sadece bu tespitleri yapmak olan memurların herhangi bir mezarlığın kimin tasarrufunda olduğunu açıklamalarının kanunen bir önemi olmadığından Mezarlıklar Müdürlüğü'ndeki listede böyle bir açıklama yoktur.

“Umum istifadesine tahsis edilmiş, müseccel ve gayrı müseccel mezarlıkların vakıf olmalarına binaen satılmalarına” kanuni imkan yoktur.

Bununla birlikte, belediye, nizamnamenin tayin ettiği üç aylık sürenin dolmuş olmasına rağmen devir teslim işlemlerinin yapılmadığını belirterek Vakıflar'ı uyarır ve bir an önce mezarlıkların devrini ister.

Belediye, bir taraftan ısrarla kendisine devredilmeyen mezarlıklarla uğraşırken, diğer taraftan kendisine devredilenleri satmaktadır. Yangın alanları olmalarından dolayı “*çapları*” hazır olan Fatih semtindeki mezarlıkları öncelikle satmaya başlar. Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan bir habere göre (Cumhuriyet, 1 Nisan 1931), belediye ilk olarak Fatih Kızıtaşı'nda bulunan bir mezarlığı bir Türk doktoruna satmıştır. Haberde de vurgulandığı gibi bir Türk'ün mezarlığı satın almış olması, mülkiyetin “ötekiler”e ait değil, bir Türk'e ait olmasının ya da Türklere geçmiş

olmasının önemli olduğu izlenimini vermektedir*. Fatih'teki mezarlıklar dışında, Üsküdar'da sanayi mektebi, Eyüp Evlicebaba ve Kasımpaşa mezarlıkları da satılır (Cumhuriyet, 24 Mayıs 1931). Beşiktaş'ta tramvay caddesindeki mezarlık yeri satılığa çıkarılır**. En fazla talep görenler ise, Beyoğlu'nda bulunan mezarlıklardır (Cumhuriyet, 28 Ağustos 1931).

Üsküdar Karacaahmet Mezarlığı'nın ise, park haline dönüştürülmesi söz konusudur (Cumhuriyet, 11 Ocak 1931). Mezarlığın tamamen kaldırılarak yeniden başka bir mezarlık yapılması uygun bulunur. Islahı ve düzenlenmesi olanaklı görülmeyle park olarak kullanılmasına karar verilir. Bu karar, mezarlığın, içindeki mezar taşlarının ve kitabelerinin tarihselliğinin farkında olunmadığına ya da bunun önemli bulunmadığına işaret eder. Öyle ki, 14. yüzyılda oluşmaya başladığı düşünülen ve İstanbul'un fethinden sonra tamamen Müslüman mezarlığı halini alan Karacaahmet Mezarlığı, Osmanlı Devleti'nin en büyük ve en eski mezarlıklarından biridir. Toplam defin sayısı milyonlarla ifade edilen mezarlıkta Karacaahmet Sultan Türbesi*** ile birlikte Şeyh Hamdullah Efendi, Süleyman Hilmi Tunahan, hattat Hamid Aytaç, Mazhar Paşa, Abdurrahmân-ı Harpûî Efendi, Ehl-i Cennet Mehmed Efendi, Şair Nabi gibi önemli kişilerin mezarları bulunur. Öte yandan, 1940'lı yıllara gelindiğinde ise, tarihe, tarihsel çevreye, tarihi eserlere olan bakış değişmeye başlar. Öyle ki, 1940 yılında Karacaahmet Mezarlığı'nın düzenlenmesi için bir proje hazırlanır (Cumhuriyet, 8 Mart 1940). Şehir Meclisi'nde görüşülerek “*Karacaahmed mezarlıklarını imar eden cemiyet*”e bütçeden pay verilmesi de uygun görülür****.

Belediye ile Vakıflar arasındaki anlaşmazlık sürerken rantı keşfeden ve kendine çıkar sağlamak isteyenlerin girişimlerini de görmek mümkündür. Bazı mezarlık arsalarının şahısların eline geçtiği***** ve bu arsaların üzerlerinde izinsiz inşaat yapıldığı fark edilir*. Daha önceden verilmiş

* Bu zihniyetin izleri, azınlık vakıflarına ait mezarlıklar ile ilgili tartışmalarda daha ayrıntılı araştırılmıştır. Geniş bilgi için bkz. 4.2.3.2 Gayrimüslim Mezarlıkları.

** “Beşiktaş'ta tramvay caddesindeki mezarlık yerine 16450 lira kıymet takdir olmuş burası satılığa çıkarılmıştır.” Cumhuriyet, 7 Nisan 1932

*** 1539 yılında Kanuni Sultan Süleyman'ın cariyelerinden ve Şehzade Murad'ın annesi olan Gülfem Hatun tarafından yaptırılan Karacaahmet Sultan Türbesi daha sonra saray mutfaklı memuru Ziya Bey tarafından karısı için 1866-67 yıllarında yeniden yaptırılmıştır (Laqueur, 1997).

**** Bu bilgi, 26 Kasım 1940 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde şu şekilde geçmektedir: “Şehir meclisinin dünkü içtimaı: (...) Karacaahmed mezarlıklarını imar eden cemiyete 3500 lira istenmektedir (...). Bu talep kabul edilmiştir.” Ancak, sözü edilen “Karacaahmet mezarlıklarını imar eden cemiyet”in yaptığı işin kapsamı ve bu cemiyetin kimlerden oluştuğu, mezarlıklar müdürlüğü yerine neden bu cemiyetin bu mezarlıkla ilgilendiğine ait herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır.

***** “Birçok mezarlıkların hususi kimseler tarafından işgal edildiği görülmüştür. Belediye bunları tesbit etmektedir.

olan izinlere dayanarak mezarlıklar üzerinde barakalar inşa eden bekçilerin de, arsalarını genişletip bütün mezarlığa sahip olduklarını iddia ederek tapu senedi aldıkları tespit edilir (Cumhuriyet, 19 Kasım 1933). Bazı kimselerin ise, mezarlıkları dönüm ile kiraya vererek kar sağlamaya çalıştığı anlaşılr^{**}. Ne var ki, bu girişimler nedeniyle İstanbul Belediyesi ile Vakıflar arasındaki söz konusu anlaşmazlık bir süre daha çözümsüz beklemeye mahkumdur. Mezarlıkların şahısların eline geçmesi ile ilgili bir soruşturma açılır ve soruşturma bitinceye kadar mezarlıklarla ilgili tüm işlemler durdurulur. İnceleme yapmak üzere kurulan ve Dahiliye, Adliye ve Maliye müfettişlerinden oluşan heyetin başkanlığına, 2 Nisan 1932 tarihinde Dahiliye Vekaleti tarafından Mülkiye Başmüfettişi Hüsni Bey(?) getirilir (BCA-30..10.0.0: 193.323..4.). Bu noktada, bu olanların, vakıf sisteminin çökmekte olduğunun işaretlerini verdiğini ileri sürmek yanlış olmaz. Vakıflar'ın küçültülmek istenmesiyle başlayan süreçte, vakıf sisteminin aşındırılarak Vakıflar'ın ortadan kaldırılmasına doğru gidildiği söylenebilir.

Öte yandan, anlaşmazlığı oluşturan başlıca sorunlardan birisi olan, nizamnamenin 4. maddesi 2. fıkrasına göre, belediyenin, kanunun yayınından önce arsa haline getirilmiş mezarlıkların devrini istemesi konusu, Başvekalet tarafından incelenmek üzere Şurayıdevlet'e sevk edilir. 8 Aralık 1932 tarihli mazbatada *“belediye kanunun yayınından önce üzerlerindeki kabirler nakledilerek tapuya geçirilmiş olan mezarlık arsaları 11410 numaralı mezarlıklar nizamnamesinin 4. maddesi 2. fıkrası hükmünden hariçtir”* fıkrası kabul edilir (BCA-30..10.0.0: 193.324..3.). Böylece anlaşmazlık konularından birisi Vakıflar lehine sonuçlanmış olur ve bu tür mezarlıkların belediyeye devredilmemesine karar verilir.

19 Ocak 1933 tarihinde Dahiliye Vekaletince alınan karara göre ise, diğer anlaşmazlık konularının belediye ve Vakıflar tarafından seçilecek kişilerden oluşturulacak bir komisyon tarafından incelenmesi uygun bulunur. Vakıflar, belediyeye, komisyon üyelerinin bu işlere karışmamış kişilerden oluşmasını; gerek bu kişilerin yetkilerinin tayini, gerekse bir uzlaşmaya varmak için gerekli esasların önce Vakıflar ile birlikte kararlaştırılarak ortak bir talimatnameyle iki taraf üyelerine bildirilmesini teklif eder (BCA-30..10.0.0: 190.301..5.). Bunun üzerine;

Bu gibi kimselerden ya mezarlıklar geri alınacak ya da bedelleri istenecektir.” Cumhuriyet, 3 Kasım 1931

* “Mezarlıkların ve eskiden mezar yerleri olan yerlerin belediyeye devri hakkındaki karar üzerine belediye ile alakadarlar arasında çıkan bazı ihtilaflardan istifade etmek isteyen bir takım kimselerin kaçamak suretile bu kabil yerlere inşaat yapmak istedikleri anlaşılmıştır. Belediyece şubelere bir tamim gönderilerek bu hususta esasen Dahiliye vekaletine müracaat olunduğu ve Vekaletten bir karar alıncaya kadar böyle yerlerde katiyen inşaatı izin verilmemesi bildirilmiştir.” Cumhuriyet, 2 Aralık 1931

** “Mezarlıklara tapu ve tasarruf senetleriyle birçok talipler çıkmıştır. Bazılarının mezarlıkları dönüm ile kiraya vererek fazla ücret aldıkları anlaşılmaktadır.” Cumhuriyet, 22 Ekim 1930

belediye, *Belediye Hukuk Müşaviri, Muhakemat Müdürü, Mezarlıklar Müdürü*'nü; Vakıflar da, *İstanbul Muhakemat Müdürü, Vakıf Paralar Müdürü, Mahlulat Müdürü*'nü görevlendirir (BCA-30..10.0.0: 190.301..5.). Ancak, Belediye Başkanı'nın [Belediye Reisi], ortak bir talimatname hazırlanarak komisyona verilmesi fikrinin, onlara müdahale etmek anlamına geldiğini gerekçe göstererek serbest bırakılmalarının uygun olduğunu ifade etmesi üzerine, Vakıflar tarafından da buna uyulur. Belediye üyelerinin teklifi ile iki tarafın ayrı ayrı rapor hazırlayarak bu raporların bir araya getirilmesi yönteminin uygulanması kabul edilir. Komisyon, anlaşmazlığın giderilmesi için oluşturulduğu halde, daha başından, bu niyetin gerçekleşmesinin olanaksızlığı bellidir. Çünkü, seçilen komisyon üyelerinin, konumları gereği tarafsız olmaları güçtür. Nitekim, gerekli incelemeler yapıp raporlar hazırlandıktan sonra, Vakıflar, hazırlanan raporda belediye temsilcilerinin belgelere dayalı gerçekleri değiştirmeye çalıştıklarını iddia eder. Bu iddiaya göre (BCA-30..10.0.0: 193.325..3.), belediye temsilcileri, Şişhane Karakolu civarındaki mezarlık arsasının üzerindeki Jale Gazinosu'nun beş yıllık kira karşılığında kiracısı tarafından yaptırıldığını raporda belirtir. Oysa, Vakıflar'ın iddiasına göre, gazino, kira getirmesi için Vakıflar tarafından yaptırılmıştır. Bir diğer iddia ise, arsaya dönüştürülmüş ve Vakıflar adına tapusu bulunan Tozkoparan'daki mezarlık ile ilgilidir. Raporda, bu arsanın satılmayan kısımları hakkında belediyenin açtığı davanın sonuçlanmadığı belirtilir. Vakıflar ise, temyiz mahkemesinin kendileri lehine sonuçlandığını ve belediyenin kanuna aykırı olarak Tapu Dairesi'nden bu arsa için ikinci bir tapu aldığını iddia eder. Sonuçta, oluşturulan komisyondaki belediye üyelerinin tarafsız davranmaması ve ortak bir çalışmaya dayalı olmaksızın ayrı ayrı hazırlanarak birleştirilen raporun yararsızlığı üzerine, Vakıflar tekrar hukuki yola başvurur. Temyiz mahkemelerinde görüşülen başlıca anlaşmazlık konuları şöyledir (BCA-30..10.0.0: 190.301..5.):

“Bir kısım mezarlıkların aynen devri, bir kısmının da satış bedellerinden belediyeye hisse verilmesi,

Şeyh Mehmet Efendi vakfından satılan arsalardan mezarlık olduğu için belediyeye 65bin lira hisse verilmesi,

İstimlak ettiği vakfa ait yerler nedeniyle belediyeden istenilen bedellerin bazılarının zamanaşımı iddiası ile tanınmaması,

Belediyenin tasarruf ettiği mukataalı yerlerde zamanaşımı iddiasıyla bu mukataaların verilmemesi.”

1933 yılı Mayıs ve Kasım ayları arasında devam eden dört temyiz mahkemesi sonucunda bu

davalarla ilgili Vakıflar'ın görüşleri haklı bulunur. Vakfiyelerinde mezarlık olarak vakfedilmemiş yerlerin bir süre mezarlık olarak kullanılmalarıyla bu özelliği kazanmış sayılmayacaklarına ve metruk olunca, eskisi gibi vakfın akarı özelliğini almalarından dolayı satış bedellerinden hisse verilmemesine ve mukataalı yerlerde zamanaşımının olamayacağına karar verilir. Temyiz sonucunda Vakıflar lehine karar alınan davaların takibine ise devam edilir.

İlginçtir ki, iki taraf arasındaki anlaşmazlığa dair 1933 yılı sonlarında ortaya çıkan bu gelişmenin sonrasında uzun süre bu konu gündeme gelmez*. Ne Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'ndeki belgelerde, ne de dönemin gazetelerinde bu konunun izlerine rastlanmamıştır. Bu sessizlik dört yıl sonra bozulur. Yıllardan beri süren bu anlaşmazlık 1937 yılında hakem heyeti kararınca sonuçlanır (BCA-30..10.0.0: 190.302..3.). Bu karara göre:

1. İdarenin belediyeden istemekte olduğu 158 602 liradan 48 648 lira idare lehine ve belediyenin idareden istediği 853 660 liradan 74 419 lira belediye lehine hükme geçmiştir.
2. Ayaspaşa Mezarlığı'nın satılmış olan kısmının bedeli olan 88 900 liranın "*Ayaspaşa evladından*" tahsili ile belediyeye verilmesine ve bu mezarlıktan satılmayan yerlere ait kayıtların da belediye adına düzeltilmesine karar verilmiştir.
3. Tozkoparan'da kıymetli iki parça arsa ile diğer muhtelif yerlerdeki yine kıymetli yerler Vakıflar lehine ve bunlara mukabil Jale Gazinosu arkasındaki arsa ile Çürüklük mevkiinde kıymetli ve geniş arsalar, birçok çeşme ve iskele de belediye lehine karara bağlanmıştır.
4. Sular kanunun yayınından önce belediyece istimlak edilen ve idare lehine belediye zimmetinde gerçekleşmiş olan istimlak bedellerinin belediyeden alınmamasına karar verilmiştir.
5. Mukataalarda hakemlerce beş senelik zaman aşımı kabul edilmiş, amme hizmetine ayrılmış belediyeye ait binalar, yollar, meydanlara kalbedilen vakıf yerler mukataadan istisna olunmuştur.

Bu karar sonrasında, her iki taraf da bu kararları aynen kabul ederek temyiz talebinde

* İstanbul'da, bu tarih aralığında duraklama sürecine giren başka durumlardan da söz etmek mümkündür. Öyle ki, İstanbul'da inşa edilmesi planlanan çeşitli binalar ile ilgili 30'lu yılların başında başlayan çabaların 1934 ve 1937 yılları arasında sürmediği görülür. Bu binalarla ilgili üç yıl boyunca herhangi bir girişimin ya da tartışmanın olmayışı, İstanbul'un planını hazırlayacak uzman ile ilgili karar değişikliğiyle ilişkilendirilebilir. Öyle ki, İstanbul'un planlanması ile ilgili 1933 yılında açılan yarışmanın değerlendirmesi sonucunda jüri tarafından Ehlgötz'ün önerisi birinci olarak seçilmesine rağmen, 1936 yılında İstanbul'u planlamak için Henri Prost çağırılmıştır. Söz konusu girişimlerin, uzman olarak Prost'un görevlendirilmesinin ardından olgunlaştırılmaya çalışıldığı izlenir.

bulunmayacaklarını beyan ederler.

1580 sayılı Belediye Kanunu'nun 3 Nisan 1930 tarihinde kabul edilmesiyle, İstanbul Belediyesi ile Vakıflar arasında daha önce de var olan mezarlık arsaları ile ilgili anlaşmazlık giderek çözümsüz hale gelmiş ve ancak yedi yıl sonra her iki tarafın bu durumun daha fazla uzamaması için temyize gitmeyeceklerine dair uzlaşmaya varmasıyla noktalanmıştır. Bu süreç, İstanbul Belediyesi'nin, kanununun 160. maddesi ile mezarlıkların Vakıflar'dan kendisine devrinden başlayarak, mezarlıkların tasfiyesi yönünde planlı bir çaba içinde olduğu izlenimini vermektedir.

Öte yandan, bu karara rağmen belediye, başladığı tasfiyeye dönük faaliyetlerine karar sonrasında da devam etmiştir. Mezarlıklar Nizamnamesi'ne göre, en fazla on yıl içinde “*tesisatın ikmal edilmesi*” gerekliliği de bunda etkili olmuş gözükür. Örneğin, Topkapı'daki bir mezarlığın istimlak edilerek park olarak kullanılması planlanır (Tan, 16 Ağustos 1940). Beşiktaş'ta Abbasağa Mezarlığı da park haline getirmesi hedeflenen yerlerdendir (Şekil 4.117) (Cumhuriyet, 29 Mart 1939). Bu dönemde, kent içinde planlanan park, bahçe ya da meydanların her biri disipline edilebilecek birer kamusal mekanı tariflemektedir*. Ancak, sıklıkla karşılaşılan mezarlık yerlerinin park haline dönüştürülmesi fikri ise, daha çok, kentin imarına ilişkin inşai kararlar alınıncaya kadar uygulanan geçici bir çözüm gibi gözükmektedir. Nitekim, imar planına uygun olmayarak mezarlık arsalarında başlayan inşai faaliyetler kimi zaman engellenmektedir. Örneğin, Kasımpaşa Spor Kulübü tarafından Aşıklar Mezarlığı'nda bir spor sahası yapılmak istenerek inşasına başlanır**. Ancak, belediyenin imar planına uygun bulmadığı için inşaatı yasaklaması, sporla ilgilenenlerin durumu belediyeye şikayet etmesine sebep olur*** (Şekil 4.118). Mezarlıkların park olarak kullanım kararının bir diğer sebebi ise Umumi Hıfzısıhha Kanunu'na göre şehir içinde olmalarının sağlığa uygun bulunmayışıdır. Nitekim, Henri Prost (1941b), bu nedenle, 1941 tarihli raporunda Anadoluhisarı ve Beylerbeyi'nde bulunan mezarlıkların yakında bulunan daha uygun yerlere nakledilerek yeşil saha olarak korunmasını önerir.

* Parkların, dönemin kendine özgü koşulları içinde ne tür bir kavrayışla ele alındığı 4.2.1 Yeşil Alanlar bölümünde değerlendirilmiştir.

** “Kasımpaşa spor kulübü tarafından Aşıklar mezarlığında bir spor sahası vücade getirilmesi kararlaştırılmış ve inşaatı başlanmıştı. Belediye İmar Şubesi, şehir planına uygun bulmadığı bu inşaatı menetmiş olduğundan sporcu gençler, dün belediyeye gelerek şikayette bulunmuş ve inşaatı müsaade edilmesini istemişlerdir. Belediye, bu müracaati tetkik etmektedir” Cumhuriyet, 2 Nisan 1938.

*** Söz edilen yer, 1926 tarihli Pervititch haritasında Müslüman Mezarlığı olarak görülmektedir. 1938-1939 sezonunda 1. kümeye yükselen Kasımpaşa Spor Kulübü burada bir spor sahası yapılmasını istemiş olmalıdır. Nitekim, bugün aynı yerde Kasımpaşa Stadı bulunmaktadır. Öte yandan, stadın arkasındaki sokağın ismi

Rumelihisarı'ndaki metruk mezarlık da kaldırılarak “*bahçe*” haline dönüştürülecek yerlerdendir. Aynı yerdeki Rumelihisarı Mezarlığı'nın ise Bebek-İstinye yolunun açılması nedeniyle ön tarafının kesilmesine karar verilir (Cumhuriyet, 29 Mayıs 1938). Mezarlıkların kentte açılacak yeni yollar için kısmen yok edilmesi bir başka tasfiye şeklini ortaya koyar. Her ne kadar, müze idaresi “*buradaki mezarlardan bir kısmının tarihi kıymeti haiz olduğunu ileri sürerek ameliyatın durdurulmasını istemişse*” de (Cumhuriyet, 17 Temmuz 1938), bu ses pek fazla duyulmak istenmez ve uygulamaya geçilir. Öyle ki, İstanbul'un imarı kapsamında açılacak bir yol için bir mezarlık yeri, tarihi değeri olup olmadığı incelenmeye gerek duyulmadan kolayca feda edilebilir. Bu konuda bulunan kestirme çözüm ise, buradaki mezar sahiplerinin ailelerine, mezarların belirlenen süre içinde kaldırılmasının bildirilmesi, ilgilenen olmadığı takdirde belediyenin bu işi üstlenmesidir (Cumhuriyet, 10 Şubat 1938). Öte yandan, mezarlıkların tarihi açıdan önemli olup olmadığının görmezden gelinmediği durumlarla da karşılaşılır. Sözelimi, Eyüp Mezarlığı gibi belirgin bir örnek karşısında korumacı bir yaklaşım sergilenir. Mezarlığın iyileştirilmesi için uzmanlardan oluşturulan bir heyetin, tarihi değeri olan mezarlıkları saptaması beklenir (Cumhuriyet, 8 Mart 1940). Geçmişin kalıntılarının tasfiyesini hedef alan Erken Cumhuriyet otoritelerinin, bu alandaki ideolojik kararlılıklarını Eyüp Mezarlığı'nda fazla sergileyemediklerini söylemek yanlış olmaz. Halbuki, Osmanlı mezar kültürünün merkezi olan İstanbul'da, bu kültürün temel parçası olan mezar taşlarına zaman zaman hoyrat davranılmıştır*.

Tarihle olan kavgalı ilişkiyi, İstanbul'da imar faaliyetleri sürerken kimi zaman hatırlanmak istenen kimi zaman ise yok edilmek istenen farklı örneklerde izlemek mümkündür.

Örnek durum: Ayaspaşa Mezarlığı

Ayaspaşa semtinin bulunduğu bölgeye ait ilk Osmanlı kayıtlarında, burasının sık koruluk olduğundan söz edilir. Evliya Çelebi'ye göre burada, 16. yüzyılda padişahın köpeklerinin yetiştirilip beslendiği bir “Samsunhane” ve onun yakınında “Müneccim Kuyusu Mesiresi” denilen bir mesire, bir de “Ayaspaşa Havuzlu Mesiresi” bulunur. 17. yüzyıldan itibaren Taksim'den Dolmabahçe sırtlarına kadar uzanan bu bölge mezarlık haline gelir. 1615'te yapılan bir anlaşmayla, Taksim'e daha yakın bir bölgede Hristiyanlara bir mezarlık yeri tahsis edilir ve bu bölge, 19. yüzyıl ortalarına kadar “Grand Champs des Morts” (Büyük Mezarlık) olarak anılır. İstanbul'u ziyaret eden yabancıların çoğu, kenti anlatırlarken “Grand Champs des Morts”dan söz

Tozkoparan Mezarlık Sokak'tır.

* Ayaspaşa Mezarlığı'nın tasfiyesi sırasında üzerindeki mezar taşlarının büyük bir kısmı satılmıştır (BCA-30..10.0.0: 193.321..11).

ederek İstanbul ve çevresinin en güzel manzaralarından birinin bu noktadan seyredilebileceğini, mezarlığın Boğaz'a, Üsküdar'a, Adalar'a, hatta Mudanya Dağları ve Alemdağ'a kadar tüm ufka hakim olduğunu yazarlar (Marmara, 1999).

1850'lere kadar burada önemli bir yerleşmenin bulunmadığı bilinmektedir. Mezarlığın Topçu Kışlası'na bakan tarafında II. Abdülhamit'in emri ile 1880'lerde Osman Paşa Karakolu yaptırılır. 1910'lu yıllarda ise, yanına Elektrik İdaresi'nin Fransız müdürüne lojman olarak verilen taş bina eklenir (Çetintaş, 2004, s.91). Ayaspaşa Mezarlığı'ndan bu Elektrik Şirketi'ne 1 Ağustos 1337, 20 Ağustos 1329, 2 Teşrinisani 1329 ve 1 Nisan 1331 tarihlerinde 2573 zira yer satılmıştır (BCA-30..10.0.0: 193.323..18.). Karakol ile lojman olarak kullanılan bina, bulundukları yerde 1946 yılında Opera Binası inşası başlayana kadar ayakta kalırlar. Tanzimat'tan sonra Batılaşma süreciyle birlikte İstanbul'un yapısı yavaş yavaş değişirken o döneme kadar yabancıların, Levantenlerin, Hristiyanların bölgesi sayılan Pera ve çevresine Müslüman Türk nüfusunun kalburüstü kesimleri de rağbet etmeye başlayınca, kentin yerleşim bölgeleri Talimhane, Taksim ve Ayaspaşa'ya doğru genişlemeye başlar. Kentin ortasındaki Büyük Mezarlık göze batar olunca 18. yüzyıl ortalarından itibaren Hristiyanlara Feriköy çevresinde bir mezarlık alanı sağlanır ve Ayaspaşa Mezarlığı da yavaş yavaş kaldırılır.

Semtteki önemli binalardan biri, 1870'de büyük Beyoğlu yangınından sonra tümüyle yanan Alman Konsoloslugu'nun, Ayaspaşa Mezarlığı'nın bir bölümünde verilen yere inşa edilen yeni binasıdır. İnşası 1877'de biten binanın yapıldığı tarihte etrafı mezarlıktır. Burada defnedilmiş kişiler arasında şair, yazar ve gazeteci Şinasi, II. Mahmut'un emriyle yeniçeri isyanını bastırmakla görevlendirilen Karacehennem İbrahîm Ağa, Silahtar Tarihi'nin yazarı Fındıklılı Mehmet Efendi sayılabilir (Çetintaş, 2004, s.93).

Cumhuriyet'in ilk yıllarında mezarlığın bir tarafı Gümüşsuyu Hastanesi (eski Mızıka Kışlası), bir tarafı Taksim Kışlası, bir tarafı Ayaspaşa Caddesi, bir tarafı da Taksim Bahçesi ile çevrilidir. Üzerindeki servilerin çokluğu nedeniyle daha çok "karanlık mezarlık" adı ile anılır. Alman Konsoloslugu'nun inşasından önce "*umuma mahsus*" olan mezarlıkta inşasından bir süre sonra ise defin yasaklanır (BCA-30..10.0.0: 193.323..11.).

Vakıflar'a 1926 yılında mezarlıkların satışı ile ilgili izin verilmesi üzerine Ayaspaşa Mezarlığı da 1271 [1855] yılından beri metruk olduğu gerekçesiyle satılığa çıkarılır (Cumhuriyet, 18.5.1932). Müzayede ilanı sonucu teklif veren tek kişi doktor Mehmet Kamil Bey(?) olur ve 1927 yılında m²'si 6 lira 30 kuruşa 1000m² yer satın alır (BCA-30..10.0.0: 193.323..24.). Bir iki

yıl sonra ise Ayaspaşa Mezarlığı arsalarının m²'si 40 liradan satışı gerçekleşecektir*.

1928 yılında ise, mezarlıkların ve mezar taşlarının nakli sorunu ortaya çıkar. Mezar taşlarını satın almak üzere çeşitli kişiler Vakıflar'a başvurur. Bir kısmı ise satın aldıkları taşların nakline engel olunmasından şikayetçidir. Bu engelin sebebi, taşların tarihi açıdan değerinin olup olmadığının inceleniyor oluşudur. Muhafaza-i Asariatika Encümen Azası'ndan Efdaleddin'e [Tekiner] göre yapılan *"tahribat hakiki bir vandalizmden başka birşey değildir"* (BCA-30..10.0.0: 193.321..11.). İnceleme sonucunda ise, taşların çoğunun satılmış olup Küçükpazar'daki taşçı dükkanında istifli olduğu, mezarlıktaki taşların 1254 yılından sonraya ait oldukları, içlerinde iki adet 1203 ve 1184 tarihli taş bulunduğu tespit edilir. Bunun üzerine *"mezarlık arsa halini aldığından mevcut taşların korunması gayri mesken [mümkün] olduğu ve muhafazalarında da menfeati mahsur olmadığından"* burada aileleri gömülü olanlara gazete ilanı ile haber verilmesi istenir (BCA-30..10.0.0: 193.323..27.).

Naklin nereye, kim tarafından yapılacağı, masrafları kimin tarafından karşılanacağı tartışılmaya başlanır. Nakil yapıldıktan sonra arsanın satış değeri artacağı için Ayaspaşa Vakfı mütevelli vekili Salih(?) Vakıflar'a başvurur (BCA-30..10.0.0: 189.297..8.). Mezarların tümünden nakli masraflı olacağından naklin, arsalar satıldıkça aşama aşama gerçekleştirilmesi 21 Nisan 1928 tarihinde *"Encümeni İdare"*ce kararlaştırılmıştır (BCA-30..10.0.0: 193.323..26.). Vakıflar'ın, nakil şartları ile ilgili kararını vekil Salih Bey, 1928 tarihli Vakit, Akşam, Son Saat, İkdam gazetelerinde ilan eder. İlan şöyledir: *"Beyoğlu Taksimde jandarma karakoluna muttasıl kabristan ve arsa haline dönüştürülen yerde nakli kubur yapılacağından burada aileleri medfun bulunanların kendi taraflarından aher mahalle nakletmek isteyenler 15 gün içinde nakletmezlerse umumi suretle yapılacaktır."* Ancak, verilen süre içerisinde kimsenin başvurmaması üzerine Salih Bey Vakıflar'a bir dilekçe ile başvurur. Mezar sahipleri, mezarlarının ve mezar taşlarının ne olacağını sorgulamadıkları gibi; bu konuda kamuoyunda herhangi bir tepki, muhalefet ya da talep ortaya çıkmamıştır. Bu durumun, dönemin ideolojik kararlılığının yarattığı bariyerlerin aşılamamasından kaynaklandığını söylemek yanlış olmaz.

Öte yandan, belediye, nakil sonrası alt yapı ve çevre düzenlemesi işleri için kendisine ödeme yapılmadıkça ifraz haritasını onaylamayacağını açıklar. İfrazın yapılamaması arsa satışlarının gerçekleşmemesine neden olacağından Salih Bey dilekçesinde bunu da belirterek gereken ödemenin şimdiye kadar satılan arsa bedellerinden yapılmasını ister. Başvurunun yerine

* Vakıf mütevelli vekili Salih Bey mezarlık arsasının bir kısmını İsmet İnönü'ye m²'si 40 liraya satmıştır (BCA-30..10.0.0: 193.323..20.)

getirilmesine ilişkin Vakıflar'ın yazısı üzerine “*Ayaspaşa ve Fatma hatun mahalleleri imamları, muhtar Ahmet ve ahaliden Galip bey varken kemikler toplattırılıp Maçka mezarlığına nakledilmiş ve merasimi mahsusa ile defnettirilmiştir.*” Sonrasında ise, Tapu tarafından hazırlanan ifraz haritaları belediye [şehremaneti] harita şubesinde “*fenni olmadığı*” gerekçesiyle İstanbul haritasını hazırlayan Alman şirketine verilir. Bu haritalarda okul yerinin ayrılması için “*Vilayet Maarif Müdüriyetine sevki, Maarif Müdüriyetince de 2000 zira yerin ilaveten satın alınması için kararın Encümeni Vilayete takdimi, Encümeni Vilayetçe de karar alınmış olup fiyat konusunda Araziyi Vakfiye Müdiriyeti ile olan ihtilaf üzerine yazışmanın devam etmesi mecra ve kaldırım işinin yapılmamasına ve arsa satışlarının sonuçlanmamasına*” neden olur.

Ayaspaşa Mezarlığı, Cumhuriyet döneminde semtin imara açılmasının ilk izlerini taşıması açısından da önemlidir. Öyle ki, günümüzde halen kullanılmakta olan binalar, bu mezarlık arsasının çeşitli kişilere satılmasıyla inşa edilmeye başlanmışlardır. Örneğin, “*Safiye ve Arşaluis hanımlar ile Halil Kamil ve Salih beyler*” Emlak Eytam Bankası İstanbul Şubesi'nden borç alarak mezarlık arsaları alırlar ve bu arsalar üzerinde apartmanlar inşa edilir (BCA-30..10.0.0: 193.323..14.). Ayaspaşa Mezarlığı arsasında 1929-1932 yılları arasında çoğunluğu Gayrimüslim mimarlar tarafından 18 adet apartman inşa edildiği belgelerde geçmektedir (BCA-30..10.0.0: 193.323..16.). Bu dönemde yeni oluşan milli sermaye çevrelerinin kentin Beyoğlu yakasında yerleşmeyi tercih etmeleriyle yeni mahalleler oluşmuştur. 1933'te tarihsel yarımada nüfusu 125 000 iken Beyoğlu, 152 000 kişilik nüfusa erişmiştir. Bu tarihlere kadar Balat, Ayvansaray ya da Kuledibi'nde oturan azınlıklar arasında varlıklı olanlar da yeni apartmanlara taşınır (Kılınçaslan, 1981, s.229).

Ayaspaşa Mezarlığı arsası satılacağı sırada Vakıflar “*evladı vakıf*”a uygun fiyatlarla arsa satışı gerçekleştirir. Arsa alanlar arasında vakıf müteveli vekili Salih Bey'in kardeşi Hatice Hadiye(?) (Harp filosu hakimi Yüzbaşı Hasan Ferit Bey(?)'in eşi) de vardır. Hatice Hadiye 1929 yılında m²'si 630 kuruştan bir miktar arsa alır. Daha sonra Salih Bey, kendisinin ve iki kardeşinin hisselerini satarak Ayaspaşa Mezarlığı arsasında bir apartman yaptırır ve bu apartmanı 90 000 liraya satarlar. Mezarlık arsalarının alıcılarından bir diğeri ise, önceki müteveli vekili Ömer Naim Bey(?)'in kardeşi Sabiha Hanım(?)'dır. Salih Bey, Ayaspaşa semtinin giderek gelişeceğini ve değer kazanacağını önceden fark etmiş olmalı ki, bu arsanın bütün satış işlemleri ile de kendisi ilgilenir. Sabiha Hanım'ın arsasını, kendisine başka iki arsa vereceğini söyleyerek İsmet İnönü'ye satan, ancak sonrasında bu sözünü tutmayan kişi yine vekil Salih Bey'dir (BCA-30..10.0.0: 193.323..20.). Bu olay şöyle gerçekleşir: Sabiha Hanım Beyazıt'taki evini, bu arsayı m²'si 10,5 liraya verme karşılığında Hristo adında bir kalfaya tamir ettirir. Ancak, Salih Bey'in

bu arsada kendi adına bir apartman yaptırdığını görür. Bunun üzerine, Salih Bey Sabiha Hanım’a başka bir yer önerir, kalfa Hristo da bu yeri kabul eder; ancak, daha sonra Salih Bey önerdiği yerden vazgeçerek söz edilen arsayı Sabiha Hanım’a verir. Arsanın Sabiha Hanım adına tapuya kaydı yapılacağı sırada Salih Bey, arsayı Başbakan İsmet İnönü’ye m²’si 40 liraya sattığını söyleyerek Sabiha Hanım’a borcunu ödeyeceğini vaat eder. Bu vaat gerçekleşmeyince Sabiha Hanım oturduğu evi kalfaya vermek zorunda kalır. Ardından, bu olayla ilgili mağduriyetini bir mektupla İsmet İnönü’ye bildirir.

Mezarlık arsalarının değerini keşfeden sadece Salih Bey değildir. Ayaspaşa Mezarlığı’nın bekçiliği yapan ve karakolun yanında bir de kulübesi bulunan Kadri(?) isimli bir kişi bu mezarlık üzerinde hak iddia eder. 1932 yılına gelindiğinde ise, Kadırağa varislerinin arsayı işgale devam etmesi üzerine mezarlık üzerindeki barakalarının yıkımı dava konusu olur (BCA-30..10.0.0: 193.323..22.).

Ayaspaşa Mezarlığı’nın tasfiyesiyle semt giderek çehre değiştirirken Ayaspaşa, sadece apartmanlara değil, kent içinde uygulanması planlanan diğer prestijli projelere de ev sahipliği yapar. 1930’lardan sonra Büyük Opera Binası’nın yeri için fikirler alınırken Ayazpaşa Mezarlığı’ndan geriye kalan bölge seçilmiştir. Ancak, Opera Binası’nın projeleri hazırlanırken* II. Dünya Savaşı’nın çıkması üzerine bu proje bir süre uygulanamaz. Opera Binası’nın temelleri ancak, Ayazpaşa Mezarlığı’nın bir kısmında 19. yüzyılın sonlarında Elektrik İdaresi’nin yabancı müdürü için yapılmış olan üç katlı lojmanın yıkılmasıyla 1946 yılında atılır.

Mezarlıkların Vakıflar’dan belediyeye devredilmesi kararı ile birlikte İstanbul Belediyesi ile Vakıflar arasında anlaşmazlığa neden olan mezarlıklardan biri de Ayaspaşa Mezarlığı’dır. Vakıflar Genel Müdürlüğü, 1931 yılında İstanbul Belediyesi ile birlikte hazırladıkları İstanbul’daki mezarlıklara ait çizelgede Ayaspaşa Mezarlığı gibi bir vakfa ait ve üzerinde binalar inşa edilmiş olan yerlerin de belediyeye devredilecek mezarlıklara dahil edilmesine itiraz eder. İstanbul Vakıflar Müdürlüğü de, Ayaspaşa Mezarlığı arsasının “*zürri ve evlada meşruta*”**

*“Kırdar, Taksim kışlası arsası ile Ayaspaşa civarında belediyeye ait bazı arsaların ve oradaki jandarma karakolunu da ihtiva edecek bir sahanın imarı ile buralarda büyük şehir müesseseleri vücuda getirmek üzere bir plan ihzarını Prost ile Mecidiyeköydeki hastanenin planlarını yapmak üzere şehrimize gelmiş olan meşhur mütehasıs Valter’den rica etmiştir. Halen Pariste bulunan iki mütehasıs Pariste müştereken çalışarak bir plan hazırlamayı kabul etmişlerdir. Plana nazaran kışlanın bulunduğu yerde şehir kulübü, şehir gazinosu, ve matbuat kulübü ittihaz edilmek üzere büyük bir bina vücuda getirilecektir. (...)Jandarma karakolunun bulunduğu yere büyük bir şehir tiyatrosu yapılacaktır. Karşısında Beyoğlu halkevi binası inşa ettirilecektir. Bu bina için belediye 50 bin liralık tahsisat temin etmiştir.” Cumhuriyet, 10 Temmuz 1939

** Satılmamak şartı ile bir kimseye, kuruluşa, mirasçılara verilmiş mülk.

olması nedeniyle kanunen özel bir durum içerdiğini belirtir. Hazırlanan listedeki yerlerin birçoğunun yıllar önce arsa haline dönüşmüş olup, bir kısmının şahsa geçmiş tapulu yerler, bir kısmının da vakıf tasarrufunda olduğunun altını çizer. Belediye ise, bu gerekçeleri kabul etmeyerek mezarlığın satılmamış yerlerinin aynen devrini, 1926 yılı ve sonrasındaki satılmış kısımlarının yarı bedellerinin de Vakıflar bütçe kanunlarına dayanarak belediyeye teslimini ısrarla ister (BCA-30..10.0.0: 193.322..8.).

Öte yandan, bazı mezarlıkların şahıslarca işgal edildiği iddiaları üzerine 2 Nisan 1932 tarihinde vakıf mezarlıkları incelemek amacıyla Mülkiye Başmüfettişi Hacı Hüsnü Bey(?) başkanlığında Maliye ile Adliye Vekaletlerinden de temsilcilerin olduğu bir komisyon oluşturulur ve bu soruşturma bitinceye kadar bu mezarlıklara ilişkin işlemler durdurulur (BCA-30..10.0.0: 193.323..4.). 1932 yılı süresince yapılan yazışmalarda; mezarlık arsasının satılan kısımlarının kimlere, ne zaman ve hangi koşullarda satıldığı; mezarlıkların ve mezar taşların nakli; Ayaspaşa Vakfı ve mütevellisi ile olan ilişkiler; mezarlık arsasının üzerinde inşa edilen binaların sahipleri ile ilgili bilgilerin, vakıftan kişiler ya da semt sakinleri gibi şahitlere başvurularak araştırıldığı izlenir.

