T.C.

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

TÜRK SANATI ANABİLİM DALI

1956-1960 YILLARI ARASI KARAKÖY BEŞİKTAŞ SAHİL ŞERİDİNDE İMAR FAALİYETLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SİBEL ŞİMŞEK

İSTANBUL 2023

T.C.

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

TÜRK SANATI ANABİLİM DALI

1956-1960 YILLARI ARASI KARAKÖY BEŞİKTAŞ SAHİL ŞERİDİNDE İMAR FAALİYETLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SİBEL ŞİMŞEK

TEZ DANIŞMANI: PROF. DR. FATMA NALAN TÜRKMEN

İSTANBUL 2023

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER I
ÖNSÖZ IV
ÖZET V
ABSTRACT VI
KISALTMALAR VIII
TABLOLAR VIII
PLANLAR X
FOTOĞRAFLAR: XII
1. GİRİŞ 1
2. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ 6
2.1. Araştırma Konusu 6
2.2. Araştırmanın Amacı 7
2.3. Araştırmanın Önemi 7
2.4. Araştırmanın Kapsam ve Sınırlılıkları 8
2.4.1. Zaman Kapsamı: 8
2.4.2. Çalışma Evreni Kapsamı: 9
2.4.3. Örneklem: 10
2.5. Araştırmada Kullanılan Veri Toplama Tekniği 11
3. CUMHURİYET SONRASI İSTANBUL'DA İMAR FAALİYETLERİ 12
3.1. 1923-1950 Yılları Arası İstanbul'da İmar Faaliyetleri 12
3.1.1. İstanbul'un İmarı ve Henri Prost 13
3.2. 1950-1960 Yılları Arası İstanbul'da İmar Faaliyetleri 21
3.2.1. 1950-1956 Yılları Arası İstanbul'da İmar Faaliyetleri 25
3.2.2. 1956-1960 Yılları Arası İstanbul'da İmar Faaliyetleri 35
3.3. 1956-1960 Yılları Arası İmar Faaliyetlerinde Mimari Eserler 68
4. 1956-1960 ARASI İNŞA EDİLEN KARAKÖY- BEŞİKTAŞ SAHİL YOLUNUN KENT DOKUSUNA ETKİSİ 77
4.1. Karaköy- Beşiktaş Sahil Şeridinin Gelişimi 77
4.1.1. Osmanlı Öncesi Bölgenin Gelişimi 77
4.1.2. Osmanlı Dönemi Bölgenin Gelişimi 81
4.1.3. Cumhuriyet Dönemi Bölgenin Gelişimi 99

4.2. 1956-1960 Yılları Arası Karaköy- Beşiktaş Sahil Yolu İmarı 105
4.2.1. Karaköy Meydanı 110
4.2.1.1. Karaköy Camii 134
4.2.2. Karaköy- Tophane Yolu 135
4.2.2.1. Bektaş Efendi Mescidi 149
4.2.2.2. Karabaş Hamamı 151
4.2.2.3. Karabaş Camii 151
4.2.3. Salıpazarı Limanı ve Galata Rıhtım 152
4.2.4. Tophane Meydanı 165
4.2.4.1. Kılıç Ali Paşa Camii 181
4.2.4.2. Topçubaşı Mehmed Ağa Mektebi 182
4.2.4.3. Tophane Meydan Çeşmesi 183
4.2.4.4. Müşirlik Dairesi 184
4.2.4. Tophane- Beşiktaş Yolu 186
4.2.4.1. Sanayi Kışlası 200
4.2.4.2. Tophane Ocağı Mescidi 202
4.2.4.3. Sultan II Abdülhamid Çeşmesi 203
4.2.4.4. Nusretiye Camii Sebili (1826) 205
4.2.4.5. Çivili Liman Mescidi 206
4.2.4.6. Süheyl Bey Mescidi 208
4.2.4.7. Hatuniye Külliyesi 209
4.2.4.8. Fındıklı Hamamı 211
4.2.4.9. Koca Yusuf Paşa Sebili 214
4.2.4.10. Mustafa Ağa Çeşmesi 216
4.2.4.11. Kabataş Ali Paşa Çeşmesi 217
4.2.4.12. Kabataş Limanı 218
4.2.4.13. Esad Mehmet Efendi Çeşmesi 219
4.2.4.14. Sadeddin Efendi Çeşmesi 221
4.2.4.15. Silahtar Yahya Efendi Çeşmesi 222
4.2.4.16. Kabataş Seddi Sonunda Hazire 223
4.2.5. Dolmabahçe Meydanı 224
4.2.5.1. Mehmet Emin Ağa Sebili ve Çeşmesi 229
4.2.5.2. Dolmabahçe Cami Avlusu ve Muvakkithanesi 231
4.2.5.3. Çakır Dede Mescidi (Dolmabahçe Mescidi) 232

4.2.5.4. Dolmabahçe Gazhenesi 233
5. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ 235
KAYNAKÇA 250

ÖNSÖZ

1950'lerde sanayileşme ve tarımda makineleşmeye bağlı göçün İstanbul'da yarattığı ulaşım, altyapı ve mesken sorunlarını çözmek amacıyla 1956 yılında kapsamlı imar hareketine başlanır. Toplumun her kesiminin desteğiyle başlanan ve yaklaşık üç buçuk yıl süren çalışmalar tarihi doku, sivil ve anıtsal mimari, kent kimliği, kent hafızası üzerinde derin etkiler bırakmıştır.

Şehrin iş merkezlerinden olan Karaköy ile Galata Limanı'na bağlı deniz ticaretinin yürütüldüğü Tophane-Salıpazarı bölgelerinin mevcut ulaşım ve yol ağı ihtiyaçları karşılamakta yetersiz kalmaktaydı. 1956 yılında bütün İstanbul'da başlayan imar çalışmaları kapsamında Karaköy-Beşiktaş sahil yolunun genişletilmesi, büyük meydanların açılması, yol üzerinde bulunan tarihi abidelerin etraflarının temizlenerek onarılması, modern binaların inşa edilmesi için çalışmalara başlanmıştır. Hükümetin desteğiyle gerçekleştirilen imar faaliyetleri yaklaşık üç buçuk yıl sürmüştür. Toplumun birçok kesiminden destek alarak başlanan bu süreçte görkemli anıtlar restore edilerek korunmuş olmasına rağmen bazı mimari eserler taşınmış, yerleri değiştirilmiş veya tamamen yıkılmıştır.

Çalışma kapsamına incelenen Karaköy-Beşiktaş semtlerini kapsayan imar çalışmaları arşiv belgeleri, gazete haberleri, kaynak kitaplar ve haritalar üzerinden değerlendirmeye ve faaliyetlerin kent dokusuna etkileri tespit edilmeye çalışılmıştır.

Bu araştırmanın ortaya çıkmasında çalışmamın her aşamasında bilgi ve akademik tecrübesiyle yanımda olan, yol gösteren değerli danışman Hocam Prof. Dr. Fatma Nalan Türkmen'e gönülden teşekkür ediyorum. Hayatımın her alanında olduğu gibi yüksek lisans eğitimim sürecinde yanımda olan desteğini, sevgisini esirgemeyen sevgili Babam ve Annem olmak üzere kardeşlerime gönülden teşekkürlerimi ve sonsuz şükranlarımı sunuyorum.

Sibel ŞİMŞEK

2023 İstanbul

ÖZET

Kozmopolit ve modern yaşamın merkezi olarak farklı üslupta ve fonksiyona sahip yapıların inşa edildiği Karaköy, Tophane, Dolmabahçe sahil şeridinin 19 yüzyıldan itibaren Dolmabahçe Sarayı'nın bölgeye inşa edilmesi ve Payitahtın buraya taşınmasıyla artmıştır. Bölgenin artan cazibesiyle çok sayıda iş merkezi Karaköy Meydanı ve çevresinde kurulmuş, Galata rıhtımı liman tesisleri inşa edilmişti. İstanbul'un en canlı ticaret merkezlerinden biri haline gelen Karaköy, Tophane semtlerin günün her saatinde kalabalıktı ve trafik yoğunluğu yaşanmaktaydı. 1950'lerde nüfusta ve motorlu araç sayısında yaşanan artışa bağlı trafik çözülmesi gereken ciddi bir sorun halini alır. 1956 yılında Karaköy Meydanı'nın açılmasıyla başlayan ve Karaköy'den Sarıyer'e kadar meydanlar ve kavşakla birbirine kesintisiz bağlanacak sahil yolunun inşasına başlanır.

Adnan Menderes'in İstanbul'un imarına başladıklarını ilan ettiği 24 Eylül 1956 yılından sonra birçok noktada aynı anda başlayan ve 1960 yılına kadar devam eden imar faaliyetleri kapsamında sahil boyunca kesintisiz devam eden Karaköy-Beşiktaş yolu açılır. Karaköy, Tophane, Dolmabahçe ve Beşiktaş meydanları tanzim edilir, deniz tarafında yer yer boş alanlar oluşturularak halkın kullanacağı yeşil alanlar oluşturulur. Etrafları temizlenip açılan anıtsal Osmanlı mimari abideleri restorasyonla ihya edilir. Yürütülen çalışmalar kapsamında yol hizasına denk gelen birçok küçük, gösterişsiz mescit, hamam, çeşme ve geleneksel sivil mimari yapı taşınır, sökülür veya ortadan kaldırılır.

Çalışmada, 1956-1960 yılları arasında İstanbul'da gerçekleştirilen imar faaliyetlerinin Karaköy-Beşiktaş sahil şeridini kapsayan sahada tarihi kent dokusuna, anıtsal/sivil mimariye ve Boğaz silüetine etkisi tespit edilmeye çalışılmıştır. Trafik, altyapı, ulaşım gibi temel sorunları çözerek, tarihi abideleri korunmuş modern bir şehir inşa etmek amacıyla başlayan süreçte toplumun geniş desteği kazanılmıştır. Bu çalışmada Karaköy- Beşiktaş sahil yolunun inşasına ve imara kamuoyunun yaklaşımının belirlenebilmesi için Vatan, Yeni İstanbul, Hürriyet, Zafer ve Ulus gazetelerinin matbu sayılarının tamamı arşiv taraması yöntemiyle incelenerek araştırma sahasını içeren dikkat çekici haberler, makaleler ve fotoğraflar tez içerisinde kullanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Karaköy- Beşiktaş sahil yolu, 1956-1960 İstanbul'un imarı, tarihi kent dokusu, anıtsal mimari, sivil mimari, imar ve eski eserler

ABSTRACT

Karaköy, Tophane, and the Dolmabahçe shoreline served as the epicenter of cosmopolitan and modern life, characterized by diverse architectural structures with unique styles and functions, gained momentum in the 19th century with the establishment of Dolmabahçe Palace and the relocation of the Payitaht (Ottoman administrative center) here. The increasing appeal of the region led to the establishment of numerous business centers around Karaköy Square, and the construction of Galata port facilities. Consequently, Karaköy transformed into one of Istanbul's most vibrant commercial hubs, resulting in bustling crowds and traffic congestion in both Karaköy and Tophane throughout the day.

During the 1950s, the escalating population and the rise in motor vehicle numbers posed a significant traffic challenge that needed urgent attention. In response, the construction of an uninterrupted coastal road which connect squares and intersections from Karaköy to Sarıyer, began with the opening of Karaköy Square in 1956.

As part of a broader urban development initiative announced by Adnan Menderes on September 24, 1956, various urban planning activities were initiated simultaneously and continued until 1960. In the context of this project, the uninterrupted road from Karaköy to Beşiktaş was completed and opened. Karaköy, Tophane, Dolmabahçe, and Beşiktaş squares were arranged, and the coastal area was transformed into green spaces for public use, creating open areas at some points. Monumental Ottoman architectural landmarks, whose surroundings were cleared and opened up, were revitalized through restoration. As part of the ongoing efforts, many small, unremarkable mosques, baths, fountains, and traditional civilian architectural structures located at road level were relocated, dismantled, or eliminated.

The study aimed to determine the impact of urban development activities carried out in Istanbul between 1956 and 1960, specifically in the area encompassing the Karaköy-Beşiktaş coastal strip, on the historical urban fabric, monumental/civil architecture, and the silhouette of the Bosphorus. Development process that started with a view to construct a modern city by addressing fundamental issues such as traffic, infrastructure, and transportation while preserving historical monuments, gained widespread support from the community. In this study, a comprehensive archival research

method was employed, examining the entire printed editions of Vatan, Yeni İstanbul, Hürriyet, Zafer, and Ulus newspapers to determine the public's approach to construction of the Karaköy-Beşiktaş coastal road. Significant news articles, essays, and photographs related to the research area were included in the thesis.

Keywords: Karaköy-Beşiktaş coastal road, urban development in Istanbul between 1956 and 1960, historical urban fabric, monumental architecture, civilian architecture, urban planning, historical artifacts.

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
Age.	: Adı geçen eser
Agh.	: Adı geçen haber
Agm.	: Adı geçen makale
Agt.	: Adı geçen tez
A.Ş.	: Anonim Şirketi
AVESİS	: Akademik Veri Yönetim Sistemi
BCA	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
bkz.	: Bakınız
C.	: Cilt
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi
çev.	: Çeviren
DBİA	: Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi
DP	: Demokrat Parti
drl.	: Derleyen
düz.	: Düzenleyen
ed.	: Editör
GSA	: Güzel Sanatlar Akademisi
hd.	: Hükümdarlık Dönemi
İAE	: İstanbul Araştırmaları Enstitüsü
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İETT	: İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
IFEA	: Institut Français d'Études Anatoliennes
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
m	: Metre
m²	: Metre kare
MSGSÜ	: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
NATO	: Kuzey Atlantik Anlaşma Örgütü
No	: Numara
S.	: Sayı
s.	: sayfa
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi

TC	: Türkiye Cumhuriyeti
TDV	: Türkiye Diyanet Vakfı
TMMOB	: Türkiye Mühendis ve Mimarlar Odaları Birliği
vb.	: Ve benzeri
vd.	: Ve diğerleri
vs.	: Ve saire
YÖK	: Yüksek Öğretim Kurumu

TABLOLAR

Tablo 2. 1: Süreli yayınların örneklem büyüklükleri 11

PLANLAR

Plan 3. 1. Henri Prost'un hazırladığı kent planı 14
Plan 3. 2. Henri Prost Konferans Vadisi 2 Numaralı Park Düzenlemesi 15
Plan 3. 3. Haliç'ten metro geçişi üzerine alternatif iki plana göre Eminönü-Mahmutpaşa- Kapalıçarşı 17
Plan 3. 4. Henri Prost'un planlarında 2 No'lu Park planı 20

Plan 4. 1. C. Buondelmonti'nin 1422 yılında çizdiği İstanbul haritası (Basım tarihi 1711-A.Banduri) 79
Plan 4. 2. Sebastian Münster, kuşbakışı İstanbul haritası (1544) 81
Plan 4. 3. Matrakçı Nasuh'un İstanbul minyatüründe Galata (Url-4) 83
Plan 4. 4. Andelfinger&Seutter, İstanbul haritası, (Augsburg 1735) 86
Plan 4. 5. Jacqees Nicolas Bellin'in çizdiği 1764 tarihli İstanbul Planı (Url 10) 96
Plan 4. 6. Prost'un 1/2000 ölçekli İnönü Gezisi ve 2 No'lu Park Planı 101
Plan 4. 7. İstanbul 1955 yılı Beyoğlu-Ortaköy-Beşiktaş umumi planı (Url 15) 105
Plan 4. 8. J. Pervititch haritalarında Karaköy- Tophane bölgesi (Url 17) 107
Plan 4. 9. Charles Edward Goad tarafından hazırlanan 1905 tarihli Pera& Galata planı (Url 18) 111
Plan 4. 10. 1950'li yılları başında İstanbul ana yol şebekesini gösteren plan 114
Plan 4. 11. J. Pervititch tarafından 1927 tarihinde hazırlanan Galata planından detay (Url 21) 115
Plan 4. 12. Karaköy bölgesinin Suat Nirven tarafından hazırlanan planı (Url 22) 116
Plan 4. 13. Jacques Pervititch tarafından hazırlanan Galata planı üzerinde Karaköy Meydanı, Kemeraltı Caddesi, Necatibey Caddesi ve Tophane Meydanı güzergahı 1927 (Url 25) 119
Plan 4. 14. Suat Nirven tarafından hazırlanan Karaköy Planı (Url 26) 120
Plan 4. 15. Pervititci planlarında Karaköy Mescidi 135
Plan 4. 16. Hans Högg'ün planlarında İstanbul mevcut ulaşım sistemi ve yapılması planlanan yol şebekesini gösteren planlar 137
Plan 4. 17. Karaköy- Tophane bölgesi 1955 yılı planı Bülent Tuvalo çizimi (Url 30) 138
Plan 4. 18. Suat Nirven tarafından hazırlanan planda Yüksek Kaldırım'dan Tophane'ye doğru Kemeraltı Caddesi (Url 32) 142
Plan 4. 19. Suat Nirven tarafından hazırlanan planlarda Kemeraltı Caddesi (Url 33) . 142
Plan 4. 20. Pervititch haritalarında Bektaş Efendi Mescidi (Url 35) 150
Plan 4. 21. Pervititch haritalarında Karabaş Hamamı (Url 36) 151
Plan 4. 22. Pervititch haritalarında Karabaş Camii (Url 37) 152
Plan 4. 23. Hans Högg tarafından hazırlanan planlarda Galata sahilinin ve surların önceki durumunu ve doldurulan sahil şeridini gösteren plan 154
Plan 4. 24. Suat Nirven planlarında Galata rıhtım, Paket Postanesi olarak adlandırılan Gümrük binası (Url 39) 155
Plan 4. 25. Suat Nirven tarafından hazırlanan planlarında Rıhtım Caddesi, Çinili Han, Merkez Han ve Galata Yolcu Salonu (Url 40) 156

Plan 4. 26. Hans Högg'ün hazırladığı Tophane-Galata bölgesinin planı (1955)..... 164
Plan 4. 27. Pervititch haritalarında Tophane bölgesi ve meydanı (Url 42) 165
Plan 4. 28. Pervititch haritalarında Kılıç Ali Paşa Cami avlusu ve yıkılan dükkanlar (Url 44)..... 181
Plan 4. 29. Pervititch haritalarında Tophane Meydan Çeşmesi (Url 45)..... 183
Plan 4. 30. Pervititch haritalarında Tophane Müşirlik Bina (Url 46) 185
Plan 4. 31. Pervitich planlarında Tophane- Fındıklı arası (Url 48) 187
Plan 4. 32. Pervititch Haritalarında Dolmabahçe- Beşiktaş Aksı. (Url 49)..... 187
Plan 4. 33. Pervititch haritalarında Fındıklı semti (Url 50) 188
Plan 4. 34. Pervititch haritalarında Sanayi Kışlası (Url 51)..... 201
Plan 4. 35. Pervititch haritalarında Tophane Ocağı Mescidi (Url 53) 202
Plan 4. 36. Pervititch haritalarında II Abdülhamit Çeşmesi (Url 55) 204
Plan 4. 37. Pervititch Haritalarında Nusretiye Camii Külliyesi (Url 57)..... 206
Plan 4. 38Pervititch Haritalarında Çivili Liman Mescidi (Url 59) 207
Plan 4. 39. Pervititch haritalarında Süheyl Bey Mescidi (Url 62) 209
Plan 4. 40. Pervititch haritalarında Hatuniye Külliyesi (Url 64) 211
Plan 4. 41. Pervititch haritalarında Fındıklı Hamamı (Url 66) 212
Plan 4. 42. Pervititch haritalarında Fındıklı Camii (Url 68) 213
Plan 4. 43. Pervititch haritalarında Koca Yusuf Paşa Sebili (Url 70)..... 215
Plan 4. 44. Pervititch Haritalarında Mustafa Ağa çeşmesi (Url 72) 216
Plan 4. 45. Pervititch haritalarında Kabataş Ali Paşa Çeşmesi (Url 73)..... 217
Plan 4. 46. Pervititch haritalarında Kabataş Limanı 219
Plan 4. 47. Pervititch haritalarında Esad Mehmet Efendi Çeşmesi (Url 75) 220
Plan 4. 48. Pervitich haritalarında Sadeddin Efendi Çeşmesi (Url 76)..... 221
Plan 4. 49. Pervititch haritalarında Silahtar Yahya Efendi Çeşmesi (Url 77) 223
Plan 4. 50. Pervititch haritalarında Kabataş seddi sonundaki hazire (Url 79)..... 224
Plan 4. 51. Pervititch haritalarında Dolmabahçe (Url 80) 225
Plan 4. 52. Pervititch haritalarında Mehmet Emin Ağa Sebili ve çeşmesi (Url 81)..... 230
Plan 4. 53. Pervititch haritalarında Dolmabahçe Cami (Url 83)..... 231
Plan 4. 54. Pervititch haritalarında Çakır Dede Mescidi (Url 86) 233
Plan 4. 55. Pervititch haritalarında Dolmabahçe Gazhanesi (Url 87)..... 233

FOTOĞRAFLAR:

Fotoğraf 3. 1. Balıkpazarı Unkapanı arasında bulunan dükkanlar 26
Fotoğraf 3. 2. Beyazıt'ta kurulan Üniversite sitesinin kuş bakışı görünüşü ve 30 metre genişliğe çıkartılan Ordu Caddesi 27
Fotoğraf 3. 3. Levent Mahallesi toplu konutları 1960'lı yıllar (Url 1) 28
Fotoğraf 3. 4. 1950 yılı Marmara Sahil Yolu, Yedikule ve Cerrahpaşa havadan görüntüsü (Url 2) 29
Fotoğraf 3. 5. Taksim Meydanı ve 1958 de yıkılan Kristal Gazinosu (Url 3)..... 31
Fotoğraf 3. 6. Başbakan Adnan Menderes'in 23 Eylül 1956 yılında gerçekleştirdiği basın toplantısından bir kare..... 38
Fotoğraf 3. 7. Adnan Menderes Akbaba Dergisi kapağında..... 39
Fotoğraf 3. 8. Fransız Şirketin temsilcisi metro projelerini Vali Gökay'a teslim ediyor 41
Fotoğraf 3. 9. Henri Prost planlarında Bedesten 'de metro istasyonu kesiti (Url 4) 41
Fotoğraf 3. 10. Adnan Menderes imar sahasında incelemelerde bulunuyor 44
Fotoğraf 3. 11. Beyazıt-Aksaray yolu inşa faaliyetlerini gçsteren 1957 tarihli fotoğraf 44
Fotoğraf 3. 12. Vatan caddesi ile Londra Asfaltının Aksaray'da birleştiriliyor 47
Fotoğraf 3. 13. Adnan Menderes, Eyüp imar planını hazırlanan maket üzerinde incelerken. 48
Fotoğraf 3. 14. İstanbul'u tanıtan kitabın kapağında kullanılan görselin İstanbul'u yansıtmadığını eleştirisi yapan bir haber. 50
Fotoğraf 3. 15. Beyazıt Meydanının tanzim çalışmaları..... 51
Fotoğraf 3. 16. 1958 yılı Vatan ve Millet caddelerinin havadan görüntüsü. 1- Londra asfaltına bağlanan Millet caddesi, 2- Yani yapılacak 100 bin kişilik şehir stadyumuna gidecek Vatan caddesi. 52
Fotoğraf 3. 17. Emlak Kredi Bankası tarafından kurulan 1374 lojmandan oluşan dördüncü Levent sitesi..... 53
Fotoğraf 3. 18. İstimlakler sonrası şehir konulu karikatür..... 54
Fotoğraf 3. 19. Beyazıt Meydanı 1958 yılı 55
Fotoğraf 3. 20. Başbakan imar sahalarını ve şantiyelerini teftiş edip, gerekli talimatları verirken. 56
Fotoğraf 3. 21. İmar sahalarının tanziminin yavaş yapılmasını eleştiren bir karikatür. . 58
Fotoğraf 3. 22. Kemal Augün'ün Başbakan Adnan Menderes'e İstanbul'u temsil eden lale motifleriyle süslenmiş altın malayı takdim ederken 59
Fotoğraf 3. 23. İstiklal caddesinin genişletilmesi için üç plan üzerinde duruluyor. 60
Fotoğraf 3. 24. Galata köprüsü yedi metre taşınacak 61
Fotoğraf 3. 25. Beylerbeyi- Ortaköy arası yapılması planlanan asma köprünün alacağı şekil..... 62
Fotoğraf 3. 26. Yeni Beyazıt Meydanı, 1- Beyazıt Kütüphanesi, 2-İstanbul Üniversitesi, 3-Beyazıt Kulesi, 4-Beyazıt Camii, 5-Süleymaniye Camii..... 63
Fotoğraf 3. 27. Genişleyen Eminönü meydanı 1-Yenicamii, 2-Yeni açılan Eminönü-Unkapanı Yolu, 3- Galata Köprüsü, 4-Sebze ve Meyve Hali 64
Fotoğraf 3. 28. Akbaba Dergisinde İstanbul'un imarına dair yayınlanan karikatür. 69
Fotoğraf 3. 29. Akbaba Dergisi kapağı..... 71

Fotoğraf 4. 1. 1928 yılında Galata Köprüsü tören için hazırlanıyor (Url 5)..... 89

Fotoğraf 4. 2. 19 yüzyılda Tophane kıyılarını gösteren Melling gravürü. (Url 7)..... 93
Fotoğraf 4. 3. Tophane ve Nusretiye Camisi (Url 8) 94
Fotoğraf 4. 4. Meclis-i Mebusan Caddesi (1915) Nusretiye Camii, Hamidiye Çeşmesi, Arabacılar Kışlası (Url 9) 95
Fotoğraf 4. 5. Dolmabahçe Çinili Köşk (1850'ler) (Url 11)..... 97
Fotoğraf 4. 6. Dolmabahçe Sarayı 1880'ler (Url 12)..... 98
Fotoğraf 4. 7. Beşiktaş İskelesi 1948 yılı (Url 13)..... 99
Fotoğraf 4. 8. 1940 yılında Beşiktaş İskele Meydanı 103
Fotoğraf 4. 9. 1956 yılı Karaköy Meydanı ve Galata Rıhtımı (Url 16)..... 106
Fotoğraf 4. 10. 1956 yılı sonlarında Galata Köprüsü'nden Salıpazarı Limanı'na açılan rıhtım caddesi. 108
Fotoğraf 4. 11. Karaköy'de Belediyeye ait dükkanların yıkımına başlanıyor..... 110
Fotoğraf 4. 12. Atatürk'ün cenaze töreni sırasında Karaköy Meydanı (Url 19)..... 112
Fotoğraf 4. 13. Karaköy, Borsa Hanın yıkımı 1958 (Url 20) 113
Fotoğraf 4. 14. 1955 tarihli Karaköy ile Galata rıhtımı arasında trafik yoğunluğunu gösteren fotoğraf..... 114
Fotoğraf 4. 15. Karaköy Meydanını açmak için tek katlı dükkanlar ve şehir hatları işletmesi binası yıkılıyor. (Url 23)..... 117
Fotoğraf 4. 16. Karaköy meydanını açma çalışmaları sırasında yıkılan Denizcilik Bankası binası..... 118
Fotoğraf 4. 17. Karaköy'de Denizcilik Bankası ve Mehmet Ali Paşa Hanı'nın yıkımı (Url 24) 118
Fotoğraf 4. 18. Karaköy Domuz Sokağı'nda kaldırılması planlanan ada..... 121
Fotoğraf 4. 19. Karaköy Meydanın tanzimi Ziraat Bankası ile Kadıköy İskelesi arasında inşa edilmesi önerilen yaya üst geçidin fotomontajı. 122
Fotoğraf 4. 20. Şehircilik toplantısında konuşma yapan Henri Prost 123
Fotoğraf 4. 21. Profesör Lambert şehircilik toplantısında açıklama yaparken. 124
Fotoğraf 4. 22. Hürriyet gazetesinin Galata köprüsü taşınacağına dair haberi..... 125
Fotoğraf 4. 23. Meydan düzenleme çalışmalarına başlanmadan önce Galata Köprüsü (Url 27) 126
Fotoğraf 4. 24. Domuz sokağında yıkılacak binalar..... 127
Fotoğraf 4. 25. 1957 yılında Karaköy Meydanı..... 128
Fotoğraf 4. 26. Karaköy meydanının açmak için yıkılan binalar (1958)..... 129
Fotoğraf 4. 27. Karaköy'de yıkılacak binalar..... 129
Fotoğraf 4. 28. Karaköy Meydanı'nın açılması için yapılan istimlakler..... 130
Fotoğraf 4. 29. Galata Köprüsü'nün 1959 tarihli görseli..... 131
Fotoğraf 4. 30. Galata rıhtımı 1956 yılı (Url 28) 133
Fotoğraf 4. 31. Karaköy, Wagon Lit (Denizcilik İşletmeleri Binası) ve Karaköy Camii yıkılmadan önce..... 133
Fotoğraf 4. 32. Karaköy Mescidi 1958 135
Fotoğraf 4. 33. Necatibey Caddesi 1890 yılı (Url 31) 139
Fotoğraf 4. 34. Yüksek Kaldırımın araç trafiğine uygun hale getirilmesi için yürütülen çalışmalar..... 140
Fotoğraf 4. 35. Kemeraltı caddesi yol asfaltlama çalışması 141
Fotoğraf 4. 36. Yıkılacak olan ada (1958) 144

Fotoğraf 4. 37. Necatibey Caddesine paralel açılacak olan Kemeraltı caddesinin güzergahını ve Tophane kavşak noktasını gösteren fotoğraf 145
Fotoğraf 4. 38. Tophane meydanından Necatibey ve Kemeraltı caddeleri 146
Fotoğraf 4. 39. Üstte, Kemeraltı Caddesi ile Bankalar Caddesi'nin kesiştiği kavşak. Altta, Necatibey Caddesi. 147
Fotoğraf 4. 40. Hristos Kilisesi'nin yıkım ameliyesi gerçekleştiriliyor. 148
Fotoğraf 4. 41. Kemeraltı caddesinin Tophane ile birleştiği yerde yapılan çalışmaları görülmekte. 149
Fotoğraf 4. 42. Bektaş Efendi Mescidi (Url 34) 150
Fotoğraf 4. 43. Kemankeş, Tophane semtlerinin 1957 yılı havadan görüntüsü ve Karabaş Camii'nin konumu 152
Fotoğraf 4. 44. 19 yüzyıl Galata rıhtımı ve Tophane Sahili gösteren gravür (Url 38) . 153
Fotoğraf 4. 45. Galata Rıhtımı ve Yolcu Salonu (Url 41) 156
Fotoğraf 4. 46. İnşası devam eden Salıpazarı Limanı ve antrepoları 157
Fotoğraf 4. 47. Karaköy Meydanı ile rıhtım arasında bağlantı yolu için yıkılması planlanan Denizcilik Bankası Hastanesi ve 3 numaralı yolcu salonu 158
Fotoğraf 4. 48. 1956 yılı Galata, Tophane sahili ve Salıpazarı liman tesislerinin havadan görüntüsü 159
Fotoğraf 4. 49. Salıpazarı Limanı'nın denize doğru genişletilmesi gösteren şema 160
Fotoğraf 4. 50. 610 metre boyundaki rıhtımına aynı anda 10 bin tonluk dört geminin yanaşabileceği Salıpazarı Limanı tesisleri maketi 161
Fotoğraf 4. 51. Tophane'de yıkılan binalar 162
Fotoğraf 4. 52. Salıpazarı'nın cehresini değiştiren modern rıhtım tesisleri 162
Fotoğraf 4. 53. Nusretiye Camisi'nden inşası devam eden liman tesisleri 163
Fotoğraf 4. 54. Nusretiye Camii, atlı tramvay ve yıkılan kışla binası (Url 43) 166
Fotoğraf 4. 55. Tophane Sanat Okulu'nun caddeye çıkıntı yapan kısmı tıraşlanıyor. . 167
Fotoğraf 4. 56. Tophane Sanat Enstitüsü'nün yıkımından sonra binanın sol tarafındaki dükkanların yıkımına başlandı. 167
Fotoğraf 4. 57. Högg'ün planlarına göre Tophane Meydanı'nın alacağı nihai şekil 168
Fotoğraf 4. 58. Tophanede Yeni açılan yol ve meydan 1- Kılıç Ali Paşa Camii, 2- Necatibey Caddesi, 3- Yeni açılan Yol Kemeraltı Caddesi, 4- Tophane-i Amire 169
Fotoğraf 4. 59. Kemeraltı Caddesi'nin Tophane Meydanı'na bağlandığı bölüm asfaltlanırken 170
Fotoğraf 4. 60. Tophane Meydanı'nın Kemeraltı Caddesi seviyesine indirmek için yapılan çalışmalar 170
Fotoğraf 4. 61. Tophane Meydanı'nın alçaltılma çalışmaları 171
Fotoğraf 4. 62. Tophane Sanat Enstitüsü'nün etrafını saran gecekondular 172
Fotoğraf 4. 63. Tophane Meydanı'nda yürütülen çalışmalar ve Tophane Dolmabahçe yol güzergahı (siyah çizgilerle gösterilen alan) 173
Fotoğraf 4. 64. Tophane Meydanı'nın açılmasıyla ortaya çıkan meydan çeşmesi, Kılıç Ali Paşa Camii ve yıkılmakta olan sanat okulu 174
Fotoğraf 4. 65. Meydan düzenlemesi ve tarihi anıtların etrafının açılması maksadıyla Kılıç Ali Paşa Camii'nin karşısında yıkılan ada 175
Fotoğraf 4. 66. Tophane Meydan Çeşmesi'nin restorasyon öncesi durumu 176
Fotoğraf 4. 67. Kılıç Ali Paşa Camisi'nin karşısında yıkılan ada ve meydan çeşmesi 177

Fotoğraf 4. 68. Nusretiye Camii onarım çalışmaları devam ederken 178
Fotoğraf 4. 69. Yıkılacak olan Tophane Sanat Okulu 179
Fotoğraf 4. 70. Etrafındaki binalar yıkılan Atatürk Kız Lisesi 180
Fotoğraf 4. 71. Tophane Sanat Okulu'nun yıkılmasıyla ortaya çıkan Tophane'nin restorasyonu yapılıyor. 180
Fotoğraf 4. 72. Tophane Meydanı tanzim çalışmaları ve Kılıç Ali Paşa Camii 182
Fotoğraf 4. 73. Tophane Meydanı tanzim edilecek 182
Fotoğraf 4. 74. Restorasyondan önce Tophane Çeşmesi 184
Fotoğraf 4. 75. Tophane Sanat Okulu olarak kullanılan Müşirlik Dairesi yıkılıyor..... 185
Fotoğraf 4. 76. Müşirlik Dairesi 186
Fotoğraf 4. 77. Dolmabahçe yolunun inşası için ön kısım parmaklıkları yıkılan Kabataş Tekel Depoları 189
Fotoğraf 4. 78. Kabataş sahilinde yıkılan binalar 189
Fotoğraf 4. 79. Kabataş ve Tophane bölgesinde yol genişletme çalışmaları için bölgede gerçekleştirilen yıkımlar. 190
Fotoğraf 4. 80. Kabataş İnhisarlar çay deposunun yıkımı 191
Fotoğraf 4. 81. Kabataş yolu inşasında yıkılan setler 192
Fotoğraf 4. 82. Tophane yolunun tanzim edilmesi 192
Fotoğraf 4. 83. Beton asfalt yolun inşası için Tophane-Dolmabahçe arasında sökülen raylar 193
Fotoğraf 4. 84. Tophane-Kabataş yolunun 14 metre indirilmesi için yapılan çalışmalar 194
Fotoğraf 4. 85. Yeni Dolmabahçe yolunun Tophane Çeşmesi seviyesine indirilme çalışmaları 195
Fotoğraf 4. 86. Yeni açılan Tophane caddesi tanzim ediliyor 196
Fotoğraf 4. 87. Kabataş'ta yol genişletme çalışmaları sırasında yıkılan setler..... 197
Fotoğraf 4. 88. Kabataş yolunun açılması 197
Fotoğraf 4. 89. Tophane Kabataş yolu asfaltlanıyor 198
Fotoğraf 4. 90. Tophane Dolmabahçe yolu inşası 199
Fotoğraf 4. 91. Tamamlanmakta olan Tophane Dolmabahçe yolunda inşa faaliyetleri 200
Fotoğraf 4. 92. Yol genişletme çalışmaları sırasında yıkılan Sanayi Kışlası (Url 52) . 201
Fotoğraf 4. 93. Tophane Sanat Okulu'nun yola çıkıntı yapan kısımlarının kesilmesi. 202
Fotoğraf 4. 94. Faaliyetleri sırasında yıkılan Müşirlik Dairesi, Sanayi Kışlası ve Tophane Ocağı Mescidi'nin minaresi 203
Fotoğraf 4. 95. Maçka Parkı'na taşınmadan önce II Abdülhamid Çeşmesini (Url 56) 204
Fotoğraf 4. 96. Nusretiye Camii Sebili ve Muvakkithanesi (Url 58) 206
Fotoğraf 4. 97. 1956 yılında yıkılan Çivili Liman Mescidi'nin minaresi (Url 60)..... 207
Fotoğraf 4. 98. Yıkılan Çivili Liman Mescidi Minaresi (Url 61) 208
Fotoğraf 4. 99. Fındıklı Süheyl Bey Mescidi (Url 63)..... 209
Fotoğraf 4. 100. Fındıklı Hatuniye Camii ve külliyesi (Url 65) 211
Fotoğraf 4. 101. Tanzim edilmeden önce Fındıklı Camii ve hamamı (Url 67) 212
Fotoğraf 4. 102. Son cemaat yeri değiştirilmeden önce Molla Çelebi Camii (Url 69). 213
Fotoğraf 4. 103. Etrafı tanzim edilen Fındıklı Cami..... 214
Fotoğraf 4. 104. Taşınmadan önce Koca Yusuf Paşa Sebili (Url 71)..... 215
Fotoğraf 4. 105. Mustafa Ağa çeşmesinde süsleme detayı..... 216

Fotoğraf 4. 106. Kabataş Hekimoğlu Ali Çeşmesinin 1935 yılı ve etrafı açıldıktan sonra 1939 yılı fotoğrafları 218
Fotoğraf 4. 107. Doldurulmadan önce Kabataş İskelesi 219
Fotoğraf 4. 108. Ortadan kalkan Esad Mehmet Efendi Çeşmesi 220
Fotoğraf 4. 109. Kabataş setleri kaldırılırken Esad Mehmet Efendi çeşmesi 221
Fotoğraf 4. 110. Yol yapım çalışmaları sırasında ortadan kaldırılan Sadeddin Efendi Çeşmesi 222
Fotoğraf 4. 111. Silahtar Yahya Efendi Çeşmesi taşınmadan önce (Url 78) 223
Fotoğraf 4. 112. Dolmabahçe Meydanı'nın tanzimi sırasında yıkılan konak 226
Fotoğraf 4. 113. Dolmabahçe Meydanı'nda askeri tören 227
Fotoğraf 4. 114. İnönü Stadyumu'nun genişletilmesi nedeniyle taşınan gazhane 227
Fotoğraf 4. 115. Dolmabahçe Sarayı'nın cadde tarafına bakan duvarları yıkılacak 228
Fotoğraf 4. 116. Restorasyonu gerçekleştirilen Dolmabahçe Sarayı 229
Fotoğraf 4. 117. Taşınmadan önce Mehmet Emin Ağa Sebil ve çeşmesi (Url 82) 230
Fotoğraf 4. 118. Dolmabahçe Camii avlu duvarları ve muvakkithanesi (Url 84) 232
Fotoğraf 4. 119. Dolmabahçe Camii ve Meydanı (Url 85) 232
Fotoğraf 4. 120. Dolmabahçe Has Ahırları ve Gazhanesi (Url 88) 234

1. GİRİŞ

Kentleşme, kent tasarımları, tarihi dokuya yapılan müdahaleler toplumun sosyolojik, dini, ekonomik, kültürel değerlerine göre şekillenmektedir. Üretim biçimi, demografik özellikler, ekonomik faaliyetlerin değişimi fiziki çevreyi, toplumsal, kültürel ve geleneksel yapıyı doğrudan etkilemektedir.

Bizans ve Osmanlı İmparatorluklarının başkenti İstanbul'da 19. yüzyıldan itibaren geleneksel kurumların yapısını değiştiren reformlar aynı zamanda sosyal hayatı ve mimariyi de etkilemiştir. Modernleşme hareketleriyle birlikte İstanbul'da ilk planlı şehircilik çalışmalarına başlanmış olmasına rağmen 20. yüzyıla gelindiğinde kentin birçok sorunu hala çözülememişti. Geleneksel dokunun hâkim olduğu semtler yangınlar ve afetler nedeniyle harap haldeydi. Yetersiz yol ağı, altyapı sorunları, organik biçimde gelişen sokak yapısının motorlu ulaşım araçlarına uygun olmaması, bakımsız konutlar, sanayi bölgelerinin belirlenmemiş olması gibi birçok sorun çözüm beklemekteydi. Hazırlan planların uygulanmasında topoğrafya ve doğal nedenlere bağlı engellere ekonomik, sosyal ve idari güçlüklerin eklenmesiyle çalışmalar belli bölgelerde küçük alanlarla sınırlı kalmıştı. Özellikle Marmara denizinin kenti Rumeli (İstanbul), Galata ve Üsküdar olarak üç ana bölgeye ayırması kentsel bütünlüğün sağlanmasını olumsuz etkilemekteydi.

Eski ve harap kenti modernleştirmek için ilk adımlar imar, belediyecilik ve inşaat faaliyetlerini planlamak, yürütmek ve denetlemek için Fransa'nın örnek alındığı belediye teşkilatı olan Şehremaneti 1855 yılında kurulmasıyla atıldı. On iki üyeden oluşan şehir meclisinin beklenen reformları hayata geçirememesi üzerine yeni düzenlemelerle İstanbul on dört daireye bölündü ve pilot bölge olarak Pera, Galata ve Tophane semtlerini içine alan Altıncı Daire-i Belediye'nin kuruldu. İlk modern belediyecilik uygulamaları bu bölgede başlatıldı ve Cumhuriyet'in ilanına kadar özellikle Beyoğlu, Karaköy, Beşiktaş semtlerini kapsayan bölgede devam edildi.[1] İstanbul'da kozmopolit yaşamın merkezi olan Galata, Pera, Karaköy ile Beşiktaş semtleri mekânsal ve kültürel değişimin en çok yaşandığı semtler oldu.

[1] Zeynep Çelik, *Değişen İstanbul,* Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2019.s.57-60.

Cumhuriyetin ilanından sonra Ankara'nın başkent kabul edilmesiyle, Cumhuriyet ideolojine uygun modern, sağlıklı ve çağdaş şehirler inşa emek için Ankara başta olmak üzere diğer Anadolu kentlerinin imarına ağırlık verilerek İstanbul'a ayrılan bütçe azaltılır.[2] Tozu toprağıyla bir süre kendi haline bırakılan kentte bölgesel nitelikte küçük çalışmalar dışında imar ve düzenlemeler yapılmaz.[3] Sorunların kapsamlı biçimde değerlendirilerek giderilmesi için ilk çalışma ve planlamalara 1930 yılından sonra başlanır.[4] 1936 yılında İstanbul'un nazım ve imar planlarını hazırlaması için davet edilen Fransız şehir planlamacısı Henri Prost yaklaşık 15 yıl boyunca mevcut sorunlarının giderilmesi ve planların hazırlanması için çalışır. Bu dönemde hazırlanan imar planları II. Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle ülkenin savaş ekonomisine geçmesi, yasal ve yönetimsel nedenlere bağlı tam olarak uygulanamaz. Yüzlerce yılda kültürel, sosyal ve geleneksel çeşitlilikle oluşan tarihi dokuda ve yeni yerleşim alanlarında istenilen değişim sağlanamaz.[5]

1950 sonrası yıllarda özellikle tarımda makineleşme ve sanayinin etkisiyle tetiklenen iç göç dalgası büyük şehirlerin demografik yapılarını, mimariyi, planlamaları, estetik değerleri ve yaşam biçimini doğrudan etkilemiştir. Dönemin en fazla göç alan ili İstanbul'da mevcut konut rezervlerinin üzerinde gerçekleşen talep ve gelenlerin ekonomik güçlerinin yetersizliği kent çeperlerine doğru hızla büyüyen gecekondu bölgelerinin kurulmasına neden olmuştur. Kanalizasyon, temiz içme suyu, ulaşım gibi temel altyapı gereksinimlerden yoksun bu bölgeler kamusal, toplumsal, yasal sorunların yanında planlı kentleşme politikalarının uygulanmasını olumsuz etkilemiştir. Artan nüfus aynı zamanda şehrin ekonomik ve sosyal hayatının en canlı yaşandığı tarihi kent merkezlerinde ve mahallerinde tahribatı hızlandırmıştır.[6]

Öngörülenin çok üzerinde gerçekleşen nüfus artışı 1930 sonrası uygulanmaya çalışılan planlı büyüme projelerini sekteye uğratmıştır. Dar sokaklardan oluşan plansız, gelişi güzel yapılmış evleriyle, eski mahallelerde büyük yangınlardan tahrip olan fakat imar edilmeyen sahalarıyla kentin harap haline gecekondu sorunu eklenmiştir.

[2] Murat Gül, *Modern İstanbul'un Doğuşu*, Sel Yayıncılık, İstanbul 2015, s.115.
[3] Sibel Bozdoğan, "Modern Türkiye'de Sanat ve Mimari: Cumhuriyet Dönemi", *Türkiye Tarihi 1839-2010,* Kitap Yayınevi, İstanbul 2011, s.490.
[4] İlhan Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü,* Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2013, s.98.
[5] Mete Tapan, "İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri", *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Yıldız Sey (düz.), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul 1998, s.79-80.
[6] Ferhunde Özbay, "İstanbul'da 1950 Sonrası Nüfus Dinamikleri", *Eski İstanbullular, Yeni İstanbullular*, drl. Murat Güvenç, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul 2009, s.61.

Banliyöleşme sanayi tesisleri nedeniyle tarihi mahallelere yayılmıştı. Tüm bu kent sorunlarının eski yerleşim bölgeleri başta olmak üzere şehrin tamamını kapsayan düzenlemelerle hızla giderilmesi gerekiyordu. Özellikle kentin sosyal ve ticari hayatının yüzlerce yıldır merkezinde olan Karaköy, Eminönü, Beyazıt, Sirkeci gibi semtlerde yayalara uygun şekillenen yolları ve sokak yapısı motorlu taşıtlar için elverişsizdi. Mevcut ulaşım ağı hızla artan insan ve araç trafiğini kaldıramıyordu. Bu durum toplumun her kesiminin şikâyetçi olduğu trafik sorununa neden olmaktaydı.

Cumhuriyet sonrası İstanbul'un sorunları gidermesi ve kentin imarı için ilk kapsamlı girişim 1936 yılında Şehrin nazım planlarını hazırlaması için göreve getirilen Henri Prost'un gelişiyle başlar. İstanbul'un tamamını kapsayan planların hayata geçirilebilmesi için kamulaştırmayı kolaylaştıran yasalara ve mali kaynağa ihtiyaç vardı. Gelirleri sabit olan Belediyenin ise geniş caddeler, kaldırımlar, bulvarlar, modern yapılar inşa edilerek kentin sorunlarını çözmek için yeterli bütçesi yoktu. Prost'un hazırladığı İstanbul, Beyoğlu ve Anadolu yakası nazım planları ile imar raporları ekonomik ve yasal nedenlerle büyük oranda gerçekleştirilemez.[7]

1950'de iktidara gelen DP, 1955 sonrası dönemde İstanbul'un imarına öncelik vermesiyle o güne kadar kentin büyük oranda korunmuş çehresinin değişimi başlar.[8] İmarda Henri Prost'un fikirleri ve hazırladığı planlar uygulama öncesi ve/veya sırasında yapılan değişikliklere rağmen faaliyetlerin temelini oluşturur. 1956-1960 yıllarını arasında devam eden çalışmaların yürütmesi ve denetlemesi için yurt dışından Luigi Piccinato,[9] Hans Högg[10], Sir Patrick Abercrombie gibi tanınmış uzmanlar getirilir.[11] İmar programında trafik sorununu çözmek, geniş caddeler ve bulvarlardan oluşan yol şebekesini kurmak, tarihi yapıların etraflarının açmak, karmaşık sokak dokusunu düzenlemek, harap ve yıkıntı haldeki yapıları ortadan kaldırıp modern binalar inşa etmek temel hedefleri oluşturmaktaydı. Böylece tarihi kent abideleriyle öne çıkan, batılı modern bir turizm kenti haline dönüştürülecekti.[12]

---

[7] Ahmet Refik Noyan, "İstanbul Yollarında Yürümek Günden Güne Müşkülleşiyor", *Vatan* (6 Şubat 1956), s.4.
[8] İlhan Tekeli, "Modernleşme Sürecinde İstanbul'un Nüfus Dinamikleri Nasıl Değerlendirilmeli?", *Eski İstanbullular, Yeni İstanbullular*, drl. Murat Güvenç, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul 2009, s.26.
[9] *BCA*, 151.77.2/ 27.277 (18 Şubat 1959)
[10] *BCA*, 145.113.7/30.18.1.2 (19 Şubat 1957)
[11] Mete Tapan, a.g.e., s.82-84.
[12] Murat Gül, a.g.e., s.180.

Belediyenin kendi imkanlarıyla yürütemeyeceği imar faaliyetlerine devletin bütün olanaklarını seferber edilerek 1956 yılında başlanır. Çalışmalar başlamadan önce imar ve istimlak yasaları değiştirilir. Belediyeye ekonomik kolaylıklar sağlanır. Müşavirler Heyetine ve yabancı uzmanlara etütler yaptırılarak planlar hazırlanır. Modern, ferah, temiz, düzenli bir İstanbul yaratılacağına olan inançla imar toplumun büyük kesimi tarafından desteklenir.[13] Gazeteler, eski, çirkin, pis, bakımsız İstanbul'u anlatarak, kentin imara duyduğu ihtiyacı haberlerde, köşe yazılarında, uzman görüşlerinde sık sık dile getirir. Tarihi eserlerin ortaya çıkartılarak modern bir turizm merkezi haline gelmesiyle İstanbul'un ekonomisi canlanacaktır. Vatan gazetesinde 9 Kasım 1956 yılında çıkan "50 Yıl Evvelki İstanbul" başlıklı yazıda;

> "İstanbul'u bir orta çağ manzarasından kurtarmak gayretiyle işe başlayanlar, şehrin dış görünüşünde başarılı bazı değişiklikler yapmakta muvaffak oldular. Şimdi meydanlar eskisinden daha geniş, yollar daha ferah. Hele o duvarlar, o yollar boyu devam eden heyulâlar…Halk en fazla onların kalkışına seviniyor. Meğer denizi İstanbullulardan kaçırmak için ne büyük ne lüzumsuz külfetlere katlanmışlar".[14]

1956 yılının son aylarında Karaköy meydanı, Karaköy Bebek sahil yoluyla birlikte şehrin en işlek noktalarında aynı anda istimlaklere başlanır.[15] Menderes, 1956-60 yılları arasında sürdürülen İstanbul'un imarı çalışmalarını İstanbul'daki ofisinde yakından takip eder.[16] İstanbul'un imarına ilgisi nedeniyle kendisine Fahri Belediye başkanlığı unvanı[17]ve altın mala ödülü verilir hatta TİME dergisinde haber olur.

> "…enerjik Başvekil Adnan Menderes, boğazda serinlerken şehri kurtarmak için yeni planlar yaptı. Paradan tasarruf etmek için bu işe ordunun yardımını düşündü. Başbakanın ilk hamlesinde harap mahalleler ortadan silip süpürüldü. Bir gece içinde güzel Haliç'i çevreleyen ahşap barınaklar yok olmuştu. Galata köprüsünün iki yanındaki meydanlar da bazı blok halindeki binaların yıkılmasıyla açıldı. Boğaz yollarında buldozerler önlerine çeşme, bina ne gelirse silerek ilerliyorlardı…"[18]

Dönemin gazete haberleri, köşe yazıları, okur mektuplarında genel olarak yapılan işlerden duyulan memnuniyet dikkat çeker. Geniş yolların, meydanların açılması, İstanbul'un siluetini bozan çirkinliklerden arındırılması takdir edilir. Siması değişen

---

[13] *Vatan,"* Kalkınma Hamleleri", (2 Ekim 1956), s.4
[14] *Vatan,* "50 Yıl Evvelki İstanbul", (9 Kasım 1956), s.2
[15] Mete Tapan, *Age*., s.82
[16] Önder Kaya, *"Cumhuriyetin Vitrin Şehri",* Küre yayınları, İstanbul 2010, s.98.
[17] *BCA*, 224.695.1 /961.8 (00.00.1960-00.00.1961)
[18] *Yeni İstanbul,* "TİME Mecmuasının İstanbul'un İmarı Hakkındaki Yazısı", (13 Ağustos 1957), s.3.

İstanbul, "…hızlanan istimlâk işleri ve imar hareketleri ile yollar genişliyor, meydanlar büyüyor. Şehir mamur bir belde haline getirilerek rahat bir belde haline sokulacaktır…"[19] Kent modern çehresiyle, anıtsal tarihi eserleriyle güzelleşecektir.[20]

Bu süreçte dönemim yazılı basın organları krokiler, planlar ve fotoğraflar paylaşarak halkın desteğinin oluşmasına ve devamlılığına katkı sağlamıştır. Yürütülen çalışmaların kapsamı, süresi, bütçesi gibi bilgileri kamuoyuna aktarmışlardır. Aynı zamanda onarılan, restore edilen veya edilmesi planlanan eski eserlerin yer yer görsellerini paylaşarak çalışmaları belgelemişlerdir.

Bu tez çalışmasında 1956-1960 yıllarını arasında İstanbul'un tamamında yürütülen imar çalışmalarının Karaköy- Beşiktaş sahil şeridine etkisi araştırılmıştır. Karaköy meydanından Sarıyer'e kadar uzanan caddenin Beşiktaş Meydanına kadar olan kısmı çalışma bölgesi olarak belirlenmiştir. Yaklaşık 3,5 yıl süren inşa sürecinin kent dokusu ve eski eserler üzerine etkisi tespit edilmeye çalışılmıştır. Çalışmada arşiv belgeleri, haritalar, kaynak kitaplar ve belgeler ile dönemin günlük gazetelerinden elde edilen veriler kullanılmıştır.

Dönemin İstanbulluların imardan beklenti, tepki ve eleştirileri gazete içeriklerinden tespit edilmeye çalışılmıştır. İncelenen dönem aralığında Karaköy-Beşiktaş bölgesiyle ilgili arşiv tarama yöntemiyle tespit edilen makale, haber ve görsellerin ilgi çekenleri doğrudan alıntılanmasıyla çalışmaya özgünlük kazandırmıştır.

[19] *Vatan,* "İstanbul'un Siması Değişiyor", (18 Eylül 1956), s.1-5.
[20] *Vatan*, "İstanbul Güzelleşiyor", (23 Nisan 1957), s.6.

2. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

İstanbul'un çehresinin önemli ölçüde değiştiği 1956- 1960 yılları arası gerçekleştirilen imar faaliyetleri kapsamında Karaköy-Beşiktaş sahil yolunun kent dokusuna ve bölgede bulunan mimari eserlere etkisi tez çalışmasının konusunu oluşturmaktadır. Yapılan araştırmada kaynak kitaplar, haritalar, arşiv belgeleri, dönemin gazete ve dergilerinden sağlanan haberler ve görseller temel kaynaklar olarak kullanılmıştır. Belirlenen dönem aralığında yürütülen imar faaliyetlerin Karaköy-Beşiktaş sahil şeridine etkisi ve değişiminin kamuoyunu yansımaları bölgedeki imar ve istimlak haberleri incelenerek elde edilmiştir. Değişimin somut olarak gösterilmesi için önceki dönemlerde hazırlanmış haritalar ve eski eserlerin fotoğrafları kullanılarak karşılaştırmalar yapılmıştır.

2.1. Araştırma Konusu

Şehirler; mimarisi, mekanları, coğrafyası, insanları, kültürüyle hayat bulan büyüyen, gelişen ve değişen canlı organizmalardır. Uzun bir geçmişe sahip, özgün kimliği ve kültürü olan şehirlerde yapılacak her türlü müdahalenin kent dokusuna ve belleğine vereceği zararlar göz önünde tutularak planlanmalıdır.

Çalışmada, İstanbul'un fethinden sonra gayrimüslim, Levanten ve yabancıların ağırlıklı olarak yaşadığı, 19. yüzyıldan sonra Hanedanın, Dolmabahçe Sarayı'na taşınmasıyla gelişimi hızlanan, Batılılaşma hareketlerinin etkisiyle kendine özgü bir yaşam sitili, mimarisi olan Karaköy-Beşiktaş semtlerinin sahil yolunu kapsayan bölge ele alınmıştır.[21] Bu kapsamda tarihi dokusu, kültürel katmanlarıyla öne çıkan, kentin en işlek semtlerinden Karaköy, Tophane, Fındıklı, Dolmabahçe ve Beşiktaş sahil yolunun inşasının kent dokusuna ve mimari anıtlara etkisi incelenmiştir. Kamu yararı gözetilerek başlanan ve bölgede önemli değişikliklere yol açan imar-istimlak faaliyetlerinin yarattığı etki temel kaynaklar ve dönem gazeteleri üzerinden araştırılmıştır.

Araştırmada kozmopolit yaşamın mimariye yansıdığı bölgenin değişiminin anlaşılabilmesi için ilk çağlardan itibaren Karaköy- Tophane- Fındıklı ve Dolmabahçe Beşiktaş semtlerinin tarihsel gelişimi kronolojik olarak kısaca özetlenmiştir. Ayrıca Cumhuriyet dönemi kent planlamaları bazında 1923- 1955 yılları arasında yapılan

[21] Doğan Kuban, *"Türkiye'de Kentsel Koruma Kent Tarihleri ve Koruma Yöntemleri",* Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul 2001, s.

çalışmalarıyla Henri Prost'un planları 1956 imarının fikirsel, kentsel nedenlerini anlayabilmemiz için başlıklar halinde incelenmiştir.

2.2. Araştırmanın Amacı

18. yüzyıldan itibaren gelişim gösteren ve 19. yüzyılda İstanbul'un en seçkin semtleri olan Karaköy- Beşiktaş bölgesi birçok araştırmaya konu edilmiştir. Çalışmalar genellikle tarihi çevre, kent tarihi, mimari anıtlar, bölgede kaybolan tarihi eserlerin katalog ve envanterler üzerine yapılmıştır. Mimarlık/sanat tarihi açısından birçoğu temel kaynak olan bu çalışmalarda ele alınan yapılar çoğunlukla anıtsal/kamusal nitelikte mimari eserlerdir. Sivil mimari kayıplar ve topografya üzerine araştırmalar ise daha sınırlıdır.

Karaköy- Beşiktaş semtlerini kesintisiz biçimde birbirine bağlayan ana cadde ve çevresi Dolmabahçe, Fındıklı, Tophane ve Karaköy meydanlarının kapsadığı saha Beşiktaş meydanına kadar araştırma alanı olarak belirlenmiştir. 1956 yılında bölgede başlayan imar ve istimlaklerin mimari dokuya, tarihi çevreye etkisi tespit edilmeye çalışılmıştır. Kentlerde gerçekleştirilen her türlü imar ve değişim bölge sakinlerinin algı, inanç, yönelim, beklenti ve ihtiyaçlarına göre belirlenerek uygulanmaktadır. İnsanların yaşadıkları sokak ve caddelerin değişimine ilişkin yaklaşımlarını anlamak için dönemin günlük gazeteleri incelenmiştir. Elde edilen bilgi ve verilerin birleştirilmesiyle imarın etkisinin çok boyutlu biçimde değerlendirilmiştir.

Dönem gazetelerinin kaynaklar içinde yer alması zamansal olarak mekânlarda geriye dönük araştırma yapmaya imkân vermiştir. Bu kapsamda mecmuaların 1956-1960 yılları arasında çıkmış sayıları arşiv taraması yöntemiyle incelenmiştir. Araştırma bölgesini kapsayan imar faaliyetleri hakkında çıkmış olan bütün haber, karikatür, fotoğraf ve röportajlar tespit edilerek elde edilen bilgiler kullanılmıştır.

2.3. Araştırmanın Önemi

İstanbul'da şehir planlaması ve imar 1950'li yıllara kadar ekonomik ve siyasi nedenlerden ötürü sınırlı yürütülmüştür. Bu yıllarda kentin hızla sanayileşmesi, göçe bağlı nüfusu artışı, çok sayıda şahsi otomobil ve dolmuşların kent içi ulaşım sistemine dahil olması gibi nedenlerle toplumun her kesiminin şikâyetçi olduğu trafik sorunu yaşanmaya başlamıştır. Gün geçtikçe artan bu problemi çözmek için çeşitli girişimlerde

bulunulmasına rağmen istenilen sonuçlar elde edilememiştir. 1956 yılında başta ulaşım sorunu olmak üzere mesken krizi, harap haldeki kent merkezlerinin planlaması gibi kronikleşmiş sorunları çözmek için İmar ve İstimlak yasaları yeniden düzenlenerek kapsamlı imar faaliyetlerine başlatılmıştır.1956-1960 yılları arasında yürütülen bu girişimler şehircilik ve kültürel miras üzerinde derin etkiler bırakmıştır.

Tez çalışmasında dönemle ilişkili yapılan diğer araştırmalardan farklı olarak dönem içinde İstanbul imar faaliyetlerinin yazılı basın üzerinden incelemesi yapılmıştır. Bu niteliğiyle tez diğer çalışmalardan farklılaşmaktadır. Dönem gazeteleri ve dergilerden elde edilen belge, haber, makale, fotoğraf, karikatür gibi veriler kullanılarak bölgenin kültürel, mekânsal, topografik değişimi görünür kılınmaya çalışılmıştır. Kentsel yenileme ihtiyacının nedenleri, alternatif öneriler, kamu yararı, kültürel değerlerin korunması, kent dokusuna, topografyaya ve çevreye etkilerinin değerlendirilmiş; bilim insanlarının, yazarların, aydınların yaklaşımları, yetkililerin demeçleri aktarılmıştır.

2.4. Araştırmanın Kapsam ve Sınırlılıkları

1956-1960 yılları arasında İstanbul imar faaliyetleri ile ilgili Hürriyet, Vatan, Yeni İstanbul, Ulus ve Zafer gazetelerinde yapılan haber ve yorumlar, Arkitekt dergisi, arşiv belgeleri, konuyla ilgili literatür, akademik çalışmalar, haritalar, planlar ve görsel malzemeler araştırmanın temel kaynaklarını oluşturmaktadır. Gazetelerden toplanan veriler kronolojik biçimde sıralanmış, döneme ilişkin öne çıkan fotoğraf, karikatür ve haberler tez kapsamında kullanılmıştır. Çalışmada 1956-1960 yılları arasında İstanbul imar faaliyetine ilişkin olarak üretilen literatür, arşiv kaynakları ve görsel materyaller kullanılmıştır.

2.4.1. Zaman Kapsamı:

23 Eylül 1956 yılında Başvekil Adnan Menderes dönemin önde gelen gazete sahiplerinin ve gazetecilerin katılımıyla geçekleştirdiği basın toplantısında, İstanbul'un imarına ve ihyasına hükümet desteğiyle resmen başladıklarını ilan eder. Bu tarihten 27 Mayıs 1960 askeri müdahalesine kadar İstanbul genelinde imar faaliyetleri kesintisiz devam etmiştir. İmarın etkilerinin incelendiği araştırmada tablonun daha net anlaşılabilmesi için ve faaliyetlerin öncesinde ve sonrasında genel durumu değerlendirmek amacıyla 1 Ocak 1956- 31 Aralık 1960 tarihlerini arasını kapsayan beş yıl çalışmanın zaman aralığını oluşturmaktadır.

2.4.2. Çalışma Evreni Kapsamı:

1956-1960 yılları arasında yayın yapan günlük, müstakil, siyasi gazetelerden Hürriyet, Vatan, Yeni İstanbul, Ulus ve Zafer gazeteleri ile dönemin mimarlık ve şehircilik dergisi Arkitekt; sahiplik, yayın politikaları ve hedef kitleleri değerlendirilerek araştırma kapsamına alınmıştır.

Günlük siyasi-müstakil gazete olarak yayınlanan Yeni İstanbul, İş adamı Habib Edip Törehan tarafından çıkarılmaktaydı. Gazete siyasi tarafsızlığı benimsemiş ve iktisat ağırlıklı haber üretmiştir. 1 Aralık 1949 yılında yayın hayatına başlayan gazetenin sorumlu yazı işleri müdürü Sacit Öget olmuştur.[22] Gazete yayın hayatına başladığı ilk sayısında yayın politikalarını aşağıdaki cümlelerle açıklamaktadır;

> "Bugün Türk Halk Efkarının huzuruna çıkan gazetenizde birinci sayfamızın başındaki yazıdan başka, her gün ikinci sayfamızda siyasi, üçüncü sayfamızda iktisadi, dördüncü sayfamızda kültürel birer başmakale bulunacaktır. Bu üç makalede ileri sürülecek fikirlerin tamamen yazarlara ait bulunacağını, bunları takdim etmeye başladığımız sırada bir defa daha belirtmeyi uygun buluyoruz."[23]

İstanbul Gazeteciler Cemiyeti başkanı olan gazete ve dergicilikte uzun yıllar çalışmış olan Sedat Simavi tarafından 1 Mayıs 1948 yılında günlük olarak çıkarılmaya başlanan Hürriyet,[24] hiçbir partiye bağlı olmadan hür ve özgür yayın politikası benimsediklerini ilk sayısında duyurur. Gazetenin ilk baş yazısında Sedat Simavi, "Bu Gazete" başlıklı makalesinde gazetenin tarafsız olacağını belirtir.

> "Demokrasinin müdafii olduğumuzu ileri sürmekle, Demokrat partinin körü körüne taraftarlığını ve Halk düşmanlığı yapacağımızı zannetmeyiniz. Hürriyet hiçbir partiye bağlı değildir. Hürriyet hür ve müstakil kalacaktır. Devlet Reisimiz İnönü ile muhalefet partisi lideri Celal Bayar'ın Hürriyet için nezaket göstererek yazdıkları makaleleri bu ilk sayımızda neşretmekle bunu ispat ettiğimize kaniyiz." [25]

Liberal ekonomik modeli destekleyen haber-fikir gazetesi Vatan araştırmaya dahil edilen üçüncü gazetedir. Vatan'ın sahibi ve baş yazarı Ahmet Emin Yalman'ın

---

[22] Hıfzı Topuz, *"II. Mahmut'tan Holdinglere Türk Basın Tarihi",* Remzi Kitapevi, İstanbul 2003, s.220.
[23] Nuri İnuğur, *"Türk Basın Tarihi",* Gazeteciler Cemiyeti Yayınları, İstanbul 1992, s.245.
[24] Fuat Süreyya Oral, "*Cumhuriyet Basın Tarihi*", Sanayiî Nefise Matbaası, Ankara 1973, s.153.
[25] Nuri İnuğur, *Age.,* s.232.

kuruluşundan 1957 yılına kadar haber ve makalelerinde DP'yi desteklemesi ve yayın çizgisini buna göre belirlemesi gazetenin seçilmesinde etkili olmuştur. Gazete 1957 yılında sonra muhalif kimliğe bürünmüş ve içeriklerini buna göre üretmiştir.[26]

Ana muhalefet partisi olan CHP'nin yarı resmi yayın organı Ulus Gazetesi ve[27] Demokrat Parti'nin resmi yayın organı olan Zafer gazetesi araştırma kapsamında incelenen diğer yayınlardır.[28] DP'nin politikalarının halkın her kesimine ulaşması için kurulan gazetenin bünyesinde demokrat yazar ve aydınların yanında DP kadrosundan isimler yazı ve makaleleriyle gazeteye katkıda bulunmuşlardır[29]

Siyasi açıdan yayın politikalarının tarafsız olduğu belirten Hürriyet ve Yeni İstanbul ile Vatan inceleme kapsamına alınan İstanbul gazeteleridir. Ulus ve Zafer, Ankara gazetesi olmalarına rağmen imarın kamuoyuna yansımalarını ve eski eserler konusunda farklı görüşleri değerlendirebilmek amacıyla çalışma kapsamına dahil edilmiştir.

Araştırmada; belirlenen gazetelerin tamamı taranarak, Karaköy- Beşiktaş arasında gerçekleştirilen imar, istimlak, restorasyon, tarihi eser haber, makale ve görseller tespit edilmiştir. Yıkılması, taşınması gereken tarihi mimari yapılarla ilgili haberlerle, yapıların değişiminin nedenleri, süreçle ilgili içerikler diğer kaynaklardan elde edilen verilerle birlikte sunulmuştur.