Komisyonun 1933 yılı başlarında sonuçlanan incelemesine göre, anlaşmazlığa ilişkin konulardan biri Vakıflar lehine çözümlenir. Şurayıdevlet'in kararına göre, *“belediye kanunun yayınından önce üzerlerindeki kabirler nakledilerek tapuya geçirilmiş olan mezarlık arsaları”* belediyeye devredilecek mezarlıkların dışında tutulur (BCA-30..10.0.0: 193.324..3.). Anlaşmazlığa ilişkin diğer maddelerin çözümlenmesi için hukuki yollar tercih edilmeyerek tekrar bir komisyonun bu konuyu takip etmesi yoluna gidilir. Ancak, Belediye ve Vakıflar tarafından seçilen kişilerden oluşan bu komisyon ve hazırladıkları rapor hukuki sürecin başlamasına engel olamaz. Komisyonun tarafsız hareket edecek üyelerden oluşmamasının ve raporun her iki taraf temsilcileri tarafından ayrı ayrı yazılarak birleştirilmesinin yol açtığı tıkanıklık aşılamaz (BCA-30..10.0.0: 193.325..3.).

Vakıflar tekrar hukuki yola başvurur. 1933 yılı Mayıs ve Kasım ayları arasında devam eden dört temyiz mahkemesi sonucunda bu davalarla ilgili Vakıflar'ın görüşleri haklı bulunur. Vakfiyelerinde mezarlık olarak vakfedilmemiş yerlerin bir süre mezarlık olarak kullanılmalarıyla bu özelliği kazanmış sayılmayacaklarına ve metruk olunca eskisi gibi vakfın akarı özelliğini almalarından dolayı satış bedellerinden hisse verilmemesine ve mukataalı yerlerde zamanaşımının olamayacağına karar verilir. Temyiz sonucunda Vakıflar lehine karar alınan davaların yeniden takibine ise devam edilir (BCA-30..10.0.0: 190.301..5.). 1933 yılı sonundaki anlaşmazlığa ilişkin bu gelişmenin ardından 1937 yılında çözüme yönelik kararlar alınır. Bir

komisyon*, 9 Ağustos 1935 tarihinde işe başlayarak iki defa uzatılan sürenin sonunda 9 Şubat 1937 tarihinde incelemesini tamamlayarak kararını 15 Temmuz 1937 tarihinde bildirir.

Karara göre “İstanbul tapu encümeninin 7.10.1937 tarihli ve 5744 numaralı kararıyla Ayaspaşa vakfı namına tescil edilmiş olan yerlerden satılmayıp Ayaspaşa vakfı namına kayıtlı kalan arsaların İstanbul Belediyesine devrile tebdilen ve tashihan Belediye namına tapuya bağlanmasından ve mezarlık yerinden Ayaspaşa vakfı namına üçüncü şahıslara müzayedeye veya müzayedesiz satılmış arsaların bedeli olan 86305 lira 63 kuruşun 29.9.1935 tarihinden itibaren tahsili gününe kadar % 5 faiz ile birlikte Ayaspaşa vakfı emvalinden tahsili ile İstanbul belediyesine verilmesi” gereklidir (BCA-30..10.0.0: 190.302..12.). Hem Vakıflar hem de belediye kararları aynen kabul ederek temyiz talebinde bulunmayacaklarını beyan ederler.

Ancak, bu kararlar alınırken ortaya çıkan yeni bir gelişme Vakıflar’ı endişelendirir. Öyle ki, Ayaspaşa Vakfı’na Osman Şinasi(?) adında birisinin müteveli tayin edilmesi hakkında encümen tarafından verilen 23 Mart 1935 tarihli karar 4 Mayıs 1937 tarihinde onaylanmıştır. Adı geçen mütevellinin tayininden önce, Ayaspaşa Vakfı’nın bir önceki mütevellisinin görevden alınması üzerine, vakfın yönetimi emaneten Vakıflar tarafından yürütülmektedir. Vakıflar, bu sırada devam eden anlaşmazlığın çözümüne yönelik incelemenin bir karara bağlanmasını Ayaspaşa Vakfı’nı temsilen kabul eder. Dolayısıyla, alınan karar yeni müteveli kaymakamı Osman Şinasi(?)’ye bildirilir. Komisyon kararı bildirilmeden önce Ayaspaşa Vakfı’nın mallarına bakma yetkisinin Vakıflar’dan alınması, kararın uygulanması halinde belediyeye ödenmesi gereken miktarın bu kişi tarafından ödenmemesi ve Vakıflar’a dava açılarak bu miktarın istenmesi olasılığını gündeme gelir. Nitekim, Hukuk Muhakemeleri Usulleri Kanunu’na göre mütevellinin bu parayı isteme hakkı vardır.

1938 yılına gelindiğinde ise, Gümüşsuyu-Ayaspaşa-Taksim hattında yoğun yol yapım çalışmaları sürmektedir. Gümüşsuyu Caddesi asfalta çevrilir ve genişletilir (Cumhuriyet, 23 Mart 1938; Cumhuriyet, 25 Mart 1938; Cumhuriyet, 25 Mayıs 1938). Taksim ve Dolmabahçe arasında güçlü bir nokta olan ve kentin seçkin semtlerinden biri haline gelen Ayaspaşa’nın bu özelliği, yenilenen ve genişletilen yollarla da vurgulanır (Şekil 4.119 ve 4.120). Varlıklı kişilerin yaşadığı bu semtte binaların katları da yükselmektedir**. Artık, apartmanlar hem “deniz manzaralı,

* Bu bilgi belgede (BCA-30..10.0.0: 190.302..12.) geçmektedir. Ancak, sözü edilen komisyonun 1933 yılında Belediye ve Vakıflar tarafından seçilen kişilerden oluşan komisyon mu, yoksa yeni oluşturulmuş bir komisyon mu olduğu anlaşılmamaktadır.

** Örneğin, (BCA-30..18.1.2: 83.44..13.) numaralı belge, Ayaspaşa’da Panorama Sokağı’nda General Fahrettin’in eşi Sıdika (?) tarafından yaptırılacak apartmanın altı katlı olarak inşasına izin verilmesi ile ilgilidir.

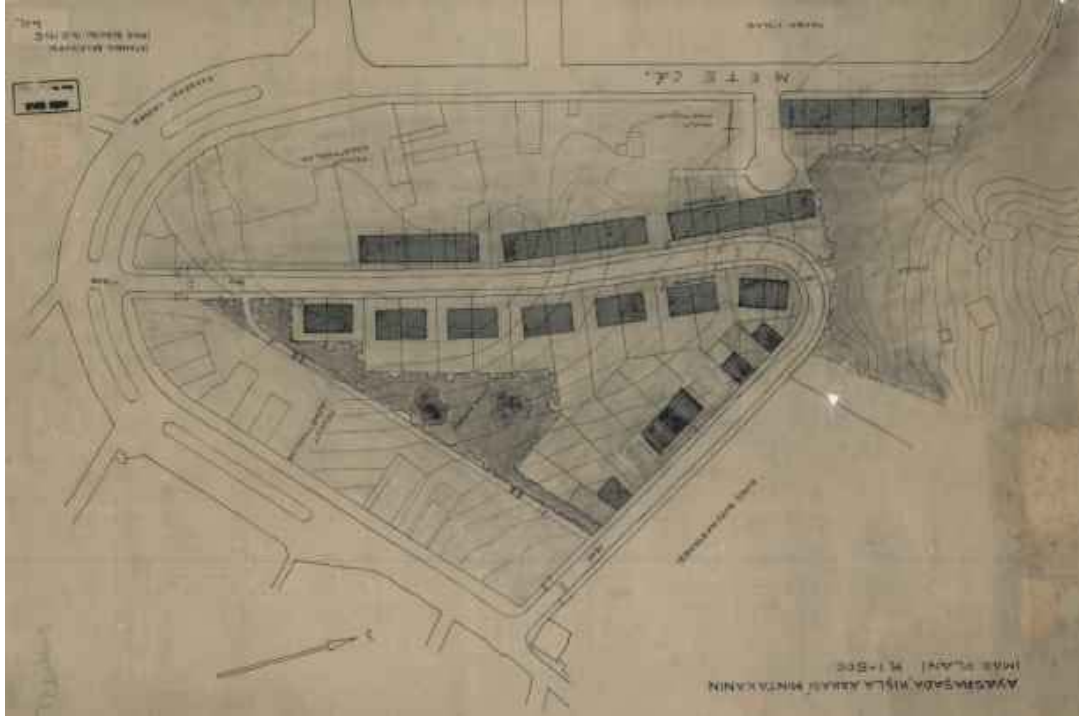
kaloriferli, asansörlü”, hem de “sekiz katlı”dır (Şekil 4.121) (Cumhuriyet, 9 Temmuz 1943).



Şekil 4.133 Abbasağa Mezarlığı arsası parka dönüştürüldükten sonra (Gülersoy, 1994)



Şekil 4.134 Tozkoparan’da Mezarlık, 1926 (Ersoy ve Anadol, 2003)



Şekil 4.135 “Ayaspaşa Mezarlığının Tanzimine Ait İmar Planı, 1935” (İstanbul Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi)



Şekil 4.136 “Ayaspaşa Mezarlığının Tanzimine Ait İmar Planı, 1940” (İstanbul Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi)



Şekil 4.137 Gazete ilanı (Cumhuriyet, 9 Temmuz 1943)

4.2.3.2 Gayrimüslim Mezarlıkları

Belediyelerin görevlerini yeniden düzenlemek amacıyla 3 Nisan 1930 tarihinde kabul edilen 1580 sayılı Belediye Kanunu'nun 160. maddesine göre mezarlıkların Vakıflar'dan belediyelere devredilmesiyle gündeme gelen konulardan biri de Gayrimüslim mezarlıklarıdır. Gayrimüslimler, kendilerine ait olduklarını iddia ettikleri mezarlıkların belediyeye devredilme zorunluluğuna karşı haklarını savunma çabası içine girmişlerdir. Bu bölümde, iki örnek durum (Surp Agop Ermeni Mezarlığı ile Kadıköy Rum Mezarlığı) incelenerek ortaya çıkan anlaşmazlığın hangi düşünsel arka planlar doğrultusunda çözülmeye çalışıldığı irdelenmektedir.

Örnek durum: Surp Agop Ermeni Mezarlığı

Belediye Kanunu'nun yayınlanması ile birlikte, Elmadağ'da bugünkü Divan Otel'i'nin bulunduğu bölgede yer alan Surp Agop Mezarlığı* da belediyeye devredilecek mezarlıklar arasında yer alır. Oldukça geniş bir alanı kapsayan** (Şekil 4.122) bu mezarlıkta defnedilmiş kişiler arasında, Ermeni asıllı nota mucidi, müzikolog ve bestekar Hamparsum Limoncuyan*** ile Taşkışla'daki Avcı Taburu ve ardından Hassa Ordusu'nun isyanı bastırılırken ölen Hareket Ordusu askerleri ve

* Mezarlığın yeri, BCA-30..10.0.0: 193.325..8. numaralı belgede "(...) Beyoğlunda Harbiye civarında Şehit Muhtar Caddesinde bulunan 70-3, 70-4 numaralarla kayıtlı yerler" ifadesiyle tariflenmektedir.

** BCA-30..10.0.0: 193.325..8. numaralı belgede mezarlığın büyüklüğü, 51981,5 m² olarak geçmektedir.

*** 1839 yılında Surp Agop Ermeni Mezarlığı'na gömülen Hamparsum Limoncuyan, III. Selim' in isteği üzerine Nasir Abdülbaki Dede ile aynı dönemde bir nota yazım sistemi geliştirmiştir. Günümüzde de bilinen ve kullanılan bu sistem, Orta Çağ Avrupası'nda kilise ve manastırlarda müzik yapılırken ezginin iniş çıkışlarını göstermek amacıyla güftelerin üzerlerine konulan işaretlere (neum) benzeyen 7 işaret üzerine kuruludur. Hamparsum Limoncuyan, 18. yüzyıl Türk klasiklerini bu nota ile 6 defter halinde yazmış, ancak bu defterlerden dördü kaybolmuştur. İki ise İstanbul Belediye Konservatuvarı Kütüphanesi ve İstanbul Belediye Kütüphanesi'nde bulunmaktadır. Günümüze Ermenice, Türk makam ve usulleri ile yazılmış ilahilerinden başka, saz semaisi, beste, aksak ve yürük semaii, şarkı formlarında bazı eserleri ulaşmıştır.

Hristiyan gönüllüler* sayılabilir.

Surp Agop Mezarlığı, Müslüman mezarlıklarında olduğu gibi İstanbul Belediyesi için değiştirilebilecek, dönüştürülebilecek verimli bir zemini tanımlar. Gerek büyüklüğü, gerekse Taksim-Harbiye hattı gibi kentin imarında önem taşıyan prestijli ve rant getiren bir bölgede yer alması nedeniyle belediye için kolay kolay feda edilebilecek bir yer değildir.

Mezarlık arsasının değerlendirilmesiyle ilgili ilk fikirler 1930'larda İstanbul'da yapılması planlanan şehir tiyatrosuna ilişkin tartışmalar sırasında ortaya çıkar**. Nereye yapılacağı belli olmadan bir tiyatro binası projesi hazırlanmaktadır ve Surp Agop Mezarlığı da, üzerinde tiyatro binası yapılmasına aday olan yerlerden biridir. Şehir tiyatrosu için adı geçtiği sırada stadyum inşası için de uygun bulunur***. İstanbul'un imarı ile birlikte kent içinde yer alması istenen önemli bina tiplerinin çoğu, yer seçiminin ve arsa koşullarının uygun olup olmadığına bakılmaksızın Surp Agop mezarlık arsası ile ilişkilendirilmiştir. Öte yandan, bu binalara ihtiyaç olup olmadığı ya da kentliler tarafından bunların talep edilip edilmediği de sorgulanmaz. Önemli olan, merkezi otoritenin kenti biçimlendirme kararlılığının icra edilmesidir. 1932 yılına gelindiğinde belediye, arsayı ifraz ederek bir kısmını peşin olarak satın şehir mezarlığı yapmaya, kalan kısmını da taksitle satmaya karar verir****. 1934 yılında ise, burada bahçeli ve az katlı konutlardan oluşacak “*asri bir mahalle*” inşa edilmesi söz konusudur*****. Sözü edilen “*asri*” olmanın niteliklerinden biri ise inşa edilecek apartmanların Ayaspaşa'da olduğu gibi bitişik nizam ve yüksek katlı olmaması, “*sıhhi kaidelere*” uygun olmasıdır*****. Oysa, İstanbul'un çeşitli semtlerindeki yüksek katlı binalar/apartmanlar, olmak istenilen Batılı görüntüyü tanımlar.

* 13 Nisan 1909 tarihinde İstanbul'daki azınlık temsilcileri ile İttihatçı kadrolar işbirliği yaparak isyanı bastırmışlardır (Avagyan ve Minassian, 2005).

** “Şehir tiyatrosu için yapılacak binanın yeri henüz tesbit edilememiştir. Binanın Sultan Ahmet meydanında yapılması düşünülmüş ise de Müzeler İdaresi buna muvafakat etmemiştir. Tiyatronun Surp Agop'ta Ermeni mezarlığının olduğu yerde yapılması için tetkikatta bulunmaktadır.” Cumhuriyet, 21 Ekim 1930

*** “(...)Belediye mezarlığın yerinde stadyom veya Tepebaşı'ndan vazgeçilirse şehir tiyatrosu inşa ettirmeyi düşünmektedir.” Cumhuriyet, 20 Aralık 1930

**** “(...) Mezarlığa 1200 000 lira kıymet takdir olunmuştur. Belediye buraya tesahüp ettikten sonra ifraz etmeğe, üç yüz bin liralık kısmını peşin para ile satarak şehir mezarlığı yapmağa ve mütebaki kısımları da taksitle satmağa karar vermiştir.” Cumhuriyet, 5 Mayıs 1932

***** “(...) İfraz muamelesi yapıldıktan sonra arsa parça parça ayrılarak satılığa çıkarılacaktır. Burada asri bir mahalle yapılacak, bahçeli ve iki üç katlı binalar yapılmasına müsaade edilecektir.” Cumhuriyet, 3 Aralık 1934

***** “Sürpagop mezarlığının Belediye namına tapuya kayıt ve teşçili yakında bitirilecektir. Mezarlığın haritası hazırlanmaktadır. Arsa parçalara ayrılarak satılığa çıkarılacaktır. Burada yapılacak apartmanlar Taksim ve Ayaspaşada yükselen birbirine bitişik yüksek apartmanlara benzemeyecektir. Burası İstanbulun en asri ve sıhhi kaidelere muvafık bir mahallesi olacaktır.” Cumhuriyet, 10 Ocak 1935

Yapılması istenilen “*asri mahalle*” ise, Cumhuriyet rejiminin önerdiği çağdaş yaşam standartlarının bir gereği olarak takdim edilir. Bu çelişkili yaklaşım, “*asri*”liğin içeriği ile ilgili zihin karışıklığının dönemin temel sorunlarından biri olduğunu gösterir.

Belediye, uzun süre boyunca nasıl değerlendireceğine karar veremediği bu mezarlığın kendisine devri ile ilgili, oldukça kararlı bir tutum sergiler. Kararlılığını bu kez, Vakıflar’a karşı değil, Ermeni Cemaati’ne karşı göstermek zorundadır. Öyle ki; Patrikhane, Belediye Kanunu’nun yayınlanmasından sonra “*metruk ve kimsesiz*” mezarlıklardan olduğu gerekçesiyle belediyenin mezarlığa müdahale etmesi ve tasarruf senedi almak üzere Tapu İdaresi’ne başvurması üzerine, belediye aleyhine bir “*men’i müdahale*” davası açar (BCA-30..10.0.0: 193.325..8.). Konunun “*ehli hibre*”ye havale edilmesi üzerine her iki tarafın görüşleri alınır*. Belediye, mezarlığın Sultan Beyazıt Vakfı’na ait olduğunu iddia eder ve bu iddia Vakıflar Müdürlüğü’nde [Evkaf Müdüriyeti] yapılan bir toplantıda Beyazıt Veli Vakfiyesi’nin incelenmesiyle (Cumhuriyet, 20 Mayıs 1932) müderris Ahmet Refik Bey tarafından “*hazinei evrak vesaikile heyeti hakime ve fenniye huzurunda*” ispat edilir (Cumhuriyet, 11 Nisan 1932). Ermeni mütevelli heyeti ise, mezarlık sınırının bir tarafının Kağıthane olarak gösterildiğini, oysa Beyazıt Veli zamanında kağıt olmaması nedeniyle burasının Beyazıt Veli Vakfı’na ait olamayacağını ileri sürer. Belediyenin cevabı ise, kağıdın Çinliler zamanında imal edildiği ve Türkler tarafından eskiden beri kullanılmakta olduğudur (Cumhuriyet, 8 Aralık 1931). Bunun üzerine, komisyon, mezarlığı yerinde inceleyerek hazırladığı raporu mahkemeye sunar**. Bu arada, mütevelli heyeti tarafından Surp Agop Kilisesi bahçesinin yola doğru genişletildiği fark edilir ve belediye tarafından bu durum hakkında zabıt tutturulur***.

Dava sonunda ise, burasının “*Sultan Beyazıt vakfı müstagallatından olduğu tespit edilmekle beraber Ermenilerin davaya ehliyeti oluşmadığından husumet noktasından davaları reddolunmuştur*” (BCA-30..10.0.0: 193.325..8.). Bu karara göre, “*arsa ve akarat ile mezarlığın tapu kaydı bulunmadığı anlaşıldığı ve mübrez hüccetin 1296 tarihinden evvel olduğu cihetle*

* “Belediye ile Ermeni mütevelli heyeti arasında çıkan ihtilaf mahkemeye intikal etmiş ve mesele ehli hibreye havale olunmuştu. Ehli hibre her iki tarafı da dinlemiştir(…)” Cumhuriyet, 8 Aralık 1931

** “Surp Agop davasına müteallik olmak üzere Ahmet Refik, Halit Ziya, Fuat ve Aziz Beyler tarafından yazılan kat’i rapor 4. hukuk mahkemesine tevdi edilmiştir (...)” Cumhuriyet, 10 Haziran 1932

*** “Belediye ile mütevelli heyeti arasında Sürpagop mezarlığının ciheti aidiyeti yüzünden çıkan dava son safhalarına gelmiştir. Mütevelli heyeti mezarlık yerini kaybedeceklerini hissettiklerinden Sürpagop kilisesi bahçesindeki parmaklıkları yola doğru iletirmek suretile bahçeyi tevsie teşebbüs etmişlerdir. Belediyece bu teşebbüs haber alındığından mezarlıklar şubesi müdürü Süleyman Beyle Harbiye mahallesi heyeti ihtiyariyesinin huzurile dün mahallinde bir zabıt varakası tanzim edilmiştir.” Cumhuriyet, 26 Mayıs 1932

mazmunile amel edilecek vesaikten addedilemeyeceğine ve Belediye kanunun 160. maddesi mucibince metruk mezarlıkların bilcümle hukuk ve vecaibi ile Belediyeye devredilmiş olmasına binaen Ermeni cemaati namına Patrik Mesrup Efendi tarafından açılan davanın reddine ve müsakkafat bedeli hakkında davacının ayrıca dava ikamesine muhtar bulunmasına ve tehiri icra kararının Patrikhane lehine olarak neticei temyize kadar devamına” karar verilir (Cumhuriyet, 20 Temmuz 1932). Ardından temyiz yoluna gidilir ve temyiz mahkemesi Patrikhane’nin bu konuda “dava ikamesine salahiyeti olamayacağına” karar vererek dosyayı iade eder (Cumhuriyet, 7 Aralık 1933).

İstanbul içinde Sultan Beyazıd Vakfı’na ait pek çok yerden söz edilmektedir. Beyazıd Vakfı’na bağlı Galata Bağları’nın, Alman Konsolosluğu’ndan başlayarak Kabataş’ta Avni Ömer Efendi Camisi’ne ve Fındıklı Deresi’nin doğusuna kadar uzandığı; bunun dışında Taksim’de belediye bahçesi yapılan yer ve Talimhane Meydanı’nın da vakfa ait olduğu vakfiyede geçmektedir (Cumhuriyet, 20 Mayıs 1932). Mezarlıkların belediyeye devri sonrası Şişhane Mezarlığı’nın da bu vakfa ait olup olmadığı konusu tartışılmıştır. Surp Agop Mezarlığı’nın da bu vakfa ait arsalardan olduğunun belirlenmesi yönündeki çabanın, Tek Parti yönetimi tarafından uygulanan Türkleştirme politikasının bir uzantısı olduğu söylenebilir. Mezarlığın bir Ermeni vakfına değil, bir Türk vakfına ait olduğunun ispat edilmesi ile arsa üzerinde Ermenilerin hak iddia etmesinin engellenmesi amaçlanmış olmalıdır.

Patrikhanenin dava açmaya yetkisi olmadığına karar verilmesi üzerine, Üçhoran Kilisesi* müteveli heyeti yeni bir dava açar ve idareden alınan tapunun iptalini ister (Cumhuriyet, 28 Nisan 1939). 1934 yılı sonlarında mezarlık yerinin kime ait olduğuna ilişkin Birinci Hukuk Mahkemesi’nde devam eden dava sonucunda mezarlık yerinin belediyeye; garaj ve dükkanların Ermeni müteveli heyetine ait olduğuna karar verilir (Cumhuriyet, 18 Aralık 1934).

Öte yandan, belediye, mezarlık arsasının o günkü değerinin, üç sene önce davanın açılmış olduğu tarihe göre daha düşük olduğunu ileri sürerek Ermeni müteveli heyeti aleyhine tazminat davası açar (Cumhuriyet, 22 Ocak 1935). Belediyenin iddiasına göre, belediye arsayı parça parça satması halinde üç sene öncesine göre 180 000 lira zarar etmektedir (Cumhuriyet, 5 Temmuz 1935).

Bu arada, 1938 yılında, Vakıflar ile İstanbul Belediyesi arasında 1933 yılından beri süren

* 1770 tarihinde inşa edilen ve Surp Yerrortutyun Ermeni Katolik Kilisesi olarak da bilinen kilise Beyoğlu’nda balık pazarında yer alır (Tuğlacı, 1991).

anlaşmazlığın giderilmesi için oluşturulan komisyonun Surp Agop Mezarlığı hakkında da inceleme yaparak karar vermesi istenir. Ancak, “*hakemlerin hitam bulan son tahkim müddetlerinin temdidi zamanında vakıflar idaresinin rızası dışında belediyece bu yer hakkındaki anlaşmazlık tahkimden istisna edilir*” ve mesele Vakıflar ile belediye arasında ihtilaflı olarak kalır (BCA-30..10.0.0: 193.325..8.). Bu noktada, belediye, bu komisyona müdahale ederek Vakıflar’ın onayını almadan, Surp Agop Mezarlığı meselesinin yanlışlıkla tahkimnameye dahil edilmesini gerekçe göstermiş ve mezarlığı incelemenin dışında bırakarak hukuk dışı bir davranış sergilemiştir.

Bunun üzerine, anlaşmazlık Ankara’ya taşınır ve Dahiliye Vekaleti duruma müdahale eder (Cumhuriyet, 28 Nisan 1939). Çünkü, Ermeni mütevelli heyeti arasında bulunan Arşak Sürenyan (Mısır Apartmanı’nda diş doktoru) Dahiliye Vekili Şükrü Kaya’ya yazdığı mektupta Dahiliye Vekaleti’nin hakem olmasını ister.

Lozan Antlaşması’nda* yer alan azınlıklar ve haklarının korunmasına ilişkin hükümler içeren maddelere dayanarak Gayrimüslimlerin tepki göstermekte tereddüt etmedikleri söylenebilir. Anlaşmanın, Azınlıkların Korunması başlıklı hükümlerinde Gayrimüslim azınlıkların; mal, mülk ve ibadet hakları güvence altına alınmıştır. Öte yandan, Lozan Antlaşması’ndan önce, Gayrimüslimlerin tüm ruhani ve dünyevi işleri gibi vakıf işleri de fermanlar çerçevesinde yürütülürken Lozan’dan sonra, Cumhuriyet yönetimi Gayrimüslim cemaatlerin vakıflarının işleyişine dair 12 yıl boyunca herhangi bir düzenlemede bulunmamış, sorunlar günün gerektirdiği siyasi kararlarla çözülmeye çalışılmıştır. Bu boşluk döneminden sonra ise 1935’te, 2672 sayılı Vakıflar Kanunu çıkarılmıştır (Resmi Gazete, sayı: 3027, 13 Haziran 1935). Söz konusu kanunda, azınlık vakıfları mülhak yani, bağlı vakıf kabul edilerek, mütevelli yönetimine bırakılmış, böylece, cemaatler vakıf yöneticilerini seçebilmişlerdir.

Ankara da, temkinli hareket ederek Ermeni mütevelli heyetinin talebini yerine getirmeyi Lozan Antlaşması hükümleri nedeniyle tercih etmiş olmalıdır. Belediye ise, uzlaşma fikrine sıcak bakmasa da Dahiliye Vekaleti’nin emrine uymak zorundadır**.

* 24 Temmuz 1923 tarihinde İsviçre’nin Lozan şehrinde, Türkiye Büyük Millet Meclisi temsilcileriyle İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Bulgaristan, Portekiz, Belçika, S.S.C.B, Yugoslavya temsilcileri tarafından imzalanan barış antlaşmasının 3.kesiminde Azınlıkların Korunması başlıklı hükümler yer almaktadır ve 37.maddeden 45.maddeye kadar sıralanmıştır.

** Muhittin Üstündağ’ın avukatı Kenan Ömer’e göre, Üstündağ, uzlaşmanın olmasını istemese de emre karşı gelememiştir (Cumhuriyet, 28 Nisan 1939).

Daha sonra ise Dahiliye Vekaleti'nin belediyeden, hakeme gerek olup olmadığı yönünde görüş istemesi üzerine belediye görüşünü bildirir*. Ardından, anlaşmazlığın uzlaşma ile çözülmesine dair Vekalet Hukuk Müşavirliği'nin görüşü belediyeye gönderilerek tekrar fikri sorulur. Bu arada, Ermeni müteveli heyeti uzlaşma şartlarını belediyeye bildirir. Belediye de, Hukuk Müşaviri'ni raporu sunmak üzere Ankara'ya gönderir ve müşavir, Dahiliye Vekaleti'nde Dahiliye, Maliye ve Vakıflar Hukuk Müşavirleri'nden oluşan komisyona bilgi verir. Yapılan inceleme sonrasında, 7 Kasım 1936 tarihinde anlaşmazlığın uzlaşma ile çözülmesinin *“belediyenin menfaatine uygun düşeceği”* bildirilir. İstanbul Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ'ın bu emri, Belediye Meclisi'ne vermesiyle meclis, uzlaşma şartlarını *“rakamla”* belirler ve *“icrasına M. Üstündağ'ı memur kılar”*.

Uzlaşmaya ilişkin görüşmeler yapıldığı sırada belediyenin Patrikhane'ye açmış olduğu tazminat davası da devam etmektedir. Meclisin uzlaşma kararını vermesinden sonra, dava, belediye lehine 150 000 lira karşılığında sonuçlanır. Ermeni müteveli heyeti uzlaşma kapsamında belediyenin bu hakkından vazgeçmesi ister. Bu istek üzerine anlaşmazlık tekrar belediye meclisinde görüşülür ve noter huzurunda bir anlaşma imzalanır.

Anlaşmaya göre (BCA-30..10.0.0: 193.325..8.), belediye, Ermeni Vakfı'ndan alacağı olan *“yüz kûsur bin liradan”* vazgeçer ve 51981,5 m²'lik mezarlık arsası Beyoğlu Tapu Müdürlüğü'nce belediye adına tescil edilir. İkiye ayrılan arsanın 50694 m²'lik kısmı belediyeye verilirken, kalan 1287,5 m²'lik kısım Beyoğlu Üçhoran Ermeni Kilisesi'ne temlik edilir (mülk olarak verilir). Ancak, kilise tarafından da arsanın bir kısmı *“İtalya tebasından Sabur Sami adında birinin kızına”* 45 000 lira karşılığında satılarak Beyoğlu Tapu Sicil Muhafızlığınca tescili yapılır. Bu durum üzerine, *“Ermeni Üçhoran kilisesi mevkuratından sayılan bu yerden kendilerine tefrik edilen kısım için aldıkları paranın vakfa irad kaydedilmemesi sebebi ile vakıflar kanunun 12 ve mütevellilerin vazifelerine mütallik mezkur kanunun 23cü maddeleri ve bu baptaki nizamname hükümleri hilafında idare meclisinin mezuniyet kararı elde edilmeksizin sulh akdine ve ferağ ve ferağ bedelinin bazı zevata tevziine cüret gibi muamele ve suistimaller dolayısıyla”* Üçhoran Kilisesi müteveli heyeti hakkında soruşturma başlatılır. Açılan ceza davası sürerken mahkeme, Vakıflar'dan konunun aydınlatılmasını ister. Vakıflar'ın hazırladığı rapor üzerine Başvekaletin 22 Nisan 1938 tarihli emri ile *“evvelce hakemlerin tetkikinden çıkarılan sonra yine kendi teklifleri üzerine uzlaşma mahiyetinde Müşavirlerin mütalealarına tevdiine muvafakat edilmiş iken bu hal tarzı da yüzüstü bırakılan ve daha sonra da Vakıflar idaresinin malumatı haricinde*

* Belediyenin Dahiliye Vekaleti 'ne verdiği cevaba ilişkin bir bilgi bulunamamıştır.

vukua getirilen bir itilaf ile hukuki kaidelere münafi vaziyetlerin tekevvününe sebebiyet verilen bu yer hakkındaki vakıf hukukunun aynı yolda bir üçüncü teşebbüs olarak hakemler marifetiyle istihsali ve Ermeni Üçhoran Kilisesinin de hakemler huzuruna daveti, muvafık görülmekte ve hadisenin hükmen halledilmiş olmasının daha yerinde olacağı”na karar verilir.

Ne var ki, uzlaşmaya varılması kararıyla konu kapanmış olmasına rağmen belediye, ileride herhangi bir itirazın olmasını önlemek amacıyla, Surp Agop arsasının mezarlık olduğunun belirlenmesi için mahkemeye başvurur. İstanbul Asliye 10. Hukuk Mahkemesi hakimi ile Adliye hekimi Enver Karan, belediye avukatlarından Hasan Fehmi(?), belediye mühendislerinden Emin(?) mezarlık sahasında inceleme yaparlar. İnceleme sırasında bazı mezarlar açılarak bakılır ve mezarlığın fotoğrafları çekilir. Arsa üzerindeki garaj, dükkan ve gazino ise kilisenin iradı olarak mezarlık dışında kaydedilir (Cumhuriyet, 30 Kasım 1939).

Bu süreç içerisinde Surp Agop Mezarlığı ile ilgili bir başka dava daha açılır. Ancak, bu kez suçlanan Belediye Başkanı ve Vali Muhittin Üstündağ’dır. Üstündağ, üç suçlama ile yargılanır. Birincisi; kanuna göre, belediyeye devredilen Surp Agop Mezarlığı için Ermeni Patriği tarafından açılan dava belediye aleyhine kazanıldığı ve belediyenin Patrik aleyhine açtığı 180 000 liralık zarar ve ziyan davasında da belediye lehine karar verildiği halde, bunlardan vazgeçilerek Ermeni Cemaati lehine sulh akdetmektir. İkincisi, uzlaşma kararını kanunen zorunlu olmasına rağmen Dahiliye Vekaleti’ne tasdik ettirmemek ve “*bu gayrimusaddak kararı icra ve tatbik mevkiine koymak*”tır. Üçüncüsü ise, belediye adına tescil edilmiş araziden 1287,5 m²’sinin “*bittefrik Üçhoran kilisesi manevi şahsiyeti namına ferağ etmek dolayısıyla bundan bir kısmının sulh işine teşebbüs etmiş olması sebebinden Sabur Sami’nin eline geçmesini temin etmek*”tir. Dava 8 Temmuz 1939 tarihinde sonuçlanır. Uzlaşmanın, doğrudan doğruya belediye tarafından değil Üçhoran Kilisesi mütevellisinin şahsen Dahiliye Vekaleti’ne başvurusu üzerine istenmesinden ve Vilayetle yapılan birçok yazışmadan sonra Şehir Meclisi’nin kararı üzerine akdedilmiş olmasından dolayı Üstündağ beraat eder. Ancak, uzlaşmayı Dahiliye Vekaleti’nin onayını almadan gerçekleştirdiği gerekçe gösterilerek, ceza kanunun 230. maddesine göre 50 lira ağır para cezası ile cezalandırılır*.

Bir yandan Surp Agop Mezarlığı ile davalar ve görüşmeler sürerken diğer yandan, belediye, Belediye Kanunu’nun yayınlanmasıyla birlikte 1930’lardan itibaren mezarlık arsasının nasıl kullanılacağını planlamakla meşguldür. 1933 yılında 1 700 000 lira kıymet takdir edilen

* Bu dava sadece Surp Agop Mezarlığı ile ilgili açılmamıştır, Üstündağ ve çalışma arkadaşlarına otobüs yolsuzluğu ve asri mezarlık ile ilgili de suçlamalar yapılmıştır.

(Cumhuriyet, 1 Mart 1933) mezarlık arsasında; kimi zaman şehir tiyatrosu, kimi zaman stadyum, kimi zamansa “*asri mahalle*” yapılması düşünülür. Asri mahalle projesini hazırlama görevi ise 1935 yılında Martin Wagner’e verilir*. İstanbul’un imar planını yapmak üzere 1933 yılında jüri tarafından seçilen Hermann Ehlgötz ile bir anlaşma yapılmaması üzerine Hitler Almanya’sından siyasi görüşleri nedeniyle ayrılmak zorunda kalan Martin Wagner, İstanbul planlaması için çağırılmıştır. Wagner, 1935-1938 yılları arasında “Nafia Vekaleti Şehircilik Mütchassısı” olarak çalışmış, İstanbul için bir plan yapmış (Wagner, 1936), ancak bu çalışma gerekli yankıyı bulmamıştır.

1937 yılında ise İstanbul imar planını hazırlayan Henri Prost, Ermeni Mezarlığı ile ilgili çalışmalar yapar. Hazırladığı İstanbul Hakkında Notlar adlı kitapçıkta “Ermeni Mezarlığı Arsasının Kıymetlendirilmesi ile Taksim Maçka Mahallesi’nin Tanzimi” başlıklı bir bölüm bulunmaktadır. Prost, mezarlık arsasını da içine alan Taksim ile Maçka arasındaki bölgeyi düzenleyerek burada “*Bua dö Bulonyun*” [Bois de Bologne] oluşturmak ister. Bu doğrultuda, yolların yapılması ve gerekli istimlaklardan sonra mezarlık arsasının satılmasıyla önemli bir gelir kaynağı oluşacaktır (Prost, 1938a, s.42). Mezarlığın parça parça satılması fikri ise eleştiri alır. Yunus Nadi, köşesinde satılacak yerler üzerinde binaların yükselmesi halinde kentin soluk alacağı boşluklar kalmayacağını, İstanbul’un imar planında bunların düşünülmesi gerektiğini belirtir (Cumhuriyet, 22 Ocak 1935).

Bu arada, Nafia Vekaleti Bahçeler Mütchassısı Theo Leveau**, İstanbul’a yeşil alanları incelemek üzere gelerek “*Vali Konağı karşısındaki yeşil saha ile Taksim bahçesinin ön tarafını teşkil eden ve Gazhaneye kadar imtidat edip Sürpagob mezarlığı ve civarını içine alan sahanın*” planlarını hazırlar (Cumhuriyet, 6 Kasım 1939).

Öte yandan, 1940 yılında Prost, Surp Agop Mezarlığı’nın da dahil olduğu bölgenin (Şekil 4.123) planlarını hazırlamakla meşguldür. Bölgenin geniş bir “kültürpark” olması düşünülür (Nadi, Cumhuriyet, 14 Ocak 1940). Aynı zamanda plana göre, bu alanın bir kısmı yeşil alan olacak, bir kısmında ise kapalı spor salonu ve dağcılık kulübü bulunacak ve cadde üstündeki kısımda ise binalar inşa edilecektir***. Bunun için, mezarlığının ön tarafında bulunan “*Ermeni cemaatine ait*

* Bu bilgi, 20 Eylül 1935 Cumhuriyet Gazetesi’nde geçmektedir. Ancak projeye ilişkin bir bilgi bulunamamıştır.

** Fransız mimar ve bahçe tasarımcısı Theo Leveau, Nafia Vekaleti Proje Bürosu’nda çalışmıştır. 1937-38 yılları arasında Cumhuriyet’in yeni eğlence mekanlarının ilginç bir örneği olan Çubuk Barajı Gazinosu’nun tasarımını yapmıştır. Ankara Gençlik Parkı’nın 1936 yılında yapılan tasarımı da Leveau’ya aittir.

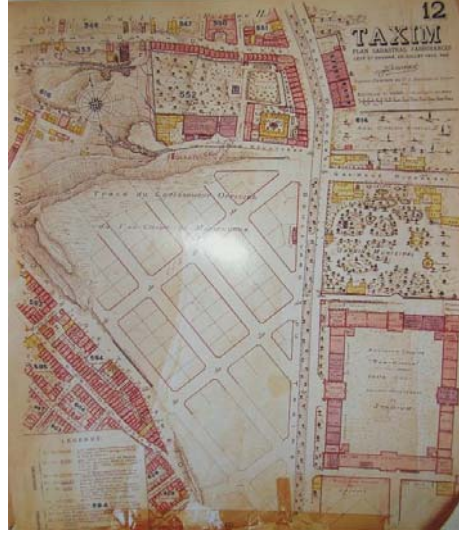
*** “Belediyenin Surpagob mezarlığını satacağı hakkındaki haberler tamamilen hakikate uygun değildir. Belediye

garaj, gazino, kilise ve sair binaların istimlakına ait menafii umumiye kararı” belediyeye bildirilerek istimlaka ait işlemler bitirilir. Ermeni Cemaati’nin de “*Sürpagobun takdiri fiyatını*” kabul etmesi üzerine yıkımlar başlar (Vatan, 27 Eylül 1940). Ermeni müteveli heyeti ile belediye arasında yapılan anlaşmaya göre garaj hariç olmak üzere mezarlık, 160 000 liraya istimlak edilecektir (Cumhuriyet, 10 Kasım 1940). Ardından, bu arsaların açık arttırma ile satışına karar verilir. Her parselde bir bina olacak şekilde dokuz blok düşünülür. Bu binaların kolonatlı zemin katları birbirine bağlanacak ve burada dükkanlar bulunacaktır (Şekil 4.124) (Cumhuriyet, 21 Ekim 1941). Bu arsaların m²’sine 150 lira değer biçilir ve talebin fazlalığı nedeniyle açık arttırmada bu miktarın iki katına kadar çıkması beklenir (Cumhuriyet, 14 Aralık 1941).

1950’lere gelindiğinde ise Surp Agop Mezarlığı arsasını 130 000 liraya Tatariler alır. Ardından, arsanın 6 Ekim 1950 tarihinde Tatariler’den 250 000 liraya Vehbi Koç tarafından alınmasıyla bugünkü Divan Otelı’nin yapılması fikri ortaya çıkar [18].

Surp Agop Mezarlığı’nın kullanım hakkının Ermeni Cemaati’nin elinden alınması ve kent içindeki Gayrimüslim mezarlıklarının tasfiyesi bir “ötekileştirme” girişimi olarak da değerlendirilebilir. Bu dönemde pek çok Gayrimüslim mezarlığı Belediye Kanunu’na dayanarak devredilmiştir (Cumhuriyet, 27 Ocak 1931 ve Cumhuriyet, 10 Nisan 1931). Erken Cumhuriyet döneminde yeni ulusal kurgu, düşlenen toplum yapısının inşası sürecinde ülke içindeki belli toplumsal grupları kaçınılmaz olarak “ötekileştirmektedir”. Yeni ulusal toplum yapısına ait olmadıkları düşüncesiyle Gayrimüslimler çoğu zaman Ermeni, Rum ya da Musevi olarak değil, tümel bir değerlendirmeye içinde barındıkları sistemin dışına itilmeye çalışılmışlardır. Müdahale ise, daha çok toplum içerisindeki etkinlik alanlarının daraltılması biçimindedir. Surp Agop Mezarlığı’nın belediyeye devrinin de, Ermenilere ekonomik yollarla uygulanan bir yaptırım olduğu savlanabilir. Arsadan çeşitli biçimlerle elde edilebilecek gelirden cemaat mahrum edilerek zaten bir bileşeni olarak görülmedikleri sistem içerisindeki etkilerinin azaltılmasının düşünülmüş olduğu söylenebilir.

şehir mütehassısına burasının bir planını yaptırmaktadır. Bu arazinin bir kısmı yeşillik saha olacak, bir kısmına kapalı spor salonile Dağcılık kulübü ve saire yapılacaktır. Evvelce de yazdığımız gibi bunun haricinde cadde üzerindeki arsalara bina inşasında mütehassıs bir mahzur görmemiştir. Mamafih buraları ya satılacak yahud Belediye bir şirkete bina inşa ettirecektir. Mamafih bu mahalleler ancak plan yapıldıktan sonra taayün edecektir.” Cumhuriyet, 30 Nisan 1940



Şekil 4.138 Surp Agop Mezarlığı, 1925 (Ersoy ve Anadol, 2003)



Şekil 4.139 Surp Agop Mezarlığı, 1940 [19]



Şekil 4.140 Surp Agop Mezarlığı arsası üzerinde planlanan “asri mahalle” (Daver vd.,1944, s.y.)

Örnek durum: Kadıköy Rum Mezarlığı

Belediye Kanunu'na göre belediyenin kendisine devredilmesini istediği mezarlıklardan bir diğeri de Kadıköy Rum Mezarlığı'dır* (Şekil 4.125). Rum Cemaati'ne ait olan bu mezarlık da, belediyenin kendi lehine çözmekte ısrar ettiği bir anlaşmazlığa konu olmuştur.

Belediye Kanunu'nun yayınlanmasından sonra belediyenin, mezarlığın “*metruk ve kimsesiz*” olduğunu gerekçe göstererek burasının kendi adına tescili için girişimde bulunması üzerine “*Kadıköyünde Rum cemaati Aya Eftima ve Aya Tiryada Ortodoks kiliseleri şahsi hüviyetlerine izafeten Hey'eti idare Reisi Yorgaki Kalafanı efendi*” İstanbul Belediyesi'ne ve İstanbul Tapu Müdürlüğü'ne 1931 yılında dava açar**.

İddiaya göre, burası Rum Cemaati'ne ait bir mezarlık iken zamanla kent içinde kalması nedeniyle belediyece 1308 [1892] tarihinde defin yapılmasının yasaklanması üzerine arsaya dönüşür ve 1331 [1916] tarihinde kilise arabalığı olarak kaydedilir. 1336 [1921] tarihinde ise ruhsatlı olarak kilise akarı olmak üzere üzerinde 17 adet kargir dükkan inşa edilir. Dükkanların her birinin arkasında da arsalar mevcuttur. Cemaat, 39 yıldır kullandığı bu arsanın 1515 sayılı kanuna göre tescili için başvurduğu sırada belediyenin müdahalesiyle karşılaşır.

Belediye, savunmasında, “*evsaf ve şeraiti kanuniyeyi haiz Kadıköy Rum Cemaati adında hükmi bir şahsiyet*” bulunmadığını, “*iki kilisenin heyeti idaresi bir heyeti mütevelliyeye ise bununla ilgili vakfiyenin*” ibrazının gerektiğini, “*imtiyazatı mezhebiye teşkilatı asasiye kanuniyle mülga olup bunlar da Türklere müsavi haklara malik olduklarını ve kiliselerin bir şahsiyeti hükmiyeleri kabul edilse bile vazifeleri o kiliselere ve dini mesa ile münhasır olup Rum cemaatini temsile cemaate izafeten de veya hakkı olmadığını*” belirtir. Belediyeye göre, burası defin yasaklanmasıyla metruk kaldığı için kimse burasının kullanım hakkına sahip değildir. Ayrıca, medeni kanunun 141. maddesinde “*sahipsiz şeylerle menfaati umuma ait olan mallar devletin hüküm ve tasarrufu altına olduğu*” belirtilmiştir. Yine belediyenin iddiasına göre, mezarlık, dükkanların inşa edildiği 1336 tarihinin üzerinden 15 sene

* (BCA-30..10.0.0: 193.321..20.) numaralı belgede bu mezarlığın “Osman ağa mahallesinin söğütlü çeşme caddesinde” olduğu belirtilmiştir. Gazete haberlerinde ise “Altıyolağzı”ndaki mezarlık” ifadesi kullanılmaktadır. 1940 yılında ise burada bulunan keresteciler çarşısının istismarından söz edilmektedir. Pervititch haritalarında da söz edilen yerlerde keresteciler olduğu anlaşılmaktadır. Bu bilgilere göre, mezarlığın bugün Altıyol'dan Kadıköy iskelesine inen cadde üzerinde sağ kolda bulunduğu düşünülmektedir.

** Bu çalışmada yer alan söz konusu dava ile ilgili tüm bilgiler (BCA-30..10.0.0: 193.321..20.) sayılı belgeden alınmıştır.

geçmemesi nedeniyle 1515 sayılı kanun kapsamında olamaz.

Karar aşamasında; Aya Efımya ve Aya Tiryada kiliselerinin Medeni Kanun'un yürürlüğe girmesinden önce mevcut oldukları; dükkanların da Medeni Kanun'dan önce inşa edildiği, Medeni Kanun'un hükmi şahısların tesciline dair hükmüne göre şimdiye kadar tescil olmamalarının davanın reddini gerektirmediği; cemaatin, belediyenin sözkonusu müdahalesinin engellenmesi konusunda Medeni Kanun'un 896. maddesine göre dava açma hakkı bulunduğu belirtilir.

6 Temmuz 1931 tarihinde dava sonuçlanır ve Belediye Kanunu'ndan önce akar haline gelmiş oldukları için belediyenin dükkanlara müdahalesinin yasaklanmasına ve dükkanların kilise akarı olarak tesciline karar verilir.

Ancak, konu kapanmaz ve belediyenin itirazı üzerine temyiz mahkemesinde tekrar görüşülür. 10 Mayıs 1932 tarihinde, Kadıköy Rum Mezarlığı üzerine inşa edilen dükkanların arsaları ile birlikte kilise akarı olarak tescil edilmesi kararı, Belediye Kanunu'na aykırı bulunarak temyiz mahkemesince bozulur.

Bu karar sonrasında belediye, mezarlığı pazar yeri olarak kullanmayı planlar (Cumhuriyet, 24 Ocak 1933). Kadıköy Belediyesi de buna izin verir. Bir diğer yandan arsanın satılması da düşünülür (Cumhuriyet, 13 Mart 1933).

1940 yılına kadar geçen sürede bu mezarlıkla ilgili bir gelişmeye rastlanmamıştır. 1940 yılının sonlarında ise *“Kadıköyünde Altiyolağzı ile iskele arasında bulunan keresteciler çarşısı”*nın istimlak edilmesi hazırlıkları yapılır. Çarşının kıymeti takdir edilir ve bina sahiplerine istimlak ile ilgili tebligat yapılır*. Buradaki binalar ile aynı zamanda Surp Agop Mezarlığı'ndaki binaların istimlak işlemleri de yürütülmektedir.

1308 [1892] yılından sonra mezarlık işlevi görmese de, sonrasında inşa edilen dükkanlar Rum Cemaati için bir gelir kaynağı olmuştur. Belediyenin temyize gitmesiyle ise bu kaynak cemaatin elinden alınmış olur. Bu tutumun da Gayrimüslim azınlığın varlığının

* “Kadıköyünde Altiyolağzı ile iskele arasında bulunan keresteciler çarşısı ile Sürp Agop mezarlığının ön tarafında bulunan Ermeni cemaatine ait garaj, gazino, kilise ve sair binaların istimlakına ait menafii umumiye (kamu yararı) kararı dün belediyeye tebliğ edilmiştir. Gerek Kadıköyündeki keresteciler çarşısına gerekse Sürp agop mezarlığının önündeki binaların istimlakına ait bütün muameleler ikmal edilmiştir. Ermeni cemaati Sürpagobun takdiri fiyatını kabul ettiğinden hemen bu günlerde bu sahanın yıktırılmasına başlanacaktır. Kadıköyündeki keresteciler çarşısının da kıymeti takdir edilmiş ve bina sahiplerine tebligat yapılmıştır”. Vatan, 27 Eylül 1940

zayıflatılmasına yönelik olduğu söylenebilir.



Şekil 4.141 Kadıköy Rum Mezarlığı'nın bulunduğu yer 1938-1939 tarihli Pervititch Haritası üzerindeki 9 numaralı bölgedir (Ersoy ve Anadol, 2003)

4.3 Yeni Kentsel Donatılar

4.3.1 İstanbul’da Büyük Tiyatro İhtiyacı

Taksim’de bir konservatuar ve tiyatro binası inşa edilmesi Vilayet Umumi Meclisi’nin 25 Nisan 1929 tarihli toplantısında önerilir. Bu toplantıda “eski musiki(miz) Türk milletinin ihtiyacı medenisine tekabül etmemekte olduğundan bunun da medeni memleketlerde olduğu vechile fenni şekilde ırcat [icrası] lazım geldiği” vurgulanır. Atatürk’ün 19 Ağustos 1928 tarihinde Sarayburnu Parkı’nda yaptığı konuşmada bu ihtiyacın üzerinde durması ve müziğin de “asrileştirilmesi” hedefi yeni bir konservatuar ve tiyatro binasının inşasını gündeme getirir. Bunun üzerine, şehremaneti, kiralık bir binada faaliyet gösteren konservatuar için bir bina inşa edilmesini talep eder. Şehremaneti, “İdarei Hususiyei Vilayet”in 340 yılında Darulelhan’ın inşası için verdiği, ancak bu kurumun Emanete devri nedeniyle kullanılmamış olan -geçmiş gelirlerin de eklenmesiyle- 100 000 liraya ulaşmış olan miktarın konservatuar inşasına ayrılmasını ister. Toplantıda, şehremanetinin bu isteğinin okunmasından sonra üyelerden Sadi Bey (?) konservatuarın Taksim Anıtı’nın yanında yapılmasını önerir (Cumhuriyet, 26 Nisan 1929).

Vilayet Umumi Meclisi’nde İstanbul’da bir tiyatro ve konservatuar binası inşa edilmesi görüşüldükten sonra bir Alman şirketi şehremanetine tiyatro ve konservatuar binası inşa etmek üzere başvurur. Bunun üzerine, Fen İşleri Müdürü Ziya Bey’in ve şirket temsilcilerinin katılımıyla yapılan görüşmede sözleşme maddeleri belirlenir. Buna göre, şirketin öncelikle binanın projelerini hazırlaması istenir. Uygulamanın da aynı şirkete yaptırılmasına karar verilmesi halinde şirket projeler için masraf almayacağını taahhüt eder (Cumhuriyet, 18 Ekim 1929). Şehremaneti ile Alman Grubu* temsilcisi arasında yapılan anlaşmaya göre hazırlanan proje üzerinden inşaat “münakasa”ya konacaktır. Şirket, tiyatro, hal, değirmen, fırın binalarını 2.5 yılda tamamlayacaktır. Bu binaların bedeli ise inşaat bittikten elde edilecek kardan taksitle ödenecektir (Cumhuriyet, 2 Kasım 1929). Tiyatro ve konservatuar binası için belirlenen yer ise Vilayet Umumi Meclisi’nde önerildiği gibi Taksim Meydanı olur (Cumhuriyet, 18 Ekim 1929). Tiyatronun 1000 kişi kapasiteli olması, tiyatro binasının üst katının geçici olarak konservatuara tahsis edilmesi, alt katında en az 40 adet “asri banyo” bulunması, bu banyoların ortasında deniz suyu ile doldurulmuş büyük havuz bulunması ve bu havuzun “Lido” havuzuna benzer olması söz konusudur. Şirketten istenen bir başka proje ise hal binasına aittir. Halin

* Alman Grubu veya Alman Şirketi’nin İstanbul’daki imar etkinlikleri 3.2.1. Carl Christoph Lörcher ve Lörcher ile Bağlantılı İmar Etkinlikleri başlıklı bölümde irdelenmiştir.

Keresteciler’de inşa edilmesi (Cumhuriyet, 16 Kasım 1929), 30 000 m²’lik bir sahayı kaplaması ve önünde bir rıhtım bulunması söz konusudur (Cumhuriyet, 2 Kasım 1929). Ardından, Alman Grubu projeleri tamamlayarak Şehremanetine verir (Cumhuriyet, 4 Kasım 1929). Geçici bir sözleşme imzalayan Alman Grubu temsilcileri Münih’e giderek şirketin oradaki merkezi ile görüşürler. Merkez, bazı maddelerin değiştirilmesini gerekli görür. Tiyatronun planını yapılan anlaşmaya göre hazırlayacak olan ise “Ludman”dır (Cumhuriyet, 16 Kasım 1929). Ancak, 1930 yılına gelindiğinde Alman Grubu ile şehremaneti arasında bir anlaşmazlık ortaya çıkar (Cumhuriyet, 1 Haziran 1930).

Alman Grubu ile Emanetin akdettiği “itilafname” Dahiliye Vekaleti’ne gönderilir. Vekalet bunu onaylayınca asıl sözleşme yapılacaktır (Cumhuriyet, 8 Temmuz 1930). Söz konusu Alman Grubu’nun adı İstanbul’un imarına ait bazı projelerin hazırlanmasıyla ilgili olarak da geçmektedir (Cumhuriyet, 10 Ekim 1930). Taksim Meydanı’ndaki su haznesi ile tuvaletlerin kaldırılarak yeraltına alınması ve tiyatronun bu alanda inşa edilmesi düşünülür. Öte yandan, Cumhuriyet Anıtı’nın ve beraberinde meydanın çevre düzenlemelerinin yapılması, meydana cephesi olan binaların “muntazam” hale getirilmesi de söz konusudur (Cumhuriyet, 9 Temmuz 1930). Anlaşma Dahiliye Vekaleti tarafından onaylanır. Ancak, belediye tarafından şartnamesi ve şirket tarafından uygulama projeleri hazırlanmakta iken belediye ile Taksim Emlak Şirketi arasında bir anlaşmazlık ortaya çıkar. Belediye, tiyatronun inşası için su haznesinin arkasında bulunan ve Taksim Emlak Şirketi’ne ait olan arsalardan bir kısmını satın almak üzere şirkete başvurduğunda şirket, öncelikle su haznesi* konusunun çözümünün gerektiğini belirtir. Emlak Şirketi’nin iddiasına göre, kapatılan Maliye Nezareti ile şirket arasında imzalanan bir sözleşmeye göre su haznesi kendisine aittir. Belediye ise, Belediye Kanunu’na göre su haznesinin Vakıflar’dan kendisine devredildiğini iddia eder (Cumhuriyet, 2 Ekim 1930). Şirket, belediyenin satın almak istediği kendisine ait arsalar için ise belediyeden 50 000 lira ister. Şirket müdürü “buradaki meclisi idareden başka Paris’teki meclisi idareye” de bunu kabul ettireceğini vaat eder. Ancak, bir süre sonra şirket belediyeye bir mektupla, bu arsanın belediyeye 200 000 liraya verilmesi gerekirken 160 000 liraya verileceğini bildirir. İlk anlaşmada kabul edilen miktarın şirket tarafından yükseltilmesi üzerine belediye bu arsada tiyatro inşa etmekten vazgeçer. Bu anlaşmazlık sürerken belediye

* Suyun kente dağıtıldığı yer olan Taksim Maskemi 1731 yılında Taksim Suyu Tesisleri’yle birlikte tamamlanmıştır. Taksim makseminin, Harbiye yönünde bulunan duvar ise “Taksim Haznesi”dir. Herhangi bir sebeple makseme gelen suyun kesilmesi halinde depodan su sağlanmak amacıyla yapılmıştır.

ile Alman Grubu arasında Taksim’de tiyatro binası, yer altı tuvaletleri ile Keresteciler’de meyve ve sebze hali, buz fabrikası ve soğuk hava depoları projelerinin hazırlanmasına ilişkin bir sözleşme imzalanır (Cumhuriyet, 3 Ekim 1930). Binaların inşası için açılacak olan ihaleye katılmak üzere Alman Grubu’nun dışında sekiz adet başvuru olur (Cumhuriyet, 5 Kasım 1930). Taksim Emlak Şirketi ile arasındaki anlaşmazlık nedeniyle belediye tiyatro binasını kendisine ait olan bir arsada inşa etmeyi uygun bularak Taksim Meydanı’nda inşa edilmek üzere projeleri hazırlanmakta olan tiyatro binasının yerini değiştirir. “Daha yakın” olduğu gerekçesiyle belirlenen yeni yer, Tepebaşı’nda bulunan ve belediyeye ait olan Darülbedayi Tiyatrosu’nun yeridir (Cumhuriyet, 5 Ekim 1930). Burada bir tiyatro inşa edilmesi için mevcut tiyatronun dışında Gardenbar’ın yıkılması olasılığından da söz edilir (Cumhuriyet, 18 Ekim 1930).

Ancak, binanın yeri ile ilgili önce Taksim Meydanı sonra Tepebaşı düşünülmüş olsa da bu karar değişiklikleri son bulmaz. Adı geçen yerlerden biri de Sultanahmet’tir. Müzeler İdaresi’nin karşı çıkması nedeniyle buradan da vazgeçilir. Ardından akla gelen yer, Surp Agop Mezarlığı’nın arsasıdır (Cumhuriyet, 21 Ekim 1930). Öte yandan, Güzel Sanatlar Birliği tarafından önerilen, hazırlanmakta olan projeye bir “resim salonu” eklenmesi fikri belediye tarafından kabul edilir (Cumhuriyet, 12 Kasım 1930). Tiyatronun projeleri hazırlanmaya başlanmıştır ve önemli olan, yapılacak yer belli olmasa da Cumhuriyet döneminde inşa edilmiş olan yeni bir tiyatro binasının İstanbul’da var olmasıdır.

Tiyatronun yeri ile ilgili belirsizlik sürerken belediye ile Alman Grubu arasında “teminat akçesi” nedeniyle bir anlaşmazlık ortaya çıkar (Cumhuriyet, 6 Ocak 1931). Belediye şirketin aynı zamanda binanın inşaatını da üstlenmesi için teminat göstermesini ister. Ancak, şirket inşaat için 5 000 000 lira olarak keşfi yapılan miktarı temin edememektedir. Bunun üzerine, şirket çözüm olarak hazırladığı ve 30 000 lira değerindeki projeleri belediyeye ücretsiz olarak vermeyi önerir (Cumhuriyet, 6 Nisan 1931). 1931 yılı sonlarında ise “son iktisadi buhran” nedeniyle ekonomik sıkıntılar içinde olan Alman Grubu ile çalışılamayacağı anlaşılır. Öte yandan, Darülbedayi Tiyatrosu (Tepebaşı Kışlık Tiyatrosu) ve Tepebaşı Bahçesi’nde kiracı olan Lehman ile belediye arasındaki sözleşmenin 1.5 sene sonra biteceği ve belediyeye intikal eden bu kısımda istenen inşaatın yapılabileceği düşünülerek binanın Tepebaşı’nda yapılmasına karar verilir (Cumhuriyet, 27 Şubat 1931).

Alman Grubu ile tiyatro binası yapılmasına ilişkin sözleşme imzalandığı ve projeler hazırlandığı halde bu girişim sonuçsuz kalmıştır. Sözü edilen projelerin belediyeye teslim edilip edilmediği ve bu şirkete projelerin hazırlanması karşılığında yapılan ödemelerle ilgili

bir bilgiye ise ulaşılamamıştır. 1934 yılında ise İstanbul Tiyatro ve Konservatuvarı için belediye tarafından bir proje yarışması açılır ve birinciliği Poelzig kazanır (Anonim, 1935b).

İstanbul’da bir tiyatro binasının inşa edilmesine ilişkin başlayan bu çabalar 1938 yılına kadar tekrar ele alınmamıştır. 1938 yılı sonlarında Tepebaşı’nda yapılması düşünülen binanın dışında yeni bir tiyatro projesi daha gündeme gelir. Şehzadebaşı’nda “Avrupa’nın en büyük tiyatroları derecesinde dört sahneli” bir tiyatro binasının yapılmasından söz edilir (Cumhuriyet, 6 Aralık 1938). Ancak bir yıl kadar sonra, Şehzadebaşı’nın adı tiyatro binası için değil konservatuar binasının yapımı için anılır (Cumhuriyet, 31 Mayıs 1939).

Lütfi Kırdar Vali ve Belediye Başkanı olarak göreve başladıktan sonra Tepebaşı Bahçesi ve burada yer alması istenen tiyatro binası kentteki imar hareketleri arasında ön sıralarda yer alır. Kırdar, Tepebaşı’nda bulunan “Fransız Tiyatrosu”nun yıkılarak yerine “temiz, modern, mazbut” bir tiyatro binası inşa edilmesini desteklemektedir (Cumhuriyet, 2 Mart 1940). Öte yandan, Kırdar’ın isteği üzerine Taksim ve Tepebaşı Bahçesi’nin düzenlenmesi için İmar Şubesi’nden bir mimar ve Fransız mimar Gotye (Gauthier ?)* görevlendirilir (Cumhuriyet, 9 Aralık 1938). Taksim, Tepebaşı, Bebek bahçelerinin sözleşmeleri bittikten sonra tekrar kiraya verilmeyerek belediye tarafından düzenlenmesine karar verilir (Cumhuriyet, 23 Aralık 1938). Taksim ve Tepebaşı Bahçesi’nin düzenlenmesi ve Tepebaşı tiyatrosunun projesini hazırlaması için belediye tarafından görevlendirilen mimar Gotye’ye 1500 lira ödenir (Cumhuriyet, 28 Kasım 1939). Daha sonra İcra Vekilleri Heyeti kararı ile İzmir’de Kültürpark’ın düzenlenmesinde görevlendirilmesi üzerine Gotye İstanbul’dan ayrılır ve İzmir’den Paris’e döner (Cumhuriyet, 23 Kasım 1939).

1880 yılında açılmış olan Tepebaşı Bahçesi* Altıncı Daire’nin Pera halkına hizmet etmesi için oluşturduğu bahçelerden biridir. 19. yüzyılın başında “Petit-Champ des Morts” olarak adlandırılan Müslüman mezarlığının çayırı iken 1870 yılındaki yangın sonrası imar hareketleri sırasında burada bir tiyatro binası, lokanta ve bahçe yapılması fikri oluşur. 1872’de Muzika-i Hümayun şefi Guatelli Paşa’ya burada bir tiyatro binasının kurulması için imtiyaz sağlanır. İnşasına 1879’da başlanan bahçe 1880’de, lokanta ise 1884’te açılır. Lokanta daha sonra yerini tiyatro binasıyla aynı üslupta, iki katlı, ahşap bir yapı olan Gardenbar’a bırakır.

* Bu kişinin 2 Mayıs 1938 tarihli Cumhuriyet gazetesinde “Prost’un muavini Gote” olduğu belirtilmektedir. İsmi, 9 Aralık 1938 tarihli Cumhuriyet gazetesinde Gotye, 22 Aralık 1938 tarihli Cumhuriyet gazetesinde ise Goti olarak geçmektedir. İsmi Gauthier olduğu düşünülmekle birlikte hakkında herhangi bir bilgiye ulaşılmadığı için ismin doğru yazılışı bilinmemektedir.

1939 yılında ise, Vali ve Belediye Başkanı Lutfi Kırdar, Prost'tan Eminönü ve Taksim'in imar planları dışında Tepebaşı Bahçesi ve Tiyatrosu ile de ilgilenmesini ister (Cumhuriyet, 3 Mayıs 1939). Prost'un şehir tiyatrosu için uygun bulunduğu yer “asri sinema”nın bulunduğu yerdir (Cumhuriyet, 28 Mayıs 1939). Muhittin Üstündağ'ın vali ve belediye başkanlığı döneminde kararı verilen, Lutfi Kırdar döneminde Taksim'in imarı kapsamında özellikle ilgilenilen ve Prost'tan yerini belirlemesi istenen tiyatro binasının projeleri Belediye İmar Bürosu'nda Leman Tomsu tarafından hazırlanır. Gotye'nin hazırladığı projelerin daha sonra kullanılıp kullanılmadığı ise bilinmemektedir. İlk kez 1930 yılında ortaya konan Gardenbar'ın yıkılması fikri ise 1939 yılında tekrar gündeme gelir. Bu kez, yıkılarak Tepebaşı'nın denize bakan tarafında tekrar yapılması söz konusudur. Ancak, daha sonra hazırlanan plana göre bu kısma sığmayacağı gerekçesiyle yeniden yapımından vazgeçilir (Cumhuriyet, 22 Haziran 1939). Dönemin gözde eğlence mekanlarından olan Gardenbar, Refik Saydam Caddesi'nin Pera Palas'ın yanından Meşrutiyet Caddesi'ne bağlanması sonucu yıkılır.

Öte yandan, Prost tarafından Tepebaşı'nın imar planı da hazırlanır. Buna göre, Tepebaşı Bahçesi'nin ağaçlandırılması, “eski Gardenbar ile Perapalas” arasındaki bölgenin düzenlenmesi (Cumhuriyet, 16 Temmuz 1939), asri sinemanın karşısındaki binaların geriye çekilerek “İngiliz sefareti hizasından Alp oteline kadar” binaların ön tarafları tamamen kesilmesi planlanır. Perapalas ile asri sinema arasındaki yolun açılması için yol üzerindeki dükkanlar yıkılarak sinema binası ortaya çıkarılacaktır (Cumhuriyet, 20 Ağustos 1940) (Şekil 4.126). Hazırlanan projeye göre tiyatro, üç katlı, üçüncü katında bir gazino bulunan, 1000 kişi kapasiteli ve hareketli sahnesi olan bir bina olacaktır (Cumhuriyet, 18 Ekim 1939) (Şekil 4.127). 1943 yılında ise, Belediye Daimi Encümeni tarafından Tepebaşı Bahçesi'nin ihalesi yapılır. 33 kişinin katıldığı ve kura ile yapılan ihaleyi Yalova ve Çağlayan Gazinoları kiracısı Mustafa Faruk (?) kazanır (Cumhuriyet, 13 Temmuz 1943). Tepebaşı'nda yapılacak tiyatronun projesi ise Arif Hikmet Koyunoğlu tarafından hazırlanır. Tiyatronun projesi ve Hakkı Said tarafından yapılan maketi ise Prost ve İmar Müdürü Hüsnü tarafından incelenir (Cumhuriyet, 16 Aralık 1939).

Bu dönemde kullanılan bir tiyatro binasının yıkılarak yenisinin yapılmasına eleştirel yaklaşan bir isim Peyami Safa'dır. Safa, Tepebaşı Tiyatrosu'nda sahne alan Paris'in Comédie Française Tiyatrosu'nu örnek göstererek eski ve küçük olmasına rağmen binanın sanat üretimine uygun olduğuna dikkat çeker. Öyle ki, “en iyi kaliteli Fransız şarabını kristal bir kadehten adı bir

* Tepebaşı Bahçesi, bugün içinde Tüyap sergi binası ve katlı otoparkı barındıran parselde idi.

cam kadehe boşaltınız, lezzetinden ve kıymetinden hiçbir şey kaybetmez”. Safa’ya göre, yarım milyon lira* ile yeni bir tiyatro binasının yapılması yerine bu miktarın yarısı ile mevcut bina tamir edilmeli, diğer yarısı da tiyatro sanatının gelişimi için harcanmalıdır. Safa’nın bu eleştirel yazısı ise şöyle biter: “Elektrik cereyanı olmayan bir eve dünyanın en kuvvetli ampullerini ve en güzel abajurlarını mı takmak istiyorsunuz? Kahin değilim ama haber vereyim: Karanlıkta kalacaksınız!” (Cumhuriyet, 10 Nisan 1940). Peyami Safa benzer şekilde “İstanbul Ne İstiyor ve Ne İstemiyor?” başlıklı yazısında mükemmel bir konservatuar eğitim kadrosu olmadıkça konservatuar binası istenmediğini de yazar (Cumhuriyet, 6 Aralık 1938).

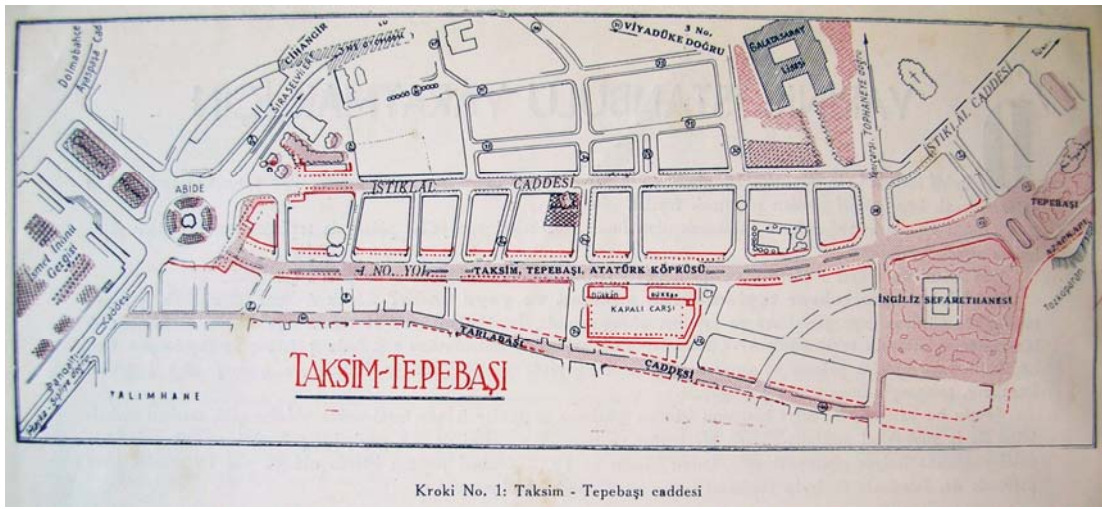
Taksim Kışlası’nın yıkılarak yerinde içinde şehir gazinosu, ticaret kulübü, şehir kulübü, matbuat salonu yer alan “büyük bir sergi ve üzeri kapalı umumi bayram yeri” olması amaçlanan bir bina inşa edilmesi söz konusu olduğu sırada Prost, belediyeye bir mektup göndererek bu binaların tasarımı için mimar August Perret ile çalışılmasını tavsiye etmiştir (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1939). Bundan bir sene sonra, 1940 yılında Perret’nin adı Tepebaşı’nda inşa edilecek tiyatro binası ile birlikte anılır. Öyle ki, Perret İstanbul’a gelerek yerinde inceleme yaptıktan sonra kendisiyle bir sözleşme imzalanacaktır (Cumhuriyet, 13 Nisan 1940). Tepebaşı’nda yapılması düşünülen tiyatro binası dışında daha büyük bir tiyatronun inşa edilmesi 1939 yılında gündeme gelir. Bu bina için adı geçen yabancı mimar yine Perret’dir. “Şehrin en büyük tiyatrosu” için adı geçen yer ise Taksim Kışlası’nın bulunduğu yerdir (Cumhuriyet, 22 Haziran 1939). Daha sonra ise “büyük tiyatro”nun Ayaspaşa’da Jandarma Karakolu ve Elektrik İdaresi’ne ait binaların yıkılarak bu alanda yapılması istenir. Büyük tiyatro binasının inşa edileceği yerin planı hazırlanarak Paris’e gönderilir (Cumhuriyet, 19 Aralık 1939). Tiyatro binası** için, Auguste Perret tarafından hazırlanan ilk proje, savaşın yarattığı maddi imkansızlıklar nedeniyle uygulama aşamasında yarım kalır (Şekil 4.128). Yarım kalan projenin, 1946 yılında Faruk Akçer ile Rükneddin Güney tarafından tadilat projesi hazırlanarak inşasına yeniden başlanır.

İstanbul’un fethinin 500. yıldönümü kutlamaları için hazırlanan programda biri Tepebaşı’nda, diğeri Ayaspaşa’da olmak üzere iki tiyatro binasının inşa edilmesi de yer alır (Cumhuriyet, 7 Nisan 1945). Bu nedenle hedeflenen, İstanbul’un fethinin 500. yıldönümü olan 1953 yılı’na kadar Taksim ve yakın çevresinin imarının tamamlanmasıdır. 10 000 000 liraya

* Bkz. Bölüm 3.1.2 Ekonomik Kaynaklar.

** Bugün Atatürk Kültür Merkezi adıyla kullanılan bina, Auguste Perret’nin tasarımına göre inşa edilen temellerin üzerine yükselmektedir.

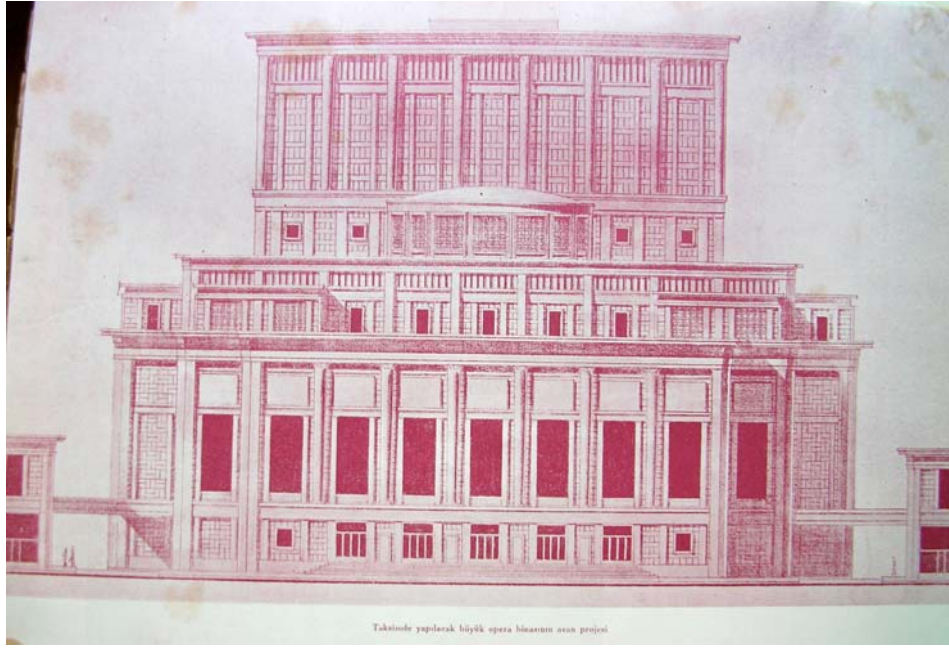
tamamlanması düşünülen tiyatronun inşaatı için (Anonim, 1949a) 1946 yılı bütçesinden 1 5 000 000 lira ayrılır ve her sene bütçeye konacak tahsisat oranında inşaatı devam edilmesi planlanır. Bu bina tamamlanıncaya kadar ise Açık hava Tiyatrosu'nun açılmış olacağı ve yazları kullanılabileceği düşünülür (Cumhuriyet, 26 Nisan 1946). 1946 yılı Mayıs ayında Belediye Daimi Komisyonu tiyatro binasının 1 200 000 liralık birinci kısım inşaatını “eksiltmeye çıkartmaya” karar verir (Cumhuriyet, 4 Mayıs 1946). Abidin Daver'in yorumuyla “bir tarafında İnönü gezisi, karşısında Taksim Cumhuriyet meydanı bulunacak olan tiyatro, şehrin bu kısmında Cumhuriyet Türkiye'sinin bir sanat abidesi halinde yükselecektir” (Cumhuriyet, 26 Mayıs 1946). Tiyatronun temel atma töreni 29 Mayıs 1946 tarihinde yapılır.



Şekil 4.142 Taksim-Tepebaşı Caddesi (Daver vd., 1944).



Şekil 4.143 Tepebaşı'nda yapılması planlanan tiyatro binasını maketi (Cumhuriyet, 19 Ekim 1939).



Şekil 4.144 Taksim’de inşa edilmesi düşünülen Opera binası (Daver vd., 1944).

4.3.2 Askeri Müze

Taksim Meydanı’ndan başlayarak İnönü Gezisi’nin de dahil olduğu 2 Numaralı Park’ı kapsayan Taksim’in düzenlenmesine ilişkin proje ile, tarihsel kent merkezi ile kentin yeni gelişen semtleri arasında bir yeşil kuşak oluşturulmaya çalışılır. Bu semtlerden biri de Harbiye’dir.

Harbiye’deki imar etkinliklerinden biri, Aya İrini Kilisesi’nde bulunan askeri müzenin rutubetli ve yetersiz olması nedeniyle Maçka Silahhanesi’ne nakli için belediyenin başvuruda bulunmasıdır (Cumhuriyet, 6 Ekim 1943). Abidin Daver “Hem Nalına Hem Mihnına” adlı köşesinde bu fikri destekler. Daver’e göre, bir Bizans Kilisesi’nin Türk Askeri Müzesi olması anlamsızdır. Maçka Silahhanesi’nin askeri müze olması için gerekçeleri ise, Fatih’in filosunu Haliç’e geçirdiği vadiye nazır tarihi bir yerde bulunan görkemli bir bina olması, bir Bizans Kilisesi değil Türk ordusunun silahlarının korunması için yapılmış askeri bir bina olması, gerekli değişikliklerle müzeye dönüşebilmesi, bahçesinin açık hava teşhiri için uygun olması, idari bölümler ve kütüphane için ek binasının olması, bir deniz müzesi inşa edilinceye kadar bu binanın bu amaçla da kullanılabilecek oluşudur. Daver ayrıca, bu binada haftada bir gün mehter marşı konserleri düzenlenmesini, boşaltılacak olan Aya İrini Kilisesi’nde ise imar planı uygulanırken çıkarılan Bizans eserlerinin sergilenmesini önerir (Cumhuriyet, 9 Ekim 1943). Ancak, Müzeler İdaresi, bütün müzelerin İstanbul’da bir yerde bulunmasının uygun

olduğunu belirterek Askeri Müze'nin nakline itiraz eder (Cumhuriyet, 11 Nisan 1946).

Müzeler İdaresi'nin itirazına rağmen, naklin gerçekleştirilmesine 1948 yılında karar verilir. Gerekli ödeneğin bulunamaması üzerine bir yıl sürüncemede kalan müzenin Maçka'ya taşınmasına ise 1949 yılında başlanır. Müzenin nakline ilişkin “direktifler” veren ise Orgeneral Nuri Yamut'tur. Ancak, gerek nakledilecek nesnelerin boyut ve ağırlıkları gerek naklin masrafları sorun oluşturur. Bunun üzerine, Müze Müdürlüğü gereken masrafların karşılanması için Milli Savunma Bakanlığı başvurur (Cumhuriyet, 25 Mart 1949).

Harbiye'deki bir diğer girişim ise “eski Yedek Subay Okulu karşısındaki binaların yıkılarak bu bölgede “modern bir hamam ve bir sinema” inşa edilmesi ile ilgilidir. Bu konuda bilinen sadece, Mimar H. Sarraf ile mühendis Enver (?) tarafından hazırlanan projelerin onaylanmak üzere belediyeye verildiğidir (Cumhuriyet, 4 Eylül 1942).

4.3.3 Tenis, Eskrim ve Dağcılık Kulübü

Henri Prost, Surp Agop Mezarlığı'nın yeri için de bir plan hazırlamıştır (Cumhuriyet, 11 Ocak 1940). Taksim Bahçesi içindeki eski Dağcılık Kulübü binası belediye tarafından yıktırılarak Surp Agop Mezarlığı'nın yerinde yeni bir kulüp binası ve kortlar inşa edilerek 1944 yılında açılır (Anonim, 1949a). Tenis, eskrim, dağcılık bölümlerini içeren kulüpte “kültür-fizik kursları”nın açılması da düşünülür (Cumhuriyet, 21 Kasım 1944). Karşısında yer alan İstanbul Teknik Üniversitesi'nin “Mimari ve Yapı Fakülteleri”ne tahsis edilen Taşkılla binası ise “Türk zevkine uygun olarak” tamir edilir (Cumhuriyet, 10 Ekim 1946).