2.4.3. Örneklem:

Araştırmaya dahil edilen Hürriyet, Yeni İstanbul, Vatan, Ulus, Zafer gazetelerinin 1956-1960 yılları arasında arşivlerde ulaşılabilen tüm sayılar tam sayım yöntemiyle taranmıştır. Karaköy- Beşiktaş sahil şeridinde bulunan tarihi abide, imar ve istimlak faaliyetlerini içeren haberler çalışma evrenine alınmıştır. Araştırma kapsamında incelenen haber ve yorumların örneklem büyüklüğü aşağıdaki gibidir.

[26] Fuat Süreyya Oral, *Age.*, s.145-146.
[27] Fuat Süreyya Oral, *Age.*, s.108.; Hıfzı Topuz, a.g.e., s.223.
[28] Hıfzı Topuz, *Age.*, s.224
[29] Fuat Süreyya Oral, *Age*., s.154.

Tablo 2. 1: Süreli yayınların örneklem büyüklükleri

Süreli yayınlar	1956	1957	1958	1959	1960	TOPLAM
Vatan	36	33	53	29	9	160
Yeni İstanbul	37	30	58	40	11	176
Zafer[30]	14	24	9	1	0	48
Ulus[31]	3	2	2	0	0	7
Hürriyet[32]	22	15	52	30	6	125

Tarama sonucu elde edilen verilerle bölgede gerçekleştirilen imar istimlak çalışmalarına dair arşiv belgeleri, haritalar ve diğer kaynaklardan elde edilen verilerle bir arada kullanılmıştır.

2.5. Araştırmada Kullanılan Veri Toplama Tekniği

Bir dönemin toplumsal havasını inceleyip değerlendirmek için kullanılabilecek önemli kaynaklardan olan günlük gazetelerde araştırma dönemi içinde yayın yapan Vatan, Yeni İstanbul, Zafer, Ulus, Hürriyet bu tez çalışmasında birincil kaynaklara dahil edilmiştir.

Gazetelerin imar/istimlak haberleri ile köşe yazıları inceleme kapsamına alınarak şehrin kimliğinde ve hafıza mekanlarında yaşanan değişimlerin dönemi içinde ortaya çıkarılması amaçlanmıştır. 1956-1960 yılları arasında örnekleme çekilen gazetelerin haberleri ve köşe yazılarında Karaköy- Beşiktaş sahil yolu inşasına dair içerikler toplanmıştır. Metinlerde değişime uğrayan semtlere, yapılara ve mekanlara ilişkin detaylar, iktidarın istimlak ve imar politikalarına dair açıklamaları diğer kaynaklardan elde edilen bilgilerle harmanlanarak kullanılmıştır. Dönemin koşulları ve teknolojik özelliklerine bağlı haberlerde kısıtlı ve siyah-beyaz olarak kullanılan görsel unsurlar özgün olmaları ve dönemin tablosunun çıkarılmasında etkileri göz önünde tutularak metin aralarında kullanılmıştır.

[30] **ZAFER gazetesi** 1 Haziran- 2 Temmuz 1959 dönem aralığında mahkeme kararıyla kapatılmış, gazete bundan sonraki dönemde yayın hayatına AKŞAM POSTASI ZAFER adıyla devam etmiştir.
[31] **ULUS gazetesi** 10 Nisan -10 Mayıs 1958, 3 Kasım- 4 Aralık 1958, 26 Nisan- 25 Temmuz 1959, 29 Nisan- 28 Mayıs 1960 dönemlerinde mahkeme kararıyla kapatılmış, bu dönemlerde gazete yayınlanmamıştır.
[32] **HÜRRİYET gazetesi** 1 Ocak 1956-30 Mart 1956, 1 Temmuz 1956-30 Eylül 1956, 1 Mayıs 1960-30 Eylül 1960 dönemlerini kapsayan matbu sayılarına arşivlerde ulaşılamamıştır.

3. CUMHURİYET SONRASI İSTANBUL'DA İMAR FAALİYETLERİ

İstanbul'un modern bir şehir haline getirilmesi serüveni yaklaşık 150 yıllık bir süreci kapsar. 19. yüzyıl Batılılaşma hareketlerinin etkisiyle planlı, modern bir kent yaratmak için çeşitli girişimlerde bulunulmuştur.[33] Kentin imarı meselesi Osmanlı'dan günümüze kadar yerel ve merkezi yönetimlerin kontrolünde gerçekleşmiştir.[34]

3.1. 1923-1950 Yılları Arası İstanbul'da İmar Faaliyetleri

Cumhuriyet'in ilanından sonra şehirlerin planlı gelişmesi hedeflenir. 1930'da "Belediye ve Umumi Hıfzıssıhha Kanununu" ile belediyelerin planlama yapması mecbur kılınır. [35] Belediyesi olan şehir ve yerleşim yerleri için 1933 yılında çıkarılan ve uzun müddet yürürlükte kalan 2290 sayılı "yapı ve yollar kanunu" ile şehir haritaları çıkartılarak şehir imar planlarının haritalara göre beş yıllık oluşturulmasını ve yapı izinlerinin planlara uygun yapılması şart koşulur.

> "Belediye kanununun 4'üncü maddesine göre yapılması lazım gelen sınır haritalarına ait hükümler baki kalmak üzere her belediye, bu kanunun neşri tarihinden itibaren Dahiliye Vekaletince tayin olunacak müddet içinde beldenin 1/2000 ve 1/500 mikyasında iki kıta halihazır haritası ve 1/1000 mikyasındı tesviye münhanıli bir harita yaptırmağa ve tasdikli birer suretini vekalete göndermeğe mecburdur.
>
> Bu kanunun neşri tarihinden itibaren beş sene içinde her belediye münferiden veyahut belediye kanununun 133 ncü maddesi hükümlerine tevfikan birlik tesisi suret ile kabiliyet ve ihtisasları Dahiliye Vekaletince tasdikli mütehassıslara beldenin müstakbel şehir planını tanzim ettirmekle mükelleftir. Mütehassıs bulunmamak veya bütçeleri müsait olmamak gibi imkansızlıklar karşısında Dahiliye Vekaletince bu müddet temdit edilebilir."[36]

2290 sayılı kanunun kabulünden sonra İstanbul'un ilk kapsamlı kadastro çalışmalarına başlanmıştır. Kanun gereği şehrin nazım ve imar planlarının hazırlanması için uluslararası camiada alanlarında tanınmış, deneyimli şehir planlamacıları ülkeye davet edilir. Hazırlanacak planların ve projelerin maliyet hesaplamaları yapılır ve buna göre bütçe oluşturulur. İller bankası, şehrin vaziyet planlarının hazırlanması için

[33] Murat Gül, "Menderes Dönemi İstanbul'unda İmar Hareketleri ve Arka Planı", *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, ed. Yılmaz Çoşkun, İBB Kültür AŞ., İstanbul 2015, s.538.
[34] İlhan Tekeli, *"İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü",* s.39.
[35] *T.C. Resmî Gazete*, "Umumi Hıfzıssıhha Kanunu", Kanun No: 1593, S.1489 (6 Mayıs 1930), s.8908.
[36] *T.C. Resmî Gazete,* "Belediye Yapı ve Yollar Kanunu", Kanun No:2290, S. 2433 (21 Haziran 1933), s.2577.

belediyeye mali destek verir. Tüm bu girişimlere ve gerekli mali kaynağın sağlanmasına rağmen şehrin uygun vaziyet ve imar planları hazırlanamaz.[37]

3.1.1. İstanbul'un İmarı ve Henri Prost

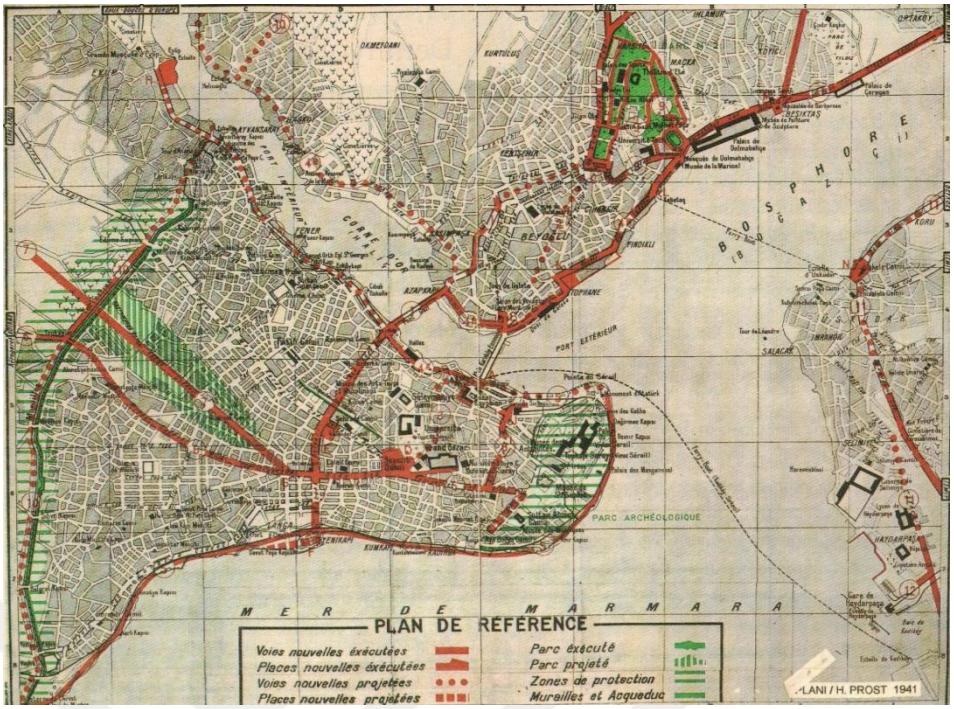
Muhittin Üstündağ'ın Valilik döneminde (1926-1938) Atatürk'ün isteğiyle İstanbul'un şehir nazım planlarının hazırlanması için Fransız şehir plancısı Henri Prost davet edilir. Farklı coğrafyalarda uzun yıllar kapsamlı çalışmalar yapmış olan Prost döneminin önemli şehir planlamacıları içinde yer almaktaydı. Öğrencilik yıllarında İstanbul ve Ayasofya üzerine çalışmış, Paris'in şehir planlamasında görev almış ve Kazablanka, Fes, Marakeş, Meknes, Rabat gibi Fransa sömürgesi Kuzey Afrika ülkelerinde şehir planlarını yapmıştı. Batı ve Doğu kültürleri konusunda bilgisi, deneyimleri Prost'a teklif götürülmesinde etkili olur.[38]

1935 yılında Henri Proust'la İstanbul Belediyesi arasında "İstanbul'un Nazım Planı ve Programının" hazırlanması için iki yıllık sözleşme imzalanır. Prost'un "başşehirci" olarak görev süresi ek sözleşmelerle 1950 yılına kadar devam eder. Anlaşmanın imzalanmasından sonra İstanbul Belediyesi bünyesinde Fransız şehircinin danışmalığında "şehircilik bürosu" kurulur.[39] Prost çalışmalarını yürütmek için Seyfi Arkan, Ertuğrul Menteşe, Rüknettin Güney, Aron Angel, Şemsa Demiren, Theo Leveau, Pierre Jaubert, Maurice Scherrer gibi önemli Türk ve Fransız mimarlardan oluşan kendi ekibini kurar.[40]

1936 yılında çalışmalarına başlayan Prost, 1937 yılında İstanbul ve Avrupa Ciheti Nazım Planı'nı bitirerek Nafia Vekaletine sunar. Planlar Belediye Başkanı/Vali Dr. Lütfi Kırdar döneminde Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün desteği ile 1939 yılında onaylanır. 1939 yılında Anadolu Ciheti Nazım Planı tamamlanır. 1939-1948 yılları arasında ise Boğaziçi kıyıları yerleşim alanları üzerine çalışılır.[41]

---

[37] Akif Bozoğlu, "İstanbul'un İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler", *Arkitekt*, 223-226 (1950), s.199-200.
[38] Önder Kaya, *Age.*, s.59.
[39] F. Cânâ Bilsel, "Geç Osmanlı Döneminden Cumhuriyet'e Çağdaş Şehir Düşüncesi ve İstanbul Planlaması*", Büyük İstanbul Tarihi*, C.VIII, ed. Yılmaz Çoşkun, İBB Kültür A.Ş., İstanbul 2015, s.514.
[40] Pierre Pinon, "Henri Prost'un Şehirciliği ve İstanbul'un Dönüşümleri", *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyetin Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması,* ed. F. Cânâ Bilsel& Pierre Pinon, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2010, s.92.
[41] F. Cânâ Bilsel, *Age*., s.515.



Plan 3. 1. Henri Prost'un hazırladığı kent planı

Kaynak: Şener Özler, *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995,* TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul 2007, s.106.

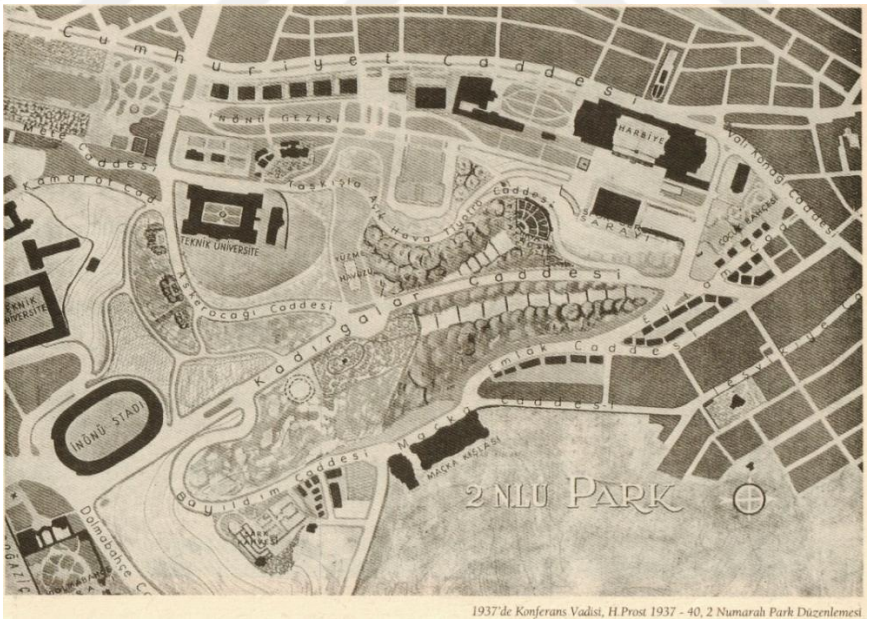
İstanbul-Beyoğlu Cihetleri nazım planları 1/5000 ölçekli olarak çevre sağlığı, ulaşım ve estetik temel ilkeleri çerçevesinde hazırlanır.[42] 1930'lu yıllarda kent planlamacıları eski şehir merkezlerini dönüştürmekten ziyade yeni mahalleler ve merkezler oluşturma yönündeki yaklaşımları Prost'un planlarına da yansır. İstanbul kent merkezindeki boş arazilerin modern, sıhhatli yerleşim alanları oluşturulacak şekilde planlanarak inşa edilmesini önerir. Bu yeni mahallelere eski ve harap kent merkezlerinin sakinleri taşındıktan sonra eski semtler yeni bir planla tekrar inşa edilecektir. Bu bölgelerindeki tarihi anıtların korunması, yeşil alanların ve kamusal mekanlar planlarında özellikle dikkat ettiği hususlardı.[43]

Prost'a göre eski İstanbul yerleşime göre çok sayıda nizamsız sokaktan oluşmaktaydı. Yapılaşmanın ise küçük, çok parselli ve düzensiz yapılardan oluşması sağlıksız olduğu gibi yeni açılacak caddelerle estetik açıdan uyumsuzdur. Bu çarpık yapılaşmayı düzeltmek için gerekli yasaların çıkarılarak hızla kamulaştırmaların

[42] F. Cânâ Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planları ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü", *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyetin Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması*, F. Cânâ Bilsel& Pierre Pinon (ed.), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2010, s.116.
[43] Pierre Pinon, *Age.*, s.75-76.

yapılması ister. Yeni mahallerde çevre sağlığına ve hijyen kurallarına göre kent dokusuyla uyumlu, çok yüksek olmayan bloklar halinde binaların inşa edilerek bu bölgelerde kontrollü nüfus artışının sağlanması önerir. Böylece şehirdeki nüfus yoğunluğu da dengelenecektir.[44]

Hazırlanan planların uygulanmasında istimlak ve kamulaştırma sorunu en büyük engeli oluşturur. Çok küçük arsa paylarına sahip bölünmüş mülkiyetlerin büyük oranda eski kent merkezinde olması, yasal ve ekonomik nedenler geniş çaplı istimlaklerin yapılmasını ve planların uygulanmasını olumsuz etkiler.[45] Prost'un imarın yürütülebilmesi için talep ettiği sert istimlak yasalarının çıkartılmaması nedeniyle ulaşımı düzenlemek için daha ekonomik ve kolay olacağı düşünülen mevcut yollar ve sokaklar genişletilerek yeni yollar oluşturulur. Yol kenarlarında oluşacak adacıklara binalar inşa edilerek arazinin en verimli biçimde kullanımı planlanır.[46] Bu yıllarda tamamlanan işlerin çoğunluğu devlet arazileri üzerinde yapılan projelerdir. Belediye bütçe yetersizliği nedeniyle elektrik, su, kanalizasyon gibi temel altyapı hizmetlerini dahi gerekli kamulaştırmalar yapılamadığı için gerçekleştirilemez.



Plan 3. 2. Henri Prost Konferans Vadisi 2 Numaralı Park Düzenlemesi

Kaynak: Şener Özler, *Cumhuriyet dönemi İstanbul Planlama Raporları*, s.107

[44] F. Cânâ Bilsel, *Age.*, s.122.
[45] Akif Bozoğlu, "İstanbul İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler II", *Arkitekt*, S.229-230, Zeki Sayar (ed.), İstanbul 1951, s.34-35.
[46] Pierre Pinon, *Age..*, s.82.

İmarda kamulaştırmadan kaynaklı yaşanan aksaklıklar 3-8 Mayıs 1948 yılında gerçekleştirilen 1. Türk Yapı Kongresi'nde Bayındırlık Bakanlığı Yapı ve İmar İşleri Başkanı tarafından açılış konuşmasında dile getirir.

> "Şehirlerimizin en kısa zamanda bugünün medeni şehrinin asgari ihtiyaç ve imkanlarına ulaşabilmesi ve mamur bir çehre alabilmeleri, bunların yalnız en liyakatli ve en mütehassıs uzmanlar tarafından bile yapılmış olsun, birer imar planlarının hazırlanmış olmasıyla mümkün değildir. Bu planın tatbikine ve tahakkukuna imkân veren ve belediyelerimize bu planları realize etmek kudret ve kabiliyetini sağlayan usul, nizam ve kanunlarında bir an evvel vazedilmesini kesin bir zaruret olarak kabul etmek lazımdır. Bugünkü mevzuatımızın ve kanunlarımızın şehirlerimizin gelişip inkişaf etmelerine ve planlarının tatbikine imkân vermemekte olduğu maalesef acı bir hakikattir."[47]

Prost'un İstanbul'a gelişiyle başlayan ve her zaman gündemde tutulan geniş çaplı imar, inşa ve tanzim belediyenin kısıtlı imkanları, istimlak kanunun yetersizliği, kurumlar arası yaşanan bürokratik engeller ve merkezi hükümetin yeterince desteklememesi nedeniyle gerçekleştirilmez.[48] Bu sorunu gidererek altyapı, imar ve planlama gibi şehircilik hizmetlerinin yürütülmesi için belediyelere düşük faizle ve uzun vadeli kredi olanaklarının sağlayan "İller Bankası" kurulur. Buna rağmen İstanbul'a sağlanan krediler yeterli olmaz.[49]

> "…kamu hizmetleriyle ilgili tesisler, yapılar ve diğer işler vücuda getirmelerini kolaylaştırmak; şehir, kasaba ve köylerin kuruluş ve imarı yolundaki plan ve programların gerçekleştirilmesini desteklemek amacıyla bunlara, kendi tüzüğünde yazılı esas ve şartlara göre kredi sağlamak; …"[50]

Dönemin Vali/Belediye Başkanı Lütfi Kırdar (1938-1949) şehir planlamasının ve yaklaşımlarının nasıl olacağına dair verdiği röportajında Şehir planlamacısı Prost'un planlarında temel amacın geniş bir alana yayılmış şehrin düzensiz, altyapıdan yoksun bölgelerin bütünleştirilmesi, tarihi kent dokusunun korunması, onarılması, eski eserlerin etraflarının temizlenmesidir. Tarihi eserler ve sit alanları için alınacak önlemlerin yanında kentin cumhuriyet ideallerine uygun, modern şehircilik esaslarına göre planlaması hedeflenmektedir. 1940'lı yıllarda yetersiz mevcut yol ağının geniş cadde ve yolların

[47] Akif Bozoğlu, *"İstanbul İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler",* s. 202.
[48] Zeki Sayar, "İstanbul'un İmârı Münasebetiyle", *Arkitekt*, Ed. Zeki Sayar, C.24, (1956), s.49.
[49] Akif Bozoğlu, *"İstanbul İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler*", s. 198-199.
[50] *TC. Resmî Gazete*, "İller Bankası Kanunu", Kanun No: 4759, S.6039, (23 Haziran 1945) s.8930.

açılarak geliştirilmesi, tarihi eser niteliği taşımayan niteliksiz yapıların temizlenmesi, meydanlar, park, bahçe gibi kamusal mekanların oluşturulması temel hedeflerdendir.[51]



Plan 3. 3. Haliç'ten metro geçişi üzerine alternatif iki plana göre Eminönü-Mahmutpaşa- Kapalıçarşı

Kaynak: F.Cânâ Bilsel, "Kentsel Ulaşım ve Metro Projesi", *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması*, İstanbul Araştırma Enstitüsü, İstanbul,2010, s.346.

Cumhuriyet'in çağdaşlaşma hedefinin kent hayatı, kent yönetimleri dahil toplumun her alanında uygulandığı dönemde Prost, tarihi binlerce yıla dayanan İstanbul'un mekânsal dönüşümünde aktif bir rol üstlenmiştir.[52] Cumhuriyet ideallerine uygun hazırladığı planlarında İstanbul'un peyzajını ve silüetini korumaya da önem

[51] Abidin Da'ver, *Dünkü Bugünkü Yarınki İstanbul (İstanbul Radyosunda Konuşmalar),* Belediye Matbaası, İstanbul 1944, s.17-19.
[52] F. Cânâ Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planları ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü", s.102.

göstermiştir. Tarihi abidelerin ihtişamını gölgede bırakacak yükseklik ve ölçülerde yapıların inşa edilmemesi için boğaz ve tarihi yarımadanın sit alanı olarak tescillenerek binalara yükseklik sınırı getirilmesini önermiştir.[53] İstanbul'da bulunan Bizans ve Osmanlı eserlerinin belirlenmesi, tescillenmesi ve korunması için çaba sarfetmiştir. Tarihi nitelikte eserlerin, toplumsal belleği oluşturmaları ve tarihi belge olmaları nedeniyle kullanım alanları olup olmamasından bağımsız restore edilerek gelecek nesillere aktarılmaları gerekliliğini vurgulamıştır. Prost'a göre anıtların etrafının açılarak halkın kullanımına açık yeşil alan, park olarak düzenlenmesi gerekmektedir.[54] Albert Gabriel, Henri Prost'un planlarının amacını "Zorlu çalışmasının amacı hep başlangıçtaki gibi kalmıştır. İstanbul'u, o harika doğal çerçevesine zarar vermeden ve anıtsal zenginliklerinin, kişiliğinin tipik özelliklerinin, binlerce yıllık tarihinin dönüm noktalarının korunmasını güvence altına alarak modernleştirmek."[55]olarak değerlendirir.

Prost'un planlarında tarihi abidelere yaklaşımda eleştirilen noktalardan biri etrafı temizlenen, çevre düzenlemesi ve peyzajı yapılan eserlerin içinde bulunduğu mekânsal bütünlükten koparılmasıdır. Anıtların ve tarihi eserlerin mevcut kent dokusundan ayrılarak bağımsız mekanlara dönüşmeleri, tarihi dokuya uygun özgünlüklerini ve kimliklerini yitirmelerine yol açmaktadır.[56] Prost'un çalışmaları birçok şehir planlamacısı, mimar ve uzman tarafından olumlu karşılanmış ve desteklenmiş olmasına karşın yapılan çalışmaları eleştiren az sayıda kişiden biri olan Camille Mauclair değerlendirmeleri şu şekildedir.

> "(Mustafa Kemal), ölçülü modernistliğiyle tanınan, kentin güzelliği ve kişiliğini korumak için kesinlikle elinden geleni yapacak önemli bir Fransız mimardan kısmi bir inşa planı istedi (…) Ama otoyollar, yeni köprüler, geniş yollar, tüneller, yeni semtler, Saray'ın (Topkapı Sarayı) batı yamacında donanımlı bir liman söz konusu şimdi. Bu yaklaşım içerisinde camiler birer müze nesnesi gibi yalnız bırakılacak, bu sıvanmış, yamanmış, örtülmüş İstanbul'un ruhu yitip gidecek."[57]

Boğazın pitoresk özelliğinin bozulmaması için yeşil alanlarının korunması, tarihi yarımadada ve Boğaz'a bakan yerlerde bina kat sınırlamasını getirilmesi, kıyıda bulunan sanayi tesislerinin tasfiyesi edilmesi, Boğaziçi'nin korunması Prost'un dikkat ettiği

[53] Pierre Pinon, *Age.*, s.90.
[54] F. Cânâ Bilsel, *Age.*, s.129.
[55] Pierre Pinon, *Age.*, s.78.
[56] F. Cânâ Bilsel, *Age.*, s.129.
[57] Pierre Pinon, *Age.*, s.87-88.

konulardandır. Karaköy, Tophane ve Haydarpaşa liman ve depolarının Marmara kıyılarında belirlenecek alanlara taşınması, boğaz sahili boyunca uzanacak sahil yolunun açılması, iç kesimlerde yeni oluşturulacak yerleşim yerleriyle boğaz sırtlarından sahil yoluna bağlanacak arterlerle ulaşım ağının geliştirilmesi tavsiyeleri arasındadır. Sonraki dönemde plan ve önerilerine rağmen hükümetin ve bürokratların isteğiyle İstanbul'un liman bölgeleri Tophane ve Haydarpaşa olarak belirlenir. [58]

Başta yangınlar olmak üzere çeşitli nedenlerle tarihi kent merkezinde oluşan büyük boşlukların düzenlenmesi ve çeperlere doğru genişleyen şehrin birbirinden kopmuş yerleşim, sanayi ve ticaret bölgelerin bağlantısının gelişmiş yol sistemiyle kent merkezlerine bağlanması planların temelini oluşturur. Böylece kentsel bütünlük sağlanacaktır. Yeni yollar en az istimlakle gerekirse tünel, köprü ve viyadükler yardımıyla açılacaktır.[59]

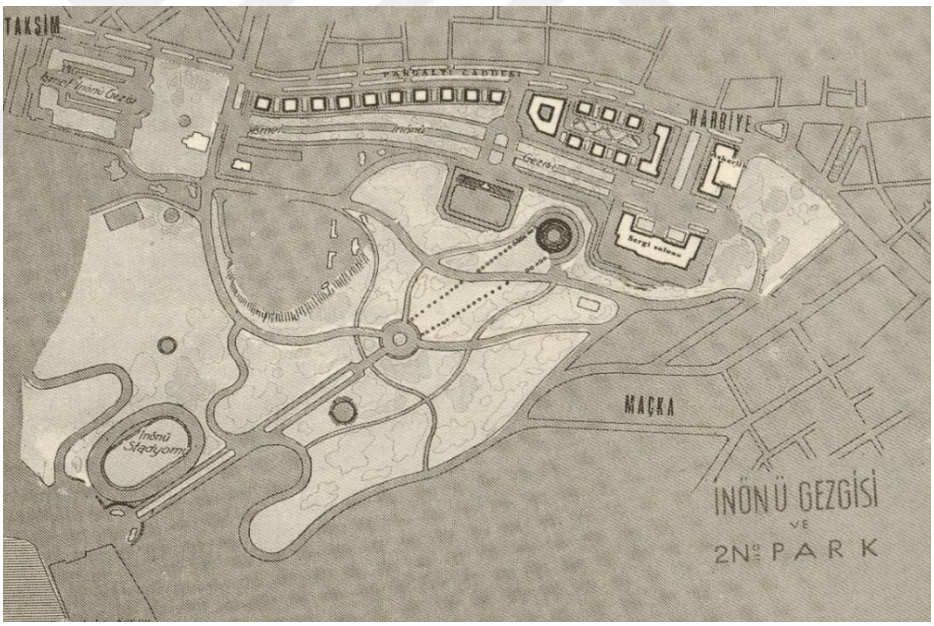
Prost, Yenikapı-Aksaray bölgesinde 1925 yılında açılmış olan Atatürk Bulvarı'nı kentin kuzey-güney istikametinde ulaşım bel kemiği olarak belirler. Bulvarın 1942 yılında Saraçhane-Unkapanı kısmı tamamlanarak, Aksaray ile Saraçhane birleştirilir. Kentin ikinci merkezi olarak belirlenen Taksim'e bağlantı ise onarılan Unkapanı Köprüsü ile sağlanır. İnşa sırasında yol üzerinde sağlı sollu sıralanan Valens Su Kemeri, Şehzade Cami, Valide Cami, Laleli Cami, Süleymaniye Külliyesi, Fatih Cami, Zeyrek Cami gibi tarihi abideler ortaya çıkarılmış olmasına karşın pek çok tarihi eser ve sivil mimari yapı ortadan kaldırılmıştır. Saraçhane Meydanı bu dönemde planlanmıştır.[60]

Prost'a göre Avrupa cihetinde bina ve nüfus yoğunluğunun çok fazla olması sağlıksızdır. Bu yüzden Haliç'ten Taksim'e kadar binaların yıkılarak yeni bir plana göre imar edilmesi veya sokakların genişletilerek ulaşım, çevre ve halk sağlığı açısından uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Beyoğlu bölgesinde nüfusu yoğunluğunu azaltmak için Taksim- Büyükdere üst yolu ile Boğazın sahil yolu üzerinde yeni gelişen bölgelere, Eski Ermeni Mezarlığı ve askeri alanlara modern yerleşim yerleri kurarak nüfus bu bölgeye kaydırılabilir. Yapılacak yeni mahalleler 2 Numaralı park ile ilişkili olmalıdır.[61]

[58] Önder Kaya, *Age.*,71-75.
[59] F. Cânâ Bilsel, *Age.,* s.118-119.
[60] Önder Kaya, *Age.,* s.72.
[61] F. Cânâ Bilsel, *Age.,* s.123-126.

İmar faaliyetlerinin uygulama aşamasında çok sayıda eski konut ve meskenin istimlaki sonucu oluşacak mesken sıkıntısının önlenmesi için özellikle sanayi bölgesi olarak belirlenmiş semtlerin yakınlarına bahçeli amele evleri yapılmalıdır. Yeni kurulacak bu yerleşim alanlarına park, spor salonu, çocuk bahçesi gibi sosyal tesislerin kamusal alanları planlara eklenir.[62]

Lütfi Kırdar'ın Vali/ Belediye başkanlığı döneminde II. Dünya savaşının yarattığı ekonomik güçlüklere rağmen yapılması planlanan ve bir kısmı gerçekleştirilen projeler içinde; Refik Saydam Caddesi, Atatürk Bulvarı, Boğaz sahil yolları, Eminönü ve Üsküdar meydanlarının açılarak genişletilmesi, Taksim-İnönü gezisi, Lütfi Kırdar Spor ve Sergi Sarayı, Maçka Parkı ve Açıkhava Tiyatrosu'nun içinde bulunduğu 2 Nolu Parkın inşası ve düzenlemesi bulunmaktadır.[63] Taksim Meydanı, İnönü Stadyumu, Mısır Çarşısı'nın onarımı yine Kırdar döneminde yapılan işlerdendir. Bu yıllarda yapılan imar çalışmaları kentin belli bölgeleriyle sınırlı kalmıştır.[64]



Plan 3. 4. Henri Prost'un planlarında 2 No'lu Park planı

Kaynak: Şener Özler, "*Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları*", s.108.

Sanayi tesisleriyle kuşatılmış olan Eyüp'ün tarihi ve manevi kimliğini korumak için başlatılan planlama ve düzenleme çalışmaları 1941 yılında tamamlanır. Eski Eserler

[62] Abidin Dav'er, *Age*., s.25-26.
[63] F. Cânâ Bilsel, *Age*., s.111
[64] Murat Belge, "Geçmişi ve Geleceği ile İstanbul", *İstanbul,* Kazım Çeçen (ed.), T.C. Kültür Bakanlığı, İstanbul 1993, s.163.

Komisyonu'nun tavsiyeleriyle hazırlanan raporda semtte bulunan eski eserlerin belirlenmesi, mezarlıkların etrafının açılması, yeni yapılaşmaya izin verilmeden tarihi sit alanı olarak tescillenerek yeşil alanların ve meydanlarının buna göre tanzimi önerir.[65]

Zamanla kent merkezinde, imar alanlarının içinde kalan mezarlıkların sıhhi nedenlerle kent dışına taşınmasına yönelik çalışmalar yapılır. Levent çiftliği sınırları içinde bulunan ve şehir dışında olmasına rağmen yürüyerek ulaşılabilecek konumu olması nedeniyle Zincirlikuyu mezarlık alanı olarak seçilerek Gümüşsuyu-Dolmabahçe arası mezarlar buraya nakledilmiştir. 16 yüzyıldan beri kullanılan fakat 1865 yılından sonra gömü yapılması yasaklanan Taksim-Harbiye arası Ermeni Mezarlığı ise günümüzde definlerin yapıldığı Şişli'deki mezarlığa taşınmıştır. Nakillerden sonra bu mezarlık alanları istimlak edilmiştir.[66]

II. Dünya savaşı öncesi hazırlanan Prost'un planları 1/5000 ölçekli olmaları, inşaat, imar izinlerinin buna göre verilmesi imar faaliyetlerinin hızlandığı sonraki dönemlerde ciddi sorunlar yaratmıştır. Planların ölçekleri 1/1000, 1/500 oranlarında büyütüldüğünde büyük veya küçük fark etmeksizin değişiklikler yapılması gerekmiştir.[67]

Adnan Menderes'in başlattığı imar hareketinde Henri Prost'un hazırladığı planların bir kısmı uygulanmıştır. Vatan ve Millet Caddeleri, Florya Sahil yolu gibi büyük caddeler Prost'un planlarına göre açılmıştır. Fakat uygulamada Prost'un çok dikkat ettiği ve korunması için çeşitli önerilerde bulunduğu kent silüetinin ve tarihi sit alanlarının tescillenerek korunması yönündeki fikirleri çok dikkate alınmamıştır.[68]

3.2. 1950-1960 Yılları Arası İstanbul'da İmar Faaliyetleri

14 Mayıs 1950 genel seçimlerinde toplumun büyük kesiminden destek alarak iktidar olan DP'nin hedeflerinden biri Batılı modern bir İstanbul inşa etmekti.[69] Bu hedefe ulaşmak için yaklaşık on yıl boyunca İstanbul'un imarıyla yakından ilgilenmiş ve kent tarihine önemli izler bırakmıştır. Bu dönem Amerika'yla ilişkilerin yarattığı olumlu etkisiyle kalkınma ve kentleşmede Amerikan modernizmi örnek alınmıştır. Çok partili sisteme geçişle yaşanan zihniyet değişimi kent planlaması ve mimari yaklaşımları da etkilemiştir. Şehirlerin modernleşmesi için elektrik, kanalizasyon, su gibi temel alt yapı

[65] F. Cânâ Bilsel, *Age.,* s.132-133.
[66] Önder Kaya, *Age.*, s.70.
[67] Akif Bozoğlu, "İstanbul'un İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler", s.199-200.
[68] Önder Kaya, *Age.*, s.66.
[69] Feroz Ahmad, *Modern Türkiye'nin Oluşumu,* Yavuz Alogan (çev.), Sarmal Yayınevi, İstanbul 1995, s.163.

çalışmalarının yanında dönemin ileri teknolojisi ile yapılan geniş yollar, bulvarlar, köprüler, gökdelenler, otellerin olduğu ABD tipi kentler örnek alınmıştır.[70] Türk imarı ve şehircilik geleneğine tamamen yabancı yeni kent planının İstanbul'a uygulanması çeşitli zorluklara neden olmuş ve özellikle İstanbul'un değişim ve dönüşümünde önemli izler bırakmıştır.[71]

II Dünya Savaşı sonrası Avrupa'nın tekrar ayağa kalkması için verilen Marshall yardımları, yurt dışından sağlanan iktisadi kolaylıklar ve kredilerin yarattığı sanayileşme hamlesiyle birçok yeni tesis kurulur.[72] Ulaşım ağının güçlendirilmesi, büyük limanlar, karayolları ve demiryolu hatları, havayolu limanları inşa edilir.[73] Her türlü motorlu aracın kullanabileceği karayollarının güçlendirilmesi için yeni asfalt yollar ABD'nin teknik ve mali yardımlarıyla yapılır.[74] 1 Mart 1950 yılında Nafia Vekaletine bağlı olarak kurulan "Karayolları Genel Müdürlüğü"[75] DP döneminde hızlı bir gelişim göstermiştir. Kuruma bütçeden doğrudan kaynak aktarılarak yol yapımı teşvik edilmiştir.[76] Karayolu ağının gelişmesiyle motorlu kara taşıt sayısında yaşanan artış özellikle büyük şehirlerin kent merkezlerinde trafik ve altyapı sorunlarını tetiklemiştir.[77]

Yatırımların sonucunda kısa sürede hızla gelişen haberleşme ve ulaşım olanaklarının kolaylaşması, Cumhuriyetin ilk yıllarından beri uygulanan köylülük politikalarının çözülmesinde etkili olmuştur.[78] Bu yıllarda tarımda makineleşmeye bağlı tarım işçisine duyulan ihtiyacın azalmasıyla sanayileşmenin fazla olduğu büyük şehirlere göç başlar.[79] Ekonomik nedenlerle 1940'lı yılların sonunda başlayan iç göçler ülkenin demografik yapısında önemli değişiklere neden olmuştur. Bu değişim özellikle İstanbul'u kültürel, siyasi, ekonomik ve sosyolojik olarak derinden etkilemiştir.[80] 1945 nüfus sayımında 860 bin olan İstanbul'un nüfusu, 1955'te 1 milyon 258 bine çıkmıştır. 1959 yılında nüfus sayımı yapılmamasına rağmen şehrin toplam nüfusu tahminen 2 milyon

---

[70] Tanel Demirel, *Türkiye'nin Uzun On Yılı Demokrat Parti İktidarı ve 27 Mayıs Darbesi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2011, s.119.
[71] Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul 1996, s.389.
[72] Erol Zeytinlioğlu, *Türkiye Ekonomisinin 50 Yılı*, Fetih Yayınevi, İstanbul 1973, s.88.
[73] Ayla Ödekan, "Cumhuriyet Dönemi: 1950 Sonrası-Mimarlık", *Türkiye Tarihi 4 Çağdaş Türkiye (1908-1990)*, S. Akşin (düz.), Cem Yayınevi, İstanbul 1997, s.547.
[74] Feroz Ahmad, *Age.*, s.164.
[75] Cahit Kayra, *1950-1980 Karma Ekonomi Doğrular, Yanlışlar Umutlar,* C.II, Tarihçi Kitapevi, İstanbul 2013, s.23.
[76] Feroz Ahmad, *Age.*, s.164.
[77] Recep Şükrü Apuhan, *27 Mayıs'tan Yassıada Mahkemelerine Menderes*, Timaş Yayınları, İstanbul 2008 s.166.
[78] İlhan Tekeli, "Modernleşme Sürecinde İstanbul'un Nüfus Dinamiklerini Nasıl Değerlendirmeli?", s.27.
[79] Feroz Ahmad, *Age.*, s.164.
[80] Kemal Kirişçi, *Türkiye Tarihi (1839-2010) Modern Dünyada Türkiye*, Reşat Kasaba (ed.), C. IV, Kitap Yayınevi, İstanbul 2012, s.185-186.

kadardır. [81] Taşrada belli bir gelirin üzerinde olan işlerini ve gelirlerini büyütmek için İstanbul'a gelen eşraf, kırsal bölgelerde işsizlik nedeniyle göçen köylüler kentin gelişim ve değişimini önemli oranda etkilemiştir.[82]

İstanbul'da kırsal kesim göçmenlerinin nüfusu artarken aynı dönemde gayrimüslim nüfus hızla azalır. CHP döneminde 1942 yılında çıkarılan ve Mart 1944 yılına kadar devam eden "varlık vergisi" nedeniyle ülke dışına doğru artan gayri müslim göçleri [83] 6-7 Eylül olaylarıyla hız kazanır. İstanbul Ekspres gazetesinin Atatürk'ün Selanik'te doğduğu evin bombalandığı haberinin İstanbul'da yarattığı infial sonucu[84] Başta Beyoğlu Caddesi'nde bulunan Rum kökenli esnaflar başta olmak üzere Ermeni, Yahudi cemaatine mensup kişilerin dükkanları ve işyerleri yağmalanır. Kilise, mezarlık ve okullar tahrip edilir. Bu olayların akabinde İstanbul'dan çok sayıda gayrimüslim vatandaş yurt dışına göçmüştür.[85]

İstanbul, Cumhuriyetin ilk yıllarından Prost döneminin sonuna kadar kısmen belli bir plan çerçevesinde yavaş gelişmiştir. 1950'li yılların başında göçün ve arazi spekülatörlerinin devreye girmesiyle kent çeperlere doğru planların dışında hızla genişler.[86] Nüfusun hızla artışıyla ulaşım ve altyapı gibi temel hizmetleri güçlükle yürütülürken mesken sorunu derinleşir. Yetersiz konut stoğu, kazançlarının çok üzerinde kira fiyatları nedeniyle ekonomik gücü kısıtlı kesimlerin rağbet ettiği kent çeperlerinde kaçak gecekondu bölgeleri oluşur.[87] Belediye daha önceki dönemlerle kıyaslanamayacak kadar hızla ve kontrolsüz büyüyen şehrin bütçe ve planlamalarını yapmakta yetersiz kalır.[88] Belediyecilik ve kamusal hizmetlerinin maliyet artışlarına bağlı 1950'li yılların başlarında 14 milyon olan belediye bütçesi 1958 yılına gelindiğinde 110 milyon liraya, 1959 yılında ise 500 milyon liraya yükseltilir.[89]

1950'li yılların başlarında İstanbul'un genel tablosu çizildiğinde şehrin genişlemesi kent merkezleri ve işyerlerinin bulunduğu bölgelerle yaşam alanları ayrıştırmaya başlamıştı. Motorlu taşıtların için uygun olmayan eski yollar özellikle

[81] *Vatan,* "Kemal Aygün Şehrin Belli Başlı İhtiyaçlarının Tablosunu Çizdi", (6 Mart 1959), s.1-5.
[82] Ferhunde Özbay, *Age,* s.61.
[83] Kemal Kirişçi, *Age.,* s.177-178
[84] Cem Eroğul, *Demokrat Parti Tarihi ve İdeolojisi,* Yordam Kitapevi, İstanbul 2014, s.166-167.
[85] Ferhunde Özbay, *"İstanbul'da 1950 Sonrası Nüfus Dinamikleri",* s.63.
[86] İlhan Tekeli, "Modernleşme Sürecinde İstanbul'un Nüfus Dinamikleri Nasıl Değerlendirilmeli?", s.28.
[87] Mükerrem Sarol, *"Bilinmeyen Menderes",* İnkılap Kitapevi, İstanbul 2014, s.273.
[88] İlhan Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü,* s.162.
[89] *Vatan,* "Kemal Aygün Şehrin Belli Başlı İhtiyaçlarının Tablosunu Çizdi", (6 Mart 1959), s.1-5.

ticaretin, üretimin, sosyal hayatın en canlı olduğu eski kent merkezlerinde gününün her saati trafik sıkışıklığı sorunu yaşanmaktaydı.[90] Önceki dönemlerde yangınlar ve doğal afetler nedeniyle harap durumda olan eski semtler ekonomik nedenlerle inşa edilememiş viranelerle doluydu. Sosyal ve kültürel ihtiyaçlara için kamusal etkinlik alanları sınırlıydı. Modern şehircilik ilkelerine uygun sağlıklı meskenlerin yapılması, ulaşım ve altyapı sorunlarının hızla halledilmesi, sanayi bölgelerinin kurulması gerekmekteydi. Tarihi eserlerin, kültürel mirasın tespit edilerek tescillenmesi ve restorasyonları yapılmalıydı. Kısaca İstanbul'da yeni kent yaklaşımlarına uygun planlamaların yapılması zorunluydu.[91]

Nüfusu her geçen gün artan ve sanayisi gelişen Kentin içinde bulunduğu sorunların giderilmesi için planlamaların yapılarak uygulamaya konulması gerekmekteydi. Yüzyılladır yaya kentine uygun şekillenen semtlerinde geniş çaplı bir imara girişmek büyük riskler barındırmaktaydı.

Adnan Menderes, İstanbul'un çeşitli semtlerini gezerek yaptığı incelemelerde şehrin harap durumunu gözlemler. Tarihi kentin güzelliklerinin kıymeti bilinmemekteydi. Ecdat yadigarları abideler çoğunlukla harap, tarihi eserler bakımsızlıktan yıkılma tehlikesiyle karşı karşıya ve etrafları niteliksiz konut ve yapılarla çevrelenmişti.[92] Cumhuriyet sonrası ihmal edilen kente yeni bir çehre kazandırarak eski görkemli günlerine döndürmek Adnan Menderes'in hedefi olur.[93] İstanbul'u tarihi/simgesel anlamına layık biçimde ihya ederek bölgenin merkezi durumuna gelmesini istiyordu.[94] İstanbul'un imarı bir memleket meselesiydi. Bunun için şehir geniş bulvarları, meydanları, kamusal yapıları, yüksek modern gökdelenleriyle baştan başa imar edilmeli, ecdat yadigârı abideler onarılarak bir turizm ve yatırım merkezi haline getirilmeliydi.[95]

İstanbul'da imar faaliyetlerine başlanmadan önce yasal düzenlemeler yapılır. Önceki dönemlerin ihtiyaçlarına göre hazırlanan 1882 yılında çıkarılan ve o dönem yürürlükte olan "Ebniye Kanunu"[96] ve 2290 sayılı "Belediye Yapı ve Yollar Kanunu" nun yaratığı bürokratik engeller kaldırılır. Yasanın hazırlanmasında öncü Yüksek Mimar

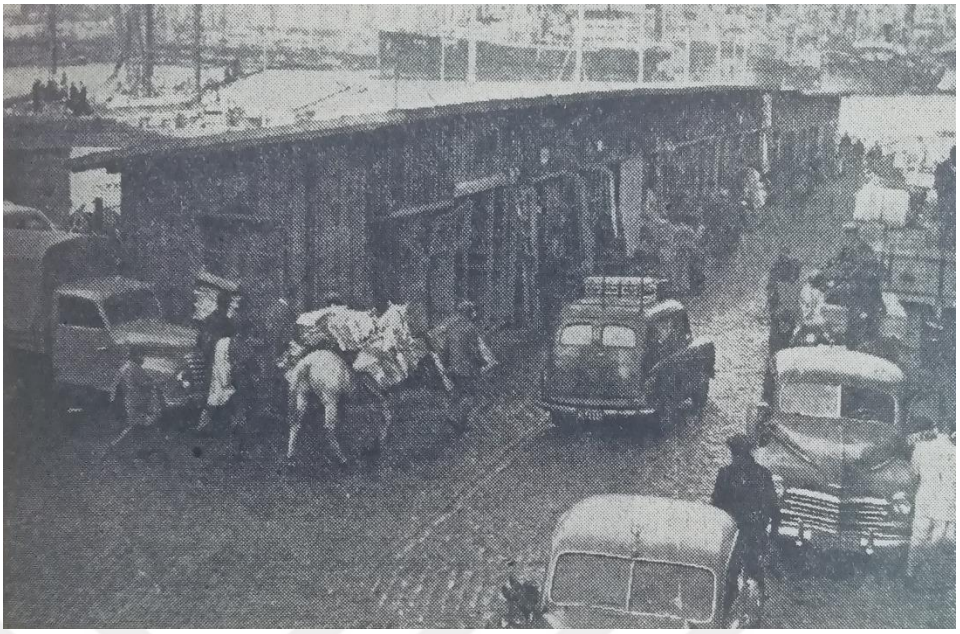
[90] İlhan Tekeli, *"İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü",* s.164.
[91] Akif Bozoğlu, "İstanbul'un İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler", s.198-199.
[92] Mükerrem Sarol, *Age,* s.274.
[93] Murat Gül," Modern İstanbul'un Doğuşu", s.164-165
[94] İpek Yada Akpınar, "İstanbul'da Modern Bir Pay-ı Taht: Prost Planı Çerçevesinde Menderes'in İcraatları", *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951*), F. Cânâ Bilsel-Pierre Pinon (ed.), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2010, s.168-169.
[95] Gökhan Atılgan, vd., "Tarımsal Kapitalizmin Sancağı Altında", *Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Siyasal Hayat*, Yordam Kitapevi, İstanbul 2015, s.431-432.
[96] Akif Bozoğlu, "İstanbul'un İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler", s.198-199.

Süleyman Kuranel göre mevcut 2290 yasanın bir yönetmelik şeklinde olduğunu, teferruatların yer almamasının aksaklıklara neden olmaktaydı. Yasa tasarısının hazırlık sürecinde 15 Kasım 1946 yılında düzenlenen Büyük Yapı Kongresi'nin raporları, meslek odalarının ve alanında yetişmiş uzmanların görüşleri alınır. 1953 yılında yapılan Beşinci Türk Belediyecilik Kongresi[97] ve 4 Nisan 1955 yılında Ankara'da Nafia Vekaletinin düzenlediği I. İmar Kongresinde imar yasası ve istimlak kanunları üzerinde çalışılır. Vekaletin memurları, GSA ve İTÜ'den öğretim üyeleri ve belediye fen işlerinden ilgili kişilerin katıldığı toplantılarda imar hareketlerinden sorumlu kurumların yetki ve sorumlulukları, finansman, ihtiyaçlar doğrultusunda modern kent ve köyler yaratma ve nüfus hareketliliklerine bağlı mesken sorunları üzerinde çalışılır.[98] I. İmar Kongresi'nde alınan kararlarla yasa metnine son hal verilerek meclise sunulur. 1956 yılında 6785 sayılı yasa yaklaşık beş yıl süren çalışma, toplantı ve kongrelerin neticesinde çıkartılır.[99] İmar yasasının çıkmasından iki yıl sonra 1958 yılında "İmar ve İskân Bakanlığı" kurularak, Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde yapılan şehircilik, imar konuları yeni kurulan bakanlığa devredilir. Bakanlık bünyesinde bölgesel planlama yapmak, etütler hazırlamak için "Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü" kurulur ve Bölge Planlama Dairesi bünyesinde çalışmalar yürütülür.[100]

3.2.1. 1950-1956 Yılları Arası İstanbul'da İmar Faaliyetleri

Stratejik ve jeopolitik konumuyla bölgenin önemli politik, kültürel, ticari ve ekonomik merkezlerinden olan İstanbul, Cumhuriyet'in ilanından sonra bir dönem geri planda kalmıştır. Başkent Ankara'nın imarına yeni yönetim biçiminin fikirlerinin kent planlamasına aktarılması hedefiyle ağırlık verilir. İstanbul ise başkent olma ayrıcalığını yitirmiş olmasına rağmen ekonomik, entelektüel, kültürel ve toplumsal önemini korumayı sürdürmüştür.[101]

[97] Melih Ersoy, *Osmanlıdan Günümüze İmar ve Yasalar,* Ninova Yayıncılık, İstanbul 2020, s.174-175.
[98] Zeki Sayar, "Birkaç Mühim Mesele", *Arkitekt*, S.279, İstanbul 1955, s.3.
[99] Melih Ersoy, *Age*., s.174-175.
[100] Melih Ersoy, *Age*., s.211.
[101] Murat Gül, *Modern İstanbul'un Doğuşu*, s.162-163.



Fotoğraf 3. 1. Balıkpazarı Unkapanı arasında bulunan dükkanlar

Kaynak: *Hürriyet*, "İstimlak Devam Ediyor", (28 Kasım 1956), s.3.

1950 sonrası İstanbul'un şehir dinamikleri incelendiğinde ortaya çıkan tablo bir müdahalenin zaruri olduğunu açıkça göstermektedir. İl genelinde toplam doğurganlık hızının ülke ortalamasının altında olmasına rağmen doğal olmayan şekilde göçe bağlı nüfus artışı[102] dönemin şehir planlamacılarının öngörülerinin çok üzerindedir. Kent nüfusu için yeterli konut arzının olmaması ve arsa spekülatörlerinin devreye girmesiyle şehir çeperlere doğru doğudan batıya ve kuzeye doğru parsellenerek genişlemiş ve gecekondu bölgeleri oluşmuştu. Belediye sınırları içinde kalan arazi fiyatlarının yüksek olmasından kaynaklı sanayi tesislerinin ve fabrikaların da çoğunlukla şehir dışına yapılması ulaşım, altyapı, yol ve trafik sorunlarının geniş sahalara yayılmasına neden olmuştu.[103] Ticaret ve eğitim kurumlarının yoğunlukta olduğu eski kent merkezlerine ulaşım güçlükle yürütülmekteydi. Toplu taşıma tramvay, vapur, troleybüs ve az sayıda otobüsle sağlanmaktaydı.[104]İstanbul'un 1950 yılı nüfusu 975.202 kişidir fakat şehirde aynı yıl kayıtlı otomobil sayısı özel, resmi ve ticari otomobiller dahil 5782'dir, toplu taşımada kullanılan halk otobüslerinin sayısı118, İETT bağlı otobüs sayısı ise 68'dir.[105]

[102] Ferhunde Özbay, *Age,* s.*54*-55.
[103] İlhan Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü,* s.136-138.
[104] Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi,* s.391.
[105] İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları,* Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2009, s.49-50.

Kısaca değişen ekonomik şartlar ve politikaların sonucunda şehir modern dönemin ihtiyaçlarını karşılamakta yetersizdir.[106]



Fotoğraf 3. 2. Beyazıt'ta kurulan Üniversite sitesinin kuş bakışı görünüşü ve 30 metre genişliğe çıkartılan Ordu Caddesi

Kaynak: *İstanbul'un Kitabı*, İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s.39

1950 yılına gelindiğinde Prost yaptıkları başta olmak üzere hazırlanan planların ana hatları uygulanamamış, liman ve sanayi bölgeleri oluşturulmamış, ana yollar ve arterler açılmamış kısacası şehirleşme planların dışında gelişmiştir. Belediyenin gelirleri kapsamlı, planlı bir imar programı yürütmek için oldukça kısıtlı, yürürlükte olan yapı ve yollar kanunu ise yetersizdir.[107] Göçe ve sanayileşmeye bağlı çevre ve hava kirliliği, altyapı yetersizliği, yasadışı yerleşim alanlarının gettoların oluşması gibi sorunları kronikleştirmişti.[108] Mesken krizini çözmek için Levent, Koşuyolu, Ataköy gibi semtlerde toplu konut inşaları yapılmış olsa da talebin karşılamaya yetmemiş, oluşan

[106] Murat Belge, *Age*., s.163.
[107] Akif Bozoğlu, *Agm*., s.202.
[108] Doğan Kuban, *Age.*, s.390

gecekondu alanları genişlemeye devam etmiştir. Yeni kurulan semtlere yeni yolların yapılması, yetersiz olan eski yolların genişletilmesi gerekmekteydi. [109]



Fotoğraf 3. 3. Levent Mahallesi toplu konutları 1960'lı yıllar (Url 1)

Kaynak: SALT Araştırma, Gültekin Çizgen Koleksiyonu,"Levent Mahallesi", 1960'lar, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/89123

Kent sorunlarının katlanarak arttığı bu yıllarda İstanbul'un dünyanın modern ve gelişmiş şehirleri arasına girmesini sağlamak için heyetler, komisyonlar kurulur, yurt dışından getirilen uzmanlarla yeni projeler hazırlanır. Komisyonların çalışmalarının büyük kısmı uygulanmamış olmasına rağmen mevcut durumu tespit ederek yöneticilere fikir vermek açısından önemlidir. Örneğin 1949 yılanda İstanbul Belediyesi havagazı, elektrik işletmesinin davetiyle gelen Cenevre şehir hizmetleri müesseselerinin umumi katibi Prof. Louis Comisetti ve Cenevre İktisat Fakültesi İşletme Ekonomisi bölümü hocalarından Prof. Claudius Terrier şehrin alt yapı çalışmalarına katkı sağlamak için araştırma yaparak rapor hazırlamışlardır.[110] İsviçreli heyetin 1950 yılında hazırlayıp Vali-Belediye Başkanı Fahrettin Kerim Gökay'a sundukları raporda toplu taşıma imkanları yetersiz, yollar dar, az sayıdaki araç eski ve bakımsızdır. Araçların tamir ve bakımlarının yapılması için gerekli teknik altyapı yoktur. Uzmanlar çözüm olarak yolların

[109] Önder Kaya, C*ihan Payitahtı İstanbul,* Timaş Yayınları, İstanbul 2010 s.314.
[110] *Yeni İstanbul*, "İstanbul İşletmelerinin Islahı", (21 Aralık 1959), s.3.

genişletilmesini, tramvay ulaşımının tamamen kaldırılarak yerine yeterli otobüs ve troleybüs alınmasını önermektedir. [111] 1956 yılında başlanan İstanbul'un büyük imar hareketinde burada tavsiye edildiği gibi tramvaylar kaldırılmış, yeni yollar motorlu kara taşıtlarına uygun planlanmıştır. Toplu taşımada öncelik troleybüs ve otobüslere verilmiştir.



Fotoğraf 3. 4. 1950 yılı Marmara Sahil Yolu, Yedikule ve Cerrahpaşa havadan görüntüsü (Url 2)

Kaynak: SALT Araştırma, "Marmara Sahil Yolu", 1950, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/97130

İstanbul'un uzun yıllardır devam eden imar ve planlama sorunlarını değerlendirerek, çözüm önerileri hazırlamak için çalışmalar 20 Ocak 1950 yılında Vali/ Belediye Başkanı Ord. Prof. Fahrettin Kerim Gökay başkanlığında bir komisyon kurulmasıyla hızlanır. Belediye yetkilileri, üniversiteden akademisyenler, Mimar ve Mühendisler Birliği temsilcileri, Emlak Kredi Bankası ile Yapı Kredi Bankası temsilcilerinin bulunduğu komisyonda planlamalar yapılmış fakat yaşanan siyasi ve ekonomik nedenlerden ötürü hayata geçirilememiştir. Komisyonlarda ayrıca kentin içinde bulunduğu değişimlere adapte edilmesi, sorunların tespiti için de çalışmalar

[111] Yavuz Ünsal, *Demokrat Parti İktidarı Döneminde İstanbul'a İlişkin İmar Politikaları ve Faaliyetleri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2008, s.27-31.

yapılmış, belediye kaynaklarını arttırmak için çözüm önerileri sunulmuştur. Belediye sınırları içinde yer alan hazine ve özel arazilerin spekülasyonlarını önlemek amacıyla bedelsiz belediyeye devri, devir edilen arazilerin kullanım özelliklerine göre parsellenerek açık arttırmada satılmasıyla elde edilen bütçenin belediyenin alt yapı hizmetlerinde kullanılması, kooperatifçiliğin geliştirilerek nitelikli yapıların uygun maliyetlerle inşasının desteklenmesi, yapı malzemelerinde vergi ayrıcalıkları uygulanması, maddi durumu yetersiz hanelere düşük kira bedelleri ile oturabilecekleri basit daireler yapılması, aylık belli miktarda taksit ödenerek satın alınabilecek meskenlerin inşa edilmesi dahil imar, mesken ve bütçe meseleleri ele alınmış ve bir rapor yayınlamıştır. Komisyon kararları bütünüyle ve süratle uygulamaya konulmasa da sonraki yıllarda geniş çaplı istimlak ve imar işlerinde bütçe oluşturmak için kooperatif şeklinde toplu konut inşa edilmiştir. Alınan kararlar çerçevesinde komisyona bağlı "Ucuz Ev", "İmar ve Şehircilik", "Para ve Kredi temini", "Şehrin Nüfus Yayılışı, Artışı ve Nüfusun Yıllık Gelir Bakımından Tasnifi" adında dört alt birim kurulmuştur. Komisyonun çalışmaları 1956 sonrası imar ve istimlak çalışmalarında uygulanacak metotların temelini oluşturmuştur.[112]

İmar ve şehir planlamalarında yırt dışından uzmanlarının getirilmesi dönemin en çok tartışılan konularındandı. Yüzyılların örf, inanç, ananeleri ile gelişen geleneksel ve ulusal mimariye yabancı uzmanlar yerel mimariyi anlayıp benimsemek yerine kendi anlayış, ihtiyaç ve adetleri doğrultusunda planlama yapmaları eleştirilir. Ayrıca alanlarında dünyaca ünlü bu uzmanlardan danışmanlık almak için yapılan masrafların yerli mütehassıslara göre fazla olması ekonomik görülmez. Yabancı uzmanlar dahil geçmiş dönemlerde yapılan planlamaların haritalar üzerinde yol, meydan, sanayi ve iskân bölgelerinin belirlenmesi şeklinde hazırlanması bir diğer eleştiri alanı olur. İstanbul'da yapılması gerekenler bunlardan çok daha fazladır. Demografik özellikler, nüfus artışının doğru belirlenmesi, mülkiyet sorunlarının çözümü, yapılacak işlerin kısa ve uzun vadede yaklaşık maliyetlerinin en doğru biçimde hesaplanarak bütçe oluşturulması gibi farklı alanlarda çalışan uzmanlardan kurulacak multidisipliner ekiplerle çalışarak planların oluşturulması önerilir.[113]

[112] Yavuz Ünsal, *Agt.*, s.25-27.
[113] Ali Tezsezen, "Şehirlerimizde Yabancı Mütehassısların Rolü", *Arkitekt*, Zeki Sayar& Abidin Mortaş, S. 289 (1957), s.173.

DP'nin ülke siyasetindeki politik dönüşümün kent planlamasına yansıması seçim vaadi olarak İstanbul'da gerçekleşir. Tek parti döneminde kendi haline bırakılan, yatırımlardan mahrum bırakılan kente hak ettiği değer ve itibar iade edilecektir. Şehrin geri kalmışlığının ve mevcut durumunun sorumlusu uzun yıllar görev başında olan Prost olarak görülür ve onun çalışmalarının incelenmesi talep edilir. Hazırladığı planlar içinde yer alan Taksim Gezi Parkı'nın inşasında Maçka bölgesinde yapılan istimlakler ve diğer çalışmalarının incelenmesi için İstanbul Belediyesi meclis üyelerinin bir kısmı şikâyeti ile araştırma komisyonu kurulur. 5 Aralık 1950'da kurulan komisyon 26 Aralık'ta hazırladığı raporu Belediye Meclisi'ne sunar. Raporda Prost'un Türk kültürüne yabancı olması Türk-Osmanlı şehrinin planlanmasında eksikliklere neden olacaktır. Fransız uzman yaklaşık 15 yıldır baş plancı olarak çalışmasına rağmen planlar tamamlanmamıştır ve bazı kısımların uygulanması mümkün değildir. İsmet İnönü ile uyumlu çalışması ve doğrudan iletişim halinde olmaları planlamaları etkilediği yönünde görüş bildirilir.[114]



Fotoğraf 3. 5. Taksim Meydanı ve 1958 de yıkılan Kristal Gazinosu (Url 3)

Kaynak: SALT Araştırma, "Taksim Meydanı", 1940, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/120261

Prost, yapılan eleştirilere daha önce hazırladığı raporları referans alarak cevap verir. Süreçte bu denli kapsamlı bir çalışma için yeterli teknik kadro ve mali kaynak yoktur. Mevcut imar yasaları ve bürokratik engeller nedeniyle istimlakler

[114] İpek Yada Akpınar, *Age.*, s.176-177.

gerçekleştirilememiştir.[115] O dönemde İmar planları, şehir haritaları, inşaat ruhsatlandırması, ruhsat verilen inşaatların denetimi gibi pek çok işin yürütüldüğü İstanbul İmar Bürosu'nda çalışan uzman sayısının yetersizliği, uygun ekipman ve malzemenin sınırlı sayıda olması işlerin yavaşlamasına ve aksamasına neden olmaktaydı.[116] Toplantı sonunda Belediye Meclisi'nde yapılan oylamada oy çokluğuyla Prost'un görev süresi uzatılmaz.[117]

Prost görevden ayrıldıktan sonra Türk uzmanlardan oluşan "Revizyon Komisyonu" kurulur. 1951-1952 yılları arasında çalışmalarını yürüten ekip İstanbul'un imar ve nazım planlarını inceleyerek o döneme kadar yapılmış plan, rapor, çizim ve her türlü materyali değerlendirerek uygulamaların ekonomik, tarihsel ve bölgesel açılardan uygulanabilirliğini araştırmıştır. Yaklaşık 1,5 yıl süren çalışmaların sonunda Prost'un planları tenkit edilerek bazı önerilerde bulunulmuştur.[118] Toplamda 143 planı incelemesiyle hazırlanan raporda; planlar şehrin güzelleştirilmesi ve süslenmesine dayalı geniş bulvarlar, yeşil alanların açılması şeklinde ve bölgesel hazırlanmıştır. Planlarda çağdaş araştırma ve uygulamalar kullanılmamış, kentin topografyası planlarda yeterince gözetilmemiştir. Bu nedenle ölçekler değiştirildiğinde esas plandan kopulmaktadır. Ayrıca mesken, altyapı, sanayi, ulaşım sorunları gibi kentin majör problemlerine çözüm üretilmediği gibi planlar çağdaş şehircilik anlayışının gerisinde kalmakta gerekli toplumsal ve ekonomik analizleri içermemektedir.[119]

Prost'un planları Revizyon Komisyonu'nun raporları doğrultusunda uygulamadan kaldırılmış olmasına rağmen Adnan Menderes'in yönettiği imar faaliyetleri sırasında bir kısmı kullanılmıştır. Sirkeci Florya sahil yolu, Vatan ve Millet caddeleri, tarihi yarımadanın düzenlenmesinde Prost'un planlarından yararlanıldığı görülür. Zira 1957 İstanbul'a davet edilen Fransız şehir plancısı kendi planlarının uygulanmasından duyduğu memnuniyeti dile getirir. [120]

---

[115] Murat Gül, *Age.*, s.166-168.
[116] Akif Bozoğlu, "İstanbul İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler II", *Arkitekt,* Zeki Sayar (ed.), S. 229-230 (1951), s.34-35.
[117] Murat Gül, *Age.*, s.166-168.
[118] İlhan Tekeli*, İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü,* s.170.
[119] Niyazi Duranay, Ersen Gürsel, Somer Ural, "Cumhuriyet'ten Bu Yana İstanbul Planlaması", *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*, Şener Özler (ed.), TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul 2007, s.389-390.
[120] F. Cânâ Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1950): Nazım Planları ve Kentsel Operasyonlarla Kentin yapısal Dönüşümü", s.148-150.