4.3.4 Radyoevi

1938 yılında hizmete giren Ankara Radyosu'ndan 11 yıl sonra İstanbul'da da bir radyoevi inşa edilir. Bu bina ile 1927 yılında ilk programlı radyo yayınına başlamış olan İstanbul Radyosu'nun stüdyo ihtiyacının karşılanması amaçlanır. Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü tarafından açılan ve jüri üyelerinin Paul Bonatz, Nedim Veysel İlkin, İbrahim Şükrü Ergün, Hüseyin Kara, Hüsamettin Tamburar, Hüsnü Keseroğlu, Rüknettin Güney, Sinan Mimaroglu, Nurettin Evin'nin oluşturduğu proje yarışması sonucunda Doğan Erginbaş, Ömer Güney ve İsmail Utkular'ın ortak projesi birinci olarak seçilir (Anonim, 1945b). 1945 yılı Kasım ayında radyoevinin temelleri atılarak uygulanmaya başlanır.

Öte yandan, binanın yapım sürecinde mimarlar, radyoevinin bitişiğindeki arsa üzerinde yapılmak istenen apartman bloğunun inşa edildiği takdirde binanın perspektifini bozacağı gerekçesiyle bu arsanın, yanındaki parka eklenmesi için 2 Ekim 1946 tarihinde bir başvuruda

bulunurlar. İstanbul Vali ve Belediye Başkanlığı'ndan alınan yanıt, burada yapılacak apartmanların bir engel oluşturmadığı, aksine Surp Agop Mezarlığı alanını tamamladığı, satış işlemlerinin yapıldığı, istenirse hak sahiplerinden satın alınmasından başka bir çözüm olmadığıdır. Bunun üzerine, Başbakanlık Basın Yayın Genel Müdürlüğü'nün önerisi, binanın yanında bulunan arsanın 2 Numaralı Park'ın girişi olarak ayrılmış olan arsa ile değiştirilmesi olur. İstanbul Vali ve Belediye Başkanlığı'nın bu öneriye de sıcak bakmaması üzerine mimarlar, 19 Haziran 1947 tarihinde Başvekalet'e yazılı olarak başvurarak radyoevinin, "belediye şehircilik bürosu mütehasssının sokmak istediği durumdan kurtarılmasını" ve belediye tarafından üzerlerinde apartmanlar inşa edilmesine karar verilerek satılmış parsellerden radyoevinin yanındaki arsada bina inşa edilmesi halinde "radyoevinin cephesinin mimari değerini ortadan kaldıracağı" gerekçesiyle apartmanların radyoevi hizasına çekilmesini isterler. Ancak, bu talepler gerek İstanbul Vali ve Belediye Başkanlığı tarafından gerekse Başvekalet tarafından şehircilik açısından uygun bulunmaz (BCA-30..10.0.0: 129. 929..18).

Öte yandan, inşasına 1945 yılında başlanan binanın inşaatı ödeneksizlik nedeniyle 1947 yılında durdurulur. 1 500 000 liralık yeni bir ödenek sağlanmasıyla ise inşasına devam edilir (Cumhuriyet, 10 Haziran 1947). Binanın teknik altyapısını ise bir Amerikan firması üstlenir (Cumhuriyet, 5 Mart 1947). Radyoevi, 19 Kasım 1949 tarihinde İsmet İnönü'nün açılış konuşmasıyla hizmete girer.



Şekil 4.145 Cemal Nadir'in bir karikatüründe İstanbul Radyoevi (Cumhuriyet, 9 Ekim 1946).



Şekil 4.146 İstanbul Radyoevi inşa halinde (Cumhuriyet, 5 Mart 1947).

4.3.5 Açık hava Tiyatrosu

1946 yılında 2 Numaralı Park için bir imar planı hazırlanır (Cumhuriyet, 8 Şubat 1946). Fatih Sultan Mehmet'in gemilerini karadan yürüttüğü iddia edilen vadide bir açık hava tiyatrosu, oteller, kır kahveleri, atış poligonu, hayvanat bahçesi, çocuk bahçeleri, daimi sergi binaları inşa edilerek bir "kültürpark" oluşturulmasına karar verilir (Cumhuriyet, 26 Nisan 1946). Bu parkın, gelişme sürecinde olan yeni iskan ünitelerinin rekreasyon bölgesi olması amaçlanır (Angel, 1987). Dolmabahçe Gazhanesi'nin arka tarafındaki, Gümüşsuyu-Taksim-Harbiye-Nişantaşı-Maçka-Dolmabahçe arasındaki bölgeyi tanımlayan bu vadiye bulunan "bostanlar, bahçeler, ahırlar, Küçükçiftlik ve Belvü gazinoları" istimlak edilerek içinde Açık hava Tiyatrosu, Spor ve Sergi Sarayı'nın bulunacağı bir yeşil kuşak ile bir "gezinti, istirahat ve eğlence sahası" planlanır. İnönü Gezisi-Valikonağı Caddesi yolu, Taşkısla- Açık hava Tiyatrosu yolu, Dolmabahçe-Kadrgalar yolu, Maçka-Emlak Caddesi yolu, Bayıldım yokuşu, İnönü Stadı-Askerocağı yolu da tamamlanarak parkı çevreleyen ana yollar hazırlanır (Anonim, 1949a).

2 Numaralı Park'ta yer alacak olan Açık hava Tiyatrosu için İstanbul Belediyesi tarafından "Türk yüksek mimarları ve mühendisleri arasında" bir proje yarışması açılır (Cumhuriyet, 9 Şubat 1946). Yarışmaya katılan 16 proje Lütfi Kırdar'ın başkanlığında Şehir Meclisi üyelerinden Zeki Sayar, İmar Müdürü Hüsnü Keseroğlu, Henri Prost, Devlet Tiyatrosu rejisörü Carl Ebert, Şehir Tiyatrosu rejisörü Muhsin Ertuğrul, Ziya Kocainan, Rükneddin Güney, Yüksek Mühendisler Birliği adına Mukbil Gökdoğan, Yüksek Mimarlar Birliği adına

Sırrı Bilen'den oluşan jüri tarafından değerlendirilir. Birinciliği Nihat Yücel ve Nahit Uysal (Şekil 4.129), ikinciliği Leyla Turgut, üçüncülüğü Orhan Bozkurt, Tulu Baykın ve Necdet Candaş'ın projeleri kazanır. Mansiyon ödülü ise Fazıl Aysu ve Kani Akçıkın, Faruk Özsoy ve Ercüment Tarcan'ın projelerine verilir (Cumhuriyet, 13 Nisan 1946). 430 000 liraya müteahhit Hasan Fehmi Dağlar'a ihale edilen tiyatroda boks ve güreş müsabakalarının da yapılması amaçlanır (Cumhuriyet, 11 Ekim 1946).

Öte yandan, İstanbul'da imar faaliyetlerine yapılan harcamaların fazla oluşu ile ilgili tepkiler oluşmaya başlamıştır. Lütfi Kırdar Şehir Meclisi'nin bir toplantısında “parti kongrelerinde” yapılan bu eleştirilere cevap verir. Kırdar konuşmasında Açık hava Tiyatrosu'nun bir israf değil tasarruf olduğu üzerinde durur. İstanbul Şehir Tiyatrosu'nun kapasitesi az olduğu için az gelir getirdiğini, belediyenin her sene şehir tiyatrosunun bütçesine 260 000 lira yardımda bulunduğunu, kapalı mekanlara gitmeyi kimse istemediğinden yazları tiyatroların işletilmediğini, Açık hava Tiyatrosu'nun yazları kullanılacağı için belediye bütçesine katkısı olacağını, yazları tatil yapan “Ankara konservatuvarının opera ve tiyatro heyetlerinin” Açık hava Tiyatrosu'nda temsiller vereceğini açıklar (Cumhuriyet, 14 Kasım 1946) (Şekil 4.130).

Bununla birlikte, 4000 kişi kapasiteli Açık hava Tiyatrosu gibi pahalı bir yatırımın tamamlanmasıyla bu mekanın en üretken şekilde nasıl kullanılabileceği ya da kültür üretimine katkısı olup olmayacağı tartışılmaz. Bu durum, Cemal Nadir'in Açık hava Tiyatrosu ile ilgili bir karikatüründe eleştiri konusu olur (Cumhuriyet, 12 Ekim 1946). Tiyatronun inşasını seyreden iki kişiden birinin inşaatın bitirilmesinden sonra ne olacağını sorması üzerine diğerinin verdiği cevap düşündürücüdür: Tiyatronun inşası bitince oynanacak eser beklenecektir (Şekil 4.131).

Bir diğer eleştiri ise, bu dönemde belediye bütçesindeki darlık nedeniyle bazı inşai faaliyetler durdurulmuş durumdayken Açık hava tiyatrosunun inşasına devam edilmesine ilişkindir. Belediye, tiyatronun inşasına belediyenin içinde bulunduğu zor koşullardan daha önce başladığını, ödeneğinin önceden verildiğini, hastane ve yol inşası gibi sürekli ödenek gerektiren işlerden olmadığını belirterek eleştirilere cevap verir. 1947 yılında tiyatronun inşası sürerken tiyatronun yılda 50-60 000 lira gelir getireceği tahmin edilir (Cumhuriyet, 16 Mart 1947).

1947 yılında tiyatronun ikinci kısım inşaatı ve sıhhi ve elektrik tesisatı da ihale edilir (Cumhuriyet, 25 Nisan 1947). Haziran ayında ise tiyatronun inşaatı kısmen tamamlanır

(Cumhuriyet, 2 Haziran 1947), tiyatro faaliyetine geçtikten sonra eksikliklerin yavaş yavaş bitirilmesi düşünülür (Cumhuriyet, 31 Temmuz 1947). Bu sırada şehir tiyatrosu rejisörlüğü burada oynanacak “piyesleri” belirleyerek ağırlıklı olarak klasik eserlerin oynanması daha uygun bulunur (Cumhuriyet, 11 Temmuz 1947). 4 Ağustos 1947 tarihinde Lütfi Kırdar, Şehir Tiyatrosu Rejisörü Muhsin Ertuğrul, Belediye Fen Müdürü Nuri (?) tiyatrodaki açılış töreni öncesi inceleme yaparlar (Cumhuriyet, 5 Ağustos 1947). 9 Ağustos 1947 tarihinde ise Şehir Tiyatrosu tarafından “Kral Ödip (Oidipus)” sahnelenerek açılışı yapılır (Cumhuriyet, 10 Ağustos 1947). Ancak, açılıştan sonra “tek bir çivi bile çakılmayan” tiyatronun durumu tepkilere neden olur. Metin Toker bir yazısında, tiyatronun çevresi hazırlanmadan, bir oyun sahnelenecek aşamaya gelmeden zorunlu olarak açılışını ve açılış sonrası bir türlü eksikliklerin tamamlanmamasını eleştirerek “sahnesi bitmeyen bir tiyatrodaki temsiller verdirmek garabeti” ifadesiyle bu durumu vurgular (Cumhuriyet, 22 Eylül 1947). Açıkhava Tiyatrosu’nun çevre yollarının tamamlanması için ise 1948 yılı belediye bütçesine ödenek konur ve 3 Temmuz 1948 yılında yapılacak Vasfi Rıza (Zobu) jübilesine kadar inşaatının tamamlanması planlanır (Cumhuriyet, 3 Aralık 1947 ve Cumhuriyet, 24 Haziran 1948) (Şekil 4.132, Şekil 4.133). 1946 yılında inşasına başlanan Açıkhava Tiyatrosu 1948 yılında 772 837 lira harcanarak tamamlanır (Anonim, 1949a).



Şekil 4.147 Nihat Yücel ve Nahit Uysal’ın birinci seçilen projesi (Cumhuriyet, 19 Mayıs 1946).



Şekil 4.148 Cemal Nadir'in bir karikatüründe Açık hava Tiyatrosu (Cumhuriyet, 2 Haziran 1946).



Şekil 4.149 Cemal Nadir'in bir karikatüründe Açık hava Tiyatrosu (Cumhuriyet, 12 Ekim 1946).



Şekil 4.150 Açık hava Tiyatrosu inşa halinde (Cumhuriyet, 11 Ekim 1946).



Şekil 4.151 Açık hava Tiyatrosu inşa halinde (Cumhuriyet, 31 Temmuz 1947).

4.3.6 Spor ve Sergi Sarayı

İstanbul’da bir sergi binasının inşa edilmesine ilişkin sesler 1933 yılında Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti’nin açtığı uluslararası yarışma sonucunda 1934 yılında Ankara’da Sergi Evi’nin* inşa edilmesinin ardından duyulmaya başlar. Bu bina ile, Türkiye’nin kendi kaynaklarıyla ulaştığı gelişmelerin topluma gösterilmesi ve böylece bürokratik seçkinlerin “asrileşme” hedefinin toplumun yaygın kesimlerince paylaşılması hedeflenir.

İktisat Vekili Celal Bayar’ın emriyle İstanbul’da da daimi bir sergi binası yapılmasını görüşmek üzere 6 Ağustos 1937 tarihinde “milli sanayi birliği idare heyeti ve sergi komitesi azalarının” katılımıyla bir toplantı gerçekleştirilir. Toplantı sonucunda bu konuyla ilgilenmek üzere daimi bir komite seçilmesine karar verilir. İstanbul’da bir sergi binasının yapılmasını destekleyen Yunus Nadi de Ankara’dan sonra İstanbul’da da bir sergi binasının gerekliliğine dikkat çekerek şu satırları yazar: “Göçebe halinde sergi kurmak, hususile maksadımız modern Türkiyenin yeni yeni başarılarını yerli yabancı herkesin gözü önüne yaymak olunca, asla doğru değildir. (...) Sergi işini ona göre yapılmış bir bina ile temin etmek modern bir ihtiyacın cevabıdır. (...) Yalnız endüstri mamulâtı için değil, her çeşid sergiler kurulabilir. Bu, İstanbul için Ankarada yapılanın daha büyük ölçüsünde bir sergi binası olacak demek olur”. Nadi aynı zamanda, binanın yapılabileceği yerlerle ilgili önerilerde bulunur. Nadi’ye göre bina, Harbiye ile Beyazıd ve Azapkapısı ile Dolmabahçe arasındaki bölgelerde olabilir. En uygun yerler ise, 4. Vakıf Han’ın karşısındaki ada ya da Tophane’deki eski Tophane Nezareti binasının yeridir. Bir diğer önerisi ise Taksim Kışlası’nın içinde stadyum, çevresinde de bir sergi binasının oluşturulmasıdır (Cumhuriyet, 7 Ağustos 1937).

* Ankara Sergi Evi için açılan yarışma sonucunda mimar Şevki Balmumcu’nun projesi birinci olmuş ve uygulanmıştır. Ancak, Sergi Evi 1946 yılında Maarif Vekaleti’nin kararıyla Opera Evi’ne dönüştürülmüştür.

Abidin Daver ise, Taksim Kışlası'nın ve dolayısıyla stadyumun ortadan kalkacak olmasını eleştirdiği Cumhuriyet Gazetesi'ndeki köşesinde sergi binasına da değinir. Daver'e göre, sergi binası stadyumun yerine değil, kışlanın Taksim Meydanı'na ve Cumhuriyet Anıtı'na bakan tarafında yapılmalı, ileride başka bir yerde bir stadyum inşa edildikten sonra kışla tarafına doğru genişletilmelidir (Cumhuriyet, 10 Aralık 1937).

Öte yandan, İktisat Vekaleti bütçesinde sergi binası içi ayrılan ödenek 1937 yılında 17 000 lira iken 1938 yılına gelindiğinde “yarım milyon küsur bin” liraya yükseltilir. Bu arada, sergi binası ile ilgili ilk girişimler sırasında İktisat Vekili olan Celal Bayar Cumhurbaşkanı olmuştur. Binanın “milli bir kuruluş” tarafından kredi ile inşa ettirilmesine ve 1939 yılında “bütün Türkiye'yi temsil edecek kudrette” ilk serginin bu binada gerçekleştirilmesine karar verilir. Milli Sanayi Birliği'nin dokuz seneden beri Galatasaray Lisesi'nde kurmakta olduğu Yerli Mallar Sergileri, ticaret, sanayi, güzel sanatlar, maden hareketleri, küçük sanatlar, matbuat, tarihi eserler sergileri bu yeni binada kurulacaktır (Cumhuriyet, 19 Mart 1938). Binanın Taksim Kışlası yıkılarak onun yerinde yapılması fikri ise 1938 yılında ağırlık kazanmaya başlar (Cumhuriyet, 10 Mayıs 1938). Öte yandan, bina için düşünülen bir başka yer Maçka'da bulunan tamamlanmamış İtalyan Elçiliği'dir. Ancak, yapılan inceleme sonucunda elçilik binasının onarılması ve yanına ek bir bina yapılması gerekliliği nedeniyle bu fikirden vazgeçilir (Cumhuriyet, 26 Eylül 1938). İstanbul'da bir sergi binası yapımı ile ilgili görüşmeler Ankara'da bürokratlar arasında devam eder. İktisat Vekili ile görüşen kişilerden biri de Milli Sanayi Birliği Umumi Katibi Halid Güleryüz'dür (Cumhuriyet, 1 Kasım 1938).

Binanın Taksim Kışlası'nın yerinde inşa edilmesi kararı ile birlikte bir saltanat yapısı olan Taksim Kışlası'nın ortadan kaldırılma süreci de başlamış olur. Ne var ki, kışla yerini bir sergi binasına değil geniş bir parka, İnönü Gezisi'ne bırakır.

1948 yılında ise, 2 Numaralı Park'ın oluşturulması kapsamında Harbiye'de, bugünkü Askeri Müze'nin arkasında “Spor ve Sergi Sarayı”nın inşasına başlanır. Binanın projesi daha önce İnönü Stadyumu'nun projelerini de tasarlayan Vietti Violi, Şinasi Şahingiray ve Fazıl Aysu tarafından hazırlanır ve 1949 yılında yapılan uluslararası bir güreş turnuvasıyla bina hizmete açılır.

4.3.7 Dolmabahçe Stadyumu

3 Nisan 1930 tarihinde kabul edilen, belediyelerin görevlerinin yeniden düzenlendiği 1580 sayılı Belediyeler Kanunu'nun 33. maddesinde* halk için spor yerleri yapılması da yer alır. Aynı zamanda, bu kanunla bütün belediyelere imar planı yaptırma zorunluluğu getirilmesiyle İstanbul'un imarı da ele alınmaya başlanır. Bu doğrultuda, İstanbul'da bir stadyum yapımı belediyenin öncelik verdiği işler arasına katılır.

Erken Cumhuriyet döneminde İstanbul'da spor faaliyetlerinin gerçekleştirildiği sahaların bulunduğu bilinmektedir. Bunlar arasında, ilk olarak Union Club adı altında 1908 yılında faaliyete geçen Fenerbahçe Stadı, Taksim Topçu Kışlası avlusunda bulunan Taksim Stadı ve Beşiktaş'ta Çırağan Sarayı bahçesinde bulunan Şeref Stadı (Daver vd., 1944, s.y.) sayılabilir. Ancak, bunlar yeterli görülmeyerek İstanbul'un önemli bir yerinde bulunan, yeni, büyük ve “Avrupa'nın meşhur statları” örnek alınarak yapılacak (Cumhuriyet, 29 Ocak 1931) bir “şehir stadyumu”nun inşa edilmesi istenir.

Belediye, henüz yeri belirlenmemiş stadyumun yapılması için 1930 yılı bütçesinden 40 000 lira ayırır (Cumhuriyet, 15 Ekim 1930). 15 000 kişilik olması düşünülen stadyum için ilk akla gelen yer, Surp Agop Ermeni Mezarlığı olur. Surp Agop Mezarlığı, belediye kanunu ile mezarlıkların Vakıflar'dan belediyelere geçmesi kapsamında gündeme gelen ve devrine ilişkin anlaşmazlığın yıllarca sürdüğü bir mezarlık arsasıdır. Ancak, daha sonra belediyenin, stadyumun “İstanbul tarafında” olmasını istemesi üzerine, Sultanahmet'te İshakpaşa yangın yerinde uygun bir yerin belirlenmesine çalışılır (Cumhuriyet, 18 Ekim 1930). 1931 yılı bütçesinden de stadyum için 40 000 lira pay ayrılmasına karar verilir (Cumhuriyet, 25 Mart 1931). “Federasyon” da 20 000 lira ile destek olacaktır (Cumhuriyet, 23 Ekim 1931). Yer seçimi ile ilgili incelemelerden ve tekliflerin değerlendirilmesinden sorumlu kişi Belediye Fen Heyeti Müdürü Ziya (Kocainan) Bey'dir (Cumhuriyet, 3 Şubat 1931). Teklif edilen yeni yerlerden biri Ahırkapı Meydanı, diğeri ise Yenibahçe** olur. Yer seçimi konusunda fikirleri alınan sporcular ise Beyoğlu civarının daha uygun olduğu görüşündedirler (Cumhuriyet, 16

* 33. madde şöyledir: “Halk için kütüphane ve okuma salonları açmak, belediye bahçeleri, fidanlıkları, çocuk bahçeleri, oyun ve spor yerleri yapmak, belediye koruları yetiştirmek, bunları korumak ve işletmek (Bu işler için کافی mütehassıs bulunamayan belediyelere alakadar mahalli daireleri yardım eder).”

** İstanbul'da eskiden kuş tutulan yerlerin başında gelen Yenibahçe, Bayrampaşa (Likos) Deresinin Edirnekapı ile Topkapı arasında surlardan içeri girdiği kesimden dere yatağı boyunca Aksaray'a doğru uzanan ve büyük bölümü bahçe ve bostanlarla kaplı olan bir bölgedir. Bugün buradan Vatan Caddesi geçmekte ve sözü edilen bahçe ve bostanların yerinde Emlâk Bankası apartmanları, Karayolları Lojmanları, Emniyet Müdürlüğü binaları bulunmaktadır (Somçağ, Nisan 1997).

Nisan 1931). Belediye, Harbiye’de Belvü Gazinosu ile Yorgancıoğlu Bahçesi’nin satın alınarak stadyumun burada inşa edilmesini ister. Ancak, 15 000 lira değer biçilen yere sahiplerinin 40 000 lira istemesi üzerine belediye fiyatı yüksek bulur ve istimlak yoluyla alınması halinde de zaman kaybedileceği için bu arsalardan vazgeçer (Cumhuriyet, 2 Haziran 1931).

Meclise verilen beş yıllık imar raporunda hastane düzenlemeleri, yol yapımları, istimlakler, şehir haritasının hazırlanması gibi işlerle birlikte stadyum inşası da yer alır (Cumhuriyet, 2 Nisan 1931). Şehir Meclisi’nin Kasım ayı ilk toplantısında üyelerden Mehmet Ali (?) Bey’in soru önergesi üzerine stadyum konusunun acil olarak çözümlenmesinin belediye başkanlığına iletilmesine karar verilir (Cumhuriyet, 2 Kasım 1931). Bir sonraki toplantıda (Cumhuriyet, 5 Kasım 1931) belediyenin, stadyum konusunda incelemelerine devam ettiğini ve yer belirlenince mecliste bunun oylanacağını açıklaması üzerine Cevdet Kerim İncedayı, zaman kaybedildiğini ve “en ucuz bir yerde hemen” yapılması gerektiğini belirtir. Toplantıda ayrıca, bu kararı verme yetkisinin mecliste olduğu da dile getirilir*. Sonuçta, konunun belediye tarafından çözümlenip en kısa zamanda meclise bildirilmesine karar verilir. Öte yandan, belediye İstanbul’un imar planının hazırlanması ile de ilgilenmektedir. Stadyum konusunun bir an önce çözülmesi istendiği için imar planının yapılmasında acele edilmektedir. O sırada İstanbul’da bulunan ve imar planının hazırlanması konusunda ismi geçen Jansen’e stadyum yeri konusunda danışılması gündeme gelir (Cumhuriyet, 11 Kasım 1931). Ankara’nın imar planını hazırlamakta olan Jansen, öncelikli olarak İstanbul’un imar planının yapılması gerektiğini ve stadyum inşasından önce ele alınması gerekli konular olduğunu belirtir. Stadyumun nerede yapılmasının daha uygun olacağına ilişkin gazetecilerin sorusu üzerine, İstanbul’un imar planını yapmak üzere incelemelerde bulunmadığını, ancak stadyumların şehirlerin kolay ulaşılabilir, yoğun bölgelerinde yapıldığı cevabını verir (Cumhuriyet, 12 Kasım 1931).

İstanbul’da bir stadyum inşa edilmesine ilişkin ortaya çıkan ilk tepkilerden biri Zeki Rıza’ya aittir. Zeki Rıza (?), 12 Kasım 1931 tarihinde Cumhuriyet Gazetesi’nde yayınlanan yazısında

* Prost’un ekibinde yer alan Aron Angel kendisiyle yapılan bir söyleşide, nazım planda Dolmabahçe Stadyumu’nun bulunduğu yerin gençler için idman alanı olarak düşünüldüğünü, ancak, Ankara’nın müdahalesiyle bu alanın belediyenin yetki alanından çıkarılarak vekaletle bağlandığını, Prost’a ve Kırdar’a rağmen stadyumun yapıldığını belirtir (Boysan, 1999, s.32). Dolayısıyla, 1931 yılında Cevdet Kerim (İncedayı)’nın stadyum yerinin belirlenmesi konusunda hızlı hareket edilmesini istemesinin, Ankara’nın baskısı nedeniyle olduğunu ve Ankara’nın stadyuma ilişkin ilgisinin Prost’tan çok daha önce başladığını gösterir.

(Cumhuriyet, 12 Kasım 1931), stadyum yapımı ve yer seçimine ilişkin tartışmaları şu satırlarla eleştirir: “(...) Zannediliyor ki İstanbulda bir şehir stadı yapılırsa İstanbul sporu kurtulacak, oyuncular çoğalacak ve çok kıymetli oyuncular yetişecek, dünyayı kazanacağız. Bütün ümitlerimiz bu stadın yapılmasına bağlı bir hava hasıl olmuştur. (...) Bugün böyle bir stad kel başa şimşir tarak kabilinden bir şey olur”. Zeki Rıza; ileride genişleme olanağı bulunan planlamalarla, çeşitli semtlerde sporcuların ihtiyacına göre daha küçük statlar yapılmasının gerektiğini, bunun daha düşük bütçelerle halledilebileceğini, aynı zamanda belediyenin bu statları kullanarak kazanç sağlayabileceğini, spor yapma alışkanlığı ile onu izlemenin İstanbul’da yaygınlaştıktan ve bir gereksinim olmaya başladıktan sonra büyük stadyumların yapımından söz edilmesi gerektiğini belirtir. Ne var ki, bu ufuk açıcı yorumlar yönetimi elinde bulunduranlar tarafından değerlendirilmiş gözükmez. İstanbul’un bir stadyuma gereksinimi olup olmadığı, büyük bir stadyumun yapımı ile amaçlananın ne olduğu, inşasının ne kadar süreceği, yapım masraflarının nasıl karşılanacağı sorgulanmamaktadır. Önemli olan, İstanbul’un imarı ile birlikte büyük bir prestij yapısının şehrin önemli bir noktasında var olmasıdır. Öte yandan, stadyum ile ilgili az da olsa ortaya çıkan bu tür tepkiler üzerine Dahiliye Vekaleti konu hakkında bilgilendirilmek istemiştir (Cumhuriyet, 15 Kasım 1931). Ancak, ortaya çıkan tepkiler verimli bir eleştirel zeminin oluşmasına neden olamamışlardır.

Öte yandan, 15 Nisan 1932 tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde, Güzel Sanatlar Akademisi Mimari Şubesi Müdürü Egli’nin iki muavini ile beraber “Türkiye İdman İttifakı Umumi Merkezi” tarafından onaylanan bir stadyum projesi hazırladığı haberi yer alır*. Nitekim, daha önce Jansen’e de danışılmış olması, hatta İstanbul’un imarı için dört uzmanın yarışmaya katılmaya çağrılmasından daha önce Jansen, Wagner gibi uzmanların adının geçmesi, o yıllarda Türkiye’de çalışan yabancı mimarlara her türlü mesleki bilgi için başvurulduğunu göstermektedir.

Önerilen yerlerden biri olan Yenibahçe stadyum için uygun bulunarak hazırlıklara başlanır. Buradaki bazı arsaların istimlak için belediye, 1932 yılı bütçesinden stadyumun inşası için ayırdığı 37 000 lirayı kullanır (Cumhuriyet, 30 Ocak 1933). 1933 yılında ise bütçesine koyacağı 100 000 lira ile bu istimlakleri tamamlayarak burada stadyumun inşasına başlamayı planlar. İki yüze yakın parça istimlak edilerek sahiplerine yüzer bin lira verilmiştir. Geriye

* Ernst Egli ile ilgili kaynaklar incelendiğinde Egli tarafından hazırlanmış böyle bir stadyum projesinin varlığına ait bir bilgiye ulaşılamamıştır. Dolayısıyla, bu projenin kim tarafından hazırlatıldığı ve nasıl değerlendirildiği de bilinmemektedir.

kalan üç yüz parça yer de 1933 yılında istimlak edilerek 1934 yılında sahanın düzenlenmesi planlanır (Cumhuriyet, 23 Ekim 1933).

Stadyumun Yenibahçe’de inşa edilmesiyle ilgili hazırlıklar sürerken Üsküdar’ın ismi de bir stadyum yapılacak yerler arasında geçer. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi belgelerine göre, stadyum için Vakıflar’ın teklifi üzerine Üsküdar’da Şemsipaşa’daki Adliye Camisi arsasının 1500 lira bedel karşılığında Cumhuriyet Halk Fırkası’na satılması İcra Vekilleri Heyetince karar verilmiştir (BCA-30..18.1.2: 38.56..17). Ancak, söz konusu stadyumun İstanbul’da inşa edilecek olan büyük stadyum olup olmadığı belgeden anlaşılmamaktadır.

İstanbul’da bir stadyum inşa edilmesiyle ilgili 30’lu yılların başında başlayan çabaların 1934 ve 1937 yılları arasında sürmediği görülür. Başlayan girişimlerin duraklama sürecine girdiği benzer durumlar, İstanbul’da inşa edilmesi planlanan diğer bina tipleri için de söz konusudur. İstanbul’a kazandırılmak istenen binalarla ilgili üç yıl boyunca herhangi bir girişimin ya da tartışmanın olmayışı İstanbul’un planını hazırlayacak uzman ile ilgili karar değişikliğiyle ilişkilendirilebilir. Öyle ki, İstanbul’u planlanması ile ilgili 1933 yılında yapılan değerlendirme sonrasında jüri tarafından Ehlgötz’ün önerisi birinci olarak seçilmesine rağmen, 1936 yılında İstanbul’u planlamak için Prost çağırılmıştır*. Prost’un uzman olarak seçiminin ardından mevcut girişimlerin olgunlaştırılmaya çalışıldığı izlenir. Bu durum göstermektedir ki, İstanbul’un imarı kapsamındaki bazı fikirler Prost’tan çok daha önce ortaya konulmuş ve Prost da imar planını hazırlarken kendisinden istenenleri dikkate almıştır.

30’lu yıllar, 1929 Dünya Buhranı’nın olumsuz yansımalarının pek çok ülkede hissedildiği yıllardır. Aynı zamanda, Avrupa’da imparatorluklar, krallıklar çätürdarker yeni rejimler gittikçe güçlenmektedir. Hitler Almanya’sı 1936 Berlin Olimpiyatları’nı** bir gövde gösterisine dönüştürmüştür. Berlin Olimpiyat Stadı’nda düzenlenen görkemli gösterilerin etkisiyle gösterişli statlar inşa etmek; bu statlarda törenler, yarışmalar, gösteriler düzenlemek ülkelerin uluslararası bir ortamda güçlerini sergilemesinin etkili bir yöntemi haline gelir. Berlin Olimpiyadı’nın yansımalarının Türkiye’ye de ulaşmasıyla, 1936 yılında İstanbul’a gelerek şehrin imar planlarını hazırlayamaya başlayan Henri Prost’a, imar planında bir de şehir stadyumunun yer alması gerektiği söylenmiş olmalıdır.

* Planlama uzmanı olarak Henri Prost’un belirlenme süreci 3.3.1 Henri Prost’un Türkiye’ye Çağırılma Gerekçesi başlıklı bölümde değerlendirilmiştir.

** 1936 Berlin Olimpiyatları’na Türkiye, ikisi bayan olmak üzere 60 sporcu, 12 idareci, 2 antrenör ve 4 hakemden oluşan 78 kişilik bir katile ile katılmış ve tarihinde ilk kez Grekoromen Güreş Milli Takımı’nın 61 kg

Stadyum yeri için önerisi olanlardan biri de Vefa Birson'dur*. Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan 27 Mayıs 1935 tarihli yazısında Birson (Cumhuriyet, 27 Mayıs 1935), stadyumun Sultanahmet'teki hipodromun yerinde yapılmasını önerir. Tarihi çevrede bir stadyumun inşa edilmesine ilişkin herhangi bir endişe taşımayan Birson, fikirlerini şu gerekçelerle ifade eder: "Atmeydanını tamamen hipodrom şekline koymak kabil olamıyorsa buraya şehrin stadyumunu olsun koymak imkanı yok mudur? Bunu şehir uzmanları daha iyi bilir. Bu imkan varsa buraya harcanacak para ile ne olursa olsun çok yerinde harcanacak, ve şehre çok gelir getirecek bir bayındırlık işi yapılmış olur. Arsiulusal spor oyunları için eski İstanbulun tarihsel hipodromile hangi stadyom rekabet edebilir." Birson gereken paranın ise, İstanbul'un turistler tarafından daha fazla ziyaret edilebilir hale gelmesiyle sağlanabileceğini düşünür. Birson'a göre, "(...) bunları birkaç gün alıkoymak, zenginlerine İstanbulda köşk, ev yaptırmak, onları burada yaşamağa doğru çekmek" gerekir.

Bu arada, Taksim Kışlası'nın avlusunda yer alan ve iki ahşap tribünü ile yaklaşık 8000 kişi alabilen Taksim Stadyumu'nun kaldırılması da söz konusudur. 1929-1930 yılları arasında Galatasaray Spor Kulübü'nün başkanlığını yapmış olan Abidin Daver** Cumhuriyet Gazetesi'ndeki "Hem Nalına Hem Mihına" adlı köşesinde, daimi sergi salonunun Taksim Stadyumu'nun yerine yapılması halinde şehrin spor hayatının baltalanacağını vurgulayarak Taksim Stadyumu'nun ortadan kaldırılmak istenmesini eleştirir (Cumhuriyet, 10 Aralık 1937). Daver'e göre, Kadıköy, Çırağan ve Taksim'de bulunan mevcut üç stadyum yeterli değildir ve 700 000 nüfuslu bir şehir için birden fazla stadyuma gereksinim vardır. Yerine stadyum yapılması planlanan Yenibahçe Çayırı ise ulaşım zorluğu nedeniyle doğru bir seçim değildir. Taksim Stadyumu, Beyoğlu-Şişli bölgesindeki "Galatasaray, Güneş, Dağcılık, Sipahi Ocağı, Kasımpaşa, Beyoğluspor, Şişli Kurtuluş, Taksim Yeniyıldız gibi kulüplere ve taraftarlarına" cevap vermekte, izleyiciler maç sonrasında kolaylıkla Beyoğlu'na ulaşabilmektedir. Yerine yine aynı çevrede başka bir spor sahası yapılmadan Taksim Stadyumu'nun yıkılmaması gerekir. Daver, Ankara'da yapılan stadyumu da bir "beden terbiyesi mabedi" olarak tanımlayarak İstanbul için örnek olmasını ister (Cumhuriyet, 1 Mart

güreşçisi Yaşar Erkan'ın birinciliğiyle altın madalya kazanmıştır.

* Vefa Birson, Cumhuriyet gazetesinde "İstanbul'u güzelleştirmek için" başlıklı uzun soluklu bir yazı dizisine imza atmıştır. Birson'un ayrıca, 4 Haziran 1939 tarihinde Belediye İmar Bürosu Harita ve Kütüphane Memurluğu'na tayin edildiği bilinmektedir.

** Galatasaray Spor Kulübü'nün 13 numaralı kurucu üyesi olan Daver, 1929-1930 yılları arasında kulübün başkanlığını üstlenmiştir. 1939-1943 arasında İstanbul Milletvekili olarak TBMM'de görev yapan Daver, yazıları ile Türk denizciliğine katkıda bulunmuştur. 1954 yılında ölümünün ardından ismi Denizcilik

1938). Daver, İstanbul'un spor hayatına dair tespitlerine diğer yazılarında da devam eder. Bir başka yazısında, Yenibahçe'de bir stadyum yapılacak olsa dahi Beyoğlu bölgesinin bir spor sahasından mahrum kalmaması gerektiğini, Taksim Stadyumu yıkılarak yerine yapılacak sergi salonunun yanında 10 000 kişilik bir stadyum yapılmasının belediye için önemli gelir kaynağı olacağını belirtir (Cumhuriyet, 16 Mart 1938). Daver, İstanbul'da aynı zamanda bir atış poligonu ve paraşüt atlama kulesinin bulunmasını da “spor ve milli müdafaa” için gerekli olduğunu düşünür (Cumhuriyet, 11 Haziran 1938). Nitekim, bu dönemde, spor sahaları ve spor ile ilgili etkinlikler, sağlıklı ve zinde yurttaşlara sahip olmayı hedefleyen ulus-devletin radikal reformlarının fiziksel mekandaki tamamlayıcı ögesidir.

Bu arada, Galatasaray Kulübü ve Güneş Kulübü başkanları tarafından 10 Ağustos 1938 tarihinde Başvekalet'e yazılan bir yazıda, Taksim Stadyumu'nun yıllardan beri yardım alınmaksızın bu kulüplerce ayakta tutulduğu ve Fransız Emlak Şirketi ile olan sözleşmeye göre üç yıl daha kira sürelerinin bulunduğu belirtilerek devletin nezareti altında “imar ve ihya işi”nin bu kulüplere verilerek Taksim Stadyumu'nun “modern ve Milli maçlarla yabancı temaslara ve Balkan olimpiyatlarına müsait bir şekle” getirilmesine izin verilmesi ve böylelikle Fenerbahçe ve Beşiktaş gibi bir sahaya sahip olmalarının sağlanması talep edilir (BCA-30..10.0.0: 145.37.4). Ancak, gerek kamuoyunda oluşan tepkiler gerek sporla uğraşanların talepleri Taksim Stadyumu'nun yıkılmasını engelleyemez ve 1939 yılında Taksim Kışlası ile birlikte stadyumun da ortadan kaldırılmasıyla İstanbul önemli bir spor sahasından mahrum kalır.

1938 yılına gelindiğinde Prost, İstanbul'un imarı ile ilgili hazırladığı raporları tamamlamıştır. Prost, tesviyesi zor olduğu ve burada bir takım binaların istismakı gerekeceği için kale duvarları içindeki Yenibahçe deresi arsasının spor sahası [koşu yeri] olarak uygun olmadığını belirtir. Prost'a göre, Yenibahçe'nin kale duvarları dışındaki kısmının boş ve kısmen açılmış durumda olması, yeni yol masrafları gerektirmemesi nedeniyle büyük bir olimpik stat yapımına uygundur. Olimpiyatların İstanbul'da düzenlenmesi halinde burası “ecnebi memleketlerde bu vadide yapılmış olunan çok güzel tezahürlere rekabet edebilecek bir teşekkül husule getirmeğe müsaittir” (Prost, 1938a, s.28-29). Ancak, stadyum Prost'un önerisinin dışında bir başka yere inşa edilecektir. Burası, o tarihte Atatürk'ün ikamet ettiği Dolmabahçe Sarayı'nın karşısında yer alan eski Istabl-ı Amire (has ahırlar) binaları ile Dolmabahçe Gazhanesi'nin bulunduğu alandır (Şekil 4.136, Şekil 4.137, Şekil 4.138, Şekil

4.139, Şekil 4.140, Şekil 4.141). Bu alanda aynı zamanda, burada Sultan Abdülmecit döneminde yaptırılmış olan Dolmabahçe Saray Tiyatrosu da yer alır. Döneme ait kaynaklarda stadyumun inşa edileceği alanda Istabl-ı Amire'nin olduğundan söz edilmekte, ancak, Saray Tiyatrosu'nun adı dahi geçmemektedir. Sadece, stadyumun inşasına başlandıktan çok sonra, 7 Ağustos 1949 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde tiyatronun tarihçesinin aktarıldığı Haluk Y. Şehsüvaroğlu imzalı bir yazıya rastlanır. Stadyumun inşası için bu binanın yıkılması da tepkilere neden olmaz (Şekil 4.142, Şekil 4.143).

Stadyumun mimarlarından Fazıl Aysu kendisi ile yapılan bir söyleşide, spor otoritelerinden, belediyeden, şehrin ileri gelenlerinden 39-40 kişilik bir heyetin stadyumun yapılacağı yeri belirlediğini ifade eder (Sarıdal ve Şalgamcıoğlu, 2003). İmar planına göre, stadyum yapılmasından vazgeçilen Yenibahçe'nin ise, İstanbul'un büyük bir kültür parkı olmasına karar verilir (Cumhuriyet, 13 Haziran 1939). Ne var ki, 1957 yılında Adnan Menderes'in başbakanlığı döneminde "Edirne ile Topkapı arasında, surlardan bir kilometre mesafede Bayrampaşa mevkiinde" (Anonim, 1957, s.22), 20 000 kişinin dağılmasıyla Dolmabahçe'de yaşanan trafik sorunlarının yaşanmayacağı, 100 000 kişilik bir stadyum yapılması söz konusu olur ve Beden Terbiyesi Umum Müdürlüğü'nce bir proje yarışması açılır. Sözü edilen yer, 30'lu yıllarda stadyum inşası için adı geçen ve istimlak çalışmalarına başlanan Yenibahçe'dir.

Dolmabahçe, sadece stadyum inşa edilmesi söz konusu olan bir yer değildir. Çevre yolların hazırlanması ve bir iskele inşa edilerek Dolmabahçe Sarayı ve Camisi ile çevrelenmiş meydanın düzenlenmesi de bu kapsamdadır. Dolmabahçe Sarayı ve yeniden düzenlenecek Dolmabahçe meydanının oluşturacağı alanın içinde bir de stadyumun yer almasıyla yeni kurulan ulus devletin gücü sergilenmek istenmiş olmalıdır. Projenin uygulanabilmesi için, Istabl-ı Amire'nin bulunduğu alanın ve arkasındaki gazhanenin belediyeye devri de gerekmektedir. Üstelik, gazhanenin taşınması şehrin havagazı gereksiniminde sorunlar yaşanması sonucunu doğuracaktır. Istabl-ı Amire'nin bulunduğu alanın inşaata uygun hale getirilmesi de zaman gerektirmektedir. Bu sıkıntılara rağmen stadyumun Dolmabahçe Sarayı'nın karşısında yer alan bu bölgede yapılmasına karar verilir. Öte yandan, stadyum, burada konumlanmasıyla bir şehir parkı olarak düzenlenecek olan Taksim-Maçka-Dolmabahçe arasındaki geniş vadiye yer almış olacaktır. İleriki yıllarda, imar planı kapsamında, yıkılan Taksim Kışlası'nın yerine Gezi Parkı yapılacak ve bu park ile başlayan yeşil kuşağın içine Taksim Belediye Gazinosu, Açık Hava Tiyatrosu, Spor ve Sergi Sarayı gibi kamusal işlevler taşıyan binalar yerleştirilecektir. Dolmabahçe Stadı da bunlardan biridir. Taksim ise, kışlanın yıkılmasıyla oluşturulan meydandan, üzerinde arkadlı apartmanların

bulunduğu lineer bir bulvarla Şişli'ye doğru uzatılacaktır. Bu eksen, Maçka, Teşvikiye, Kurtuluş, Osmanbey, Şişli gibi mesken mahallelerini birbirine bağlayacaktır. Böylece, Karaköy-Şişli-Dolmabahçe üçgeni, birbirlerine ana arterlerle bağlanarak ve aralarındaki boşluklar doldurularak ya da planlı boşluklara dönüştürülerek bir bütün haline getirilecektir.

8 Aralık 1938 tarihinde göreve başlayan ve 10 yılı aşkın bir süre görevde kalacak olan İstanbul'un yeni Vali ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar, stadyum ile ilgili istimlak işleri hakkında “defterdar, belediye fen heyeti ve hukuk işleri ile” görüşerek konuyu yakından takip etmeye başlar (Cumhuriyet, 28 Ocak 1939). Öte yandan, istimlakı gereken yerlerin sahipleriyle de görüşülmektedir. Hazırlıklar tamamlandıktan sonra uluslararası bir yarışma açılması düşünülür (Cumhuriyet, 8 Şubat 1939). Vali ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar'ın, Ankara'da İstanbul'un imarı için temaslarına devam ederken görüştüğü konularda biri de stadyum olur (Cumhuriyet, 8 Şubat 1939). Bu görüşmelerin ardından, belediye adına Belediyeler Bankası'ndan İstanbul'un imarı için 5 000 000 lira borç [istikraz] temin edilir.

Öte yandan, Ankara artık bir stadyuma sahiptir. Bir proje yarışması sonucunda 1934 yılında İtalyan mimar Barosi ve Vietti Violi'nin projesi (BCA-30..18.1.2: 37.47..10) birinci seçilmiş ve 1936 yılında Milli Stad (19 Mayıs Spor Kompleksi) inşa edilmiştir. Yapı, hem sosyo-kültürel, hem de fonksiyonel özellikleriyle türünün ilk örneği olması açısından Türkiye Cumhuriyeti için tarihsel olarak sembolik önem taşıyan bir spor kompleksidir. Bu stadın ve Manisa Stadı'nın mimarı Vietti Violi'nin daha önce İstanbul şehir stadyumu için bir proje hazırladığını öğrenen Kırdar, yeni bir proje hazırlanmasına gerek görmeyerek ilgili sporcuların katılımıyla bu projeyi gözden geçirmeyi uygun bulur (Cumhuriyet, 23 Mart 1939). Böylece, bir proje yarışma açılmasından vazgeçilir. Bu aşamada, stadyum için 500 ya da 600 000 lira harcanması öngörülür. Öte yandan, ulaşım olanaklarının arttırılması için tramvay idaresi de inceleme yapmaktadır (Cumhuriyet, 27 Mart 1939). Mimarlar Heyeti'nin Lütfi Kırdar ile görüşerek hem Ankara'daki hem de İstanbul'daki stadyum için Violi'nin tercih edilmesine tepki göstermesi ve Türk mimarlarına da görev verilmesini istemesi üzerine Kırdar, bu tür bir iş yapmış olan bir Türk mimar olup olmadığını sorar. Bunun üzerine, tecrübeli Türk uzman eksikliği nedeniyle Violi ile birlikte iki Türk mimarın çalışmasına karar verilir (Sarıdal ve Şalgamcıoğlu, 2003, s.54).

Mimar Vietti Viyoli Ankara'dan İstanbul'a gelerek Lütfi Kırdar ile görüşür. Projeye göre stadyum, bir futbol sahasını, iki tenis kortunu ve atletizm sahasını içerecektir. İstabl-ı Amire'nin arkasındaki kısım da kullanılacak, gazhane yerinde kalacaktır. Vali ve Belediye Başkanı Kırdar, şehircilik uzmanı Prost ve imar müdürü Hüsnü (Keseroğlu) mimar Viyoli'nin

İstanbul'a gelerek kendilerine sunduğu projeyi ve maketi incelerler (Şekil 4.144, Şekil 4.145, Şekil 4.146). İnceleme sonucunda, projenin gazhane ve Dolmabahçe tarafında yola taşıdığı görülür. Prost, havagazı tesisatının ana hatlarının buraya bağlanmış olması nedeniyle gazhanenin başka bir yere naklinin mümkün olmadığını ve stadyumun Dolmabahçe tarafına doğru ilerlememesi gerektiğini belirtir. Çözüm olarak 34 000 kişi kapasiteli stadyumun 15 000 kişiye düşürülmesi akla gelir. Prost ve Viyoli'nin yerinde yaptığı incelemeler sonucunda, havagazı fabrikası ile stadyum arasına duvar inşa edilerek fabrikanın maskelenmesine, Dolmabahçe tarafına uzanan kısmın da at nalı şeklinde küçültülmesine karar verilir (Cumhuriyet, 10 Haziran 1939). Fazıl Aysu'nun (Sarıdal ve Şalgamcıoğlu, 2003, s.56) aktarımına göre, Prost, Dolmabahçe Sarayı ve Camisi dikkate alınarak meydan cephesinin alçak olmasını istediğinden at nalı planlı bir yapı yapılmasını önermiştir. Ancak, bu plan uygulanmamıştır. Yine Prost'un itirazına rağmen gazhanenin başka bir yere nakledilmesi için incelemeler yapılır. Havagazı şirketinin belediyeye devri de gündemde olduğundan naklin sorun olmayacağı düşünülür (Cumhuriyet, 1 Mayıs 1939).

Stadyumun kapasitesinin azaltılması tepkilere neden olur. Bir gazete haberine göre, bir iki yıl sonra bu kapasite yetmeyecektir (Cumhuriyet, 17 Haziran 1939). Konu, Ankara'dan da takip edilmektedir. Öyle ki, Cumhurbaşkanı, zaman zaman Kırdar'dan stadyum ile ilgili bilgi almaktadır*. Viyoli, projeyi 16 000 kişilik kapasiteye göre yeniden hazırlayarak belediyeye verir. Viyoli'nin ülkesine giderek uygulama projelerini hazırlamasından sonra ihalenin gerçekleştirilmesine ve İstabl-ı Amire'nin yıkılarak stadyumun inşasına başlanması uygun bulunur (Cumhuriyet, 21 Haziran 1939). Beden Terbiyesi Genel Direktörlüğü mimarı Şinasi Şahingiray ile mimar Fazıl Aysu'nun** Viyoli ile birlikte projeyi hazırlamak ve bu konuda yetiştirilmek üzere üç ay süre ile İtalya'ya gönderilmesine karar verilir (BCA-30..18.1.2: 88.75..19.). Beden Terbiyesi İstanbul Bölgesi tarafından "bilmukavele keşif bedeli üzerinden yüzde bir buçuk mimari ücretine mahsuben avans olarak" ödenmek şartıyla ve ayda üçer yüz lira olarak verilecek 2000 liranın "İtalyanlarla aramızda bulunan klirink [takas] hesabından"

* "Başbakan Celal Bayar İstanbul'a geldiğinde yeni stadyum planını tetkik etmiştir." Cumhuriyet, 27 Aralık 1937.

"(...) Cumhurreisimiz de evvelki gün Yalovaya giden Kırdardan stadyom hakkında izahat almışlardır." Cumhuriyet, 13 Haziran 1939

** Spor ve Sergi Sarayı (bugün Lütüfi Kırdar Kongre Salonu) ile Galatasaray Ali Sami Yen Stadyumu'nun (mimar Şinasi Şahingiray ile) tasarımını yapan Fazıl Aysu'nun diğer projeleri arasında Fatih Karagümrük Stadı, Beykoz Spor Kulübü, Taksim Tenis Kulübü ve kortları, Sümerbank Sergi Binası (bugün Muhsin Ertuğrul Sahnesi) sayılabilir.

ödenmesi 29 Temmuz 1939 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti kararınca kabul edilir. Stadyumun ilk betonarme hesaplarını ise Prof. İhsan İnân yapar. Ancak, daha sonra müteahhit değişikliği nedeniyle Prof. Said Kuran tarafından ikinci bir proje hazırlanır. Bu projede bir önceki projede 3.5 metre olan saçak kalınlığı 180 cm'ye düşürülür (Sarıdal ve Şalgamcıoğlu, 2003, s.56).

Istabl-ı Amire'nin yıkılarak sahanın hazırlanabilmesi için bir dizi bürokratik işlemin aşılması gerekir. Bu binalar, Milli Müdafaa Vekaleti tarafından Avrupa'dan ve Amerika'dan satın alınarak getirtilen hayvanların “tevzii ve transit merkezi” olan olarak kullanılmaktadır. İlk olarak, Beden Terbiyesi Genel Direktörlüğü, Başvekalet'e ve Maliye Vekaleti'ne 25 Mayıs 1939 tarihinde Istabl-ı Amire binalarının bulunduğu sahanın kendilerine terk ve tahsisini istediği bir yazı yazar (BCA-30..10.0.0: 81.534..10.). Maliye Vekaleti'nin bu istekte bir sakınca olmadığını Başvekalete bildirmesi üzerine Beden Terbiyesi Genel Direktörlüğü bu binaların yıktırılması için izin ister. Çünkü, Usul-ü Muhasebe kanununun 23. maddesinde bu tür yerlerin terk edilmesi için kiralanmamış veya kullanılmıyor olması şartı yer almaktadır. Hayvan hastanesi olarak kullanılan binaların bu kanun maddesine göre terki olanaklı olmadığından çözüm olarak yıktırılması istenir. Ardından, Maliye Vekaleti binaların yıkılabileceği cevabını vererek 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu'na göre bu binaların öncelikle İstanbul Belediyesi'ne terkinin gerekli olduğunu ve Milli Müdafaa Vekaleti'nden binaların boşaltılmasını talep ettiğini bildirir. Milli Müdafaa Vekaleti ise bu binaların ordunun ihtiyaçlarını karşıladığı için boşaltılamayacağını, ancak başka bir yerde, projelerinin kendileri tarafından hazırlanacak ve belediye tarafından inşa edilecek binalara taşınmaları halinde boşaltabileceklerini bildirir. Bunun üzerine, Beden Terbiyesi Genel Direktörü Tümgeneral Cemil Taner tarafından 9 Kasım 1939 tarihinde Başkanlığa yazılan yazıda, stadyuma ait hazırlıklar tamamlamış ve Taksim Stadyumu da İstanbul Belediyesi tarafından yıktırılmak üzere iken bir an önce bir stadyumun inşasının gerekli olduğu belirtilerek bu binaların Milli Müdafaa Vekaleti'nin talebi doğrultusunda boşaltılması istenir.

Bu arada, İtalya'da bulunan Şahingiray ve Aysu'nun İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle Türkiye'ye dönmeleri istenir ve mimarlar yapabildiklerini yanlarına alarak ülkeye dönerler. Violi ile sadece mektuplaşarak haberleşmeleri mümkün olur (Sarıdal ve Şalgamcıoğlu, 2003, s.54). Napoli'de hazırlanarak Şahingiray ve Aysu tarafından Belediye İmar Müdürlüğü'ne teslim edilen projeye göre gazhane tarafından bir kısım ile tanklardan birinin istimlakı gerekir. Tankın istimlakı halinde gazhane atılacağından tankın bulunduğu noktaya kadar olan kısmın istimlak edilerek düzenlenmesi ve tankın daha sonra istimlakı

kararlaştırılır (Cumhuriyet, 1 Ağustos 1939). İstimlak ile ilgili olarak Paris’li banker Octav Bezanson ve Louis Boer’in kurucu ortağı olduğu Beyoğlu-Yeniköy Türk Anonim Gaz Şirketi’ne tebligat yapılır. Ancak, şirketin istimlak edilecek sahanın tesisata zarar vereceğini ileri sürerek belediyeye itiraz etmesi üzerine belediye inceleme başlatır (Cumhuriyet, 18 Eylül 1939). 20 000 kişilik kapasiteye göre hazırlanan yeni projenin keşif ve şartnamesi de Viyoli tarafından hazırlanmaktadır (Cumhuriyet, 8 Eylül 1939). Ne var ki, İkinci Dünya Savaşı nedeniyle İtalyan’ın İtalyan tebasının yurtdışına çıkışını yasaklaması üzerine Viyoli’nin geliş gecikir. 1939 yılı Kasım ayında spor idarecilerinin de katılımıyla Beden Terbiyesi Genel Direktörlüğü tarafından keşif ve şartnameler incelenerek onaylanmak üzere Nafia Vekaleti’ne gönderilir (Cumhuriyet, 26 ve 29 Kasım 1939). Beden Terbiyesi Genel Direktörlüğü İstanbul Bölgesi ile İstanbul Belediyesi tarafından yaptırılacak inşaatın Viyoli tarafından denetlenmesine karar verilir. Bu dönemde inşaat piyasasındaki demir sıkıntısından dolayı müteahhitler bu inşaaata girişmek istemediklerinden demir ihtiyacını karşılamayı belediye üstlenir (Cumhuriyet, 14 Aralık 1939). Nafia Vekaleti tarafından onaylanan projeye göre 31 000 m²’lik alan üzerine kurulu stadyumun, ileride gazhanenin kaldırılmasından sonra “Beyoğlu’nun spor sitesi” olması hedeflenir (Cumhuriyet, 8 Ocak 1940). 1940 yılında, inşaat için öngörülen harcama miktarı 750 000 ile 1 000 000 lira arasındadır (Cumhuriyet, 15 Ocak 1940).

Türkiye’nin İkinci Dünya Savaşı’nın dışında kalmış olmasına rağmen savaşın ülke ekonomisine ve topluma etkilerinin günden güne hissedildiği, çeşitli yasakların ilan edilip önlemlerin alındığı bu dönemde imar faaliyetleri devam etmektedir. Sadece stadyumun değil Spor ve Sergi Sarayı, Yolcu Salonu, Adliye Sarayı, Açık Hava Tiyatrosu gibi yapıların inşa edilme süreci savaşın devam ettiği bu yıllarda gerçekleşir. Belediyeye yöneltilen eleştirilerden biri, savaş zamanı İstanbul’da imar etkinlikleri sürerken koruma önlemlerine gereken önemin verilmediği yönündedir. Bunun üzerine, Lütfi Kırdar’ın basına yaptığı açıklama, İstanbul’da yapılanların birer imar etkinliği olmaktan çok sıradan belediye hizmetleri olduğudur. Bu açıklamasında, Belediyeler Bankası’ndan alınan 5 000 000 liralık borcun da daha harcanmadığını ekleyen Kırdar, stadyum için harcanan miktarın özel bir kanunla ayrılması emredilen ve Beden Terbiyesi Genel Direktörlüğü’ne verilen paradan sağlandığı için belediye ile ilgili addedilmemesini sözlerine ekler (Cumhuriyet, 6 Mart 1940). Öyle ki, Beden Terbiyesi Genel Direktörlüğü “teşkilat kanunu ile her vilayetin, her kazanın bütçesinde ilk tedrisat vergisi, yol parası gibi vergiler çıktıktan sonra genel toplamın yüzde ikisi oranında tahsisat ayırmasına” yetkilidir. Bu miktarın yüzde 80’i stadyum için, geri kalanı ise diğer işlere ayrılacaktır. İstanbul Belediyesi de buna ek olarak bütçesinden 10 000 lira ayırmıştır

(Cumhuriyet, 30 Mart 1939). Savaşın olumsuz etkilerine rağmen İstanbul'da imar faaliyetlerine devam edilmesini savunan Kırdar'ın bu açıklamasındaki amaç, kamuoyunda bir hoşnutsuzluk havasının oluşmasını önlemek, iktidarın meşruiyetini korumak, potansiyel bir muhalefetin yararlanabileceği ve destek bulabileceği toplumsal zeminin önünü almak olmalıdır. Nitekim, araştırmalar sırasında bu konuda kamuoyunda oluşmuş belirgin tepkilerin varlığı gözlenmemiştir.

1940 yılında stadyumun inşasında ihale aşamasına gelinir. Nafia Vekaleti'nin onaylamasından sonra ihalesi yapılan stadyumun ihale evrakı, Beden Terbiyesi İstanbul Bölgesi merkezinde Lütfi Kırdar'ın başkanlığında toplanan komisyon tarafından incelenir. Keşif bedelinin %9,2 noksanı ile teklif yapan Trabzon Numune Hastanesi ve İzmir Tütün Bakımevi gibi inşaatları üstlenmiş olan müteahhit Abdülkadir Taşdelen'e* ihalenin 686.070.300 lira üzerinden verilmesine karar verilir**. Öte yandan, stadyumun çevresindeki yolların hazırlanması, Dolmabahçe meydanının düzenlenmesi ve burada bir iskele yapımı da stadyum inşasıyla birlikte ele alınacak olan inşai işlerdendir (Cumhuriyet, 22 Mart 1940). 1946 yılında Dolmabahçe Camisi'nin deniz müzesi olarak kullanılması, etrafındaki duvarların kaldırılarak Dolmabahçe Sarayı ve cami arasındaki kısım düzenlenerek stadyumla ilişkili bir meydan oluşturulması düşünülür (Daver, Cumhuriyet, 10 Ocak 1946). 28 Mart 1946 tarihinde İçişleri Bakanlığı'nın yazısı üzerine Dolmabahçe Camisi avlusunun meydana katılmak üzere parasız olarak belediyeye bırakılması Bakanlar Kurulu tarafından kararlaştırılır (BCA-30..18.1.2: 110.24..5). Aynı zamanda, Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethi sırasında bu noktadan gemileri karada yürütüldüğü düşünülerek meydana bir Fatih heykelinin yer alması da söz konusudur. Öte yandan, imar planında, stadyumun arkasından Harbiye'ye uzanan kısmın yeşil alan olarak ayrılarak ortasından Fatih'in gemileri karadan yürüttüğü güzergahı takip eden bir Kadırgalar yolu geçmesi düşünülür. Abidin Daver, burada rıhtım ve meydan oluşturulmasının Dolmabahçe'ye yanan gemilerden şehre ayak basan yabancılar açısından da etkili olacağını belirtir. Daver, caminin İstanbul'un fethi ile ilgili olmasını, deniz müzesinin ise Beşiktaş Barbaros Meydanı yakınında olmasını önerir.

* Müteahhidin adı 15 Mart 1940 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde Abdülkadir olarak geçmektedir. Fazıl Aysu'nun kaynak gösterildiği bir web sitesinde ise müteahhidin adı Abdülkadir Taşdelen'dir. Bkz. [20] <http://www.santiyeciler.com/Yapilar/Detay.aspx?YapiNo=1>, erişim tarihi Ocak 2008.

** 22 Mart 1940 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde geçen bu bilgi, 1939 tarihli Arkitekt Dergisi'nde ise şöyle geçmektedir: "İstanbul Dolmabahçede yapılacak stadyumun inşası münakasaya konmuştur. Stadyumun keşfi demir bedeli hariç 755.000 Türk lirasıdır. % 9,2 tenzilat ile mühendis Abdülkadire ihale edilmiştir" (Anonim, 1939b, s.290).

19 Mayıs 1940 tarihinde, İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasından 9,5 ay sonra stadyumun temeli atılır ve açılış konuşmasında Kırdar, stadın İnönü Stadı olarak anılacağını açıklar*. Öyle ki, Atatürk'ün 10 Kasım 1938 tarihinde ölümünün ardından 11 Kasım günü TBMM İsmet İnönü'yü oy birliğiyle Cumhurbaşkanlığına seçmiş ve ülkede Milli Şef dönemi başlamıştır. Artık banknotlar dahi İnönü resimlidir. 1937-1944 yılları arasında tedavüle çıkarılan ikinci emisyon (E2) grubu banknotlar içerisinde İsmet İnönü portreli banknotlar vardır**. Tamamı İnönü portreli üçüncü emisyon grubu banknotlar ise 1942-1947 yılları arasında dolaşıma çıkarılır. Kendisine Surp Agop Mezarlığı arsası, otobüs alımı ve asri mezarlık ile ilgili suçlamalar yöneltilen İstanbul'un Atatürk dönemi Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ'ın ardından ise 8 Eylül 1938 tarihinde Lütfi Kırdar atanmıştır. O tarihe kadar Dolmabahçe Stadı olarak söylenegelen stadyumun isminin İnönü Stadyumu olması, İsmet İnönü'ye yakın bir isim olan Kırdar'ın İnönü'yü İstanbul'da yüceltmek istenmesiyle ilgili olmalıdır. Kırdar'ın açılış konuşmasında stadyumun ismini açıklamasından önce bu konunun Şehir Meclisi'nde ya da başka bir bürokratik ortamda tartışılıp tartışılmadığı ise bilinmemektedir.

1940 yılında temel atılmış olsa da bir türlü inşaatı başlanamaz. Savaş yüzünden demir ithalatı gerçekleştirilememektedir. Demir sıkıntısı nedeniyle 1941 yılında ancak stadyumun pist kısmı inşa edilebilir (Cumhuriyet, 17 Temmuz 1941). İstanbul'un çok kullanılan statlarından Taksim Kışlası avlusundaki Taksim Stadyumu da yıktırılmıştır. 1943 yılında ise inşasına başlanmış olan stadyumun Küçük Çiftlik Parkı'nın arkasında yapılması önerilir. Yapılan incelemede bu alanın düzeltilmesi 3 500 000 lira masraf yapılmasını gerektirdiğinden öneri kabul edilmez (Cumhuriyet, 9 Mart 1943).

Belediye stadyumun ikinci kısım inşaatı için 1944 yılı bütçesine 250 000 lira koyarak Cumhuriyet Bayramı'na kadar tamamlanıp ikinci bir açılış yapılmasını planlar (Cumhuriyet, 24 Haziran 1944). Ancak ihaleye giren firmaların bu süreyi yetersiz bulması üzerine yeni firma arayışına gidilir. 1945 yılında ise stadın yanından Maçka'ya çıkan yolun asfalt yapımına

* Başta İstanbul Ansiklopedisi olmak üzere pek çok kaynakta stadyumun temelinin 19.5.1939 tarihinde atıldığı bilgisi yer almaktadır. Ancak doğru tarih, 19.5.1940'tır. 20 Mayıs 1940 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde stadyumun açılışına ait haber yer almaktadır.

** Bu emisyon grubu içinde İngiltere'de bastırılan ancak, İkinci Dünya Savaşı sırasında banknotları Türkiye getiren geminin Pire Limanında hücumu uğrayıp batması sonucunda denize dökülen İnönü resimli 50 Kuruşluk ve 100 Türk Liralık banknotlar ile yine İngiltere'de bastırılan ancak, Londra'daki bir hava hücumu sırasında basıldığı matbaa zarar gören 50 Türk Liralık banknotlar dolaşıma verilmemiştir. [21] "Kağıt Paranın Tarihçesi", <http://tcmb.gov.tr/yeni/egm/b001000.html>, erişim tarihi Ocak 2008.

başlanır (Cumhuriyet, 28 Nisan 1945). İleride gazhanenin istimlakı gerçekleştirilince giderilmek üzere pist 1.8 metre kısa inşa edilir (Cumhuriyet, 5 Mayıs 1945). Stadyumun açılışının 1946 yılı Cumhuriyet Bayramı'nda yapılması planlanarak futbol maçlarının yapılmasına engel oluşturmayacak şekilde geri kalan inşaata devam edilmesi düşünülür (Cumhuriyet, 18 Şubat 1946). 10 Haziran 1946 tarihinde 8000 kişilik kapalı tribünlerin temel atma töreni yapılır. Kapalı tribünlerin çatısının inşasına başlandığı sırada projeleri, Bayındırlık Bakanlığı, İstanbul İmar Müdürlüğü, dolayısıyla Prost'un onayından geçtiği halde Prost tarafından verilen bir rapor üzerine İmar Müdürlüğü yukarıdan çatının iyi görünmeyeceği gerekçesiyle çatının yapılmaması için tebligatta bulunulur (Cumhuriyet, 17 Ağustos 1946). Bunun üzerine, stadyumun saraya bakan cephesi alçak yapılır. Bu cephede büyük bir kapı yapılacak, kapının her iki tarafındaki duvarlarda rölyefler bulunacak, iki kule üzerinde disk ve cirit atan sporcu heykelleri olacaktır. Ancak maddi olanaksızlıklar nedeniyle ne rölyefler, ne heykeller ne de tenis kortları tamamlanamaz (Sarıdal ve Şalgamcıoğlu, 2003, s. 56). İnşaat sona erdiğinde stadyumun toplam kapasitesi gazhane tarafındaki tribünleriyle 42 000 kişilik olacaktır. 1 500 000 lira keşifle başlayan inşaatın peyderpey yapılması ve savaş sonrası fiyatların artması nedeniyle 4 500 000 liraya mal olacağı tahmin edilir (Cumhuriyet, 10 Haziran 1946). Stadın etrafındaki Dolmabahçe'yi Maçka'ya bağlayan Bayıldım ve Yoruldum Caddeleri de tamamlanır (Şekil 4.147, Şekil 4.148, Şekil 4.149, Şekil 4.150, Şekil 4.151). Stadyumun devam eden inşaatı ise Emlak ve Eytam Bankası tarafından yapılır. Gazhanenin nakli için de bir anlaşma yapılır (Cumhuriyet, 3 Ağustos 1946). 1939'da başlanan İkinci Dünya Savaşı nedeniyle geri kalan, 1942 yılında tekrar başlanan, ancak malzeme sıkıntısı ve fiyatların yükselmesi gibi nedenlere rağmen devam eden inşaatın 1947 yılında biteceği düşünülür (Daver, Cumhuriyet, 4 Ağustos 1946). Stadyum için 1949 yılına kadar harcanan miktar 4.701.637 lira olur (Anonim, 1949a, s.103). 19 Mayıs 1947 yılında stadyumun tekrar açılışı yapılır. İlk futbol karşılaşması ise yaklaşık altı ay sonra gerçekleşir. Gazhanenin bulunduğu alana inşaatın başlatılması ise çok daha sonra mümkün olacaktır.

1949'da İstanbul Valiliği ve Belediye Başkanlığı'ndan alınıp, Stockholm Büyükelçiliği'ne atanan Lütfi Kırdar bu görevi kabul etmeyerek aynı yılın Aralık ayında yapılan ara seçimlerde CHP'den Manisa Milletvekili olarak Meclis'e girer. 1950 yılı Mayıs ayında gerçekleştirilen genel seçimde muhalefetteki Demokrat Parti iktidara gelir. Milli Şef dönemi son bulmuştur. Demokrat Parti hükümetince 1951 yılında stadyumun adı değiştirilir. Önce Dolmabahçe, sonra İnönü Stadyumu adını alan stadyumun yeni adı Mithatpaşa Stadyumu olur. Padişah Abdülaziz (1861-1876) döneminde savunduğu reform politikalarıyla tanınan ve iki kez sadrazamlık yapan Mithat Paşa ölümünden 67 yıl sonra bir kahraman olduğu hatırlanarak ismi

stadyuma verilir. Ancak bu stadyumun son ismi olmaz, İsmet İnönü, 'nün ölümünün ardından 1974 yılında İnönü Stadyumu adı iade edilir. 1998 yılında Dolmabahçe'deki stadın ismi bir kez daha değişikliğe uğrar. Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü, kullanım hakkını 49 yıllığına Beşiktaş'a devredince BJK İnönü Stadyumu adını alır.

Stadyumun ismi değişedururken inşaatı bir türlü tamamlanamaz. Gazhanenin* kaldırılması ise 1955 yılında Belediye Meclisince alınan karar sonucu mümkün olur. Kağıthane'de Poligon** mevkiine peyderpey taşınmaya çalışılır. Stadın vadiye bakan gazhane tarafına açık tribünler inşa edilirken gazhaneye ait bazı tesisler ve idare binası yıktırılır. 1955 ile 1962 yılları arasında Dolmabahçe Gazhanesi tamamen parça parça sökülerek Poligon'a taşınır. Dolmabahçe Gazhanesi'nde üretim 15 Ağustos 1960 günü son bulur (Mazak ve Şen, 2006). 1993'e kadar Kağıthane'deki gazhane bağlı gaz rezervuarı olarak kullanılmış olan gazometre, bugün endüstri arkeolojisinin küçük bir örneği olarak Dolmabahçe'de durmaktadır.



Şekil 4.152 İstabl-ı Amire [22]

* Dolmabahçe Sarayı'nın aydınlatılması ve ısıtılması amacıyla devlet eliyle Hazine-i Hâssa-i Hümayun tarafından inşa ettirilen Dolmabahçe Gazhanesi'nin inşası sarayla birlikte 1853 yılında tamamlanmıştır. Gazhanenin üretim fazlası havagazı ile 1856 yılında Beyoğlu bölgesine havagazı verilmeye başlanır. 1874 yılında gazhanenin yönetimi Hazine-i Hassa'dan Şehremanetine devredilir. 1889 tarihinde ise Şehremanetinden Tophane-i Amire idaresine devredilir. Daha sonra ise 1913 yılında gazhane tekrar belediyeye devredilir. Özelleştirme kararının alınmasıyla gazhanenin yönetimi 17 Şubat 1914 tarihinde 50 yıllığına Parisli banker Octav Bezanson ve Louis Boer'in kurucu ortağı olduğu Beyoğlu-Yeniköy Türk Anonim Gaz Şirketi'ne devredilir. Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte sözleşme geçerliliğini korur.

** 1888 yılında Almanya'dan getirtilen Mauser tüfeklerinin denenmesi amacıyla Kağıthane poligonunun yanına II. Abdülhamid'in atışları rahatça izleyebilmesi için bir saray inşa edilir. 1956 yılında yerine Havagazı İdaresi Gazhanesi yapılmak üzere yıktırılır. 1961 yılında Kağıthane Poligon mevkiinde yeni bir gazhane kurulur. 1984'e kadar bir Türk-Fransız ortaklığı olarak Beyoğlu Muvakkat Gaz İşletmesi adı altında faaliyet gösteren Beyoğlu Gazhanesi bu tarihte yerel yönetimlerle yapılan düzenlemelerle İETT'ye bağlanır.



Şekil 4.153 Dolmabahçe vadisi [22]



Şekil 4.154 Stadyum yapılmadan önce alanın durumu (Sarıdal ve Şalgamcıoğlu, Ocak 2003).



Şekil 4.155 Stadyum yapılmadan önce gazhanenin durumu [22]



Şekil 4.156 Stadyum yapıldıktan sonra gazhanenin durumu [22]



Şekil 4.157 Dolmabahçe vadisi



Şekil 4.158 Saray tiyatrosu [23]



Şekil 4.159 Saray tiyatrosu, 1932 (Çetintaş, 2005)



Şekil 4.160 Dolmabahçe Stadyumu Vaziyet Planı (15 Mart 1940)



Şekil 4.161 Başvekil Şükrü Saraçoğlu, Lüfü Kırdar, Fazıl Aysu, Şinasi Şahingiray stadyumun maketi başında (Daver vd., 1944)



Şekil 4.162 Stadyumun maketi (Sarıdal ve Şalgamcıoğlu, Ocak 2003).



Şekil 4.163 Bayıldım Yokuşu (Çetintaş, 2005)



Şekil 4.164 Kadırgalar Yolu ve henüz tamamı kaldırılmamış gazhane tesisleri, 1947 (Çetintaş, 2005)



Şekil 4.165 Stadyumun bitmiş hali [22]



Şekil 4.166 Stadyum (Sarıdal ve Şalgamcıoğlu, Ocak 2003).



Şekil 4.167 Stadyumda bir futbol maçı oynanırken [22]

4.3.8 Adliye Sarayı

Ayasofya'nın doğu cephesinin karşısında yer alan Adliye Sarayı'nın [Darülfünun Binası] 1933 yılı Aralık ayında yanmasından sonra İstanbul'un bir Adliye binasından yoksun kalması üzerine yeni bir binanın inşa edilmesi gündeme gelir (Cumhuriyet, 3 Aralık 1933). 1933 yılında başlayan Adliye Sarayı'nın inşa edilme süreci 1960'lara kadar uzanan bir aralıkta çeşitli evrelerden geçer. Binanın yerinin belirlenme aşaması, inşa edileceği yer ile ilgili kamuoyunda oluşan tepkiler, projenin elde edilme ve inşa edilme süreci ile İstanbul imar planı kapsamında ele alınış biçimi konunun ana hatlarını oluşturur.

Mevcut binanın yandığı 1933 yılında İstanbul'un planlanması için açılan yarışmaya katılan üç uzmanın teklifleri değerlendirilme aşamasındadır ve henüz planı yapacak uzman belirlenmemiştir. Yeni Adliye binasının imar planı ile ilişkili olması gerektiği düşünülerek binanın yerini, İstanbul'un planını hazırlayacak olan uzmanın belirlemesine karar verilir (Cumhuriyet, 23 Mayıs 1934). Yeni bina inşa edilinceye kadar kullanılmak üzere geçici olarak “yenipostane” binası* Adliye binası olarak düzenlenir. Yeni bina ile ilgili 1934 yılında başlayan bu çalışmalara ancak 1937 yılına gelindiğinde hız verilir. Bu konuda üç yıl boyunca herhangi bir girişim olmamasına İstanbul'un planını hazırlayacak uzman ile ilgili karar değişikliği neden olmuş gözükmemektedir. Öyle ki, İstanbul'u planlanması ile ilgili 1933 yılında yapılan değerlendirme sonrasında jüri tarafından Elgözt'ün önerisi birinci olarak seçilmesine rağmen, 1936 yılında İstanbul'u planlamak için Prost çağırılmıştır.

İstanbul'da yeni bir Adliye binası yapılması ile ilgili kanunun kabulünden sonra Adliye Vekaleti ile Nafia Vekaleti'nin incelemelerine göre Adliye Sarayı'nın, “eski şurayı devlet binası ve civarının bulunduğu yer”de yapılmasına karar verilerek (BCA-30..10.0.0: 190.301..18.) 1934 yılında Türk mimar ve mühendisleri arasında bir proje yarışması açılır. Yabancı mimarların ise yarışma dışında eser vermeleri kabul edilir. Yabancı bir mimara ait bir projenin uygulanmasına karar verilmesi halinde bu kişinin bir Türk mimar veya mühendisi ile birlikte çalışması zorunlu tutulur (Anonim, 1934, s.357). Katılımcılara verilen vaziyet planı, yetersizliği nedeniyle Arkitekt dergisinde eleştirilir. Öyle ki, vaziyet planı, topoğrafik verileri içermemekte, vaziyet planında arsanın İstanbul imar planı kapsamındaki durumu belirtilmemekte, dolayısıyla yarışmacılara sınırlamalar getirilmemektedir. Yarışma sonucunda birinciliği Asım Kömürcüoğlu kazanır. “Keşif ve evrakı fenniyesinin ihzarı ve inşaatının kontrolü”nü de yerine getirmekle yükümlü olan Kömürcüoğlu ile Maliye Vekaleti arasında 6

Şubat 1936 tarihinde bir sözleşme imzalanır ve tahsisatı Nafia Vekaleti'ne verilir. Kömürcüoğlu tarafından, “avan proje, inşaatın tatbikat projesi, tesisatın tatbikat projesi, inşaatın tafsilat resimleri, umumi vaziyet projesi, inşaatın her nevi tesisatının mesaha cetveli-tahlili fi. cetveli-keşif hılasası, inşaatın mufassal tarifati, inşaatın mufassal fenni şartnamesi, mukavelename projesi, eksiltme şartnamesi” hazırlanarak Nafia Vekaleti'ne teslim edilir. Sözleşmeye göre kendisine inşaat ihale bedelinin yüzde 2.5'ü karşılığında 1500 lira ödenir.

Hazırlanan avan projeye ve ihtiyaç programına göre arsanın bina için yeterli büyüklükte olmadığı anlaşılarak çevresindeki Vakıflar'a ve şahsa ait 18 adet emlak ve akarın istimlakına karar verilir (BCA-30..10.0.0: 190.301..18.). Ardından, şahsa ait olanların istimlak işlemlerine başlanır. Adliye Vekaleti'nin Başvekalet'e yazdığı 20 Mart 1936 tarihli yazıda, ayrılan tahsisat ancak inşa faaliyetleri için yeterli olacağı gerekçesiyle, Vakıflar'a ait Fatma Sultan Camisi, bir dükkan ve bir konutun İcra Vekilleri Heyeti tarafından uygun görülecek bedel karşılığında istimlakine karar verilmesi talep edilir. Vakıflar, kendilerine ait dükkanın 950 lira değerinde olduğunu, konutun ise daha önceden satıldığını Başvekalet'e bildirir. Başvekalet'e gönderdiği bir başka yazıda Vakıflar, Fatma Sultan Camisi'nin “müzeler idaresinin gösterdiği lüzum üzerine kadro dahilinde bırakılan camilerden” olması nedeniyle caminin tarihsel durumu hakkında Maarif Vekaleti ile yazışarak görüşmeleri ve sonucu Adliye Vekaleti'ne bildirmeleri konusunda izin ister. Caminin, gördüğü onarımlar sonucunda değerini kaybettiği öne sürülerek yıkılmasına, planlarının hazırlanarak kitabeleri ve diğer değerli parçalarının müzeye kaldırılmasına karar verilir. Bunun üzerine, Adliye Vekaleti, cami ve dükkana 3000 lira bedel üzerinden kıymet takdir edilmesini uygun bulur ve bina inşasının bir an önce başlamasını ister. Ancak, Vakıflar Umum Müdürlüğü İstanbul Vakıflar Başmüdürlüğü'nden istimlak edilecek bu iki yapının kıymetinin 13 919 lira olduğunu öğrenir ve Başvekalet'e yazdığı yazıda haklarının korunarak arttırma, eksiltme ve ihale kanununa göre kıymet takdiri yapılması için “alakadar dairelerden ve ehli hibreden” oluşacak bir komisyon tarafından yeniden kıymet takdiri yapılmasını ister.

Daha sonra ise yeni binanın, Sultanahmet'te bulunan hapishanenin yerine yapılmasına karar verilir (Cumhuriyet, 11 Aralık 1937)**. Karar sonrası, istimlak edilecek yerlerin belirlenmesi amacıyla bir komisyon kurulur. Komisyon, bir rapor hazırlayarak belediyeye verir

* Bu yapı, Büyük Postahane olarak bilinen, mimar Vedat Tek imzalı eski Posta Telgraf Nezareti Binası'dır.

** Bu bina için neden Sultanahmet'in tercih edildiği, neden özellikle hapishane olarak kullanılan İbrahim Paşa Sarayı'nın yerine yapılmak istendiği ve bu kararın nasıl verildiği ise bilinmemektedir.