> "Planımın birçok noktalarının bugün tahakkuk ettiğini görüyorum. Planımın temeli şuydu: Trafiğin rahatlaması ve abidelerin etrafının açılması için bazı yerlerin yıkılması…benden daha ileriye gidilmiş ve daha fazla yıkılmış. Benim kanaatime göre, bir şehirde binalar çok eskimemelidir. İmar işinde en mühim olan noktalardan biri de alınan kararların derhal tatbikidir… Her şeyden önce başlanan işlerin bitmesi lazımdır. İstanbul'da ilk ele alınması gereken mesele trafik meselesidir…"[121]

Prost'un planları ana çerçevede uygulanmış olsa da kentsel yaklaşımlar, sit alanları, boğaz ve tarihi yarımada silüetinin korunması, istimlaklerin en aza indirilmesi için köprü, viyadük, tünel gibi alternatiflerin kullanılması, metro ulaşımının yaygınlaştırılması gibi çözümler yeterince dikkate alınmamıştır. Özellikle istimlakler, mülkiyet, kamulaştırmaya yönelik yasal düzenlemeler sonraki dönemde önemli toplumsal sarsıntılara neden olmuştur.[122]

Komisyon, Prost'un planlarının kapsamlı biçimde yenileri hazırlanana kadar şehrin hinterlanttı, topografyası göz önüne alınarak revize edilerek kullanılabileceğini belirtmektedir.[123] Özellikle ulaşım, limanlar, sanayi bölgelerinin yenilenmesine bir an önce başlanmalıdır.[124] İmar planlarının hazırlanması, planlama organizasyonlarının ve denetimlerinin yapılması için Şehir Meclisi İmar Komisyonu ile iş birliği yapmak amacıyla sürekli bir danışma heyetinin kurulmasını önerir. 1952 yılında geçici revizyon komisyonunun raporuna tavsiye edilen "İstanbul Şehir İmar Planı Daimî Komisyonu" diğer adıyla "Müşavirler Heyeti" kurulur. Kurulda Kemal Ahmet Aru, Mukbil Gökdoğan, Cevat Erbel ve Emin Onat yer almaktaydı.[125]

1952-1956 yılları arasında İstanbul imar işlerinin denetim, planlama ve yürütülmesi amacıyla çalışan "Müşavirler Heyeti" 1953 yılında planlamalarla ilgili iki rapor yayınlamıştır. 1954 yılında yapılan çalışmaları değerlendirmesi için davet edilen Sir Patrick Abercrombie çalışmalar üzerine bir tavsiye raporu hazırlar. Tüm bu çalışmalar sonucu İstanbul Beyoğlu Ciheti ve İstanbul Ciheti olarak iki kısım halinde hazırlanır.[126] Revizyondan sonra 16 Ekim 1953 yılında mecliste onaylanarak 17 Şubat 1954 yılında yürürlüğe giren "Beyoğlu Ciheti Nazım Planı" Prost'un planlarının alanı büyütülerek ve uygulanması topografik, ekonomik ve çevresel olarak mümkün olmayan kısımları

[121] *Zafer*, "Prost İstanbul'un İmar Sahalarını Hayranlıkla Gezdi" (19 Nisan 1957), s.1-5.
[122] F. Cânâ Bilsel, *Age*., s.148-150.
[123] Niyazi Duranay, Ersen Gürsel, Somer Ural, *Age.*, s.169.
[124] Murat Gül, *Age.*, s.169.
[125] İlhan Tekeli, *Age.*, s.171-172.
[126] Murat Gül, *Age.*, s.170.; Niyazi Duranay, Ersen Gürsel, Somer Ural, *Age.*, s.393.

değiştirilerek uygulamaya konulur. Kağıthane Deresi, Sütlüce dahil Bebek'e kadar, Mecidiyeköy, Levent ve Etiler Mahallelerini de içine alan yaklaşık 3400 hektarlık alan planlanır.[127] 1956 yılında ise Yarımada için raporlar tamamlanır. Raporlarda kent silüeti ve boğazın imarı konularında Prost'un önerileri kabul edilir. Revize edilen planlarda bütün eleştirilere rağmen Prost'un çalışmaları ana hatlarıyla yer alır.[128] Heyetin çalışmaları kapsamında var olan imar planları 1/2000 ölçekli hale getirilerek şehrin sanayi bölgelerinin haritası çıkarılır, trafik ve nüfus sayımları haritalar üzerinde gösterilir.[129]

Prost'un üzerinde yıllarca çalıştığı ve binlerce liraya mal olan "İstanbul'un imar projeleri" İmar Komisyonu'nun incelemelerinden sonra ortadan kaybolmuştur. Dönemin İstanbul Valisi/Belediye Başkanı Fahrettin Kerim Gökay konuyla ilgili olarak sonraki yıllarda yaptığı açıklamada planlar yok olduğu için artık uygulanmasının imkânsız olduğunu açıklar.[130]

1950-1956 yılları arasında İstanbul'da yapılan yatırımlar çoğunlukla altyapı ve kamusal hizmet veren yapıların yaygınlaştırılması üzerinedir. 1950 yılında şehrin Anadolu ve Rumeli yakalarına toplam 80 bin metreküp su verilirken, 1956 yılında bu oran 180 bin metre küpe çıkmıştır. Yine elektrik, hava gazı ve ulaşım için 57 milyon liralık yatırım yapılmıştır. 1956 yılında 130 bin kilowatt hava gazı istihsali ise 24 milyon metreküpe çıkartılmıştır. Beşiktaş antrepolarında ve Haydarpaşa'da iki soğuk hava deposu, Zeytinburnu'nda et kombinesi, İstanbul merkezi ve merkeze bağlı köylerine 47 ilkokulu, 22 köy okulu, 3 orta okulu ve 2 lise inşa edilmiştir. Salıpazarı Limanı modernize edilerek 4 geminin yanaşabileceği biçimde genişletilmiştir. Haydarpaşa siloları ve antreposunun temelleri yine 1956 yılında atılmıştır. Sağlık ocakları, dispanserlerin inşasının yanında Zeynep Kâmil Hastanesi'nin kapasitesi ve yatak sayısı %50 oranında arttırılmış, Maltepe'de 400 yataklı İşçi Sigortaları Hastanesi ile 600 yataklı Yedikule Hastanesi'nin inşasına başlanmıştır.[131]

[127] Niyazi Duranay, Ersen Gürsel, Somer Ural, *Age*., s.392-393.; İlhan Tekeli, *Age*., s.172-173.
[128] İpek Yada Akpınar, *Age.*, s.179.
[129] Murat Gül, *Age*., s.169.
[130] İpek Yada Akpınar, *Age.*, s.178.
[131] *Zafer*, "Başvekilin Büyük Basın Toplantısı", (24 Eylül 1956), s.4.

3.2.2. 1956-1960 Yılları Arası İstanbul'da İmar Faaliyetleri

1950'li yılların ortalarından itibaren İstanbul'un imarı, ulaşım sorunları ve sanayi alanlarının oluşturulması gibi şehir meseleleri hala çözülememişti. Hazırlanan imar planlarının uygulamaya konulamaması kent sorunlarının büyümesine neden oluyordu.

Farklı dönemlere ait sivil, kamusal ve idari mekanlardan, inişli çıkışlı dar sokaklardan, sık ve keskin virajlı yollardan oluşan kent merkezlerinin mevcut yol şebekesi 1950'li yıllarda sayıları hızla artan büyük motorlu araçların geçmesi için elverişli değildi. At arabaları, el arabaları, tramvay, otobüs, otomobil gibi birçok ulaşım vasıtasının kapasitelerinin çok üzerinde çalıştırılarak ulaşım ve nakliye hizmetleri için kullanılmalarına rağmen artan nüfusun ihtiyacı karşılanamıyordu.[132] Kent topografik yapısından kaynaklı üç bölgeye ayırılmış olması ulaşım ve şehir planlaması açısından bir diğer sorundu. İstanbul ile Galata arasında deniz ve köprüler sayesinde kara yolu ile Anadolu yakasına ise sadece deniz yoluyla ulaşımın sağlanmaktaydı. Bu durum özellikle olumsuz hava koşullarının hâkim olduğu dönemlerde Anadolu yakasına ulaşımın günlerce aksamasına neden olmaktaydı.[133] Tarihi semtler bakımsız, harap iptidai durumdaydı ve kanalizasyon dahil temel altyapı eksikti. Şehrin en temel ihtiyaçlarının giderilmesi ve imar edilmesi gerekmekteydi.[134]

Bu dönemde hazırlanan planların ve projelerin uygulanmasında İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı'nın bir arada olduğu ikili sistem engel oluşturmaktaydı. Atamayla gelen Vali/Belediye Başkanın bürokratik-siyasi nedenlerle merkeziyetçi davranması belediyecilik hizmetlerinin yürütülmesini aksatmaktaydı.[135] 2 Mart 1956 yılında Belediye Meclisinde yapılan oylama sonucu birleşik sistemin kaldırılır.[136] Belediye başkanı seçilene kadar bir yıl süreyle dönemin İstanbul Valisi Fahrettin Kerim Gökay Belediye başkanlığına vekalet etmesi için görevlendirilir.[137]

---

[132] Ertuğrul Menteşe, "İstanbul'un Seyrüseferi ve Metronun Faydaları", *Arkitekt,* Zeki Sayar (ed.), S.269-272 (1954), s.94.
[133] Ertuğrul Menteşe, "İstanbul'un İmarı", *Arkitekt,* Zeki Sayar (ed.), S. 279, (1955), s.27.
[134] Ahmet Refik Noyan, "İstanbul'un Yeni Belediye Reisi Nasıl Olmalı?", *Vatan,* (5 Şubat 1956), s.3
[135] Ahmet Refik Noyan, *Agm.*, s.3.
[136] *Yeni İstanbul*, "Vilayetten Ayrılan Müstakil Belediye", (2 Mart 1956), s.2.
*İstanbul'da birleşik sistem 10. III. 1954 tarihli ve 6349 sayılı Kanununla değiştirilmiştir. Kanunun bazı maddeleri ise 27.II. 1955 tarihinde 6499 sayılı kanunla değiştirilmiştir. *T.B.M.M. Zabıt Ceridesi*, Devre: 51, İçtima: 208, Cilt: 4, s. 26.
[137] Enis Tahsin Til, "Vilayet ve Belediye", *Vatan,* (3 Mart 1956), s.5.
*27 Şubat 1956 tarihinde İstanbul Belediye Başkanlığı görevi İstanbul Valisinin uhdesine verilmiştir. *BCA*, 621.303.42.3692., (27 Şubat 1956)

İkili sistemin kaldırıldıktan sonra Fahrettin Kerim Gökay basın mensuplarına Nisan 1956 yılında verdiği demeçte İstanbul'un imarını günün şartları ve ihtiyaçları çerçevesinde kapsamlı biçimde ele aldıklarını, geniş caddeler ve onlara bağlanan tali yollar açılacağını, meydanlar oluşturulacağını, özellikle tarihi eserlerin etrafını ısırgan otu gibi sarmış çirkin, eski ve niteliksiz binaları yıkacaklarını belirtir.

> "İstanbul'un imarını esaslı bir şekilde ele almış bulunuyoruz. Bu işi, evvelâ günün zarureti olan trafik ihtiyacını göz önünde bulundurarak yapıyoruz. Ana caddelerin genişletilmesi ve bu caddelere tali yollarla bağlantı yapılması kararlaştırılmış ve bunlar tespit edilmiştir. Bu işte göz önünde bulundurduğumuz ikinci mühim nokta da yine trafik esasları dahilinde meydanların açılması, mabetlerin ve tarihi abidelerin, etraflarına ısırgan otları gibi yapışmış olan çirkin binalardan temizlenerek tarihin ve turizmin hakkını yerine getirmektir."[138]

İmar çalışmalarına başlanmadan önce eski mevzuatların değiştirilmesi için çalışmalar yapılır. 1956 yılında yürürlükte olan "1295 tarihli Umumi İstimlak Kararnamesine"[139] ve 3710 sayılı "Belediye İstimlak Kanununa"[140] göre bir arsanın istimlaki İmar müdürlüğü tarafından hazırlanan haritalara göre Belediye İstimlak Müdürlüğü tarafından yapılmaktaydı. İstimlak kararı verildikten sonra Dahiliye Vekaleti tarafından onaylanmakta ve takdir komisyonu tarafından gayrimenkulün kıymeti tespit edilerek mülk sahibine tebliğ edilmekteydi. Mülk sahiplerinin itiraz hakları bulunmaktaydı. Bütün bu prosedürlerin tamamlanması ve itiraz/temyiz davaları bazen yıllarca sürdüğü gibi genellikle planlanan bütçenin çok üzerinde maliyetler doğurmaktaydı. Kanun mevcut durumuyla dönemin gereklerini karşılamada yetersizdi.[141] Bu nedenle İstanbul'da imar faaliyetlerine başlanmadan önce gerekli yasal düzenlemeler yapılır. 16 Mayıs 1956 yılında kabul edilen 6785 sayılı "İmar Kanunu"[142] ve yasaya bağlı "Yapı ve Yollar Kanunu" ile kent plancılarının kentin dinamiklerine ve karakterine göre planlama yapabilme esnekliği sağlanır. 8 Eylül 1956 yılında "929 sayılı Devlet Demiryolları İstimlâk Kanunu, 3887 Milli Müdafaa ihtiyaçları için yapılacak istimlâkler hakkında Kanun ve 1295 tarihli Umumi İstimlâk Kararnamesi" kaldırılarak "6830 sayılı İstimlak Kanunu"[143] çıkarılır. Yeni kanunla kamulaştırma kolaylaştırılır. Belediye encümen kurulunun vereceği kararların il mülkü amirlerinin onaylaması istimlakler için

[138] *Vatan*, "İstimlak İşlerinde Hala 1295 Tarihli Mevzuat Yürürlükte", (14 Nisan 1956), s.1-5.
[139] *TBMM Zabıt Ceridesi*, "Yüz birinci İnikat", Devre:X, C.13, (28. VIII.1956) s.812-847.
[140] *T.C. Resmî Gazete*, "Belediye İstimlak Kanunu", Kanun No: 3710, (14 Temmuz 1939), S.4258, s.12274.
[141] *Vatan*, "İstimlak İşlerinde Hala 1295 Tarihli Mevzuat Yürürlükte", 14 Nisan 1956, s.1-5.
[142] *T.C. Resmî Gazete*, "İmar Kanunu", Kanun No:6785, (16 Temmuz 1956), S.9359, s.15109-15113.
[143] *T.C. Resmî Gazete*, "İstimlak Kanunu", Kanun No:6830, S.9402 (8 Eylül 1956), s.5527.

yeterli olacaktır. Kamulaştırma bedelleri belediye bütçesinden nakit olarak veya belediye emlaklarının devri şeklinde ödenebilecekti. Her kent için ayrı imar talimatnameleri hazırlanabilecekti. Yasanın verdiği yetkiyle İstanbul Belediyesi hazırladığı 82 maddeden oluşan talimatname 17 Ocak 1957 yılında Nafia vekaletince onaylanarak yürürlüğe girer.[144]

Değiştirilen imar yasasıyla amme menfaati olan durumlarda istimlak edilecek mülkün bedeli ödenerek kamulaştırılması ve kararın temyiz yolunun kapalı olması geniş çaplı yıkımlara imkân tanımıştır. İstimlak edilecek yapıları belediye çalışanları ile idarecilerden oluşan kurul belirlemesi ve kararların üst makamlara danışılmasının önünün kapatılmış olması geri dönüşü olmayan bazı hataların da önünü açmıştır.[145] İmar programını kolaylaştırmak için yapılan bir diğer çalışma ruhsat, tetkikler ve evrakların daha kolay takip edilmesi amacıyla İstanbul'un üç imar bölgesine ayrılmasıdır. 1 Nisan 1956 tarihinden itibaren Birinci bölge; Beyoğlu, Şişli, Beşiktaş ve Sarıyer ilçelerini, ikinci bölge; Kadıköy, Beykoz, Üsküdar ve Adaları, Üçüncü bölge; Eminönü, Fatih, Eyüp ve Bakırköy ilçelerini kapsar. Bölgelerin kontrolleri kurum tarafından görevlendirilecek bir yüksek mimar tarafından denetlenecektir.[146]

İstimlak Kanunu'nun kabul edilmesinde 15 gün sonra İstanbul'un imar programını kamuoyuna duyurularak yıkımlara başlanır.[147]

23 Eylül 1956 yılında Adnan Menderes İstanbul'da dönemin gazete sahipleri, başmuharrirleri, muharrirlerinin katılımıyla bir basın toplantısı düzenler. Menderes konuşmasında kendilerinden önce adeta kendi haline bırakılan İstanbul'un ihyası için geniş çaplı imara başlayacaklarını ilan eder. İmar faaliyetlerinin nasıl ilerleyeceği, belediye bütçesinin nasıl oluşturulacağı ve hedeflerini açıklar. Ecdat yadigarı tarihi abidelerin ortaya çıkarılarak korunacaklarını belirtir.[148]

> "İstanbul'un imarını, bugünkü yaşayış ve anlayış icaplarına uygun bir tarzda estetik, rahatlık, trafik ve turistik gibi birçok zaviyelerden ve Türk'ün bedii zevklerinin ifade ettiği yüksek seviyeyi tebarür ettirerek bu hususlarda güzel bir numune vermek bakımlarından ele almış bulunuyoruz."[149]

---

[144] İlhan Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü,* s.167-168.
[145] Hasan Refik Ertuğ, "İstimlak Mevzuatını Düzeltelim, Fakat Nasıl?", *Vatan,* (19 Nisan 1956), s.2-5
[146] *Vatan*, "Şehir Üç İmar Bölgesine Ayrıldı", (3 Nisan 1956), s.3.
[147] İlhan Tekeli, *Age.*, s.168.
[148] *Zafer*, "Başvekilin Büyük Basın Toplantısı", (24 Eylül 1956), s.1-4-5.
[149] *Zafer*, "Başvekilin Büyük Basın Toplantısı", s.4.

Menderes, "İstanbul'un İmarı ve ihyası" için 1950 yılından beri DP İstanbul'da icraatlarda bulunduklarını, yapılanların önemli fakat böyle bir şehir için yetersiz olduğunu belirtir. Bu konuşmadan sonra küçük alanda bölgesel çapta gerçekleştirilen çalışmalar bütün şehre yayılacaktır.[150]


Başvekil dünkü basın topalntısında beyana tını verirken

Fotoğraf 3. 6. Başbakan Adnan Menderes'in 23 Eylül 1956 yılında gerçekleştirdiği basın toplantısından bir kare

Kaynak: *Vatan*, Başvekil İstanbul'un alacağı yeni çehreyi anlattı, (24 Eylül 1956), s.1.

> "İstanbul'un imarı, yalnız bir şehir meselesi, bir İstanbul meselesi değildir. İstanbul'un ve hükümet merkezimiz olan Ankara'nın imarı, birer memleket meselesi telakki edilmelidir… İstanbul'un imarı, bu anlayış çerçevesi içinde memleketçe benimsenmelidir. Üniversitesi ile, matbuatı ile, kültür merkezliliği ile tarihi ile, tatil ve istirahat yeri hüviyeti ile İstanbul'u bir kül olarak ele almak ve onun eşsiz tarihine ve tabiat güzelliklerine layık bir şekilde imar etmek vazifesi ile karşı karşıyayız."[151]

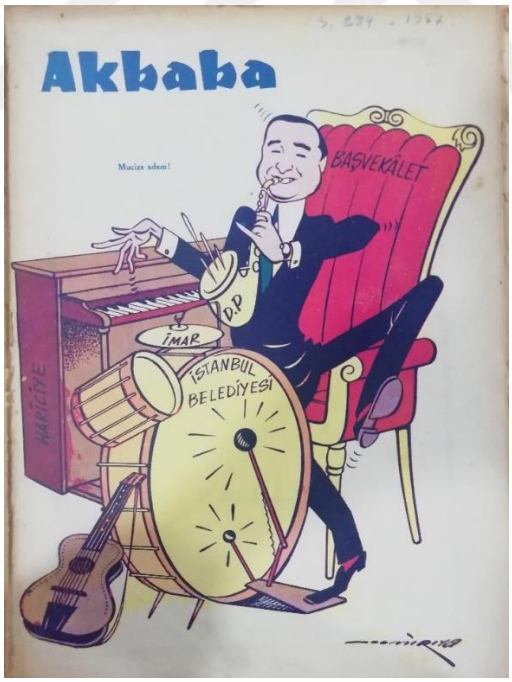
Menderes, geniş ve karmaşık bir iş olan ve önceki dönemlerde başlanan imarın gayrimenkul sahipleri arasında yaşanan anlaşmazlıklar, istimlak bedellerinin belirlenmesi, uzayan dava süreçleri ve planlanan değişimin maliyetinin oldukça yüklü olmasından kaynaklı gerçekleştirilemediğini vurgular. Başlayacak bu kapsamlı çalışmada İstanbul halkının büyük ölçüde desteği sağlanmıştır.[152] İktidara geldikleri 1950 yılında İstanbul'un imarına neden hemen başlamadıklarını ise şu şekilde açıklar.

[150] *Yeni İstanbul*, "Başvekil Adnan Menderes'in Dünkü Basın Toplantısında Verdiği Mühim Beyanatın Metni", (24 Eylül 1956), s.5.
[151] *Zafer*, "Başvekilin Büyük Basın Toplantısı", s.4.
[152] *Zafer*, "Başvekilin Büyük Basın Toplantısı", s.1.

"Memlekette imar, asırlarca satha yayılmamış, memleket çapında bir mahiyet almamıştı. Saltanat, meşrutiyet hep İstanbul ile meşgul olmuş, ondan sonraki devirde ise imar gayretleri Ankara ile bazı muayyen yerlerde teksif edilmişti. İstanbul memleketin diğer köşelerine nazaran imtiyazlı bir halde idi. Mesela çimento fabrikaları yalnız İstanbul'da bulunuyordu. Eğer derhâl İstanbul ile işe başlamış olsaydık, "Gene mi İstanbul?" denilebilirdi, 6 sene memleketin her köşesinde büyük gayretler sarf ettik. Şimdi rahat rahat İstanbul'u bugünkü nispet ve muvazene içinde, vatanın imarı çerçevesi dahiline almak mümkün olmuştur."[153].

Müşavirler Heyeti'nin işlevini yitirmesinden sonra 23 Eylül 1956 yılında Adnan Menderes'in basın açıklaması İstanbul için yeni bir devrin başlangıcı olur. Hükümetin mali dengelerinin bozulduğu, dış borcun bulunamadığı, dış ticaret açığının ve enflasyonun yarattığı ekonomik kriz ortamında radikal imar faaliyetlerine başlanır.[154]

Menderes 1960 yılına kadar imar ile yakından ilgilenir, kendisine Vilayette bir oda tahsis edilir. İstanbul'da bulunduğu zamanlar buraya gelerek Prost'un çalışmalarını inceler, Belediyenin İmar mütehassıslarından hazırlanan plan ve projeler hakkında bilgi alır. Kentin imarına dair fikirlerini yavaş yavaş oluşturur.[155]



Fotoğraf 3. 7. Adnan Menderes Akbaba Dergisi kapağında

Kaynak: *Akbaba*, "Mucize Adam", 22 Ağustos 1957, s.284

[153] *Zafer*, "Başvekilin Büyük Basın Toplantısı", s.4.
[154] İlhan Tekeli, *Age.*, s.176.
[155] Orhan Cemal Fersoy, Bir *Devre Adını Veren Başbakan Adnan Menderes*, Mayataş Matbaacılık ve Neşriyat A.Ş., İstanbul 1971, s.275-276.

İmara başlanmış olmasına rağmen yeterli sayıda uzmanın komisyonlarda ve dairelerde olmaması ilerleyen zamanda ciddi bir sorunlar yaratmıştır. İki teknik grup arasında oluşan rekabet planların şekillenmesinde ve kent dokusana yapılan müdahalelerde etkili olur. Karayolları genel müdürlüğüne bağlı mühendisler motorlu araçların kullanımına uygun geniş yol ağı ve köprü fikrini savunur. Belediye İmar Müdürlüğü ve Müşavirler Heyeti'nin üyeleri ise metro ağının eski kent dokusuna ve çevreye zararı en aza indirilebileceğinden temel ulaşımda sadece karayolunun tercih edilmemesini önerir.[156]

Metro; nüfusu, ticaret ve sanayi bölgeleri homojen olmayan şehirde ulaşım/trafik sorununun çözülmesinde iyi bir alternatif olarak görülür. Metronun çok sayıda kişiyi aynı anda ve mevcut yol sistemi içine dahil olmadan taşıyabilmesi, zaman ve yakıt tüketimleri hesaba katıldığında en ekonomik taşıma yöntemi olarak değerlendirilmekteydi. Bir köprü veya tünel vasıtasıyla Haliç'in iki yakasının birbirine bağlanmasıyla toplu taşıma sorunu büyük ölçüde giderilecekti. Ayrıca yer altından geçmesi istimlak mevzuatlarını ile mali külfeti ortadan kaldırdığı gibi inişli çıkışlı topografya nedeniyle karayolu yapmanın zorluklarını bertaraf edecekti.[157] Metro inşasının ihalesinin vekaletçe onaylanıp, maddi desteğin verilmesi halinde iki yıl içinde[158] tahmini bedeli 185 milyon liraya inşa edilecektir. Projenin uzun vadeli maliyet hesaplamaları yapılmış olmasına karşın Nafia Vekâleti tarafından onaylanmadığı için ihale edilemez.[159]

Projede Mecidiyeköy-Yenikapı arasında işleyecek hat Haliç üzerine sadece metro kullanımına tahsis edilecek üçüncü bir köprüyle şehrin en kalabalık merkezleri birbirine bağlayacaktı. Metro hattı; Mecidiyeköy, Şişli, Osmanbey, Harbiye, Elmadağ, Taksim, Galatasaray, Tophane, Necatibey Caddesi-Karaköy, Eminönü, Nuruosmaniye, Çarşıkapı, Beyazıt, Aksaray ve Yenikapı durakları olmak üzere 15 istasyona sahip olacaktı.[160] 11750 metre uzunluğundaki hatta trafiğin en yoğun olduğu Karaköy- Mecidiyeköy arası öncelikli inşa edilecek kısım olarak belirlenmişti.[161]

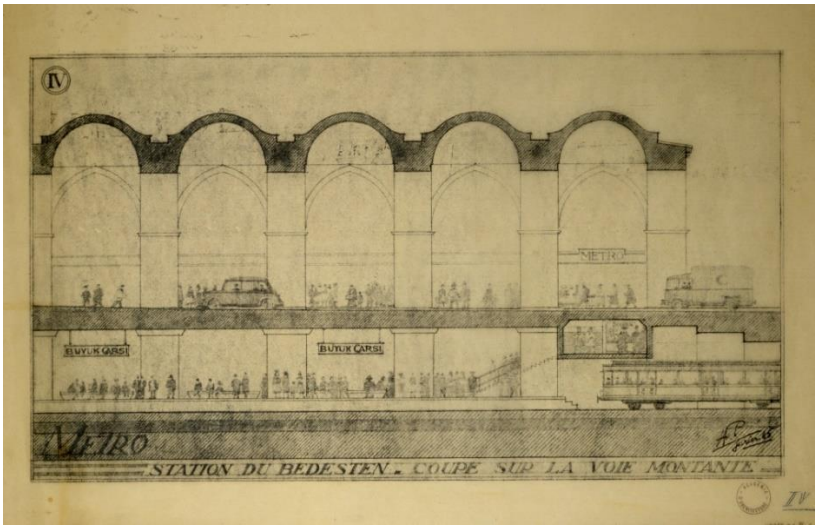
[156] İlhan Tekeli, *Age.*, s.178-179.
[157] Ertuğrul Menteşe, *"İstanbul'un Seyrüseferi ve Metronun Faydaları",* s.86.
[158] *Vatan*, "Metro İnşaatı İhale Ediliyor", (9 Ekim 1956), s.2.
[159] *Vatan*, "İstanbul Metrosu İnşası Gecikiyor", (24 Nisan 1956), s.2
[160] *Vatan*, "Mecidiyeköy- Y. Kapı Arasında Olacak Metronun Yolu Belli Oldu", (28 Ocak 1956), s.2.
[161] *Vatan*, "Metro İnşaatı Pek Yakında Başlıyor", (14 Ekim 1956), s.2.



Fotoğraf 3. 8. Fransız Şirketin temsilcisi metro projelerini Vali Gökay'a teslim ediyor

Kaynak: *Vatan*, "Fransız Şirketi, Metro Projelerini Teslim Etti", (9 Şubat 1956), s.1

1956 yılında Fransız SGTE firması tarafından hazırlanan metro projesinin fizibilite çalışmalarına göre taşıma kapasitesi saatte 35 bin yolcu olarak hesaplanmıştı. Projenin tanıtım toplantısında İ.E.T.T. genel müdürü Prof. Kâmuran Görgün "Metro inşası, zemin, zaman ve para işidir." açıklamasıyla projenin hayata geçirilmesi için çalışacaklarını belirtmesine rağmen[162] ekonomik nedenler ve karayollarının yapımına öncelik verilmesi metronun yapımını engeller.



Fotoğraf 3. 9. Henri Prost planlarında Bedesten 'de metro istasyonu kesiti (Url 4)

Kaynak: İAE, Henri Prost, "Bedestende Metro İstasyonu", 1945,
https://blog.iae.org.tr/sergiler/henri-prostun-metro-projesi

[162] *Vatan*, "Fransız Şirketi, Metro Projesini Teslim Etti", (9 Şubat 1956), s.1-3.

Prost'un çalıştığı dönemlerden itibaren gündemde olan metro inşasının neden gerçekleşmediğini Menderes, basınla yaptığı bir toplantıda açıklar.

> "Tarihi abidelerin ve maliyeti yüksek olan kıymetli binaların bulunduğu şehirlerde metro açmak çok yerindedir. İstanbul'da metro açılmasını gerektiren semtlerde yapılan tetkikler neticesi, buralarda yıkılması halinde milli ekonomiye zarar verecek kıymette binaların mevcut olmadığı tespit edilmiştir. Bu sebeple ihtiyaçların icap ettirdiği geniş yolların açılması, metro açılmasından daha ucuza mal olacağı hesaplandığından şimdilik metro teşebbüsünden vazgeçilmiştir. Mesela on sene, yirmi sene sonra, ihtiyaç görülürse bu mevzu yeniden ele alınabilecektir."[163]

Prost görevden alınmasından sonra bir süre Türk uzmanlardan oluşan Müşavirler Heyeti planlama çalışmalarını yürütmüştür. 1956 yılında yabancı uzman getirilmesi konusu tekrar gündeme gelir. Belediye Başkanı/Vali Prof. Fahrettin Kerim Gökay yapılacak işlerde "İmarda, ilim hakimdir." diyerek yabancı mütehassıslara ihtiyaç olacağını savunur. Belediye meclisinde yapılan oylamada yeni nazım planlarının uygulanması ve imar işlerinin denetlemesi için yurt dışından uzmanların getirilmesi kararı çıkar.[164] Alınan karar, Türk mimar, mühendis, şehirciler ve meslek odaları tarafından eleştirilmesine rağmen Alman şehircilik uzmanı Prof. Hans Högg[165]ve Prof. L. Piccinato fikirlerini paylaşmaları ve gerekli planlamaları yapmaları için davet edilir.[166]

Prof. Högg, öncelikli olarak mevcut planları inceler ve imar sahalarını gezer. İstanbul'da çalışmalarını tamamladıktan sonra Ankara'ya giderek yetkililerle ve Adnan Menderes ile görüşür.[167] Yapılan toplantılar sonunda Hans Högg, 4 Ağustos 1956 yılında İstanbul'da yapılması planlanan imar işleri bitene kadar danışman ve uzman olarak resmen göreve başlar.[168] Ünlü Alman şehir plancısı Belediye ile imzaladığı sözleşmeyle 1956-60 yılları arasında çalışmalarını yürütür. Högg, ayrıntılı plan önerilerinde bulunur, devam eden şantiyeleri inceleyerek planlarının hızlandırılması üzerine çalışmalar yapar. Eminönü, Karaköy ve Salıpazarı planlarını hazırlar.[169]

Zeki Sayar, ülkede yeterli sayıda Türk mütehassıs olmasına rağmen Prof. Hans Högg'ün getirilmesini eleştirdiği 1956 tarihli makalesinde İstanbul'un imarı adıyla başlanan çalışmalar için belediyede yeterli sayıda uzman çalıştırılmadığına dikkat çeker.

---

[163] *Hürriyet*, "İstanbul'un Metro İşi Ancak 20 Yıl Sonra Ele Alınabilecek", (8 Aralık 1957), s.1
[164] *Vatan*, "Serkledoryan Bloku 25 Milyon liraya Satılacak", (23 Kasım 1956), s.2.
[165] *Vatan*, "İmar İşleri İçin Bir Alman Mütehassıs Getirilecek", (3 Aralık 1956), s.2.; *BCA*, 145.113.7/27.246, (19 Şubat 1957)
[166] Orhan Cemal Fersoy, *Age.*., s.279.
[167] *Vatan*, "Alman Şehircilik Mütehassısı Geliyor", (2 Ağustos 1956), s.2
[168] *Vatan*, "Prof. Högg Vazifeye Başladı", (4 Ağustos 1956), s.2.
[169] İlhan Tekeli, *Age.*, s.179.

Uzman yetersizliği sonucunda ilerleyen aşamalarda planlar zamanında hazırlanamaz, denetlenemez, mutlaka yapılması gereken etütler yapılamaz. İmarda idarecilerin, şehircilerin yerini alır. Neticede çok hızlı ve plansız hareket edilir.[170] Örneğin şehir plancılarının raporlarında tavsiye ettikleri sanayi bölgelerinin ve sanayi yapılaşmasının kesin olarak belirlenmesi için çalışmalar bütçe ve uzman eksikliğinden yapılamaz.[171] Planlamalarda sanayi bölgelerinin kurulmasına, gecekondu sorununa değinilmez önemli konulara yer verilmez.[172]

Geniş ve aydınlık yollar, büyük meydanlar, modern binalar, etrafı temizlenip düzenlenmiş tarihi abideleriyle modern bir turizm şehri yaratmak için başlayan çalışmalarda Adnan Menderes nezdinde merkezi hükümetin İstanbul'un imarı ile doğrudan ilgilenmesi Belediye ile Devlet kurumlarının ortak çalışmalarını sağlar ve imarı hızlandırır.[173]

> "…Çok mutluyum. İstanbul'daki imar faaliyetleri üzerinde hummalı şekilde çalışıyorum. Çalışmaları yerinde gördüm, hizmetin aksatılmadan devamı hususunda gerekli talimatı verdim. Bütün günüm Aksaray, Taksim, Sultanahmet, Beyazıt, Beşiktaş taraflarında açılan ve genişletilen yollardaki faaliyetleri incelemekle geçti…"[174]

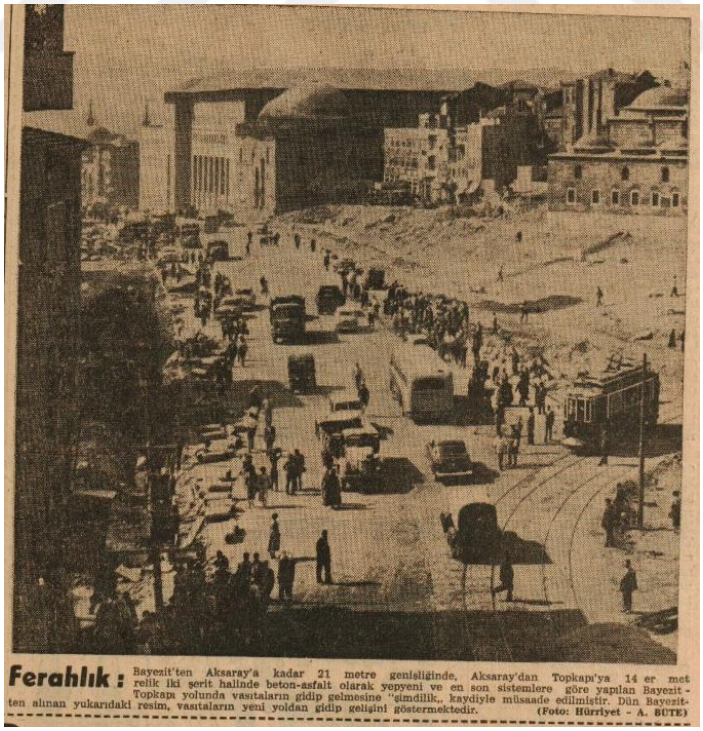
[170] Zeki Sayar, "İstanbul'un İmârında Şehirci Mimarın Rolü", *Arkitekt,* S.285, Zeki Sayar, Abidin Mortaş (ed.), İstanbul 1956, s.97-98.
[171] Akif Bozoğlu, *İstanbul'un İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler,* s.201.; Doğan Kuban, "*İstanbul Bir Kent Tarihi",* s.389.
[172] İlhan Tekeli, *Age.,* s.178.
[173] Zeki Sayar, "İstanbul'un İmârı Münasebetiyle", s.50.
[174] Taşkın Tuna, *Adnan Menderes'in Günlüğü*, Şule Yayınları, İstanbul 2002, s.197.



İMARI TETKİK ETTİ — Başvekil Adnan Menderes dün Vilâyette bir müddet meşgül olmuş müteakiben imar işlerini tetkik etmiştir. Resim Başvekili yolların erken açılması hususunda talimat verirken gösteriyor

Fotoğraf 3. 10. Adnan Menderes imar sahasında incelemelerde bulunuyor

Kaynak: *Yeni İstanbul,* "İmarı Tetkik Etti", (22 Ağustos 1957), s.1



Ferahlık : Bayezit'ten Aksaray'a kadar 21 metre genişliğinde, Aksaray'dan Topkapı'ya 14 er metrelik iki şerit halinde beton-asfalt olarak yepyeni ve en son sistemlere göre yapılan Bayezit - Topkapı yolunda vasıtaların gidip gelmesine "gımdilik„ kaydiyle müsaade edilmiştir. Dün Bayezit-ten alınan yukarıdaki resim, vasıtaların yeni yoldan gidip gelişini göstermektedir. (Foto: Hürriyet - A. BÜTE)

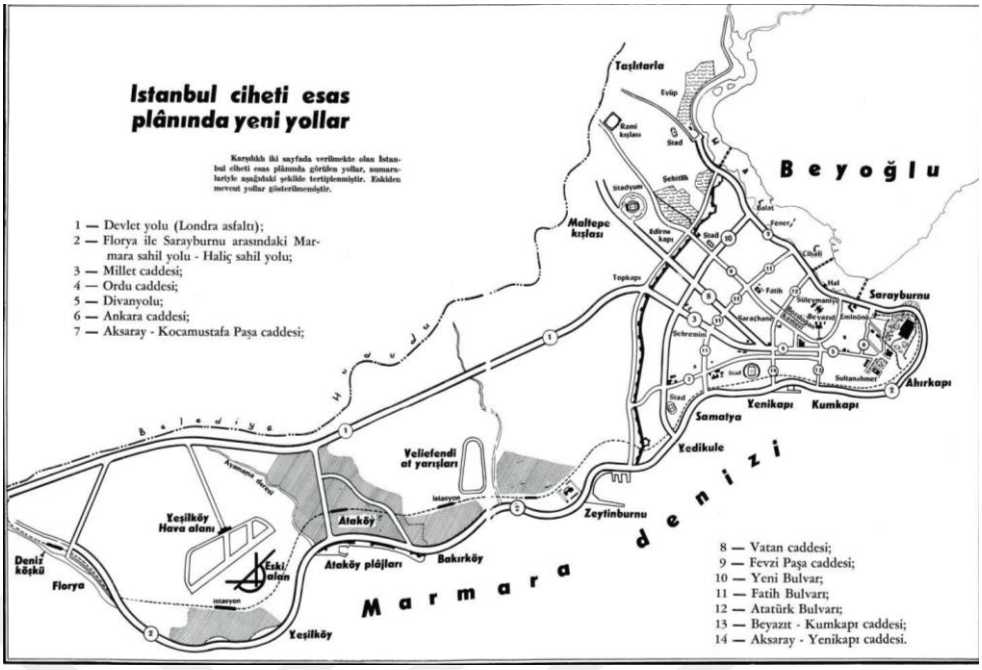
Fotoğraf 3. 11. Beyazıt-Aksaray yolu inşa faaliyetlerini gçsteren 1957 tarihli fotoğraf

Kaynak: *Hürriyet*, "Ferahlık", (4 Ekim 1957), s.1

> "İstanbul'un tam manasıyla modern büyük bir şehir haline koymak, mezbele halinden kurtarmak, eşsiz tabi güzelliklerini ortaya çıkarmak, bunlara zevkin, sanatın, ümranın nimetlerini katmak, nakliye damarlarını genişletmek, nabzının atışını hızlandırmak, her birimizin her gün yollarda kaybettiğimiz kıymetli zamanları bize ve memlekete kazandırmak, güzel İstanbul'un temizlik ve sağlık seviyesini yükseltmek, göz alışkanlığı ile bizim tabii görmeğe alıştığımız türlü türlü gerilikleri ve çirkinlikleri gidermek…" [175]

Gayesiyle başlanan ve kamuoyunun uzun zamandır beklediği geç kalınmış çalışmaların kapsam ve maliyet açısından belediyenin kendi imkanlarıyla yürütebilmesi imkânsız projelerdi. Bu yüzden Başbakan ve bakanların faaliyetlerle doğrudan ilgilenmeleri normal karşılanarak desteklenmiştir.[176] İstanbul'da o döneme kadar yapılan en geniş kapsamlı imar hareketi, aynı zamanda Belediye'nin zihniyet değişiminin kanıtı olarak görülür. Yasal düzenlemeler ve bürokratik engellerin aşılmasıyla başlanan hızla yıkımlar şaşkınlık ve memnuniyetle karşılanır. İmar "yıkmadan yapılamayacağı" için merkezi hükümetin desteğinin de alınarak gerçekleştirilen yıkımlar heyecan yaratır. Belediye ve Hükümetin ortak çalışması imarın süratle ilerlemesinde önemli bir aşama olur.[177] Yıkılan sahaların uzmanların danışmanlığında hızla düzenlenmesiyle şehrin biçimsiz yapılaşması ve trafik sorunu hızla çözülecek, tarihi kimliği ortaya çıkarılan modern bir şehir kısa sürede yeni çehresine kavuşacağı düşünülür.[178]

[175] Ahmet Emin Yalman, "Yeni Bir İstanbul", *Vatan,* (27 Eylül 1956), s.1
[176] Ahmet Emin Yalman, *Agm*., s.1-5.
[177] Zeki Sayar, "İstanbul'un İmarı Münasebetiyle", s.49.
[178] Zeki Sayar, *Agm.*, s.50.



Plan 3. 5. İstanbul cihetinde 1958 yılı yeni yolları gösteren plan

Kaynak: *İstanbul'un Kitabı*, İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s.8-9

Başlanan imar çalışmalarında önceki dönem hazırlanan Prost ve Wagner'in planlardan faydalanılır.[179] Prost görevden alındıktan sonra hazırladığı planları kent dokusu, tarihi çevre ve ekonomik açılardan değerlendiren Revizyon Komisyonu planların; çağdaş şehir anlayışına ve topografyaya uygun hazırlanmadığı, kentin temel altyapı, konut ve trafik sorunları için çözüm üretmediği, nazım planları ile uygulama planları arasında tutarlılık olmadığını raporlamasına rağmen[180] imarda üzerinde bir takım değişiklikler yapılarak Prost'un nazım planları referans alınır. Nüfusun ve araç sayısının Prost'un öngördüğünden hızlı artması planların bazı kısımlarının değiştirilmesinin esas nedenidir. Temelde Menderes kendi düşüncesine ters olmadığı sürece Prost'un planlarını uygulamıştır.[181] Haliç bölgesinin sanayi bölgesi olarak kalmasında, imalathane, fabrika ve depoların inşa edilmesinde, geniş bulvarların ve meydanların açılmasında Prost'un planlarının etkisi vardır.[182] Högg'ün öneri ve planlarıyla da çalışmalar rasyonelize edilmiştir.[183]

[179] *Zafer*, "Başvekilin Büyük Basın Toplantısı", s.4.
[180] İlhan Tekeli, *Age.*, s.170.
[181] Zeki Sayar, *Agm.*, s.50.
[182] Doğan Kuban, *Age.*, s.398.
[183] İlhan Tekeli, *Age.*, s.181.

Hızla başlanan büyük projeler için yazılı bir programın oluşturulmaması, gerekli etütlerin yapılmamasından kaynaklı sorunlar kısa sürede ortaya çıkar. Tahmini bedeller, yaklaşık maliyet hesaplamaları, yolların ve meydanların açılması için ne kadar alanın istimlak edileceği, arsaların rayiç bedellerinin tespiti gibi temel çalışmaların eksik yapılması ve plansız biçimde yıkılan sahaların imarı aynı süratle gerçekleştirilemez. Yanlış hesaplamaların düzeltilmesi için yapılan yeni istimlaklerle süreç karmaşıklaşır.[184]



İstanbul'un imarı çalışmaları devam ediyor. Baharda bu faaliyet daha da hızlanacak.. Kalkınma hareketi, şehri güzelleştirmekle kalmıyor, tarihî kıymet taşıyan eserleri de maydana çıkarıyor. Yukarıdaki resimde, Vatan Caddesiyle, Londra asfaltının Aksaray'da birleştiği yer görülmektedir. Cami, düne kadar, harap evlerin ortasında kaybolmuş tarihî bir eserdi.

Fotoğraf 3. 12. Vatan caddesi ile Londra Asfaltının Aksaray'da birleştiriliyor

Kaynak: *Yeni İstanbul*, "Güzelleşen İstanbul", (11 Şubat 1958), s.1

Adnan Menderes, 27 Mayıs 1960 tarihine kadar yaklaşık dört yıl boyunca süren çalışmaları bizzat denetler ve her aşamasında bulunur.[185] "İstanbul'un Başmimarı" olarak anılır. Yanında mimarlar, planlamacılar, belediyeden ve karayollarından yetkililer ve mühendislerden oluşan ekibiyle sık sık saha denetimleri yaparak, doğrudan direktifler verir. Modern İstanbul'un turizm yönünden dünyanın sayılı şehirleri arasına sokarak "Dünya durdukça övünebileceğimiz" ihtişamlı bir şehir haline gelmesi için çalışır.[186]

Toplumun her kesiminin ve uzmanların desteklediği faaliyetler gazetelerde olumlu biçimde aktarılır. Uluslar arası yayınlarda yer alır, yabancı devlet adamları tarafından

[184] İlhan Tekeli, *Age*., s.177-181.
[185] İpek Yada Akpınar, *Age*., s.170-171.
[186] A. Fazıl Ağanoğlu, "İstanbul'un İmarı, Para Meselesi", *Vatan,* (20 Mart 1957), s.2.

takdir edilir. Hatta 3 Şubat 1958 tarihli TİME dergisine kapak olan Adnan Menderes kendisinin "İMARCI ADNAN" lakabıyla anılmaktan büyük keyif aldığı, özellikle İstanbul'daki imar hareketlerini kendi teknikleriyle bizzat yönettiğine dair bilgilere yer verilir. "Eminönü Meydanı'nda Mısır Çarşısı'nın karşısındaki binayı yıkma karar verdim. İstimlak muamelesine başlayınız." sözleri örnek verilerek yapılan yıkımlarda ve imarda etkisi anlatılır.[187] Makalede İstanbul'un yapılan imar hamlesiyle ihya edileceği,[188] Menderes'in "sabırsız mimar/inşacı" olarak "hiç kimseyi/hiçbir şeyi düşünmeyen sabırsızlığı sayesinde sağduyulu insanların yapmaya asla teşebbüs etmeyecekleri şeyleri başardığı" ifade edilerek övülür.[189]



Fotoğraf 3. 13. Adnan Menderes, Eyüp imar planını hazırlanan maket üzerinde incelerken.

Kaynak: *İstanbul'un Kitabı*, İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s.62.

1960'ta İstanbul'u ziyaret eden Fransa İmar Bakanı M.P. Sudreau, "Samimi olarak söyleyeyim, …Fransa'da Haussman, yolları açarken tarihi eserleri süpürmüş götürmüştür. Siz, imar ederken eskiyi kıymetlendiriyor ve güzelleştiriyorsunuz. İmarda esas budur. Eskiyi kıymetlendirmek, yeni yapılar yapmak."[190] cümleleriyle imardan övgüyle söz eder. Avrupa Konseyi'ne bağlı Belediyeler Birliği tarafından İstanbul

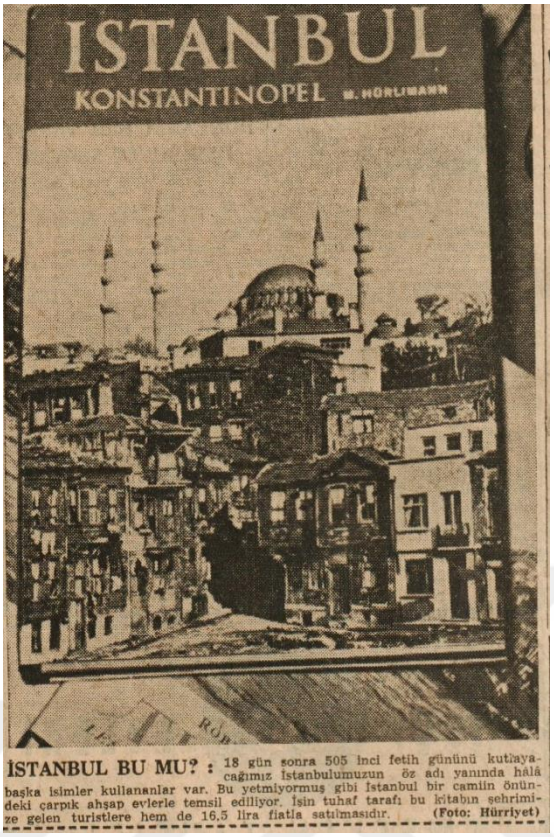
[187] *Vatan*, ""Time" Menderes'i Anlatıyor", (31 Ocak 1958), s.1-4.
[188] İpek Yada Akpınar, *Age.*, s.181-192
[189] Tanel Demirel, *Age.*, s.252.
[190] *Vatan*, "Fransa İmar Bakanı İmar İşlerini Övdü", (17 Mayıs 1960), s.3.

kalkınma hamlesinden ve imarından ötürü 1959 yılı Le Prix de l'Europe ödülüne layık görülür.[191]

İmarda Prof. Högg'ün yanı sıra Fransız, Belçikalı şehircilik ve trafik uzmanları davet edilerek fikirleri alınır.[192] Şehir planlamacısı Alman Profesör Lambert, master ve ulaşım planları hazırlaması, trafik sorununu incelenmesi için ülkeye davet edilir.[193] Şehrin kanalizasyon durumunun etüdü ve programlarının oluşturulması için Belediye bünyesinde kurulan kanalizasyon proje bürosunun başına Hanover Teknik Üniversitesi iskan ve su işleri enstitü müdürü Prof. Habil Dietrich Kehr ve Yüksek mühendis Töpper getirilir.[194] Yeni yol, meydan ve bulvarların açılmasında ve mevcut olanların düzenlenmesinde Karayolları Umum Müdürlüğü tarafından Amerikalı trafik uzmanı Daniel O'Flafety idaresinde kurulan büroda 12265 aile ile yüz yüze görüşme yapılarak şehrin hareket karakteri çıkartılır.[195]

Yeni yolların ve meydanların daha güzel ve modern görünmesi için etrafını saran harap, yıkık, eski binalar şehrin manzarasına yakışmadığından[196] ortadan kaldırılarak yerlerine çok katlı blok apartmanlarının ve modern binaların yapılması teşvik edilir.[197]

[191] İpek Yada Akpınar, *Age*., s.172-173.
[192] *Vatan*, "Haliç'te Üçüncü Köprü Yapılacak", (30 Nisan 1957), s.1.
[193] *Vatan*, "Prof. Lambert İstanbul'un Trafik Meselesini İnceleyecek", (25 Nisan 1957), s.2.
[194] *Hürriyet*, "Şehrin Kanalizasyon İşi Bir Programa Bağlanıyor", (6 Eylül 1959), s.3; *BCA*, 154.88.17,27, (13 Nisan 1959)
[195] *Vatan*, "Şehirde Trafik Edüdü Sona Erdi", (23 Kasım 1958), s.2.
[196] *Vatan*, "İmar Faaliyeti", (20 Eylül 1956), s.2.
[197] *Vatan*, "İki Mühim Nokta", (6 Eylül 1956), s.2.



Fotoğraf 3. 14. İstanbul'u tanıtan kitabın kapağında kullanılan görselin İstanbul'u yansıtmadığını eleştirisi yapan bir haber.

Kaynak: *Hürriyet*, "İstanbul Bu Mu?", (11 Mayıs 1958), s.1.

Devletin en üst kademesi tarafından da desteklenen çalışmaları değerlendiren Cumhurbaşkanı Celal Bayar, İstanbul'un imarının geç kalınmış bir iş olduğunu belirtir;

> "Dünyanın göz bebeği İstanbul'un böyle mi olması gerekir. Trafik, bu eski dar sokaklarda neredeyse tıkalı ve çöplüğe batmış antikalar gibi gözüken ve kaybolan güzel camilerimizi tekrar gün ışığına çıkarmalı. Bu sadece belediyenin değil, aynı zamanda, devletin yüce görevidir… İstanbul için ne yaptık? Beyoğlu bölgesinde birkaç cadde, Taksim Gezisi, Maçka Yolu, orada burada birkaç heykel ve birkaç cadde…Cumhuriyet neslinden biri olarak kendimi İstanbul'a borçlu addediyorum. Bugün sahip olduğum tüm yaşam Beyoğlu'ndaki tek caddede geçiyor… Yapacak ilk şey, İstanbul Beyoğlu'na karşı… Camilerimizi, çeşmelerimizi, sanat eserlerimizi, inşa edeceğimiz büyük caddelerin pencerelerinde mücevherler gibi göstermeliyiz. Bunlar değerli taşlar gibi parlamalı, trafik su gibi akmalı…"[198]

Yıkılan sahaların düzenlenmesi meydanların derinliği, genişliği, trafik ve yaya sirkülasyonunun nasıl olacağı, alt ve üst geçitler, trafik ışıkları gibi temel konuların

[198] İpek Yada Akpınar, *Age*., s.172.

belirlenip maliyet hesaplamalarının çıkarılmaması nedeniyle yavaş ilerler. Yapılan yıkımlarda şehirci ve mimarlar başta olmak üzere ilgili uzmanlardan ziyade idarecilerin söz sahibi olması yaşanan keşmekeşin ve ekonomik zararın temel nedeni olur.[199] 1957'de İstanbul dev bir şantiye halindedir.



Yeniden tanzim edilen Bayezit meydanının yan tarafından geçmek suretiyle tramvay hattı döşenmesine hızla devam edilmektedir. Meydanın tanzimi bitmese dahi, hat döşenmesi sona tramvayların işletilmesi ilgililerce muhtemel görülmektedir Resimde meydanın son hali görülüyor. (Foto: Hürriyet)

Fotoğraf 3. 15. Beyazıt Meydanının tanzim çalışmaları

Kaynak: *Hürriyet*, (16 Kasım 1957), s.1.

> "…Kısa zamanda bombalanmış bir şehir manzarası alan İstanbul'da, yapılan işlerde, insan sür'at değil, lüzumsuz bir acelecilik ve hesapsızlık müşahede etmekte, bir yapılanın, pek kısa bir zaman sonra bozulup yeniden yapılmasına hayret ve esef etmektedir."[200]

Bazı uzmanlar ve gazeteciler plansız, fevri ve keyfi yürütülen çalışmaların işleri karmaşık bir hale sokacağı yönünde uyarılarda bulunurlar. İmarın sonu belli olmayan bir serüven halini aldığını ve nasıl biteceğini kimsenin bilmediğini ifade eden gazeteci Oktay Akbal meydanların açılmasını gerekli olduğunu fakat meydanların ve yolların yükseltilip alçaltılması, zaten engebeli olan bir şehrin meyilli yollarının yokuşlarının düzeltilmeye çalışılması emek, zaman ve para kaybının yansıra kentin özgünlüğüne, kimliğine zarar vermesi açısından eleştirir.[201]

[199] Zeki Sayar, "İstanbul'un İmarında Şehircinin Rolü", s.97.
[200] Zeki Sayar, "İmar ve Eski Eserler", *Arkitekt*, Zeki Sayar, Abidin Mortaş (ed.), S.287 (1957), s.49.
[201] Oktay Akbal, "İmar Serüveni", *Vatan*, (6 Kasım 1957), s.3.



Fotoğraf 3. 16. 1958 yılı Vatan ve Millet caddelerinin havadan görüntüsü. 1- Londra asfaltına bağlanan Millet caddesi, 2- Yani yapılacak 100 bin kişilik şehir stadyumuna gidecek Vatan caddesi.

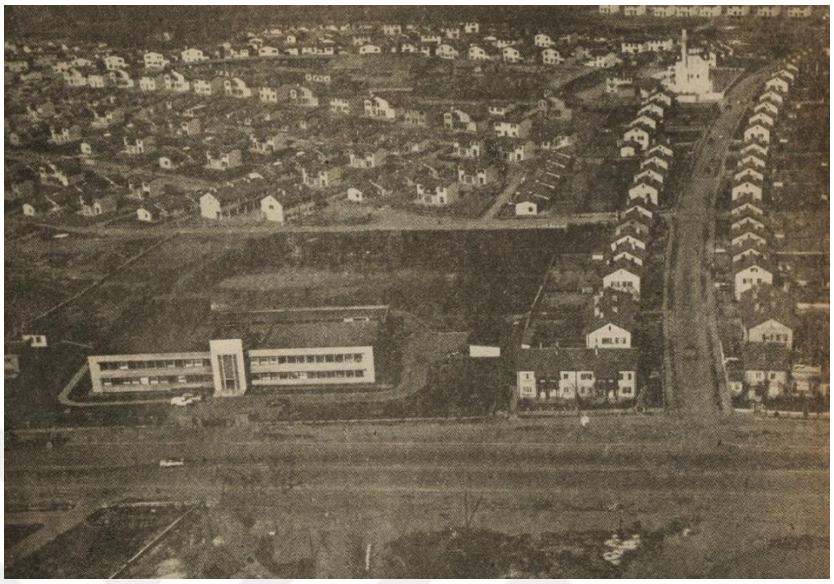
Kaynak: *Hürriyet*, "Havadan İstanbul", (5 Haziran 1958), s.6.

Belediye bütçesinin çok üzerinde yapılan harcamalara finansal kaynak sağlamak için ilgili bakanlıklar, bankalar ve müdürlüklerle yapılan toplantılarda ödeme planları hazırlanmasına[202] rağmen istimlak edilen çok sayıda mülkün bedeli zamanında ödenemez. 8 Eylül 1956 yılında Resmî Gazete 'de yayınlanan 6830 sayılı "İstimlak Kanunu'nun" "amme menfaati" maddesi geniş çaplı alanların hızla ve nakit olmaksızın yıkılabilmesine imkân sağlar.[203] Bu madde ile Anayasa'ya aykırı olmasına rağmen arsa ve gayrimenkullerin değer pahası peşin verilmeden tahviller düzenlenerek yıkımlara devam edilir.[204] Oluşan yüksek maliyetin karşılanması için ek bütçe ve yeni finansal kaynaklar da yeterli gelmez. Boşaltılan, yıkılan binalarda yaşayan insanlara yeterli sayıda konut-işyeri sağlanamadığı gibi mesken sorunu derinleşir. [205]

Prost'un planlarında yer alan yeni, sağlıklı, modern mahallerin kurulması fikri bu dönemde uygulamaya konur. Geleneksel Türk mimarisi ve yaşam biçiminden faklı tasarımlara sahip üst-orta sınıfa hitap eden toplu konut projeleri ve işçi evleri Levent, Ataköy, Koşuyolu, Etiler, Mecidiyeköy gibi semtlerde hayata geçirilir. Başlangıçta belediyenin ve kooperatiflerin üstlendiği bu projeler yeni yaşam, yeni yuva, modern sıhhi,

[202] *Vatan*, "İstanbul'un İmarı İçin Bir Toplantı Yapıldı", (4 Ocak 1957), s.1.
[203] Sadun Tanju, "İstimlak", *Vatan*, (9.Nisan 1958), s.3.
[204] Muzaffer Akalı, "Fahri Reislik ve Bir Soru Önergesi", *Vatan*, (20 Mayıs 1958), s.2.
[205] A. Fazıl Ağanoğlu, "İstanbul'un İmarı, Para Meselesi", s.2.

ferah evler olarak sunulur. Bu konut projeleri aynı zamanda küçük Amerika hedefinin kentli yaşamına yansıması olur.[206]



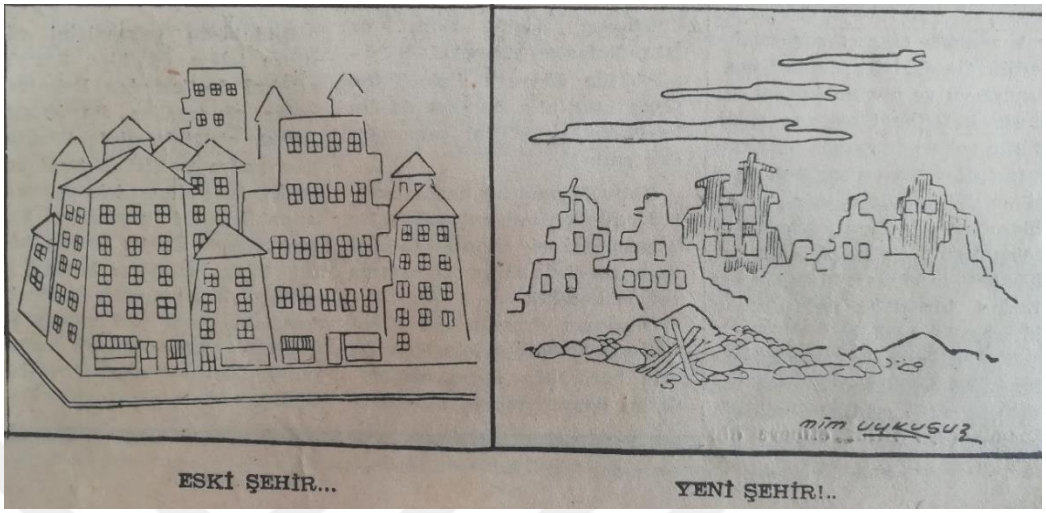
Fotoğraf 3. 17. Emlak Kredi Bankası tarafından kurulan 1374 lojmandan oluşan dördüncü Levent sitesi

Kaynak: *İstanbul'un Kitabı*, İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s.133.

Hayata geçirilen toplu konut projelerine rağmen istimlakler neticesi doğabilecek konut sorununu önlemek için bir mesken politikası belirlenmeden hareket edilmesi göç baskısının da etkisiyle krize dönüşür. Gazete haberlerine yansıyan yıkımlarda rakamlar onlar, yüzler şeklinde verilir. Örneğin sadece 1956 yılında yapılan ilk istimlaklerde 1. Bölgede 80 bina ve 18 arsa, 2. Bölgede Şehzadebaşı- Unkapanı arasında 182 ev, 42 arsa, 38 dükkanlı ev, 17 dükkân, Eminönü- Unkapanı arasında 34 odalı 1 dükkân, 1 han, 1 çikolata fabrikası istimlak edilir. 1956 yılı tamamlanmadan Fatih Camii etrafında 50, Aksaray-Topkapı arasında 141, Kariye Camii Edirnekapı etrafında 44, Azap kapıda 60, Tarlabaşı'nda 3, Eyüp'te 54, Galatasaray- Tünel arasında 15 binanın istimlak işlemleri yapılır.[207] 1957 yılı sonuna kadar toplam 4000 gayrimenkul 200 milyon liraya satın alınarak yıkılır. 1958 yılında ise istimlak edilmesi kararlaştırılmış gayrimenkul sayısı 2057 olup toplam 100 milyon liraya mal olması hesaplanır. İstimlakine karar verilen

[206] İpek Yada Akpınar, *Age.*, s.183.
[207] Sadun Tanju, "Şehirde Yani İstimlak Sahaları Belli Oldu", *Vatan*, (16 Ekim 1956), s.2.

mülklerin bedelleri oluşturulan komisyonlar tarafından tayin edildikten sonra itiraz hakkı bulunmadan yıkılır.[208]



Fotoğraf 3. 18. İstimlakler sonrası şehir konulu karikatür

Kaynak: *Ulus*, (18 Kasım 1957), s.1.

Oluşan maliyet; bankalar, Emekli sandığı, İşçi Sigortaları Kurumu gibi kurumların yeni açılan yol ve meydanların etrafını çevreleyen boş arazilere yapacakları modern binaların ve Milli Emlak'a ve belediyeye ait taşınmazların satışlarından elde edilen gelirle karşılanması hesaplanır. Bu amaçla Belediye'ye ait bloklar, İşçi Sigortalarına satılır. Bazı kıymetli hazine arsaları üzerinde kurulu depo, fırın vb. işletmeler tespit edilerek satılır. Şehrin genişlemesinde engel olan bazı garnizonlara uygun bina ve tesisler inşa edildikten sonra taşınır.[209]İstanbul'da 1956 yılından 1960 yılı haziran ayına kadar 627 milyon lira istimlak bedeli ödemesi yapılmıştır. Buna inşa edilen yol, bulvar, meydanlar eklendiğinde toplam maliyet tahmini 1 milyar lira kadardır.[210]

İmara başlanan 1956 yılından 1958 yılı ortasına kadar yıkılan bina sayısı hakkında net bilgi olmasa da binlerce bina yıkılır. Fakat Vatan Caddesi, Millet Caddesi, Florya Sahil Yolu ve Karaköy Dolmabahçe yolu dışında çok büyük ve kente modern bir çehre verecek yapılar inşa edilmez. Gerekli etütler yapılmadığı için yeni imar edilen yollar ve

[208] Sadun Tanju, "İstimlak", s.3.
[209] *Zafer*, "Başvekilin Büyük Basın Toplantısı", s.4.
[210] İlhan Tekeli, *Age.*, s.169.

Beyazıt Meydanı, Dolmabahçe Meydanı gibi sahalar kısa süre içinde tekrar revize edilmek zorunda kalır, belli kısımları yıkılıp tekrar yapılır.[211]



İSTİMLÂK, YİNE BEYAZITTA — İstimlâk faaliyetinin bütün şiddetiyle başlayan ikinci kı. sım programında Beyazıt meydanının durumu da göz önüne alınmıştır. Saraçhaneden gelecek bulvarın Beyazıta vardığı noktada yeniden bazı binaların yıkılmasına, bir kısımının da yerlerinin değiştirilmesine lüzum hasıl olmuştur. Bu cümleden olarak Askeri Tıbbiye Okulu yıkılacak, Üniversitenin büyük kapısı ile profesörler evi geriye alınacaktır. Beyazıt meydanının tanzim edilmiş bugünkü durumunda da yeniden değişiklik yapılacağı söylenmektedir.

Fotoğraf 3. 19. Beyazıt Meydanı 1958 yılı

Kaynak: *Vatan*, "İstimlak, Yine Beyazıt'ta", (29 Mart 1958), s.1

> "… kendimi İstanbul'a borçlu hissediyorum. Bugün İstanbul'un hayatı, Beyoğlu'nun bir caddesinin üzerinde toplanmış ve yoğunlaşmış görünümde. Bence ilk yapılması gereken şey, Beyoğlu'na karşı İstanbul olmadır. Açılacak yeni caddeler, geniş bulvarlarla trafik su gibi akıp gitmeli. İnsanlarımız hayatlarını yollarda tüketmemeli. İstanbul belki beş altı yüz bin kişiye yeterli olabilir. Ancak, şu andaki nüfus bir buçuk milyon. Milyonluk bir şehirde nefes alacak parklar, bahçeler olmalı. Ben şöyle düşünüyorum. Aksaray, Beyazıt, Eminönü, Karaköy, Taksim, Şişli ve Beşiktaş'a meydanlar yapmalıyız. Bu meydanları geniş ve ferah yollarla birbirlerine bağlamalıyız…"[212]

Başbakan'ın imar işleriyle ilgili verdiği direktifler[213] ilgili müdürlükler tarafından doğrudan uygulamaya koyulur.[214] Komisyonların uzun tetkikler ve etütler sonucu hazırlayacakları raporlarla verilecek kararların imar sahaları gezilirken o anda verilmesi tahribatı ve maliyeti arttırmıştır. Örneğin, Edirnekapı bölgesinde incelemelerde bulunan

[211] Burhan Arpad, "İstanbul'a Rağmen Şehircilik", *Vatan*, (12 Haziran 1958), s.2.
[212] Tuna Taşkın, *Age*., s.230.
[213] *Vatan*, "Başvekil, İmara Dair Yeni Direktifler Verdi", (8 Eylül 1956), s.3.
[214] *Vatan*, "Başvekil Vilayette Çalıştı" (27 Kasım 1956), s.1.

Başvekilin Eminönü- Florya sahil yolunun derhal açılması yönünde verdiği direktifler doğrultusunda "tarihi kıymeti haiz olmayan bazı sur harabeleri" kaldırılır.[215]



Fotoğraf 3. 20. Başbakan imar sahalarını ve şantiyelerini teftiş edip, gerekli talimatları verirken.