(Cumhuriyet, 6 Ocak 1938). Belediye tarafından da, istimlak edilecek yerler ile istimlak bedelleri belirlenerek İstanbul Müddeiumumiliği'ne (İstanbul Savcılığı) bildirilir (Cumhuriyet, 21 Ocak 1938). 1938 yılında bu çalışmalar sürerken İstanbul'un imar planı da Dahiliye Vekaleti tarafından incelenmektedir. Eminönü ve Sultanahmet meydanları bu planda çevresi ile birlikte kapsamlı olarak ele alınmış, Adliye Sarayı da Sultanahmet ve çevresinin düzenlenmesinin bir parçası olarak değerlendirilmiştir (Şekil 4.152). Öyle ki, Prost, İstanbul Hakkında Notlar adlı yayında At Meydanı başlığı altında Sultanahmet Meydanı'nın düzenlenmesi ile ilgili önerilerini açıklarken, belediye, Adliye binası ve diğer kamu binalarının meydanın batı tarafında yer alabileceğini belirtir (Prost, 1938a, s.40). İstanbul nazım planında Sultanahmet Meydanı'nın, güney tarafındaki ve Hipodrom ortasındaki binalar kaldırılarak askeri geçit törenlerine uygun olarak düzenlenmesi, burada Marmara'dan ve Boğaz'dan görülebilecek bir Cumhuriyet anıtının yer alması ve meydanın Büyük Cumhuriyet Meydanı adını alması önerilir (Prost, 1938b, s.6). Bu doğrultuda, Adliye binası ve diğer kamu binaları meydanın yeni imajını tamamlayıcı unsurlardır.

Çözülmesi gereken sorunlardan bir diğeri ise, yanan Adliye binasının enkazının kaldırılmasıdır. Bu işi yapacak olan müteahhidin taahhüdünü yerine getirmemesi üzerine, Maliye Vekaleti Muhakemat Müdüriyeti müteahhide dava açar (Cumhuriyet, 24 Ocak 1938). Ardından, Milli Emlak Müdürlüğü, Deniz Ticaret Müdürlüğü'ne molozların denize dökülmesinin mümkün olup olmadığını sorar ve Ahırkapı ile Yenikapı arasında dökülebileceği cevabını alır. Bunun üzerine, müdürlük, Nafia Vekaleti'nin yaptığı keşfe göre dökme işlemi için gereken miktarı Maliye Vekaleti'nden ister (Cumhuriyet, 29 Haziran 1938). Tipik belediyeçilik hizmetlerinden olabilecek bu işlemin Ankara'da bulunan bakanlıklar arasında çözülme çabası, dönemin bürokratlarının kenti ve kent sorunlarını nasıl ele aldığını da yansıtmaktadır.

Daha sonra, hapishanenin yıkılması işi Defterdarlık tarafından “açık eksiltme”ye konur. İhale yapıldıktan sonra, tahsisat verme yönteminin hatalı olduğunun ileri sürülmesi üzerine ihale bozulur ve Nafia Vekaleti tarafından tekrar ihale açılır. Ancak, bu ihalede de takdir edilen bedel yüksek olduğundan üçüncü bir ihale daha yapılır (Cumhuriyet, 2 Ağustos 1938) ve hapishanenin yıkılması işi Valide Han'ın yıkımını üstlenen Rasim Esgin'e ihale edilir. Müteahhide “mimari noktadan yardımda bulunmak” üzere ise mimar Cemil (?) görevlendirilir (Cumhuriyet, 5 Haziran 1938). 1939 yılında eski Adliye binasının enkazının kaldırılması için belediye tekrar Defterdarlık ile temasa geçer. Molozların nakli ve döküleceği yer ile ilgili önerilen çözüm ise, molozların “kısa bir dekovil hattı ile Ahırkapı'dan denize dökmek”tir

(Cumhuriyet, 7 Ekim 1939).

Bu arada, yıkılacak binanın tarihi değeri olduğuna dair sesler duyulmaya başlanır. Yıkılarak sahanın açılmasına başlanmadan önce “tarihi kıymeti haiz asardan” olduğu gerekçesiyle Maarif Vekaleti mimarlarından Sedat Çetintaş tarafından hapishane binası ve müştemilatının rölöveleri alınır (Cumhuriyet, 5 Nisan 1938) (Şekil 4.153). “Üniversite profesörlerinden ve mütehassıslardan” oluşan on kişilik bir heyet ise mehterhane kısmı üzerinde incelemelerde bulunur (Cumhuriyet, 5 Haziran 1938). Ortaya çıkan bu gelişmeler nedeniyle yıkıma başlanamaz. Bunun üzerine, müteahhit, binanın tarihi değeri olup olmadığının ihale yapılmadan önce belirlenmesi gerektiğini, yıkımın gecikerek kış aylarına rastlaması halinde masraflarının artacağını söyleyerek tepki gösterir (Cumhuriyet, 2 Ağustos 1938).

İbrahim Paşa Sarayı’nın yıkılarak yerine Adliye Sarayı inşa edilmek istenmesiyle ilgili tartışmaya Nadir Nadi de katılır (Cumhuriyet, 4 Ağustos 1938). Cumhuriyet Gazetesi’ndeki köşesinde “(...) Adliye sarayı gibi bütün şehirlileri alakadar eden bir mesele karşısında münakaşa çıkabiliyor. Heyet topluyor tetkikat yaptırıyoruz. Mahalle aralarında ufak tefek, fakat kıymeti büyük eserlerin muhafazasını nasıl temin edebileceğiz? Yarın biri çıkar da, göğsümüzü kabartan san’at harikası o güzelim çeşmelerden birini yıkıp yerine iki katlı kübik bir kulübe kondurmağa kalkarsa hangi vatandaş gazetelerimizden birinde itiraz edecek ve hangi makam bir heyet toplayarak tetkikat yaptıracak?” sözleriyle, tarihi eserler ve tarihi çevre ile ilgili kavrayış konusunda bir bilinç oluşmadığına dikkati çeker.

Hapishane olarak kullanılan İbrahim Paşa Sarayı’nın durumunu belirlemek için Muhittin Üstündağ’ın başkanlığında kurulan komisyon, “Osman Şevki Uludağ (Konya), Salah Cimcoz (İstanbul), Tarih Kurumu namına Şemsettin Günaltay (Sivas), Müzeler Umum Müdürü Aziz Ogan, Belediye Mimari Şubesi Müdürü Ziya (Kocainan), mimar Sedat Çetintaş, Sedat Hakkı Erden [Eldem], Evkaf başmimarı Vasfı Egeli, Nafia başmühendisi, Vilayet Maarif Müdürü, Müzeler Mimarı Kemal Altan, Adliye Sarayı projesini yapan mimar Asım (Kömürcüoğlu), mimar Arif Hikmet (Koyunlu), eski hapishaneler umum müdürü Efdaleddin (Tekiner)”den oluşur (Cumhuriyet, 17 Ağustos 1938). 16 Ağustos 1938 tarihinde yapılan toplantıda Mimarlar Heyeti, binanın tarihi değerinin bulunmadığı ve korunmasına gerek olmadığı yönünde görüş bildirir. Tarih Kurumu ise, binanın tarihi değeri olduğunu, boşaltılarak elden geçirilip müze olarak kullanılabileceğini belirtir. Bunun üzerine, yapılan oylamada Tarih Kurumu adına Sivas milletvekili Şemsettin (?), Tarih Kurumu delegesi, eski Hapishaneler Umum Müdürü Efdaleddin Tekiner, Müzeler Umum Müdürü Aziz Ogan, mimar Sedat Çetintaş yıkılmaması yönünde oy kullanırken, bir kişi çekimser kalır, diğer üyeler de

yıkılması yönünde oy kullanır. Toplantı sonucu Adliye Vekaleti'ne bildirilir. Ziya Kocainan, Vasfi Egili, Kemal Altan, Sedad Hakkı Eldem ve Arif Hikmet Koyunlu'dan oluşan Mimarlar Heyeti ayrıca, Prost'un planında tadilata gerek olmadığını ve yapılacak binanın "Ayasofya ile Sultanahmed camileri arasında olacağı için bunların azamaetile münasib olması" gerektiğini raporunda belirtir (Nadi, N., Cumhuriyet, 14 Ağustos 1938) ve yeni binanın bu heyetin inceleme ve onayına göre yapılmasını teklif eder. Komisyonunda yer alan Sedad Hakkı Eldem'in muhalif oyuna rağmen Mimarlar Heyeti raporu toplantıda sunar (Cumhuriyet, 17 Ağustos 1938).

En muhalif isimlerden olan Sedad Çetintaş, Cumhuriyet Gazetesi'nde yazdığı yazıları arttırarak kamuoyu yaratma çabasına girer*. Çetintaş'a göre bu sarayı yıkmak Topkapı Sarayı'nı yıkmaktan farksızdır (Cumhuriyet, 17 Ağustos 1938). Çetintaş, sadece İbrahim Paşa Sarayı'na değil, İstanbul'un tarihi dokusuna gereken önemin verilmemesinde İstanbul İmar Bürosu yöneticilerinin ve Prost'un hatalı olduğunu düşünür (Cumhuriyet, 7 Nisan 1939).

Bu toplantının ardından, Türk Tarih Kurumu Başkanlığı'ndan Başvekalet'e 19 Ağustos 1938 tarihinde bir yazı gönderilir (BCA-30..10.0.0: 213.447..10). Yazıda, kendileri tarafından hapisane ve çevresindeki Maliye ve Milli Müdafaa'nın (Milli Savunma Bakanlığı) işgali altındaki binalarla ilgili olarak yapılan incelemede binaların, Kanuni Sultan Süleyman'ın sadrazamı İbrahim Paşa'ya ait 16. yüzyıl Türk sivil mimarisinin bir eseri olduğunun belirlendiği, çevresindeki sonradan yapılmış kısımlar kaldırılarak binanın ortaya çıkarılması ve tamiri, daha sonra ise arşiv ve müze olarak kullanılabileceği önerilerek korunmasının turizm açısından faydalı olduğu belirtilir ve Adliye Sarayı'nın başka bir yerde inşa edilmesi, Sultanahmet Meydanı'nın tarihi dokusunun korunması istenir. Bunun üzerine Başvekalet, Adliye Vekaleti'ne, Maarif Vekaleti'ne ve Türk Tarih Kurumu Başkanlığı'na; kesin bir karar verilebilmesi için -teklif edildiği gibi- binanın ortaya çıkarılması amacıyla çevresindeki sonradan yapılmış kısımların kaldırılmasını uygun bulduğunu bildirir. Kültür Bakanlığı da bu fikre katılır. Binanın yıkıp yıkılmayacağına ilişkin karar, binanın çevresi boşaltılıp temizlendikten sonra verileceğinden bu binaların istimlakı için gerekli ödenek sağlanır ve istimlaka ait işlemler başlatılır (Cumhuriyet, 21 Kasım 1938). Sedat Çetintaş bu karardan hoşnut olmakla birlikte binanın çevresinde oluşmuş eklerden arındırılması işleminin

* İbrahimpaşa Sarayı hakkındaki yazılara dönemin mimarlık dergisi Arkitekt'te de yer verilir. Örneğin:

Ünver, S., (1938), "İbrahim Paşa Sarayı", Arkitekt, s.169

Orgun, Z., (1939), Arkitekt, 3: 56

bilinçsizce yapılabileceği ve binanın zarar görebileceği endişesini taşır. “(...) Buranın hedmiyatı ve temizlenmesi işinde Atmeydanı sarayının vücudünü haber veren ve onun yüksek tarihi ve mimari şahsiyetini iddia eden ve hangi kısmın ekleme hangi duvarın orijinal olduğunu tespit etmiş olduğunu iddia eden mimar kimse muhakkak ameliyatı onun murakabesine tevdi etmeli ve muhakkak ondan davasının ispatı istenmelidir” (Cumhuriyet, 3 Ocak 1939) ifadesiyle kendisinin bu konuda yetkinliğine de dikkati çeker. Eski Eserleri Koruma Encümeni Aziz Ogan’ın başkanlığında yapılan bir toplantıda, kentin imarı açısından korunması gereken “tarihi abide ve sanat eserleri” üzerinde durulur ve İbrahim Paşa Sarayı’nın çevresinin boşaltılması ve Başvekalet’ten gelen emirlerin nasıl uygulanacağı tartışılır. Bu toplantıda, Sedat Çetintaş plan üzerinde kaldırılması gereken yerleri yetkililere açıklar (Cumhuriyet, 17 Şubat 1939).

Bu konuda bir başka toplantı ise Ankara’da gerçekleşir. Nafia Vekaleti binasında Nafia Vekili, Adliye Vekili Fethi Okyar, Maarif Vekili Yücel, Reisicumhur İsmet İnönü ve Başvekil’in katılımıyla düzenlenen bu toplantıda*, Adliye Sarayı için Prost planına göre ayrılmış olan arsada yer alan hapishane ve mehterhanenin yıktırılarak İbrahim Paşa Sarayı’nın diğer kısımlarının korunmasına karar verilir (BCA-30..10.0.0: 213.448..14.).

Bu arada, yeni vali ve belediye başkanı Lütfi Kırdar olmuştur. Diğer taraftan, İstanbul’un imar planı da onaylanmıştır. Planda, yeni Adliye Sarayı’na ayrılan yer olarak, İbrahim Paşa Sarayı’nın bulunduğu yer belirlendiği için planın onaylanması yıkım konusuna yeni boyut kazandırır (Cumhuriyet, 7 Haziran 1939). Kırdar ayrıca, Prost’un hazırladığı imar planına göre Sultanahmet’te Adliye Sarayı dışında yapılması düşünülen bir Vilayet ve bir de Belediye Sarayı’nın İstanbul Nafia Müdürlüğü tarafından projelerinin hazırlanması talimatını da verir (Cumhuriyet, 22 Ocak 1939).

9 Haziran 1939 tarihinde Başvekalet’ten Adliye Vekaleti’ne yazılan bir yazıda İstanbul imar planını yapan Prost’un planı onaylandığı için Adliye binası ile ilgili bir karar alınmasına gerek kalmadığı belirtilir (BCA-30..10.0.0: 81.534..8.). Tarihi dokuda yapılacak olan yeni Adliye binası, gerek kamuoyunda gerekse idari organlar arasında tartışmalara neden olmuşsa da, Prost’a ve onun hazırladığı imar planına kayıtlı bakış bu konuda çoksesli bir ortamın oluşmasına bir süre engel olmuş gözükmektedir. Öyle ki, yeni bir Adliye binasının inşa

* (BCA-30..10.0.0: 213.448..14.) numaralı belgede toplantının 1939 yılında yapıldığı belirtilmektedir. Gün ve ay belirtilmediği için toplantıya katılan başbakanın Celal Bayar mı yoksa Refik Saydam mı olduğu anlaşılmamaktadır.

edilmesi fikri ilk gündeme geldiğinde binanın yerini İstanbul'un planını hazırlayacak olan uzmanın belirlemesine karar verilmiştir. Daha sonra, yer ile ilgili tartışmalar sırasında ise dönemin aktörlerince imar planının esnek, müdahale edilebilir, dönüşüme uğrayabilir özellikte olabileceği düşünülmemiştir.

Binanın yıkılması işi, ihaleyi üstlenen müteahhit ile Nafia İdaresi arasında ortaya çıkan anlaşmazlık nedeniyle tekrar ihale edilir. Hasta mahkumlar hapishane hastanesine nakledilir. Hapishane jandarma karakolu boşaltılır (Cumhuriyet, 23 Temmuz 1939). Projeyi hazırlayan mimar Asım Kömürcüoğlu da Ankara'ya Adliye Vekaleti ile görüşmeye gider (Cumhuriyet, 25 Haziran 1939). Kömürcüoğlu'nun hazırladığı proje “eski şurayı devlet binası ve civarının bulunduğu yer” için hazırlanmış olduğundan hapishane binasının arsasına uygulanması uygun bulunmayarak yeniden etüd edilmesine karar verilir (BCA-30..10.0.0: 139.993..6.). Yeni bir yarışma açılması zaman kaybına neden olacağından ve 1936 yılında bu işe başlamış olan Kömürcüoğlu'nun tazminat talebi olasılığı bulunmasından dolayı Kömürcüoğlu ile tekrar bir sözleşme imzalanır. Mevcut sözleşmeye ek olarak yapılan yeni sözleşmeye göre, taahhüdünün yüzde 60'ını yerine getirdiği belirlenerek kendisine 7500 lira ödenmesine karar verilir. Sultanahmet'te yapılacak Vilayet Sarayı projesini hazırlaması da Asım Kömürcüoğlu'ndan istenir (Cumhuriyet, 16 Aralık 1939).

1939 yılı Temmuz ayının sonlarında İbrahim Paşa Sarayı'nın müstemilatının yıkımına başlanır (Cumhuriyet, 30 Temmuz 1939) (Şekil 4.154). Yıkım esnasında ortaya çıkan arkeolojik eserler Eski Eserler Müzesi'ne gönderilir*. Bunların dışında Bizans dönemine ait yapıların kalıntılarına da ulaşılır (Cumhuriyet, 16 Kasım 1939). Sedat Çetintaş ise, İbrahim Paşa Sarayı'na kamuoyunun dikkatini çekmeye devam etmektedir. “Saray ve Kervansaraylarımız Arasında İbrahimpasha Sarayı” adında bir kitap da yayınlayan Çetintaş, kitabında çizimlerle desteklediği ve varlığını iddia ettiği sarayı ortaya çıkarmak için merkezi otoritenin ufak bir işaretini beklediğini yazar. Bu yazısında (Cumhuriyet, 2 Ağustos 1939), Prost'u da eleştirerek sorar “Acaba Bay Prost'un kafasındaki arkeolojik eser yalnız Bizans eserleri midir!?!?”

Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan “Kendi kendimizi tenkid” köşesinde** de, yerine Adliye

* Bu bilginin geçtiği haber şöyledir: “(...) Bazı kısımlar yıkılırken kıymetli eserler çıkarılmış, bunlar eski eserler müzesine gönderilmiştir. Bu arada madeni bir salib ile eski tuğlalar üzerine yazılı bazı Bizans kitabeleri, güğümler, hapishane duvarları arasında da kalıp para basmağa mahsus birkaç alet bulunmuştur. Eski eserler müzesi bilhassa eski tuğlalar üzerindeki kitabelere önem vermektedir.” Cumhuriyet, 6 Kasım 1939

** “Kendi kendimizi tenkid: İstanbulun tarihi siması, Adliye Vekilimizden bir rica”, Cumhuriyet, 20 Ağustos

binası inşa edilmek üzere yıkımına başlanan “umumi hapishane” binasının Sedat Çetintaş’ın ileri sürdüğü gibi bir “Türk sarayı” olma olasılığı tartışılır. Yazıda, “İstanbulda yapılacak Adliye sarayı eğer hakikaten tarihi bir Türk sarayını yıkarak onun yerini alacaksa, böyle bir mevcudiyet yeni bina için muhakkak çok fena bir mazhariyet olur. Vakti iken sayın Adliye Vekilimizin mimar Sedad Çetintaş da dinlemek suretiyle bu işe müdahalesini rica ederiz” satırlarıyla tepki gösterilir. Gazetede, konuya İstanbul’un tarihi zenginliği açısından dikkat çekilmekle birlikte, söz edilen tarihi binanın bir “Türk sarayı” olduğunun vurgulanması, bu zenginliğe kayıtlı yaklaşıldığını ortaya koymaktadır. Aynı köşede yer alan “Türk Tarih Kurumunu söze çağırıyoruz” başlıklı başka bir yazıda* ise eleştiriye şöyle devam edilir: “Sultanahmed meydanında Sultanahmed camiinin karşısında, mimari kıymet bakımından hiç şüphesiz bu camiden daha ileri ehemmiyetli bir Türk sarayının yıkılması hadisesindeki kayıtsızlığımıza bakılarak bizim milli tarihi eserlerine en az bağlı bir cemiyet derekesine sukut etmiş olduğumuza hükmetmemek mümkün değildir. (...) Umumi hapishanenin tersane kısmını teşkil eden İbrahimpasha sarayı behemehal yıkılacak mı? O halde dünyanın karşısında tarihine bağlı bir millet olarak nasıl duracağız?”. Yazıda, Adliye, Vilayet ve Belediye Sarayı’nın Sultanahmet Meydanı’nda inşa edilecek oluşu da şu satırlarla eleştirilir: “(...) Bir yabancı Prost, bunun böyle olmasındaki lüzum ve ehemmiyeti takdir etmeyebilir. Fakat biz Türklerin bunu anlamamaklığımız garib değil midir?”

Yunus Nadi de, Sedad Çetintaş’a başsayfada yer alan köşesinden destek olur: “(...)Eğer orada hakikaten bir saray var da manasız izzetinefis iddialarile yıkılıp yok edilmiş olursa işte bu hal sadece bir cinayet olur. (...)Evvela Mehterhane, çocuk koğuşları, hamam tarafı, jandarma daireleri, hastane ve idare yerleri gibi etraftaki müzahrafatı ortadan kaldırmalı, ondan sonra geri kalan binanın ne olduğunu iyice görmeğe imkan bulmalı. Bu işin böyle yapılmasını hükümetten bilhassa rica ederiz” (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1939).

Cumhuriyet Gazetesi’nde yayınlanan bir başka eleştirel yazı, eski Adliye müfettişlerinden avukat Ali Şevket Erkün tarafından gazeteye gönderilen mektuptur (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1939). Erkün, Sultanahmet Meydanı’nın Adliye binası için uygun bir yer olmadığını öne sürerek geçici olarak kullanılmakta olan eski Posta ve Telgraf Nezareti binasının tamamen Adliye hizmetlerine ayrılmasını önerir. Mektupta Prost da şu satırlarla eleştirilir: “Mimar

Prost, buraya yeniden yapılacak resmi daire binalarının mimari üslubu, bu civardaki camilerin tarzına uygun olması lazım geleceği müteleasındadır. Halbuki Makbul İbrahim Paşa sarayının mimari üslubu, yeni yapılabilecek binalardan herhalde çok üstündür”.

Bir gazetede ise, “yıkılan binanın bir Ermeni kalfanın yapısı olduğu anlaşıldı” başlıklı bir haber yayınlanır. Buna Sedat Çetintaş’ın yanıtı şöyle olur: “(...)Türk mimarisinde çalışmış ve eser yapmış zevatın Türk kültürile yetişmiş, Türk ruhu terennüm etmiş yurddaşlar olduğunda şüphemiz olamaz. (...) eğer bizzat İbrahimpasha sarayının mimarı bilfarz bir Ermeni olsaydı bile bu isim, eserin kıymetini düşürmek şöyle dursun, tarihte Türk kültürünün kudretine yeni bir misal teşkil etmesi itibarile çok değerli olurdu” (Cumhuriyet, 16 Kasım 1939).

İbrahim Paşa Sarayı ile ilgili tartışmalar devam ederken Prost da İmar Müdürlüğü’nde bu konu ile ilgili bilgi alarak bina ile daha yakından ilgilenmeye başlar (Cumhuriyet, 5 Ekim 1939) (Şekil 4.155, Şekil 4.156).

Arsanın çevresinde yapılacak istimlaklere başlanması için istimlak edilecek yerlerin sahiplerine ilanla, İstanbul Milli Emlak Müdürlüğü’ne istimlak bedellerini almak üzere başvurmaları duyurulur. Belirtilen sürede almayanların istimlak bedellerinin ise bankaya yatırılmasına karar verilir (Cumhuriyet, 7 Aralık 1939). Öte yandan, binalarının istimlakına karar verilenler dava açıp istimlak bedeline itiraz ederek yeniden kıymet takdirini isterler (Cumhuriyet, 26 Aralık 1939).

1940 yılına gelindiğinde, Prost ile Adliye Vekaleti arasında bir anlaşmazlık ortaya çıkar. Prost, imar planına uygun olup olmadıklarını incelemek amacıyla İstanbul’da yapılacak resmi binaların planlarını görmek ister. Nafia Vekili bu isteği onaylar. Prost’un planına göre, Sultanahmet Meydanı, eski hapisane binası ve Tapu Kadastro binası istikametinden 15 metre genişlemekte, etrafı boşaltılmış Firuzağa Camisi de meydanda kalmaktadır (Şekil 4.157). Oysa, Adliye Sarayı planlanırken eski hapishanenin mevcut durumu göz önünde bulundurulmuştur. Binanın planının imar planına göre uygulanması halinde 15 metre geri çekilmesi gerekmektedir. Bu durum yeni istimlaklerin yapılmasına neden olacağından Adliye Vekaleti bu istimlakların “yarım milyondan fazla olan” masrafını karşılamayı göze alamamaktadır. Prost ise hazırlanan planda tadilat yapılması taraftarı değildir (Cumhuriyet, 3 Şubat 1940). Bunun üzerine, Nafia Vekaleti bu konuyu incelemek üzere yabancı bir uzmanı İstanbul’a gönderir (Cumhuriyet, 13 Şubat 1940).

Bu arada, dünyada yaşanan buhranın yansımaları Türkiye’de de görülmektedir. Bu dönemde malzeme tedarikindeki güçlükler tüm inşai faaliyetleri etkilemektedir. 1939 yılından 1944

yılına kadar Adliye binası ile ilgili gelişmelerin yavaşlamış olması İkinci Dünya Savaşı'nın ülkedeki yansımalarıyla ilgili olmalıdır.

1942 yılında ise, İstanbul Müddeiumumiliği'nin (Cumhuriyet Savcılığı) “Maliye Hazinei Evrak deposu ve askeri depo” olarak kullanılan saray ve müştemilatının tamamını yıkma girişimini, Maarif Vekaleti Başvekalet'e, Nafia Vekaleti'ne ve Adliye Vekilliği'ne bildirir. Maarif Vekaleti'ne göre, 1939 yılında alınan ve İbrahim Paşa Sarayı'nın doğusundaki hapishane kısmının ve mehterhanenin yıkılması kararına rağmen savcılık, binanın tamamını yıkmaya teşebbüs etmiştir. Savcılığın gerekçesi ise, bu binaların Kirkor adında bir kalfa tarafından onarıldığı ve bu yüzden tarihi eser olamayacağıdır. Maarif Vekaleti ise, İstanbul Eski Eserler Encümeni ve mimar Sedat Çetintaş'ın raporları ile Zarif Orgun'un İbrahim Paşa Sarayı adlı kitabını kaynak göstererek İbrahim Paşa Sarayı ile yıkımı gerçekleşen mehterhanenin yan yana fakat ayrı binalar olduğunu, mehterhanenin saraya ait olmadığını belirtir. İbrahim Paşa Sarayı'nın yıktırılmayarak Adliye binasının, boşaltılmış olan kısma inşa edilmesini ister. Başvekalet de, daha önceden saray ve müştemilatının tarihi değeri nedeniyle korunması yönünde karar alındığını dikkate alarak savcılığın bu girişiminin önlenmesini emreder (BCA-30..10.0.0: 213.448..14.).

1944 yılında Adliye Vekili Ali Rıza Türel, İstanbul ziyareti sırasında savcı Sunuhi Arsan ve mimar Asım Kömürcüoğlu ile birlikte İmar Müdürlüğü'nde Adliye Sarayı konusu ile de ilgilenir. Bina için düşünülen ilk yeri ve İbrahim Paşa Sarayı'nın bulunduğu yeri inceler (Cumhuriyet, 4 Haziran 1944). Adliye Vekili, 1946 yılının başında İstanbul'a tekrar gelir ve Nafia Vekili Sırrı Day ile birlikte “vilayetin karşısındaki tomruk binaları ile oradaki diğer binaların yerine inşası mukarrer adliye sarayı” hakkında görüşürler. Adliye Vekili, Cumhuriyet Savcısı Sunuhi Arsan ile de ayrıca görüşür (Cumhuriyet, 5 Ocak 1946). Vilayet binasının karşısındaki arsada yapılmasına karar verilen bina için bu arsada bulunan binaların istimlakı söz konusudur. Bu binalardan biri hukuk mahkemeleri olarak kullanıldığı için hukuk mahkemelerinin, “korunma adliyesinin bulunduğu Sirkeci'deki gümrük binasının üst katına” taşınması uygun bulunur (Cumhuriyet, 8 Ocak 1946). İstimlak edilecek binalar için kıymet takdiri yapılır ve takdir edilen kıymetler binaların duvarlarına yapıştırılarak sahiplerine bildirilir. Ancak, bina sahipleri, Adalet Vekaleti'ne başvurarak taşınmak için yeni yer bulmakta zorlandıklarını belirtip “istimlak işlerinde bu kadar semihane hareket eden bakanlığın kendilerine de bir miktar tazminat vermesini veyahut yer göstermesini” isterler (Cumhuriyet, 27 Ocak 1946).

Ancak, bu arsa da uygun bulunmaz ve istimlak işleri durur. 1933 yılından beri bir türlü

çözölemeyen Adliye Sarayı'nın nerede inşa edileceğı sorunu gazetelerde eleştirilmeye başlanır (Şekil 4.158, Şekil 4.159). Bir yazısında Burhan Felek olanları şöyle eleştirir (Cumhuriyet, 11 Mart 1946): "(...) bu mütereddid kararların maddi ve mali sorumluluğunu kimse aramadı. Arsa fena intihab edildiyse bunu yapana, plan fena seçildiyse onu seçene: - neden bu yanlış yaptınız diye sorulmadı. Ve herkesin yaptığı yanlışlık yanına kar kaldı". Felek, binanın yerine karar veren kişinin Adliye Vekili olmasını da eleştirerek bunu belirleyecek olanın belediye ya da kentin nazım planı olduğunu ekler. Prost'un bu konuda yeterince etkili olmadığını ise şu sözlerle açıklar: "Lakin bütün bu keşmekeşlerde İstanbulun şehir mütehasısı ne yaptı acaba? Neler düşünüyor? Onun bir fikri yok mu? Yoksa o da mı patlıcanın dalkavuşu değilim diyor. Bu münasebetle açıkça söylemek isterim ki muhterem Mösyö Prost artık bir İstanbullu olduğu için şehrimizin oynak iklimi galiba onun da ilmi kanaatlerine tesir etti. Şimdi bir Adliye Sarayının Babıali yokuşuna yapılmasına muvafık rey veren bu zat yarın bu binanın köprü başına yapılmasına, öbür gün Sarayburnuna veya Florya plajlarına inşasına taraftar olacaktır. Hadiseler bize artık kendisinin bir uysallık mütehasısı olduğu kanaatini vermiştir".

1946 yılının Nisan ayında imzalanan İcra Vekilleri Heyeti kararına göre (BCA-30..18.1.2: 110.29..17.), Adalet Sarayı'nın eski hapisane [cezaevi] yerinde yapılmasına ve bu binaya bitişik olan İbrahim Paşa Sarayı'nın Adalet Sarayı müstemilatı olarak kullanılmak üzere restore edilmesine ve Adalet Sarayı için yeni bir proje yarışması açılmasına karar verilir. Yeni binanın "buradaki eski Türk eserleri ile ahenkli bir mimariyi haiz olması" da kararda vurgulanır.

Açılan yarışmaya katılan ve Nafia Vekaleti'ne teslim edilen 28 projenin jüri tarafından değerlendirilmesi 18 Nisan 1947 tarihinde tamamlanır (Anonim, 1947b, s.103-116). Jüri, T.Y.Müh. Birliği adına Muhlis Sertel, Adalet Vekaleti adına İstanbul Cumhuriyet Savcısı İhsan Köknal, Nafia Vekaleti adına Profesör G. Oelsner, İstanbul ili adına Y.Mimar Rüknettin Güney, İçişleri Vekaleti adına Hüseyin Kara, Maarif Vekaleti adına Y. Mimar Saim Ülgen, İçişleri Vekaleti adına Profesör P. Bonatz, T.Y.Müh. Birliği adına Y. Mimar Recai Akçay'dan oluşur*. İcra Vekilleri Heyeti'nin 3 Ağustos 1948 tarihli toplantısında ise bu kişilere verilecek

* BCA-30..18.1.2: 117.59..9. numaralı belgeye göre yarışmanın jüri üyeleri, unvan ve görevleri ise şöyledir. "Y. Mimar Hüseyin Kara (Bayındırlık Bakanlığı Yapı ve İmar İşleri Reisliği), İhsan Köknal (Proje bürosu şefi), Y.Mimar Saim Ülgen (Milli Eğitim Bakanlığı Eski Eserler ve Müzeler Umum Md. Şube Müdürü), Profesör G. Oelsner (Bayındırlık Bakanlığı Yapı ve İmar İşleri Reisliği), Profesör B. Bonatz (Milli Eğitim Bakanlığı Müşaviri ve Teknik Üniversite Profesörü), Y.Mimar Rüknettin Güney (İstanbul İmar Müdürlüğünde Y.Mimar)" ve memur Sedat Soylu'dan (Bayındırlık Bakanlığı Yapı ve İmar İşleri Reisliği Ressamlarından) oluşur.

ücretler belirlenir**.

16 proje elenerek geriye kalan 12 projenin hiçbirisi, “mevkiin azamet ve ehemmiyetiyle nisbet kabul edebilecek vasıfları haiz bulunmadığı ve bu haliyle inşa edilmelerinin imkansız bulunduğu” gerekçesiyle ödüle layık bulunmaz ve bu 12 projeye birer mansiyon ve ikişer bin lira verilmesine karar verilir. Mansiyon alan katılımcılar; Harbi Hotan; H.K. Söylemezoğlu ve Gazanfer Erim; Bedri Uçar, Selim Benar, Dünder Eğilmez; Eyüp Kömürcüoğlu, Tevfik Kömürcüoğlu; Leman Tomsu ve Enver Tokay; Hüseyin Güngör; S. Erkoğlu, Nevzat Erol, İzzet Aydınoglu; Mahmut Bilen ve Cihat Burak; Orhan Safa, Kemal Ahmet, Gündüz Özdeş, Ali Kızıltan, Abdullah Sarı; M. Gökdoğan, Eyüp Kömürcüoğlu, Lami Eser, Sermet Gürel; Turgut Cansever; Rahmi Bediz, Vahdet Dobra’dan oluşur. Jüri incelemeleri sonucunda yeni bir yarışma açılmasına karar vererek yeni açılacak yarışmada göz önünde bulundurulması gerekenleri belirler.

Adliye Sarayı’nın yapımı ile ilişkili olarak kamuoyunda da bazı tepkiler oluşur. “Sultanahmette Füz Ağa ve Binbirdirek ve divanyolu sakinleri” adına Rüştü Günsüz, 1948 yılı Ocak ayında Meclis Başkanlığı’na yolladığı telgrafta, yapılacak istimlaklerden dolayı mağduriyetlerini dile getirir (BCA-30..1.0.0: 74.467..8.). Henüz proje yarışması açılmadığı ve inşa faaliyetleri başlamadığı halde binanın yapılacağı bölgede ikamet eden ve dükkanları olanların bir kısmı icra yoluyla çıkarılmış, bir kısmına da boşaltmaları için süre verilmiştir. Bunun üzerine, semt sakinleri mevsim koşullarının da dikkate alınarak yarışma sonuçlanıncaya kadar kendilerine müdahale edilmemesini talep ederler. Ancak, Başvekalet’e havale edilen bu talep, arsanın inşaata hazır hale getirilmesi gerektiği ve binaların tahliye edilmesi halinde zaman kaybedileceği gerekçesiyle reddedilir. İcra takibine devam edilmesine karar verilerek bu durum, Nafia Vekaleti tarafından dilekçe sahiplerine bildirilir.

25 Mayıs 1948 tarihli İcra Vekilleri Heyeti kararına göre, Adliye Sarayı’nın Beyazıt’ta yaptırılmasına karar verilir (BCA-30..18.1.2: 119.23..11.). 24 Mart 1949 tarihinde yapılan İcra Vekilleri Heyeti toplantısında ise, Nafia Vekaleti’nin Adliye Sarayı’nın yeri ile ilgili hazırladığı rapor incelenerek binanın Beyazıt’ta yaptırılmasına ilişkin karar kaldırılır (Şekil 4.160). Bu toplantıda, binanın, “İbrahim Paşa sarayı ve Sent Öfemya kilisesi bakiyeleri ilişik rapordaki şartlara ve esaslara göre muhafaza edilmek ve icabında İbrahim Paşa sarayından da müştemilat olarak faydalanılmak kaydıyla Sultanahmet meydanı, Divanyolu caddesi, Cebeci

** BCA-30..18.1.2: 117.59..9. numaralı belgeye göre İhsan Köknal ve Rüknettin Güney’e 400 Lira, diğer jüri üyelerine 300 Lira, memura 100 Lira ödenmesi kararlaştırılır.

sokağı, Işık sokağı kısmen tadil edilmek suretiyle Eczane sokağı ve Terzihane sokağı arasında ilişik planda gösterilen şekilde tahdit edilen arsa üzerinde yaptırılması ve bu maksatla Nafia Vekaletince yeniden bir proje müsabakası açılması”na karar verilir.

24 Ağustos 1949 tarihinde değerlendirmesi tamamlanan yeni yarışmaya 37 adet proje katılır. Jüri üyeleri; “Adalet Bakanlığı adına müsteşar Aziz Yeger, Maarif Vekaleti adına Profesör Paul Bonatz, Nafia Vekaleti adına W.M. Dudok, Architect B.N.A. İvar Tengbom Prof.Architect S.A.R. Y.İ.İ.Rs., Y. Müh. Selahattin Onat, Y. Mimar S. Mimaroglu, İst. Belediyesi adına Prost Henri Memre de l’institut de France-Paris, T.Y.Müh. Birliği adına Y.Mühendis Hayri Kayadelen, T.Y.Mim. Birliği adına Y.Mimar Samim Oktay”dan oluşur Yarışma sonucuna göre, Sedat Eldem ve Emin Onat birinciliği (Şekil 4.161); Nevzat Erol ve Maruf Önal ikinciliği; Rahmi Bediz, Demirtaş Kamçıl, Fasih Metigil, Nihat Ziya Ülken üçüncülüğü kazanır (Anonim, 1949b, s.179-194).. Yedi projeye de mansiyon verilir. Birinciliği kazanan proje uygulanırken Sultanahmet Meydanı’nın “şehircilik ve bahçe mimarisi” açısından da ele alınması da istenir.

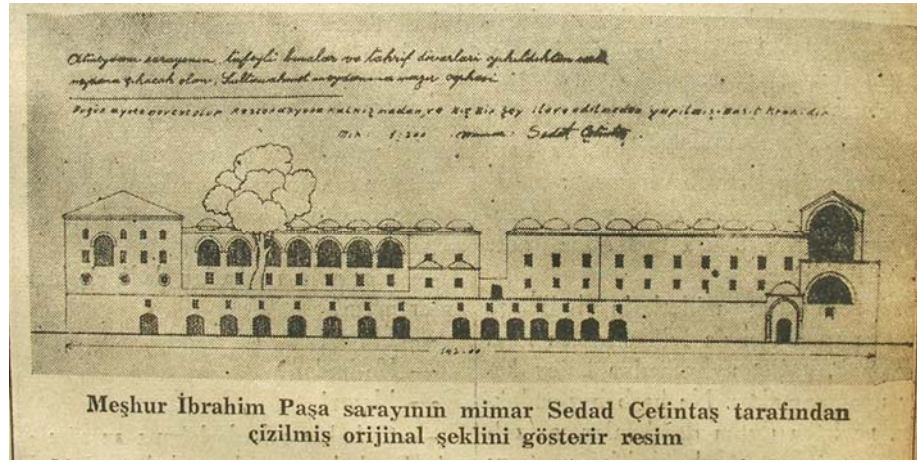
Bu yarışma sonucunda günümüzde hala kullanılmakta olan bina elde edilmiştir. İbrahim Paşa Sarayı’nın arkasında kalan ve Sultanahmet Meydanı eksenine paralel bir eksen üzerinde uzayan mahkemeler kitlesi ile buna dik olarak Divanyolu Caddesi tarafında yer alan ve ana cephesi Sultanahmet Meydanı’na bakan savcılık, ağır ceza salonları ana bloğundan oluşan projenin yalnızca mahkemeler bloğu uygulanmıştır. 1951 yılında inşaatına başlanan bu bina 1955 yılına hizmete girmiş. Ancak, 1958 yılında yapılan kazılarda ikinci bloğun bulunduğu alanda Bizans döneminden kalma Aya Eufemia Kilisesi ve Lausos Sarayı’nın parçalarının çıkarılması üzerine yapımdan vazgeçilmiştir. 1961’de Emin Onat’ın ölümünden sonra Sedat Hakkı Eldem, Bizans kalıntılarını da dikkate alarak uygulanamayan bu bölüm için yeni bir proje önermişse de bu uygulama gerçekleştirilmemiştir (Yücel, 1993). Adliye Sarayı binası, günün uluslararası geçerlikteki eğilimlere yönelişin bir ifadesi, 50’li yılların Türk mimarları arasında yaygın olarak kullanılacak olan Uluslararası Üslup’un habercisi olarak nitelenmekte, Sedat Eldem ve Türk mimarlığı açısından bir dönüm noktası olarak kabul edilmektedir. Yapı parçalarının geniş saçakları, düşey kolon-pencere ritminin ve simetrik kurgusunun neoklasik düzeni 2. Ulusal Mimarlık anlayışının bir uzantısıdır. Taşıyıcı elemanların çıplak beton yüzeyleri, yalın rasyonalist, dik açının egemenliği, geniş pencere yüzeylerinin her türlü dekoratif ve tarihi ayrıntıdan arınmışlığı yeni yönelimin ifadesidir.

Erken Cumhuriyet Dönemi’nde kamu kurumları yoğun olarak Ankara’da toplanırken 1933 yılından itibaren İstanbul’da yeni bir Adliye binasının yapımıyla ilgilenilmesi, merkezi

otoritenin İstanbul'a eski itibarını kazandırmak istemesiyle ilişkilendirilebilir. Öyle ki, Ankara'nın başkent oluşu ve bürokrasinin Ankara'ya taşınması ile birlikte, İstanbul önemli bir özelliğini yitirmiştir. Ne var ki, ıssız ve sönük geçen 20'li yılların ardından kent yeniden canlanmaya başlar. Bu canlanmanın en somut belirtisi ise, 1930'lu yılların ortalarında etkinlik kazanan planlama ve imar girişimleridir. Adliye binasının yapımının da imar planı kapsamında ele alındığı dönemin yayınlarında yer alır. Binanın yapılacağı yerin belirlenmesi için imar planını hazırlayacak uzmana karar verilmesi beklenmiş, bu görevin Prost'a verilmesinin ardından Adliye binası ile de onun ilgilenmesi istenmiştir. Binanın yapılacağı yerin kentin imar planına göre belirlendiğinin vurgulanması, seçilen yeri meşrulaştırmak için kullanılmış gözükür. Öte yandan, binanın yerine ilişkin yıllar içinde değişen fikirlerde Prost'tan daha çok bürokratların etkisinin olduğu anlaşılır. Prost'un ise, kendisine rağmen gerçekleşen bu karar değişikliklerine fazla itiraz edemediğini düşünmek yanlış olmaz. Adliye binasının yeri ile ilgili verilen karar çeşitli gerekçelerle değişmiş olsa da, değişmeyen, binanın ısrarla Sultanahmet çevresinde yapılmak istenmesidir. Bunun anlamı, Bizans Dönemi'nin ve Osmanlı Devleti'nin önemli merkezlerinden Sultanahmet'in, Adliye, Vilayet ve Belediye "Saray"larının varlığı ile bir "hükümet mahallesi" haline getirilmek istendiğidir.



Şekil 4.168 Atmeydanı, Sultanahmet, Ayasofya, Sarayburnu ve Topkapı Sarayı'nın hava fotoğrafı (Cumhuriyet, 27 Mayıs 1935)



Şekil 4.169 İbrahimpasha Sarayı cephesi, çizen: Sedat Çetintaş (Cumhuriyet, 17 Ağustos 1938)



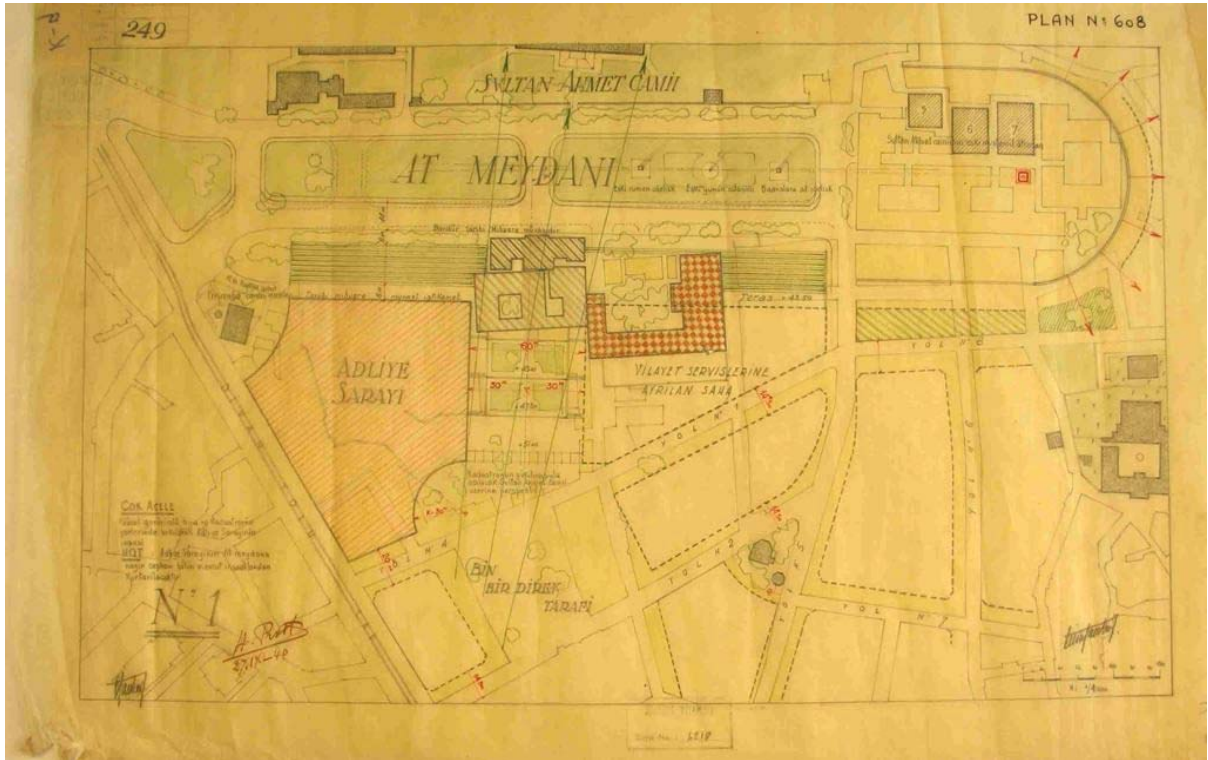
Şekil 4.170 Hapishane binası yıkılırken (Cumhuriyet, 16 Kasım 1939)



Şekil 4.171 Sultanahmet Meydanı için hazırlanan maket (Cumhuriyet, 6 Haziran 1939)



Şekil 4.172 Sarayburnu-Sultanahmet-Yenikapı kesiminin hava fotoğrafı (Cumhuriyet, 5 Haziran 1939)



Şekil 4.173 Sultanahmet Meydanı için Prost'un hazırladığı plan, 27 Eylül 1940 (Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi)



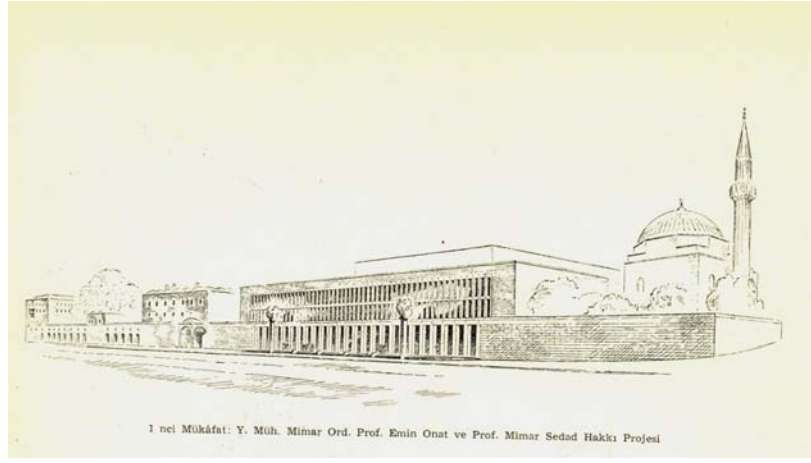
Şekil 4.174 Cemal Nadir'in Adliye Sarayı ile ilgili bir karikatürü (Cumhuriyet, 7 Ağustos 1946)



Şekil 4.175 Adliye Sarayı'nın inşa edilmesi için düşünülen yer (Cumhuriyet, 4 Haziran 1947)



Şekil 4.176 Niyazi'nin Adliye Sarayı ile ilgili bir karikatürü (Cumhuriyet, 17 Temmuz 1949)



Şekil 4.177 Emin Onat ve Sadad Hakkı Eldem'in birincilik ödülü alan projesi (Anonim, 1949b, s.179)

5. SONUÇ

Tarihsel ve toplumsal bir gerçeklik olan kent, sadece fiziksel değişimlerle tanımlanamayacak kadar karmaşık bir olgudur. Kenti “anlamak” için sadece fiziksel değişiklikleri incelemekle yetinilmeyerek fark edilemeyenleri görünür kılmak; kentteki çeşitli ilişkileri araştırmak; toplumsal, ekonomik, tarihsel, kavramsal olanla fiziksel olanın ilişkisini kurmak da gerekir.

Kent, ideolojik yapılanmalarla bağlantılı tanımlanmış ve oluşturulmuş bir gerçeklik olmakla birlikte, aynı zamanda kentsel sahnenin tüm aktörleri arasında süregelen toplumsal ilişkilerin hem öznesi hem de aracıdır. Yönetimi elinde bulunduranların, kenti dönüştürme adına müdahale ettiği her fiziksel mekan, gerçekte bir tür toplumsal ilişkiselliğin sonucudur. Nitekim, Frisby’e göre (2001, s.248) de, kent, toplumsal nedenlerle meydana gelen mekansal bir oluşum değil, mekansal olarak şekillenmiş toplumsal bir oluşumdur.

Türkiye’de tarih yazımı alanında sık sık “modernleşme projesi” söylemi ile karşılaşmak mümkündür. Cumhuriyet’in ilk yıllarında kentlerin yeniden biçimlendirilmeye çalışılması, şehircilik tartışmalarına ve uygulamalarına yansımıştır. Tekeli (1999, s.136), Türkiye’de kent planlamasının bir modernleşme projesi ya da onun bir bileşeni olarak okunabileceğini söyler. Tekeli’ye göre planlama, aydınlanma düşüncesine ve nesnel bir sosyal bilimin kurulabileceği kabulüne dayanır. Bu durum, toplumun yönlendirilmesinde ve dönüştürülmesinde teknik aklın kullanılması, yani modern planlama düşüncesinin doğuşuna işaret eder. Yine Tekeli planlamaya bu derece genel yaklaşıldığında Türkiye’nin tüm modernleşme projesini bir planlama projesi olarak görmenin mümkün olduğunu da vurgular. Öte yandan, toplumun mevcut koşullarını değerlendirip değişme bilincini geliştirmesinin modernlik sürecinin başlangıcı olduğu söylenebilir. Ancak, modernlik için model alınan Batı’nın ideolojik bir projeye dönüştürülmesi sonucunda konu ile ilgili kuramsal çalışmaların sınırları belirlenmiş olmaktadır.

Erken Cumhuriyet döneminde İstanbul’un mevcut kentsel dokusuna müdahale edilerek bir anlamda kaderi önceden belirlenmek istenmiştir. Geleceği tanımlanan yeni toplumun, fiziksel mekanının geleceğinin de kararlı biçimde yönlendirilmesi amaçlanmaktadır. Kuşkusuz, İstanbul’un planlanmasına ilişkin merkezi otoritenin ideolojik ve yönetsel kararları ortamı belirleyen ana etmendir. Ancak, İstanbul’un, sadece, planlamanın tüm güzergahlarını tanımlayan, planlamayı yönlendiren ve disipline eden bir merkezi özne tarafından biçimlendirildiği söylenemez. Bu çalışmada, İstanbul’un planlama tarihinin bürokratik eylem dökümlerinden ibaret olmadığı üzerine odaklanılarak, merkezi öznenin hareket alanından

başka etkinlik bölgelerinin varlığı da araştırılmıştır. Ulaşılabilen “malzeme”nin çoğu merkezi öznenin yaptıkları üzerine kurulu olduğu ve değişimin asıl aktörleri bugüne, merkezi özne kadar çok fazla kaynak bırakmadığı için kentin değişiminin izleri ve arka planı dönemin gazetelerinin, süreli yayınlarının ve arşiv belgelerinin satır aralarından ortaya çıkabilmektedir. Bu doğrultuda, İstanbul’un değişimini kavrayabilmek için kentsel müdahalelerle nelerin amaçlandığı, kentin nasıl ve hangi araçlarla planlandığı, kentle ilgili aktörlerin davranışları ve zihniyet yapıları, gerçekleşenler ve gerçekleşt(e)meyenler, kent planlanmadan önce ve planlar uygulandığı sırada yaşananlar, yani bu süreci algılanır kılan veriler çok daha önemli gözüktür.

Merkezi yönetim hem görünür siyasal araçlarla iktidarını kurmaya ve pekiştirmeye ihtiyaç duymaktadır, hem de kendi amaçlarının yansıması olacak olan kentler oluşturma isteğindedir. Dolayısıyla bu dönemde kent planlama, homojen bir Türkiye yaratmanın araçlarından biri olmuştur. Oysa, her kent farklı koşullarda değişimini sürdürür. Farklı toplumsal, tarihsel ve kültürel pratikler, yaşanan değişimin kendine özgü olmasına neden olur. Hatta, kentlerin, planlanarak aşama aşama yürütülen gelişmelerin sonucunda oluştuğunu kabul etmek, ancak mekanları toplumsallığından boşaltarak ele alınca mümkün olabilir.

Özellikle Ankara’nın imarı için ilk adımların atılmasıyla birlikte İstanbul’un imarı Erken Cumhuriyet dönemi otoritelerinin zihinlerini meşgul etmeye başlamış gözüktür. Bu noktada, İstanbul’un planlamak istendiğinde nasıl bir kent olduğunun üzerinde durmak, planlamaya hangi koşullar altında kalkışıldığını kavramak açısından önem taşımaktadır.

Erken Cumhuriyet İstanbul’u ile ilgili önemli bilgilerden biri, İstanbul’un nüfus kaybeden bir yer olduğudur. Bu dönemde İstanbul, sosyoekonomik ve kültürel açıdan eski parlaklığını, kozmopolit yapısını ve ülke ölçeğindeki gücünü yitirmeye başlamış, siyasal karar merkezi olmaktan çıkmış bir kenttir.

Cumhuriyetin mekanları Anadolu’da inşa edilirken, terk edilen “öteki” şehir, eski İmparatorluk başkenti İstanbul, yalnız mecazi anlamda değil, gerçekten de görmezden gelinir. Atatürk, 1919’da ayrıldığı İstanbul’u 1927’ye kadar ziyaret etmez. Aynı zamanda, merkezi yönetimin kaynaklarını Ankara’daki yönetsel altyapıya ve Ankara’nın imarına harcaması nedeniyle yüzlerce yıldır yararlandığı kaynaklardan yararlanamaz durumdadır. Dünya çapında yaşanan ekonomik buhranın etkisi de kentte hissedilmektedir. Bununla birlikte, İstanbul, İmparatorluk’un son yıllarından başlayarak, savaşların, işgalin ve özellikle tarihi yarımadaı mahalle mahalle yok eden yangınların neden olduğu bir harabe görünümündedir. Öte yandan, yangınlar ve onları izleyen sistematik planlamalarla geleneksel dokusu büyük oranda

değişmiştir. Geometrik bir yol ağı ve parselasyona sahip kentsel alan yüzdesi bağlamında ülke içinde ön sıradaki yerini ise korumaktadır (Tanyeli, 1997).

Nüfusu ve kentleşme hızı azalmış, devam eden kentsel sorunların ortasında olan böylesi bir İstanbul'da kentin imarından ve plan gereksiniminden söz edilmeye başlanır. İstanbul bir anlamda “öteki”ni temsil eder ve dönüştürülmesi, kazanılması gerekir; “bizim” kılınmalıdır. Ancak, imarın nasıl gerçekleştirileceği konusu yönetimi elinde bulunduranların zihinlerini fazla meşgul etmiş gözükmez. Bu koşullarda büyük kent ya da İstanbul sorunsalları üzerinde özgül düşünceler geliştirilmesi de pek mümkün değildir. Kent, planlanmak istenmekle birlikte kent planlamasının kavramsal içeriği ve uygulama sınırları konusunda ise bir netlik yoktur. Ülkede bulunan yabancı uzmanlara danışılması ve onlara (genellikle uygulanmayan) planlar yaptırılması ilk başvuru yöntemlerdendir. Bir yandan ise imar komisyonları oluşturulur. Üyeleri merkezi otoritenin yönlendirmesiyle oluşturulan bu komisyonların çoğu zaman etkili olamadığı görülür. Bu girişimler sırasında ortaya çıkan kimi fikirlerin izleriyle ise daha sonra Prost'un hazırladığı planlarda karşılaşılacaktır.

Bir diğer girişim, bir dizi yasanın çıkarılışı olur. Yasaların kendi başlarına değiştirici bir gücünün olduğu yanılsamasıyla çıkarılan bu yasalarla merkezi yönetimin yerel yönetimler üzerinde denetimi ve gözetimi de arttırılmak istenir. Ancak, yasal yollarla bir denetleme mekanizmasının nasıl oluşturulacağı pek de bilinmemektedir. Örneğin, bir kanunla bir yönetmelik arasındaki sınır kolay çizilememekte, şehircik kısmen belediyeçilik olarak algılanmaktadır. Yasalar yoluyla imar planlarının hazırlanmasının bir zorunluluk halini almasıyla ise, İstanbul'un planlama uzmanını belirlemek üzere uluslararası bir yarışma düzenlenmesine ve bu yarışmaya yabancı uzmanların davet edilmesine karar verilir.

Yabancı uzmana gereksinim, planlayamama yanılsamasını da içeren bir özgüven eksikliğini tanımlamaktadır. Teknik becerinin ancak o pratiği bilenler tarafından taşınabilir olduğuna inanılır. Bu nedenle yabancı mimar çağırarak kaçınılmaz bir zorunluluk olarak görülür. Tartışılmaz bir doğruluğu olduğuna inanılan planlamanın olabildiğince “dışarıdan” biri tarafından gerçekleştirilmesini sağlamak da planlamayı meşrulaştırmak için gerekli görülmüş olmalıdır. Yabancı uzmandan yararlanma bir anlamda Batı'ya açılışı ve çağdaş uygarlık düzeyini yakalama idealini de temsil etmektedir.

Açılan yarışma sonucunda seçilen yabancı uzman Ehlgötz iken, belirsizlik ve karışıklıklar içeren bir sürecin sonunda İstanbul'u planlamak üzere doğrudan Prost görevlendirilir.

Ankara'yı planlaması için bir Alman olan Jansen'in*, İstanbul içinse bir Fransız olan Prost'un tercih edilmesinin gerekçelerini ortaya koyabilmek ise araştırma ve analizleri gerektirir. Gerek Ehlgötz, gerekse ondan önce danışılan yabancı uzmanlar tarafından hazırlanan çoğu çalışmanın değerlendiril(e)memesi, bilgi üretim süreçlerinin ve karar verme mekanizmalarının tıkanıklığıyla ya da otoriteyi elinde bulunduranların anlık kararlarıyla hareket edilmesiyle açıklanabilir.

İstanbul'un imarıyla ilgili bu ilk girişimler, kaçınılmaz olarak Erken Cumhuriyet yönetici kadrolarının kent ve kentlilik kavrayışlarının nasıl biçimlendiğini irdelemeyi zorunlu kılar. Öncelikle, kenti bir plan aracılığıyla disipline etme isteği katı bir istikrar beklentisi ile ilişkili olmalıdır. Bu bakış açısı, gelişmiş olduğu varsayılan –modernlik ile daha erken karşılaşmış- ülkelerin kentlerinin mevcut koşullarının ulaşılması gereken tek doğru olarak kabul edilmesinden kaynaklanmaktadır. Yani, idealize edilmiş Batı'nın kentsel, toplumsal, ekonomik, kültürel, fiziksel koşulları gelecekte ulaşılması gereken mutlak hedef sayılacaktır. Kentin imarını sabit bir hedefe yönelik bir proje olarak kabul etmek, hem kendine özgü toplumsal, tarihsel ve ekonomik koşulların; hem de ulaşılması hedeflenen Batı'nın karmaşıklığının farkında olmamakla ilişkilidir. Dolayısıyla, kent yaşayan, kendi dinamikleriyle değişen, aynı zamanda da değişime ve/veya değiştirilmeye direnen bir mekan olarak görülmez. Öyle ki, kentin biçimlenmesine katkıda bulunma inisiyatifi kullanma arayışında olanlar kent için neyin doğru, neyin yanlış olduğunu da bildiklerine inanırlar. Kentin geleceğine karar verme yetkisine sahip olanlar, söz hakkına sadece merkezi yönetimin sahip olduğunu düşünenler, kent planlama bilgisi üzerinde bir tür tekel kurulabileceğini düşünmüş gibi gözüdürler. Adeta plansız kent yönetimin özlemleri, arzuları doğrultusunda planlıya dönüşecek ve üstelik bir kez planlanan kent, bu “doğru” plana bağlı kalıp sonsuza dek bu düzenini koruyacaktır. Düzenli kentlerin daha kolay yönetilebilir hale geldikleri, kenti planlı hale getirmenin yönetimin denetimini kolaylaştırdığı da düşünülmüş olmalıdır. Dolayısıyla, sorun kentin mükemmel, değişmez, bozulmaz olarak (ya da öyle olması gereken bir gerçeklik olarak) tahayyül edilmesinde düğümlenir. Bu ise, zaman zaman neredeyse nevroitik denebilecek bir düzen saplantısı ve denetim ihtiyacı geliştirilmesine işaret eder.

* Tanyeli (2003, s.163), Ankara'nın planlanması için bir Almanya'da bir ön araştırma yapılmasını ve bir Alman uzmanın tercih edilmesini Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesindeki ve içindeki Alman propaganda etkinliklerinin başarısıyla açıklar. Öyle ki, bu kapsamlı tanıtım çabası, Osmanlı elitlerini o zamana dek Fransa'nın kültürel gücü yanında pek önemsemedikleri Almanya'ya yakınlaştırmıştır. Ankara'da en yüksek bürokratik kademeleri işgal eden asker kökenlilerin de kendilerini Alman kültür çevresine daha yakın hissetmeleri mimari tercihlerini bu yönde kullanmalarında etkili olmuş olmalıdır.

Kentin böyle kavranışı, kentteki karmaşık toplumsal ilişkilerin kentlileri ve kentsel mekanları nasıl biçimlendirdiği; kentlilerin kentlerini nasıl dönüştürdüğü üzerinde fikir yürütmenin de önünü tıkamış gözükür. Planlamanın toplumsallığı dikkate alınmamış gözükür. Kent öznesi devlet olan bir nesne gibi düşünülür belki de. Kentliler, kendileri için planlanan kentte, sadece “doğru” kent kültürünü “öğrenmekle” yükümlü görülürler. Kentin fiziksel olarak biçimlendirilmesiyle kentlilerin beklenen “davranış kalıplarını” öğrenecekleri varsayılır. Yani, metaforik bir öğretmen-öğrenci ilişkisi kurulur. Kent kültürünün belli türdeş kuralları ve davranış kalıpları olmadığı, kentte yaşanan toplumsal ilişkilerle zaman içinde değiştiği ise düşünülmez. Tahayyül edilen kentin ve kentli kimliğinin planlanarak gerçekleştirileceğine inanılır. Yönetimi elinde bulunduranlar tüm değişimleri kendi müellifliğinde gerçekleşmiş gerçek bir tümel planlama etkinliği olarak görmek ve göstermek isterler. Dolayısıyla, kent yaşanan toplumsal dönüşümün mekansal biçimlenmesi olarak görülmez.

Prost dönemi olarak adlandırılan evrede yapılanlar yukarıda özetlenenleri örneklemek için kullanılabilirler. Örneğin, yaklaşık 1937 yılına dek bir duraklama döneminden söz edilebilir. Beklenen, ilk olarak bir planlama uzmanının belirlenmesi, daha sonra ise belirlenen uzmanın, yani Prost’un imar planlarını hazırlamasıdır. Öyle ki, otoriteyi elinde bulunduranların kendi damgasını vurabileceği önemli kamusal alanlar, kentsel prestij donatıları imar planını hazırlayacak olan yabancı bir uzmanın varlığı ile meşruiyet kazanacaktır. 1930’larda kenti biçimlendirmekte etkili olan “meşru” aktörler ise, tek özne olan kamu otoritesi ve iktidarla bütünleşik bir tasarımcıdır. Dolayısıyla, otoriter bir vali ve belediye başkanının, bir tasarımcının ve Tek Parti iktidarının gücü istenilenlerin uygulanabilmesi için yeterli görülür.

Bu dönemde İstanbul, merkezi otoritenin gücünü sergileyebileceği verimli bir zemini tanımlamaktadır. Merkezi otoritenin İstanbul’un imarı konusundaki yönlendirme gücünü ve denetimini elden bırakmak istemeyişinin göstergeleri ise İstanbul Belediyesi’nin imarın tüm aşamaları hakkında bakanlıklara düzenli bilgi vermesi, başbakan ve çeşitli bakanların da zaman zaman İstanbul’a gelerek imar işlerini yerinde incelemeleridir. Öyle ki, bu dönemde belediyelerin, merkezi otoriteden bağımsız, kendi kendini yönetebilen birer yerel güç olmaları mümkün değildir. Belediye, kentsel hizmetleri görmekte yükümlü olan bir devlet organı olarak görülür. Aynı zamanda erkleri ayıran çizgiler silinmiş, devlet partiyle, belediye mülki idareyle iç içe geçmiştir.

Prost’un yaklaşımları ve tasarım kararları da etkili olmakla birlikte, pek çok kararın uzman belirlenmeden önce verildiği, Prost’un çalışmaya başlamasıyla ise daha önceden başlanmış olan çoğu imar etkinliğinin olgunlaştırılmaya çalışıldığı görülür. 1920’li yılların sonundan

başlayarak İstanbul'da olması gereken bina tipleri, bu binaların yerleri, dönüştürülecek arsalar ile ilgili ilk girişimlerin varlığı bu çalışmada ortaya konmuştur. Bu durum, Prost'un, kendisinden çok daha önce gündeme gelmiş fikirlere imar planında geniş yer verdiğini gösterir. Dolayısıyla, Prost'un, kendisinden önce hazırlanmış olan bu tür çalışmalardan haberdar olduğunu ve/veya gerek yerel yönetim, gerek merkezi otorite tarafından Prost'un yönlendirildiği söylenebilir. Öte yandan, İstanbul'un imarının hazırlanan plana göre uygulanacağı duyurulmasına rağmen Prost'un planları tamamlaması beklenmeden ona, özellikle bürokratların isteklerini içeren bölgesel ön projeler hazırlatılması da bu savı destekler niteliktedir.

Bu durum, planlama uzmanının da bizzat bir temsiliyet nesnesi olarak algılandığını ortaya koyar. Prost'un bir planlama uzmanı olarak işlevsel rolünün, iradesinin, kente ve topluma karşı sorumluluğunun sözü edilmez. Prost'un ise, sayısı çok fazla olmamakla birlikte, zaman zaman itirazlarını ortaya koyduğu, yöneticilerle planlama kararlarına ilişkin anlaşmazlıklar yaşadığı söylenebilir. Bunlar özetle, Adliye Sarayı nedeniyle hazırladığı planda değişiklik yapmak istememesi, stadyum inşası nedeniyle gazhanenin başka bir yere nakline karşı çıkması, yine stadyumla ilgili olarak stadyumun meydan cephesinin daha alçak yapılmasını istemesi gibi durumlardır. Ayrıca, Prost'un önerilerinin dışında hareket edilen durumlardan da söz edilebilir. Örneğin, stadyum, Prost'un önerisinin dışında başka bir yere, Dolmabahçe'ye inşa edilmiştir. 1940'ların ikinci yarısında ise Kemal Ahmet Aru tarafından planlanan Levent Evleri'nin kentin kuzeyine inşasına Prost karşı çıkmıştır (Küçükler, 1997). İstanbul'un liman yerinin belirlenmesine ilişkin örnekte ise Prost, kararı kendisinin değil hükümetin vermesini önerir.

Planın elde edilmesi dışında uygulanabilmesi de karmaşık bir süreci içerir. Örneğin, Eminönü Meydanı planlanmadan önce burada istimlaklere başlanır. Bu sırada kendisinden burası için proje hazırlaması istenmesi üzerine Prost'un önerisi, yıkımlardan sonra ortaya çıkan duruma göre projeyi tamamlamak olur. Dikkat edilirse, yönetimin planlama talebi onu kendi iradesine tabi kılmak biçiminde çalışmaktadır.

İstimlakler tüm imar süresi boyunca kentin imarında karşılaşılan en büyük sorunlardan biri olur. Öyle ki, istimlaklerin yol açabileceği olası tıkanıklıkların çoğu öngörülememiştir. İstimlakler için gereken bütçenin oluşturulması; gerekli yasal düzenlemeler; istimlak bedellerinin belirlenmesi; istimlaklerin hak sahiplerine duyuruş yöntemi; mülk sahiplerine ve kiracılara istimlak bedeli ödemelerinin nasıl yapılacağı; Vakıflar'a ait, şahsa ait ve birden fazla hissesi olan mülklerin istimlakında izlenecek yol; sahipleri bulunamayan veya

ulaşılamayan mülklerin istimlakı; yerlerini boşaltmak zorunda kalan esnafın durumu; istimlaklerle ilgili açılan davalar, rant kavramının ortaya çıkışı, yıkım işlemleri ve molozların kaldırılmasındaki güçlükler; kiracılar, mal sahipleri, müteahhitlerle yaşanan anlaşmazlıklar ve bu anlaşmazlıkların çözüm biçimleri gibi bir dizi sorunun istimlakler sürerken çözülmesi gerekmektedir. Ne var ki ortaya çıkan yönetsel, yasal, ekonomik, teknik sorunlar ve eksikliklerin çoğu bu sorunlar ve eksikliklerle karşılaştıkça çözülmeye çalışılır.

Plan da planlama uzmanı gibi bir temsiliyet nesnesi haline getirilmiş gibidir. Kent planlanarak “gelişi güzel icraattan ziyade fen ve ilim dairesinde hareket edilecek bir imar tarzına kavuşacaktır” (Cumhuriyet, 31 Temmuz 1932). Plana meşruiyet kazandırmanın yoluysa ona bilimsellik atfetmek olur. Rasyonelitenin, zamandan, mekandan ve toplumsallıktan soyutlanmış olarak varolabileceği sanılır. Planın gereklilik ve önemi, sadece bilimsel rasyonalite bağlamında değil, bir tür kutsallaştırmayla da vurgulanır. Dahası, ifade ettiği kesinlikle ve sahip olduğu dokunulmazlık zırhıyla plan geleceği biçimlendirmez, neredeyse ipotek altına alır.

Öte yandan, kent plan yoluyla disipline edilmeye çalışılırken direnmeler de gündeme gelir. Bu dönemde, kenti var eden diğer aktörlerin pek çok mekanizmada işitilebilen muhalif sesleri ve eleştirileri mevcuttur. Bu direnmeler, İstanbul’un kentsel değişiminin farklı güzergahlar çizmeye olanak veren bir çoğulluk içinde gerçekleşebilme olasılığı bulunduğu birer örnektir. Ancak, bu sesler kentsel mekanın kullanımında ve biçimlendirilmesinde söz hakkına neredeyse hiç sahip olamazlar; sadece talepleri, tepkilerini ortaya koyabilirler. Bu direnme ve tepkilerin kent mekanında fiziksel bir karşılığı da olamamıştır.

Bu süreçte Gayrimüslim gruplar içinde de bir direnme ile karşılaşılır. Gayrimüslim grupların mezarlıklarının kamulaştırılması girişimlerine direnmeye çalıştıkları, bu nedenle de mahkemelerde dava açtıkları, ancak genellikle başarılı sonuç alamadıkları görülür.

Devletin kendi kurumları arasında, bürokrasi içinde oluşan bir direnmeden de söz edilebilir. Bu direnme, merkezi yönetimin İstanbul içindeki etkinlikleri sırasında Vakıflar’la karşı karşıya gelmesi şeklinde gerçekleşir. Belediye Kanunu ile mezarlıkların Vakıflar’dan belediyelere devredilmesi, benzer şekilde suların idaresinin belediyelere verilmesi, Vakıf mülklerinin çeşitli mekanizmalarla satışa çıkarılması Osmanlı Devleti’nin son dönemlerinden itibaren görülen merkezi yönetim ile Vakıflar arasındaki anlaşmazlığa eklenen bir halkalardır. Ancak, Vakıflar’ın gücünü azaltmaya yönelik bu girişimler karşısında Vakıflar da sık sık mahkemelerde merkezi yönetimin aleyhine eylemde bulunur.

Kentlilerin tepkileri ise ağırlıklı olarak istimlakler sırasında ortaya çıkar. Bunlar arasında mal sahipleri, kiracılar, esnaf, arsa sahipleri, müteahhitler sayılabilir. İstanbul Belediyesi istimlakler sırasında oluşan anlaşmazlıklarla ilgili çok sayıda davayı takip etmek zorunda kalır. Bunların dışında az da olsa tekil sesten söz edilebilir. Ancak, bu karşı çıkışların ya da taleplerin, daha çok bürokrasinin içinden gelirse dikkate alındığı görülür. Kentlilerin çekingen, dolaylı eleştirel yaklaşımları genellikle suskunlukla geçiştirilir. Bireysel tepkiler arasında eski Şehremini Cemil Topuzlu'nun İstanbul'un imarına ilişkin Şehir Meclisi'ne verdiği çok sayıda soru önergesi örnek gösterilebilir. Bununla birlikte kentlilerin karar mercilerinde temsil edildikleri de söylenemez.

Bu dönemde kentte yaşayanların sesleri duyulabildikleri bir mecra gazete olur. Örneğin, 1 Mart 1939-16 Mart 1939 tarihleri arasında Cumhuriyet Gazetesi'nde bir anket düzenlenir. "İstanbul'un imarında ilk önce nelerin yapılmasını istiyorsunuz?" başlıklı anketin düzenlenme amacı, Belediyeler Bankası tarafından İstanbul Belediyesine verilen 5 000 000 liralık istikrazın öncelikli olarak hangi imar etkinliklerinde kullanılmasının istendiğini kentlilere sormaktır. Muhtemelen Vali ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar'ın bilgisi dahilinde gerçekleşen bu ankette verilen cevaplar, kentlilerin yaşadıkları kenti ve kentin imarını kavrayış biçimlerini izlemek açısından ilginçtir. Ancak, anket sonuçlarının nasıl değerlendirildiği bilinmemektedir. Verilen cevaplardan daha çok, anketin düzenlenmiş olmasına önem verildiğini söylemek yanlış olmaz. Mimarlık meslek çevrelerinin muhalefeti ise, yabancı mimarlara neden iş verildiği konusu etrafında şekillenir. Kentin imarına ilişkin eleştirilerle ise özellikle 1940'lı yılların sonlarında sıklıkla karşılaşılır.

Öte yandan, İstanbul bir yandan geçmişin imgesi olmanın ağırlığını taşıırken, bir yandan da değişimin ve yeniliğin mekanı olmanın gerilimini yansıtmaktadır. Bu dönemde kent, Taksim Kışlası, Taksim Gazinosu, Gardenbar, Eminönü'nde Valide Han, Balıkpazarı, kent içindeki çeşitli mezarlık arsaları gibi ekonomik, tarihi, mimari, sanatsal varoluşlarından bağımsız olarak kolayca yıkılıp, bozulup, değiştirilip ortadan kaldırılan ve hatta aynı işlevlerle aynı yerde yeniden yapılan örneklerle doludur. Kentin imarına başlanmadan önce ve imarı sırasında tarihsel yapı stoğuna karşı gösterilen kayıtsızlık, ilgisizlik ve ihmalden söz edilebilir. Altınıyıldız'a göre (2003, s.185) iktidar İstanbul'daki Osmanlı mirasının kendisiyle değil görüntüsüyle ilgilenir. Geleneğin abideleri, binaları, sokakları, ne 1920'lerde toplu olarak yıkılır, ne de 1950'lerde ciddi olarak onarılır. İktidarlar şehirdeki Osmanlı mirasının kendisine değil, çevresine dokunur, geçmişten kalanın kendisiyle değil, temsiliyle uğraşır. Yeni simgeler yaratma isteği ve çabası ise Cumhuriyet yönetimi için öncelik taşıdığından

Dolmabahçe Saray Tiyatrosu, Taksim Kışlası, Çağlayan Kasrı ya da Osmanlı mezar taşları gibi tarihsel yapı stoğunun bazı örnekleri feda edilebilir bulunur. Tarihselliklerinin farkında olunmadan ortadan kaldırılan bu örnekler çok fazla tepkiye neden olmazken, yerinde Adliye Sarayı inşa edilmesi planlanan İbrahimpaşa Sarayı ile ilgili yoğun bir tartışmanın kamuoyunda sürdüğü görülür. Osmanlı mimarlık mirasının yok etmenin ve bu yıkımların geride bırakacağı boşlukların, kaybedilenlerin geri getirilmesi için arzu uyandıracığı, yok edileni efsaneleştireceği belki de fark edilmiş olmalıdır.

Öte yandan, 1940’lardan itibaren milliyetçilik vurgusunun artması da tarihle olan ilişkinin yön değiştirmesinde etkindir. 1940 öncesindeki kapalı ortam 1940 sonrasında çözülür, değişen dünya koşullarının da etkisiyle milliyetçilik daha görünür ve söz edilebilir bir hal alır. Bu durumun bir yansıması da 1943 yılında, İstanbul’un fethinin 500. yılı olan 1953 yılında kutlamalar yapılmasına karar verilmesidir. Bu doğrultuda, 1939 yılında onaylanan imar planı sonrasında 1943 yılında bir de on yıllık uygulama planı hazırlanarak 1953 yılındaki 500. yıl kutlamalarına görkemli bir imar süreci ile girilmesi hedeflenir. Onaylanmış olan imar planı ani bir kararla kutlamaların malzemesi haline gelir. Bu durum, planın Erken Cumhuriyet döneminde nasıl algılandığına ilişkin önemli veriler içerir. Planla fiziksel mekan somut, ölçülebilir ve kıyaslanabilir bir nesneye indirgenemez. Dolayısıyla, plan ve genel olarak kentsel imar, reel olarak kentin biçimlenmesine cevap arayan bir araç sayılamaz. Mutabakat süreçleri yaşanmadan, yerel çıkar grupları dikkate alınmadan ortaya konan, bürokrasinin eylemlerinin aracı olan, büyük oranda kentin görüntüsünün değiştirilmesine yönelik neredeyse simgesel bir nesnedir. Yönetimin çağdaşlık idealini ve toplumu yeniden biçimlendirme iktidarını temsil eder; temsil etmediği belki tek şey, kendi teknik ve toplumsal varlığıdır.

KAYNAKLAR

KİTAP, TEZ, MAKALE ve BİLDİRİLER

- Anonim, (t.y.), İstanbul Limanına Verilecek Yeni Şekil, Denizcilik Bankası T.A.O. İstanbul Liman İşletmesi
- Anonim, (1930), İstanbul'un Liman ve Köprü Meselesi: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odasıncı Teşkil Edilen Komisyonun Raporu, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatı, İstanbul.
- Agache, A., (1934), Büyük İstanbul Tanzim ve İmar Planı, Belediye Matbaası, İstanbul.
- Arseven, C.E., (1937), Şehircilik (Urbanizm), Devlet Basımevi, İstanbul.
- Akbayar, N. (Ed.), (1998), Dünden Bugüne Beşiktaş, Beşiktaş Belediye Başkanlığı, İstanbul.
- Akbulut, R., (1993a), "Henri Prost", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Ç. Anadol (yayın koordinatörü), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 6: 285-287.
- Akbulut, M.R., (1993b), "Wagner, Martin", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Ç. Anadol (yayın koordinatörü), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 7: 392-393.
- Akçura, G., (1991), Deniz Hamamından Plaja, Türk Usulü Deniz Banyosu, İvrir Zıvır Tarihi, İstanbul.
- Akpınar, İ., (2003), "The Rebuilding of İstanbul after the Plan of Henri Prost, 1937-1960: From Secularisation to Turkish Modernisation", Bartlett School Of Graduate Studies, University of London (yayımlanmamış).
- Akpınar, İ., (Ocak 2003), "Pay-i Tahtı Sekülerleştirmek: 1937 Henri Prost Planı", İstanbul, 44: 20-25.
- Alada, A., (1990), "Türk Belediyeciliğine Kronolojik Bir Yaklaşım", Türk Belediyeciliğinde 60 Yıl Sempozyumu, Ankara 23-24 Kasım 1990, Ankara Büyükşehir Belediyesi Yay., Ankara.
- Alişanzade Sedat Hakkı, (1931), "İstanbul ve Şehircilik", Mimar, 1: 1.
- Alnar, G., (1935), "İstanbul'un Liman Meselesi", Arkitekt, 11-12: 325-326.
- Alsaç, O., (1958), Şehircilik Bakımından İmarla İlgili Mevzuatımız ve Başka Memleketler Mevzuatı ile Mukayesesi, Güven Yayınevi, İstanbul.
- Altinyıldız, N., (1997), "Tarihsel Çevreyi Korumanın Türkiye'ye Özgü Koşulları (İstanbul 1923-1973)", Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).
- Altinyıldız, N., (2003), İmparatorlukla Cumhuriyet Arasındaki Eşikte Siyaset ve Mimarlık: Eskiye Muhafaza / Yeniye İnşa, Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce: Muhafazakarlık, A. Çiğdem (Ed.), İletişim Yayınları, İstanbul, s.179-186.
- Angel, A., (1987), "Henri Prost ve İstanbul'un İlk Nazım Planı", Mimarlık, 222: 34-39.
- Angel, A., (1993), "Henri Prost ve İstanbul'un İlk Nazım Planı", Planlama, 1-4.
- Angel, A., (1992a), "Projets et aménagements urbains à Istanbul de 1933 à nos jours", Lettre d'Information de l'Observation urbain d' İstanbul, 2: 2-4.

Angel, A., (1992b), “Projets et aménagements urbains à Istanbul de 1933 à nos jours, deuxième partie”, Lettre d’Information de l’Observation urbain d’ Istanbul, 3: 1-5.