Kaynak: *İstanbul'un Kitabı*, İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s.3

Menderes'in İstanbul'da bulunduğu zamanlarda çalışma ve toplantılarını yürütebilmesi için Vilayette ve Park Otel'de ofis olarak kullanması için birer oda tahsis edilir ve imarı buradan takip eder.[216]

> "İstanbul'daki imar faaliyetlerini tek elden ben yürütüyorum. Tabiî her zamanki gibi yine karşımıza bürokratik engeller çıkınca ilgililere emir verdim. Benden habersiz bir kazma bile vurulmayacak. Belediye'den ve İmar Bakanlığı'ndan ilgili mimarlarla mühendisleri çağırdım, ama olumlu bir sonuç alamadım. Mesela topluca dar bir sokağa giriyoruz. Diyorum ki;
>
> -Arkadaşlar, bu sokağı nasıl genişletebiliriz, şu tarihi çeşmeyi yıkmadan yolu nasıl açabiliriz?"
>
> Bir de bakıyorum ki her kafadan bir ses çıkıyor.
>
> -Üst geçit yapalım, yok efendim alttan tünel kazalım, hayır o ekonomik değil, asma köprü yapalım.
>
> Hepsini uzaklaştırıyorum çevremden. Usta başını çağırıyorum yanıma, diyorum ki;
>
> -Bak aslanım, gel yanıma, uzaktan şu binanın neresini görüyorsun?

[215] *Vatan*, "Şehirde İstimlak İşine Devam Ediliyor", (25 Ocak 1957), s.5.
[216] Mükerrem Sarol, *Age.*,168.

-Çatısını görüyorum, Başbakan'ım!

-Güzel, on gün sonra buraya tekrar geleceğim, bu noktadan baktığım zaman o binanın tamamını göreceğim, tamam mı?

-Tamam efendim.

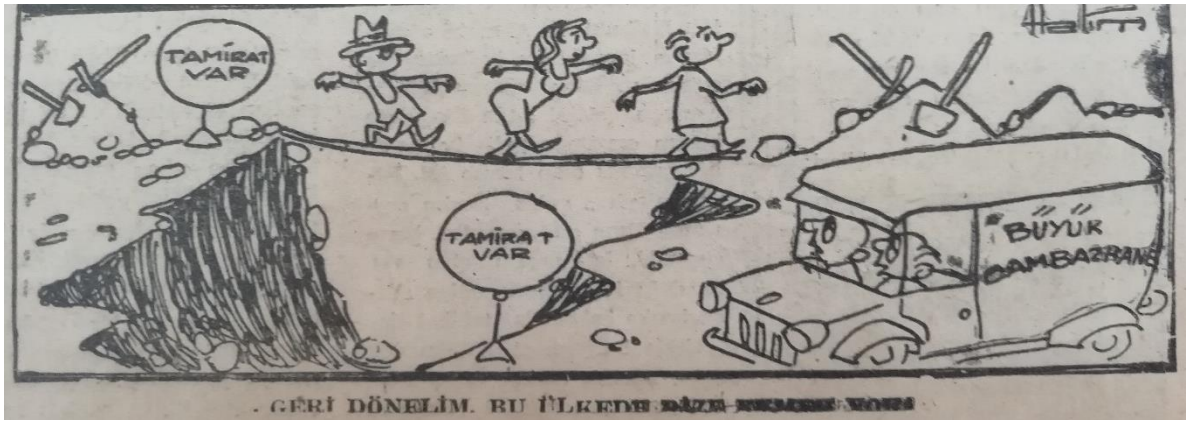
-Hadi bana eyvallah. On gün sonra bu iş bitmezse, vay haline!

Oradan çıkıp bir başka meydana mesela Sultanahmet'e çıkıyorum, meydan genişletmesine nezaret ediyorum. Hatta zaman zaman, elime metreyi alıp, kaldırımları ölçüyorum, genişliğini hesaplıyorum ve "Hadi aslanlarım!" deyip, Taksim'e, Aksaray'a, Beyazıt'a koşuşturuyorum. İstanbul giderek güzelleşiyor, nefes alıyor, ferahlıyor!"[217]

Dönemin ana muhalefet partisi CHP'nin imara yönelik eleştirisi plansızlık üzerinedir. CHP genel sekreteri Kasım Gülek basın mensuplarının katıldığı bir toplantıda Hükümet gündemini en çok meşgul eden meselenin "imar ve ihya" olduğunu ve yapılan iyi işleri takdir ettiklerini, modern şehirciliği ülkeye CHP'nin tanıttığını belirtir. Buna rağmen CHP döneminde hazırlatılmış olan imar planlarının adeta çöpe atıldığını fakat yapılanlarda belli bir plan olmadığı için birkaç ay önce yapılanın sonra yıkıldığını, verilen kararların her gün değiştiğini belirtir. Plansız yapılan işlerin bütçe hesaplamalarının yapılması mümkün olmayacağı uyarısında bulunur. Ayrıca kamuoyu bilgilendirilmesinin ihmal edilmeden verilerin şeffaf biçimde paylaşılmasını ister. İstanbul'un imarından memnuniyet duyduklarını ve yapılan olumlu işleri destekleyeceklerini belirtir.[218]

"Ne yazık ki bu kıymetli hamle plansız ve programsız oldu. Plansızlık ve programsızlık her sahada zararlıdır. Her gün değişen kararlar bunun delilidir… Bu faaliyetler elbette muayyen bir plan ve programa göre cereyan etmektedir buyuruyorlar. Eğer öyle ise bu planlar ve programları CHP devrinde olduğu gibi, bir kitapta neşredilirse umumi efkâr bir tereddütten kurtulur. Çünkü tereddütte haklıyız. Plandan bahseden beyanın arkasında şöyle deniliyor: Bu seneki sarfiyat 20 milyon mu 50 milyon mu, yoksa 30 milyon mu olacak önceden söylemeye imkân yoktur..."[219]

[217] Tuna Taşkın, *Age*., s.240-241.
[218] *Vatan*, "K. Gülek, Programsız İmar Olmaz Diyor", (10 Şubat 1957), s.1-5.
[219] Vatan, *Agh*., s.1-5.



Fotoğraf 3. 21. İmar sahalarının tanziminin yavaş yapılmasını eleştiren bir karikatür.

Kaynak: *Ulus*, (11 Ağustos 1957), s.1.

Plansız ve hesapsız yıkımlar nedeniyle binlerce insan evsiz, dükkansız, atölyesiz kalır. Büyük bir heyecanla başlanan ve desteklenen işlerin aksaması birtakım tepkiler doğurur.[220]Yaşanan aksaklıkları giderilmesi için yıkımlara başlandıktan sonra gerekli etütler yapılmaya başlar. Devam eden çalışmalardaki sorunların tespitini yapmaları için yurtdışından uzmanların getirilmesi için 1957 belediye bütçesine 600 bin liralık tahsisat eklenir.[221]

İstanbul Kalkınma Derneği'nin 1957 yılında "İstanbul'daki imar hareketleri hakkında İstanbul Kalkınma Derneği'nin mütalaa ve temennileri" başlığıyla sundukları raporda imarın gerekliliği yanında açıklanan milyarlık projelerin plan, hazırlık ve hesaplamalarının çok dikkatli ve titiz şekilde yapılmasının gerekliliğini vurgulanır. Üniversiteler, meslek örgütleri, uzmanlarından oluşan bir araştırma enstitüsünün başbakanlık bünyesinde çalışmasının faydalı olacağı belirtilir ve umumi bir yol haritası sunulur.[222] Dernek 1958 yılında İstanbul'da imar ve kalkınma hamlesi için yayınladığı broşürde imar meselelerinin görüşülmesi için Adnan Menderes'in de teşrif edeceği bir kongrenin düzenlenmesini talep ederken, imarın uygulanma biçimini eleştirerek uzmanlar tarafından yeni bir yol haritası çizilmesini talep eder.[223]

> "İstanbul'un devlet eliyle kalkınması ve imarı yerindedir. Ancak, umumi nazım planı kifayetsizdir. Gerekli mali kaynaklar metodik bir şekilde sağlanmamıştır. Bu konuların halli için İhtisas ve meslek adamlarının fikir ve mütalâalarını belirtmeleri, modern esaslara uygun

[220] Burhan Arpad, "Temelsiz Şehircilik", *Vatan,* (13 Haziran 1958), s.2.
[221] *Vatan*, "İnşa ve Onarım İçin Belediye Bütçesinden 35 Milyon Ayrıldı", (28 Şubat 1957), s.2.
[222] *BCA*, 116.734,19.K2 (25 Ocak 1957)
[223] *Vatan,* "İmar Konusunda Fikir Danışılması İstendi", (26 Nisan 1958), s.1-3.

bir çalışma tarzının kabul ve tatbiki gerekir. Bilhassa acele kararlarla, ileri de telafisi mümkün olmayacak emrivakilerden çekinmek lazım olduğu kanaatindeyiz. En halisane temennimiz, hayret ve takdiri mucip olacak derecede büyük enerji ve otorite sahibi olan sayın Başbakanın iyi niyetlerimize ve temiz duygularımıza iltifat ederek bizi dinlemesi fikir ve tekliflerimizi ihtisas ve meslek adamlarının önünde münakaşa ve müdafaa etmemize imkân bahşetmesidir."[224]

Burhan Arpad "Üç Planlı İstanbul" adlı köşe yazısında İstanbul'da gerçekleştirilen faaliyetlerden belediye meclisi üyelerinin dahi haberi olmadığını hatta yıkıma uğrayacak emlak sahiplerinin yıkımı kazmalar geldiği zaman öğrendiklerini, Belediye başkanı/ Vali Gökay'ın kamuoyunu yapılan işler, planlar, tahmini bitiş süresi ve maliyet konusunda bilgilendirmediğini, Prost, Högg ve 21 kişilik imar istişare heyetinin planlarının ortada olduğunu üç planın aynı anda uygulanması mümkün olmadığına göre aslında bir plansızlığın hâkim olduğunu belirtir. Devlet yetkililerine altın mala verilerek fahri belediye reisi seçmekle başlanan devasa işin yükünün hafiflemeyeceği, yıkılan yerlerin bir an önce imar edilmesi gerektiğini, ilgili makamların sorulara cevap vermelerini ve yıllık bilgilendirme toplantılarını yapmalarını tavsiye eder.[225]



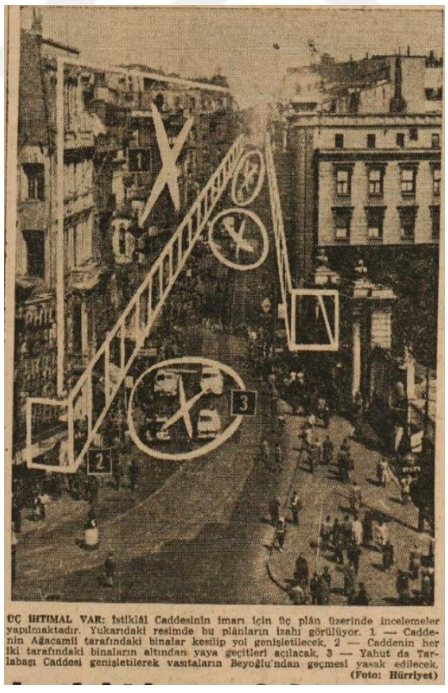
Fotoğraf 3. 22. Kemal Augün'ün Başbakan Adnan Menderes'e İstanbul'u temsil eden lale motifleriyle süslenmiş altın malayı takdim ederken

Kaynak: *Hürriyet*, (14 Mart 1960), s.1

[224] *Vatan*, "İmar Konusunda Fikir Danışılması İstendi", (26 Nisan 1958), s.1-3.
[225] Burhan Arpad, "Üç Planlı İstanbul", *Vatan*, (7 Haziran 1957), s.2.

Hürriyet Partisi Milletvekili Emrullah Nutku 6 Şubat 1957 tarihli meclis oturumunda Başbakan'ın cevaplaması için verdiği soru önergesinde özellikle İstanbul ve Ankara'da yapılan imar faaliyetlerinin bir plan ve finansmanının olup olmadığı sorar. Açıklamada Hürriyet Partisi'nin imar faaliyetlerini onayladığı ve takdir ettiği fakat kanunsuz, nizamsız, plan ve programsız yapılan istimlaklerin vatandaşı mağdur ettiğini belirtir. Başbakan adına cevap veren Cemil Bengü, imarın her adımının planlı yapıldığını, uzun müzakereler ve hesaplamalar neticesinde karar verildiğini, mütehassısların iş birliğiyle yürütüldüğünü belirtir. [226]

Yetkililerin imarın planlarla yürütüldüğüne dair açıklamalarına rağmen Prof. Högg'de planların dışında hareket edildiğine dair eleştirileri haberlere yansır. Alınan kararlar yapım esnasında değiştirilir, yol genişletme çalışmalarının tam olarak nerede biteceği netleştirilmez. Belediye yetkilileri ve uzmanlar plansızlık ve belirsizlik nedeniyle kamuoyunu yeterince bilgilendirilemez. Hesapsız yapılan istimlaklerin bedellerinin ödenebilmesi için belediyeye ait arsalar, taşınmazlar, gayrimenkuller değerlerinin çok altında fiyatlara satılır.[227]



Fotoğraf 3. 23. İstiklal caddesinin genişletilmesi için üç plan üzerinde duruluyor.

Kaynak: *Hürriyet*, (9 Nisan 1957), s.1

[226] *Vatan,* "Nutku "İmar Hareketi Plansız Yapılıyor" Dedi", (2 Nisan 1957), s.3.; T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre:1, İçtima:53, Cilt:1, s.71.
[227] Burhan Arpad, "Borç Bini Aşınca", *Vatan,* (13 Aralık 1957), s.2.

Şehrin sanayi bölgelerinin tanımlanarak buna göre planlama yapılması şehircilerin dikkat çektiği önemli konulardan bir olmuştur. Prost ve Eurick bölgenin sanayi bölgesi olarak kalmasının uygun gördükleri ve Prost'un planlarında bu şekilde tanımlanan Haliç bölgesi tesislerinin uzun tartışmalar neticesinde taşınmasına karar kılınır.[228] Sanayicilerin, göç ve istimlaklerin yarattığı mesken sorunu fabrikaların surların dışına taşınması durumunda yaklaşık 14 bin işçinin barınma ve ulaşımı, üretim ve altyapı maliyetlerinde yaşanacak artışın sanayicileri zor durumda bırakacağına yönelik itirazlara rağmen Belediye, Haliçte yeni fabrika veya tesis kurulmasına onay vermediği gibi var olan fabrikaların taşınmasını talep eder.[229]

Şehrin bütününü kapsayan planlar tam olarak hazırlanmadığı için istimlaklerin ilk başladığı Karaköy ve Eminönü bölgelerinin tanzimi uzun süre yapılamaz. Karaköy Köprüsü'nün taşınması sonrası köprüye ve meydanlara entegre yol ağının güzergahlarının belirlenmemiş olması gecikmenin temel nedeni olur.[230] 21 Nisan 1957 yılında Almanya'dan gelen uzmanlarında katıldığı bir toplantıda konuşan Högg, planlarını İstanbul'un tarihi yerlerinin korunması ile yoğun trafiğin çözülmesi üzerine hazırladığını ve Haliç'te üçüncü bir köprünün trafik sorunun çözümüne katkı sağlayacağını belirtir. Prost ise planlarında köprü yerine bir tünelin şehir pitoreskine ve tarihi kimliğine daha uygun olacağı fikrindedir.[231]


7 metre kaydırılıyor : Galata rıhtımının açılmasiyle Ziraat Bankası önüne Şehir Hattı vapuru yanaştırılamadığından, Köprü'deki vapur iskeleleri kâfi gelmez olmuştur. Bu durum karşısında Köprü'nün Kadıköy - Haydarpaşa iskelesi Ziraat Bankası istikametinde 7 metre kaydırılacaktır. Resimde görüldüğü gibi, dünden itibaren başlanılan bu amaliyeyi müteakip, Adalar ve Üsküdar vapur iskeleleri de bir miktar yerlerinden kaydırılarak Köprü üzerindeki iskele sahası daha genişletilmiş olacaktır. (Foto: Hürriyet - A.B.)

Fotoğraf 3. 24. Galata köprüsü yedi metre taşınacak

Kaynak: *Hürriyet*, "7 Metre Kaydırılıyor", (22 Mayıs 1957), s.3.

[228] *Vatan*, "Haliç Sanayi Bölgesi Olarak Kalmalı", (22 Şubat 1956), s.4.
[229] *Vatan*, "Haliç Sanayi Bölgesi Olmayacak", (29 Ağustos 1956), s.3.
[230] *Vatan*, "Haliç'te Üçüncü Köprü Yapılacak", (30 Nisan 1957), s.1.
[231] İlhan Tekeli, *Age.*, s.179-180.

Yapılan imarda ve istimlaklerde güzergahlar Prost'un ve Müşavirler Heyeti'nin raporlarına göre belirlenmiş olmasına karşın yol genişlikleri ve nitelikleri Karayolları Müdürlüğü'nün isteği doğrultusunda [232] Amerikan standartları temel alınarak yapılmıştır. İmar planının temelini oluşturan bu standartlara göre yollar; ana caddeler, expres yollar, parkweysler ve çevre yolları (freeways) olarak dört ana gruba ayrılacaktır. [233] 1957 yılında proje ihalesi yapılan Boğaziçi Köprüsü'ne çevre yolu bağlanacaktır.[234]



Fotoğraf 3. 25. Beylerbeyi- Ortaköy arası yapılması planlanan asma köprünün alacağı şekil.

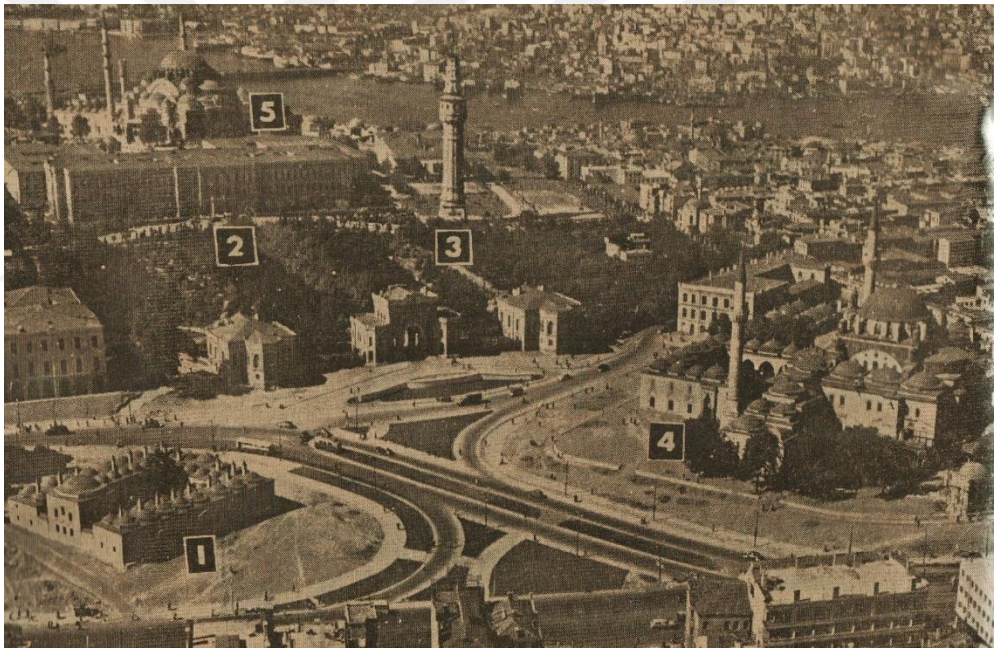
Kaynak: *Hürriyet,* "Avrupa'da En Büyük", (26 Ocak 1960), s.1.

İstanbul'da inşa edilmesi planlanan yabancı ortaklı otellerin temsilcisi olarak İstanbul'da bulunan Amerikalı mimar Zareh Sourian hazırlanan projeler ve imar hakkında fikirlerini yapılan basın toplantısında dile getirir. Sourian'a göre iki kıtayı birleştirmek için planlanan tünel ve köprünün maliyetlerinin birbirine yakın olacağını belirterek, köprünün boğazın doğal güzelliklerini, estetiğini ve peyzajını bozacağı ve halkın böyle bir köprünün inşasına tepki göstermesi gerektiğini söyler. Tünelin finansmanın çeşitli yerlerden krediler veya tahvil yoluyla bulunabileceğini belirten Mimar Sourian, Sirkeci Kumkapı Florya sahil yolunun araç trafiği açısından kolaylık sağlasa dahi halkın denizle irtibatını kesmesi, denizi ve sahili kullanamamaları yönünde eleştirir. Yapılan imar faaliyetleri memnuniyet verici olmakla birlikte bu kadar kapsamlı bir çalışmada halka ve kamuoyuna yeterli bilgilendirmenin yapılmadığı belirtir. Genişletilen yolların, istimlak edilen binaların ve hatta vurulan her kazmanın halka açıklaması gerektiğini aksi taktirde, kamuoyunun yapılan faaliyetlere desteğinin azalarak muhalefetin artacağına dikkat çeker.

[232] İlhan Tekeli, *Age.*, s.179.
[233] Hamit Ünver, "Şehir Ana Yolları Şebekesi Krokisi", *Arkitekt,* Zeki Sayar, Abidin Mortaş (ed.), S. 300, (1960), s.137.
[234] İlhan Tekeli, *Age.*, s.179.

Mimar Sourian ayrıca yeni modern binalarda geleneksel ve özgün Türk mimari çizgilerinin hiç kullanılmıyor oluşunu da eleştirir.[235]

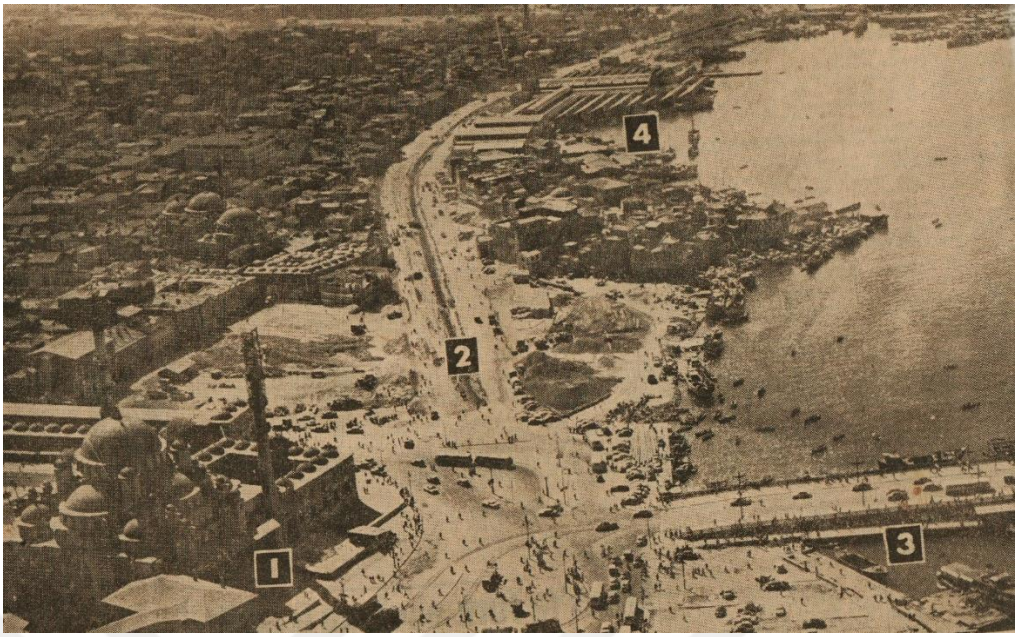
Menderes'e imar konusunda çeşitli eleştiriler yöneltilse de açtığı yol ve bulvarlar nedeniyle İstanbul'un Baron Haussmann'ı olarak anılır. Beyazıt-Aksaray, Aksaray-Topkapı, Unkapanı-Yenikapı arasında açılan bulvarlar 1600 yıllık tarihi ve eski kent dokusuna büyük hasar verir. Aynı tahribat Azapkapı-Beşiktaş, Beşiktaş-Zincirlikuyu arasında ve Boğaz sahil şeridi ile Sirkeci-Florya arası sahil yolunda yaşanır. Eski kenti neredeyse yok eden bu geniş bulvarlar göç ve motorlu taşıtların sayısının artmasıyla zamanla yetersiz kalması sonucu bulvarları genişletmek için yeni yıkımlar yapılmıştır. Geleneksel doku ile uyumsuz geniş bulvarların yeterli arazi araştırması, mühendislik hesaplamaları yapılmadan açılması ilerleyen dönemlerde başka sorunlara neden olur.[236]



Fotoğraf 3. 26. Yeni Beyazıt Meydanı, 1- Beyazıt Kütüphanesi, 2-İstanbul Üniversitesi, 3-Beyazıt Kulesi, 4-Beyazıt Camii, 5-Süleymaniye Camii

Kaynak: *Hürriyet*, "Havadan İstanbul", (5 Haziran 1958), s.6.

[235] *Vatan*, "İstanbul'a Asma Köprü Yakışmaz", (21 Mayıs 1957), s. 1-3.
[236] Doğan Kuban, *Age*., s.349-350.



Fotoğraf 3. 27. Genişleyen Eminönü meydanı 1-Yenicamii, 2-Yeni açılan Eminönü-Unkapanı Yolu, 3- Galata Köprüsü, 4-Sebze ve Meyve Hali

Kaynak: *Hürriyet*, "Havadan İstanbul", (5 Haziran 1958), s.6.

1957 yılında Belediye Meclisi tarafından İstanbul'un özlenen cehresine ve imarının müşevviği olması nedeniyle Menderes'e duyulan şükranın göstergesi olarak Fahri Belediye Reisliği unvanı verilir.[237] 20 Mart 1958 yılında unvanı törenle taktim edilir. Tören "İstanbul'un 1,5 yıl önce mutlu bir devreye girdi (…) Türk vatanını yeniden yapmaya azmeden müstesna Türk insanının kıymetli eli İstanbul'a da uzandı" söylemleri ile başlar. Vali Mümtaz Tarhan ise konuşmasında "İstanbul'un hoyrat ve mesuliyetsiz eller tarafından bozulan güzelliklerinin tekrar kazandırılmak için çalışıyoruz (…) Menderes, bir Hızır gibi imdadımıza koştu. (…) Camiler, onun senakârıdır, sokaklar, onun duakârıdır." İfadeleriyle şükranlarını dile getirir.

Menderes törende yaptığı teşekkür konuşmasında istimlak bedellerinin ödenmediğine dair çıkan haberlerin yapılan muazzam imar hareketlerine gölge düşüremeyeceğini "Kuyruk, yokluk geçici ve günlük şeylerdir. Bir ay devam eden iç sıkıntısı, bir pazartesi sabahı rüya olur. Maziye karışır, unutulur, gider. Fakat siz asırların gölgeleyemeyeceği muhteşem abidelere damganızı hızlı basıyorsunuz." Sözleriyle yapılan işlerin ne denli kıymetli ve büyük olduğunu bir kere daha hatırlatır.[238] Menderes

[237] *Vatan*, "Başvekil İstanbulun Fahri Belediye Reisi Oldu" (2 Haziran 1957), s.1-3.
[238] *Vatan*, "A. Menderes Dün Muhalefete Çattı!..", (21 Mart 1958), s.1-5.

her ne kadar kesin ve esas bir plana bağlı olmasa da kentin çehresini derinden etkileyecek kapsamlı imarın her aşamasında etkisi nedeniyle bu unvan kendisine verilmiştir.[239]

Hükümetin bizzat yönettiği imar ve istimlak işlerinin takibi ve yönetimi 1957 yılında Vali Gökay/ Belediye Başkan yardımcısı Sedat Erkoğlu'na verilir.[240] 26 Kasım 1957'de İstanbul Valiliği'ne getirilen Mümtaz Tarhan, Niğde Milletvekili Medeni Berk ve eski İçişleri Bakanlığı Müsteşarı Dilaver Argun'na tedvir yetkileri verilir.[241] Başvekilin, İstanbul'da bulunduğu zamanlar yanında Vali ve belediye reisi Mümtaz Tarhan, Dilaver Argun, Karayolları 1. Bölge Genel Müdürü Fevzi Ataç gibi karar verici ve yürütücü devlet adamları eşlik etmekte ve faaliyetler yürütülmekteydi.[242] Sanayi Bakanlığı, İmar- İskân ve Bayındırlık bakanlıkları, İşçi Sigortaları Kurumu, Emekli Sandığı gibi devlet kurumlarının imkânları ve mali kaynakları imara aktarılır.[243]

DP, 1957 yılında *"birleşik sistemli yönetim"* biçimini değiştirerek il özel idaresi ile belediye başkanlığını birbirinden ayrılmış olmasına rağmen 25 Aralık 1958 yılında şehir meclisinde Kemal Aygün'ün belediye reisi seçilmesine kadar belediye başkanlığına Vali vekalet etmiştir. İkili sistemin ayrılması erkler ayrılığı açısından önemli bir gelişme olmasına rağmen Menderes'in tüm kararları kendisinin vermesi nedeniyle anlamını yitirmiştir.[244]

İstanbul modern otelleri, limanları, yolları, sergi ve spor kompleksleri ile turizm şehri haline getirilirken aynı zamanda sanayi, ticaret, bankacılık ve finans merkezlerinin de içinde bulunduğu modern batılı bir kent haline getirilmek hedeflemekteydi.[245] Bu yüzden Hilton ve Divan otellerinin açılması şehrin turizm gelirlerinde büyük bir artış yaratacağı için memnuniyetle ve sevinçle karşılanır.[246]

> "…uzun zamandır İstanbul'daki imar faaliyetlerinin başında bulunuyorum…. İstanbul'a imar ve umran bakımından yapılacak hizmetler, memlekete bin fabrika kurmaktan daha verimlidir…İstanbul'u bugünkü kirinden, pasından temizleyip, emsalsiz güzelliklerini dünyanın gözleri önüne serdiğimiz gün, bütün Türklerin göz bebeği olan İstanbul, bu

[239] Muzaffer Akalın, "Fahri Reislik ve Bir Soru Önergesi", *Vatan,* (20 Mart 1958), s.2.
[240] *Vatan*, "İmar İşlerini Müsteşar D. Argun İdare Ediyor", (6 Haziran 1957), s.1.
[241] Hilmi Yavuz, "Tarhan'a İmar Tedvir Yetkisi Verildi", *Vatan,* (22 Kasım 1957), s.1-5
[242] *Vatan*, "Başvekil Yani Vali ile Dün Şehri Gezdi", (25 Kasım 1957), s.1-5.
[243] Orhan Cemal Fersoy, *Age.,* s.278-279.
[244] İlhan Tekeli, *Age.,* s164-165.
[245] İpek Yada Akpınar, *Age.,* s.173.
[246] Sadun G. Savcı, "İyi Oluyor", *Vatan,* (21 Ekim 1956), s.2.

memleketin Paris gibi, Roma gibi milyarlarla dolar getiren bir kaynağını teşkil edecektir. İşte onun için bin fabrikadan daha verimlidir diyorum."[247]

Yapılan kapsamlı işler ileride kentin çehresini olumlu yönde değiştirerek modern bir kent haline getirecek böylece turizm açısından tercih edilen şehirler arasına İstanbul'un da gireceği düşüncesi imarın desteklenmesindeki temel etkenlerdendir. Çok yüksek maliyete ulaşan istimlak bedellerinin turizm gelirlerinden elde edilecek yüklü dövizle karşılanacağı böylece kentin hem güzelleşeceği hem de zenginleşeceği ön görülmekteydi.[248]

Menderes'in İstanbul imarına verdiği önem 1 Ekim 1959 yılında Belediye meclisinin açılış toplantısında okunan telgraf mesajında vurgulanır. [249]

"Tabiatın İstanbul'umuza vermiş olduğu eşsiz güzelliklere layık medeni bir belde haline gelmesi için İstanbul Belediye Meclisi'nce alınan kararların tatbikatı neticesinde devam etmekte olan çalışmaların bilhassa bu sene müspet ve gözle görülür ve şehri veçhesini tamamen değiştirir bir şekilde semeresini vermiş olduğunu derin bir memnuniyetle takip ve müşahede etmekteyim… Alınan bu neticeler tasavvur ve tahayyül edilemeyecek bir ve mükemmeliyete olup ayrıca İstanbul'un sinesinde biriktirdiği büyük tarihi kıymetler dolayısıyla da beynelmilel bir ehemmiyet ve alaka içermektedir…"[250]

Aynı toplantıda Belediye Meclis üyesi Nuri Erdoğan tarafından yapılan ve alkışlarla karşılanan konuşmasında "Büyük adamların 12 vasfı vardır. Bu vasıflar Fatih Sultan Mehmet'te vardı. Menderesimizde de var." diyerek İstanbul'un üçüncü defa fethedildiğini 3. Fatih'in de Menderes olduğunu söylemektedir. Menderes'in sabahın beşinde, altısında imar yerlerini gezerek incelemelerde bulunduğunu "imarın hakiki sahibinin kendisi olduğu" için "İstanbul'un hakiki mimarı Başvekilimize" altın mala verilmesi karar verilir. Menderes'e verilecek hediyenin hazırlanması için bir komisyon oluşturulmuştur. Burada konuşma yapan Kemal Aygün İmarda yaşanan aksaklıkların üzüntü verici olduğunu ama yapılanların İstanbul değil dünya çapında işler olmasından kaynaklı sorunlar yaşanmasının normal olduğunu belirtir.[251]

Bu dönemde yapılması planlanan fakat mali sorunların yanında 27 Mayıs Darbesi ile rafa kaldırılan birçok proje uygulanamamıştır.[252]

---

[247] Taşkın Tuna, *Age.*, s.248.
[248] İbrahim Çehreli, "İmar Davası", *Vatan*, (25 Mayıs 1958), s.2.
[249] *Vatan*, "İstanbul Şehri Tam 3 Defa Fetholunmuş", (2 Ekim 1959), s.5.
[250] *Vatan*, "İstanbul Şehri Tam 3 Defa Fetholunmuş", s.5.
[251] *Vatan*, "Menderes'e Altın Mala Hediye Edilecek", (2 Şubat 1960), s.5.
[252] Önder Kaya, *Cumhuriyetin Vitrin Şehri,* s.97.

Mayıs 1960 Darbesi'nden sonra İstanbul'da ki arazilerin değerlendirilmesi, eski eserlerin düzenlenmesi, park alanları gibi işleri takip etmek için "İstanbul Belediyesi Planlama ve Araştırmaları Heyeti" adında bir kurul oluşturulmuştur.[253] Daha önce yapılan işlerin incelenmesi, düzenlenmesi ve inşa edilmesi gereken yol, cadde, yeşil alanların tespiti için Teknik Üniversite, Güzel Sanatlar Akademisi ve meslek odalarının fikirlerinin alınmasına karar verilmiştir. İhalesi yapılmış olan Karaköy-Azapkapı yolunun ihalesi iptal edilerek belediyenin kendi imkanları ile yolun inşasına, bunun için yolun yeniden etüt edilmesine karar verilmiştir.[254] Belediye bünyesinde kurulan ve imar-istimlak işlerini inceleyen komisyon İstanbul için umumi ve nazım planı hazırlamaya başlamış ve yeni nazım planına uymayan önceki planlar iptal edilerek istimlakler durdurulmuştur.[255]

Darbeden sonra yapılan incelemelerde belli bir plana bağlı olmadan düzensiz şekilde yürütülen imar işlerini bilimsel bir çerçevede yeniden oluşturmak için Belediye İmar Müdürlüğü'ne bağlı "İlmi Planlama Büroları" kurulmuştur. Üç bürodan oluşan planlama bürolarının birincisi liman, küçük sanayi ve mesken konuları üzerine iktisadi boyutta ele alınarak incelenmesi ve buna göre yeniden planlamalar yapmak için İÜ Edebiyat Fakültesi Coğrafya Profesörü Ali Tanoğlu başkanlığında (Prof. Orhan Tuna, Prof. Mehmet Oluç, Doç. Zeyyad Hatipoğlu, Doç. Süleyman Barda) oluşturulmuştur. İkinci büro Harward Üniversitesi şehircilik Prof. Bates başkanlığında kurulmuş ve planların şehircilik açısından değerlendirilmeleri yapılmıştır. Üçüncü büro ise yeşil sahaların incelenmesi için orman fakültesi hocaları ve Tarım Bakanlığı uzmanları tarafından kurulmuştur. Bürolardan alanları ile ilgili kapsamlı birer rapor hazırlamaları talep edilmiştir.[256]

27 Mayıs 1960 tarihinden sonra birçok imar ve inşaat faaliyetlerine ara verilir. Yüksek bütçeli projelerin iktisadi ve teknik açılardan değerlendirilerek, yarım kalan inşaatların belli bir plan ve programa bağlanması amacıyla durdurulmuştur. Menderes döneminde yapılan imar hareketlerinde bürokratların projelere doğrudan müdahalesi sonucu yanlış kararların verilmesinden rahatsız olan pek çok uzman görevini bırakması plansızlığın, denetimsizliğin ve tahribatın önemli nedenlerindendir.[257]

---

[253] *Vatan*, "Belediye, Planlama ve Araştırmalar İçin Heyet Kurdu", (5 Haziran 1960), s.2.
[254] *Vatan*, "Şehir İşlerinde İlim Adamlarının Fikri Alınacak", (18 Haziran 1960), s.3.
[255] *Vatan*, "Birçok Mevzii İmar Planı İptal Edildi", (24 Temmuz 1960), s.2.
[256] *Vatan*, "İlmi Planlama Büroları Kuruldu", (3 Ağustos 1960), s.1-5.
[257] Zeki Sayar, "Yapı ve İmarda Yeni Ruh", *Arkitekt,* Zeki Sayar, Abidin Mortaş (ed.), S.299, (1960), s.51.

Bu dönemde gerçekleştirilen yıkım, imar ve istimlak işlerinde, özellikle tarihi yarımadanın şekillenmesinde Menderes öncesi dönemde hazırlanan planların, etüt ve çalışmaların büyük etkisi olmuştur.[258] Yaklaşık 3,5 yıl süren İstanbul inşa faaliyetleri sırasında 7289 bina istimlak edilmiştir.[259] Kamulaştırılan, yıkılan yapıların içinde çok sayıda tarihi eser bulmakla birlikte tam sayı bilinmemektedir. Başbakanın doğrudan yönettiği imar çalışmalarında deniz ulaşımı, metro inşası gibi alternatifler düşünülmeden yapılan çalışmalar kent kültürüne ve tarihine onarılmaz yaralar açmıştır.[260]

3.3. 1956-1960 Yılları Arası İmar Faaliyetlerinde Mimari Eserler

19 yüzyılın ekonomik durumu, savaşlar, yangın ve depremlerle harap halde olan, yer yer imarın ve temizleme çalışmalarının yapılmasına karşın büyük bölümü bakımsız, yıkık dökük halde olan İstanbul'un inşası ve tanzimi gerekiyordu. 1926 yılına kadar kapsamlı bir çalışma yapılmayan kentte Henri Prost'un çalışmalarının yarattığı heyecan ekonomik ve siyasi nedenlerle kısa sürmüştü. Eski mahalleri terk edilmiş kentin ve tarihi eserlerinin büyük kısmı bakımsız durumdaydı.

1950'li yıllarda eski kent sakinlerinin modern yerleşim bölgelerine ve apartmanlara taşınmaya başlamalarıyla kent merkezlerinin ahşap konutları, bahçeli köşkleri cazibelerini yitirir. Fatih, Cerrahpaşa, Aksaray gibi eski semtlerdeki meskenler Anadolu'dan iş bulmak için gelenlere terk edilir. İstanbul'un geleneksel ve kültürel dokusuna çok önem vermeyen bu yeni sakinlerin çoğunluğu yapıların bakım, onarımlarını yaptıracak maddi güce sahip olmamaları geleneksel kent dokusunun tahribatını arttırmıştır.[261]

[258] Murat Gül, *"Menderes Dönemi İstanbul'unda İmar Hareketleri ve Arka Planı",* s. 537-540.
[259] Doğan Kuban, *Age.,* s.397.
[260] İlhan Tekeli, *Age.,* s.191.
[261] Doğan Kuban, *Age.,* s.391.



Fotoğraf 3. 28. Akbaba Dergisinde İstanbul'un imarına dair yayınlanan karikatür.

Kaynak: Semavi Eyice, *Eski İstanbuldan Notlar,* Küre Yayınları, İstanbul 2015, s.64.

Bu dönemde İstanbul'un tarihi kimliğini, dokusunu ve eserlerini korumak için birtakım çalışmalar ve yasal düzenlemeler yapılır. 2 Temmuz 1951 yılında 5805 sayılı "Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Teşkilat ve Vazifelerine İlişkin Kanun" un çıkarılmasıyla eski eserlerin korunması ve tahribatının önlenmesi için kamu kurumları dahil her kesimi bağlayıcı kararlar verme yetkisine sahip[262] "Anıtlar Yüksek Kurulu ve Düzenleme Projesi Danışma Komitesi" kurulur. [263] Belediyelerin, eski eserleri herhangi bir kurumdan izin almadan yıkma yetkilileri 29 Nisan 1958 yılında Millî Eğitim Bakanlığı tarafından yayınlanan bir tamimle yasaklanır. Buna göre belediyeler han, hamam, cami, medrese, imaret, türbe, köprü, kale, kervansaray gibi tarihi değeri olan yapıları, Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun onayı olmadan yıkamayacaktır.[264]

Henri Prost raporlarında özellikle dikkat ettiği Bizans ve Osmanlı dönemi tarihi eserlerin tespit edilmesi, tescillenmesi ve korunmasına yönelik önerilerinin bir kısmı uygulanır. Prost'a göre abideler tarihi belge ve toplumsal hafıza mekanları olmaları nedeniyle kullanım alanlarının olup olmamasından bağımsız restore edilerek gelecek

[262] İlhan Tekeli, *Age.,* s.167.
[263] Doğan Kuban, *Age.*, s.396.
[264] *Vatan*, "Belediyeler Eski Eserleri Müsaadesiz Yıkamayacak", (29 Nisan 1959), s.3.

nesillere aktarılmaları gerekmekteydi. Bu nedenle anıtların etraflıları açılarak yeşil alan ve/veya park olarak düzenlenmesi,[265] sur içinde, tarihi yarımada trafik sorununu çözmek için bazı arterlerin açılması gerekmekteydi. Bunun dışında bu bölgenin arkeolojik sit alanı olarak tanımlanması ve yapılaşmanın engellenmesi savunmuştur.[266] Etrafı sanayi tesisleriyle sarılmış Eyüp semtinin 1941'de tamamladığı planlanma ve düzenleme çalışmalarında dini ve tarihi açıdan İstanbul'un bu önemli semtinin hakkettiği değeri iade etmek için Eski Eserler Komisyonu'nun tavsiyeleriyle semtte bulunan eski eserlerin belirlenmesi, mezarlıkların etrafının açılmasını, bölgenin yeni yapılaşmaya izin verilmeden tarihi sit alanı olarak belirlenmesi, yeşil alanlar ve meydanların buna göre tanzimi önerir.[267]

1955 yılında, İstanbul'da yapılması planlanan meydanlar, ana caddeler, kent siluetini oluşturan mekanlar, sahil ve boğaz bölgesinin peyzajı, tarihi anıtlar, yapılar, doğal alanların imar ve inşasının denetim ve kontrolleri yapılarak raporların hazırlanması amacıyla İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğüne bağlı "Estetik Jüri" kurulur. Yedi kişiden oluşan jürinin üyeleri Mimarlar Odası ve Belediye'de çalışan uzmanlar oluşturmaktaydı. Belediye çalışanı üyeler; Sedat Erkoğlu, Faruk Akçer, Cevat Erbil'dir. Mimarlar odası üyeleri ise Prof. Orhan Sefa, Affan Kırımlı, Fatin Uran ve Turgut Cansever'di. Jürinin kuruluş amacı aşağıda metin olarak verilmiştir.[268]

> "Tarih, arkeoloji, mimari ve tabiat bakımından memleketimizin en mühim şehri olan İstanbul'un mimari tesir ve siluetinin bozulmasına mâni olmak maksadıyla gerekli tedbir ve teklifleri yapmak ve burada yapılacak resmi ve hususi bina projelerinin mimari ve estetik zaviyeden incelemeye tabi tutularak layık olmayanların tefrikini ve reddini temin etmektir."[269]

Kentteki eski eserlerin büyük kısmının onarım ve restorasyon ihtiyacının olması diğer kısmının harap hali kent sorunları içinde önemli bir yere sahipti. Yıkılma tehlikesi olan, yol ve sokak geçişlerini engelleyen yıkık, dökük bazı eserlerin ortadan kaldırılması istenmekteydi. Eski Eserleri Koruma Cemiyeti'nin yıkımlara engel olması ise tenkit ediliyordu. Kentin her yerinde çok sayıda anıt, eski eser vardır ve bunların hepsinin korunması maliyet açısından mümkün değildi. Bu nedenle onarılacak eserlerin tarihi

[265] F. Cânâ Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü", s.129.
[266] Doğan Kuban, *Age.*, s.396.
[267] F. Cânâ Bilsel, *Age.*, s.131-132.
[268] Zeki Sayar, "Başkanlık Tamimi", *Arkitekt*, Zeki Sayar (ed.), S.282, (1955), s.185.
[269] Zeki Sayar, *Agm.*, s.185.

değerinin belirlenerek içlerinde en kıymetlilerinin kurtarılması, geri kalan çok değerli olmayan eserlerin ise ortadan kaldırılması yönünde fikirler beyan edilir.[270] Yıkımlar sırasında harap eserlerin ortadan kaldırılması meselesi Anıtlar Kurulu ile Belediye arasında ciddi anlaşmazlıklara yol açmaktaydı. Örneğin Beyazıt yolu üzerinde bulunan Simkeşhane'yi Belediye'nin yol genişletme çalışmaları kapsamında yıkmak istenmesine Anıtları Koruma Yüksek Kurulu karşı çıkar. Uzun süre yaşanan münakaşalar sonucunda tarihi değeri yüksek olan yapının sadece bir cephesi bırakılacak şekilde yıkılır.[271]



Fotoğraf 3. 29. Akbaba Dergisi kapağı

Kaynak: *Akbaba*, "İstanbul", (11 Nisan 1957)

Başlanan imar ve istimlak işlerinde eski eserlerin tespiti ve korunmasına yönelik daha dikkatli hareket edilmesi için imar alanların mevzi planlarının uzmanlara danışılarak yapılmasının tarihi dokunun korunması açısından uygun yaklaşım biçimi olarak görülür.[272]Menderes, İmarda kentin tarihi kimliğini ortaya çıkarılarak tarihi değerlerinin mutlaka korunacağını taahhüt eder.;

> "…Acaba imar faaliyetlerinin sürat ve heyecanı içinde bunlar ihmal ediliyor mu, acaba İstanbul'un karakteristiklerini zedeleyecek hareketler yapılıyor mu? Gibi endişeleri de

[270] Enis Tahsin Til, "Beyazıt Hamamı", *Vatan,* 13 Mart 1956, s.5.
[271] Zeki Sayar, "İmar ve Eski Eserler", s.50.
[272] Zeki Sayar, "İstanbul'un İmârı Münasebetiyle", s.50

> bertaraf etmek isterim. Bunun tam aksine emelimiz, İstanbul'un bu gibi özelliklerini ve büyük abidelerini, şimdiye kadar harabeler arasına gizlenmiş, gidilemez yerlerdeki kıymetlerini ihya etmek, onları, inşa tarihlerindeki kıymet ve heybetlerine ulaştırma, onları vitrine koyar gibi ortaya çıkarmaktır. İstanbul imar hareketleri ile, tarihi ve turistik bakımdan bir şey kaybetmeyecek, bilakis buna birçok şeyler ilave edecektir… Devlet yolu, şimdi ihya edilmekte olun iki sur burcunun arasından şehre girecektir. Şehrin Edirnekapı gibi diğer girişlerde tanzim edilerek şehre layık bir hale getirilecektir… Edirnekapı'daki Mihrimah Camii gibi abideler, etrafı teneke evlerden temizlenmek suretiyle bütün güzelliği ile ortaya çıkarılmaktadır."[273]

Açıklanan programda İstanbul'un Osmanlı Dönemi mimari örneklerinden anıtsal olanların restore edilerek etrafları açılacağı belirtilir. Dini- siyasi düzlemde alınacak destek diğer tahrip olacak eski eserlerin bir nevi telafisi olur. Yapılacak imar hareketinin kentin her kesiminin temel sorunu olan ve çözülmesi beklenen trafik üzerine yoğunlaşması kamuoyunun desteğini arttırır ve bazı yanlışlar göz ardı edilir.[274]

Prost'un planlarında Greko-Romen mirasın korunması konusuna vurgu yaparken, 1950 sonrası özellikle Osmanlı dönemi abideleri ön plana çıkarılmıştır. Türk-Osmanlı abidelerinin çevrelerini saran çirkin, köhne binalardan temizlenmesi ve bütün ihtişamları ile ortaya çıkarılması, eski sefil sokakların yıkılarak yeniden inşası söylemleri geniş çaplı istimlakleri ve yıkımları meşrulaştırır. Camileri, türbeleri, Türk İslam tarihi için önemli anıtları onarmak, etraflarını temizleyerek güzelliklerini ortaya çıkarmak, "camileri abat etmek" bir siyasi propaganda halini alır.[275] İmarın aynı zamanda "Turistik bir yatırım" olarak yürüttüklerini belirten Kemal Aygün Osmanlı mirasına sahip çıktıklarını özellikle vurgular.[276]

> "…Osmanlıların temel gücü olan Anadolu insanı..., bu güzelim İstanbul'u yaratmış. Camiler, sebiller, medreseler, darüşşifalar, yalılar, saraylar, hanlar, hamamlar her sokak başına medeniyetin mührünü vurmuş. Bunca yangınlardan, depremlerden ve afetlerden sonra, hâlâ her köşede duran bu medeniyet eserlerini ve sanat şaheserlerini kuran Bizans değildir. Bunları bizler yaptık. Türkler yaptı."[277]

1956-1960 yılları arasında yapılan imar faaliyetlerinde tarihin korunması konusu "Osmanlıcılık ve İslamcılık" söylemlerinin etrafında şekillenir.[278] Modern İstanbul ecdat

[273] *Zafer*, "Başvekilin Büyük Basın Toplantısı", s.4.
[274] İlhan Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü,* s.178.
[275] İpek Yada Akpınar, *Age.*, s.181-182.
[276] *Vatan*, "K. Aygün Ankara Temasları Hakkında Basına Bilgi Verdi", 9 Haziran 1959, s.5.
[277] Taşkın Tuna, *Age.*, s.231.
[278] İpek Yada Akpınar, *Age.*, s.183.

yadigarı tarihi abidelerinin tüm ihtişamlarıyla ortaya çıkartılmasıyla aynı zamanda turistik bir kente dönüşecektir.[279] İstanbul, etrafları açılan tarihi abideleriyle, parkları, bahçeleri, vitrinli güzel dükkanları, opera, tiyatro gibi kamusal mekanlarıyla modern Avrupa şehirleri gibi olacak, Amerika standartlarında yolları, köprüleriyle, konforlu toplu ulaşım araçlarıyla dünya kenti olacaktır.[280]

> "İstanbul şehrine hizmet için elimden geleni yapıyorum. Şehre medeni bir yüz vermek için çırpınıyorum. Şehre medeni yollarından köprülerine, mekteplerine, limanlarına, üniversitelerine akla ne gelirse yüzyılların ihmalini gidermeye çalışıyorum…Yeni yeni yerleşim merkezleri kuruyoruz. Ecdadın bıraktığı hatıraları, eserleri meydana çıkarıyoruz..."[281]

İstanbul'un eski eserlerinin sayısının fazla olması, restorasyon maliyetlerinin tam hesaplanmaması ve koruma, ihya konularında net bir yol haritasının olmaması süreci olumsuz etkilemiştir. Kısa sürede eski eserlerin korunması bir mesele haline gelir. "Asarı Âtika Nizamnamesi"nin kurumların elini kolunu bağladığı, bu yasanın düzenlenmesi yönünde talepler dile getirilmeye başlar. Bizans ve Osmanlı dönemlerinden kalan yaklaşık beş bin taşınmaz kültür varlığının büyük kısmının harap halde olması, mevcut eski eserleri koruma yasasının bu yapıların sadece restore edilerek ihya edilmesine izin vermesi, kurumların üstesinden gelemeyeceği maliyetler doğurur. Bu nedenle şehirdeki bütün eserlerin restore edilmesi imkânsız olarak değerlendirilir. 16 Mart 1956 tarihli gazete haberinde yol haritası önerilir. Haberde "Tarihî eserler, ehemmiyetlerine, sanat kıymetlerine göre tasnif edilmeli; feda edileceklerin listesi, realist olarak tespit olunmalıdır. 5000 eseri birden muhafaza etmek, ihya etmek hayaldir."[282]şeklinde çözüm önerilir.

6785 Sayılı İmar Kanunu'nun, Belediyelere kendi imar talimatnamelerini hazırlama yetkisi vermesiyle İstanbul Şehrine ait İmar Talimatname 1957 yılında hazırlanır. Şehirde yapılacak her türlü imar ve inşaat işlerine dair kuralların belirlendiği mevzuatta eski eserler ve anıtların korunması için 14. 67. ve 70. maddelerde düzenlemeler yapılır. Buna göre, Tarihi semtlerde eski eserlerin etrafına yapılacak binaların

[279] Mükerrem Sarol, *Age.*, s.272.
[280] Kerim Konak, "İstanbul Avrupa Şehri", *Vatan*, (31 Mayıs 1959), s.4.
[281] Mükerrem Sarol, *Age.*, s.272.
[282] *Vatan*, "Tarihî Eserlerin Muhafazası Büyük Bir Mesele Halini Aldı", (16 Mart 1956), s.2

yükseklikleri, mesafeleri kent silüetini bozmayacak şekilde inşa edilecek, gerekli planlar hazırlandıktan sonra belediyenin ve Nafia vekâletinin onayı alınacaktır.

> "Korunması gereken tarihi ve mimari eserlerin görünüşlerini bozmamak üzere bu gibi eserler civarında ve fazla meyilli yollarda yapılacak binaların irtifaı bir adadan küçük olmamak üzere her sokak için hazırlanacak yükseklik gabarileri ile tespit edilir…İstanbul cihetinde 40 rakımdan yüksek olup abideleri kapatan mıntıkalarda en fazla 9.50 m. yükseklikte inşaata müsaade olunur…"

Anıtları çevreleyecek olan yapıların anıtın görselliğini engellemeyecek biçimde ve yükseklikte olacak, arkeolojik alanların yanında en az 30 metre boş alan bırakılacak ve hiçbir şekilde yapı inşasına izin verilmeyecektir.[283]

Menderes'in günlüklerinden aldığımız bilgiler ve anekdotlar eski eserler ve kent kimliği konusunda fikirlerini tespit etmemiz açısından önemli bir kaynaktır. İmarda amacını "Emelimiz İstanbul'un tarihî karakterini ve büyük abidelerini, şimdiye kadar harabeler arasına gizlenmiş kıymetlerini ihya etmek, onları vitrine koyar gibi ortaya çıkarmaktır." sözleriyle anlatan Menderes, Özel Kalem Müdürü Ercüment Yavuzalp ile yaptığı konuşmada kentte Türk kimliğini ortaya çıkarmak istediğini açıklar. [284]

> "Ercüment Bey bana bunun için uzmanlardan istifade edip etmediğimi sordu. Daha da heyecanlı bir şekilde anlatmaya koyuldum.
>
> Dışardan getirttiğimiz yabancı mimarlar, bana İstanbul'un daha çok Bizans şehri olduğunu; o eski Bizans'a ait eserlerin restore edilmesinin daha uygun olacağını, İstanbul'un ancak bu karakterlerle yenileneceğini ısrarla dile getirdiler. Hiçbirinin isteklerine uymadım. İstanbul'da tabiî ki Bizans eserleri vardı. Ama bu şehir beş yüzyıldan beri Türk'tü. Türk-İslam sentezi ile beraber Bizans eserlerinin bütünleşmesi sonucu, şehir bir anlam kazanabilirdi. Bu yüzden İstanbul'da sokak aralarına sıkışmış ne kadar çeşme, tarihi yapı, türbe vb. gibi eserler varsa hepsini açığa çıkarmak istedim.
>
> Böylece çevre hem daha temiz hale geldi ve hem de ecdat yadigârı mirasımız gün yüzüne çıktı. Üstelik dar sokakların açılmasıyla trafik de hafiflemiş oldu."[285]

Tarihi eserlerin özellikle Osmanlı dönemine ait olanların korunması ve restorasyonu her kesimin onayını alır. Fakat aynı hassasiyet Bizans döneminden kalan eserlerde, sivil mimari örneklerinde, gösterişsiz küçük cami ve yapılarda, kültürel ve

---

[283] Zeki Sayar, "6785 Sayılı İmar Kanunu'nun 11, 25, 37, 40 ve 57 inci Maddelerine Müsteniden Hazırlanan İstanbul Şehrine Ait İmar Talimatnamesi", *Arkitekt,* Zeki Sayar, Abidin Mortaş (ed.), S. 286, (1957), s. 37-42.
[284] Taşkın Tuna, *Age.,* s.284.
[285] Taşkın Tuna, *Age.,* s.284.

tarihi önemi olan semtlerin dokusunun korunmasında gösterilmez. Harabe hanlar, bakımsız yıkık dökük devrini çoktan tamamlamış evler, yapılar ve dükkanların yıkılması yerlerine modern işhanların, mağazaların, apartmanların dikilmesi beklenir. Kente modern bir çehre kazandırmak için bu temizliğin yapılması elzem görülür.[286]

Vakıflar Genel Müdürlüğü'nün yürüttüğü çalışmalar kapsamında anıtsal mimari abidelerin bakımı, restorasyonu belli başlı eserleri kapsayacak şekilde bir plan hazırlanır. Etrafı açılan cami, medrese gibi eserlerin tanzimi ve restorasyonu yapılır.[287] Ayrıca birçok küçük, gösterişsiz yapı ortadan kaldırılır. Yıkımlarda, Bizans dönemi eserlerini elinden geldiğince koruduğu fakat Osmanlı dönemi cami ve eski yapıları imara feda ettiği yönünde eleştirilen Prof. Högg, kent tarihini ve kültürünü korumak için elinden geleni yaptığını, yıkılan küçük birçok caminin kendi planları içinde olmadığını belirtir.[288]

Vakıflar İdaresi tarafından tarihi kıymeti haiz olan eserlerin belirlenerek tamirat ve restore edilecek[289] eser sayısı ilk etapta 98 olarak belirlenir. Vakıflar Genel Müdürü Orhan Çapçı, Anıtlar Kurulu Başkanı Tahsin Öz'ün katıldığı 1959 yılı basın toplantısında İstanbul'da 400'den fazla camiden Süleymaniye, Eyüp, Dolmabahçe camileri gibi büyük abidelerin asıllarına uygun biçimde restorasyonuna öncelik verildiği ve yaklaşık 10 milyon liralık bir bütçenin ayrıldığı belirtilir.[290]

Gayri Menkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu üyesi olan mimar Behçet Ünsal İstanbul'un başına gelmiş bir bahtsızlık olarak nitelendirdiği bu dönemde; Eski eserlerin tesbiti, anlamı, tescili ve korunmasına dair bir program oluşturulmamış olmasının yıkımların tahribatını arttırdığını belirtir. Pek çok eserin yıkılmasında kurul olarak direndiklerini ve bazı eserleri kurtarabilmelerine rağmen birçok eserin tarihe karıştığını belirtir. Behçet Ünsal tarafından 1958 yılında hazırlanan eski eserler envanterinde Belediye tarafından yıkılmasına karar verilen eserler ile yıkılmasına karar verilip kurulca yıkılması engellenen yüzün üzerinde eseri listeler.[291]

1956- 60 yıllarını kapsayan dönem kentin tarihi çehresine yapılmış son kapsamlı müdahale olarak değerlendirilir. Geniş caddelerin, sahil yollarının, meydanların açılması

[286] A. Fazıl Ağanoğlu, "İstanbul'un İmarı, Para Meselesi", s.2.
[287] *Vatan*, "İstanbul'daki Abidelere 35 Milyon Harcanacak", (13 Haziran 1957), s.1-5.
[288] *Vatan*, "Türk Abidelerine Hayranım Dedi", (2 Kasım 1957), s.3.
[289] *Vatan*, "Camilerin Tamiri İçin Bir Yılda 5.5 Milyon Sarfedildi", (10 Nisan 1958), s.2.
[290] *Vatan*, "Vakıflar Genel Müdürü Dün Tamir İşlerine Dair Bilgi Verdi", (31 Mayıs 1959), s.3.
[291] Behçet Ünsal, "İstanbul'un İmarı ve Eski Eser Kaybı", *Türk Sanatı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri,* İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi, İstanbul 1969, s.6-7. bkz. Behçet Ünsal, Beyazıt Aksaray Yolu, Tophane Beşiktaş Yolu üzerinde bulunan ve yıkılan, taşınan, tahrip edilen abideleri kısa bilgiler vererek listelemiştir.

pek çok niteliksiz yapıyı ortadan kaldırdığı gibi birçok sivil mimari yapı dahil tarihi, sosyal ve siyasi açıdan değer taşıyan eser ortadan kaldırılmıştır.[292] Doğan Kuban, içlerinde tarihi özellikte olanlar dahil 7289 yapının yıktırıldığını belirtir.[293] Mimarlar Odası'nın 1960 yılında yapılan kongresinde İstanbul'un imarını "bina katliamı" olarak adlandırır ve Mimarlar Odası'nın süreç içerinde yeterli teşebbüste bulunmamış olması ve kamuoyunu aydınlatma görevini yerine getirmemiş olması ağır şekilde tenkit edilir.[294]

İmarda, idarecilerin doğrudan karar verici olması tahribatın boyutunu arttırmıştır. İmarın başlangıcından bir yıl geçtikten sonra kentin en eski ve işlek semtlerinin şantiye halinde olduğu, kent dokusuyla uyumsuz çok geniş bulvarların açılması için birçok farklı fonksiyonlarda binanın yıkıldığı görülür. Yeterli inceleme ve planlama yapılan yıkımlar kısa sürede eski eserlere ve kent dokusuna da geri dönüşsüz zarar verir. Yıktırılan eski eserlerden sadece bir kısmının fotoğraf ve rölevelerle belgelemeleri yapılabilmiştir. Diğerleriyse belgelenemeden ortadan kaldırılmıştır. Alternatif çözümler üzerinde çalışılmadan, doğru planlama yapılmadan ivedilikle yapılan yıkımlarda birtakım eserler kısmi olarak yıkılmış/tıraşlanmış, bir kısmı tamamen ortadan kalkmış, bir bölümü ise mevcut yerlerinden taşmıştır.[295]

[292] Murat Gül, "Menderes Dönemi İstanbul'unda İmar Hareketleri ve Arka Planı*",* s.536.
[293] Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi,* s.397.
[294] *Vatan*, "İstanbul'un İmarı "Bina Katliamı" Diye Vasıflandırıldı", (14 Şubat 1960), s.3.
[295] Zeki Sayar, "İmar ve Eski Eserler", s.49.

4. 1956-1960 ARASI İNŞA EDİLEN KARAKÖY- BEŞİKTAŞ SAHİL YOLUNUN KENT DOKUSUNA ETKİSİ

İstanbul'un tarihi ve turistik güzelliklerinin ortaya çıkartıldığı, altyapı sorunlarının çözüldüğü yol, su, elektrik gibi temel ihtiyaçların sağlandığı, geniş yollar, meydanlar ve bahçelerin donattığı medeni, turistik bir şehir ortaya çıkarmak hedefiyle başlanan çalışmaların en yoğun yürütüldüğü sahalardan biri Karaköy-Beşiktaş sahil şerididir. Planlarda şehrin ana caddelerinden olan sahil yolu ve bağlantı yolların açılmasıyla bölgede günün her saati sıkışık olan trafik sorunu çözülecek, bu güzergahta bulunan tarihi yapıların, anıtların etrafları temizlenerek açılacaktır.

İstanbul'un liman ticaretinin yürütüldüğü, iş merkezlerinin en yoğun olduğu semtlerden olan Karaköy'den başlayarak kesintisiz biçimde Sarıyer'e kadar devam eden caddenin inşası 1960 yılında tamamlanmıştır. Günümüzün de en yoğun güzergahlardan olan yolun Karaköy, Tophane, Fındıklı, Dolmabahçe meydanlarını da içine alan bölümünün Beşiktaş meydanına kadar olan kısmı imarın etkileri kapsamında değerlendirilmiştir.

4.1.Karaköy- Beşiktaş Sahil Şeridinin Gelişimi

19. yüzyıla kadar yerleşimin sahil kısmında yoğunlaştığı bölgenin tarihi M.S. 2 yüzyıla kadar dayanmaktadır. İstanbul'un kozmopolit yaşamının merkezi olan Karaköy, sanayi ve liman tesislerinin bulunduğu Tophane, saraylar ve kasırların süslediği Beşiktaş semtleri tarihin her döneminde önemli merkezler olmuşlardır.

4.1.1. Osmanlı Öncesi Bölgenin Gelişimi

Dionysos MS 2. yüzyılda Sykai (Karaköy) adı verilen ve biri Apollon Tapınağı olmak üzere üç tapınak, bir mezar ve iki kutsal koruluğa sahip bölgeden söz eder. Sykai'den sonra kıyı boyunca boğaza doğru sırasıyla tapınakların bulunduğu Syamphas ve Ostreodes'e ulaşılmaktaydı. Ana kara tarafından devam edildiğinde deniz tarafı sarp kayalıklarla, kara tarafı ise toprak tümseklerin çevrelediği Metopon (Tophane) [296]ve Kolonistlerin gemilerini yanaştırdıkları kayalık Palinormikon'dan (Fındıklı) gelmekteydi. Günümüzde Dolmabahçe Sarayı'nın bulunduğu yerde Philadelphos

[296] Petrus Gyllıus, *"İstanbul Boğazı",* Eren Yayıncılık, Çev. Erendiz Özbayoğlu, İstanbul 2000, s.83-85.

Tapınağı[297] sonra küçük bir koy ile girinti yapan Thermastis (İskit Yeri) ve İasonion (Beşiktaş) limanları bulunmaktaydı. Defne ağaçlarıyla dolu İasonion'da bir Apollon sunağı bulunuyordu.[298] Yaklaşık 11. yüzyıla kadar kullanılan[299] Sykai ismi Haliç'in karşı kıyısında olmasından ötürü "karşı yaka" anlamında "Peren en Sykai"den gelmekteydi.Bölgenin tamamı zamanla Galata olarak anılmıştır.[300]

Antik dönem coğrafyacısı Strabon'da Haliç'in kuzey kıyısının en ucunda diğer köylerden daha büyük olan *Sykai* yerleşiminden söz eder. Azapkapı'dan başlayan ve Tophane civarında son bulan yerleşim alanından[301] M.S. 447 yıllarında yazılmış "Notitia urbus Constantinopolitanae" kitabında "Regio Sycaena" olarak söz edilmekteydi.[302] Tamamı surlarla çevrelenmiş Sycaena'nın forumu, tiyatrosu, tersanesi, limanları, hamamları, 431 domusu, sekiz gradusu (fırın) bulunmaktaydı.[303]

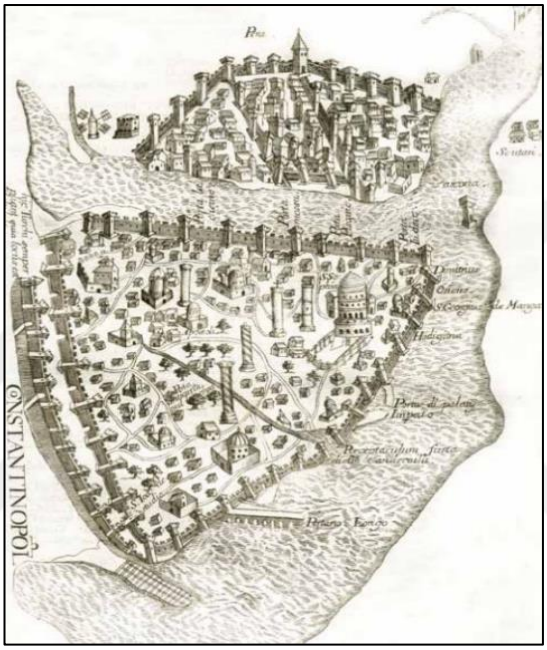
Bizans döneminde Konstantinopolis'in on üçüncü bölgesi olarak kabul edilen Galata, İmparator İustiniaus döneminde "İustinianorum" olarak adlandırılmıştır.[304] İustiniaus, Sykai'de Aya İrini Kilisesi dahil sur içine birkaç kilise, cüzzamlılar evi olan Ayios Zotikos'u ve surları inşa ettirmiştir. Kaynaklar iki yaka arasında ahşap köprünün yerine bu dönemde taş bir köprü inşa edildiğini yazar.[305] İbn Batuta'da (1304-1368) Konstantiniye'ye yaptığı seyahatte Haliç üzerinde harap bir köprü olduğundan söz etmektedir.[306]İmparator II Tiberios (578-582) döneminde Haliç'in kontrolünü sağlamak için Sykia'ya "Kastellion ton Galatau" adı verilen hisarı inşa edilmiştir.[307]

1204 Dördüncü Haçlı Seferleri'nde Latinler'in yönetimine giren Galata, İmparator VIII Mihail Paleologos'un 1261'de Konstantinopolis'i Latinlerden geri almasından sonra imzalanan Nymphaion anlaşmasıyla Cenevizlilere verilmiştir.[308] Fakat sur içinde Bizans garnizonunun bulunduğu kısım dışında kalan surlar yıktırılır.[309]

---

[297] Murat Aslan, *İstanbul'un Antikçağ Tarihi*, Odin Yayıncılık, İstanbul 2010, s.460.
[298] Petrus Gyllıus, *Age.*, s.89-90.
[299] Brendan Freely& John Freely, *Galata, Pera, Beyoğlu: Bir Biyografi*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2013, s.13.
[300] Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi,* s.172
[301] Eser Tutel, *Haliç,* Dünya Yayınları, İstanbul 2000, s.28.
[302]Brendan Freely, John Freely, *Age.*, s.13.
[303] M. Sinan Gemin, "Beyoğlu'nun Yerleşim Tarihi", *Geçmişten Günümüze Beyoğlu,* C.1, Türkiye Anıt Çevre Turizm Değerlerini Koruma Vakfı, İstanbul 2004, s.19-20.
[304] P.G. İnciciyan, *18. Asırda İstanbul*, İstanbul Matbaası İstanbul Fethi Derneği İstanbul Enstitüsü Yayınları, İstanbul 1956, s.88-89.
[305] Doğan Kuban, *Age.*, s.172.
[306] İbn Battûta Tancî, *"İbn Battûta Seyahatnâmesi",* Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2000, s.504.
[307] M. Sinan Gemin, *Age.*, s.19-20.
[308] Brendan Freely& Jonh Freely, *Age.*, s.14.
[309] Semavi Eyice, "Galata Hakkında İki Kitap ve Bu Münasebetle Bazı Notlar", *Tarih Dergisi,* S.1, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul 1949, s.203.