Angel, A., (1993), “Projets et aménagements urbains à Istanbul de 1933 à nos jours, troisième partie”, Lettre d’Information de l’Observation urbain d’ Istanbul, 4: 2-10

Anonim, (t.y.), İstanbul Limanına Verilecek Yeni Şekil, Denizcilik Bankası T.A.O. İstanbul Liman İşletmesi

Anonim, (1930), İstanbul’un Liman ve Köprü Meselesi: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odasıncı Teşkil Edilen Komisyonun Raporu, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatı, İstanbul.

Anonim, (1934), “İstanbul Adliye Binası Projesi Müsabakası”, Arkitekt, 12: 357.

Anonim, (1935a), “İstanbul Şehrinin Planı”, Arkitekt, 2: 61-68.

Anonim, (1935b) “İstanbul Tiyatro ve Konservatuarına Ait Uluslararası Proje Müsabakası”, Arkitekt, 1.

Anonim, (1935c), İstanbul Limanı, T.C. Ekonomi Bakanlığı İstanbul Deniz Ticareti Müdürlüğü Neşriyatı, s.4, no 3, İstanbul

Anonim, (1936a), Şehir ve Kasabaların Halihazır Haritalarının Alınmasına Ait Şartname ve Şehirlerin İmar Planlarının Tanzimi İşlerine Ait Umumi Talimatname, T.C. Nafia Vekaleti Neşriyatı.

Anonim, (1936b), İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı: Üçüncü Cilt 1932-1933, İstanbul Belediyesi İstatistik Müdürlüğü, Belediye Basımevi, İstanbul.

Anonim, (1939a), Belediye Yapı ve Yollar Kanunu (Kanun No: 2290, Neşri tarihi: 21.6.933), Belediye Matbaası, İstanbul.

Anonim, (1939b), “İstanbul Dolmabahçede Yapılacak Stadyum İnşası Münakasası”, 11-12: 290.

Anonim, (1939c), “Galata meydanı”, Belediyeler Dergisi, 52: 57.

Anonim, (1945a), Harp Yıllarında İstanbul’daki Faaliyetler: İstanbul Valisi ve Belediye Reisi Dr. Lütfi Kırdar’ın Eylül 1945 Basın Toplantısındaki İzahatı, İstanbul Belediye Matbaası, İstanbul.

Anonim, (1945b), “İstanbul Radyo Evi Proje Müsabakası”, Arkitekt, 7-8: 143-158.

Anonim, (1947a), İstanbul Valisi ve Belediye Reisi Dr. Lütfi Kırdar’ın Özel İdare ve Belediyenin Mali Durumu Hakkında İçişleri Bakanlığına Yazdığı Rapor, T.C. İstanbul Belediyesi İstatistik Müdürlüğü, İstanbul.

Anonim, (1947b), “İstanbul Adalet Sarayı Proje Müsabakası Jüri Raporu”, Arkitekt, 5-6: 103-116.

Anonim, (1947c), İstanbul Belediyesi Nasıl İdare Edildi, Gayrimenkul Sahipleri Derneği, İstanbul.

Anonim, (1947d), Yenileşen İstanbul: 1939 Başından 1947 Sonuna Kadar İstanbul’da Neler Yapıldı?, Belediye Matbaası, İstanbul.

Anonim, (1949a), Cumhuriyet Devrinde İstanbul, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.

- Anonim, (1949b), “İstanbul Adalet Binası Projesi Müsabakası”, *Arkitekt*, 7-10: 179-194.
- Anonim, (1950), *İmar ve İnşaat İşlerine Ait Mevzuat*, Belediye Matbaası, İstanbul.
- Anonim, (1952), *İstanbul Albümü*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.
- Anonim, (1957), *İstanbul’un Kitabı*, İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, İstanbul.
- Anonim, (1958), “Y.Mimar Asım Kömürcüoğlu, Hayatı ve Eserleri (1879-1957)”, *Arkitekt*, 26: 44.
- Anonim, (1960), *L’Œuvre de Henri Prost, Architecture et Urbanisme, L’Académie d’Architecture*, Paris.
- Anonim, (1961), *İstanbul Harita ve Planları Sergisi*, Topkapı Sarayı Müzesi Yayınları, No: II, İstanbul.
- Anonim, (1973), *50 Yılda İmar ve Yerleşme 1923-1973*, İmar ve İskan Bakanlığı Yayını, Ankara.
- Anonim, (1980), *Türkiye’de Yerel Yönetimler -Belediyeler-*, T.C. Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği, Kent Basımevi, İstanbul.
- Anonim, (1987a), *Beyazıd Meydanı Kentsel Tasarım Proje Yarışması*, E. İşözen (Haz.), İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, İstanbul.
- Anonim, (1987b), *Taksim Meydanı Kentsel Tasarım Proje Yarışması*, E. İşözen (Haz.), İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, İstanbul.
- Anonim, (1996), *Şehri Düşünmek, Şehri Yaratmak: Henri Prost’un İstanbul Üzerine Çalışmaları 1936-1951, Yapı Kredi ve İstanbul Fransız Kültür Merkezi İşbirliğiyle Habitat II Kapsamında Gerçekleştirilen Sergi Kataloğu*.
- Anonim, (2002), *Cumhuriyet Ansiklopedisi 1923-2000, Cilt 1: 1923-1940*, H.Ersel, A.Kuyaş, A.Oktay, M. Tunçay (Haz.), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Anonim, (2003), *Kıtaların, Denizlerin, Yolların, Tacirlerin Buluştuğu Kent: İstanbul, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı*, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul.
- Anonim, (02/2003), “İstanbul’da Prost İmarları ya da İnönü Çağında İstanbul”, *Arredamento Mimarlık*, 155: 84-89.
- Anonim, (03/2003), “İki Numaralı Parkta Gazino: İstanbul, 1948”, *Arredamento Mimarlık*, 156: 104-107.
- Anonim, (2006), *Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edine Rapor 29 Kanun-ı Sani 1340-26 Teşrin-i Sani 1340-1924*, (Osmanlıca’dan çeviren A. Karayılmazlar, sadeleştiren E. Karayılmazlar), İstanbul, Ticaret Odası, Yayın No: 2006-52, İstanbul.
- Aksoylu, S., (10/2003), “Türkiye’de Modernleşme Politikaları ve İmar Uygulamaları”, *Arredamento Mimarlık*, 162: 116-123.
- Arif, B., (1933a), “İstanbul’un Planı”, *Arkitekt*, 5: 154-161.
- Arif, B., (1933b), “İstanbul’un Planları”, *Arkitekt*, 6: 178.

- Artukmaç, S., (1969), Türk İmar Hukuku, Ankara.
- Aslan, B., (2002), "Saltanatın Kaldırılmasının İstanbul'daki Yankıları", Belleten, 245: 95-123.
- Aslanoğlu, İ., (2000), Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı, O.D.T.Ü., Ankara.
- Avagyan A. ve Minassian G.F., (2005), Ermeniler ve İttihat ve Terakki: İşbirliğinden Çatışmaya, L. Denisenko ve M. Şahan (Çev.), Aras Yayınları, İstanbul.
- Batkan, Ö., (1996), "Bursa Kentsel Gelişim ve Planlama Süreci", 247-259, E. Yenal (Der.), Bir Masaldı Bursa, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Batur, A., (1993), "Florya Cumhurbaşkanlığı Köşkü", Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Ç. Anadol (yayın koordinatörü), Kültür Bakanlığı-Tarih Vakfı Ortak Yayını, 3: 325-326.
- Batur, A., (1998), "1925-1950 Döneminde Türkiye Mimarlığı", s. 209-234, Bilanço 98: 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Y. Sey (Ed), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Bayrak, M. O., (1996), İstanbul Tarihi, İnkılap Kitapevi, İstanbul
- Banoğlu, N. A., (Kasım 1992), "Taksim Cumhuriyet Abidesinin Tarihçesi", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt IX, 25.
- Behar, B., (1996), İktidar ve Tarih: Türkiye'de Resmi Tarih Tezinin Oluşumu, Afa Yayıncılık, İstanbul.
- Berktaş, H., (1993), Kültür ve Tarih Mirasımıza Bakışta Milliyetçiliği Aşma Zorunluluğu", s. 240-259, Osman Hamdi Bey ve Dönemi, Sempozyum, 17-18 Aralık 1992, Z. Rona (Der.), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul,
- Beyatlı, Y. K., (1993), "Şehrin İmarını Şehir Halkı Yapacak", İstanbul, 4: 98-103.
- Bilgen H. ve Özgen G.B., (1989), İmar ve Şehir Planlama Mevzuatının Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığına Etkileri, T.B.M.M. Kültür Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, No: 40, Ankara.
- Bilsel, C., (2001), "Danger-Prost Planı ve Le Corbusier'in Nazım Plan Önerisi", Domus, 9: 42-46.
- Bilsel, C., (2007), "Remodelling the Imperial Capital in the Early Republican Era: the Representation of History in Henri Prost's Planning of Istanbul", J. Osmond, A. Cimdina (Ed.), s. 95-115, Power and Culture: Identity, Ideology, Representation, 6th Framework Programme Network of Excellence Clıohres, Edizioni Plus, Pisa University Press, Pisa.
- Boratav, K., (2000), "İktisat Tarihi (1908-1980)", s. 297-379, S. Akşin (Ed.), Çağdaş Türkiye 1908-1980, Cem Yayınevi, İstanbul.
- Bozdoğan S. ve Kasaba R. (Ed.), (1999), Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Boysan, B., (1999), "Aron Angel ile İstanbul, Prost ve Planları Üzerine Söyleşi", Mimarlık, 285: 30-39.
- Bozdoğan S., (2001), Modernizm ve Ulusun İnşası: Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari Kültür, Metis Yayınları, İstanbul.

- Cansever, T., (1991), “Beyazıd Meydanı Yayalaştırma Projesi, 1969”, *Arredamento Dekorasyon*, 24: 114-119.
- Cansever, T., (1993), “Ülke Ölçeğinde İstanbul’u Planlamak”, *İstanbul*, 4: 48-59.
- Cantek, L., (2008), *Cumhuriyetin Büluğ Çağı: Gündelik Yaşama Dair Tartışmalar (1945-1950)*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Cengizkan, A., (2004), *Ankara’nın İlk Planı 1924-25 Lörcher Planı: Kentsel Mekan Özellikleri, 1932 Jansen Planı’na ve Bugüne Katkıları, Etki ve Kalıntıları*, Ankara Enstitüsü Vakfı-Arkadaş Yayıncılık, Ankara.
- Criss, B., (1994), *İşgal Altında İstanbul (1918-1923)*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Çavdar, T., (1973), *Türkiye’de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı*, TC Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara.
- Çelik, Z., (1997), *Urban Forms and Colonial Confrontations: Algiers under French Rule*, University of California Press, Berkeley.
- Çelik, Z., (1998), *19. Yüzyıl Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Çetintaş, B., (2004), “Ayaspaşa Mezarlığı, Toplumsal Tarih, 132: 90-96.
- Çetintaş, B., (2005), *Dolmabahçe'den Nişantaşı'na: Sultanların ve Paşaların Semtinin Tarihi*, Antik A.Ş. Yayınları, İstanbul.
- Çeviker, T. (Ed.), (1996), *Kent, Konut ve Yerleşim Üzerine Karikatürler (1908-1995)*, T.C.Kültür Bakanlığı.
- Dağdelen, İ. (Haz.), (1992), *Harita Kataloğu I-II-III-IV*, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü, İstanbul.
- Daver, A., Günay, S. ve Resmor, M., (1944), *Güzelleşen İstanbul*, XX. Yıl, Maarif Matbaası, İstanbul.
- Daver, A., (1944), *Dünkü Bugünkü Yarınki İstanbul: İstanbul Radyosunda Konuşmalar*, İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü Neşriyatı, İstanbul.
- Deleon, J., (1993), “Beyaz Ruslar”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Ç. Anadol (yayın koordinatörü), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 1: 177-179.
- Dener, A., (1994), “Sosyal ve Mekansal Değişimin Etkileşimi: Cumhuriyet Sonrası İstanbul Konutları”, *Doktora Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).
- Dovey, Kim, (1999), *Framing Places: Mediating Power in Built Form*, Routledge, London.
- Duben A. ve Behar C., (1998), *İstanbul Haneleri*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Duranay, N. Gürsel, E. Oral, S., (1972), “Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul’un Planlaması”, *Mimarlık*, 7: 65-118.
- Duyguluer, F., (1989), *İmar ve Şehir Planlama Mevzuatının Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığına Etkileri*, T.B.M.M. Kültür Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, No: 38, Ankara.
- Doğuoğlu, M. M. , (2002), *19. Yüzyıl İstanbul’unda Alman Mimari Etkinliği*, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).

- Elgötz, H., (1934), İstanbul Şehrinin Umumi Planı, Ahmet Saim Matbaası, İstanbul.
- Ergin, O. N., (1339-1341), Muhtasar Mecelle-i Umur-u Belediye, Bahriye Matbaası, İstanbul.
- Ergin, O. N., (1933), Cumhuriyet ve İstanbul Mahalli İdaresi, İstanbul Belediye Mecmuası.
- Ergin, O. N., (1936), Türkiye’de Şehirciliğin Tarihi İnkışafı, İstanbul İ.Ü. Hukuk Fak. İktisat ve İctimaiyat Enstitüsü Yayınları, İstanbul.
- Ergin, O. N., (1938), İstanbul’da İmar ve İskan Hareketleri, Eminönü Halkevi Dil, Tarih ve Edebiyat Şubesi Neşriyatı, İstanbul.
- Ergin, O. N., (1995), Mecelle-i Umur-ı Belediye, II. Baskı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, Cilt IV., İstanbul.
- Erkmen, A., (2008), “Bir Anıt için Biyografi Denemesi: Abide-i Hürriyet”, Arredamento Mimarlık, 211: 108-117.
- Ersoy S. ve Anadol Ç. (Ed.), (2003), Jacques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul: In The Insurance Maps of Jacques Pervititch, Z. Kılıç (Çev.), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Evren, B., (1994), Galata Köprüleri Tarihi, Milliyet Yayınları, İstanbul.
- Evren, B., (2000), İstanbul’un Deniz Hamamları ve Plajları, İnkılap Kitabevi, İstanbul.
- Eyice, S., (1993), “Bayezid Külliyesi”, ”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Ç. Anadol (yayın koordinatörü), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 2: 87-96.
- Eyice, S. (2001), İstanbul’un İmar Planı Raporları, İstanbul, 43: 20-24.
- Frisby, D., (2001), Cityscapes of Modernity: Critical Explorations, Polity Press, Cambridge.
- Gabriel, A., (13.01.1953), “H. Prost et le Nouveau Plan d’İstanbul”, Journal d’İstanbul, 9.
- Gabriel, A. (Aralık 1960), “Henri Prost ve İstanbul’daki Eseri”, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteni, 227: 8-11.
- Geray C., Keleş R., Yavuz F. ve Hamamcı C., (1983), “Şehircilik”, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, M. Belge, M. Tunçay, B. Özükan (Haz.), Cilt 9, s: 1602-1610, İletişim Yayınları.
- German, M., (1 Eylül 1948), “Hayrettin (Hızırreis)”, Barbaros, 2: 6-7.
- Giray, S., (1949), Yalova Kaplıcaları ve Şıfalı Sularla Tedavi, İnkılap Kitapevi, İstanbul.
- Granda, C., (2007), Atatürk’ün Uşağı: Cemal Granda Anlatıyor, Kristal Kitaplar.
- Göyünç, N., (1947-1948), Beşiktaş’ın Tarihi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Mezuniyet Tezi.
- Gülersoy, Ç., (1994), Beşiktaş Daha Dün, İstanbul Kitaplığı Ltd., İstanbul.
- Gülersoy, Ç.(Ed.), (1999), Cumhuriyet’in Devraldığı İstanbul’dan Bugüne, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası A.Ş., İstanbul.
- Hoşbaş G. ve Ersoy N., (2002), “İstanbul Nirengi Çalışmalarının İrdelenmesi”, s.224-235, Selçuk Üniversitesi Jeodezi ve Fotogrametri Mühendisliği Öğretiminde 30. Yıl Sempozyumu, 16-18 Ekim 2002, Konya.

- İleri, S., (2003), Yıldızlar Altında İstanbul, Doğan Kitapçılık, İstanbul.
- Kahya Y. ve Tanyeli G., (1993), “Unkapanı Köprüleri”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Ç. Anadol (yayın koordinatörü), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 7: 326-327.
- Kal’a A. ve Murat S. , (1997), İstanbul Külliyyatı Cumhuriyet dönemi İstanbul İstatistikleri III: Nüfus ve Demografi 2 (1930-1995), İstanbul Araştırmaları Merkezi Yayınları, İstanbul.
- Kayra, C. (Ed), (1990), İstanbul Haritaları, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, İstanbul.
- Kemal, Y., (1992), “İstanbul’un İmarı”, Aziz İstanbul, s. 161-171, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul.
- Keyder, Ç., (1989), Türkiye’de Devlet ve Sınıflar, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Keyder, Ç. (Der.), (2000), İstanbul: Küresel ile Yerel Arasında, Metis Yayınları, İstanbul.
- Kılıçbay,A., (1992), Ekonomi- Politika ve Uygulamaları ile Dönemlerin Karakteri 1923-1930, 1930-1940, 1940-1950 Dönemi, Türk Ekonomisi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.
- Kılınçaslan, İ., (1981), İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri, İ.TÜ. Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Kırdar, L., (1945), Harp Yıllarında İstanbul’daki Faaliyetler, İstanbul Belediye Matbaası.
- Koçak, C., (1996), Türkiye’de Milli Şef Dönemi (1938-1945), İletişim Yayınları, Cilt I, İstanbul.
- Köksal, A., (2002), “Türkiye Mimarlığında Modernleşme ve Ulusalcılık”, Arredamento Mimarlık, 149: 89-91.
- Köktener, A., (2004), Bir Gazetenin Tarihi: Cumhuriyet, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Kuban, D., (1993), “Beyazıt”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Ç. Anadol (yayın koordinatörü), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 2: 180-188.
- Kuban, D., (2000), İstanbul Bir Kent Tarihi: Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul, Z. Rona (Çev.), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Kuruç, B. (1987), Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi, Bilgi Yayınevi, İstanbul.
- Kuruyazıcı, H., (1998), “Cumhuriyet’in İstanbul’daki Simgesi Taksim Cumhuriyet Meydanı”, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, s.89-98, Y. Sey (Ed.), Tarih Vakfı Yayınları, Bilanço’98 Yayın Dizisi, İstanbul.
- Küçükler, E. (Der.), (Nisan 1997), “Prof. Kemal Ahmet Aru”, Kent Gündemi, 2: 7-11.
- Lambert, J.H., (1934), İmar Raporu, Milli Neşriyat Yurdu, İstanbul.
- Laqueur, H. P., (1997), Hüve’l-Baki: İstanbul’da Osmanlı Mezarlıkları ve Mezar Taşları, S. Dilidüzgün (Çev.), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Madran, E., (1997), “Cumhuriyet’in İlk Otuz Yılında (1920-1950) Koruma Alanı Örgütlenmesi-II”, O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt 17, 1-2: 75-97.
- Mardin, Ş., (2002), Türk Modernleşmesi: Makaleler 4, M. Türköne ve T. Önder (Der.),

İletişim Yayınları, İstanbul.

Marmara, R., (1999), “Büyük Mezarlık: Ayaspaşa Mezarlığı”, İstanbul Dergisi, 29.

Mazak, M. ve Şen, A., (2006), İstanbul'da İlk Modern Aydınlatılan Mekan Dolmabahçe Sarayı ve Dolmabahçe Gazhanesi, I. Uluslararası Dolmabahçe Sarayı Sempozyumu, İstanbul.

Meller, H., (2001), European Cities 1890-1930s: History, Culture and Built Environment, John Wiley&Sons, UK.

Menteşe, E., (1955), “İstanbul’un İmarı”, Arkitekt, 279: 27-38.

Meray S.H. ve Olcay, O., (1977), Osmanlı İmparatorluğu’nun Çöküş Belgeleri (Mondros Bırakışması, Sevr Antlaşması, İlgili Belgeler), Ankara Üniv. Siy. Bilg. Fak. Yay., Ankara.

Metinsoy, M., (2007), II. Dünya Savaşında Türkiye, Homer Kitabevi, İstanbul.

Murat, S. (Haz.), (2006), Düünden Bugüne İstanbul’un Nüfus ve Demografik Yapısı, İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 2006-49, Prive Grafik Matbaacılık, İstanbul.

Mustafa, M., (1947), İstanbul belediyesi müstakil olmalı ve reisi de halk tarafından seçilmelidir, Gayrimenkul Mal Sahipleri Derneği, Rıza Coşkun Matbaası, İstanbul.

Nikolai, B., (1998), Moderne und Exil: Deutschsprachige Architekten in der Türkei 1925-1955, Verlag für Bauwesen, Berlin.

Oran, S., (1957), “Büyük Şehirci Mimar Martin Wagner’in Ölümü”, Arkitekt, 287: 82-83.

Orgun, Z., (1939), “İbrahim Paşa Sarayı”, Arkitekt, 3-4: 55-59.

Ortaylı, İ., (t.y.), “Sanayi Çağında İstanbul”, s. 54-58, Dünya Kenti İstanbul-World City, A. Batur (Ed.), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.

Özavcı, T., (1965), İstanbul Yangınları: 1923-1965, Sigorta ve Reasürans Şirketler, İstanbul.

Özer, İ., (2006), Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Yaşam ve Moda, Truva Yayınları, İstanbul.

Profesör Yensen, (Haziran-Temmuz 1936), “Türkiye’de Plânlaşma İşinin Islahı”, Belediyeler Dergisi, yıl 1, 12: 24-34.

Prost, H., (1938a), İstanbul Hakkında Notlar, İstanbul Belediye Matbaası, İstanbul.

Prost, H., (1938b), İstanbul Nazım Planını İzah Eden Rapor: İstanbul ve Beyoğlu Cihetleri Nazım Planını İzah Eden Rapor, İstanbul Belediye Matbaası, İstanbul.

Prost, H., (1940), Anadolu Sahili Nazım Planını İzah Eden Rapor, İstanbul Belediye Matbaası, İstanbul. [Ayrıca bkz. Prost, H., (1998), Anadolu Sahili Nazım Planını İzah Eden Rapor, İstanbul Araştırmaları 5.]

Prost, H., (Etüdü Yapan: M. Şerer), (1941a), Büyükkadayı Tanzim ve Güzelleştirme Planını İzah Eden Rapordur, İstanbul Belediye Matbaası, İstanbul.

Prost, H., (Etüdü Yapan: Y. Mühendis H. Baykal), (1941b), Boğaziçi Anadolu Sahilinin 1/2000 Mikyaslı Nazım Planını İzah Raporu, İstanbul Belediye Matbaası, İstanbul.

Prost, H., (2 Şubat 1942), Sirkeci-Ayasofya Mıntıkası İmar ve Islah Şekli, not : 217. [Ayrıca bkz. Prost, H., (1998), Sirkeci-Ayasofya Mıntıkası İmar ve Islah Şekli, İstanbul Araştırmaları 6.]

- Prost, H., (6 Nisan 1944), Boğazın Rumeli Sahili, not: 327. [Ayrıca bkz. Prost, H., (1998), Boğazın Rumeli Sahili, İstanbul Araştırmaları 5.]
- Prost, H., (1948), “İstanbul’un Arkeolojik Durumu ve Tarihi Abideleri”, Z. Feran (Çev.), 9-12: 235-236.
- Prost, H., (1949), “İmar planlarından Doğan Gayrimenkul Mükellefiyetlerinin tatbiki hakkında fikirler”, Arkitekt, 18: sayfa numarası yok.
- Prost, H., (1950), İstanbulun Yeni Çehresi III: Nazım Planlar (İstanbul Şehrinin Avrupa Kısımının Nazım Planı), Z. Feran-N. Yaver (Çev.), İstanbul Belediye Matbaası, İstanbul.
- Prost, H., (1953), İstanbul’un Yeni Çehresi-I: Vesikalar 1936-1938, Z. Feran-N. Yaver (Çev.), İstanbul Belediye Matbaası, İstanbul.
- Resmi Gazete, sayı: 3027, 13 Haziran 1935
- Royer, J., (1965), “Henri Prost, Urbaniste (1874-1959)”, Urbanisme, 88: 2-31.
- Sabri, A. ve Onat, E., (1935), “Yürük Ali Proje Müsabakası”, Arkitekt, 6: 171-178.
- Salman, Y., (1994), “Liman Hanı”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Ç. Anadol (yayın koordinatörü), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 5: 213.
- Saner, T., (1998), 19. Yüzyıl Osmanlı Mimarlığı’nda “Oryantalizm”, Pera Turizm ve Ticaret A.Ş., İstanbul.
- Sargın, G.A. (Der.), (2002), Ankara’nın Kamusal Yüzleri, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Sarıdal, C. ve Şalgamcıoğlu, M.E., (Ocak 2003), “Fazıl Aysu ile Söyleşi: Dolmabahçe Stadı ve Spor Yapıları”, Yapı, 254: 53-58.
- Sarıoğlu, (2001), Ankara: Bir Modernleşme Öyküsü (1919-1945), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Sayar, Z., (1937), “Eminönü Meydanı”, Arkitekt, 9: 255-256.
- Shaw, S., (1979), “The Population of İstanbul in the 19th Century”, IJMES 10/1979, s.266.
- Somçağ, S., (Nisan 1997), “İstanbul’da Kuşçuluk-1”, İstanbul Araştırmaları, 1.
- Soja, E., (1989), Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory, Verso.
- Sözen, M., (1996), Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarisi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.
- Şentürk, L., (2007), Modülör’un Bedeni, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).
- Tankut, G., (1993), Bir Başkentin İmarı: Ankara 1929-39, Anahtar Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Tankut, G., (1998), “Ankara’nın Planlı İmarı ve Şehir Mimarisi”, Mimarlık, 284: 20-21.
- Tanman, B., (2003), “Tevfik Arutay”, Arredamento Mimarlık, 155: 89.
- Tanör, B., (2002), Osmanlı-Türk Anayasal Gelişmeleri, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

- Tanyeli, U., (1992), “Kentsel Değişimde Önderlik Sorunu ve... Süreyya Paşa”, İstanbul, 2: 117-123.
- Tanyeli, U., Toprak, Z. ve Tümertekin, E., (1996), “Cumhuriyet İstanbul’u”, s.67-87, İstanbul’un Dört Çağı, F. Türe (Ed.), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Tanyeli, U., (1997), “Türk Modernleşmesinin Kentsel Sahnesini Yeniden Düşünmek”, Arredamento, 81-82.
- Tanyeli, U., (1998), “1950’lerden Bu Yana Mimari Paradigmaların Değişimi ve ‘Reel Mimarlık’”, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, s.235-254, Y. Sey (Ed.), Tarih Vakfı Yayınları, Bilanço’98 Yayın Dizisi, İstanbul.
- Tanyeli, U., İ. Ortaylı ve A. Kazacıgil, (2000), “Niye Geldiler, Niye Gittiler? Kimse Anlamadı. Yabancıların Cumhuriyet’e Bıraktıkları”, Cogito, 23.
- Tanyeli, U., (2002), “Türkiye’de Metropol Kavrayışı: İstanbul Üzerinden Bir Oku(ya)ma(ma) Denemesi”, Arredamento Mimarlık, 151: 89-92.
- Tanyeli, U., (2003), “Erken Cumhuriyet’te Mimarlık ve ‘Modernite Projesi’ veya Türkler İle Yabancılar”, Sanat Dünyamız, 89: 159-167.
- Tanyeli, U., (2004a), “Düşlenmiş Rasyonelite Olarak Kent: Türkiye’de Planlama ve Çifte Bilinçlilik”, İlhan Tekeli’ye Armağan Yazıları, S.İlkin, O.Silier, M.Güvenç (Ed.), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Tanyeli, U., (2004b), İstanbul 1900-2000: Konutu ve Modernleşmeyi Metropolden Okumak, Ofset Yapımevi, İstanbul.
- Tanyeli, U., (2007), Mimarlığın Aktörleri: Türkiye 1900-2000, Garanti Galerisi, İstanbul
- Tapan, M., (1998), “İstanbul’un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri”, s.75-88, Bilanço 98: 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Y. Sey (Ed), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Tekeli, I., (1967), Regional Planning in Turkey and Regional Policy in the First Five Year Development Plan in Planning in Turkey, Middle East Technical University, Faculty of Administrative Sciences, Publication No. 9, Ankara.
- Tekeli, İ., (1977), “Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Belediyecilik Anlayışının Oluşumu (1923-1930)”, Mimarlık, 2: 17-21.
- Tekeli, İ. ve Ortaylı İ.,(1978), Türkiye’de Belediyeciliğin Evrimi, Belediyecilik Araştırma Projesi, Cilt I, Türk İdareciler Derneği, Ankara.
- Tekeli, İ., (1982), Türkiye’de Kentleşme Yazıları, Turhan Kitabevi, Ankara.
- Tekeli, İ. ve İlkin. S.,, (1983), “Türkiye’de Planlama: Ülkesel, Bölgesel, Kentsel”, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, M. Belge, M. Tunçay, B. Özukan (Haz.), 6: 1602-1610, İletişim Yayınları.
- Tekeli, İ., (1985), “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm”, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, 4.
- Tekeli, İ. ve İlkin, S., (1989), “1923 Yılında İstanbul’un İktisadi Durumu ve İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası İktisat Komisyonu Raporu”, Tarih Boyunca İstanbul Semineri, s. 261-316, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, İstanbul.

- Tekeli, İ., (1992a), “1839-1980 Arasında İstanbul’un Planlama Deneyimleri İçerisinde Plan”, İstanbul, 4: 26-37.
- Tekeli, İ., (1992b), Belediyecilik Yazıları (1976-1991), IULA-EMME, İstanbul.
- Tekeli, İ., (1994), The Development of the Istanbul Metropolitan Area: Urban Administration and Planning, Iula-Emme, Kent Basımevi, İstanbul.
- Tekeli, İ., (1999), “Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye’de Kent Planlaması”, Türkiye’de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, S. Bozdoğan ve R. Kasaba (Ed.), s.136-152, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Tekeli, İ., (2001), Modernite Aşılırken Kent Planlaması, İmge Kitabevi, İstanbul.
- Tekeli, İ., (Şubat 2006), “Türkiye’de Kent Planlama Düşüncesinin Gelimi”, Yapı, 291: 37-41.
- Toprak, (1993), “Mütareke Dönemi’nde İstanbul”, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Ç. Anadol (yayın koordinatörü), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 6: 19-23.
- Topuzlu, C., (1944), 32 Sene Evvelki, Bugünkü, Yarınki İstanbul, C.H.P. Beyoğlu Halkevi Konferans Serisi: 1, Ülkü Basımevi, İstanbul.
- Topuzlu, C., (2002), İstibdat, Meşrutiyet, Cumhuriyet Devirlerinde 80 Yıllık Hatıralarım, Topuzlu Yayınları, İstanbul.
- Tufan, A., (1998), “İstanbul’un Mukadderatını Elinde Tutanlar: Prost’la Konuşma”, İstanbul Araştırmaları 6: 265-269.
- Tuğlacı, P., (1991), İstanbul Ermeni Kiliseleri - Armenian Churches of Istanbul, Pars Yayın Ticaret, İstanbul.
- Tutel, E. (1993), “Limanlar”, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Ç. Anadol (yayın koordinatörü), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 5: 214-217.
- Tutel, E., (1997), Şirket-i Hayriye, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Türk, Ş., (2002), Türkiye’de İmar Planı Uygulamalarında Yeni Bir Sistem Yaklaşımı, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).
- Underwood, D.K., (June 1991), “Alfred Agache, French Sociology, and Modern Urbanism in France and Brasil”, Society of Architectural Historians Journal, v.5, 2: 130-166.
- Ural, S., (1974), “Türkiye’nin Sosyal Ekonomisi ve Mimarlık, 1923-1960”, Mimarlık, 1-2: 5-51.
- Ünsal, B., (1969), “İstanbul’un İmarı ve Eski Eser Kaybı”, Türk Sanatı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.
- Ünver, S., (1938), “İbrahim Paşa Sarayı”, Arkitekt, 5-6: 169-170.
- Wagner, M., (1936a), “Şehir inşaatında sermayenin rolü”, Arkitekt, 5-6: 139-141.
- Wagner, M., (1936b), “Şehircilikte sermayenin yanlış idaresi”, Arkitekt, 7: 187-188.
- Wagner, M., (1936c), “İstanbul şehrinin düzeltilmesi meseleleri”, Arkitekt, 8: 217-218.
- Wagner, M., (1937a), “Büyük şehirler nasıl tadil edilir?”, Arkitekt, 2: 57-58.

- Wagner, M., (1937b), “Büyük şehirler nasıl tadil edilir?”, *Arkitekt*, 3: 71-74.
- Wagner, M., (1937c), “İstanbul nüfusunun yayılışı ve münakale”, *Arkitekt*, 4: 112-114.
- Wagner, M., (1937d), “İstanbulun münakale tahlili”, *Arkitekt*, 5-6: 143-146.
- Wagner, M., (1937e), “İnşa etmeyen bir millet yaşamıyor demektir”, *Arkitekt*, 10-11: 276-278.
- Wagner, M., (1938a), “Şehir inşası ne demektir?”, *Arkitekt*, 1: 21-25.
- Wagner, M., (1938b), “Cadde inşası”, *Arkitekt*, 2: 57-61.
- Wagner, M., (1938c), “Türk şehirleri ve mevcut sahalardan istifade “Ekonomisi”, *Arkitekt*, 3: 82-86.
- Wagner, M., (1998), “İstanbul Havalisinin Planı”, *İstanbul Araştırmaları*, 7: 237-266 [Ayrıca bkz. Wagner, M., (1936), “İstanbul havalisinin planı”, *Arkitekt*, 10-11: 301-306 ve Wagner, M., (1936), “İstanbul havalisinin planı”, *Arkitekt*, 12: 333-337]
- Wagner, M., (1941), “Zelzele mıntıkası için düşünülmüş mukavim standart ev projeleri”, *Arkitekt*, 1-2: 12-14.
- Wagner, M., (1946), “İstanbul’un yol meselesi”, *Arkitekt*, 3-4.
- Wolfgang Müller-Wiener, (2007), *İstanbul'un Tarihsel Topografyası: 17. Yüzyıl Başlarına Kadar Byzantion-Konstantinopolis-İstanbul*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Yalçın, E., (1997), *Planing and Construction In Istanbul In The Republican Period (1923-1960)*, Yüksek Lisans Tezi, Boğaziçi Üniversitesi Atatürk Enstitüsü (yayımlanmamış).
- Yavuz, F., (1956), *Şehirciliğimiz Hakkında Mukayeseli Raporlar*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara.
- Yavuz, Y., (1991), *Mimar Kemalettin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi*, Ankara, ODTÜ Mimarlık Fak. Basım İşliği.
- Yayla, Y., (1975), *Şehir Planlamasının Başlıca Hukuki Meseleleri ve İstanbul Örneği*, Fakülteler Matbaası, İstanbul.
- Yerasimos, S., (1996), “Batılılaşma Sürecinde İstanbul”, *Dünya Kenti İstanbul*, s. 48-53, A. Batur (Ed.), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- Yeşilkaya, N., (2007), “19. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Beyazıt Meydanı ve Kentsel Mekâna Yönelik Tasarım İzleri: Aks, Arkad, Yapı Yüzü”, *Mimarlık*, 334: 35-39.
- Yücel, A., (1993), “Adliye Sarayı”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Ç. Anadol (yayın koordinatörü), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 1: 85-86.
- Yücel, A., (t.y.), “Cumhuriyet Dönemi İstanbul’u”, *Dünya Kenti İstanbul-World City*, s. 189-207, A. Batur (Ed.), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- Zengel, R. ve Karatosun, M., (2002), “İzmir’de Behçet Uz Dönemi Yapıları”, *Mimarist*, 6: 36-42.
- Ziyaoğlu, R., (1971), *İstanbul Kadıları-Şehreminleri-Belediye Reisleri ve Partiler Tarihi: 1453-1971 İdari-Siyasi*, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul.

İNTERNET KAYNAKLARI

- [1] “Cumhuriyet Dönemi ve Günümüzde Rumlar”,
<http://yahlee.blogspot.com/2007/11/cumhuriyet-dnemi-ve-gnmzde-rumlar.html>, erişim tarihi Kasım 2007.
- [2] “İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2007–2011 Stratejik Planı”,
<http://www.sp.gov.tr/documents/planlar/IstanbulBuyuksehirSP20072011.pdf>, erişim tarihi Mart 2008.
- [3] Aksoylu, S., “A Critical Outlook to the Planning Practices of Turkey from the Beginning of Republican Period”,
<http://www.hicsocial.org/Social2003Proceedings/Sevin%20Aksoylu.pdf>, erişim tarihi Mayıs 2006.
- [4], Moreira, F.D., (2004), “Shaping Cities, Building a Nation: Alfred Agache and the Dream of Modern Urbanism in Brazil (1920-1950)”, Dissertation, University of Pennsylvania,
<http://proquest.umi.com/pqdlink?did=766262671&Fmt=7&clientId=79356&RQT=309&VName=PQD>, erişim tarihi Ekim 2008.
- [5] Moreira, F.D., (t.y.), The French Tradition in Brazilian Urbanism: The Urban Remodeling of Rio de Janeiro, Recife and Porto Alegre during the Estado Novo (1937-1945),
<http://sitemason.vanderbilt.edu/files/fsPu12/Moreira%20Fernando%20Diniz.pdf>, erişim tarihi Ekim 2008.
- [6] Güven, C., Millî Mücadele Döneminde Fransız Gazeteci ve Yazar Berthe Georges Gaulis’in Mustafa Kemal Paşa ile Temas ve Görüşmeleri,
http://www.sosyalbil.selcuk.edu.tr/sos_mak/makaleler/Cemal%20GÜVEN/GÜVEN,%20Cemal.pdf, erişim tarihi Ağustos 2008.
- [7] <http://arkiv.arkitera.com/y1511-istanbul-limani-galata-yolcu-salonu-garmaritim-mimari-proje-yarismasi.html>, erişim tarihi Kasım 2008.
- [8]http://www.boyutpedia.com/Default~ID~805~aID~6103~link~karakoy_yolcu_salonu.html, erişim tarihi Kasım 2008.
- [9] <http://www.braithwaite.co.uk>, erişim tarihi Aralık 2008.
- [10] <http://www.istanbulfotografllari.com>, erişim tarihi Mart 2008.
- [11]http://www.eminonu.bel.tr/album.php?sayfano=2&Galeri_type=183&kat_ad=ESKİ%20E MİNÖNÜ%20FOTOĞRAFLARI, erişim tarihi Mart 2008.
- [12] “Barbaros Anıtı”,
http://tr.wikipedia.org/w/index.php?title=Barbaros_An%C4%B1t%C4%B1&oldid=3025873, erişim tarihi Mayıs 2008.
- [13] “Beşiktaş Barbaros Anıtı 1941- 1943”,
<http://www.sanalmuze.org/sergiler/contentz.php?imgid=5577&ic=90&sergi=688&pg=0&order=9>, erişim tarihi Mayıs 2008.
- [14] <http://www.diriklik.com/eskiistanbul/cumhuriyet/cumhuriyet.htm>, erişim tarihi Haziran 2008.
- [15] www.deniztumer.com, erişim tarihi Aralık 2008.

[16] Jacobs, J., (8.9.2006), “Das Berliner Strandbad Wannsee und seine Außenanlagen”, 20. Berliner Denkmaltag, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/denkmaltag2006/downloads/vortrag_wannseebad.pdf, erişim tarihi Ekim 2008.

[17] “Belediye Kanunu”, <http://www.hukuki.net/kanun/1580.13.frameset.asp>, erişim tarihi Nisan 2007.

[18] Divan Oteli’nin 50. yılı kutlamaları için hazırlanan kitaptan aktarım, <http://www.haberturk.com/news/212667.html>, erişim tarihi Temmuz 2007.

[19] <http://www.azizistanbul.com/eskifoto/surpagopmezarligi1940.jpg>, erişim tarihi Ağustos 2007.

[20] <http://www.santiyeciler.com/Yapilar/Detay.aspx?YapiNo=19>, erişim tarihi Ocak 2008.

[21] “Kağıt Paranın Tarihçesi”, <http://tcmb.gov.tr/yeni/egm/b001000.html>, erişim tarihi Ocak 2008.

[22] www.istanbulgazmusei.org, erişim tarihi Ocak 2008.

[23] www.denizce.com, erişim tarihi Ocak 2008.

GAZETELER

Cumhuriyet Gazetesi, 1928-1950

BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ BELGELERİ

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 05.03.1974

Doğum yeri Manyas

Lise 1989-1991 Ankara Anadolu Lisesi
1984-1989 Cağaloğlu Anadolu Lisesi

Lisans 1992-1998 Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans 2000-2002 Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı
Mimarlık Tarihi ve Kuramı Yüksek Lisans Programı

Çalıştığı kurum(lar)

2001-Devam ediyor.Maltepe Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Mimarlık Bölümü Araştırma Görevlisi