Latinlerin istilasından sonra Galata'ya yerleşen Cenovalı, Venedikli ve Pizalılar işgal bittikten sonrada bölgede yaşamaya devam etmelerine rağmen[310]13. yüzyılda Cenevizliler bölgede nüfuzlarını arttırarak yarı bağımsız bir koloni haline gelmişlerdi. Podesta adı verilen yöneticileri, kendilerine ait ticaret loncası, saray, fırın, ev, kilise ve mezarlıkları olan Cenevizliler[311] ticarette elde ettikleri nüfusla Bizans'ın ticaret gelirlerinin neredeyse tamamını ele geçirmişlerdi.[312]



Plan 4. 1. C. Buondelmonti'nin 1422 yılında çizdiği İstanbul haritası (Basım tarihi 1711-A.Banduri)

Kaynak: Ayşe Yetişkin Kubilay, "Batı Kaynaklı Haritalardaki İstanbul", *Antik Çağdan XXİ Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi,* C.1., (2015), İBB Kültür A.Ş., s.523.

Nüfuzu ve gücü artan Cenevizliler, kenti korumak için tekrar Galata bölgesini çeviren sağlam bir Ceneviz kalesi inşa ederler.[313] Bu ilk kale günümüzdeki Karaköy ve Unkapanı köprüleri arasında kalan alanda uzun ve dar bir yapıydı. Zamanla kule ve sur eklemeleriyle Haliç'in üst kısımlarını kapsayacak şekilde kale genişletilir.[314] Cristoforo Buondelmonti tarafından çizilen haritada Pera adı verilen bölgede üç bölümden oluşan

[310] P.G. İnciciyan, *Age.*, s.88-89.
[311] M. Sinan Gemin, *Age..*, s.20-21.
[312] Robert Mantran, *XVI.-XVII. Yüzyıl'da İstanbul'da Gündelik Hayat,* Eren yayıncılık ve Kitapçılık Ltd. Şti., İstanbul 1991, s.2.
[313] M. Sinan Gemin, *Age..*, s.21.
[314] Brendan Freely, Jonh Freely, *Age.*, s.14.

Galata surları ve kulelerle tahkim edilmiştir. Sur dışında Tophane bölgesinde bir kilise ve Beşiktaş'ta bulunan İasonion sütunları betimlenmiştir.[315]

1334 yılında Konstantinopolis'i ziyaret eden İbn Battûta bölgenin büyük ve işlek bir limanı olduğundan söz eder.

> "Şehrin öteki kısmı "Galata" adını taşıyor… Bu yakaya, hepsi de tüccar olan Frenk [=Avrupalı]taife yerleşmiştir… Bu taife tümüyle ticarete gömülmüştür; sahip oldukları liman, dünyanın en işlek limanlarındandır. Bu limanda yüz kadar kurkûra [= çektiri denilen büyük tekne] gördüm. Ufak tekneler ise sayılamayacak kadar çok! ..."[316]

15. yüzyıl başlarında Galata bölgesine gelen İspanyol gezgin Clavijo'nun notlarından surların korunduğu ve yerleşimin sahilden itibaren yoğun olduğu anlaşılmaktadır. "…kuvvetli bir surla çevrilmiş olan Beyoğlu'nun içi güzel evlerle doludur... evleri denize o kadar yakındır ki, deniz ile sur arasında ancak bir rıhtımlık mesafe vardır. Sur sahil boyunca uzanıyor…"[317]

1433 yılında seyyah Bertrandon de la Broquıére, Galata'nın büyük bir limana sahip olduğunu, limanın ucunda kara yönünde bir kilise bulunduğunu, burada Cenevizli, Rum ve Yahudi nüfusun yaşadığını yazmıştır.[318]

Bizans döneminde, Tophane semti ormanlık bir alan içinde ve surların dışındaydı. "Metopon" olarak isimlendirilen bölgenin adı sonradan "Argiropolis" olarak değişmiştir. Pagan dönemlerde Apollon Tapınağı'nın bulunduğu yere Hristiyanlığın kabulünden sonra ise Hadrianus ve Natalie kiliseleri yaptırılmıştır.[319] Küçük bir yerleşim yeri olan Beşiktaş'ta anıtsal birkaç yapı bulunmaktaydı. I. Constantinus'un 4. yüzyılda inşa ettirdiği ve 10. yüzyıla kadar ayakta kalan Ayios Mihael Kilisesi, Ihlamur Deresi civarında I. Leon (457-474) tarafından yaptırılan saray hipodromu, liman ve denize açılan revaklardan oluşan Ayas Manas kompleksi bulunmaktaydı. 1146 yılından sonra kaynaklarda ismine rastlanmamıştır. C. Buondelmonti tarafından çizilen haritada görülen iki sütunun bu sarayın kalıntıları olabileceği belirtilir. Bu sütunlar 1509 yılında yıkılmıştır. Bölgedeki bir diğer önemli yapı da 9. yüzyılda Ermeni asıllı Arşavir

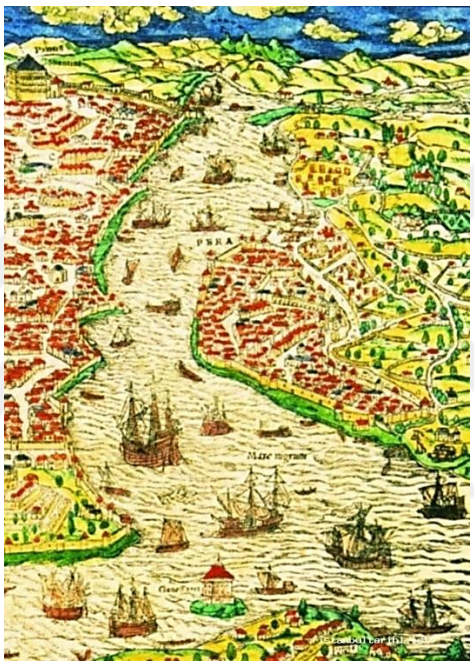
---

[315] M. Sinan Gemin, *Age*., s.22.
[316] İbn Battûta Tancî, *Age*., s.505.
[317] Ruy Gonzales de Clavijo, *Anadolu, Orta Asya ve Timur*, Ö. Rıza Doğrul (çev.), Ses Yayınları, İstanbul 1993, s.56.
[318] M. Sinan Gemin, *Age*., s.22.
[319] Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Bir Semt-i Meşhur Tophane Değişimin ve Yıkımın Hikayesi,* HE Mimarlık, İstanbul 2009, s.6-7.

tarafından saray olarak inşa ettirilen ve sonra manastıra dönüştürülen Fokas Kilisesi'dir.[320]

4.1.2. Osmanlı Dönemi Bölgenin Gelişimi

İstanbul'un fethinden sonra, 1 Haziran 1453 yılında teslim alınan Galata'nın[321] deniz surlarına dokunulmadan kara surları Galata Kulesi hariç yıkılır[322] Sonraki dönem gravür ve seyahatnamelerden yıkılan surların bir kısmının sonra tekrar yapıldığı anlaşılmaktadır.[323]



Plan 4. 2. Sebastian Münster, kuşbakışı İstanbul haritası (1544)

Kaynak: Ayşe Yetişkin Kubilay, *Büyük İstanbul Tarihi*, s.523.

Fetihten sonra Galata Limanı'nın ve Galatalı tüccarların Avrupa ticaretindeki yerinin devam ettirilmesini için 1455'te yayınlanan fermanla Bizans'ın alınması sırasında şehri terk edenlerin mallarının ve dükkanlarının üç ay içinde döndükleri takdirde iade edileceğini ilan edilmesiyle özellikle zengin Latinler ve Rumlar geri dönmüşlerdir. Bu dönemde en kalabalık nüfusu oluşturan Rumları sırasıyla Latinler, Ermeniler, Yahudiler takip ediyordu. Türklerin bölgeye yerleşimi sonraki yıllarda olmuştur.[324] Bölge Osmanlı

[320] Semavi Eyice, *Bizans Devrinde Boğaziçi*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2007, s.36-40.
[321] Halil İnalcık, *İstanbul Tarihi Araştırmaları,* Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2019, s.279.
[322] Brendan Freely, Jonh Freely, *Age*., s.16.
[323] M. Sinan Gemin, *Age*., s.34-35.
[324] Halil İnalcık, *Age*., s.280.

dönemi boyunca "kafirler kenti" olarak adlandırılmış Türklerin azınlıkta kaldığı Rum, Ermeni, Yahudi, Levanten ve Frenklerin yaşadıkları semt olmuştur.[325]

Din ve ticaret serbestliği tanınan Galatalıların var olan kiliselerine Perşembe Pazarı'nda bulunan San Paolo de San Domenico Kilisesi dışında dokunulmamıştır. Semtin en büyük mabedi olan bu kilise Camii Kebir adıyla camiye çevrilmiştir.[326] İspanya mağripleri bu bölgeye yerleştirildikten sonra ismi Arap Camii olarak anılmaya başlamıştır.[327] II Mahmut'un (hd.1808-1839) kızı Adile Sultan tarafından onartılan caminin yanına sarnıç, şadırvan ve mektep ilave ettirilmiştir.[328] Bölgenin ilk camilerinden Kurşunlu Mahzen Camii, Haliç kıyısında bulunan ve 1453 yılında yıktırılan Kastellion ton Galataou burcunun mahzenidir. "Mahzen-i sultânî" olarak Fatih'in vakfiyelerinde depo olarak kullanılan yapı 1752 ve 1756 yıllarında Köse Bâhir Mustafa Paşa tarafından camiye dönüştürülür.[329] Üstünde, ahşap Türk konağı bulunan Kurşunlu Mahzen Köşkü'nün inşa edildiği hisar 19. yüzyılda yıkılmıştır. Camiye dönüştürülen ve ibadete açık olan kısım ise son olarak 1985 yılında restore edilmiştir.[330]

Fatih Devri'nin sonlarına doğru nüfusu yaklaşık 12-13 bin olan Galata semti[331]1592 yılında İspanya'dan gelen Mağripler ve Sefared Yahudilerinin II. Beyazıt Dönemi'nde (hd.1481-1512) bu bölgeye yerleştirilmesiyle artar.[332]Bu dönemde bölgeye Müslümanların yerleşmesiyle yeni ibadethaneler inşa edilmeye başlar. Atçılar Tekkesi, Okmeydanı Tekkesi, Galata Mevlevihanesi bölgenin iskanını hızlandırır. Aynı dönemde Kasımpaşa Azapkapı arasında inşa edilen Bedrettin Mescidi, Tophane'de Firuz Ağa Mescidi, Tophane Kapısı civarında Beyazıt Mescidi Müslüman nüfusunun artmasıyla inşa edilen ibadethanelerdi. Tepebaşında inşa edilen Kemer Hatun Camii, Yavuz Sultan Selim dönemi yapılarındandır. Galatasaray civarında Acemi oğlanlar Mektebi olarak kullanılacak bina Kanuni Sultan Süleyman döneminde (hd.1520-1566) inşa edilmiştir.[333]

1537 yılında Matrakçı Nasuh'un Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn-i Sultan Süleymân adlı eserinde yer alan Galata bölgesi çizimlerinde esas yerleşimin sur içinde

[325] Robert Mantran, *Age*., s.18.
[326] M. Sinan Gemin, *Age*., s.26.
[327] P.G. İnciciyan, *Age*., s.87-88.
[328] Eser Tutel, *Age*., s.30-31
[329] Semavi Eyice, "Galata", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.13, (1996), s.305-309.
[330] M. Sinan Gemin, *Age*., s.20.
[331] M. Sinan Gemin, *Age*., s.27.
[332] Brendan Freely, Jonh Freely, *Age*., s.18.
[333] M. Sinan Gemin, *Age*., s.27

olduğu, sur dışında ise seyrek biçimde Kasımpaşa, Tophane ve Galatasaray'da çeşitli yapıların ve yerleşim yerlerinin bulunduğu görülür. Evliya Çelebi Tophane, Kasımpaşa, Galata'dan şehir olarak söz eder. 15 ve 16. yüzyıllarda sahilde ve sur içinde yoğun olan nüfus sonraki dönemlerde iç kesimlere doğru yayılmıştır.[334]



Plan 4. 3. Matrakçı Nasuh'un İstanbul minyatüründe Galata (Url 5)

Kaynak: Matrakçı Nasuh, "Galata", 1537, https://tr.m.wikipedia.org/wiki/Dosya:Matrak%C3%A7%C4%B1_Nasuh_-_%C4%B0stanbul.jpg

16. yüzyılda bölgenin önemli yapılardan olan 1540 tarihli Rüstem Paşa Bedesteni eski San Michele Kilisesi'nin yerine inşa edilmiştir.[335] Pargalı İbrahim Paşa'nın inşa ettirdiği tek cami olan İbrahim Paşa Cami (Yağ Kapanı Cami) semtin önemli Osmanlı yapılarındandır.[336] Bu dönemde inşa edilen yapılar bölgenin mimari dokusunun ve nüfusunun değişimini etkilemiştir. Özellikle sur dışı bölgelerde Müslüman sayısında önemli bir artış sağlamıştır.[337] Osmanlı'nın ilk sanayi tesislerinden olan top döküm atölyeleri Fatih tarafından sur dışında Tophane bölgesine 1456-1470 yılları arasında inşa ettirilmiştir. Kanuni Sultan Süleyman döneminde eski binalar yıktırılarak yenileri yaptırılmıştır.[338]

Türk mimari üslubunda yapılar ağırlıkla sur dışında inşa edilmiştir. 16. yüzyılda Mimar Sinan ile başlayan ve sonraki dönemlerde devam eden imar hareketleri bölgenin Türk kimliği şekillendirir. Azapkapı'da iskele yakın bir konumda Sadrazam Sokullu

[334] M. Sinan Gemin, *Age.*, s.30-34.
[335] Halil İnalcık, *Age..*, s.281
[336] Eser Tutel, *Age..*, s.32-33.
[337] İlber Ortaylı, "Galata", *TDV İslam Ansiklopedisi,* C.13, Türkiye Diyanet Vakfı, (1996), s.304.
[338] Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Age.*, s.7-9.

Mehmet Paşa tarafından Mimar Sinan yaptırılan Azapkapı Sokullu Mehmet Paşa Cami ve Hamamı Yeşil Direk Hamamı ve Camii,[339] Kaptan-ı Derya Kılıç Ali Paşa'nın Çavuşbaşı İskelesi'nin önüne 1580-1581 yılları arasında Mimar Sinan'a inşa ettirdiği cami, medrese, sebil, türbe ve hamamdan oluşan Tophane Kılıç Ali Paşa Külliyesi[340] Süheyl Bey Mescidi, Ebu'l Fazıl Camii ve Türbesi, Karaköy Hayrettin Paşa Hamamı, Muhyiddin Çelebi Camii, Yakup Ağa Hamamı, Şehzade Cihangir Camii, Fındıklı Molla Çelebi Cami ve Hamamı bu dönemin yapılarıdır.[341]

Avrupa ile ticaretin yürütüldüğü semtin en önemli pazarı, Perşembe Pazarı (Orta-Hisar) denilen yer ile Karaköy'dü.[342] 17. yüzyılda gemiler ve denizciler için gerekli olan her türlü malzemenin üretilip satıldığı dükkân ve atölyeler Tophane, Galata ve Kasımpaşa sahilinde sıralanmaktaydı.[343]

Cenevizliler tarafından inşa ettirilen ve sahil boyunca uzanan surların kapılarının eski adları, yerleri, sayıları ve sırası surların yıkılmış olması, topografyada meydana gelen değişiklikler ve arkeolojik buluntu eksiklikleri nedeniyle kesin bilinmemektedir. Fakat 17 ve 18. yüzyıllarda mevcut durumları konusunda dönem seyyahlarının verdikleri bilgiler bulunmaktadır. Evliya Çelebi, Seyahatname 'sinde sur kapılarını şu şekilde sıralar; 1) Meyyit Kapısı, Kasımpaşa Tersanesine bakmaktadır. 2)Azepkapısı 3) Kürkçükapısı 4) Yağkapanı kapısı 5) Balıkpazarı Kapısı, 6) Karaköy Kapısı bu beş kapı güney yönde denize bakmaktadırlar. 7) Kurşunlu Mahzen Kapısı doğu tarafında denize bakan bu kapıya Rumlar Aya Niko Kapısı derlerdi. 8) Kireç Kapısı, doğu yönde kara kapılarındandır. 9) Tophane Kapısı, kuzey yönde kara kapısıdır. 10) Küçük kule kapısı, kuzey kara kapısıdır. 11) Büyük kule kapısıdır. Bu kapı da kara kapılarındandır ve kuzey yöndedir.[344]

17. yüzyıl sonlarında Eremya Çelebi sur kapılarını Evliya Çelebi'den biraz faklı olarak sıralar. Galata'nın ilk kapısı Azapkapı'dır. Burada bir iskele ve cami yanında büyük demirci dükkanlar bulunuyordu. Azapkapı'da ayrıca gemi malzemeleri imal edilip satılmakta, gemiler kalafat edilmekte, su çekmek ve taşımak için çam ağacından tulumba imalatı, ip halat atölyeleri bulunmaktaydı. İkinci kapı Kürkçükapı'dır. Üçüncü kapı

[339] Semavi Eyice, "Galata", s.307.
[340] Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Age.*, s.42.
[341] M. Sinan Gemin, *Age*., s.30.
[342] Halil İnalcık, *Age*., s.282.
[343] Robert Mantran, *Age.*, s.18.
[344] Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul,* Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2008, s.389.

Yağkapanı'dır ve Galata gümrüğü ve Galata zindanları buradaydı. Dördüncü kapı Balıkpazarı kapısıydı burada balıkçılar ve meyhaneler oldukça fazlaydı. Beşinci kapı Karaköy kapısıdır. Denize bakan bu kapıların her birinin önünde iskelesi bulunurdu. Altıncı kapı Kurşunlu Mağaza kapısıdır. Gemilere, Avrupa'ya taşınacak malzemelerin yüklendiği yerdir. Yağkapanı bölgesinde meydana gelen yangın sonrası gümrük binası, hanlar, dükkanlar ve odalar buraya taşınmıştır. Bu nedenle buraya Yeni Yağkapanı da denilirdi. Bu kapının sur içinde Sultan İbrahim döneminde camiye çevrilen Andon kilisesi ve ayazması bulunurdu. Mumhane Kapısı, yedinci kapı olup burada mum imalathaneleri bulunduğu için bu adı almıştı. Sekizinci kapı, Eğri Kapı da tüfenk barutu imalatı yapılırdı. Dokuzuncu kapı Kireçkapı'dır ve Tophane Camii, hamam ve mahkemeye bu kapıdan ulaşılırdı. Yağkapanı ile Kireçkapı arasında tabakhaneler, surun iç tarafında meyhaneler ve Rum mahallesi bulunurdu. Kara tarafında bulunan üç kapıdan Kule kapısı karaya denize nazır ve kara tarafına açılan diğer iki kapıdan daha büyüktür. Kule kapısı ise mezarlıklara açılıyordu, yoldan devam edilirse Beyoğlu'na çıkılmaktaydı. Tophane tarafında olan kapı Türk mahallesine açılıyordu. Kara surlarının önünde hendeklerin içinde halat ve ip imalatı yapılmaktaydı.[345]

Galata sur içinde bir Ermeni, dört Rum ve üç Latin kilisesi bulunuyordu. Surp Lusavoriç Ermeni Kilisesi 1436 yılında inşa edilmişti.[346] Benedictus Rahiplerine ait olan St. Beonit Kilisesi'nin [347] etrafı yüksek duvarlarla çevriliydi. Balık Pazarı'nın yukarısında San Francisco tarikatının kilisesi ve papaz evleri vardı.[348] İkinci Latin kilisesi olan St. Georges kilisesi Perşembe pazarında bulunuyordu.[349] Üçüncü Latin kilisesi, Dominiken rahipleri için yapılan St. Pierre et St. Paul kilisesi ve manastırıydı.[350]

[345] Eremya Çelebi Kömürciyan, *İstanbul'un Tarihi XVII. Asırda İstanbul*, Hrand D. Andreasyan (çev.), Eren Yayıncılık ve Kitapçılık Ltd. Şti., İstanbul 1988, s.35-37.
[346] İnciciyan, *Age*., s.84-86.
[347] Cosimo Comidas de Carbognano, *18. Yüzyıl Sonunda İstanbul*, Erendiz Özbayoğlu (çev.), Eren Yayıncılık, İstanbul 1993, s.78-79.
[348] Kömürciyan, *Age*.., s.36.
[349] İnciciyan, *Age*., s.84-86.
[350] Cosimo Comidas de Carbognano, *Age*., s.77.



Plan 4. 4. Andelfinger&Seutter, İstanbul haritası, (Augsburg 1735)

Kaynak: Ayşe Yetişkin Kubilay, *Büyük İstanbul Tarihi*, s.530

19. yüzyılda Avrupa sermayesi ve sermayedarların Galata bölgesine yerleşmesiyle zenginleşmeye başlayan semt aynı zamanda modern şehirciliğin ilk adımlarının atıldığı yer olmuştur. 1882 yılında İstanbul'un toplam nüfusunun yaklaşık dörtte birinin yaşadığı semtin nüfusunun şekillenmesinde 1838 yılı İngiltere-Osmanlı anlaşması ve Kırım Savaşı etkili olmuştur. İstanbul'da ve Anadolu'da yaşayan azınlıkların göçü, elçiliklerin ve elçiliklere bağı hizmet verenlerin, bankacılık ve ticaretle ilgili iş yapanlarında eklenmesiyle kozmopolit Galata halkı oluşmuştur. Farklı halkların, kültürlerin ve dinlerin ortak yaşamı aynı zamanda renkli ve dinamik sosyal hayatı yaratmıştır.[351]

Galata, Tophane, Kasımpaşa bölgesi 19. yüzyıl başlarında Türk sivil mimari üslubunda ahşap iki katlı yapılardan oluşmaktaydı. Yabancı elçilik binaları dahil az sayıda taş/kagir bina vardı. 1870 yılı yangınında ahşap konutların neredeyse tamamı yok olmasından sonra bölgede kagir yapılar inşa edilmeye başlar.[352] Özellikle Levantenlerin eskiden yaşadıkları yerlere uyum sağlayabilecek nitelikte binalar, sokak ve caddeler oluştururlar. Fransız İhtilali ile yerlerini terk ederek Pera'ya gelen yabancılar 1854 yılından sonra bölgenin imarında önemli rol oynamışlardır.[353] 1857 yılında belediyenin kurulmasıyla aydınlık, geniş ve temiz caddeler açılır. Levanten, Müslüman ve

[351] Halil İnalcık, *Age*., s.403-407.
[352] M. Sinan Gemin, *Age*., s.45-46.
[353] Behzat Üsdiken, *Pera ve Beyoğlu'nda Bankalar, Bankerler, Sarraflar, Tefeciler, Kuyumcular,* Creative Yayıncılık ve Tanıtım Ltd. Şti., İstanbul 2000., s.256-257

azınlıklardan oluşan Belediye Meclisi hizmetlerin arttırılması ve semtin gündelik hayatının geliştirilmesi için çalışmalar yürüterek, belediyeye gelir kaynakları oluşturdu.[354]

1864 yılında Galata surlarının yıkılması ve hendeklerin doldurulması sonrası iskân Şişhane, Tünel ve Tophane'ye doğru hızlanır. Genişleyen bölgenin ulaşım sorununu çözmek maksadıyla 31 Temmuz 1871 yılında Azapkapı-Beşiktaş tramvay hattı ve vapur hatları işlemeye başlar. 18 Ocak 1875'te Dünyanın ikinci metro hattı olan Tünel açılır. Bölgenin hızla gelişen ulaşım ağına 1883 yılında Karaköy-Bankalar Caddesi-Şişhane hattı eklenerek tramvay hattı Galatasaray'a kadar uzatılır.[355]

Karaköy'ün bir iş merkezi haline gelmesiyle Karaköy, Tophane, Dolmabahçe hattı kıyısı ticari rıhtıma dönüşür. İnsan ve araç trafiğinin yoğun olduğu alanda yol çalışmaları, meydan düzenlemeleri yapmak için belediyenin girişimleriyle Karaköy Meydanı eski Ceneviz Meydanı'nın olduğu sahaya 1858 yılında küçük bir meydan olarak açılır. Karaköy'den Tophane'ye uzanan Galata Caddesi ve sahil şeridi 1865 yılında genişletilerek düzenlenir. Fransız Marius Michel'e (Mişel Paşa) 1879 ve 1890 yılında yapılan anlaşma ve imtiyazlarla sahil şeridinin ıslahı ve gümrük binalarının yapımı görevi verilir. 1895 yılında Tophane-Karaköy arasında 758 metre uzunluğunda bir rıhtım yapılır ve yeni binaların inşası bitirilir.[356] Bankalar Caddesi'nin genişletilmesi sırasında Palazzo del Comue adlı Podesta binasının ön kısmı kesilmiştir.[357]

20 Mart 1865 tarihinde Osmanlı Bankası ile 6. Bölge Belediye Konseyi arasında yapılan sözleşmede İmparatorluk Hükümeti'nin Belediye'ye verdiği Karaköy Hanı, Kule Kapısı, Taksim bölgesinde arsalar, Tophane inişinde hendeklerin olduğu yerlerdeki araziler ve binalar Bank-ı Osmani-î Şahane'ye ipotek edilir. Bu araziler ve Kule Kapısı surları yıkılır ve boşalan arsalar verilen kredilere karşılık banka yönetimi tarafından satılır. Satılan yerler hızla imar edilir.[358] Osmanlı Bankası, ünlü Levanten Mimar Alaxandre Vallaury ile anlaşarak Bankalar Caddesi üzerine genel merkez olarak kullanılacak yan yana iki bina yaptırılır. 1895 yılında açılan bina anıtsal ve geleneksel mimari formların bir arada kullanıldığı önemli bir yapıdır.[359]

---

[354] Halil İnalcık, *Age*., s.406.
[355] M. Sinan Gemin, *Age*., s.50.
[356] Zeynep Çelik, *Age*., s.99-102.
[357] M. Sinan Gemin, *Age*., s.21.
[358] Behzat Üsdiken, *Age*, s.52-54.
[359] Cengiz Can, *İstanbul'un Yabancı ve Levanten Mimarları*, Arketon, İstanbul 2020, s.150.

Karaköy meydanın etrafında yoğunlaşan çoğunlukla banka binaları ve işhanları neoklasik üslubun kullanıldığı kagir binalardı.[360] Karaköy Meydanı'nın solunda günümüzde Ziraat Bankası binası olarak kullanılan beş katlı ve teraslı bina 20. yüzyıl başlarında Fransız Credit Lyonnais banka binasıydı. 1911-12 yıllarında yerine Avusturya Wiener Bank geçmiştir. Cumhuriyetten sonra bir dönem tütün rejisi olarak kullanılan yapının hemen gerisinde 1957 yılında yıkılan Raimonda d'Arancon tarafından inşa edilen Karaköy Mescidi bulunmaktaydı. Karaköy Köprüsü'nün sağında mimar Vedat Bey'in inşa ettiği bir dönem Wagon-List şirketi tarafından kullanılan Seyr-i Sefarin binası bulunuyordu. Bina 1958 yılında istimlak edilen yapılardandır. Mimar Nafilyan Bey tarafından inşa edilen Şirket-i Hayriye Müdüriyet binası meydanın etrafındaki binalardandı.[361]

Karaköy bölgesinin kentin önemli ticaret merkezi haline gelmesi Haliç'in iki yakası arasında deniz yoluyla yapılan ulaşıma alternatifler üretmeyi zorunlu hale getirir. Osmanlı döneminde Haliç üzerine ilk köprü Sultan II. Mahmud döneminde 1836 yılında ahşap malzemeden inşa edilmiştir. Geçiş ücreti alınmadığı için Hayratiye (Cisr-i Atik) adı verilen köprü Unkapanı-Azapkapı arasında yaklaşık 500 metre uzunluğundaydı. Sultan Abdülmecid döneminde yine ahşap malzemeden 1845 yılında Karaköy Eminönü arasına inşa edilen ikinci köprü ise yaklaşık on sekiz yıl kullanılmıştı. Sultan II. Abdülhamid döneminde İngiliz Wells and Taylor şirketine yaptırılan demir köprü (1877) Karaköy Eminönü arasındaydı ve gemilerin geçebileceği şekilde tasarlanmıştı. Yeni Karaköy Köprüsü yapılana kadar 37 yıl hizmet veren köprü sonra Unkapanı'na taşınmış ve 1936 yılına kadar burada kullanılmıştır.[362]

[360] Zeynep Çelik, *Age*., s.164-166.
[361] Eser Tutel, *Age*., s.146-151.
[362] Eser Tutel, *Age*., s.138-145.

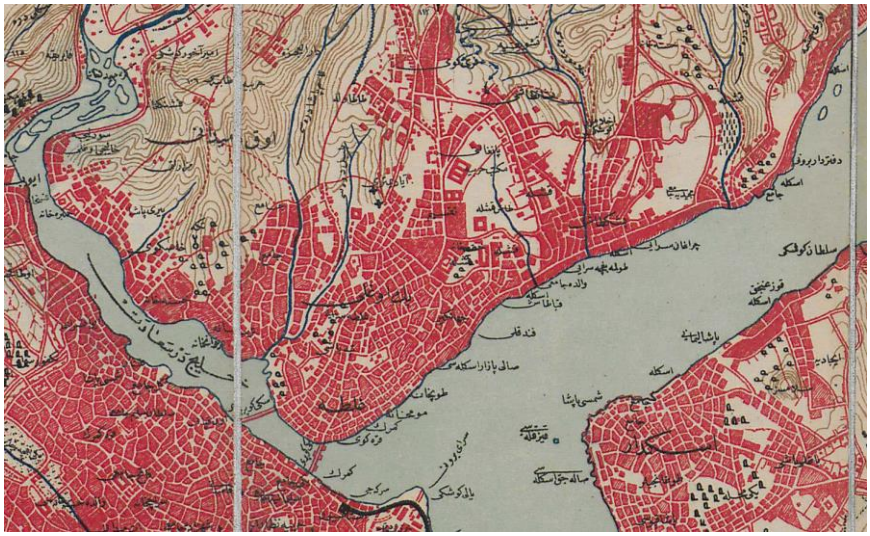


Fotoğraf 4. 1. 1928 yılında Galata Köprüsü tören için hazırlanıyor (Url 6)

Kaynak: SALT Araştırma, "Galata Köprüsü", 1928, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/123827

Karaköy- Eminönü hattının 1992 yılına kadar kullanılan köprüsü Alman M.A.N. firması tarafından 1910 yılında yapımına başlanan ve Sultan Reşad döneminde 1912 yılında açılan Karaköy Köprüsü'dür. (Cesr-i cedid)[363] Açılır kapanır özellikte olan demir köprünün açılışından yaklaşık iki yıl sonra üzerinde elektrikli tramvaylar geçmeye başlamıştır. Köprünün altında dükkanlar, karakol, manavlar, birahaneler, oltacılar ve bir gişe bulunmaktaydı.[364]

[363] Semavi Eyice, "Haliç", *TDV İslam Ansiklopedisi,* C.15, Türkiye Diyanet Vakfı, (1996), s.278.
[364] Eser Tutel, *Age*., s.146-151.



Harita 4. 1. Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye yayınladığı 1911-1912 tarihli İstanbul Boğazı ve civarı 1:50000 ölçekli haritası (Url 7)

Kaynak: SALT Araştırma, Erkan-ı Harbiye Koleksiyonu,1911-1912
https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/100256

Karaköy'ün bir ticaret ve iş merkezine dönüşmesinde buraya yerleşen Yahudi, Ermeni, Rum ve Levanten bankerler etkili olmuştur. Bankerlerin desteğiyle kurulan bankalar, tefeciler ve sarraflar bölgenin gelişiminde etkin rol oynamışlardır. Bankalar ve Galata Bankerleri, Galata'da 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra belli sokak ve caddelerdeki hanlara, İşhanlarına yayılmışlardı. Bir kısmı günümüze ulaşamayan merkezlerin en popülerleri Voyvoda Caddesi ve cadde üzerinde bulunan hanlardı. Yine belli başlı sokaklarda bulunan han, dükkân ve odalarda işlerini yürütmekteydiler. 1956-1960 yılları imar faaliyetleri sırasında bazıları yıkılmış olan bu hanların en ünlüleri; Mehmet Ali Paşa Hanı, Saatçi Han, Camondo Han, Havyar Han, Halil Paşa Hanı, Büyük Yeni Han, Demir Han, Kevork Han, Değirmen Han, Sarnıçlı Han, Karaköy Sokak Komisyon Han, Kristal Han, Tütüncü Çıkmazı, Kumbaracı Yokuşu, Boğaz Çıkmazı olarak sıralanabilir.[365]

6. Daire kurulduktan sonra 1877 yılına kadar bağımsız çalıştı ve birçok önemli kararlar aldı. Galata, Pera ve Tophane semtlerinin kadastro çalışmalarının yapılması, 1864 yılında Galata surlarının kaldırılması, 1870 yılı Pera yangınından sonra yapıların kagir olması zorunluluğu getirilmesi bu kararlardan bazılarıdır. Taksim ve Tepebaşı parkları bu dönemde yapılmıştır. [366]

[365] Behzat Üsdiken, *Age.*, s.116-118.
[366] M. Sinan Gemin, *Age.*, s.51.

1870 yangınında yaklaşık 3000 kadar yapının yok olmasından sonra taş bina yapma zorunluluğun getirilmesiyle yanan ve harap olan binaların yerine çağdaş Art Nouveau tarzında binalar inşa edilmiştir. Bölge gayrimüslimlerin, yabancı elçiliklerin, devlet adamlarının ve Avrupalı tüccarların yaşadığı, konakladığı Avrupai hayat tarzının merkezi haline gelir. Hava gazı ve elektrikli aydınlatmanın kullanılmaya başlanmasıyla bölge çağdaş kamusal hayatında başladığı yer olur.[367] Galata Avrupa tarzı mimarisi ve yerleşim düzeniyle Türk mimari geleneğinden farklı biçimde şekillenir. İşhanları, oteller, bankalar, tiyatrolar, apartmanlar ve mağazalarıyla Batılı modern bir kent havasındaydı.[368]

6. Dairenin 1870 yılında lağvedilmesinden sonra yol yapım çalışmalarında azalma dikkat çeker. İmar çalışmaları çoğunlukla Beşiktaş ve civarındaki saraylar çevresinde yoğunlaştırılır. 1856 yılında Dolmabahçe Sarayı'nın tamamlanmasıyla Beşiktaş ve Dolmabahçe yollarının inşalarına başlanır. Aynı zamanda deniz ulaşımının sağlanabilmesi için 1857 yılında Beşiktaş, 1864 yılında Dolmabahçe rıhtımları inşa edilir.[369]

17. yüzyılda hızlı gelişim gösteren Tophane Semti meydanında çınar ağaçlarının olduğu değişik boy ve biçimlerde topların ve güllelerin sergilendiği geniş ve hareketli bir meydana sahipti. Emtiaların yığıldığı Çavuşbaşı İskelesi'nden sonra tophane binaları, topçubaşı odaları ve Mehmed Ağa Camii bulunmaktaydı.[370] Caminin yanında yaldızlı bir çeşme ve önünde salı günleri kurulan pazar yeri vardı. Salıpazarı'nın ilerisinde Canfeda Tekkesi ve Canfeda İskelesi bulunmaktaydı.[371] Buradan yukarı sırtlara doğru evler ve binalar Cihangir'e kadar sıralanmaktaydı. Fındıklı semti Salıpazarı'ndan sonra gelmekteydi. Kendi çarşısı, pazarı, büyük camisi ve Çizmeciler Tekkesi buluyordu. Fındıklının ilerisinde Müftü Ebussuud'un Konağı, bostanları ve sayfiye yerleri vardı. Dolmabahçe bostanları da buradaydı. Sultan III Ahmed döneminde (hd. 1703-1730) sahil doldurulmuştur. [372]

17 ve 18. yüzyıllarda surların kuzeyinde kurulan elçilik binaları, farklı tarikatlara ve milletlere bağlı kiliseler, evler sur dışı iskanı hızlandırır.[373] Galata-Tophane bölgesinde

[367] Murat Belge, *Age.,* s.162.
[368] Zeynep Çelik, *Age.,* s.108.
[369] Zeynep Çelik, *Age,* s.96.
[370] Eremya Çelebi Kömürciyan, *Age.,* s.39.
[371] İnciciyan, *Age.,* s.157-158.
[372] Eremya Çelebi Kömürciyan, *Age..,* s.39.
[373] İlber Ortaylı, *Agm*., s.304.

su sorununu çözmek için Sultan I. Mahmut (1730-1745) döneminde Bahçeköy sularının getirilmesi ve dağıtılması için inşa edilen su yolu ve Taksim Maksem'i Galata, Kasımpaşa ve Tophane'nin su ihtiyacını giderir.[374] İsaliye hattı oluşturulduktan sonra Galata, Tophane, Salıpazarı, Fındıklı, Kabataş, Cihangir, Beşiktaş, Dolmabahçe ve Kasımpaşa semtlerinde iskan ve nüfusun hızla artar. Bu dönemde bölgeye çok sayıda çeşme inşa edilmiştir.[375] Kürkçükapısı dışında Yahya Ağa, Kurşunlu Mahzen yanında Reis İsmail Efendi, Kulekapısı yanında Defterdar Mehmet Efendi çeşmeleri önemli örneklerdir.[376]

Tophane semti, surların Tophane kapısından, Kabataş Çizmeciler Tekkesine ve Cihangir sırtlarına kadar olan bölgeyi kapsamaktaydı. [377] Evliya Çelebi'nin büyük ve önemli bir semt olarak anlattığı Tophane sırtlarında ve deniz kıyısında bahçeli büyük konaklar, yalılar, evler, saraylar sıralanıyordu.[378] Semtin ahşap konaklarının büyük kısmı 1870 yılında çıkan büyük Galata yangınında yok olmuştur.[379] 19. yüzyılda Tophane-Fındıklı semtlerinin eğimli yamaçlarında yabancı elçilik binaları, bahçeli evler bulunmaktaydı. Dik yokuşlarına merdivenler yardımıyla çıkılmaktadır.[380]

Tophane Meydanı'nın simge yapılarından olan çeşme Lale Devri üslubunda I. Mahmud tarafından 1732 yılında yaptırılmıştır. Meydan, I. Mahmud döneminde yabancı elçilerin karşılama törenlerinin yapıldığı alan olarak kullanılmıştır.[381]

Osmanlı Devleti'nin ilk sanayi mahallelerinden olan Tophane'ye ilk Fatih döneminde top döküm atölyeleri kurulmuştur. Yapıya II. Beyazıt döneminde kışla binası eklenmiştir. Kanuni döneminde inşa edilen top döküm atölyeleri ve binaları ise 1719 yılı yangınına kadar değişikliğe uğramadan üretim yapmıştır. Sultan I. Mahmud döneminde 1745 yılında harap haldeki binaların yerine Fransız General Baron de Tott modern teknolojilerle tesislerin yenilenmesinde Topçubaşı ve Mimar Mustafa Ağanın nezaretinde yeni Tophane binası yapılmıştır.[382] Sultan III Selim döneminde Nizam-i Cedid ordusunun kurulmasıyla başlayan ıslahatlar çerçevesinde modern askeri eğitim için Tophane binaları

[374] Cosimo Comidas de Carbognano, *Age.*, s.84-85.
[375] M. Sinan Gemin, *Age*., s.40.
[376] İnciciyan, a.g.e., s.84-86.
[377] Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Age.*, s.15.
[378] M. Sinan Gemin, *Age*., s.36.
[379] Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Age*., s.15.
[380] Robert Walsh, *İstanbul Manzaraları,* Şeniz Türkömer, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013, s.135-136.
[381] Doğan Kuban, *Osmanlı Mimarisi,* YEM Yayın, İstanbul 2016, s.511-514.
[382] Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Age*., s.15-27.

yıktırılarak 1792 yılında yeniden inşa edilmiştir.[383] Tophane Meydanı askeri eğitim ve talim sahasına uygun biçimde etrafındaki ahşap binalar yıkılarak genişletilmiş ve düzenlenmiştir. Deniz kıyısına paralel ortasında cami olan üç kışla binası inşa ettirilmiştir.



Fotoğraf 4. 2. 19 yüzyılda Tophane kıyılarını gösteren Melling gravürü. (Url 8)

Kaynak: SALT Araştırma, 19.yy, Melling, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/106251)

1823 yılında meydana gelen Firuz Ağa yangınında Topçu Kışlası, Top Arabacıları Kışlası, dökümhane binası kısmen, caminin ise tamamen yanması[384] üzerine Sultan II. Mahmud döneminde binalar kagir olarak yeniden inşa ettirilir. Yeni Tophane binasının önüne revaklı giriş kapısının üzerindeki oda ile dikkat çeken Topçu Kışlası ve ek binalar eklenir.[385] Ayrıca vapur makine hanesi ile malzeme fabrikası komplekse dahil edilir. Meydanın ortasına Topçuların, Yeniçeri ocağının kaldırılmasında gösterdikleri çabanın nişanesi olarak büyük mermer bir sütun yerleştirilir. Askeri komplekse 1847 yılında Sultan Abdülmecit devrinde bir marangozhane ve meydanda bulunan Topçubaşı binası eklenir. 1863 yılı yangınında hasara gören binanın yerine Abdülaziz dönenimde Müşirlik binası inşa ettirilir. Tophane Sanat Okulu olarak kullanılan bu bina 1957 yılında yıkılmıştır.[386] İmalat-ı Harbiye Usta Mektebi 19 yüzyıl askeri mimarisinin önemli

[383] Doğan Kuban, *Age.*, s.552.
[384] Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Age.*, s.16.
[385] Doğan Kuban, *Age.*, s.552.
[386] Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Age.*, s.16-17.

yapılarındandı. Üç katlı binaların önünde tonozlu dükkanlar yer almaktaydı. Binalar 1956-57 yılında yıkılmıştır.[387]



Fotoğraf 4. 3. Tophane ve Nusretiye Camisi (Url 9)

Kaynak: SALT Araştırma, James Robertson, 1853, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/194230

Nusretiye Camisi, 1823 yılında yanan Topçu Arabacıları Kışla Camisi'nin yerine II. Mahmud tarafından Krikor Amira Balyan'a inşa ettirilmiştir. Barok üslupta inşa edilen caminin avlu duvarları ve girişi yoktur.[388] Alüvyon zemin üzerine inşa edilen caminin şark tipi tezyinatı, altın yaldız kaplı kafesleri ve minareleri, taş oymaları ve mermer merdivenleriyle dikkat çeker.[389] Külliyenin sebil ve muvakkithanesi Sultan Abdülaziz döneminde yol çalışmaları nedeniyle taşınmıştır.[390] Nusretiye Camisinin önünde 1901 tarihinde İtalyan mimar R. D'Aronco tarafından yapılan II Abdülhamid çeşmesi 1957 yılında yol genişletmeleri sırasında Maçka Parkı'na taşınmıştır.[391] Günümüzde önüne inşa edilen yapılar nedeniyle sahilden tamamen kopmuş olan Tophane saat kulesi 19. yüzyılın ikinci yarısında Sultan Abdülmecid döneminde inşa edilmiş, 1913'de yangın sonucu hasar görmüş ve onarılmıştır.[392] Tophane çeşmesi ile Nusretiye camisi arasında bulunan Sultan Abdülmecit döneminde İngiliz Mimar William James Smith'e yaptırılan

[387] Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Age*., s.64-65.
[388] Doğan Kuban, *Age*, s.631.
[389] Robert Walsh, *Age.*, s.140-143.
[390] Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Age.*, s.46-49.
[391] Cengiz Can, *Age.*, s.164.
[392] Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Age*., s.33.

Tophane Kasrı (1852) Neo-Klasik üslupta bir yapıdır.[393] Tophane Kasrı önemli bir diplomatik merkez olarak kullanılmıştır.[394]

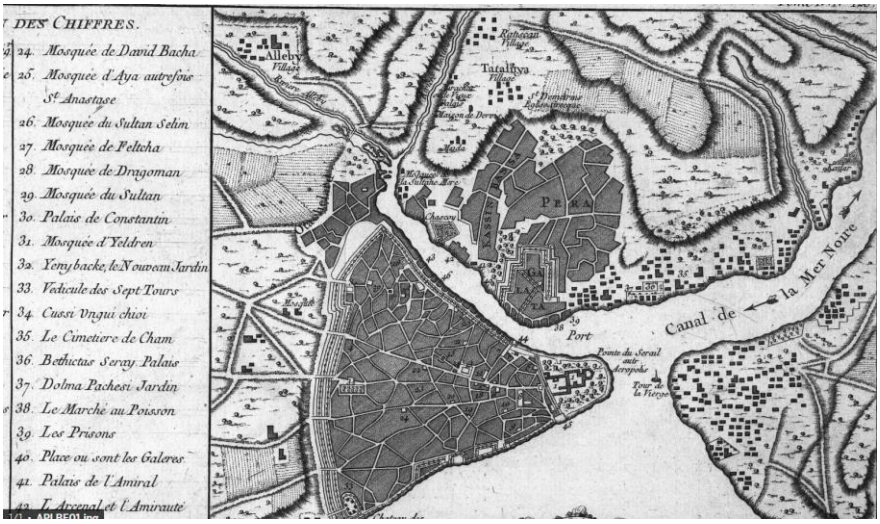


Fotoğraf 4. 4. Meclis-i Mebusan Caddesi (1915) Nusretiye Camii, Hamidiye Çeşmesi, Arabacılar Kışlası (Url 10)

Kaynak: SALT Araştırma, Charles Chusseau-Flaviens, 1915, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/108036

Fındıklı'da, III. Ahmet döneminde bir sahil sarayı olarak Damat İbrahim Paşa'nın 1724 yılında inşa ettirdiği Emnâbât Sarayı[395] 1737 yılında kapsamlı bir onarım sonrası büyük olasılıkla Patrona Halil isyanında tahrip edilmiş ve zamanla yok olmuştur. Sultan I. Abdülmecit (hd.1839-1861) kızları Cemile ve Münire sultanlar için aynı yere Çifte saraylar olarak anılan bitişik iki saray yaptırmıştır. 1859 yılında tamamlanan yapıların mimarı Garabet Balyan'dır. Günümüzde MSGSÜ kullanımında olan saraylar 1948 yılında gerçekleşen yangında tahrip olmuş, 1953 yılında restore edilerek eğitime tekrar başlamıştır. [396]

[393] Doğan Kuban, *Age.*, s.648.
[394] Cengiz Can, *Age.*, s.102.
[395] M. Tayyip Gökbilgin, "Boğaziçi", *TDV İslam Ansiklopedisi,* C.6, TDV Yayınları, İstanbul 1992, s.252.
[396] M. Sinan Gemin, "Saraylar, Kasırlar, Konaklar ve Evler", *Geçmişten Günümüze Beyoğlu,* C.1, Türkiye Anıt Çevre Turizm Değerlerini Koruma Vakfı, İstanbul 2004, s.141-142.



Plan 4. 5. Jacqees Nicolas Bellin'in çizdiği 1764 tarihli İstanbul Planı (Url 11)

Kaynak: SALT Araştırma, Jacqees Nicolas Bellin, 1764, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/110007

Beşiktaş semti teraslı birkaç tepe üzerine kurulmuş büyük bir sahil köyüydü ve 17. yüzyılın ortalarında teraslı bağ ve bahçeleriyle yaklaşık altı bin hane yaşamaktaydı.[397] Osmanlı döneminde gösterişli yalıları, yazlık kasır ve saraylarıyla sayfiye beldelerinden olan semte yazlık bir saray olan Bayıldım Köşkü 1747 yılında Sultan I Mahmut tarafından inşa ettirilmişti.[398] Saray III. Selim ve II. Mahmud devrinde de eklemeler ve onarımlar yapılarak kullanılmıştır.[399]

Boğaz kıyılarında yapılan en önemli ve dikkat çeken yapı Dolmabahçe Sarayı'dır. Sahilin ve Beşiktaş semtinin cazibesini arttıran bu ihtişamlı yapı 16 yüzyıldan itibaren yerleşimin artmaya başladığı Beşiktaş- Fındıklı semtleri arasında inşa edilmiştir. Bölgeye ilk saltanat yapıları burada bulunan koyun doldurulmasıyla oluşturulan araziye 17. yüzyılda I. Ahmed ve II. Osman dönemlerinde inşa edilen köşkler ve kasırlardır. IV. Mehmed döneminde Çinili Köşk inşa ettirilmiştir. Bahçesinde şadırvanlı havuzlar ve çeşmeler bulunan bu sarayın dış duvarları çinilerle kaplı köşkten ötürü bu isimle anılmıştır.[400] 19 yüzyıla kadar çeşitli eklemeler ve onarımlarla kullanılan sahil sarayı Sultan Abdülmecid döneminde tamamen yıktırılarak yerine Dolmabahçe Sarayı (1842-1856) inşa ettirilmiştir.[401]

[397] Evliya Çelebi, *Age.*, s.409.
[398] M. Sinan Gemin, *Age.*, s.21.
[399] Tayyip M. Gökbilgin, *Age.*, s.253.
[400] Cosimo Comidas de Carbognano, *Age.*, s.93.
[401] Doğan Kuban, *Age.*, s.619.



Fotoğraf 4. 5. Dolmabahçe Çinili Köşk (1850'ler) (Url 12)

Kaynak: Eski İstanbul Fotoğraf Arşivi, James Robetson, Dolmabahçe Çinili Köşk, 1850, http://www.eskiistanbul.net/7144/dolmabahce-sarayi-oncesinde-yerinde-bulunan-cinili-kosk-james-robertson-1850-

Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılda yapılmış en görkemli yapısı olan saray birçok yapıdan oluşan bir komplekstir. Bulunduğu konum açısından Boğaz'a hâkim ve korunaklı bir sahaya inşa edilmiştir. Saltanatın, Topkapı Sarayı'nı terk ederek Pera, Beyoğlu, Beşiktaş bölgesine taşınması mekânsal değişimin yanında düşünsel ve siyasi açıdan değişikliğin yansımasıdır. Yaklaşık 25 bin metre kare üzerine inşa edilen kompleks neo-klasik ve neo-barok üslup özellikleri taşır.[402] 10 Haziran 1856 yılında açılışı yapılan Beşiktaş Sahil Saray-ı Hümayun'un birçok ek binası bulunmaktaydı. Sarayın aydınlatmasını sağlamak için Has ahırların bulunduğu Gümüşsuyu bölgesine Osmanlının ilk gazhanesi inşa edilmişti. Dolmabahçe gazhanesi 1874 yılında şehremanetine devredilir ve 1960 yılında İnönü stadyumunun genişletilmesi için yıkılmıştır.[403]

[402] Afife Batur, "19. Yüzyıl Osmanlı Mimarlığında Etkin Bir İsim: Balyanlar", *Batılılaşan İstanbul'un Ermeni Mimarları*, Hasan Kuruyazıcı (ed.), Hrant Dink Vakfı yayınları, İstanbul 2016, s.46-50.; Murat Belge, *Age.*, s.161-162.
[403] M. Sinan Gemin, *Age*., s.48.



Fotoğraf 4. 6. Dolmabahçe Sarayı 1880'ler (Url 13)

Kaynak: Dolmabahçe Sarayı, Abdullah Frères, 1880-1890, https://primo.getty.edu/primo-explore/

Beşiktaş'ta bulunan bir diğer önemli saray 1857 yılında sultan Abdülmecit tarafından yıktırılmış Sultan II. Mahmut tarafından üçgen alınlıklı, korint başlıklı sütunlardan oluşan portalı ile dikkat çeken ahşap sarayın yerine 1871 yılında Sultan Abdülaziz tarafından aynı yere yaptırılan Çırağan Sarayıdır.[404] Neo-Klasik üslup ile oryantalist niteliklerin bir arada kullanıldığı yapının mimarı Sarkis Balyan'dır.[405]

Saray ve kasırların dışında Beşiktaş'ta birçok cami, hamam ve tekke bulunmaktaydı. Yirmi caminin, on beşi mahalle camisi niteliğindeydi.[406]Sinan Paşa Camii, imareti ve haziresi semtin en büyük camilerindendir. Dârüssaâde Ağası Abbas Ağa Camii, Hayrettin Paşa Medresesi ve kervansarayı,[407] Mevlevihane, Yahya Efendi Tekkesi ve türbesi, Kaptan Halil Paşa Türbesi ve Barbaros Hayrettin Paşa'nın türbesi Beşiktaş'ta bulunan önemli yapılardı. Yahya Efendi ve Barbaros Hayrettin paşanın türbeleri Mimar Sinan tarafından inşa edilmiştir.[408] Sinan Paşa Camii karşısında Barbaros Hayrettin Paşa'nın (ö.1546) ölmeden önce yaptırdığı türbe sekizgen gövdeli, giriş revaklı, sağır kubbeli ve iki katlı pencere sistemine sahiptir.[409]

[404] Robert Walsh, *Age*., s.144.
[405] Doğan Kuban, *Age*., s.624.
[406] M. Tayyip Gökbilgin, *Agm.*, s.253.
[407] Evliya Çelebi, *Age*., s.410.
[408] Evliya Çelebi, *Age*., s.412.
[409] *DBİA*, (1993), "Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi", s.54



Fotoğraf 4. 7. Beşiktaş İskelesi 1948 yılı (Url 14)

Kaynak: Eski İstanbul Fotoğraf Arşivi, Beşiktaş İskelesi, 1948, http://www.eskiistanbul.net/7484/besiktas-iskelesi-1948#lg=0&slide=0

1913 yılında Şirket-i Hayriye tarafından Mimar Ali Talat Bey'e iki katlı, yığma iskele binası inşa ettirilen ve zaman içinde birçok onarım ve değişiklik geçiren iskele I. Ulusal Mimarlık anlayışına uygun tasarlanmıştır. Sivri kemerler, iç ve dış mekân bezemeleri, iki yandaki kuleleri binaya özgünlük katmıştır. [410]

19. yüzyıldan itibaren Batılı anlamda asker yetiştirmek ve ordunun modernleştirmesi için kurulan kışlalar, hastane ve camiler ile bu bölgeye yerleşim teşvik edilmiştir. Yine II Mahmud döneminde uzun zamandır yapılması gündemde olan fakat yapımı tartışma konusu İstanbul ile Galata cihetlerini bağlayan köprü ile dönemin en işlek iki ticaret bölgesini birbirine bağlanmıştır.[411]

4.1.3. Cumhuriyet Dönemi Bölgenin Gelişimi

Karaköy bölgesinin iş merkezi haline gelmesi ve birçok ticari yapının kurulması bölgede gündüz saatlerinde artan trafik sorunlarına neden olmaktaydı. Özellikle Galata Köprüsü ile Büyük Çarşı'da yoğunlaşan ulaşım problemini çözmek için Cumhuriyet'in ilk yıllarında girişimlerde bulunulur. [412]

3 Nisan 1930 yılında Belediyeler Kanunu'n yürürlüğe girmesiyle İstanbul'un durumu hakkında raporlar hazırlamaları için 1933'te üç yabancı uzman davet edilir.

[410] Yıldız Selman, "Beşiktaş İskelesi", *DBİA*, (1993) Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, s.167
[411] Murat Belge, *Age*., s.162.
[412] Pierre Pinon, *Age*., s.74.

Agache, Ehlgötz ve Lambert'in hazırladığı raporlardan H. Ehlgötz'ün önerisi uygun görülür. 1935'te planda tereddütlerin oluşması nedeniyle Martin Wagner'e ile görüşülür. Yaklaşık üç yıllık sürecin sonunda 15 yıl şehrin planlamacı olarak görevini sürdürecek olan Henri Prost ile anlaşma sağlanmıştır.[413] J.H. Lambert, hazırladığı imar raporunda Beyoğlu bölgesindeki yolların asgari 22 metre genişliğinde olmasını ve Galata Köprüsü'nün başından itibaren Voyvoda ve Haraççı caddeleri arasında kalan adanın istimlakinin yerinde olacağını belirtir. Böylece burada yoğunlaşan trafik sıkışıklığı açılacak meydan ile önlenebilirdi. Alman şehir planlamacı Herman Elgötz'ün önerilerinde ise Harbiye, Dolmabahçe arasında bahçeli evlerin yapılarak nüfusun bu bölgelere kaydırılması ve Galata ve Beyoğlu bölgesinin yenilenmesi vardı.[414]



Harita 4. 2. İstanbul'un 1934 tarihli kâşif rehberi (Url 15)

(SALT Araştırma, İFEA, İstanbul Şehir Rehberi Koleksiyonu, 1934, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/112049

Prost 1937 yılında tamamladığı "İstanbul'un Avrupa Ciheti Nazım Planı" 5 Haziran 1939 yılında Nafia Bakanı Ali Fuat Cebesoy tarafından onaylanır. 1/5000 ölçekli plan "Çevre sağlığı", "ulaşım", "estetik" temel ilkeleri göz önünde tutularak hazırlanmıştır. Bina ve nüfus yoğunluğunun çok fazla olduğu Avrupa cihetinin bu durumunun sağlıksız olduğu, bunun önüne geçmek için Haliç'ten Taksim'e kadar

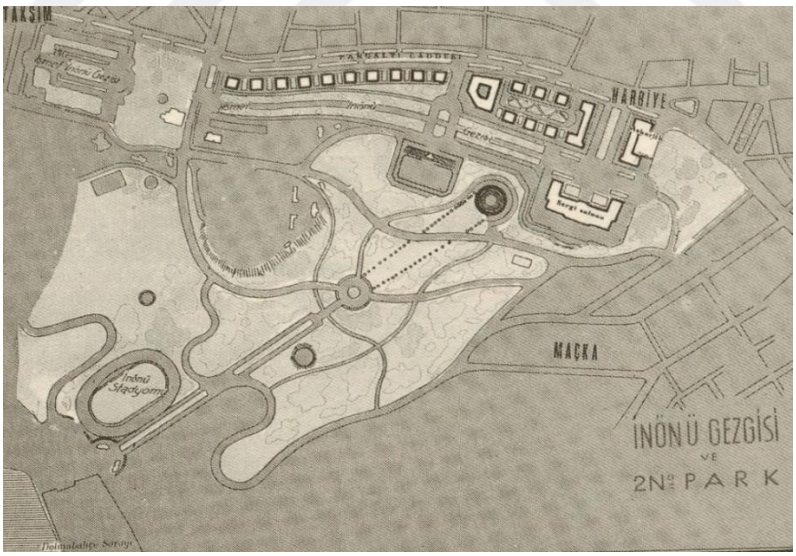
[413] Doğan Hasol, *20. Yüzyıl Türkiye Mimarlığı*, YEM Yayın, İstanbul, 2017, s.63.
[414] M. Sinan Gemin, a.g.e., s.56-57

binaların yıkılarak yeni bir planlama ile tekrar imar edilmesi önerilir. Ayrıca sokakların genişletilerek ulaşım ve çevre sağlığı açısından uygun hale getirilmesi tavsiye edilir.[415]

Prost'un Beyoğlu Bölgesi planı 1939 yılında onaylanarak uygulanmaya başlar. Belediye başkanları Muhittin Üstündağ ve Lütfü Kırdar'ın katkıları ve destekleriyle II Dünya Savaşı'nın yarattığı güçlüklere rağmen plan kısmen uygulanmıştır.[416]

Bölgede öncelikle Karaköy Meydanı ve Tophane Limanı'nda düğüm olan trafik sorununu çözmek için Karaköy'den Dolmabahçe'ye kadar geniş bir cadde açılmıştır. Sonrasında sahil boyunca devam eden yol Haliç kıyısından Azapkapı' ya kadar uzatılmıştır. Modern beton yol açıldıktan sonra trafikte beklenen rahatlama gerçekleşmiş olmasına rağmen yollar inşa edilirken pek çok tarihi eser feda edilmiştir.[417]

Karaköy-Pera-Beyoğlu bölgesinde nüfusu yoğunluğunu azaltacağı ve trafik sorununun aşılmasına yardımcı olacağı düşüncesiyle Taksim-Büyükdere üst yolu ile Boğazın sahil yolu üzerinde yeni gelişen bölgelerine, yeni açılacak caddelere ve 2 numaralı parkla ilişkili sağlıklı, modern mahalleler kurulmalıydı. Eski Ermeni Mezarlığı ve askeri alanlar yeni yerleşim alanları için en uygun yerler olarak belirlenir.[418]



Plan 4. 6. Prost'un 1/2000 ölçekli İnönü Gezisi ve 2 No'lu Park Planı

Kaynak: (Şener Özler, *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları*, s.108.)

[415] F. Cânâ Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü", s.116-124.
[416] Doğan Hasol, *Age*., s.63.
[417] Murat Belge, *Age*., s.166.
[418] F. Cânâ Bilsel, *Age*., s.125-126.

Planların uygulama aşamasında 1920'de terk edilen bir müddet stat olarak kullanılan Beyoğlu Kışlası 1939 yılında yıkılır ve 1944 yılına kadar inşası devam eden İnönü gezisi park alanı oluşturulur. Dolmabahçe vadisi 2 numaralı kentsel park olarak belirlenmesiyle 1937 yılında Dolmabahçe Has ahırları yıkılarak yeni yapılacak stadyum ile Taksim'i bağlayacak Gümüşsuyu Caddesi'nin inşasına başlanır. [419]Bölgeye yapılacak büyük bir stadyumun Dolmabahçe Sarayı'nın ve boğazın silüetini bozacağına dair itirazlara rağmen 1943 yılında inşasına başlanır ve 1947 yılında İnönü Stadyumu adıyla açılır.[420] Caddenin açılması için Dolmabahçe Saray Tiyatrosu ve Kabataş İskelesi'ne kadar bazı yapılar yıkılır. 1939-49 yılları arasında 2 numaralı parkın içine spor sergi sarayı ve açık hava tiyatrosu inşa edilir. 1990 yılında otel yapılması için yıkılan Taşlık Kahve 1947 yılında inşa edilen yapılardandır. 1950-53 yılları arasında bazı bina restorasyonları, yol, su çalışmaları dışında bölgede önemli bir inşa faaliyeti olmamıştır.[421]

Türk denizcilik tarihinde önemli bir yere sahip Beşiktaş'ta bulunan Maliye binalarına, Dolmabahçe Camisi'nde sergilenen Deniz Müzesi taşınır. Kaptan-ı Derya Sinan Paşa'nın cami, hamam ve medreseden oluşan külliyesi meydana çıkarılır. Beşiktaş Meydanı açılarak tanzim edilir. Beşiktaş semtinde bulunan Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa'nın türbesinin etrafı vapur iskelesine kadar istimlak edilerek açılır. Meydana Türk Donanması ve Barbaros Hayrettin Paşa'nın anısına uygun biçimde tanzim etmek amacıyla Barbaros Türbesi ile Deniz Müzesi arasındaki alana 25 Mart 1944'te açılışı yapılan Barbaros Heykeli yerleştirilir. Hadi Bara ile Zühtü Müridoğlu tarafından küfeki taşından yapılan eser 10 metre uzunluğunda ve üç basamakla çıkılan bir platform üzerine yerleştirilir. [422]

[419] M. Sinan Gemin, *Age.*, s.58-59.
[420] Önder Kaya, *Cumhuriyetin Vitrin Şehr*i, s.66.
[421] M. Sinan Gemin, *Age*., s.58-59.
[422] Doğan Kuban, "Barbaros Anıtı", *DBİA,* (1993), Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, s.52.



Fotoğraf 4. 8. 1940 yılında Beşiktaş İskele Meydanı

Kaynak: (Şener Özler, *Cumhuriyet Dönemi İstanbul'un Planlama Raporları*, s.396)

Kırdar döneminde Beşiktaş bölgesinde 17. yüzyılda Darüssaade ağası Abbas Ağa tarafından kendi adına yaptırılan caminin etrafında gelişen mezarlık 1939 yılında kaldırılır ve 1941 yılında parka dönüştürülür. Başlangıçta şehir dışında olan mezarlıkların iskanın genişlemesiyle şehir merkezlerinde kalmışlardı. Bu dönemde bazı mezarlıklar taşınmıştır. Taşınma esnasında kayıtların ve envanterlerin iyi tutulmaması birçok tarihi, özgün mezar taşının yok olmasına neden olmuş, birçok anıtsal nitelikte ağaç kesilmiştir.[423]

II Abdülhamid döneminde deniz ticaretinin arttırılmasına yönelik hamleler sonucu Galata Limanı'nın ve limana bağlı tesislerin kurulmasıyla nakliyenin hızlı yapılması, yük indirme alanlarının oluşturulması ve depoların inşası önemli bir mesele halini alır. 1914 yılında yeni ambar ve antrepoların kurulması için Dersaadet Rıhtım ve Antrepo Şirketi'nin hazırladığı planlar I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle uygulamaya konulamaz. Savaş sonrası Nafia Vekaleti limanın tanzimi için çalışmaları tekrar başlatır. Galata'da 4 antrepo ve 6211 metrekarelik alana kurulu liman tesisleri ihtiyacı karşılamakta yetersizdi. Tophane rıhtımı ve üzerindeki binalar Seyrüsefarin İdaresi tarafından işletilmekteydi. Tophane rıhtımı 180 metre ve saat kulesi önünde 107,5 metre uzunlukta iki bölümden oluşmaktaydı. 1929 yılında Ford Otomotiv firmasının

[423] Önder Kaya, *Age.*, s.60-61.

Türkiye'de üretim/montaj yapacağı bir alan talebine karşılık Tophane'de bulunan antrepolar şirkete devredilmiştir.[424]

Karaköy-Beşiktaş sahili boyunca Cumhuriyet döneminde İnhisarlar depo ve yönetim binaları, Maliye binaları, gümrük binaları ve depoları gibi kamu kurumlarına tahsis edilen binalar bulunmaktaydı. 1956-1960 yılları arasında bu yapıların bir kısmı ortadan kaldırılmıştır. Fındıklı semtinde 1934 yılında Sedat Hakkı Eldem'in Erken Cumhuriyet dönemi yapılarından olan SATIE binası [425] elektrik şirketi olan Société Anonyme Turquie d'Installation Electrique için tasarlanan düz çatılı, yatay şerit pencereli, pilotis ve serbest planıyla modern yapılar içindeydi.[426]

Karaköy'de 1937'de modern genç Cumhuriyetin, ulaştırma alanında gelişimini simgeleyen yapılardan olan Galata Yolcu Salonu, düzenlenen tasarım yarışmasından birinci çıkmaması üzerine sekiz ayrı projenin Rabii Garbon ve Georges Debbes tarafından birleştirilmesiyle oluşturulmuştu. Rıhtım ve ana caddenin arasında bulunan bina ana yolcu terminali, bekleme salonu, ofis binaları, depolar ve restoran gibi birimlerden oluşan çok katlı bir yapıydı. Gözlem kulesi ve ön cephe tasarımı dikkat çekmekteydi.[427] Yolcu salonuna dik inen Maliye Caddesi bina tamamlandıktan sonra 1938 yılında açılmıştır. Vergi denetim binası bu dönemin kamu yapılarındandır.[428]

Lütfi Kırdar'ın belediye başkanlığı döneminde 2. Dünya Savaşı'nın yarattığı ekonomik güçlüklere rağmen Prost'un planlarının bir kısmı hayata geçirilmiştir. Boğaz sahil yolları açılmaya başlamıştır. Çeperlere doğru ana arter yollarla bağlantılı yeni yerleşim alanları oluşturmak için Mecidiyeköy-Levent arası alan ile Beşiktaş-Maçka arası alan iskana uygun olarak değerlendirilerek planlamalar yapılmıştır.[429] Henri Prost'un İstanbul'un imarına ve mekânsal dönüşümüne etkisi 1950 sonrasında Adnan Menderes ile olmuştur.[430]

---

[424] Şefik Memiş, "İstanbul Ticaret Odası'nın İlk İştiraki: Tophane Ambarları İdaresi 1927-1929", *Mavi Atlas*, 2022, s. 236, DOI: 10.18795/gumusmaviatlas.1086835

[425] Afife Batur, "Cumhuriyet Dönemi Mimarlık", *DBİA*, (1993) Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı yayınları, İstanbul, s.250.

[426] Sibel Bozdoğan, *Modernizm ve Ulusun İnşası*, Metis Yayınları, İstanbul 2020, s.160-161.

[427] Doğan Hasol, *Age.*, s.105.

[428] Gülce Güleycan Okyay, *Kültürel Değerlerin Korunmasının ve Sürdürülebilirliğinin Güncel Kavramlar Doğrultusunda İrdelenmesi: Karaköy- Tophane Bölgesi Örneği*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi: Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 2015, s.73-97.

[429] Önder Kaya, *Age.*, s.67-68.

[430] F. Cânâ Bilsel, *Age*., s.111.

4.2. 1956-1960 Yılları Arası Karaköy- Beşiktaş Sahil Yolu İmarı

İstanbul'un Karaköy- Galata- Beyoğlu özellikle 19. yüzyıldan sonra banka ve elçilik binalarının yoğun olarak bulunduğu, yabancı tüccarların, bürokratların ve gayrimüslimlerin konakladığı, ekonomik/ticari faaliyetlerin merkezi olan bir bölgeydi. Kültürel ve ekonomik çeşitlilik bölgenin bina ve nüfusunun yoğunluğunu etkilemiştir. Batılı yaşam tarzının merkezi olan Beyoğlu, Cumhuriyetten sonra da kültürel, ticari, ekonomik önemini korumaya devam etmiştir.



Plan 4. 7. İstanbul 1955 yılı Beyoğlu-Ortaköy-Beşiktaş umumi planı (Url 16)

Kaynak: SALT Araştırma, Bülent Tuvalo, 1955, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/111072

Karaköy Beşiktaş yolu inşa edilmeden önce Boğaziçi'nde küçük yerleşim yerlerine ulaşım tekne ve kayıklarla sağlanıyordu. II. Mahmut döneminde 20 Mayıs 1828 yılında ilk buharlı vapurun gelmesiyle ulaşım vapurlarla sağlanmaya başlamıştır. Deniz ulaşımı çok ortaklı Şirketi Hayriye tarafından işletilmekteydi. Zamanla sahil köylerine yerleşim artışına bağlı deniz trafiğinde yaşanan yoğunluk nedeniyle yeni iskeleler kurulmuştur.[431]

Karaköy, Galata'ya doğru yaklaşık %20 eğimli ve engebeli topografyası, dar yolları ve hemen yol kenarlarına belli alanlarda yoğunlaşan bitişik nizamda binalar sokak yapısını oluşmaktaydı. Özellikle gündüz saatlerinde insan ve araç yoğunluğunun yaya

[431] Aydın Boysan, *Nereye Gitti İstanbul?,* Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2004, s.119-120.

ulaşımına uygun gelişmiş eski sokak ve caddelerde yarattığı trafik sorununu çözmek için yol ve meydan düzenlemesi zorunluydu. 1955 yıllında Galata Köprüsü 24 saatte yaklaşık 25 bin aracın geçiş yaptığı tramvay, otobüs, taksi ve yayaların kullandığı en işlek yollardandı. Virajlı, dar cadde ve sokakların motorlu araç trafiğine uygun yapıda olmaması uzun süreli trafik tıkanmalarına neden olmaktaydı. Bu nedenle özellikle Karaköy Meydanı ve çevresinde geniş çaplı istimlaklerle birtakım düzenlemeler yapmak için çalışmalara başlanır. [432]



Fotoğraf 4. 9. 1956 yılı Karaköy Meydanı ve Galata Rıhtımı (Url 17)

Kaynak: SALT Araştırma, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/201538

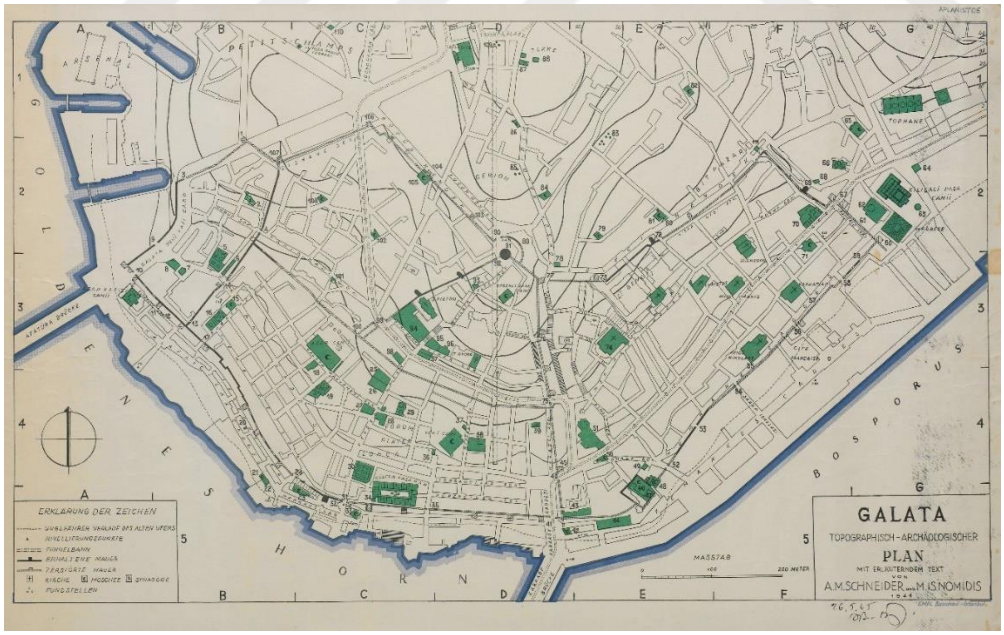
Henri Prost planlarında Karaköy, Galata, Beyoğlu bölgesinin Taksim'e kadar temizlenmesini, sokakların genişletilmesini, havadar binalardan oluşan yeni kurulacak mahallere bu semtlerdeki nüfusun bir bölümünün taşınmasını önerir. Mevcut haliyle çok kalabalık olan nüfus için ulaşım ve sağlık hizmetleri yetersizdir. İmar ve iskân yasasına uygun doğru istimlak ve maliyet planları hazırlanarak çok katlı meskenlerden oluşan yeni mahallelerin kurulması eski, sağlıksız, metruk meskenlerin yıkılmasıyla oluşacak konut sorununun çözeceği gibi nüfusun dengeli dağılımını sağlayacaktır.[433]

[432] Ertuğrul Menteşe, "İstanbul'un İmarı", s.31.
[433] Şener Özler, *"Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995"*, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul 2007, s.86.

Prost'un sözleşmesi feshedildikten sonra hazırladığı planları Müşavirler Heyeti'nin revizyonu sonrası "Beyoğlu Ciheti Nazım Planı" 17 Şubat 1954 yılında bakanlıktan onaylanarak yürürlüğe girer. Raporda Prost'un planlarında uygulaması imkânsız kabul edilen yerler değiştirilir ve bölgenin planlama alanı Kağıthane Deresinden başlayarak Sütlüce, Halıcıoğlu, Hasköy, Kasımpaşa, Karaköy, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Bebek, Etiler ve Levent mahalleleri, Mecidiyeköy dahil edilerek genişletilir.[434]

Vali/Belediye Başkanı Fahrettin Gökay, 1956 yılının başında yayınladığı mesajında içinde bulunulan yılın imar yılı olacağını ve İstanbul'da ve Karaköy bölgesinde yapılacak çalışmalar sonucunda örnek bir şehir yaratılacağını açıklar.

> "…bu yılın İstanbul için imar yılı olacağını ve İstanbul'un nümune şehir haline getirileceğini bildirmiştim… 1956 yılı, şehrin tarihinde imar ve güzelleştirme bakımından esaslı bir hamlenin yapıldığı yıldır. İstimlâk acı bir şeydir, ama trafik zaruretleri bizi buna mecbur etmektedir… Karaköy'de Domuz sokağı açılacaktır. İstimlak dolayısıyla yerleri değişen camiler yeniden inşa edilecektir…"[435]



Plan 4. 8. Schneider-Nomidis Galata topografik ve arkeolojik planı (Url 18)

Kaynak: SALT Araştırma, Söylemezoğlu Ailesi, A.M. Schneider- M.İs. Nomidis, 1944, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102336

[434] İlhan Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü,* s.172-173.
[435] *Vatan*, "Vali Gökay, Şehir İşlerine Dair Dün Yeni İzahat Verdi", (7 Eylül 1956), s.1.

Kentin kronikleşen sorunlarını çözmek için İstanbul Belediyesi'nde müşavir olarak göreve başlayan Alman Mimar ve Şehircilik Mütehassısı Profesör D. İng. Hans Högg denetiminde [436] geniş arterler, caddeler, bağlantı yolları ve meydanlardan oluşan ulaşım planlaması şehrin birçok noktasında aynı zamanda uygulanmaya başlar.[437] Özellikle gündüz insan ve araç trafiğinin yoğunluğu ile toplu ulaşımın yetersiz kaldığı merkezi semtlere müdahale edilir.

Karaköy Meydanı ve çevresi, Tophane Meydanı, Beşiktaş ve Karaköy-Beşiktaş sahil yolu imar planına dahil edilen bölgelerden olur. Meydanlar açılıp tanzim edilerek şehrin belkemiğini oluşturacak caddelere bağlanacaklardı. Şehrin en kalabalık yerlerinden olan Karaköy, Salıpazarı-Tophane yolu ile Beşiktaş'a bağlanacaktı. Sahil boyunca uzanan Boğaz yolu projesi Prost ve Wagner'in planlarında da yer almaktaydı. Tophane çeşmesinin bulunduğu meydana biri sahilden ve diğeri Necatibey Caddesi'nin arkasından 30 metre genişliğinde iki yol Karaköy yönünde açılacaktır. Bir diğer yol Dolmabahçe istikametinde olacak, meydan modern binalarla çevrelenecektir. [438]



Fotoğraf 4. 10. 1956 yılı sonlarında Galata Köprüsü'nden Salıpazarı Limanı'na açılan rıhtım caddesi.

Kaynak: *Zafer*, "Güzel İstanbul",(13 Aralık 1956), s.1.

[436] *BCA*, 145.113.7-27.246. (19 Şubat 1957)
[437] İlhan Tekeli, *Tekeli, İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları,* s.57.
[438] *Zafer*, "Başvekilin Büyük Basın Toplantısı", (24 Eylül 1956), s.1-3.

1956 yılının ağustos ayında Karaköy-Beşiktaş aksı dahil şehrin birçok önemli arterinde aynı zamanda imar çalışmalarına başlanır.[439] Trafik sıkışıklığını gidermek, kentin mevcut sokak dokusunu iyileştirmek, abidelerin etrafını saran "çirkinlikleri" temizlemek, modern geniş cadde ve meydanlar açmak hedefiyle başlanan[440] İstanbul imarını kamuoyuna duyurduğu basın toplantısında Başbakan Adnan Menderes Karaköy, Beşiktaş, Galata semtlerinde uygulayacakları planı açıklar. Buna göre;

> "İstanbul 700.000 nüfuslu olduğu zamana ve araba devrine göre yapılmış yollarını, olduğu gibi bırakmağa imkân yoktur. Şehir dahilindeki yol mevzuunda, bugün trafiği günün her saatinde tıkayan ve saatler kaybına sebebiyet veren Aksaray, Bayazıt, Eminönü, Karaköy, Tophane, Taksim gibi düğümler, mutlaka çözülecek ve ona göre bu meydanlar yeniden tanzim ve ıslah olacaktır.
>
> Bu meydanları birbirine bağlayan ve şehrin bel kemiğini teşkil eden caddelerin de ıslahına gidilmektedir. Şehir bir banliyösünden, öbür banliyösüne, Mesela Topkapı'dan Boğaza kadar aynı mükemmeliyette yollarla bağlanacaktır. Karaköy iyice büyüyecek, Salıpazarı yolu ile Beşiktaş'a ve oradan da Boğaz'a özel bir parkurdan gidilecektir, Necatibey caddesi açılamayacağına göre Prost'un ve Wagner'in planları gereğince Tophane çeşmesine biri sahil yolu, diğeri de Necatibey caddesi arkasından açılacak 30 metrelik yolla iki koldan varılacaktır….
>
> Güzel ve büyük meydanları olmayan şehir tasavvur edilemeyeceğine göre İstanbul'un bütün meydanları şanına layık hale getirilecek ve etrafı büyük binalarla çevrelenecektir…Mesela Karaköy meydanı, Eminönü meydanı böyle olacaktır…
>
> Karaköyden sahil boyunca Boğaza gidecek yol üzerinde Beşiktaş meydanı, hakiki bir meydan haline getirilecek buraya ya Preveze ya Barbaros ismi verilecektir… Boğaza giderken zindan gibi yollar, kolayca ıslah edilecektir. Burada harap sahalar vardır, istimlak azdır. Bu yoldan denize pencereler açılacaktır"[441]

Temmuz ayında Karaköy Meydanı'nda belediye ait dükkanların yıkılmasıyla[442] bölgede başlayan süreç hızla ilerlemiştir.

---

[439] Mine Esmer, "1956-1960 İmarı: Karaköy- Beşiktaş Sahil Aksında Kaybolan/Yıkılan/Taşınan Yapılar", *Mimarlık Dergisi*, S.374, (2013), s.355-357.
[440] Murat Gül, "Menderes Dönemi İstanbul'unda İmar Hareketleri ve Arka Planı", s.545-550.
[441] *Zafer*, "Başvekilin Büyük Basın Toplantısı", (24 Eylül 1956), s.1-4.
[442] *Yeni İstanbul*, "Karaköy Meydanı Yakında Açılacak", (27 Temmuz 1956), s.2.



Fotoğraf 4. 11. Karaköy'de Belediyeye ait dükkanların yıkımına başlanıyor

Kaynak: *Vatan*, "Yıktırılacak", (29 Temmuz 1956), s.2.

4.2.1. Karaköy Meydanı

Altıncı Daire'nin Galata'yı yeniden planlamak için yürüttüğü çalışmalar sonrası 1858 yılında Karaköy'de meydanın açılmasıyla birlikte önemi artmış, uluslararası ticaret merkezleri olarak kalabalık ve işlek bir semt haline gelmiştir. Yeni açılan meydan için civardaki bazı yapılar istimlak edilmiş ve Galata Köprüsü'nün ayağından itibaren bir meydan oluşturulmuştur.[443] Liman, köprü ve tünelin birleştiği noktada oluşan bu küçük meydanda ticaretin, bankaların, ulaşım merkezinde olması Karaköy'ü şehrin en kalabalık merkezlerinden biri haline getirir. Çok katlı kagir, betonarme apartman ve binaların çevrelediği meydanda hanlar, bankalar, ticarethaneler, oteller ve konutlar inşa edilmişti. 19 yüzyılın son çeyreğinde mevcut yol ağı ve meydan ticaret yoğunluğunu karşılayamaz duruma gelmişti.[444] 1937 yılında Henri Prost "İstanbul Hakkında Notlar" başlığı altında hazırladığı raporunda meydan ile Galata Köprüsü'nün birleşimde bulunan Ziraat Bankası ve Hollanda Bankası binalarının trafiği aksattığını, bu nedenle birtakım istimlaklerle birlikte köprünün garba doğru 50 metre kadar taşımanın uygun olacağını yazar. Prost'un planı tam olarak uygulanmasa da meydan küçük çaplı yıkımlar yapılarak genişletilir.[445]

[443] Zeynep Çelik, *Age.* s.91-92.
[444] Ayşe Derin Öncel, *Apartman; Galata'da Yeni Bir Konut Tipi*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2014, s.14.
[445] Henri Prost, "İstanbul Hakkında Notlar", *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları,* TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul, 2007, s.128

Meydanın trafik sorununu çözmek için 1954 yılında küçük çaplı istimlaklerle yol genişletilmeye çalışılır, bankaları Karaköy'e bağlayan geçit istimlak edilir.[446] Fakat mevzuatın yetersiz olması, doğru planlamanın yapılmaması ve gerekli radikal kararların verilmemesi nedeniyle istenilen sonuç elde edilemez.[447]



Plan 4. 9. Charles Edward Goad tarafından hazırlanan 1905 tarihli Pera& Galata planı (Url 19)

Kaynak: SALT Araştırma, İFEA, C.E. Goat, "Pera&Galata" 1905, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/110010

[446] Zeki Sayar, "Trafik İçin İstimlakler", *Arkitekt,* Zeki Sayar (ed.), S.269-272, (1954), s.104.
[447] Ertuğrul Menteşe, "İstanbul'un İmarı", s.31.



Fotoğraf 4. 12. Atatürk'ün cenaze töreni sırasında Karaköy Meydanı (Url 20)

Kaynak: SALT Araştırma, "Karaköy Meydanı", 1938, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/108257

Henri Prost'un görevden alınmasından sonra 1952 yılında kurulan Müşavirler Heyeti'nin[448] hazırlanmış mevcut planlar üzerine yaptığı etüt, inceleme ve araştırmalar sonucunda çıkartılan ve değiştirilen kısımlardan sonra bölgenin 1/500 ve 1/1000 ölçekli tafsilat planları hazırlanır ve rapor halinde sunulur. Raporda, Azapkapı-Tophane tafsilat planında Borsa Hanı satılarak elde edilecek maddi kaynakla Karaköy Meydanı'nın genişletilerek düzenlenmesi, Beşiktaş Meydanı'nın içinde olduğu yol ağının inşası önerilir. Karaköy Palas önünden başlayacak caddeyle Karaköy-Tophane arası yol bağlantısı sağlanacaktır.[449] Yolun gidiş istikameti Kemeraltı yönünden Tophane'ye doğru, dönüş istikameti ise Tophane'den Karaköy'e doğru Domuz Sokağı üzerinden açılacak yolla olacaktır. Karaköy Meydanı Azapkapı'ya Tünel Caddesi ile Tersane Caddesi arasında bulunan dar adanın kaldırılmasıyla açılacak yaklaşık 25-30 metre genişliğinde bir cadde ile bağlanacaktır. Yeni caddelerin, yolların kenarlarına en az 12 metre parsel genişliğinde çok katlı modern binalar inşa edilecektir.[450]

[448] Murat Gül, *Modern İstanbul'un Doğuşu*, s.169.
[449] İlhan Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s.174
[450] Niyazi Duranay, Ersen Gürsel, Somer Ural, *Age*., s.36

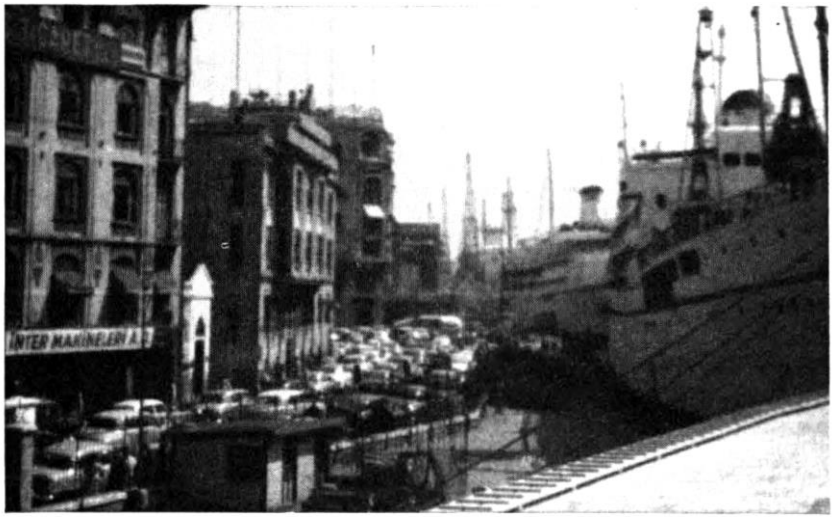


Fotoğraf 4. 13. Karaköy, Borsa Hanın yıkımı 1958 (Url 21)

Kaynak: SALT Araştırma, Cemal Işın, "Karaköy Borsa Hanı", 1958, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93538

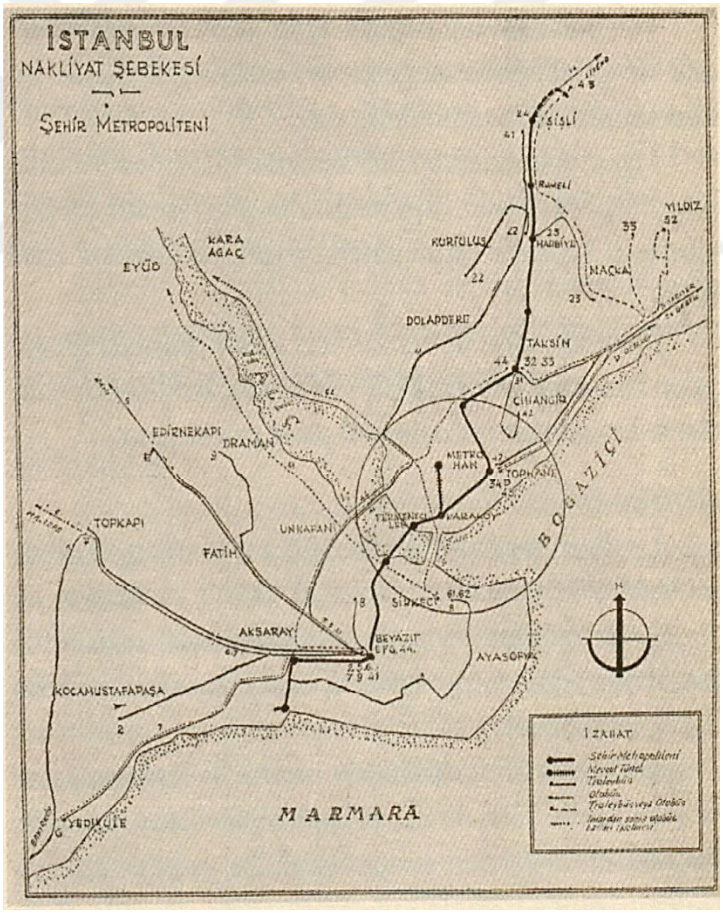
Prost'un çalışma ekibinde yer alan mimar Ertuğrul Menteşe, Karaköy Meydanı'nın ve trafiğinin düzenlenmesi konusunda çeşitli tespitlerde bulunduğu makalesinde; Haliç üzerinde istimlak fiyatlarında yaşanan artışın (m2 7000 lira) doğuracağı maliyet hesabının yapılmasıyla belirlenen en uygun yere mevcut Galata Köprüsü'nün yükünü hafifletecek üçüncü bir köprünün yapılması önerir. Yeni köprü için Karaköy-Azapkapı arasında bir alan seçilmesi durumunda Kasımpaşa, Hasköy ve Halıcıoğlu bölgelerine de ulaşım sağlanabilecektir. Tophane bölgesinin mevcut yolunun ıslahı ve Karaköy bağlantısı için Necatibey Caddesi'nin genişletilmesinin yaratacağı mali yük göz önünde tutularak yeni bir bağlantı yolunun açılmasının daha uygun olacaktır. Bu yeni açılacak yol Beşiktaş-Ortaköy istikametinden sahil boyunca Sarıyer'e kadar devam ettirilmelidir. Bütün bu düzenlemeler için maliyet titizlikle hesaplanmalı, kullanışlı, estetik, kent dokusuyla uyumlu çalışılmalıdır.[451]

[451] Ertuğrul Menteşe, *Agm.*, s.36.



Fotoğraf 4. 14. 1955 tarihli Karaköy ile Galata rıhtımı arasında trafik yoğunluğunu gösteren fotoğraf

Kaynak: Hans Högg, *İstanbul,* Karawane-Taschenbuch, Bönnigheim, 1967, s.310

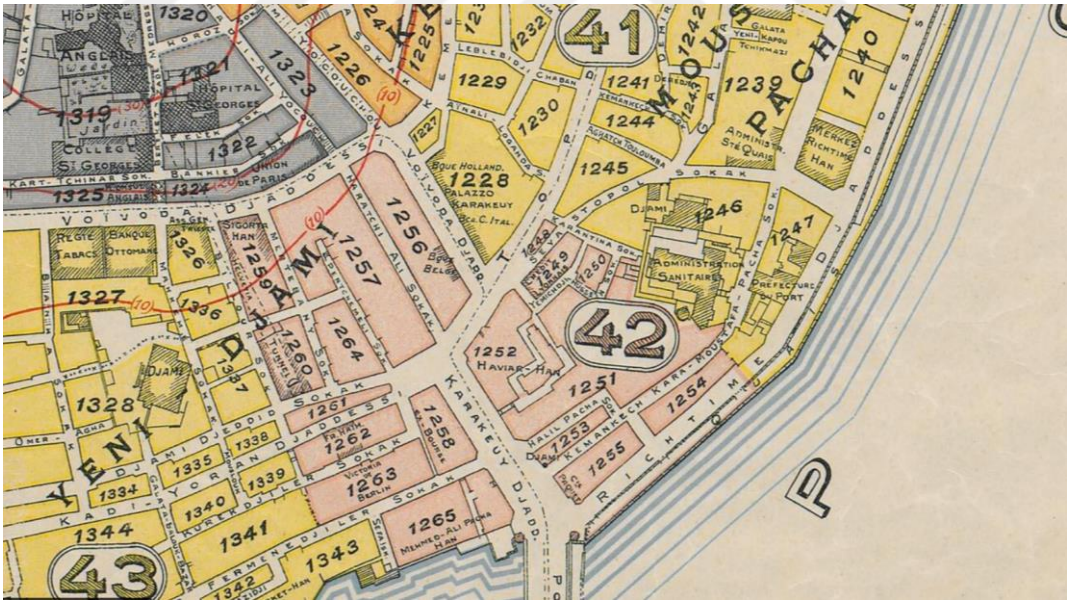


Plan 4. 10. 1950'li yılları başında İstanbul ana yol şebekesini gösteren plan

Kaynak: Henri Prost, "İstanbul Nazım Planlarını İzah Eden Rapor*", Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları*, Şener Özler (ed.), TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul, 2007, s.93.

1956 yılında hükümetin İstanbul'un imarını doğrudan üstlenmesi devlet kurumlarıyla belediye arasında uyumun sağlanmasında etkili olur. Bu dönemde Karaköy ve Beşiktaş arasında caddenin yanında bulunan ihata duvarları ve eski yapıların %50'sinden fazlasının kamuya ait olması istimlaklerin yapılmasını kolaylaştırır. Karaköy Meydanı'nın açılması sırasında yıkılan Eski Borsa Hanı, Denizcilik Bankası, Mehmet Ali Paşa Hanı devlete ait binalardan bazılarıdır. İstanbul Belediyesi tarafından meydan genişletme çalışmaları kapsamında daha önce yıkılmasına ilişkin girişimlerde bulunulan Denizcilik Bankası binasının, eski Borsa Hanı'nın istimlak edilmesi için yaptığı teşebbüsler resmî kurumlar ve vekalet tarafından uygun görülmemişti. Devlet arazilerinin istimlakleri ise hazinenin açtığı davalar neticesinde gerçekleştirilememişti. Devletin belediyeye adete yabancı bir kurum gibi davranarak, şehrin imarını ve düzenlemesini engellediği yönünde eleştiriler Menderes'in işlere müdahil olmasıyla son bulur.[452]

> "Tokatlının bulunduğu sitenin yıkılmasından sonra Denizcilik bankası ile PTT binası ve Mehmet Ali Paşa Hanının yıkılmasına başlanmıştır… istimlakler için... Karaköy için 5, tophane için 5 milyon lira tahsisat ayrılmıştır ki ceman 22 milyon lirayı bulmaktadır." [453]

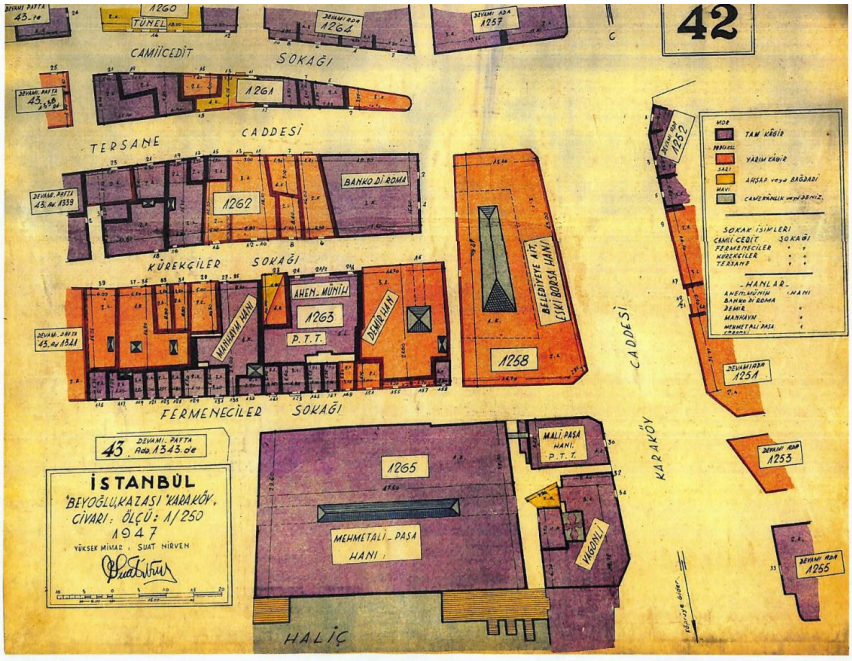


Plan 4. 11. J. Pervititch tarafından 1927 tarihinde hazırlanan Galata planından detay (Url 22)

Kaynak: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Karaköy Planı detay", 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769

[452] Zeki Sayar, "İstanbul'un İmârı Münasebetiyle", *Arkitekt*, C.25, Ed. Zeki Sayar, İstanbul 1956, s.49-50.; *Yeni İstanbul*, "Karaköy'deki Denizcilik Bankası ve Postahane Bugün Yıkılacak", (27 Ağustos 1956), s.2.
[453] *Yeni İstanbul*, "İstimlak ve Yıktırma İşi Son Günlerde Hızlandırıldı", (29 Ağustos 1956), s.2.

Karaköy Meydanı'nı açmak için köprü ayağının hemen gerisinde bulunan tek katlı dükkanların kaldırılmasıyla yıkımlara başlanır. Eski Şehir Hatları İşletmesi binası, Yataklı Vagonlar Şirketi'nin bulunduğu han, Mehmet Ali Paşa Hanı yine ilk yıkılan binalardandır. Burada açılan geniş alanın devamında Yüksek Kaldırım'ın başlangıcından Domuz Sokağı yönünde Karaköy Palas'a kadar olan geniş ada istimlak edilerek ortadan kaldırılır.[454]



Plan 4. 12. Karaköy bölgesinin Suat Nirven tarafından hazırlanan planı (Url 23)

Kaynak: SALT Araştırma, Suat Nirven, "Karaköy Civarı planlar",1947, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/192185

1956 yılı Haziran, Temmuz, Ağustos aylarını kapsayan sürede Karaköy Meydanı ve Beşiktaş yolunun açılması için Borsa Han, Mehmet Ali Paşa Hanı, Demirhan, Nafia Vekaleti, Denizyolları, Tekel idaresi, banka binaları, 17 dükkan dahil olmak üzere 175 bina yıkılmıştır.[455] Denizcilik Bankası binasının karşısında bulunan Gümrük Muhafaza Müdürlüğü'ne ait yatakhane binası,[456] Ziraat Bankası binasından Karaköy Börekçisi 'ne kadar olan ada, Fermeneciler ile Tünel arasındaki binalar, Karaköy Denizcilik Bankası binası istimlak edilir.[457]

[454] *İstanbul'un Kitabı,* İstanbul Vilayeti, Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, s.84-85.
[455] *Hürriyet*, "Son İmar Faaliyetinde Yıkılan Bina ve Dükkân Bini Geçmiyor", (12 Ekim 1956), s.3.
[456] *Zafer*, "İstanbul'un İmarı İçin Çalışmalar Devam Ediyor", (5 Ekim 1956), s.1-4.
[457] *Vatan*, "Denizcilik Bankası Şubelerinin Yeni Binaları", (6 Eylül 1956), s.2



Fotoğraf 4. 15. Karaköy Meydanını açmak için tek katlı dükkanlar ve şehir hatları işletmesi binası yıkılıyor. (Url 24)

Kaynak: SALT Araştırma, Cemal Işın, "Karaköy Meydanı yıkımları", 1958, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/98562

Meydanın daha fazla genişletilmesi ve denizden yer kazanmak için sahile toprak dolgu yapılır.[458] Galata yolcu salonundaki küçük bina, Karaköy ile Denizcilik Bankası arasındaki rıhtımın demir parmaklı duvarları kaldırılır.[459] İlk etapta belli bir plan olmamasına rağmen Denizcilik Bankası binası Mehmet Ali Paşa Hanı[460] Demirhan yıkılarak açılan saha mozaik parke taşlarıyla döşenerek tanzim edilir.[461]

Karaköy Meydanı'nda geniş bir ada meydan şeklinde düzenlenmiş, Tophane istikametine 30 metre genişliğinde açılan cadde yeni sahil yolu ile Beşiktaş Meydanı'na bağlanmıştır. Yol buradan sahil boyunca Büyükdere'ye kadar devam ettirilir. Tophane Meydanı açılarak üçüncü bir bağlantı yolu Kemeraltı mevkiinden açılır.[462]

[458] *Vatan*, "Karaköy Meydanının Genişletilmesine Devam Ediliyor", (2 Kasım 1956), s.2.
[459] *Zafer*, "İstanbul'da 10 Bin Arsa Satılacak", (26 Eylül 1956, 2558), s.4.
[460] *BCA*, 116.734.19/30.1.0.0., (25 Ocak 1957)
[461] *Yeni İstanbul*, "Şehrin İmarı ile İlgili Yıkma İşine Hızla Devam Ediliyor", (5 Ekim 1956), s.2.
[462] İlhan Tekeli, *Age.*, s.57.



YIKILACAK — Karaköy'de açılan meydan münasebetiyle Postahane ile Denizcilik Bankasının da yıkılmasına bugünlerde başlanacaktır. Resimde tahliye edilmesi görülüyor

Fotoğraf 4. 16. Karaköy meydanını açma çalışmaları sırasında yıkılan Denizcilik Bankası binası

Kaynak: Vatan, "Yıkılacak", (27 Ağustos 1956), s.1.



Fotoğraf 4. 17. Karaköy'de Denizcilik Bankası ve Mehmet Ali Paşa Hanı'nın yıkımı (Url 25)

Kaynak: SALT Araştırma, Cemal Işın, "Karaköy Meydanı yıkımları", 1958, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93537

Arkitekt dergisinin editörü ve başyazarı mimar Zeki Sayar imar için gerçekleştirilen yıkımların kamuoyunda yarattığı memnuniyeti anlattığı yazısında;

> "Cemil Paşa'nın (Şehreminliği) nden bugüne kadar, İstanbul caddeleri bu derece seri ve toplu genişleme ve yıkılma faaliyetini görmemişlerdir. Bu hareket İstanbul Belediyesinde, bir ziyniyet değişikliğine, yıkmadan, imâr yapılamayacağı fikrinin doğuşuna bir delil teşkil

etmektedir. Nihayet, Karaköy sokağının bir meydan haline getirilmesi, Karaköy- Bebek sahil yolunun genişletilip açılması, her şehirliyi memnun edecek, birer hâdisedir."[463]

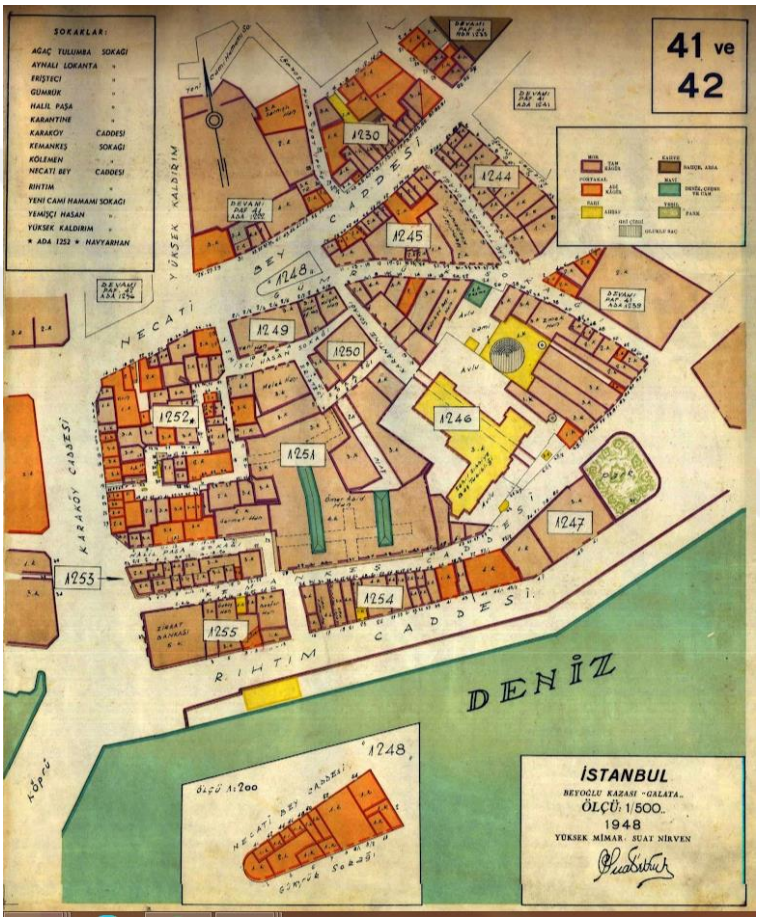


Plan 4. 13. Jacques Pervititch tarafından hazırlanan Galata planı üzerinde Karaköy Meydanı, Kemeraltı Caddesi, Necatibey Caddesi ve Tophane Meydanı güzergahı 1927 (Url 26)

Kaynak: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Galata Planı", 1927, 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769

[463] Zeki Sayar, *"İstanbul'un İmarı Münasebetiyle",* s.49.

Cumhuriyetin ilanından sonra bir süre merkezi hükümet tarafından ihmal edilen, ardından yaşanan ekonomik ve politik meseleler yüzünden imarı ertelenen İstanbul'un devlet desteği ile başlanan yeni dönemi özellikle ilk yıllarda geniş destek almıştır. Kısa sürede hızla gerçekleştirilen yıkımlarda eski dönemin kanunlarının, formalitelerinin ve bürokrasinin engellemelerin bertaraf edilmesinin payı yüksektir. Yasal süreç nedeniyle Prost'un planlarına göre Karaköy'de1949 ve 1956 yıllarında açılması planlanan yol ve meydan esnafların şikayetleri ve yasal sürecin uzaması nedeniyle engellenmişti.[464]



Plan 4. 14. Suat Nirven tarafından hazırlanan Karaköy Planı (Url 27)

Kaynak: SALT Araştırma, (İMTAS), Suat Nirven, "Karaköy Planı" 1948, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/112064

Karaköy Meydanı'nın ve bağlantılı ana yolların açılması için yıkımların başlanmasına rağmen meydanın genişliği, derinliği, yollarının köprüye bağlanması, yayaların ve araçların sirkülasyonunun düzenlenmesi, geçitler, kaldırımlar gibi belli başlı temel planlamalarının yapılmamış olması maliyet ve zaman kaybı yarattığı gibi beklenen

[464] Zeki Sayar, *"İstanbul'un İmarı Münasebetiyle"*, s.49.

neticelerin kısa sürede elde edilmesine de engel olur. Sürecin yürütülmesinde uzmanların görüşlerine gerektiği kadar başvurulmaması çok daha karmaşık problemleri beraberinde getirir.[465]Yıkımlarla açılan sahalar aynı hızla tanzim edilmez. Şehrin en kalabalık arterlerinden olan Karaköy şantiye sahasına döner. "Karaköy meydanında milyon lira verilerek yıkılan birtakım binaların" boşalan arsalarının yerleri otopark olarak kullanılmaya başlar.[466]

1957 yılında tamamlanması planlanan Karaköy Meydanı ve bağlantılı caddeler için istimlaklere devam edilir. Meydanı genişletmek için Tünelin karşısındaki adanın tamamının yıktırılmasına karar verilir.[467] Yapılacak yeni yollar modern ve temiz olması için asfaltlanacaktır. Yıkımdan sonra binaların gerisinde kalan yapılar geniş meydan ve bulvarlara yakışacak şekilde restore edilecektir.[468] Bina cephelerinin meydanın modern kimliğine uyumlu olacak şekilde onarımları için mal sahiplerine tebligatlar yapılır.[469]



Fotoğraf 4. 18. Karaköy Domuz Sokağı'nda kaldırılması planlanan ada

Kaynak: *İstanbul'un Kitabı*, İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s.85

Meydan açıldıktan sonra trafik ve yaya sirkülasyonunun nasıl sağlanacağı, bölgenin tanziminin nasıl yapılacağına dair tartışmalar uzun süre devam etmiştir.

[465] Zeki Sayar, *"İstanbul'un İmarında Şehircinin Rolü",* s.97.
[466] *Vatan*, "Karaköy Meydanı", (13 Aralık 1956), s.2.
[467] *Vatan*, "İstimlâk Faaliyeti Devam Ediyor", (6 Mayıs 1957), s.2.
[468] *Vatan*, "Karaköy'de 151 Bina İstimlak Edilecek", (2 Kasım 1957), s.5.
[469] *Yeni İstanbul*, "Karaköy Meydanının Açılması İçin Dün Bir Toplantı Yapıldı", (9 Eylül 1956), s.2

Planlarda yaya alt veya üst geçitleri, iki katlı meydan düzenlemesi, çok katlı otopark gibi çeşitli öneriler sunulmuş olmasına rağmen birçoğu hayata geçrilemez.[470] Belediye Meclisi'nde çeşitli projeler takdim edilirken şehircilik uzmanlarının katıldığı toplantılar tertip edilerek çözüm üretilmeye çalışılır. Belediye Meclisi'nden meydanın plan tasdiği yapılmadan istimlak edilen binaların yıkımları sürdürülür.[471] Hazırlanan planın onaylanması durumunda yeni istimlaklerin yapılması gerekliliği doğacaktır.[472]



Fotoğraf 4. 19. Karaköy Meydanın tanzimi Ziraat Bankası ile Kadıköy İskelesi arasında inşa edilmesi önerilen yaya üst geçidin fotomontajı.

Kaynak: *Hürriyet*, (21 Aralık 1956), s.1

Galata Köprüsü'nün onarımı ve gerekirse yenisinin yapılarak taşınması meselesi meydanın düzenlenmesinde en büyük engel olur. Henri Prost'un planlarında yer alan teklifte köprünün batı tarafına 50 metre kadar taşınarak köprü ağzına denk gelen binaların istimlak edilmesi ve geniş meydanlar oluşturulması önerilmişti. Köprü başına inşa edilecek binaların da mimari ve cephe kurallarına uygun şekilde yapılması tavsiye edilmişti.[473]Köprü ağzının genişletilerek dubalarının değiştirilmesi ve meydanla bağlantısının sağlanması gibi sorunların giderilmesi için 1956 yılında Almanya'dan bir uzman davet edilir.[474] Köprünün kaydırılması için hazırlanan planların, uluslararası bir jüri tarafından şehir trafiği ve maliyet açısından değerlendirilmesi için[475] 21 Nisan 1957 yılında belediyede üç gün sürecek imar toplantısı yapılır.[476] Profesör Lambert, Profesör

[470] *Yeni İstanbul*, "Çarşıkapı, Karaköy ve Şişhane'de Yeraltı Geçidi Yapılacak", (10 Eylül 1956), s.2.
[471] *Yeni İstanbul*, "Karaköy İçin Hazırlanan Plan", (14 Eylül 1956), s.2.
[472] *Zafer*, "Eminönü ve Karaköy Meydanlarında Yeni İstimlakler Yapılacak", (17 Ocak 1957, s.2.
[473] Henri Prost, "İstanbul Hakkında Notlar", s.128.
[474] *Yeni İstanbul*, "Galata Köprüsünün Yaya Kaldırımı Tamir Edilecek", (10 Ekim 1956), s.2.
[475] *Yeni İstanbul*, "Karaköy Köprüsünün Kaydırılması", (18 Nisan 1957), s.2.
[476] *Hürriyet*, "Belediyede Üç Gün Sürecek İmar Toplantısı Yapılıyor", (21 Nisan 1957), s.3.

Prost, Prof. Högg dahil Türk ve yabancı uzmanların katıldığı toplantıda yapılan imar işleri, Karaköy Meydanı'nın tanzimi ve nihai şekli değerlendirilir. [477]


Şehircilik Mütehassısı Prost şehir plânı üzerinde izahat veriyor

Fotoğraf 4. 20. Şehircilik toplantısında konuşma yapan Henri Prost

Kaynak: *Yeni İstanbul*, "İmar Planı Tetkik Heyeti Köprüler Meselesini Görüştü", (28 Nisan 1957), s.1

Toplantıda Karaköy Köprüsü'nün üç yüz metre Haliç'e doğru kaydırılarak Karaköy ve Eminönü meydanları ile yeni yollara bağlanması önerilir. Köprünün uygun yere taşınması projesinin gerçekleşmesi halinde Karaköy Meydanı'nda yapılacak düzenlemelerle trafik sorunu çözülecektir. Hazırlanacak meydan planı yerli ve yabancı uzmanların oluşturduğu bir jüri tarafından değerlendirildikten sonra uygulanmasına karar verilir.[478] İki katlı meydan düzenlemesi en dikkat çeken ve kabul gören öneri olur. Buna göre meydan ilk katı otopark ve mağazalardan oluşacak, ikinci kat ise gazino, lokanta gibi sosyal alanlara tahsis edilecektir. Köprünün kaldırılmasıyla oluşacak boş alanda çok katlı blok apartmanlar inşa edilecektir. Prof. Högg, meydanın mümkün olduğunca yaya kullanımına açılarak araçların ana yolları kullanmasının sağlanması halinde bölgeye turistik bir kimlik kazandırılmasının kolaylaşacağını savunur.[479]

[477] *Zafer*, "İstanbul'un İmarı", (27 Nisan 1957), s.4.; *Hürriyet,* "Galata Köprüsü Haliç Tarafına Kaydırılacak", (26 Nisan 1957), s.2.; *Vatan*, "Karaköy Köprüsünün Durumu Görüşülecek", (18 Nisan 1957), s.2.
[478] *Vatan*, "Karaköy Köprüsünün Durumu Görüşülecek", (18 Nisan 1957), s.2.
[479] *Hürriyet*, "Karaköy ve Eminönü'nün Trafik Güçlüklerini Halledecek Plan", (27 Nisan 1957), s.3.; *Yeni İstanbul*, "İstanbul'un İmar Planının Tetkik Eden Heyetin Toplantısı Devam Etti", (27 Nisan 1957), s.1-5.; *Zafer*, "İstanbul'un İmarı", (27 Nisan 1957), s.1-4.



Istanbulun imar plânını tetkik eden heyetin toplantısı devam etti

Dünkü toplantıda Alman trafik mütehassısı Profesör Lambert, geniş izahat verdi

Evvelki gün çalışmalarına başlayan İstanbul'un merkezi semtlerine ait yeni imar plânlarını tetkik ve Müşavere Heyeti, dün de saat 16 da Belediye Reis Muavini Sedat Erkoğlu'nun riyasetinde İmar İşleri Müdürlüğü binasında toplanarak müzakerelerine devam etmiştir.

Bilindiği gibi Türk ve ecnebi mütehassıslarla alâkalıların hazır

(Devamı Sa: 5 Sü: 6 da)

dört binden

raf çekildi

k Haberler Bürosu

fkârının infialini

Profesör Lambert dünkü toplantıda izahat verirken

Fotoğraf 4. 21. Profesör Lambert şehircilik toplantısında açıklama yaparken.

Kaynak: *Yeni İstanbul*, "İstanbul'un İmar Planını Tetkik Eden Heyetin Toplantısı Devam Etti", (27 Nisan 1957), s.1.

Köprü üzerine yapılan görüşmelerin uzun süre neticelenmemesi meydan ve bağlantılı caddelerin imarını olumsuz etkiler. Yeni caddelerin köprüyle bağlantıları ve meydanın planı tam olarak belirlenemez.

> "...Toplantıda bilhassa Galata Köprüsü'nün ayağının Sirkeci'ye mi yoksa Haliç'e mi doğru kaydırılması hususu üzerinde durulmuştur. Bu mevzuda uzun müzakereler cereyan etmiş, fakat yine de kati bir sonuca varılamamıştır. Köprünün ayağının kaydırılmış cihetini kati şekilde tayin için, bu civardaki yol şebekeleri, tekrar gözden geçirilecektir. Komisyonun, ancak bu tetkikleri müteakip, kati bir karara varacağı belirtilmektedir."[480]

Karar verilememesinin iki temel nedeninden ilki yeni yol ağının nasıl gelişeceği, ikincisi ise var olan mevcut güzergaha bağlanıp bağlanamayacağı üzerinedir. Köprüye bağlanacak yolların güzergahı üzerinde yapılacak değişikliklerin gerekli incelemeler yapıldıktan sonra belirlenecek olması ve gerekli durumlarda yol şebekesinin tekrar düzenlenmesi dahil çeşitli seçenekler üzerinde durulur.[481]

[480] *Vatan*, "Galata Köprüsünün Ne Olacağı Tespit Edilemedi", (12 Mart 1957), s.2.
[481] *Vatan*, "Galata Köprüsünün Ne Olacağı Tespit Edilemedi", (12 Mart 1957), s.2.



7 metre kaydırılıyor : Galata rıhtımının açılmasiyle Ziraat Bankası önüne Şehir Hattı vapuru yanaştırılamadığından, Köprü'deki vapur iskeleleri kâfi gelmez olmuştur. Bu durum karşısında Köprü'nün Kadıköy - Haydarpaşa iskelesi Ziraat Bankası istikametinde 7 metre kaydırılacaktır. Resimde görüldüğü gibi, dünden itibaren başlanılan bu ameliyeyi müteakip, Adalar ve Üsküdar vapur iskeleleri de bir miktar yerlerinden kaydırılarak Köprü üzerindeki iskele sahası daha genişletilmiş olacaktır. (Foto: Hürriyet - A.B.)

Fotoğraf 4. 22. Hürriyet gazetesinin Galata köprüsü taşınacağına dair haberi

Kaynak: *Hürriyet*, "7 Metre Kaydırılacak", (22 Mayıs 1957), s.3.

İmar planlarını tetkik komisyonu toplantısında Prof. Högg, Galata Köprüsü'nün Galata ayağının sabit bırakılarak Eminönü bölümünün Sirkeci'ye doğru kaydırılmasını önerir ve planları bu şekilde hazırlar.[482] Nafia Vekaleti yapı ve imar işleri reisi Orhan Alsaç ise Karaköy ve Eminönü arasında bir köprünün yeterli olmadığı bu yüzden ikinci bir köprünün yapılması gerektiğini ve yapılacak köprünün doğrudan Şişhane'ye bağlanmasını, Necatibey Caddesi'nin Dolapdere'ye kadar, Bankalar Caddesi'nin Tophane'ye kadar uzatılması gerektiğini savunur. Emin Onat ise Haliç üzerine yapılacak yan yana iki köprünün mimari ve estetik bakımdan uygun olmayacağına ifade ederek teklife karşı çıkar.[483] Bu konuda yapılan tartışmalarda birçok uzman üçüncü köprünün metro ile bağlantı sağlayacak şekilde sekiz şeritli yapılması teklifini trafiği rahatlatacağı için destekler. Uzun süren toplantılara rağmen[484]planlarda merkezi ve çevre yolların tekrar değerlendirilmesi gerektiği kararı çıkar ve meydanın nihai şekli verilemez. [485]

[482] *Hürriyet*, "İstimlak Şimdilik Durdu", (18 Temmuz 1957), s.5.
[483] *Vatan*, "Yeni Köprünün Kati Yeri Henüz Tespit Edilmedi", (28 Mart 1957), s.3.; *Yeni İstanbul*, "İmar Planı Tetkik Heyeti Köprüler Meselesini Görüştü, (28 Nisan 1957), s.1-5.; *Hürriyet*, "Şehir Trafiğini Ferahlatmak İçin Başvurulacak Çareler", (29 Nisan 1957), s.2.
[484] *Vatan*, "Haliç'te Üçüncü Köprü Yapılacak", (30 Nisan 1957), s.1; *Yeni İstanbul*, "İmar Planı Tetkik Heyeti Köprüler Meselesini Görüştü, (28 Nisan 1957), s.1-5.; *Yeni İstanbul*, "Karaköy Köprüsüne Hala Ayak Bulunamadı", (30 Nisan 1957), s.1-5.
[485] *Yeni İstanbul*, "İmar İstişare Heyeti Toplandı", (12 Mayıs 1957), s.2.



Fotoğraf 4. 23. Meydan düzenleme çalışmalarına başlanmadan önce Galata Köprüsü (Url 28)

Kaynak: SALT Araştırma, "Karaköy- Galata Köprüsü", 1958 öncesi
https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/118254

Hazırlanan raporlar ve trafik sayımından sonra Karaköy Köprüsü'nün ayağının sabit bırakılarak Sirkeci veya Eminönü'ne doğru kaydırılmasına karar verilir. Eğer köprü ayağı Sirkeci'ye doğru kaydırılırsa yeni inşa edilen yollarla daha kolay entegre edilecek ve Boğaz sahil yolu ile Florya sahil yolu birbirine bağlanmış olacaktır.[486] Ayrıca köprünün, Karaköy ayağı 3 metre genişletilerek altındaki dükkanların yıkılmasına karar verilir.[487]

Karaköy'de, Tünel'in karşısına isabet eden ada yıkılır.[488]Ziraat Bankası binası boşaltılmış olmasına rağmen yıkımından vazgeçilerek yerinde bırakılır.[489]Karaköy Palas'ın karşısında 38 binanın bulunduğu ada meydana dahil edilmek için ortadan kaldırılır.[490]

[486] *Yeni İstanbul*, "Karaköy Köprüsünün Bir Ayağı Sirkeci Tarafına Kaydırılacak", (25 Mayıs 1957), s.3.
[487] *Yeni İstanbul*, "Beyazıt- Topkapı Yolu Kazılıp Tasfiye Edilecek", (25 Haziran 1957), s.1.
[488] *Yeni İstanbul*, "İstimlak İşlerine Devam Ediliyor", (5 Mayıs 1957), s.2.; *Hürriyet*, "İstanbul'da Yeni İstimlak Faaliyetinin Durduğu Teyit Ediliyor", (30 Temmuz 1957), s.2.
[489] *Vatan*, "Şehirde İstimlak İşine Devam Ediliyor", (25 Ocak 1957), s.5.
[490] *Yeni İstanbul*, "İmar Faaliyeti", (14 Ocak 1957), s.2.



Fotoğraf 4. 24. Domuz sokağında yıkılacak binalar

Kaynak: *Yeni İstanbul,* "İmar", (27 Mart 1958), s.1.

1958 yılında Karaköy Meydanı'nın düzenlenmesi ve bağlantı yollarının genişletilmesi amacıyla Tünel kapısının karşındaki adanın yıkılmasından sonra 68 gayrimenkul ile Ziraat Bankası'nın içinde bulunduğu adada banka binasına kadar olan 63 bina,[491] Tünel'in Karaköy kapısının karşısında bulunan 11 bina, [492] Galata bonmarşesi, Havyar Han, banka ve kumaşçı Motorola'nın içinde bulunduğu kısım ile Karaköy polis noktasına kadar uzanan 10 dükkân, [493] Gümrük Sokağı'ndan meydana çıkılan sahada bulunan 8-10 bina çıkıntı teşkil ettikleri için yıkılır.[494] Aynı yıl yapılan yıkımlara ilave Zirai Donatım Kurumu ve Karaköy Börekçisinin de içinde bulunduğu 87 gayrimenkulden oluşan blok ortadan kaldırılarak çalışmalara devam edilir.[495]

[491] *Vatan*, "Karaköy'de 131 Bina Daha Yıktırılacak", (18 Haziran 1958), s.2.; *Yeni İstanbul*, "Tophane Dolmabahçe Yolu Trafiğe Kapatıldı", (18 Haziran 1958), s.2.
[492] *Vatan*, "164 Bina Daha İstimlak Edilecek", (27 Mayıs 1958), s.1.; *Zafer*, "İstanbul'un İmar İşi Sü'ratle Gelişiyor", (3 Haziran 1958), s.4.; *Yeni İstanbul*, "İmar Faaliyetleri Geceleri de Devam Ediyor", (7 Haziran 1958), s.1-5.
[493] *Vatan*, "600 Kadar Bina Daha İstimlâk Olunuyor", (7 Haziran 1958), s.3.; *Yeni İstanbul*, "Karaköy'de Yıkılacak Binalar", (26 Haziran 1958), s.2.
[494] *Yeni İstanbul*, "Beyoğlu'nda da Yakında İstimlaklere Başlanıyor", (8 Haziran 1958), s.2.
[495] *Vatan*, "Karaköy'de 87 Bina Daha Yıktırılıyor", (21 Mayıs 1958), s.1.; *Hürriyet*, "İstimlak İşini Hızlandırmak İçin Yeni Vasıtalar Alınıyor", (14 Nisan 1958), s.3.; *Yeni İstanbul*, "Karaköy'de 87 Bina İstimlak Ediliyor", (21 Mayıs 1958), s.1-5.



İstanbul'daki imâr hamleleri

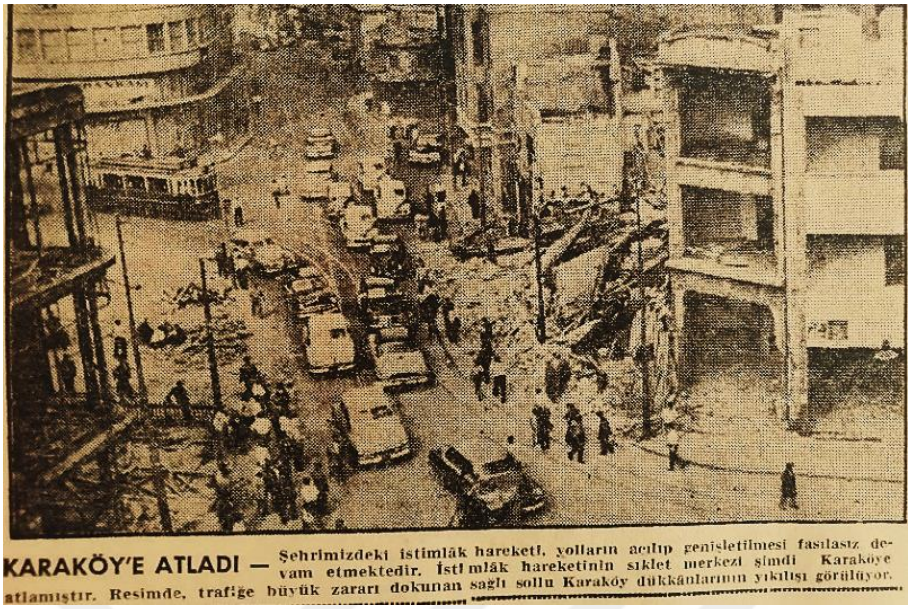
İstanbul'daki imar faaliyeti bütün hararetiyle devam etmektedir. Bu cümleden olarak, Beyazıt'ta Simkeşhaneden Lâleli'ye kadar yol güzergâhında istimlâk edilecek olan dükkânların yıkılmasına 15 gün sonra başlanacaktır. Bu sırada bulunan 119 dükkân sahibine dün Belediye tarafından tebligat yapılmıştır. Ay sonuna kadar bu saha tamamen açılmış olacaktır. Diğer taraftan, belediye şehircilik imar fen istişare heyeti dün sabah saat 9 da Belediyede Prof. Gökay'ın riyasetinde yaptığı toplantıda imar kanununun tatbikatını gözden geçirmiş ve istimlâk edilecek binalarda meskûn vatandaşların yerleştirilmesi hususu üzerinde durmuştur. Heyet, Dolmabahçe Gazhanesinin de bir an önce Halic'e nakline karar vermiştir. Resim, Karaköy Meydanının aldığı son şekli gösteriyor.

Fotoğraf 4. 25. 1957 yılında Karaköy Meydanı

Kaynak: *Zafer*, "İstanbul'daki İmar Hamleleri", (2 Şubat 1957), s.1.

Domuz Sokağı'nın ve bağlantı yollarının açılması için yaklaşık 6,5 milyon lira bedelle istimlak olan binaların % 80'i bankalara ait binalardı.[496] Domuz Sokağı'ndaki binaların yıkımından sonra[497] meydanın kati şekline karar verilmesi hedeflense de[498] kısa süre içinde planda yapılan değişiklikle yıkılmasına karar verilen Ziraat Bankası binası yerinde bırakılır.[499] Meydanın tanziminin hızlandırılması için hükümet yetkililerinin de katılımıyla vilayette yapılan toplantılarda meydanın tanzimi ve planları tekrar ele alınarak[500] planların değiştirilmesine karar verilir.[501]

[496] *Hürriyet*, "Karaköy Meydanı Genişliyor", (20 Mart 1958), s.3.; *Yeni İstanbul*, "Ziraat Bankası Blokunun Yıkılmasına Başlanıyor", (28 Ağustos 1958), s.2.
[497] *Hürriyet*, "Domuz Sokağı Dünden Beri Trafiğe Kapalı", (23 Nisan 1958), s.2.
[498] *Hürriyet,* "Karaköy Meydanı Pek Yakında Kati Olarak Tanzim Edilecek", (26 Nisan 1958), s.2.; *Yeni İstanbul*, "Aksaray Yenikapı Yolu Beton Asfalt Oluyor", (25 Nisan 1958), s.2.
[499] *Hürriyet*, "Karaköy'ün İmar Planı Değişti", (28 Mayıs 1958), s.1
[500] *Hürriyet*, "Vilayet Mühim Bir Toplantı Yeri Oldu", (3 Temmuz 1958), s.1-5.
[501] *Hürriyet*, "İmar Planlarının Çoğu Değişiyor", (14 Temmuz 1958), s.1.



KARAKÖY'E ATLADI — Şehrimizdeki istimlâk hareketi, yolların açılıp genişletilmesi fasılasız devam etmektedir. İstimlâk hareketinin sıklet merkezi şimdi Karaköye atlamıştır. Resimde, trafiğe büyük zararı dokunan sağlı sollu Karaköy dükkânlarının yıkılışı görülüyor.

Fotoğraf 4. 26. Karaköy meydanının açmak için yıkılan binalar (1958)

Kaynak: *Vatan*, "Karaköy'e atladı", (20 Temmuz 1958), s.2.



YIKILACAK — Karaköyde, istimlâk edilen binaların yıktırılması ameliyesine, dün devam edilmiştir. Resimde, kısa bir zamanda ortadan kaldırılacak ada görülüyor.

Fotoğraf 4. 27. Karaköy'de yıkılacak binalar

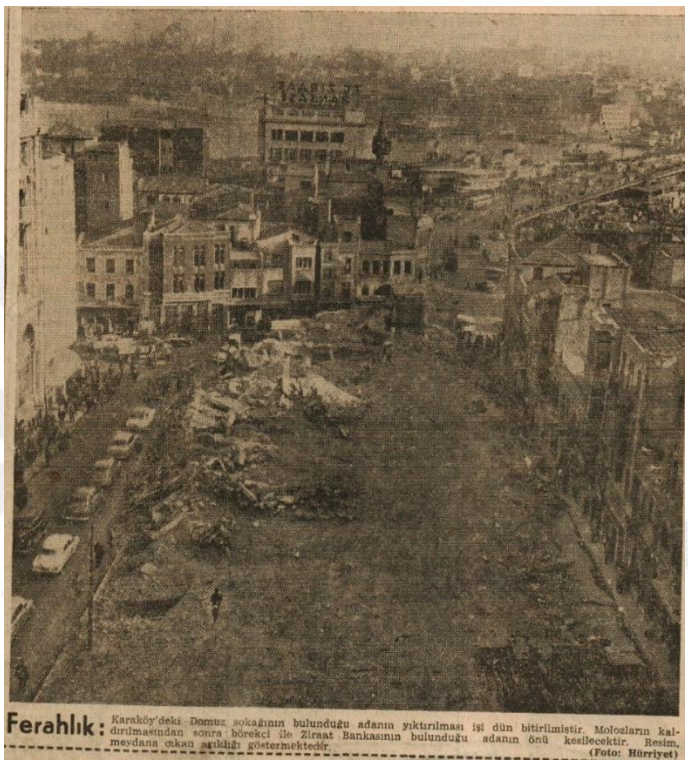
Kaynak: *Yeni İstanbul*, "Yıkılacak", (4 Temmuz 1958), s.1

Karaköy Meydanı'ndaki trafik problemini çözmek için meydan ve etrafı için hazırlanan yeni plana göre Karaköy'e gidiş geliş yolları yeniden tanzim edilerek, yayalar için refüj ve belli noktalarda alt geçitler yapılacaktır. Yıktırılan Karaköy Camisi'nin bulunduğu sahada büyük bir otopark inşa edilecektir.[502] Merzifonlu Kara Mustafa Paşa

[502] *Hürriyet,* "Karaköy Meydanı Tanzim Ediliyor", (29 Ocak 1959), s.2

Camii veya Karaköy Camii olarak bilinen bu yapının Kınalı Ada'ya nakline karar verilir.[503] İstanbul'un Kitabı'nda meydanın tanzimine dair bilgiler verilir.

> "…şimdi eski Cenyo'nun, Tokatlının, postahanenin, ayakkabıcı dükkanlarının, Mehmet Ali Paşa hanının, köşede Yataklı Vagonlar Şirketinin bulunduğu hanın yerleri de meydan oldu da yine bu kalabalığa dar geliyor. Şimdi Domuz sokağı ile Karaköy Palasın arasındaki ada da istimlak edilecek, burası da meydana ilave olunacaktır."[504]



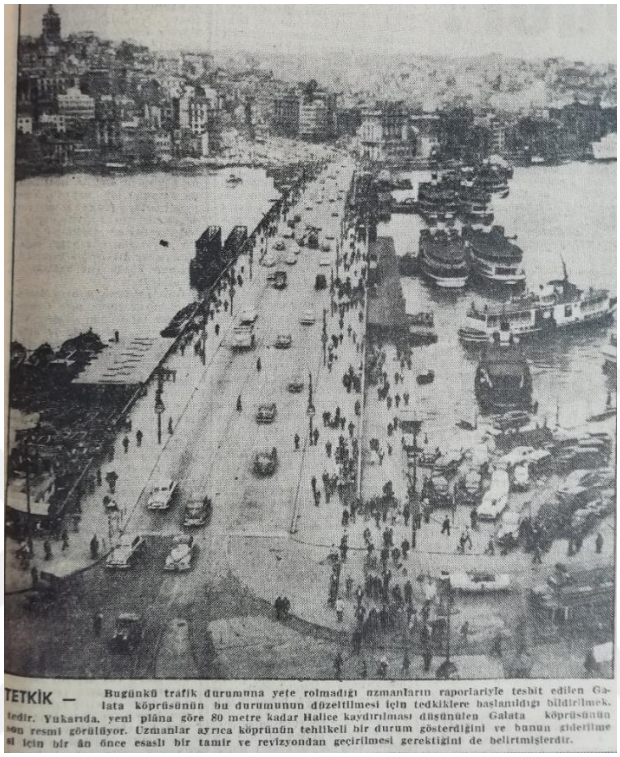
Fotoğraf 4. 28. Karaköy Meydanı'nın açılması için yapılan istimlakler

Kaynak: *Hürriyet*, "Ferahlık", (7 Mayıs 1958), s.1.

Uzun toplantılar sonucu Haliç üzerinde kurulması planlanan üçüncü köprünün yapımının iptal edilmesi eski Galata Köprüsü'nün tamirini ve taşınmasını zaruri kılar.[505] 80 santim kadar çökmüş olan köprünün nereye taşınacağı meselesine karar verilememesi, yeni caddelerin, bağlantı yollarının ve meydanların planlarının tamamlanmasının en önemli nedenidir. Eminönü ve Karaköy meydanlarına son şeklinin verilmemesi trafik sorununu derinleştirir.[506] Köprü ayağının kaydırılmasına yönelik etütler tamamlandıktan sonra 1960 yılı içinde taşınması öngörülür.[507] Kemal Aygün yaptığı basın toplantısında

[503] *Yeni İstanbul,* "Karaköy Camii Heybeli Adaya Nakledilecek", (4 Ocak 1959), s.2.
[504] *İstanbul'un Kitabı*, s.85.
[505] *Vatan*, "Haliçte Köprü İnşasından Vaz Geçildi", (12 Mart 1958), s.3.
[506] *Vatan*, "İstimlak Hareketi Hızlandı", (12 Eylül 1958), s.5.
[507] *Hürriyet*, "Başvekil İmar İşini Görüştü", (27 Temmuz 1959), s.1.

köprünün ayaklarının taşınması için çalışmaların yürütüldüğünü fakat tam olarak nereye yerleştirileceği için henüz belli olmadığını Karaköy Meydanı'nın nihai şeklinin köprü taşındıktan sonra verileceği tekrar hatırlatır.[508]


TETKİK — Bugünkü trafik durumuna yetemediği uzmanların raporlariyle tesbit edilen Galata köprüsünün bu durumunun düzeltilmesi için tedkiklere başlanıldığı bildirilmek tedir. Yukarıda, yeni plâna göre 80 metre kadar Halice kaydırılması düşünülen Galata köprüsünün bugünkü resmi görülüyor. Uzmanlar ayrıca köprünün tehlikeli bir durum gösterdiğini ve bunun giderilmesi için bir an önce esaslı bir tamir ve revizyondan geçirilmesi gerektiğini de belirtmişlerdir.

Fotoğraf 4. 29. Galata Köprüsü'nün 1959 tarihli görseli

Kaynak: *Vatan,* "Tetkik", (15 Mayıs 1959), s.1

1959 yılının ortalarında Karaköy Meydan'ın hala tam olarak tanziminin nasıl olacağına dair Belediye Meclisi'nde çeşitli planlar görüşülerek kararlar verilmeye çalışılır. Açılmış olan meydanların ve bilhassa Karaköy Meydanı'nın tanziminin hızla yapılması için girişimlere devam edilir. Trafiğin akışına göre dizayn edilecek meydana yayaların karşıdan karşıya geçecekleri yerlere tabelalar yerleştirilerek, bol ışıkla aydınlatılacaktır.[509]

Ulaştırma Bakanlığı ve Denizcilik Bankası tarafından 5 kişilik profesör grubunun oluşturduğu komisyonun incelemeleri sonunda Galata Köprüsü'nün durumu tehlikeli olarak bildirilerek revizyona tabi tutulması gerektiği raporlanır. Gerekli tamirat gerçekleştirildikten sonra Haliç'e doğru 80 m kaydırılması daha kolay olacaktır.[510] 1959

[508] *Yeni İstanbul,* "Aygün Şehrin İmar Programını İzah Etti", (21 Nisan 1959), s.1-5.
[509] *Yeni İstanbul*, "Karaköy Meydanı Bol Işıkla Aydınlatılacak", (2 Nisan 1959), s.2
[510] *Yeni İstanbul*, "Galata Köprüsünün Durumu Tehlikeli", (14 Mayıs 1959), s.1-5.

yılı sonlarında ise Galata Köprüsü'nün Haliç'e doğru 70 metre kaydırılması kararı alınır. Taşınma işi yapılana kadar dubaları eskiyen köprünün yenilenmesi için çalışmalar yapılır. Faaliyetler, İller Bankası İstanbul Planlama Dairesi tarafından desteklenir.[511] 1960 yılının nisan ayında Karaköy Köprüsü'nün hazırlıklarına başlanır. Yeni köprü biraz daha Haliç'e doğru kaydırılarak daha geniş olarak inşa edilecektir. Köprünün bir ucu Beyazıt-Eminönü diğer ucu ise Kemeraltı Caddesi'ne doğrudan bağlanacaktır. [512]

İstanbul imar hareketine başlandığı 1956 yılında istimlaklere ve yıkımlara başlanan Karaköy Meydanı için tam bir planın olmaması uzun süre tanzim edilmesini engellemiştir. Karaköy Köprüsü'nün Haliç'e doğru taşınması konusu yapılan birçok toplantıya rağmen karara bağlanamaması bu gecikmenin en önemli nedeni olur. Azapkapı ve Tophane bağlantı yollarının da köprüye göre belirlenecek olması bu arterlerin de uzun süre şantiye halinde kalmasına sebep olmuştur. Sahil kısmında ve cadde hizasında bazı bina, han ve dükkanların yıkılmasıyla başlanan sürece her yıl yeni yapılar eklenerek istimlak sahası genişletilmiştir. Merzifonlu Kara Mustafa Camii yıkılan önemli tarihi eserlerden biri olarak kayıtlara geçmiştir. Bunun dışında 19. yüzyıl yapısı pek çok han, bina ve yapı ortadan kaldırılmıştır. Modern meydana ve yeni İstanbul'a yakışmayan yapılar Denizcilik Bankası Binası, Havyar Han, Demirci Han, Mehmet Ali Paşa Hanı, Borsa Han, gümrük binaları, denizcilik işletme binaları dahil birçok bina ortadan kalkmıştır.

Karaköy Meydanı ile Kemeraltı Caddesi'nin kesiştiği noktada bulunan ve 1920 yılında Giulio Mongeri'nin tasarımı Karaköy Palas yerinde bırakılmıştır. Dört katlı kâgir bina asimetrik planda ve eklektik üslupta inşa edilmiştir. Yapıda Kuzey İtalya mimari yansımaları, Bizans sütun başlıkları, cephe çıkıntıları, farklı mimari detayları bir arada kullanmıştır.[513] 1910 yılında inşa edilen ve mimarı belli olmayan Ziraat Bankası binası olarak kullanılan bina Viyana Bankası için yaptırılmıştı. Art nouveau sitilde, heykellerle süslenmiş kâgir binaya yıkım kararı verilmesine rağmen yerinde bırakılmıştır.[514] Avrupa'daki büyük mağazaların İstanbul'da açılan şubelerinden olan Galata

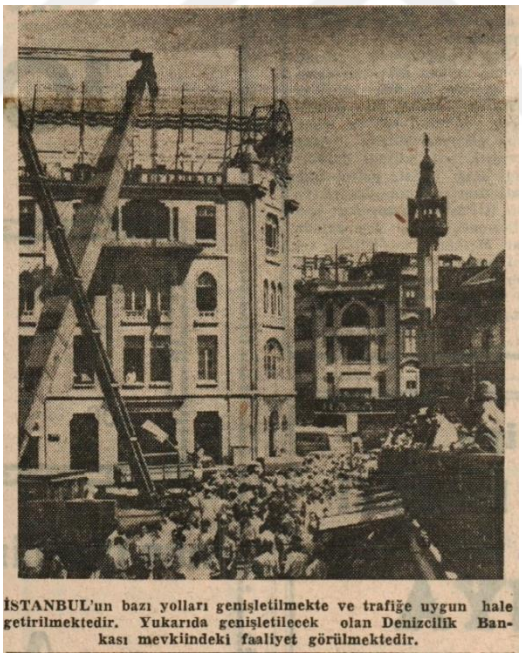
[511] *Yeni İstanbul,* "Bir Firma, Galata köprüsünü Yenileştirmeyi Teklif Etti", (3 Kasım 1959), s.2.
[512] *Yeni İstanbul*, "Karaköy Köprüsü Hazırlıklarına Başlanıyor", (2 Nisan 1960), s.2.
[513] Cengiz Can, *Age.,* s.199.
[514] Gülce Güleycan Okyay, *Agt.,* s.124.

Bonmarşesi[515] Karaköy Börekçisi gibi bölgenin tanınmış mekanları ise ortadan kaybolmuştur.



Fotoğraf 4. 30. Galata rıhtımı 1956 yılı (Url 29)

Kaynak: SALT Araştırma, "Galata Rıhtımı" 1956, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/201538



İSTANBUL'un bazı yolları genişletilmekte ve trafiğe uygun hale getirilmektedir. Yukarıda genişletilecek olan Denizcilik Bankası mevkiindeki faaliyet görülmektedir.

Fotoğraf 4. 31. Karaköy, Wagon Lit (Denizcilik İşletmeleri Binası) ve Karaköy Camii yıkılmadan önce

Kaynak: *Zafer*, (2 Eylül 1956), s.1

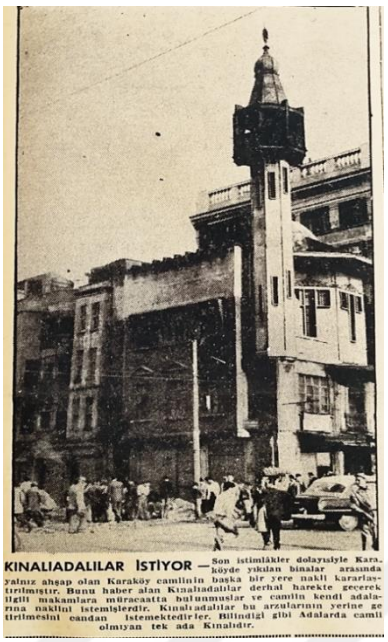
[515] Behzat Üsdiken, "Bonmarşeler", *DBİA*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayınları, (1993), s.297.

1956 yılından beri taşınması planlanan Galata Köprüsü'nün ayaklarının nereye konulacağının netleşmemesi, çok katlı büyük iş hanlarıyla çevrelenmiş meydanın tanzim edilerek nihai şekline kavuşturulmasını önler. Yeni açılan yollardan yeterince istifade edebilmek için Haliç'e üçüncü bir köprünün inşasının gerekliliği bu yıllarda tartışılan konulardan biridir.[516]

4.2.1.1.Karaköy Camii

Eski Yağ Kapanı Mescidi'nin bulunduğu yerde Kemankeş ile Halil Ağa sokaklarının arasında kalan adada bulunmaktaydı. Fetih öncesi bir kilisenin bulunduğu yere Fatih Sultan Mehmet döneminde (1451-1481) bir tekke inşa ettirilmiş, zamanla Tekke camiye dönüştürülmüştür.[517] Eski Yağ Kapanı Mescidi'nin zamanla harap hale gelmesiyle alan dükkanlar tarafından işgal edilmişti. Mescit, Sultan II Abdülhamid döneminde Kara Mustafa Paşa tarafından 1878-1879 yıllarında İtalyan Mimar Raimondo D'Aronco'ya tasarlatılıp, inşa ettirilmiştir. Çokgen planlı mescit, Art nouveau üslupta özgün bir mimariye sahipti.[518] Duvarları mermer kaplı, fevkani, sekizgen yapıda, sokakların kesiştiği kavşak noktasında yola ve mimari dokuya uyumlu şekilde inşa edilmişti.[519] 10x 13 metrelik bir alana sahip yapının küçük bir son cemaat yeri, küçük bir kubbesi, dar ve yüksek pencereleri, batı köşesinde sekizgen gövdesiyle dikkat çekmekteydi. Üst örtü, pencere tasarımı, bitkisel süsleme programı ile yerel ve gelenekselin bir arada kullanılmıştı. Yapı 1958 yılında Karaköy Meydanı'nın genişletilmesi çalışmaları sırasında ortadan kaldırılmıştır.[520] Belediye Meclisi'nde yapılan görüşmeler sonucu mescidin Kınalı Ada'ya nakline karar verilir.[521] Parçaların nakledilmesi için numaralandırılarak sökülmüş fakat iki parçası dışında diğer bölümleri kaybolmuştur.[522] Ticari hayatın yoğun olduğu bölge camii kaldırıldıktan sonra otopark olarak kullanılmıştır.[523]

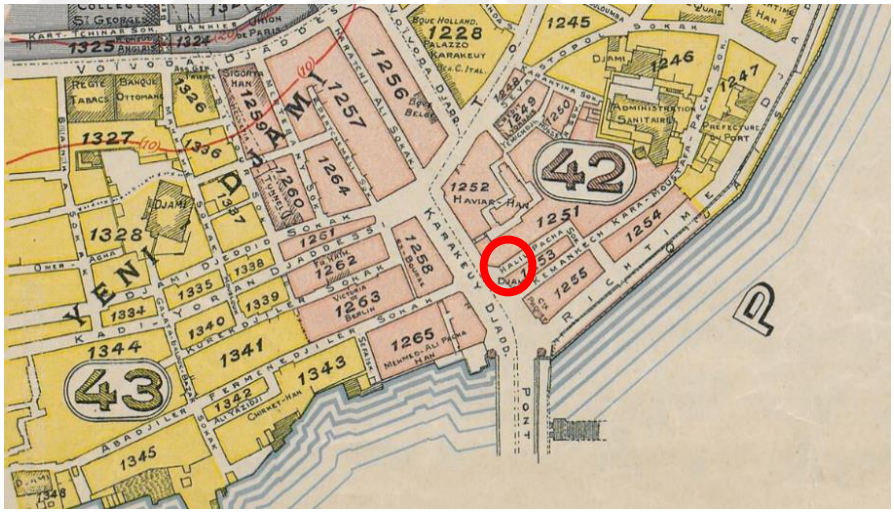
[516] *Vatan*, "İstimlakler Azalıyor", (21 Nisan 1959), s.1-5.
[517] Afife Batur, "Karaköy Camii", *DBİA*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayınları, (1993), s.457
[518] Behçet Ünsal, *Agm,* s.45-46.
[519] Tahsin Öz, *İstanbul'un Camileri I-II,* Türk Tarih Kurumu, Ankara 2015, s.46.
[520] Afife Batur, *Agm.*, s.457
[521] Yeni İstanbul, "Karaköy Camii Heybeli Adaya Nakledilecek", (4 Ocak 1959), s.2.
[522] Afife Batur, *Agm.*, s.457
[523] *Hürriyet*, "Karaköy Meydanı Tanzim Ediliyor", (29 Ocak 1959), s.2



KINALIADALILAR İSTİYOR — Son istimlâkler dolayısiyle Kara. köyde yıkılan binalar arasında yalnız ahşap olan Karaköy camiinin başka bir yere naklî kararlaştırılmıştır. Bunu haber alan Kınalıadalılar derhal harekte geçerek ilgili makamlara müracaatta bulunmuşlar ve camiin kendi adalarına naklini istemişlerdir. Kınalıadalılar bu arzularının yerine getirilmesini candan istemektedirler. Bilindiği gibi Adalarda camii olmıyan tek ada Kınalıdır.

Fotoğraf 4. 32. Karaköy Mescidi 1958

Kaynak: *Vatan*, "Kınalıadalılar İstiyor", (28 Eylül 1958), s.1.



Plan 4. 15. Pervititci planlarında Karaköy Mescidi (Url 30)

Kaynak: SALT Araştırma, İFEA, Jacques Pervititch, "Karaköy Meydanı" 1927
https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769

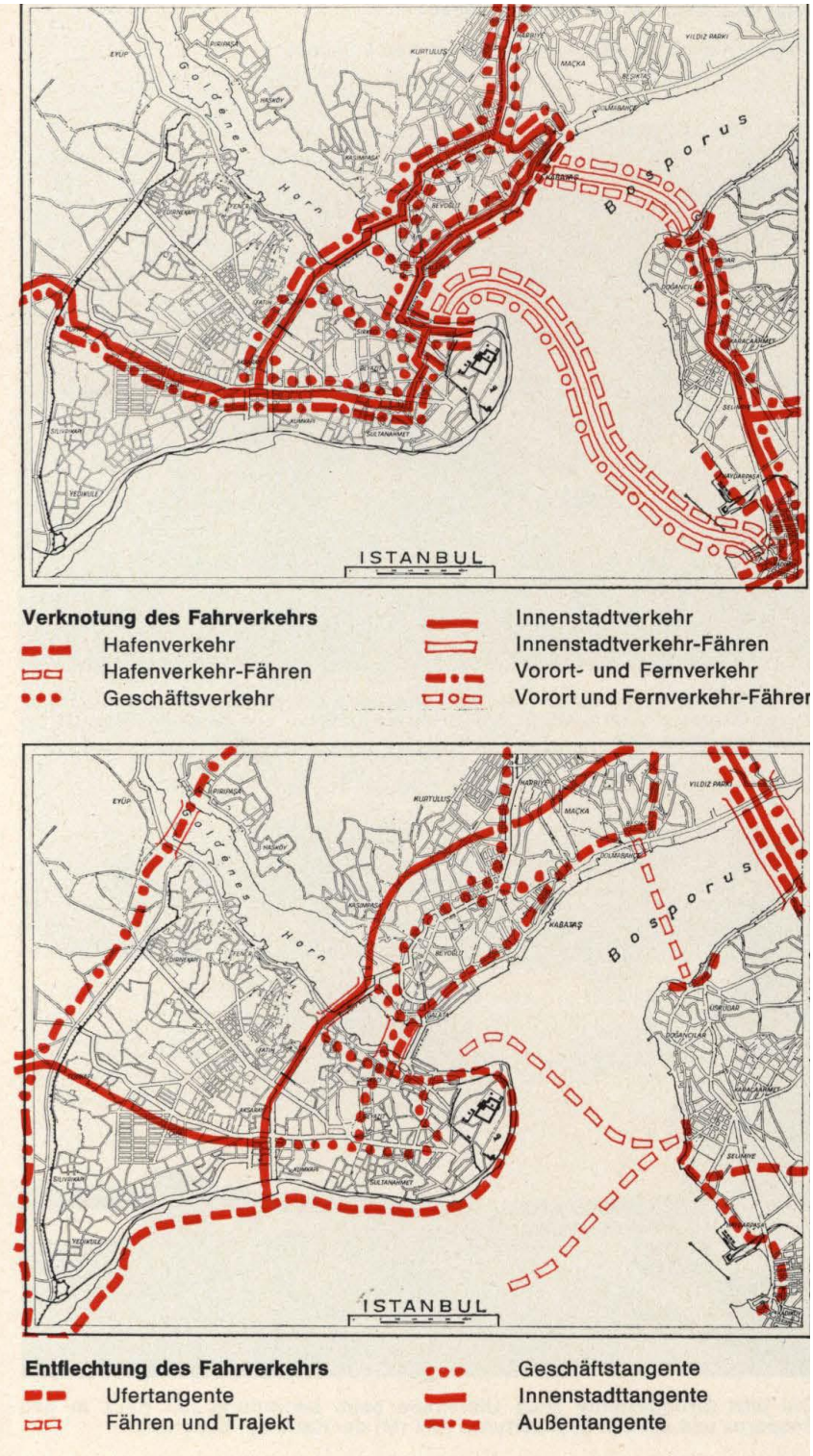
4.2.2. Karaköy- Tophane Yolu

1859 yılında Karaköy-Tophane bölgesinin gelişmesine bağlı yol genişletme ve kaldırımları düzenleme çalışmaları 6. Daire tarafından başlatılır. 19. yüzyılda Grand Rue de Galata olarak adlandırılan Kemeraltı Caddesi'nde istimlakler gerçekleştirilir. Ayrıca

cadde kenarında bulunan yapıların onarım ve bakımları yapılır. Yıkılan alanların yerlerine hızla yeni kâgir binalar dikilir.[524] Kentin en canlı merkezlerinden olan bölgede ulaşım kolaylığı sağlamak için 1869 yılında Krepona Efendi'nin 40 yıllık imtiyazla kurduğu Dersaadet Tramvay Şirketi,[525] Azapkapı, Tophane, Beşiktaş, Ortaköy atlı tramvay hattının inşasını 1872 yılında tamamlar. Bu hat İstanbul'un tamamlanan ilk tramvay hattı olur.[526]

1940'lı yılların başında Karaköy-Azapkapı ve Karaköy-Tophane semtlerinin 1/500 ölçeğinde planları hazırlanarak yol ve meydan düzenlemeleri yapılır. Fakat ekonomik ve bürokratik nedenlerle vaktinde ve tam olarak uygulanamadan büyük kısmı kâğıt üzerinde kalır. Gerçekleştirilen bölümlerin ise eksik veya kısmi yapılması sonraki dönemde bölgede imarı ve düzenlemeleri güçleştirir. 1950'li yılların başlarına gelindiğinde uygun depo, liman, ticarethane ve yol ağlarının oluşturulması neredeyse imkânsızdır.[527]

[524] Ayşe Derin Öncel, *Age*, s.21-22.
[525] İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi*, s.26.
[526] Zeynep Çelik, *Age.*, s.123-124.
[527] Akif Bozoğlu, *"İstanbul İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler II*", s.36.

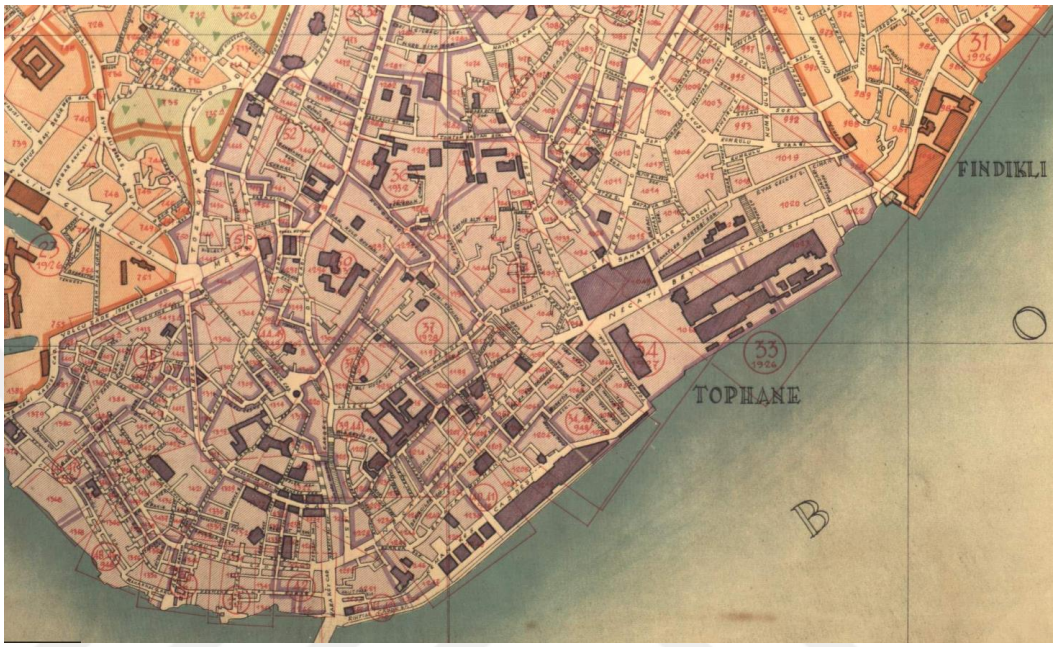


Plan 4. 16. Hans Högg'ün planlarında İstanbul mevcut ulaşım sistemi ve yapılması planlanan yol şebekesini gösteren planlar

Kaynak: Hans Högg, *İstanbul,* s.311

Karaköy Meydanı ile antrepolar arasındaki alanın hızla açılarak tanzim edilmesine verilen öncelik nedeniyle Karaköy Meydanı planı henüz şehir meclisinde onaylanmadan

1956 yılının son aylarında birçok binanın yıkımına başlanır.[528] Şehir imar planına göre Domuz Sokağı'nın bulunduğu ada dahil meydanı çevreleyen binalar grubu ile Tophane-Dolmabahçe'ye kadar yol genişletme çalışmaları kapsamında yolun sağ tarafındaki binaların yıkılmasına başlanır.[529]



Plan 4. 17. Karaköy- Tophane bölgesi 1955 yılı planı Bülent Tuvalo çizimi (Url 31)

Kaynak: SALT Araştırma, Bülent Tuvalo, "İstanbul Şehri Umumi Planı", 1955, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/111072

Karaköy Meydanı'na bağlı Necatibey ve Kemeraltı caddelerinin araç trafiğine uygun genişlikte düzenlenmesi için planlanan güzergahlardaki binaların yıkımına öncelik verilir ve açılan alanlara parke döşenerek tanzimi yapılır. Salıpazarı Limanı antrepoya giden yolların yanındaki binalardan plana dahil edilenler limanın ulaşım ve nakliye sorununu çözmek amacıyla yıkılır.[530] Tophane'de deniz yollarına ait kooperatif binası da süreçte istimlak edilir.[531] Tophane rıhtımında bulunan Deniz Yolları İşletmesi Malzeme Müdürlüğü, İaşe Şefliği kılavuzluk binaları tahliye edilir.[532]

[528] *Yeni İstanbul*, "Başvekil Menderes İmar Faaliyetlerini Tetkik Etti", (29 Eylül 1956), s.3.
[529] *Vatan*, "İstanbul'un Siması Değişiyor", (18 Eylül 1956), s.5.
[530] *Yeni İstanbul*, "Karaköy-Tophane Arasındaki Necatibey Caddesi de Açılacak", (17 Eylül 1956), s.2.
[531] *Yeni İstanbul*, "Şehrin İmarı İle İlgili Yıkma İşine Hızla Devam Ediliyor", (5 Ekim 1956), s.2.
[532] *Yeni İstanbul* "Galata'daki Deniz Yolları Binaları Tahliye Edilecek", (28 Nisan 1956), s.2.



Fotoğraf 4. 33. Necatibey Caddesi 1890 yılı (Url 32)

Kaynak: SALT Araştırma, Sébah & Joaillier, "Necatibey Caddesi",1890, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/194328

Karaköy Meydanı'na bağlanan Necati Bey ve Kemeraltı caddeleri gidiş-geliş çift şeritli hale getirilerek trafik yükü azaltılacaktır. Bu amaçla Domuz Sokağı ile Bankalar Caddesi arasındaki adada 21 bina, Necatibey Caddesi ile Kemeraltı Caddesi üzerinde 130 binanın yıkımı onaylanır. [533] Yüksek Kaldırım merdivenleri sökülerek, parke döşenir ve araç trafiğine açılır.[534] İstanbul'un Kitabı'nda Karaköy-Tophane arasında yapılacak çalışmalar hakkında bilgi verilmektedir.

> "Karaköy bugün bir buçuk milyonluk, yarın kim bilir kaç milyonluk koca İstanbul'un can noktasıdır. Yüksek kaldırımın alt kısmında o Cenevizlilerden kalma kemer altında, Tophaneye giden üçüncü bir yol daha açılacak bu arada trafik elbette daha çok refaha kavuşacaktır. Bu yolların etütleri hazırlanmaktadır."[535]

Karaköy'de ana caddelerin ve Galata Köprüsü'nün bağlandığı bir meydan açılarak genişletilen Kemeraltı Caddesi meydana bağlanmıştır. Boğaz yolunun kesintisiz devam etmesi amacıyla Dolmabahçe yolu için çalışmalar yürütülmüştür.[536]

---

[533] *Vatan,* "Karaköy'de 151 Bina İstimlak Edilecek", (2 Kasım 1957), s.5.
[534] *Yeni İstanbul*, "Londra Asfaltı Topkapı'dan İtibaren Eyyüb'e Bağlanacak", (10 Kasım 1956), s.2.
[535] *İstanbul'un Kitabı,* s.86.
[536] Seren Sağdıç, "*Kentsel Mekânın Değişiminin Kentli Hafızasına Etkisinin İncelenmesi: Kabataş-Karaköy Kıyı Hattı"*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, 2019.s.33.



Fotoğraf 4. 34. Yüksek Kaldırımın araç trafiğine uygun hale getirilmesi için yürütülen çalışmalar

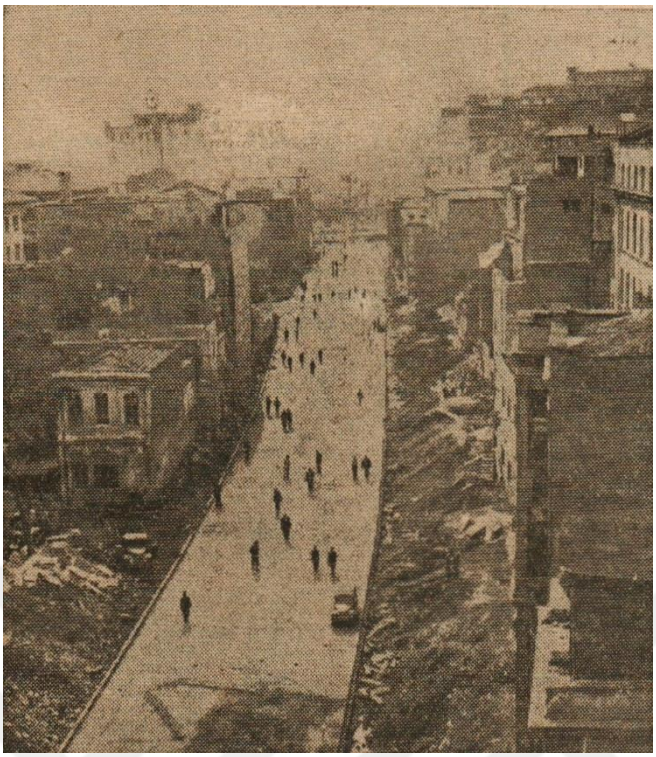
Kaynak: *Vatan*, "Merdivenleri Kaldırılıyor", (17 Ekim 1956), s.1.

Bölgenin trafik sorununu çözmek için var olan yollar genişletilirken yenilerinin açılması için planlamalar yapılır. Tophane istikametinde Yüksek Kaldırım'dan başlayarak açılacak üçüncü yol Kemeraltı Caddesi'ni takiben Necatibey Caddesi ve maliye binalarının arkasından geçerek Kabataş Meydanı'na kadar ilerleyecekti.

> "…Kabataş meydanı da içine alacak yeni yol eski binaları da içine aldığı için şehrin hem manzarası güzelleşecek hem de yeni binaların daha modern bir şekilde inşası sağlanacaktır…Yol üzerinde bulunan binaların eski ve küçük olmaları belediyeye fazla istimlak külfetine sokmayacağız gibi yıktırılması ise çok kısa zamanda bitirilecektir istimlak edilecek olan binaların sayısı 294 dür…"[537]

Açılan yeni yollar ve meydanlar modern ve temiz olması için asfaltlanacaktır. Yıkımdan sonra binaların gerisinde kalan yapılar geniş meydan ve bulvarlara yakışacak şekilde restore edilecektir.[538]

[537] *Yeni İstanbul*, "Yüksek Kaldırımdan Salıpazarı Limanına Üçüncü Bir Yol Açılacak", (7 Ocak 1957), s.2.
[538] *Vatan*, "Karaköy'de 151 Bina İstimlak Edilecek", (2 Kasım 1957), s.5.

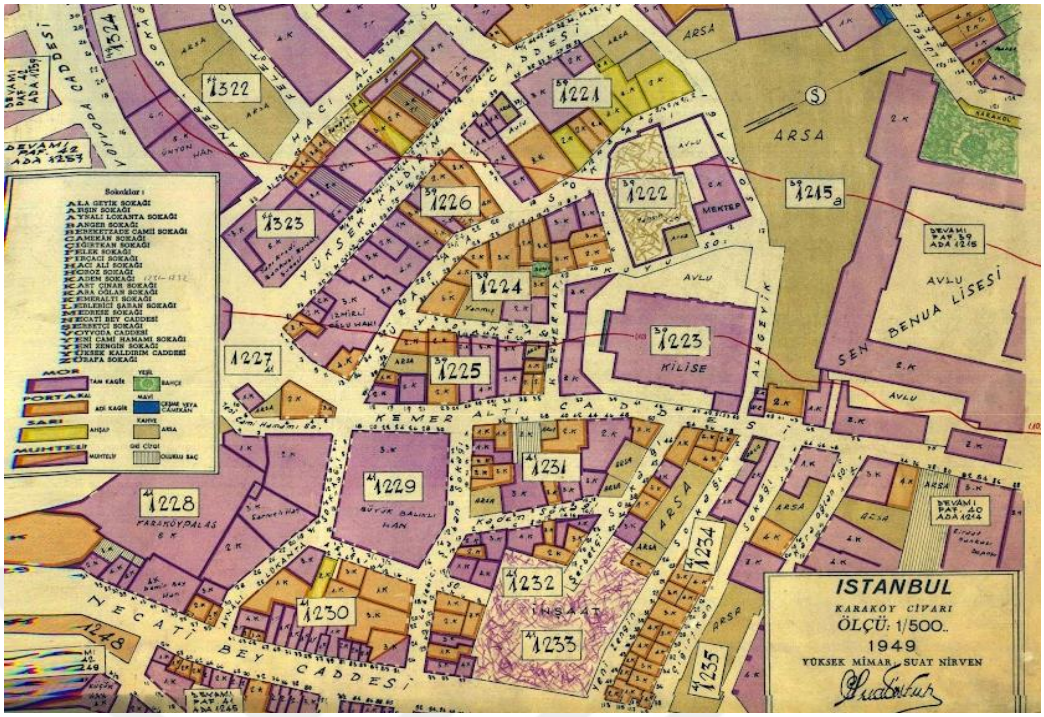


Fotoğraf 4. 35. Kemeraltı caddesi yol asfaltlama çalışması

Kaynak: *Hürriyet,* "Sonu Köprüde", (17 Ekim 1958), s.1.

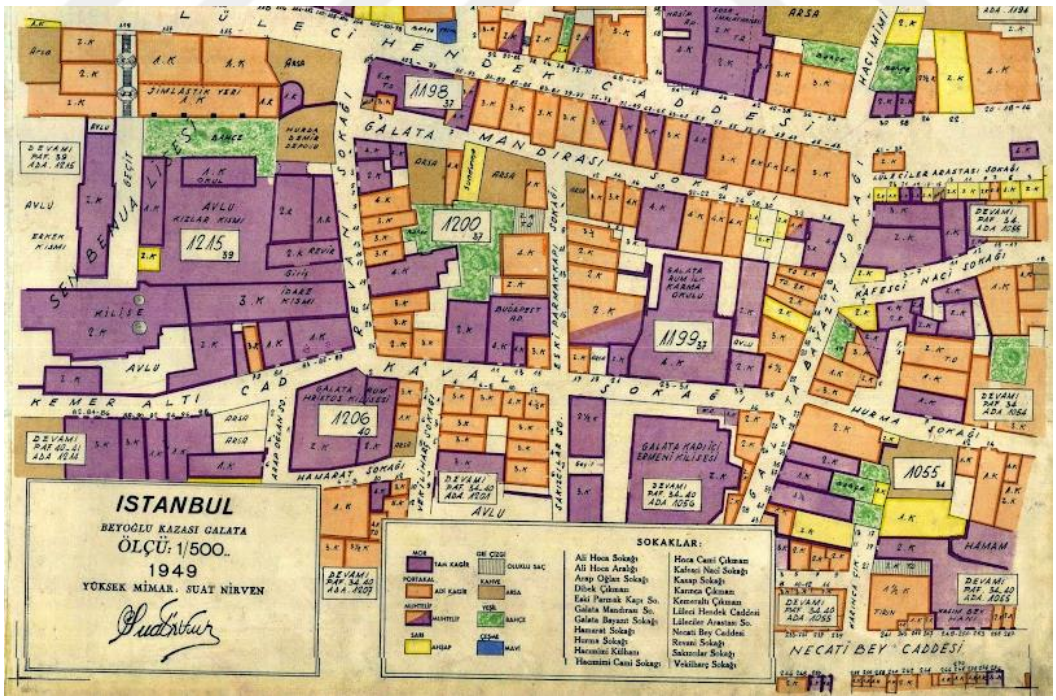
1957 yılı Karaköy-Beşiktaş bölgesinde yıkımların ve imarın en yoğun olduğu yıldır. Haberlerde açılacak yolların güzergahları, genişlik, uzunluk gibi detayları, yıkılacak binaların sayıları ve bölgedeki birkaç tarihi eserin restorasyon haberi yorumsuz biçimde verilir.[539]Açıklanan yıllık imar programında Karaköy Meydanı'nın açılmasına ve Kemeraltı Caddesi'nin de içinde bulunduğu alanlarda yıkımlara devam edilecektir.[540] Başlangıçta 25 metre genişliğinde olması planlanan yeni Kemeraltı Caddesi'nde trafikte beklenen rahatlamanın olmaması üzerine Domuz Sokağı tamamen istimlak edilerek[541] yolun genişliği 30 metreye çıkarılır. Bu kararla caddenin etrafında bulunan 290 bina daha istimlak edilir. Gayrimenkullerin istimlak bedellerinin bir kısmının belediye ait emlakların satışıyla elde edilecek gelirlerden, kalan kısmı ise hükümet yardımıyla ödenecek şekilde bütçe hesaplanır.[542] 11 Ocak 1957 istimlak için belirlenen 290 binanın ilk etapta 160'ı boşaltılır.[543] Nisan ayına gelindiğinde 216 bina yıkılmıştır.[544]

[539] Burhan Arpad, "Saray Bahçesi Halka Açıktır", *Vatan*, 22 Haziran 1957, s.2.
[540] *Vatan*, "Şehirde 4440 Gayrimenkul Daha Yıkılacak", (12 Şubat 1957), s.2.
[541] *Hürriyet*, "Karaköy Meydanı Genişliyor", (20 Mart 1958), s.3.
[542] *Vatan*, "Tophane ile Karaköy Arasında 290 Bina İstimlâk Edilecek", (6 Ocak 1957), s.2.
[543] *Vatan*, "Kemeraltı'nda İstimlâk İşine Dün Başlandı", (12 Aralık 1957), s.2.
[544] *Hürriyet*, "İstimlak Edilen Bina Sayısı 1981 Buldu", (2 Nisan 1957), s.5.



Plan 4. 18. Suat Nirven tarafından hazırlanan planda Yüksek Kaldırım'dan Tophane'ye doğru Kemeraltı Caddesi (Url 33)

Kaynak: SALT Araştırma, Suat Nirven, "Karaköy Civarı Planı", 1949, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/192185



Plan 4. 19. Suat Nirven tarafından hazırlanan planlarda Kemeraltı Caddesi (Url 34)

Kaynak: SALT Araştırma, Suat Nirven, "Beyoğlu Kazaı-Galata",1949, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/192185

Tophane-Karaköy arasında ulaşımı sağlayan Necatibey Caddesi'ni genişletme ve tanzim planlarına göre Tophane Vergi Dairesi dahil bu ada üzerinde bulunan binalar[545]ile cadde üzerindeki 50 bina istimlak edilir.[546] Karaköy-Tophane arası yolun virajları tamamen kaldırılır.[547]

İstanbul'un önemli merkezlerinden olan Karaköy'ü modernleştirmek için yapılan yıkımlar ve çalışmalar haberlere yansır.

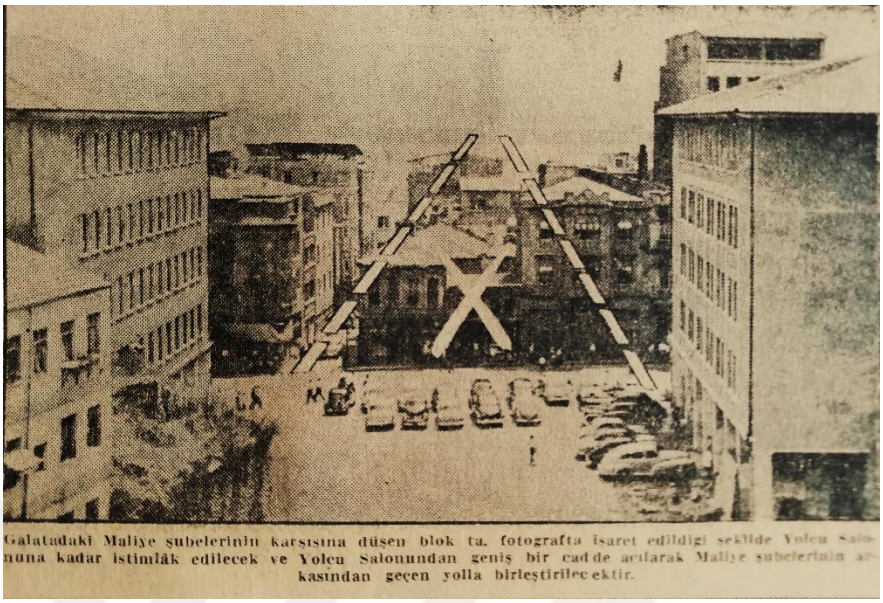
> "…Karaköy'de yeni istimlakler yapılması kararlaştırılmıştır. Bununla ilgili olarak Karaköy'deki Domuz Sokağı ile tramvay durağı arasındaki ada tamamen yıktırılacaktır. Bilahare Ziraat Bankası'nın bulunduğu blokun yıktırılmasına başlanacaktır. İlgililer, böylece Karaköy'ün şehrimizin en büyük meydanlarından biri haline getirileceğini belirtmektedirler."[548]

Belediye Meclisi'nde 1958 yılı imar programı kabul edildikten sonra Bankalar Caddesi ile Tophane-Karaköy yolunun trafik tıkanıklıklarını önlemek için mart ayında yeni istimlakler yapılır. Galata Maliye Şubesi'nin bulunduğu yerdeki binalar dahil,[549] Tophane ve Kemeraltı arasında bulunan 126 bina, Karaköy ile Domuz Sokağı arasında 28 bina, [550] Voyvoda Caddesi ile Domuz Sokağı arasındaki blok, Necatibey Caddesi ile Boğazkesen'in birleştiği noktadaki binalar[551]nisan ortasında tamamen ortadan kaldırılarak kanalizasyon, altyapı ve asfaltlama işleri için ihaleye çıkılır.[552] Karaköy-Tophane yolunun 750 metrelik kısmının 40 metre genişliğe çıkarılması için yolun etrafındaki binalar ile[553] Necatibey Caddesi'ni Galata yolcu salonu önüne bağlayan yerde çıkıntı yapan iki binada daha yıkılır.[554]

Adnan Menderes bölgede yaptığı gezilerinde açılmakta olan yolları, inşa edilen tesisleri inceleyerek[555] caddelerin genişliklerinin arttırılarak tanzim edilmesi, inşaatların süratlendirilmesi gibi yeni direktifler verir.[556] İstimlakleri inceleyerek yetkililerden bilgi

[545] *Yeni İstanbul*, "Tophane Maliyesinin Bulunduğu Ada Üzerindeki Binalar Yıkılıyor", (27 Ağustos 1957), s.1-5.
[546] *Hürriyet*, "İstanbul'un İmar Planındaki Tadilat Bugün Karara Bağlanıyor", (29 Nisan 1957), s.3.
[547] *Hürriyet*, "Belediye Tahvilleri Satıldı", (30 Aralık 1956), s.2.
[548] *Vatan*, "Karaköy İstanbul'un Büyük Meydanlarından Biri Olacak", (15 Ocak 1957), s.2.
[549] *Hürriyet*, "Şehirde 1958 Yılı İmar Faaliyeti Bugün Başlıyor, (27 Mart 1958), s.2.
[550] *Vatan*, "Şehirde Yeniden 705 Binanın İstimlak Edilmesi Katileşti", (19 Mart 1958), s.1-5.
[551] *Yeni İstanbul*, "Karaköy'deki Bloğun Yıkımına Yarın Başlanıyor", (31 Mart 1958), s.2
[552] *Vatan*, "Camilerin Tamiri İçin Bir Yılda 5.5 Milyon Sarfedildi", (10 Nisan 1958), s.2.
[553] *Vatan*, "Yeni Tophane Karaköy Yolu İhale Edildi", (29 Nisan 1958), s.2.
[554] *Vatan*, "140 Bina daha Yıktırılıyor", (15 Ağustos 1958), s.2.
[555] *Vatan*, "Başbakan Dün İmar İşleriyle Meşgul Oldu", (4 Şubat 1958), s.3.
[556] *Yeni İstanbul*, "Edirnekapı Silivrikapı Yolu da Genişletiliyor", (8 Temmuz 1958), s.1.

alır.[557] Menderes'in sürece doğrudan dahil olması birçok kararın alınmasını da etkilemiştir.

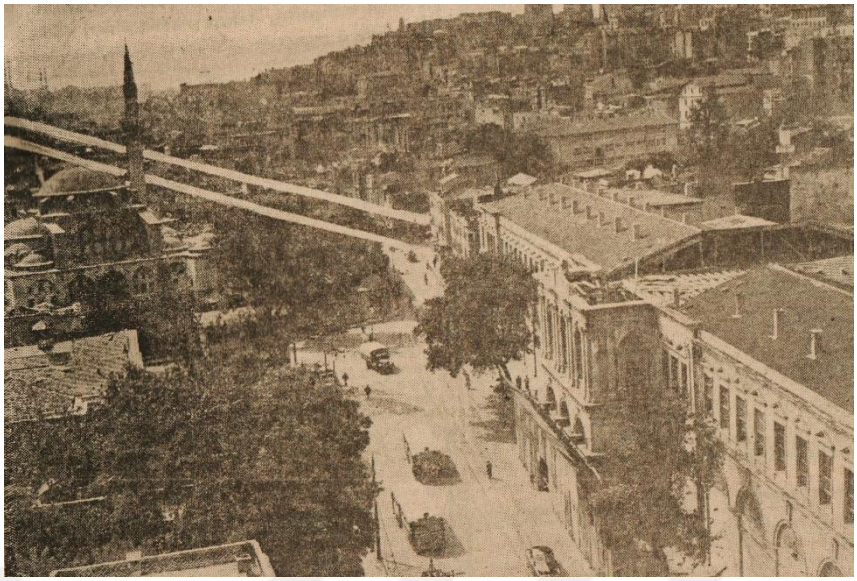

Galatadaki Maliye şubelerinin karşısına düşen blok ta. fotografta işaret edildiği şekilde Yolcu Salonuna kadar istimlâk edilecek ve Yolcu Salonundan geniş bir cadde açılarak Maliye şubelerinin arkasından geçen yolla birleştirilecektir.

Fotoğraf 4. 36. Yıkılacak olan ada (1958)

Kaynak: *Vatan*, (9 Temmuz 1958), s.3.

Kemeraltı Caddesi'nin aynı zamanda Unkapanı Köprüsü'ne bağlanması Karaköy Meydanı ve Galata Köprüsü'nün trafik yükünü azaltacağından Merkez Bankası'nın arkasından bir bağlantı yolu açılması 1958 yılı planlarına dahil edilir.[558] Necatibey Caddesi ise Ziraat Bankası bloğu kaldırıldıktan sonra Galata Köprüsü'ne bağlanacaktır.[559] Ayrıca Necatibey Caddesi'nin Galata yolcu salonuna bağlanması için belirlenen güzergâh üzerindeki binalar da yıkılır. 1957 yılında hazırlanan ve bir kısmı uygulanmaya başlayan planda birtakım değişiklikler yapılarak devam edilir.[560] Buna göre Vergi Dairesi'nin önünden başlayarak Galata yolcu salonuna kadar olan yol için ilk etapta 11 bina yıkılır.[561]

[557] *Vatan*, "Menderes Tophane'yi İnceledi", (5 Mayıs 1958), s.1.
[558] *Hürriyet*, "Karaköy'de 138 Bina Daha Yıkılacak", (24 Mayıs 1958), s.1.
[559] *Hürriyet*, "İstimlak İşini Hızlandırmak İçin Yeni Vasıtalar Alınıyor", (14 Nisan 1958), s.3.
[560] *Yeni İstanbul*, "Plan Dışı İstimlak Yapılmayacak", (6 Ağustos 1958), s.3
[561] *Yeni İstanbul*, "Azapkapı Karaköy Yolunda İstimlakler", (8 Ağustos 1958), s.2.

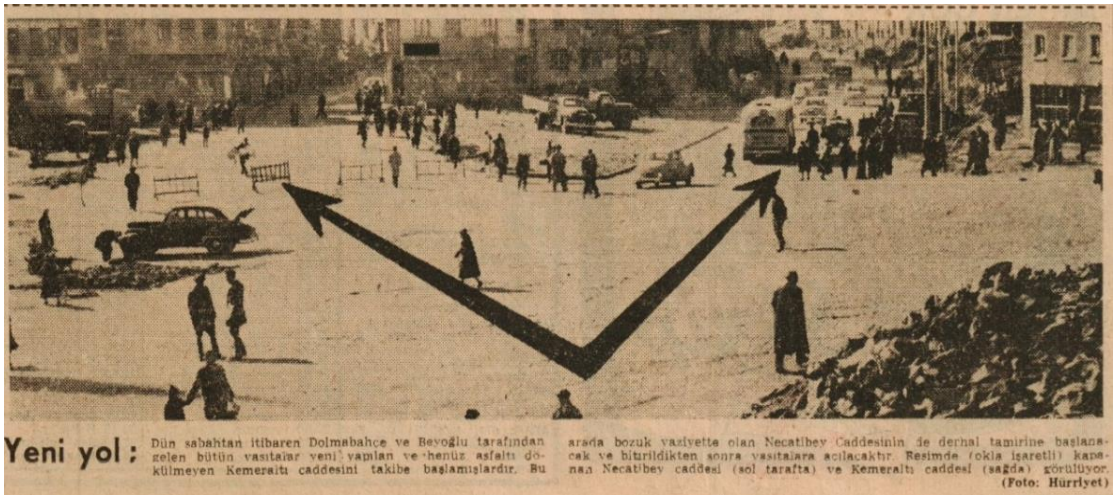


Fotoğraf 4. 37. Necatibey Caddesine paralel açılacak olan Kemeraltı caddesinin güzergahını ve Tophane kavşak noktasını gösteren fotoğraf

Kaynak: *Vatan*, "Tophane Meydanında", (25 Eylül 1956), s.3.

Planlarda Karaköy'den Tophane'ye uzanan iki cadde Tophane Meydanı'nda birleşerek Dolmabahçe yoluna bağlanacaktır.[562] Kemeraltı Caddesi büyük oranda 1958 yılı içinde tamamlanır.[563] Yol asfaltlama, ışıklandırma ve tabela sistemlerinin karayolları ve trafik müdürlüğü mütehassıslarının tetkiklerinden sonrası kurulmasıyla trafiğe açılır. Cadde, iki yeraltı kanalıyla birlikte yaklaşık 2,5 milyon liraya mal olur. Karaköy Meydanı'nın tamamlanmasından sonra trafikte beklenen olumlu neticenin alınacağı öngörülür.[564] Açılan Kemeraltı Caddesi; Tophane'den Karaköy'e gidiş, Rıhtım Caddesi ile Necatibey Caddesi ise Karaköy'den Tophane'ye gidiş istikameti olarak belirlenir ve buna göre tabela, ışık ve geçitler düzenlenir.[565]

[562] *Yeni İstanbul*, "İmar Vekili Tetkikleri", (19 Ağustos 1958), s.2.
[563] *Yeni İstanbul*, "Azapkapı Karaköy Yolu", (10 Ekim 1958), s.2.
[564] *Yeni İstanbul*, "Karaköy Meydanı Tadil Edilecek", (21 Aralık 1958) s.2.; *Yeni İstanbul,* "Eminönü Unkapanı Yolu Dün Sabah Trafiğe Açıldı", (3 Ocak 1959), s.2.; *Hürriyet,* "Yeni Planlar: Saraçhanebaşı ve Beyazıt'ta İki Tünel", (13 Nisan 1958), s.3.; *Hürriyet*, "Karaköy Tophane Arasındaki Yeni Yola Başlanıyor", (2 Eylül 1958), s.2.
[565] *Hürriyet*, "Karaköy Meydanı Tanzim Ediliyor", (29 Ocak 1959), s.2.


Yeni yol : Dün sabahtan itibaren Dolmabahçe ve Beyoğlu tarafından gelen bütün vasıtalar yeni yapılan ve henüz asfaltı dökülmeyen Kemeraltı caddesini takibe başlamışlardır. Bu arada bozuk vaziyette olan Necatibey Caddesinin de derhal tamirine başlanacak ve bitirildikten sonra vasıtalara açılacaktır. Resimde (okla işaretli) kapanan Necatibey caddesi (sol tarafta) ve Kemeraltı caddesi (sağda) görülüyor.
(Foto: Hürriyet)

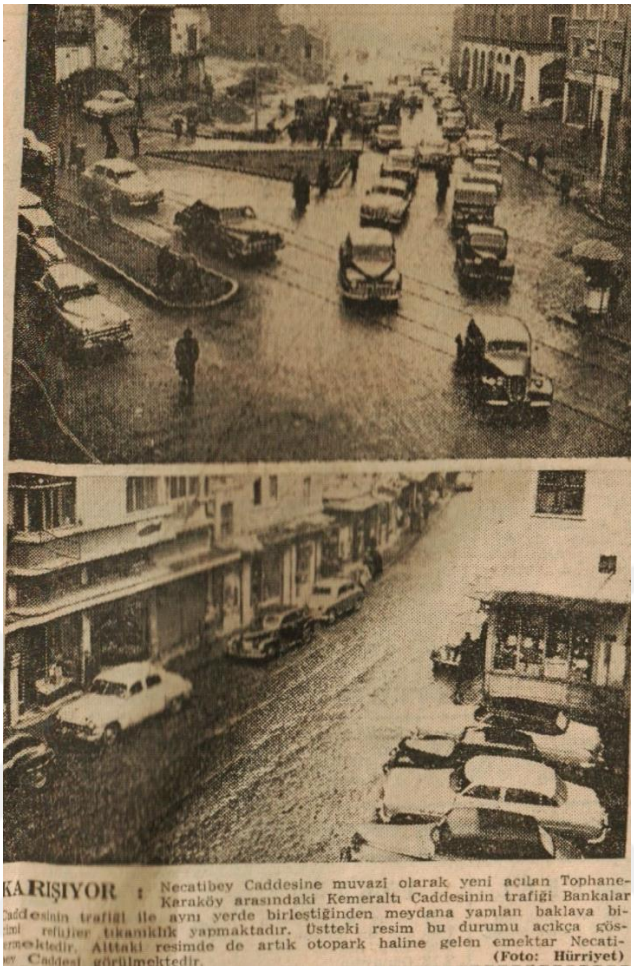
Fotoğraf 4. 38. Tophane meydanından Necatibey ve Kemeraltı caddeleri

Kaynak: *Hürriyet*, "Yeni Yol" (21 Ocak 1959), s.1

Belediye Başkanı Kemal Aygün'ün gazetecilere 1958 yılının ağustos ayında verdiği demecinde; Kemeraltı, Necatibey ve Azapkapı yollarının Karaköy Meydanı'nda düğüm oluşturduğu bu yüzden buranın tanzim edileceğini belirtilir.[566] Bu amaçla Kemeraltı Caddesi'ne tünel yanında çıkıntı yapan binalar[567] ve tünelin Karaköy kapısı karşısındaki 11 bina daha yıkılır.[568] Bankalar Caddesi ile Kemeraltı Caddesi'nin bağlanması ve genişletilmesi kapsamında Rumuz Sokak istimlak edilir.[569]

1959 yılına gelindiğinde Karaköy-Tophane yolu büyük ölçüde tamamlanmıştır. Yolların düzenlenmesi, deniz kenarının ağaçlandırılması, istinat duvarlarının tamamlanması gibi işlere ağırlık verilir. Kemeraltı Caddesi'nden Galata yolcu salonuna uzanacak dikey yolun açılması 1959 yılının imar programı içindedir.[570] Kemeraltı Caddesi'nin asfaltlama çalışmaları devam ederken sağ tretuvarı için 34 binanın daha yıkılmasına karar verilir.[571] İnşası tamamlanan Necatibey Caddesi'nin[572] üstünde bulunan dükkanlar yıkılır.[573] Cadde üzerinde Sanayi Bankası etrafında bulunan 16 bina istimlak edilir.[574]

[566] *Vatan*, "Gülhane Parkı Sükûnete Kavuşuyor", (29 Ağustos 1958), s.5.
[567] *Hürriyet*, "Haliç'te İki Yeni Köprü ve Bir Tünel", (2 Nisan 1958), s.1-5.
[568] *Hürriyet*, "Muhtelif Semtlerde Bazı Binalar Daha Yıkılacak", (27 Mayıs 1958), s.2
[569] *Yeni İstanbul*, "İstimlak Faaliyeti Genişliyor", (9 Nisan 1958), s.1-5
[570] *Vatan*, "İstimlakler İçin Yeni Bütçede 22 Milyon liralık Tahsisat Ayrıldı", (6 Mart 1959), s.3.; *Yeni İstanbul*, "Tophane Meydanının Tanzimine Başlandı", (17 Mart 1959), s.2.; *Yeni İstanbul*, "Yeni Caddelerin Ağaçlandırılması İşi Devam Ediyor", (31 Mart 1959), s.2.
[571] *Yeni İstanbul*, "Aygün Şehir İmar Programını İzah Etti", (21 Nisan 1959), s.1-5.; *Yeni İstanbul*, "Şehirde İmar Faaliyeti", (15 Eylül 1959), s.2.
[572] *Yeni İstanbul*, "Necatibey Caddesi Trafiğe Açılıyor", (3 Ekim 1959), s.2.
[573] *Yeni İstanbul*, "Necatibey Caddesindeki Dükkanlar Yıktırıldı", (8 Ekim 1959), s.2.
[574] *Yeni İstanbul*, "Saraçhane'de 15 Bina Yıktırıldı", (12 Aralık 1959), s.2.


KARIŞIYOR : Necatibey Caddesine muvazi olarak yeni açılan Tophane-Karaköy arasındaki Kemeraltı Caddesinin trafiği Bankalar Caddesinin trafiği ile aynı yerde birleştiğinden meydana yapılan baklava bi- refüjler tıkanıklık yapmaktadır. Üstteki resim bu durumu açıkça gös- mektedir. Alttaki resimde de artık otopark haline gelen emektar Necati- Caddesi görülmektedir. (Foto: Hürriyet)

Fotoğraf 4. 39. Üstte, Kemeraltı Caddesi ile Bankalar Caddesi'nin kesiştiği kavşak. Altta, Necatibey Caddesi.

Kaynak: *Hürriyet*, "Karışıyor", (13 Mart 1959), s.1.

Kemeraltı Caddesi'nin genişliğinin 30 metreye çıkarılması için caddenin yanındaki sahaların yıkımıyla Tophane'deki Karabaş Camii dahil 70 kadar bina, Kılıç Ali Paşa Camisi ve hamamının sağındaki adanın tamamı, Tophane civarında bulunan maliye binalarının karşısından rıhtıma doğru açılacak yol için 70 bina yıkılır.[575]

Yol üstünde bulunan Hristos Kilisesi kıymetli ikonaları ve eşyaları Rum Lisesi'ne taşındıktan sonra sadece çan kulesi kalacak şekilde istimlak edilir. Aynı yıkımlarda Domuz Sokağı'nda Bizans dönemine ait üzerinde yazılar bulunan tarihi taşlar bulunmuştur.[576]Kemeraltı Caddesi'nin açılması için ayrıca bir Ermeni kilisesi ve Sen Beneua kız orta okulunun yola isabet eden kısmından 3 metre kesilir. Böylece yol düz bir hat şeklinde Necatibey Caddesi ile birleştirilir. Yine bölgede yeni yolların görüntüsüne

[575] *Vatan*, "600 Kadar Bina Daha İstimlâk Olunuyor", (7 Haziran 1958), s.3.
[576] *Yeni İstanbul,* "Domuz Sokağı'nda Dün Tarihi Bir Taş Bulundu", (12 Mayıs 1958), s.1-5.

uymayan çirkin ve harap binaların yıkılır.[577] Yol kenarlarında yıkılan binaların arazilerinden kalan kısımlar inşaat şartlarına uygun olacak şekilde taahhüt edilmesiyle satışlarının gerçekleştirilmesine karar verilir.[578]



Fotoğraf 4. 40. Hristos Kilisesi'nin yıkım ameliyesi gerçekleştiriliyor.

Kaynak: *Yeni İstanbul*, (12 Mayıs 1958), s.1.

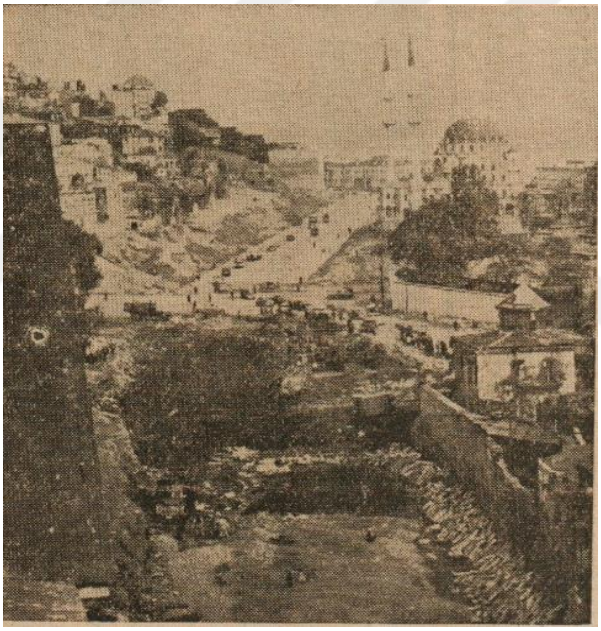
İmar faaliyetleri çerçevesinde açılmasına karar verilen cadde ve meydanların etrafında bulunan bazı kiliselerin yıkımıyla ilgili Patrikhane gerekli mercilere ve Eski Eserleri Koruma Heyetine itirazda bulunur. Konuyu değerlendiren heyetin kararlarını açıklamak için basın toplantısı düzenleyen kurul üyesi Rıfkı Melul yaptığı açıklamada yapılan itirazların gülünç karşılandığını belirtir. [579]

> "Yıktırılmakta olan kiliseler, tarihi ve mimari bakımından değerleri bulunmayan binalardır. Yüksek kurul, bunlar üzerinde uzun etütler yapmıştır. Galata'da yıkılan Kirkor Ermeni Kilisesi 1436 Tarihinde yapılmış 1884'te tamir görmüştür. İçindeki çiniler İznik ve Tekfur sarayının çinileridir. Rum Kilisesi'ne gelince, Heyet burada da bir tarihi ve mimari değer bulamadı. Tarabya Kilisesi de böyledir. Çinileri Kütahya mamulatı çinilerdir.

[577] *Hürriyet*, "Karaköy Meydanı Pek Yakında Kesin Olarak Tanzim Edilecek", (26 Nisan 1958), s.2.
[578] *Hürriyet*, "Boğaz Yollarının Bütün Noksanları Tamamlanıyor", (16 Mayıs 1958), s.2.
[579] *Hürriyet,* "Yıkılan Kiliseler ve Patriğin İddiası", (24 Mayıs 1958), s.1-5.

Memlekette boldur… bizim Kıbrıs Fatihi Ahmet Paşa'nın, Molla Çelebinin Türbeleri Fındıklı'dan kaldırılmıştır. Beşiktaş'ta, Ortaköy'de bu şekilde kaldırılmış, başka taraflara nakledilmiş, kiliselerden daha çok tarihi değer ve mimari tarzına sahip binalarımız mevcuttur…"[580]

Kemeraltı Caddesi'nin Tophane Meydanı'na bağlandığı sahada yolun 750 metrelik kısmı 40 metre olacak şekilde inşa edilme kararı[581] alınınca mimari açıdan eşsiz bazı yapılar yıkılır. Tophane Sanat Okulu,[582] Tophane Karabaş Camisi[583] ortadan kaldırılır. Yıkılan ufak camiler, çeşmeler isimleri verilmeden "...Halen yıktırılmakta olan Havyar Hanı'nın bulunduğu adanın karşına isabet eden küçük camii içine alan adanın da istimlakine karar verilmiştir..."[584] şeklinde haberleştirilir.



Fotoğraf 4. 41. Kemeraltı caddesinin Tophane ile birleştiği yerde yapılan çalışmaları görülmekte.

Kaynak: Hürriyet, "Sonu Köprüde", (17 Ekim 1958), s.1.

4.2.2.1. Bektaş Efendi Mescidi

Karaköy Necati Bey Caddesi üzerinde olan yapı yol genişletme çalışmaları sırasında yıkılmıştır. Kanuni Sultan Süleyman'ın imamlarından olan Bektaş Efendi tarafından 16. yüzyılda inşa ettirilmiştir. Fevkani yapının üst örtüsü ahşap çatı

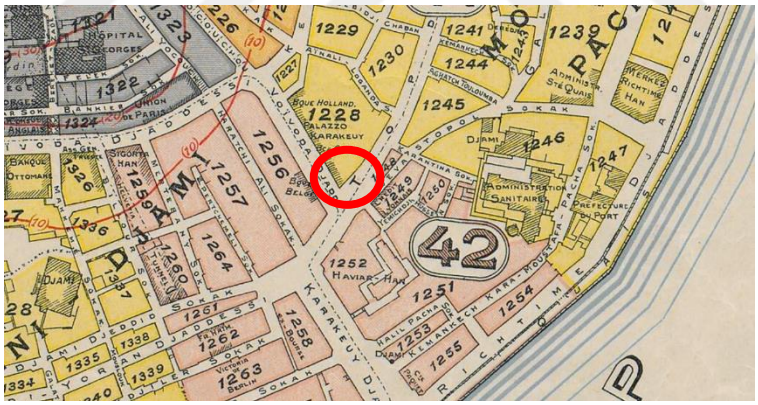
[580] *Hürriyet*, "Yıkılan Kiliseler ve Patriğin İddiası", (24 Mayıs 1958) s.1-5.
[581] *Vatan*, "Yeni Tophane Karaköy Yolu İhale Edildi", (29 Nisan 1958), s.2.
[582] *Vatan*, "Tarhan Belediyenin Sergi Sarayını Satmasını İstedi", (22 Şubat 1958), s.1-5.
[583] *Vatan*, "600 Kadar Bina Daha İstimlâk Olunuyor", (7 Haziran 1958), s.3.
[584] *Vatan*, "Karaköy'de Yeni İstimlak", (20 Ağustos 1958), s.2.

biçimindeydi.[585] Gümrük Sokağı ile Necatibey Caddesi arasında bulunan mescit bir süre kadro dışı kaldıktan sonra lokanta olarak işletilmiştir.[586] 1957 yılında Necatibey Caddesi genişletilirken yıkılmıştır.



Fotoğraf 4. 42. Bektaş Efendi Mescidi (Url 35)

Kaynak: SALT Araştırma, Sébah & Joaillier, "Karaköy, Necatibey Caddesi", 1890, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/194328



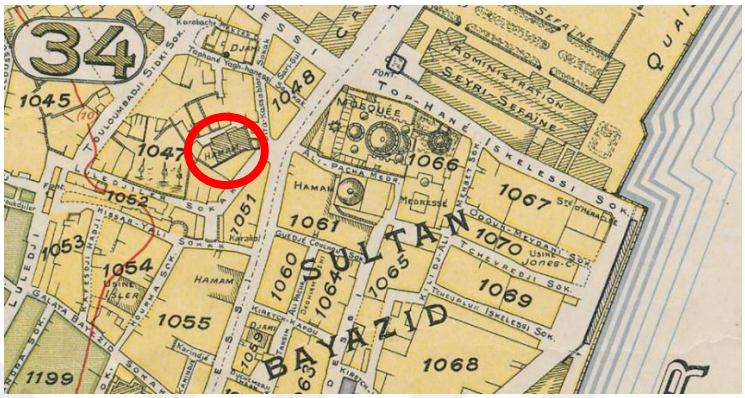
Plan 4. 20. Pervititch haritalarında Bektaş Efendi Mescidi (Url 36)

Kaynak: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Karaköy Bektaş Efendi Mescidi" 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769

[585] Tahsin Öz, *Age.*, s.11.
[586] Semavi Eyice, "Galata", *TDV İslam Ansiklopedisi,* s.309.

4.2.2.2. Karabaş Hamamı

Yamalı Baba Hamamı olarakta bilinen hamam, Beyazıt döneminde inşa edilmişti. Kemeraltı Caddesi genişletme çalışmaları sırasında asfaltın kenarında kalan hamam, sonra ortadan kaldırılmıştır.[587]



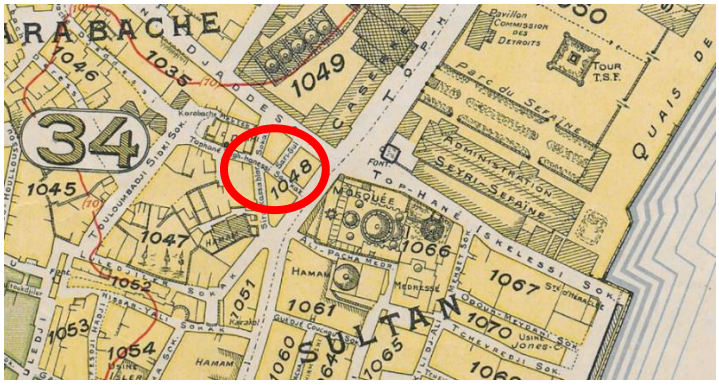
Plan 4. 21. Pervititch haritalarında Karabaş Hamamı (Url 37)

Kaynak: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Karabaş Hamamı",1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769

4.2.2.3. Karabaş Camii

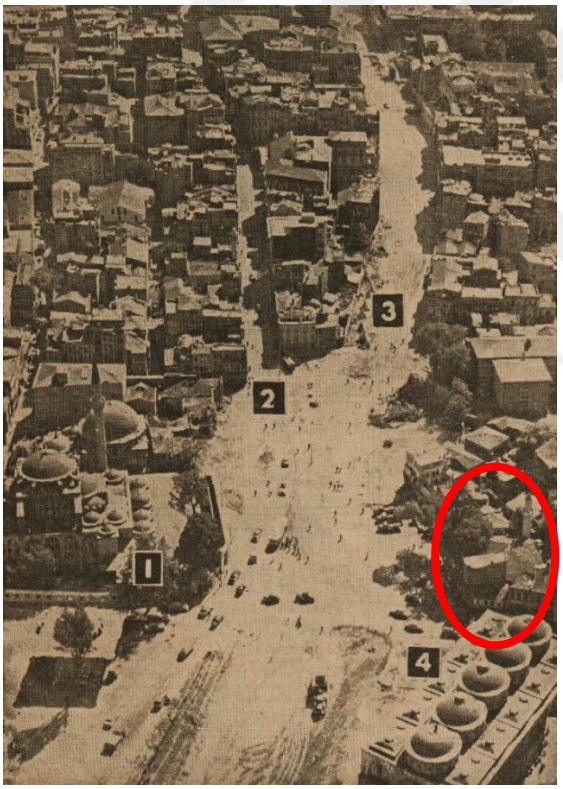
Karabaş Tekkesi'nin camii olan yapı Mustafa Ağa İbni Korkut Beğ tarafından 1550 yılında inşa ettirilmiştir. [588] Bir Halveti tekkesi olan küçük külliyede mektep, namazgah, tekkenin derviş odaları, haremi, selamı ve mutfak bulunmaktaydı. [589] 1956-60 yıllarında etrafı açıldığı için meydana çıkan caminin [590] önünde banisinin de gömülü olduğu haziresi bulunmaktaydı. Yapı moloz taştan, dikdörtgen planlı ve ahşap çatılı inşa edilmişti. Minare kaidesi ve gövdesi orijinal olarak günümüze ulaşan cami 1957-58 yıllarında Vakıflar İdaresi tarafından yıkılmış ve 1960-62 yılları arasında taş-tuğla malzemeden yeniden yapılmıştır.[591] Zaviyenin ilk mektebi ve namazgahtan eser kalmamıştır. Haziresinde hattat demirci kulu Yusuf Efendi dahil meftunlar yatmaktadır.[592]

[587] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.46
[588] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.46.
[589] M. Baha Tanman, "Karabaş Tekkesi", *DBİA,* Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayınları, 1993, İstanbul, s.440-441
[590] Semavi Eyice, "Galata", *TDV İslam Ansiklopedisi,* s. 310-311.
[591] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.46.
[592] Tahsin Öz, *Age.*, s36



Plan 4. 22. Pervititch haritalarında Karabaş Camii (Url 38)

Kaynak: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Karabaş Camii",1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769



Fotoğraf 4. 43. Kemankeş, Tophane semtlerinin 1957 yılı havadan görüntüsü ve Karabaş Camii'nin konumu

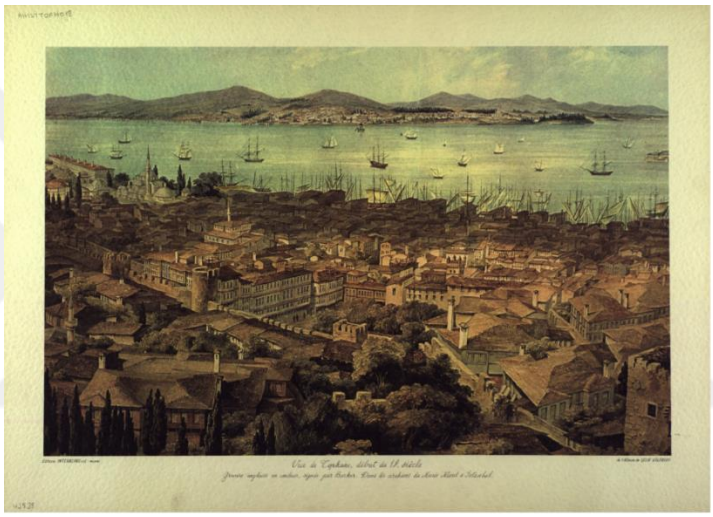
Kaynak: *Hürriyet,* "Havadan İstanbul", (5 Haziran 1958), s.6.

4.2.3. Salıpazarı Limanı ve Galata Rıhtım

Galata sahil şeridi Karaköy'den Tophane'ye kadar uzanan ve limanı içine alan bölgedir. 19. yüzyılda sahil boyunca sıralanan ahşap rıhtımlar, dükkanlar, hanlar ve depolar bulunmaktaydı. Gümrük binası ise Tophane'deydi. Zamanla ticaretin ve deniz

ulaşımının artmasıyla ihtiyacı karşılayamayan limana eklemeler yapılır. 1846 yılında Tophane sahilindeki kahveler ve metruk binalar kaldırılarak geniş bir sahil şeridi oluşturularak bölgeye inşaat yasağı getirilir. Karaköy rıhtımı 1848 yılında tamir edilir ve 1849 yılında ek rıhtım eklenir.[593]

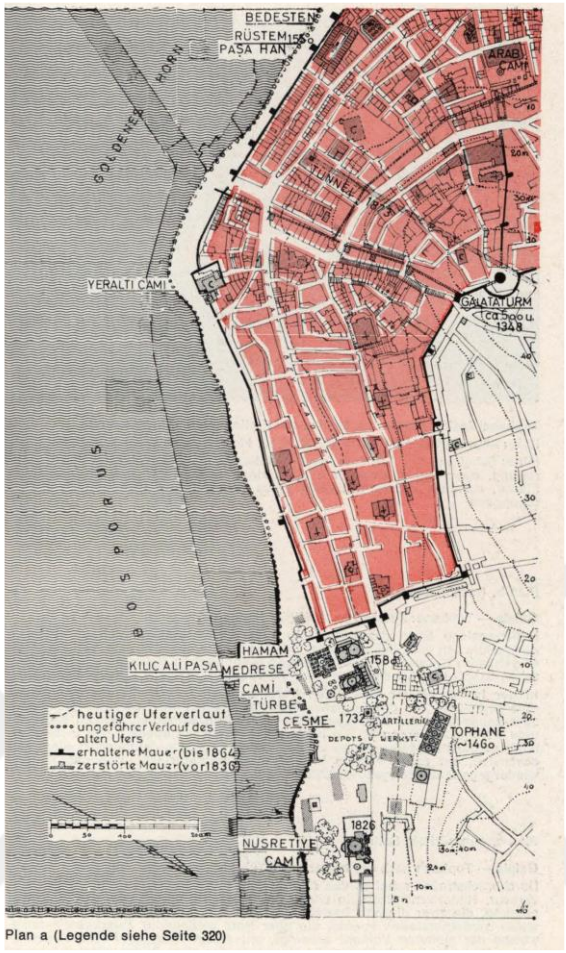
1848-1849 yıllarında kıyı surları tamamen kaldırılmış ve taş rıhtımlar inşa edilerek kıyı şeridi 20-50 metre genişletilmiştir. Eski rıhtımın Mumhane, Kireçkapı ve Eğrikapı iskeleleri ortadan kaldırılmıştır. Sahilde, Liman Başkanlığı Binası, sıhhiye dairesi, gümrük antrepoları, müskiyat gümrüğü ile deniz yolu şirketlerinin acente binaları bulunmaktaydı.[594]



Fotoğraf 4. 44. 19 yüzyıl Galata rıhtımı ve Tophane Sahili gösteren gravür (Url 39)

Kaynak: SALT Araştırma, Barker, "Tophane Gravürü", 19. yy.
https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/121329

[593] Zeynep Çelik, *Age.*, s.99.
[594] Gülce Güleycan Okyay, *Agt.*, s. 102-103.

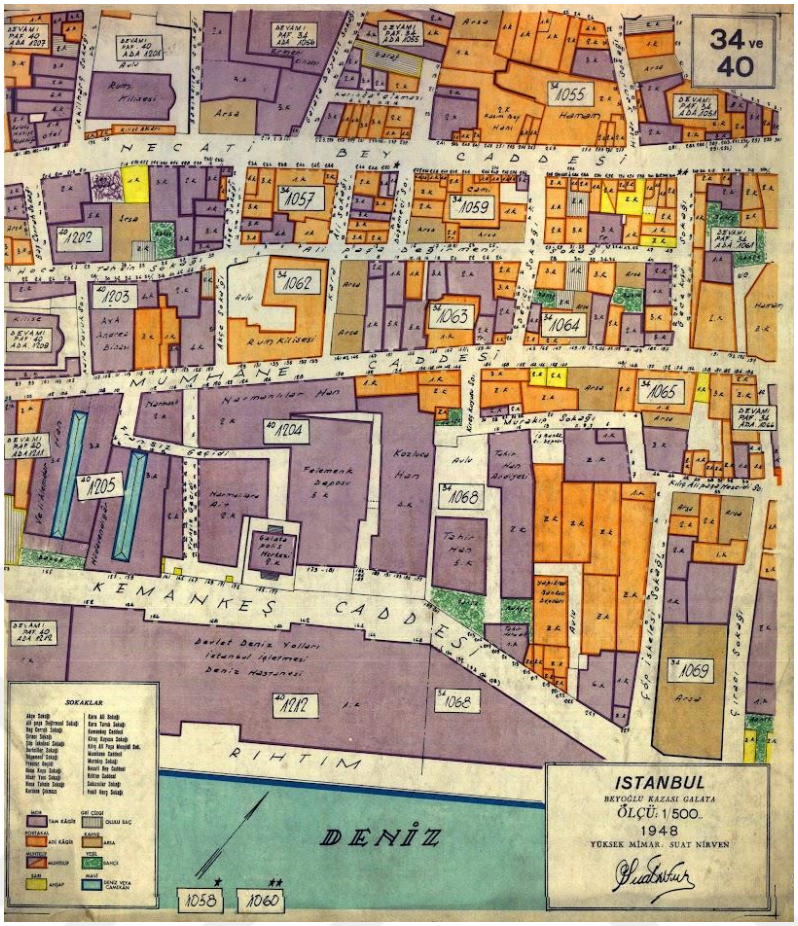


Plan 4. 23. Hans Högg tarafından hazırlanan planlarda Galata sahilinin ve surların önceki durumunu ve doldurulan sahil şeridini gösteren plan

Kaynak: Hans Högg, *İstanbul,* s.321.

Mişel Paşa'ya verilen ticari imtiyazlar ve yapılan anlaşmalar uyarınca Galata rıhtımında 1910 yılında tamamlanan gümrük binaları, depolar, yönetim binaları ve ambarlar inşa edilir. Neoklasik üslupta çok katlı gümrük binaları toplam 7000 m2 alanı kaplıyordu.[595]

[595] Zeynep Çelik, *Age.*, s.104.

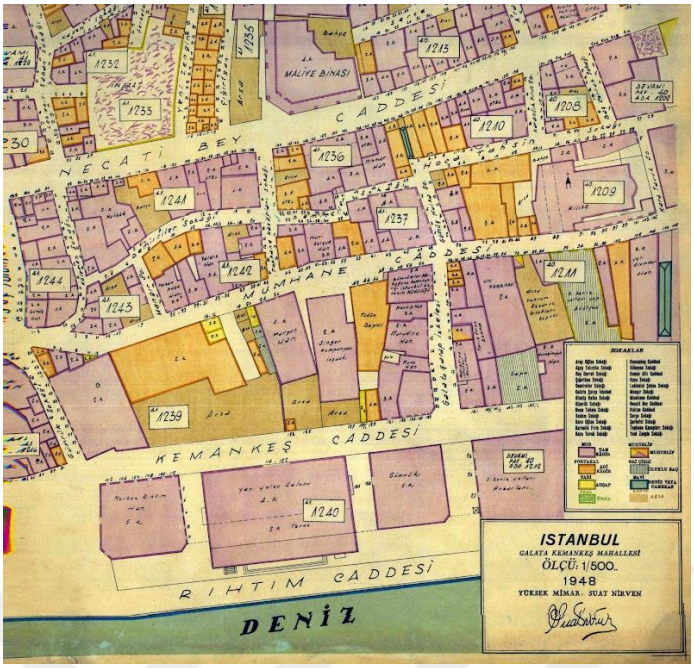


Plan 4. 24. Suat Nirven planlarında Galata rıhtım, Paket Postanesi olarak adlandırılan Gümrük binası (Url 40)

Kaynak: SALT Araştırma, Suat Nirven, "Galata Rıhtım",1947, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/192185

Gümrük binası olarak sahilde geniş bir sahayı boydan boya kaplayan Paket Postanesi'nin yapımı bu yıllara tarihlenmektedir. Bulunduğu alanla bütünsellik arz eden özgün yapıda neoklasik, neobarok, Art nouvau, Baltık ve Kafkas mimarisinin etkisi bir arada görülmektedir. Aynı dönemde inşa edilen Çinili Rıhtım Han (1910-1911) ve Merkez Rıhtım Han (1912-1914) benzer üslup özellikleri ile büro ve acente binası olarak çok katlı kâgir binalardır. [596]

[596] Gülce Güleycan Okyay, *Agt.*, s.127.



Plan 4. 25. Suat Nirven tarafından hazırlanan planlarında Rıhtım Caddesi, Çinili Han, Merkez Han ve Galata Yolcu Salonu (Url 41)

Kaynak: SALT Araştırma, Suat Nirven, "Galata Kemankeş Mahallesi", 1948, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/192185

Karaköy'ün iş merkezi haline gelmesiyle kıyı hattı ticari merkez haline dönüşür ve Cumhuriyet sonrasında işlevi devam eder. Cumhuriyet döneminde mevcut yapılara ek binalar ilave edilerek mevcut rıhtım kullanılır. Bu dönemde inşa edilen en önemli yapı 1938 tarihli Karaköy Yolcu Salonu ve Maliye Caddesi'dir.[597]

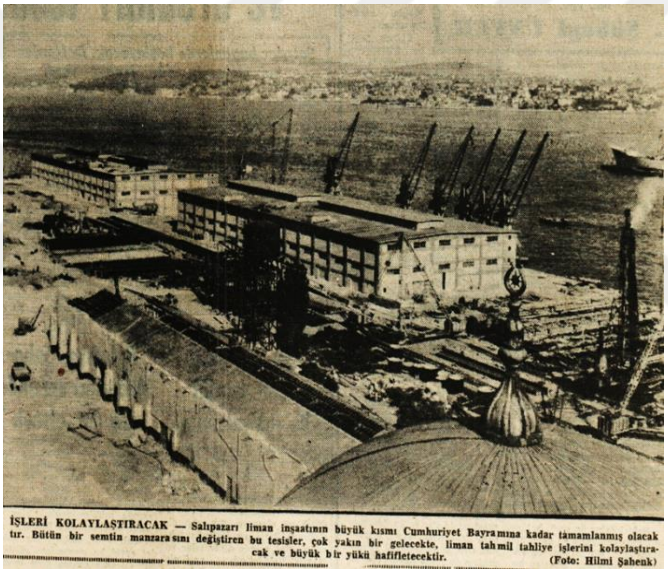


Fotoğraf 4. 45. Galata Rıhtımı ve Yolcu Salonu (Url 42)

Kaynak: SALT Araştırma, Cemal Işın, "Galata Rıhtım ve Yolcu Salonu", 1950'ler https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93539

[597] Gülce Güleycan Okyay, *Agt.*, s.73.

Henri Prost planlarında Boğaziçi'nin eşsiz güzelliğine zarar vereceği düşüncesiyle liman İşletmelerinin uygun göreceği demiryolu ulaşımının kolaylıkla sağlanacağı Yenikapı-Yedikule arasında bir sahanın liman olarak belirlenmesini tavsiye eder.[598] Buna rağmen 1950'li yıllarda deniz ticaretinin artmasıyla uzun yıllardır kullanılan liman tesisleri ihtiyacı karşılayamaz duruma gelmesiyle mevcut liman tesislerinin bulunduğu sahanın revize edilmesine karar verilir. Tesisler büyütülerek kapasitelerinin arttırılması için İstanbul Limanı olarak kullanılacak Salıpazarı Liman tesisleri inşasına başlanır. Yapımına 16 Aralık 1952 yılında başlanan inşanın büyük kısmı 1956 yılında tamamlanır.[599] Salıpazarı Limanı ve antrepoları iki katlı olarak tasarlanmıştır. Limanın her bir katı 4 bin metre kare olan üç ve dört numaralı binaları 1957 yılında inşa edilir.[600]



İŞLERİ KOLAYLAŞTIRACAK — Salıpazarı liman inşaatının büyük kısmı Cumhuriyet Bayramına kadar tamamlanmış olacak tır. Bütün bir semtin manzarasını değiştiren bu tesisler, çok yakın bir gelecekte, liman tahmil tahliye işlerini kolaylaştıracak ve büyük bir yükü hafifletecektir. (Foto: Hilmi Şahenk)

Fotoğraf 4. 46. İnşası devam eden Salıpazarı Limanı ve antrepoları

Kaynak: *Vatan,* "İşler Kolaylaşacak", (5 Ekim 1956), s.1.

1957 yılında meydanın ve bağlantılı yolların planlarına nihai şekli verilmemiş olmasına rağmen Galata Denizcilik Bankası Hastanesi ve 3 numaralı yolcu bekleme salonu yıkılacak binalar listesine eklenir.[601] Karaköy rıhtım yolunun hızla açılması için Bankalar Caddesi ile Domuz Sokağı'nda yaklaşık 50-60 binadan oluşan blok kaldırılır. Yıkımdan sonra meydanın ve sahil yolunun tanzimi için çalışmalara başlanır.[602]Galata

[598] Henri Prost, "İstanbul Hakkında Notlar", s.114-115.
[599] *Zafer*, "Salıpazarı Limanı Birinci Kısım İnşaatı Bitti", (22 Aralık 1956), s 1-4.
[600] *Vatan*, "Salıpazarında 3'üncü ve 4'üncü Antrepo İnşa Ediliyor", (22 Şubat 1957), s.2.
[601] *Vatan*, "Bu da Yıkılacak", (23 Temmuz 1957), s.1.; *Yeni İstanbul*, "Galata'daki Liman Hastanesi Yıktırılacak", (20 Temmuz 1957), s.2.
[602] *Hürriyet*, "Bankalar ile Karaköy açılacak", (31 Ekim 1957), s.1.

yolcu salonunun önünde açılan meydanın tanzimi için belediye imar müdürlüğü müsabaka açarak sonuçlara göre düzenlenme yapılması uygun bulunur.[603] Fakat planlarda sonradan yapılan değişiklikler neticesinde yıkımlar gerçekleştirilmez.

Arşiv belgelerinde bölgede gerçekleştirilecek yıkımlarla ilgili Denizcilik Bankası T.A.O Umum Müdürlüğüne gönderilen tebliğatta;

> "Bankanızın Tophane binası ile Tophane Çeşmesi'ne ve oradan Malûlgaziler binasına kadar olan sahanın deniz kısmının tamamı ve Satiye binası da Liman projesi içinde kaldığından istifade mümkün olamayacağına göre imar durumunun tespiti ve bunlar liman tesis bölgesi içine girdiğinden münakalât ve trafik bakımından buralarının acele tahliye ettirilerek yıktırılması iktiza ettiğinden bu iş üzerinde önemle durularak hemen tatbikata geçilmesi ve neticeden bilgi verilmesi saygı ile rica olunur."[604]



Fotoğraf 4. 47. Karaköy Meydanı ile rıhtım arasında bağlantı yolu için yıkılması planlanan Denizcilik Bankası Hastanesi ve 3 numaralı yolcu salonu

Kaynak: Vatan, "Bu da", (23 Temmuz 1957), s.1.

Salıpazarı Limanı toplam 610 metre uzunluğa ve 55 metre genişliğe sahip, depolar dahil 32 bin metre karelik bir alanı kaplayan bir kompleks olarak inşa edilmiştir. Limanın Tophane Rıhtımı bölümünün inşaatına 7 Ocak 1956 yılında başlanır. Yangına dayanıklı teknolojinin kullanıldığı modern binalar, depolar ve rıhtım dönemin takdir edilen önemli yapılarından olur. Yapılan modern liman tesislerinin Tophane ve Salıpazarı sahillerinin rahatsız eden boş, bakımsız ve harap görüntülerinin düzelmesi ve kazandığı yeni bir çehre

[603] *Zafer*, "Boğaziçi Köprüsünün Anadolu Yakasına Ait Tanzim Projesi", (31 Mayıs 1959), s.1-4.
[604] *BCA*, 122.775.3/K2- 30.1.0.0., (13 Ağustos 1956)

takdir edilir. Burada yapılan yıkım ve antrepo inşaatı hakkında Mesut Özdemir'in değerlendirmeleri şöyledir.

> "Boğazın Salıpazarı ve Tophane sahilleri birkaç sene evveline kadar bakımsız harap yerlerdi. Yanından ne kadar geçersek geçelim bakmak lüzumunu dahi hissetmez, başımızı bile çevirmeden savuşur giderdik. Şimdi aynı sahilde yepyeni bir eser yükseliyor. Göz alıcı, merak toplayıcı. Tophane ferah, ferah olmuş. Açılmış. Eski kasvetli hali kalmamış. Caddeden baktınız mı, deniz görünüyor. Denizin bir kısmını binalar kapamış. Yan yana oturtulmuş büyük binalar. Önlerinde iri vinçler var. Göğe doğru uzanan iri vinçler. Ve etraflarında karınca gibi çalışan yüzlerce işçi. Bu işçiler yeni eseri hazırlıyorlar. Tophane ile Salıpazarı'nın rıhtım ve antrepolarını…Yeni eserle, Boğazın güzelliği daha bir heybetli olacak.".[605]



Güzel İstanbul:- Büyük bir sür'atle devam eden İstanbul'un tanzimi ve imarı işi, şehrin çehresini tamamen değiştirmektedir. Yukarıdaki resim, İstanbul'daki büyük imar hareketinin küçük bir parçasını teşkil eden ve Galata köprüsünden Salıpazarı limanına açılan geniş rıhtım caddesinin bugünkü manzarasını göstermektedir. Çok yakın bir gelecekte; güzel İstanbulumuzun tarihî değerine bir de mamûr bir şehir manzarası ilâve edilerek, güzelliği bir kat daha arttırılmış olacaktır. Bilindiği gibi bütün İstanbul halkı, bu imâr hareketine şevkle katılmakta ve Hükümetin bu yoldaki çalışmalarına yardım etmektedir.

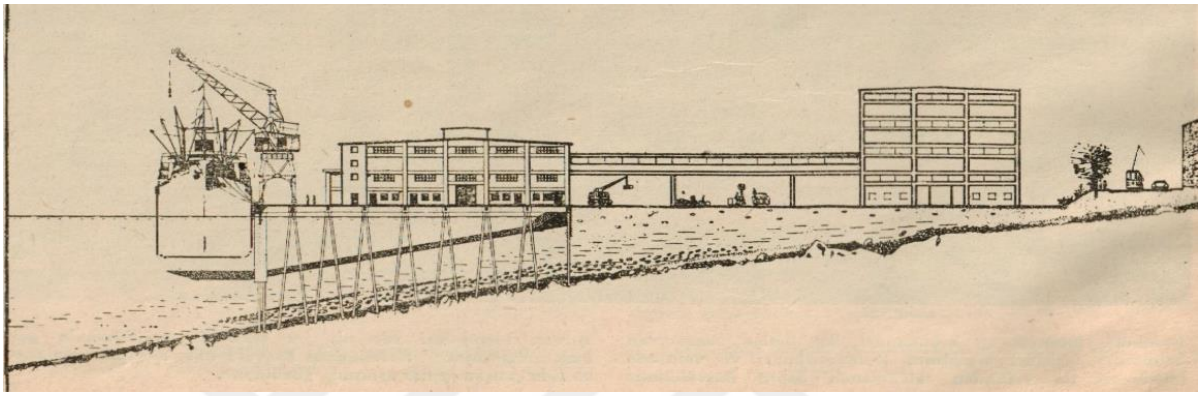
Fotoğraf 4. 48. 1956 yılı Galata, Tophane sahili ve Salıpazarı liman tesislerinin havadan görüntüsü

Kaynak: *Zafer*, "Güzel İstanbul", (13 Aralık 1956), s.1.

Keşif bedeli 17 milyon lira olan rıhtım ve antrepolardan oluşan tesis, büyük tonajlı gemilerin rahatça yanaşabileceği biçim ve uzunlukta planlanır. İki katlı iki depo ve beş katlı antrepolardan oluşan liman tesisinin tam kapasiteye çıkarıldıktan sonra İstanbul'un liman ihtiyacının karşılanması hedeflenir.[606] Rıhtım ve ambarları10.5 metre su derinliği olan 300 metre tulûndeki esas rıhtım 16-28 metre uzunluğunda 2245 adet kapalı sahaya sahip olacaktır.[607]

[605] Mesut Özdemir, "Salıpazarı Rıhtımı", *Vatan*, 2 Şubat 1957, s.4.
[606] *Vatan*, "Tophane Rıhtım ve Antrepo İnşaatı", (24 Haziran 1956), s.1-2
[607] *Zafer*, "Salıpazarı Liman İnşası Sona Eriyor", (3 Mart 1956), s.4.

Tesislere ayrılan sahanın bir kısmı Salıpazarı-Fındıklı yolunu genişletmek için yola dahil edilmesine rağmen geniş bir sahaya yayılan[608] Salıpazarı Limanı, 55 metre genişlikteki 600 metrelik rıhtım, 4 büyük geminin sığabileceği depo ve antrepolardan oluşur. Limanın birinci kısmı olan 8 bin metre karelik 1 numaralı ambar 1956 yılı içerisinde tamamlanır.[609] Liman ambarlarından üçüncüsünün tamamlanmasıyla toplam 24 bin metre karelik modern kapalı ambar sahası olacaktır.[610]

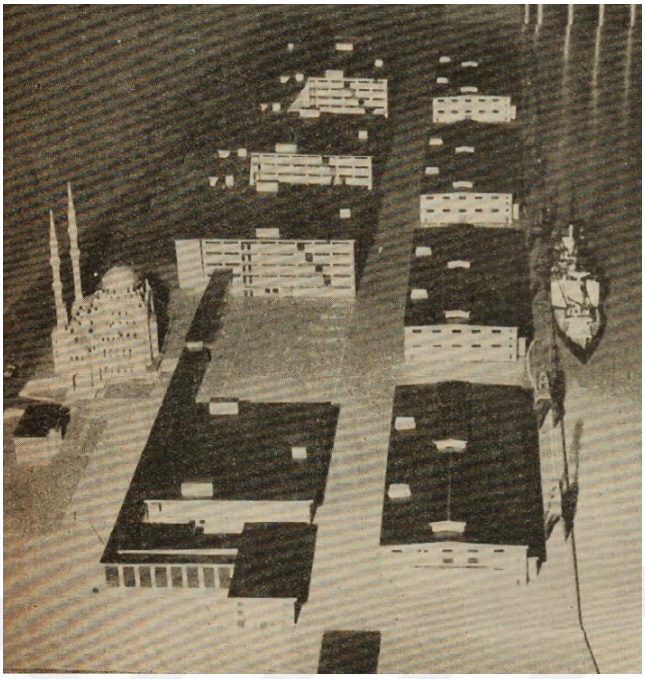


Fotoğraf 4. 49. Salıpazarı Limanı'nın denize doğru genişletilmesi gösteren şema

Kaynak: *İstanbul'un Kitabı,* İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s. 94.

Hızla inşası devam eden liman tesislerinin yanında eski Tophane rıhtımının devamı olan yeni rıhtım denizden 12 metre kazanılarak genişletilir. Böylece Galata'ya kadar düz bir alan yaratılır.[611]Salıpazarı rıhtımı ve limanının Denizcilik Bankası tarafından yürütülen inşaat çalışmalarında deniz dibindeki taşların temizlenmesi ve kayaların parçalanması için dinamit kullanılması bölgedeki tarihi nitelikli eserlere özellikle tarihi caminin (Salıpazarı Camii) duvarlarına zarar verir.[612] Rıhtımın inşasında Tophane Deniz Yolları'na ait binaların yıkımı gerçekleştirilir.[613] Böylece Fındıklı'dan Galata'ya kadar kesintisiz devam eden liman 200 metreden 600 metreye çıkartılmış olur.[614]

[608] *Vatan*, "Yıldız- Beşiktaş Arasında 260 Bina Yıktırılacak", (6 Aralık 1956), s.2.
[609] *Yeni İstanbul*, "Salıpazarı Liman İnşaatı İlerliyor", (5 Aralık 1956), s.2.
[610] *Yeni İstanbul*, "Salıpazarı Liman Ambarları Üçüncü İnşaatı Yakında Bitiyor", (22 Şubat 1957), s.2.; *Yeni İstanbul*, "Antrepo İnşaatı", (20 Temmuz 1957), s.2.
[611] *Hürriyet*, "12 Metre Derinlikte", (19 Haziran 1957), s.3.
[612] *Yeni İstanbul*, "Salıpazarı Rıhtım İnşaatı Bir Pürüz Meydana Çıkardı", (10 Mayıs 1956), s.2.
[613] *Hürriyet,* "Salıpazarı İnşaatı Süratle İlerliyor", (21 Mayıs 1956), s.2.
[614] *Zafer*, "Modern Limanların İnşaatına Devam Ediliyor", (2 Ocak 1956), s.1-5.



Fotoğraf 4. 50. 610 metre boyundaki rıhtımına aynı anda 10 bin tonluk dört geminin yanaşabileceği Salıpazarı Limanı tesisleri maketi

Kaynak: *İstanbul'un Kitabı*, İstanbul Vilayeti Neşriyat ve turizm Müdürlüğü Yayınları, s.92.

Galata rıhtımının tamirini 75 bin liraya Denizcilik Bankası üstlenir.[615] Hazırlanan plana göre rıhtım genişletilerek Galata yolcu salonundan Tophane'ye kadar beş yüz metre boyunca 30 metre genişliğinde 120 metre uzunluğunda büyük puntolar eklenerek denize doğru uzatılır.[616] Rıhtım Caddesi'nin genişletilmesi, sahilin tamamen açılması için sahili kapatan binalar ile Tophane rıhtım kapısının karşına rastlayan binalar yıkılır.[617] Tophane'ye yeni bir Denizcilik Bankası kurulacaktır.[618] Büyük Postane binasında bulunan "Posta tezviatı" binası yıkılarak PTT teşekkülleri 4 numaralı antrepoya taşınır. Böylelikle 4 numaralı antreponun kullanılmayan alanları tanzim edilerek işe yarar hale getirilecektir.[619] Tophane Çinili Handan Denizcilik Bankası'nın bulunduğu yere kadar olan yere modern bir yolcu salonu yapılması planlara dahil edilir.[620]

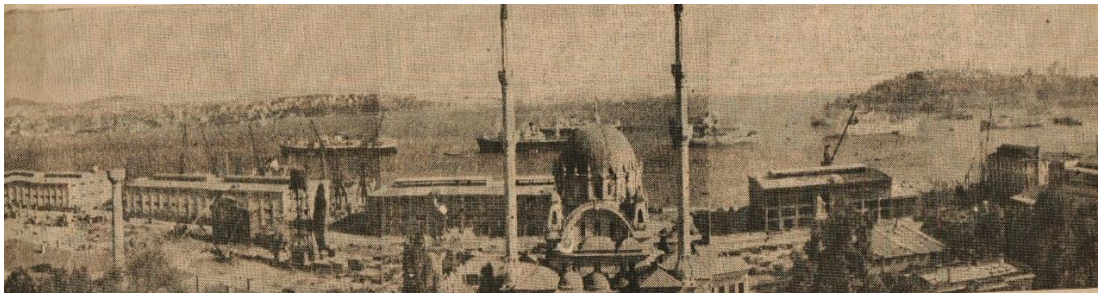
[615] *Yeni İstanbul*, "Galata Rıhtımı Tamir Ediliyor", (21 Kasım 1956), s.2.
[616] *Yeni İstanbul*, "Galata Rıhtımı Şehir İmar Planına Göre Genişletilecek", (3 Ocak 1958), s.1; *Hürriyet*, "Galata Rıhtımı Genişletiliyor", (3 Ocak 1958), s.5.; *Zafer*, "Galata Rıhtımı Genişletiliyor", (3 Ocak 1958), s.3.
[617] *Hürriyet*, "Tophane Rıhtımında Yıkılacak Binalar", (15 Nisan 1957), s.3.
[618] *Hürriyet*, "Haliç'te İki Yeni Köprü ve Bir Tünel", (2 Nisan 1958), s.1-5
[619] *Hürriyet*, "Büyük Postane Olduğu Gibi Salıpazarı'na Gidiyor", (2 Ağustos 1958), s.2.
[620] *Zafer*, "Başvekil Adnan Menderes'in Riyasetinde Yapılan Toplantı", (5 Mayıs 1958), s.1.



Fotoğraf 4. 51. Tophane'de yıkılan binalar

Kaynak: *Vatan*, "Tophane De Nefes Alıyor", (29 Mart 1957), s.1.

Rıhtımların tamamlanmasıyla, Galata Köprüsü'nden Atatürk Kız Lisesi'ne kadar 1.350 metrelik sahil mütemadi ve muntazam bir rıhtım haline getirilmiş olacaktır, rıhtımın önünün su derinliği yaklaşık 10.5 metredir. İnşaatın üçüncü kısmı Salıpazarı ve Tophane rıhtımlarının arkasında ve tramvay caddesi üzerinde yapılacak dörder katlı 3 antrepo binası ve bu binalar arası yine rıhtım arkasında yapılacak olan açık saha ve yollar ile tramvay caddesinde tutacak 320 metre istinat duvarını ihtiva etmektedir. Toplam inşa sahası 30 bin metre karedir. [621]



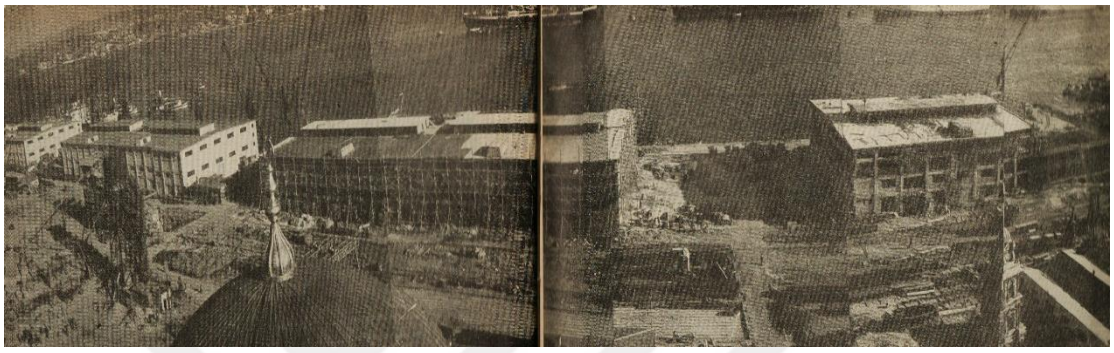
Fotoğraf 4. 52. Salıpazarı'nın cehresini değiştiren modern rıhtım tesisleri

Kaynak: *Zafer*, (20 Eylül 1957), s.1.

Boğaz'a yapılan modern tesislerden yazar, bürokrat ve uzmanlar övgüyle söz eder ve limanın gerekliliği hatırlatılır. Azınlıkta kalan bir kesim ise inşa edilen devasa büyüklükteki binaların çirkinliği, Boğaz'ın eşsiz manzarası ve silüetinin bozulmasını eleştiren yazılarda kaleme alır.

[621] *Zafer*, "Salıpazarı Limanı Birinci Kısım İnşaatı Bitti", (22 Aralık 1956), s 1-4.

"...Boğaziçi… geçmişe en küçük bir özlem uyandırmayacak kadar acı, sıkıntılı, sıkıcı ve sert gerçeklerin Boğaziçi'sindir. Şemsipaşada tütün depoları, kömür yığınları, gaz varilleri, çimento ve demir ardiyeleriyle başlayan çirkin gerçekler, en değişik ve renkli tabiat güzelliklerinin yurdu, bütün dünyada tek bir benzeri olmayan bu yeşilli mavili su yolu boyunca bütün kıyılarda ve gözlü kanatıyor. Tophanede başlayan antrepolar, Beşiktaş'taki kum satış yerleri, Kuruçeşme'nin o korkunç kömür depoları, orta Boğaz'a kadar sürüp giden çirkinliklerin en göze çarpanlarıdır…"[622]



Fotoğraf 4. 53. Nusretiye Camisi'nden inşası devam eden liman tesisleri

Kaynak: *İstanbul'un Kitabı*, İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s.92-93.

Rıhtım düzenlemesi kapsamında Tophane Denizcilik Bankası Hastanesi'nin, Sirkeci 4 numaralı yolcu salonunun ve buraya yakın ambarların yıkılmasına karar verilmiş olmasına rağmen yapılar yıkılmaz. Planlamalara göre ana hedef Sirkeci'den Salıpazarı Limanı'na kadar sahil şeridinin estetik planlara göre yeni modern işletme binaları, tesisler, yollarla süslenmesidir.[623]

Salıpazarı inşaatının Denizcilik Bankası tarafından caddeye bakan kısımda 40 dükkân/iş yeri yapılmıştır. Ayrıca liman hareketlerinin takibi için kurulacak 5 katlı büro binası inşa edilmiştir.[624] Salıpazarı iş hanlarının tamamlanan birinci kısmının tezyinat işleri için ihale açılır. İkinci kısımda ise Denizcilik Bankası bürolarının yanı sıra 42 dükkân inşa edilir.[625] Ön kısımları dükkân olarak tasarlanan Salıpazarı iş hanları bitirilerek Denizcilik Bankası'na devredilir.[626]

16 Mayıs 1960 yılında rıhtım 2.848.719 liraya balıkçı ve motor kayıklarının barınakları, sandallara binmek için merdivenler dahil şekilde ihale edilmiştir.[627] Bölgenin

[622] Burhan Arpad, "Boğaziçi", *Vatan,* 7 Temmuz 1959, s.2.
[623] *Yeni İstanbul*, "Sirkeci'de Yıkılacak Binalar", (14 Mayıs 1959), s.5.
[624] *Yeni İstanbul*," Salıpazarı'nda 40 Dükkanlı Bir İş Sitesi Kurulacaktır", (8 Haziran 1959), s.2.; *Vatan*, "Salıpazarı Rıhtım Sahasının Planı", (25 Aralık 1959), s.2.
[625] *Yeni İstanbul*, "Salıpazarı İşhanlarının İlk Kısmı Bitti", (16 Aralık 1959), S.3623, s.2.
[626] *Vatan*, "Salıpazarı İş Hanları 1. Kısım İnşaatı Bitti", (16 Aralık 1959), s.2.
[627] *Vatan*, "Belediye Dün Sekiz Milyon Liralık Yol İhalesi Yaptı", (17 Mayıs 1960), s.2.

çehresini önemli ölçüde etkileyen büyük ve modern Salıpazarı Liman tesislerinin tamamlanması için çalışmaları Denizcilik Bankası yürütmüştür.



Plan 4. 26. Hans Högg'ün hazırladığı Tophane-Galata bölgesinin planı (1955)

Kaynak: Hans Högg, *İstanbul*, s.325

4.2.4. Tophane Meydanı

İstanbul'un imar faaliyetleri kapsamında Tophane Meydanı ve bağlantılı arterlerde geniş kapsamlı çalışmalar yürütülmüştür. Karaköy-Beşiktaş yolunun açılması ve yeni yapılan liman tesislerinde ulaşım, boşaltma ve nakliye açısından bölgenin inşa edilmesi ve liman yollarının tanzimi gerekliydi. Meydan çeşmesi, Tophane-i Amire binası, Kılıç Ali Paşa Külliyesi ve Nusretiye Camii gibi önemli anıtsal Osmanlı yapılar bulunmaktadır.



Plan 4. 27. Pervititch haritalarında Tophane bölgesi ve meydanı (Url 43)

Kaynak: SALT Araştırma, (İMTAS), Jacques Pervititch, "Tophane Bölgesi", 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/105067

Tophane Meydanı'nı diğer merkezlere bağlayan yolların açılması ve genişletilmesi için 1956 imar faaliyetleri sırasında yoğun çabalar sarfedilmiştir. 13 Ağustos 1956 yılında Belediye Reis Vekili Sedat Erkoğlu imzalı kurumlara gönderilen tebligatta "Tophane Salıpazarı'nda inşa edilmekte olan liman tesisleri dolayısıyla yükleme, boşaltma ve münakale bakımından ehemmiyet arz eden Tophane-Dolmabahçe yolunun genişletilmesi bir zaruret halini almıştır."[628] İfadeleriyle bölgenin tanzim edilmesinin önemi ve mecburiyeti belirtilir.

1956 yılı başlarında Karaköy-Tophane, Tophane-Dolmabahçe, Tophane- Taksim yolu ile meydanın tanzim için planlar hazırlanarak uygulamaya konulmuştur. İlk etapta

[628] *BCA*, 122.775.3/K2-30.1.0.0., (13 Ağustos 1956)

Kemeraltı Caddesi'nin meydana bağlandığı alanın genişletilmesi ve hizaya getirilmesi amacıyla Tophane Sanat Okulu'nun caddeye çıkıntı yapan sütunlu kısmı tıraşlanır[629] ve caddeye bakan cephesinde portikli bir geçiş alanı oluşturulur. Fakat yapı caddeye viraj verdiği ve arkasında bulunan Tophane binasını kapattığı için tamamen yıkılır. Bina kaldırıldıktan sonra enstitü binasındaki meyil düzeltilerek yol seviyesine indirilmesi için çalışmalar yapılır.[630] Tophane Sanat Enstitüsü'nün yıkımından sonra binanın sol tarafındaki dükkanlar da yıkılarak Tophane binası tamamen ortaya çıkarılır.[631] Yıkılan dükkanlar yerine Tophane Atatürk Kız Lisesi'nin karşısına büyük ve modern bir işhanı yapılmasına karar verilir.[632]

> "1- Atatürk Kız Lisesi ile Güzel Sanatlar Akademisi bahçe parmaklıklarının İmar durumuna göre geri alınması,
>
> 2- Tamir edilmekte olan Tophane Sanat okulunun yola tesadüf eden dükkanlarının portikli sistem içine alınarak tretuara bırakılmak suretiyle istifade edilmesi tekarrür etmiş..."[633]



Fotoğraf 4. 54. Nusretiye Camii, atlı tramvay ve yıkılan kışla binası (Url 44)

Kaynak: SALT Araştırma, "Nusretiye Camii ve Atlı Tramvay", 1921, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/117273

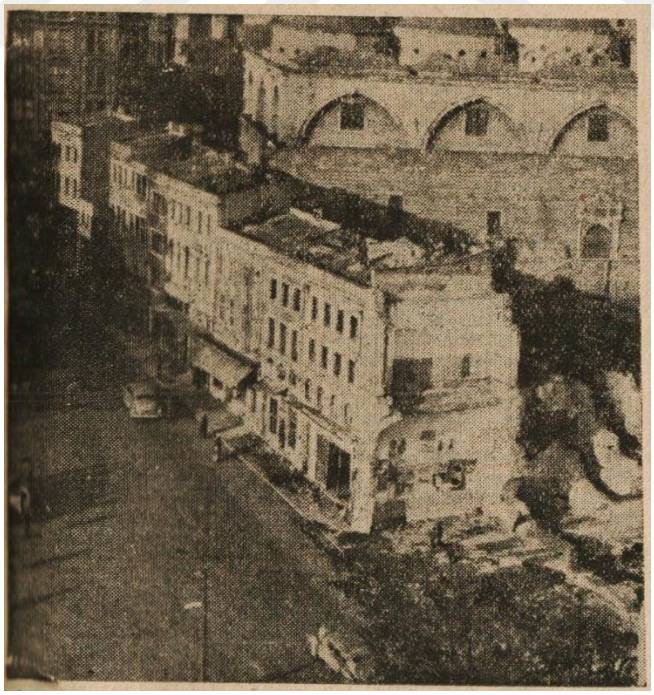
[629] *Yeni İstanbul*, "İmar Faaliyetleri Daha da Hızlandı", (3 Eylül 1956), S.2440, s.2.
[630] *Hürriyet,* "Taksim Meydanında İlk İstimlak Bayram Günlerinde Yapılacak", (7 Temmuz 1957), s.1-5.
[631] *Hürriyet*, "İstimlak", (21 Ocak 1958), s.3.
[632] *Hürriyet*, "Haliç'te İki Yeni Köprü ve Bir Tünel", 2 Nisan 1958, s.1-5.
[633] *BCA*, 122.775.3/K2-30.1.0.0., (13 Ağustos 1956)



YIKILIYOR — Tophane caddesinin genişletilmesi faaliyeti cümlesinden olmak üzere Sanat Enstitüsünün önündeki çıkıntılı kısım da yıkılmaktadır. Resim binanın yeni almağa başladığı şekli gösteriyor

Fotoğraf 4. 55. Tophane Sanat Okulu'nun caddeye çıkıntı yapan kısmı tıraşlanıyor.

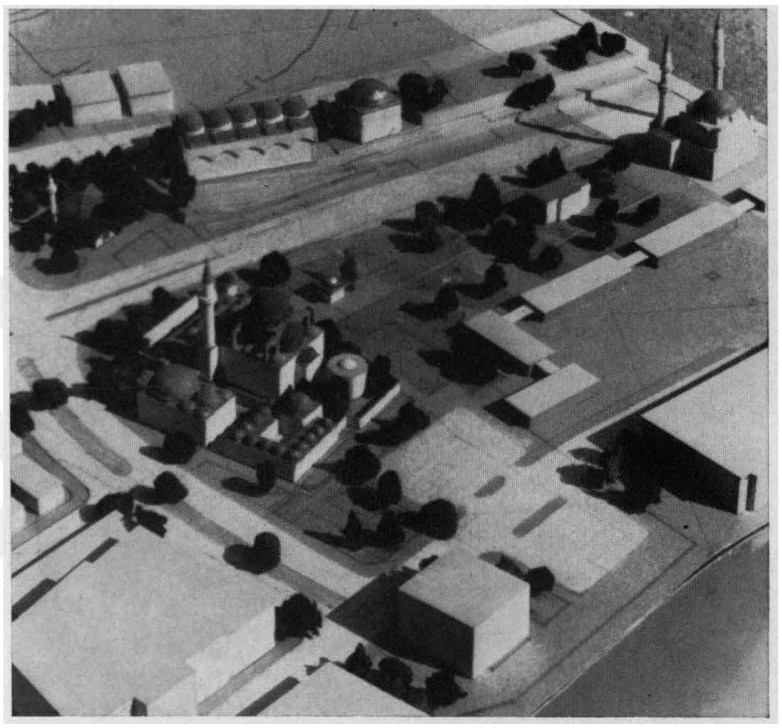
Kaynak: *Yeni İstanbul*, "Yıkılıyor", (14 Ekim 1956), s.1



Fotoğraf 4. 56. Tophane Sanat Enstitüsü'nün yıkımından sonra binanın sol tarafındaki dükkanların yıkımına başlandı.

Kaynak: *Hürriyet*, "İstimlak", (21 Ocak 1958), s.3

Högg'e göre rıhtım ve ambarlarla bağlantılı merkezin son derece yoğun kullanılmasından kaynaklı sorunun hızlıca çözülmesi gerekmektedir. Dar sokak yapısı, ticarethane ve işyerlerinin yoğun olması limana nakliye ve ulaşımı güçleştirmekteydi. Kentin kültürel, ekonomisi ve ulaşımı için önemli olan merkezinde tarihi eserler yeniden açığa çıkarılarak kentsel mekânın tasarlanmasını önerilir.[634]

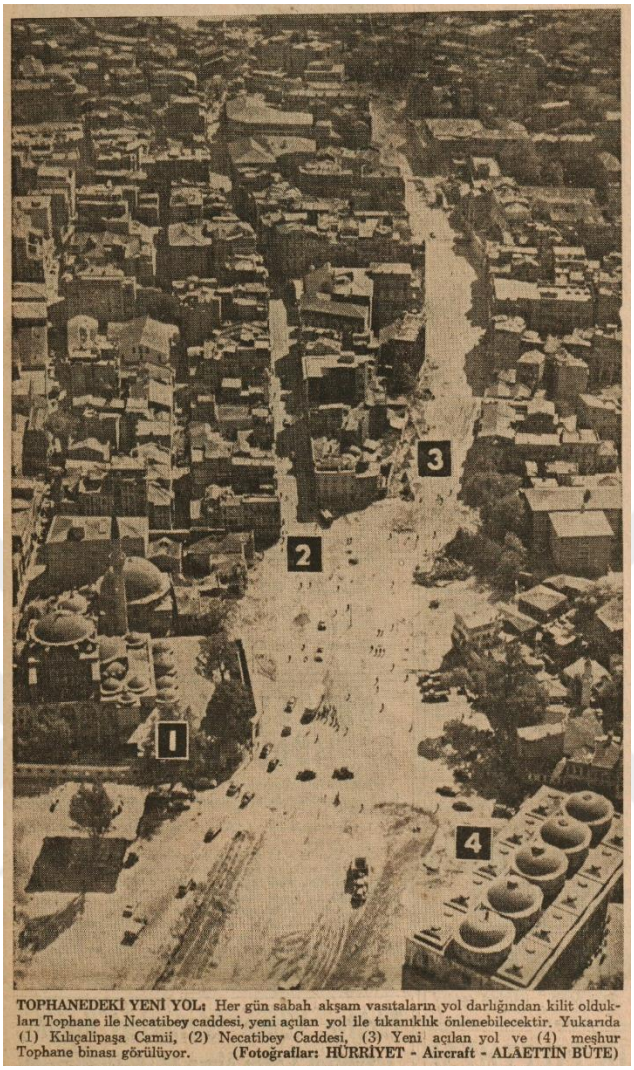


Fotoğraf 4. 57. Högg'ün planlarına göre Tophane Meydanı'nın alacağı nihai şekil

Kaynak: Hans Högg, *İstanbul,* s.319.

Meydanın tanzimini ve Taksim bağlantı yolunu planlayan İtalyan mimar Prof. Piccinoti, Taksim'den Kılıç Ali Paşa Camii meydanına inecek turistik ve geniş yolun takip edileceği istikamet olarak iki güzergâh belirler. Buna göre yol ya Sıraselviler'den ya da Faik Paşa semtinden geçirilecektir.[635] Yapılan etütler neticesinde Taksim ile Tophane arasında açılacak yolun Boğazkesen Caddesi üzerinden olmasına karar verilir ve cadde üzerinde 22, Defterdar yokuşunda 6 bina yıkılır.[636] 1958 yılı imar planında tamamlanması planlanan cadde için[637] 1959 yılında Karabaş Camii etrafındaki binaların istimlak edilir.[638]

[634] Hans Högg, *İstanbul,* s.318.
[635] *Yeni İstanbul*, "Taksim En Kısa Yolla Tophane'ye Bağlanacak", (3 Nisan 1958), s.2
[636] *Yeni İstanbul*, "Tophane Taksim Yolu Genişletilecek", (3 Şubat 1958), s.2.
[637] *Hürriyet*, "1958 de İstanbul'un İmarına 500 Milyon Lira Sarf Edilecek", (28 Aralık 1957), s.3.
[638] *Yeni İstanbul*, "Aygün Şehir İmar Programını İzah Etti", (21 Nisan 1959), s.1-5



Fotoğraf 4. 58. Tophanede Yeni açılan yol ve meydan 1- Kılıç Ali Paşa Camii, 2- Necatibey Caddesi, 3- Yeni açılan Yol Kemeraltı Caddesi, 4- Tophane-i Amire

Kaynak: *Hürriyet,* "Havadan İstanbul", (5 Haziran 1958), s.6.

Tophane Meydanı'nı Taksim'e bağlayacak yol, Kemeraltı Caddesi'nden geçerek İşçi sigortaları kurumunun arkasından Boğazkesen Caddesi'ne ve İtalyan Hastanesi önünden bir kolla Sıraselviler Caddesine entegre edilir.[639] Böylece Tophane-Karaköy ve Tophane-Taksim yolu kavşak planı ile iki meydan birbirine bağlanmış olacaktır. Yolun genişliği ise 14 metredir.[640]

[639] *Hürriyet,* "Tophane Taksim Yolu Acele Olarak Bitirilecek", (18 Mayıs 1959), s.1-5.
[640] *Hürriyet*, "Belediye Meclisi Dün Yeni Yol Planlarını Kabul Etti", (10 Ekim 1959), S.4112, s.2.



Fotoğraf 4. 59. Kemeraltı Caddesi'nin Tophane Meydanı'na bağlandığı bölüm asfaltlanırken

Kaynak: *Hürriyet*, "Asfaltlanıyor", (2 Ağustos 1959), s.1.

Tophane Meydanı ile yeni açılan yolların seviyelerinin farklı olması, özellikle Boğazkesen Caddesi'ne çıkan yolun bağlanmasında yaşanan sorunun giderilmesi için yol seviyesi düzeltme çalışmaları yürütülür.[641] Tophane Meydanı'nın eğiminin fazla olmasından kaynaklanan yükseklik farkı Kemeraltı ve Dolmabahçe yollarının hizasına getirilir. Rıhtım Caddesi ile Boğazkesen arasında vasıta geçişlerine uygun düzenlemeler yapılır.[642]



Fotoğraf 4. 60. Tophane Meydanı'nın Kemeraltı Caddesi seviyesine indirmek için yapılan çalışmalar

Kaynak: *Hürriyet,* "İndirmek İçin", (23 Mart 1959), s.3.

[641] *Yeni İstanbul*, "Tophane Boğazkesen Yolu Bugün Trafiğe Açılıyor", (28 Nisan 1959), s.2
[642] *Hürriyet,* "Yeni Yılın İmar Faaliyeti Başladı", (17 Mart 1959), s.2.



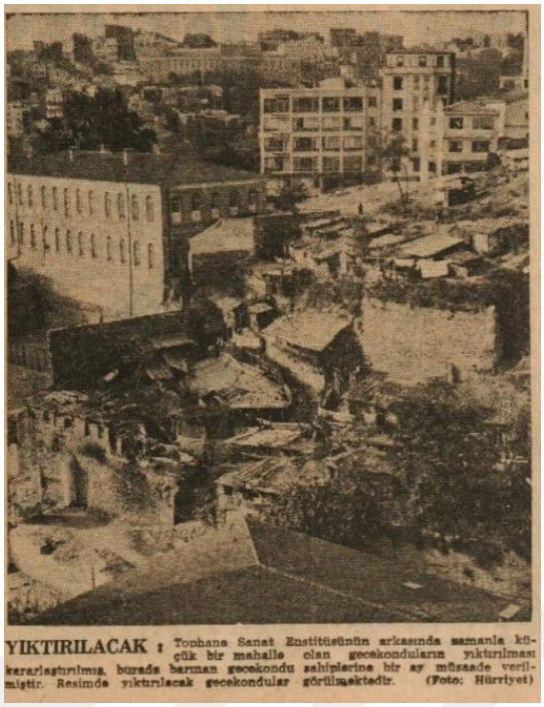
İNDİRİLECEK — Tophane Meydanının üst kısmında uzun zamandanberi devam eden onarma ameliyesi henüz sona ermemiştir. Resimde meydanın yüksek olan kısmının indirilmesi için girişilen çalışma görülüyor.

Fotoğraf 4. 61. Tophane Meydanı'nın alçaltılma çalışmaları

Kaynak: *Vatan*, "İndirilecek", (9 Mayıs 1959), s.1.

Tophane Meydanı'nın tanzimi ve asfaltlama işi 1959 yılı içinde tamamlanarak meydan Necatibey ve Kemeraltı caddeleri ile iki koldan Karaköy'e, Rıhtım Caddesi'ne, Dolmabahçe yolu ile Boğaz sahil yoluna, Boğazkesen Caddesi ile Taksim'e bağlanır.[643] Meydanın tanziminde yeni iş yerlerinin kurulması için İmar komisyonunda alınan kararlarla Salıpazarı Liman tesisleri önüne Dolmabahçe yoluna nazır 12 bina, Nusretiye Camii arkasına 84 dükkan projesi kabul edilir.[644] İstanbul Nafia Müdürlüğü de bir müddetten beri restore edilen Tophane binasının ön kısmındaki cadde üzeri 15 dükkan yaptırılması onaylanır.[645]

[643] *Yeni İstanbul*, "Tophane Meydanı'nın Tanzimine Başlandı", (17 Mart 1959), s.2.
[644] *Yeni İstanbul*, "Salıpazarı Liman Tesislerinin Önüne Bina Yapılacak", (31 Mart 1959), s.2.
[645] *Hürriyet*, "3. Haliç Köprüsü İçin Teklif İsrail'den Geldi", (29 Aralık 1959), s.3.



YIKTIRILACAK : Tophane Sanat Enstitüsünün arkasında samanla küçük bir mahalle olan gecekondulann yıktırılması kararlaştırılmış, burada barınan gecekondu sahiplerine bir ay müsaade verilmiştir. Resimde yıktırılacak gecekondular görülmektedir. (Foto: Hürriyet)

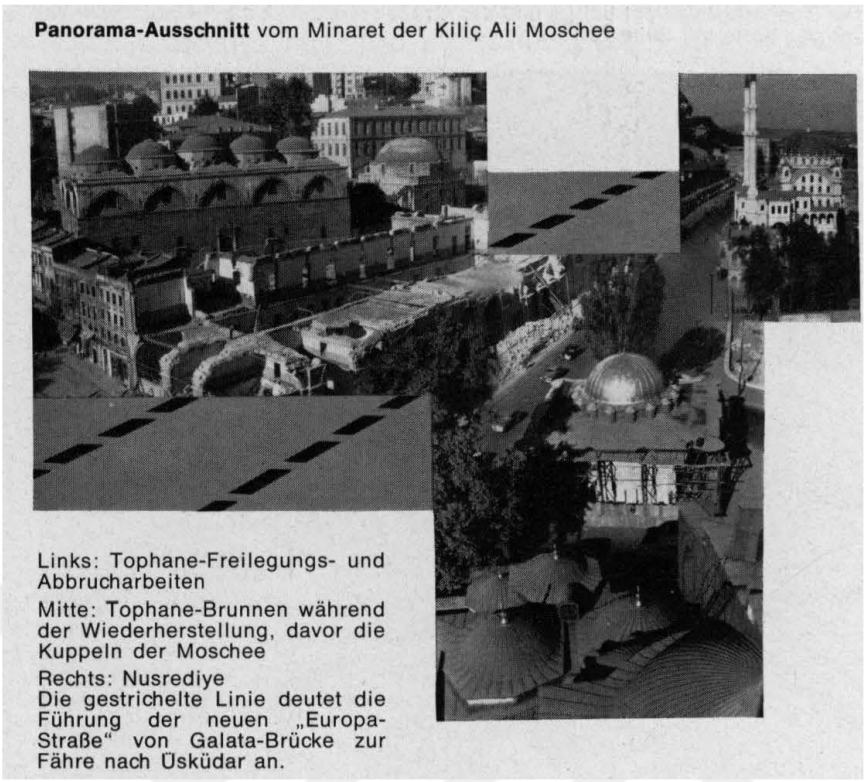
Fotoğraf 4. 62. Tophane Sanat Enstitüsü'nün etrafını saran gecekondular

Kaynak: *Hürriyet,* "Yıktırılacak", (31 Ekim 1957), s.1.

İstanbul'da yapılan imar ve istimlakler dönem içinde desteklenmiş, büyük çoğunluk yapılanları memnuniyetle karşılanmıştır. İmarın geç kalınmış bir iş olarak görülerek, süratle başlanan çalışmaların bir an önce tamamlanması beklenmekteydi. Tarihi anıtların etraflarının açılması, köhne yapılardan kurtarılmış cadde ve sokaklar, modern ve temiz meydanlar arzu edilmekteydi.

> "İstanbul yıllardır hasretini çektiği büyük imar günlerine kavuşmuş olmanın gurur ve heyecanı içindedir…Eşsiz kıymetlerde tarihi abideleri, ecdat yadigarı eserleri, çevrelerinde gelişigüzel töremiş parazit yapılardan, barakalarda temizlenmek, onarılmak suretiyle- dünya durdukça övünebileceğimiz- ihtişamlarına kavuşturuluyor… Şehrin hemen her semtinin ana cadde ve meydanlarında ve diğer yerlerinde boş arsalar, harabiye yüz tutmuş hanlar, evler, baraka misali dükkanlar vardır… Devrini ve ömrünü çoktan tamamlamış perişan yapılara, sözde dükkanlara fazlasıyla rastlanmaktadır…"[646]

[646] Fazıl A. Ağanoğlu, "İstanbul'un İmarı, Para Meselesi", s.2.



Fotoğraf 4. 63. Tophane Meydanı'nda yürütülen çalışmalar ve Tophane Dolmabahçe yol güzergahı (siyah çizgilerle gösterilen alan)

Kaynak: Hans Högg, *İstanbul*, s.320.

Tophane Meydanı'nın tarihi kimliğinin korunarak modern biçimde düzenlenmesi, yeni yollar ve liman tesisleriyle entegre etmek için yürütülen çalışmalar kapsamında ilk etapta Nusretiye Camisi önünden Beşiktaş yönünde istimlaklere başlanır. [647] Genişletilen yolun üzerinde, Nusretiye Camisi'nin önünde bulunan Sultan II Abdülhamid Çeşmesi imarın başında yerinde bırakılarak restore edilmesine karar verilir.[648] Çeşmenin yerinde kalması yönünde belediye meclisi görüşmeleri sonunda "her türlü kıymeti muhafaza edilerek" Dolmabahçe Sarayı'nın bahçesine taşınmasına karar verilir.[649]

[647] *Vatan*, "Denizcilik Bankası Şubelerinin Yeni Binaları", (6 Eylül 1956), s.2
[648] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.49.
[649] *Vatan*, "Tophanedeki Tarihi Çeşme Dolmabahçeye Nakledilecek", (9 Ekim 1956), s.2.



Fotoğraf 4. 64. Tophane Meydanı'nın açılmasıyla ortaya çıkan meydan çeşmesi, Kılıç Ali Paşa Camii ve yıkılmakta olan sanat okulu

Kaynak: *İstanbul'un Kitabı*, İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s.87

Abidelerin etrafları açılarak tarihi kıymetlerini, ihtişamlarını ortaya çıkarmak imar faaliyetlerin amaçları içindeydi. Özellikle abidevi camilerin etrafını parazit gibi saran yapıların yıkılarak çevre düzenlemelerinin yapılması program içinde yer almaktaydı. [650] Tophane Meydanı'nda Klasik Osmanlı mimarisinin önemli örneklerinden olan Kılıç Ali Paşa Camisi'nin Necatibey Caddesi'ne bakan avlu duvarlarına yapışık 12 dükkân[651] ve camiye ait 6 gayrimenkul[652] istimlak edilerek çevre düzenlemesi için yıktırılır. Kılıç Ali Paşa Hamamı'nın etrafı açılır.[653]

> "Tophane'deki Kılıç Ali Paşa Camii önünde hatmedilen dükkanların arkasına isabet eden abdest muslukları duvarı, imar planına göre hazırlanan ve anıtlar kurulunca tasdik edilen proje uyarınca şubatın haftasından itibaren ekibimiz marifetiyle yaptırmaya başlanıp 10 Mart 1957'ye kadar ikmal edilecek, bu arada Rıhtım Caddesi'ne giden yol üzerinde çıkıntı teşkil eden parmaklıklı duvar Belediye tarafından hizaya getirilmek üzere geriye çekilecek, bu sahaya tesadüf eden mezarlar ekibimiz tarafından aynı mezarlık dahilinde münasip mahallelere nakledilecek."[654]

[650] *Vatan*, "İmar İşlerine Devam Ediliyor", (24 Kasım 1956), s.2.
[651] *Zafer*, "İstanbul'un İmarı Sür'atle Gelişiyor", (12 Ocak 1957), s.1-4.; *Yeni İstanbul*, "İnhisarlar Umum Müdürlüğü Binası da Yıkılacak", (13 Ocak 1957), s.3.; *Vatan*, "Şehirde İstimlak İşine Devam Ediliyor", (25 Ocak 1957), s.5.
[652] *BCA*, 116.734.19/30.1.0.0. (25 Ocak 1957)
[653] *Yeni İstanbul,* "İmar Vekilinin Tetkikleri", (19 Ağustos 1958), s.2.
[654] *BCA*, 116.734.39/K2-30.1.0.0., (00.00.1957)



Fotoğraf 4. 65. Meydan düzenlemesi ve tarihi anıtların etrafının açılması maksadıyla Kılıç Ali Paşa Camii'nin karşısında yıkılan ada

Kaynak: *İstanbul'un Kitabı*, İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s.90.

1958 yılında Boğazkesen Caddesi ile Tophane Meydanı'nın kesiştiği adada bulunan Karabaş Camii dahil 70 kadar bina, Kılıç Ali Paşa Camisi ve hamamının sağındaki adanın tamamı[655] Tophane-Kılıçali Paşa Camii etrafında 19 bina[656] yıkılarak caminin etrafı tamamen açılır ve tanzimi tamamlanır.[657] Vakıflar Genel Müdürlüğü 1959 yılı içinde Kılıç Ali Paşa Camii ve hamamının onarım, restorasyon ihalesini gerçekleştirir.[658]

> "Kılıç Ali Paşa Camii seneler senesi bir köşede ihmale uğramış, hele hamamı son devirlerde birçok esrarkeşlere, serserilere yatak olmuştu. Kılıç Ali Paşa Hamamı bir batakhane idi. Ahlaksızlık yuvası, sabıkalılar yuvası idi. Son zamanlarda bu hamam da bu mikroplardan temizlenmiş esrarkeşler, serseriler, uğursuzlar, sabıkalılar ayıklanmış, İstanbul'un bu en güzel semti Kılıç Ali Paşa'nın mukaddes hatırasına layık bir hale gelmiştir…"[659]

[655] *Vatan*, "600 Kadar Bina Daha İstimlâk Olunuyor", (7 Haziran 1958), s.3
[656] *Vatan*, "117 Bina İstimlâk Edilecek", (19 Nisan 1958), s.1-5.
[657] *Vatan*, "İstimlak Hareketi Hızlandı", (12 Eylül 1958), s.5.
[658] *Hürriyet*, "İstanbul'da Bu Sene 98 Tarihi Eser Onarılacak", (31 Mayıs 1959), s.1-5.
[659] *İstanbul'un Kitabı*, s.91.



Tophane'deki tarihî çeşmenin restorasyonuna devam edilmektedir. Çeşmenin üst kısmında eski şekilde tezyinat yapılacak ve açık yerleri tamamen kapatılacaktır. Buna ait hazırlıklara başlanmıştır. Resimde Tophane çeşmesinin kuşbakışı hali görülmektedir. (Foto: Hürriyet)

Fotoğraf 4. 66. Tophane Meydan Çeşmesi'nin restorasyon öncesi durumu

Kaynak: *Hürriyet,* "Çeşme", (14 Mayıs 1957), S.3246, s.1.

Meydanın önemli anıtlarından Tophane Meydan Çeşmesi'nin onarımını 1956 yılında Belediye üstlenerek[660] çeşmenin etrafı açılır,[661]yeşil bir çember içine alınarak tanzim edilir.[662] Çeşme belediyenin onarım ve çevre düzenlemesi sonrası Vakıflar İdaresi tarafından restore edilmiştir.[663] Tophane Meydanı'nı süsleyen yapının bakımsız halinin giderilmiş olması memnuniyet yaratır. İstanbul genelinde yapılan çalışmaların detaylarının aktarıldığı İstanbul'un Kitabı'nda;

> "…Üçüncü Ahmed'in yaptırdığı o şahne çeşme buraya ayrı bir güzellik vermektedir. Bu çeşme İstanbul'u süsleyen ecdat şaheserlerinin en kıymetlilerinden biridir. Mermer, bu çeşmede adeta dile gelmiştir. Mermer, adeta bir mücevher gibi işlenmiştir. Bugün sahilde yani eski Seyrisefain binasının önünden Tophane'ye doğru çıkınca bu çeşme oradaki sanat halesinin üzerinde tektaş bir pırlanta gibi parlamaktadır. Şimdi bu güzel çeşme esaslı bir biçimde tamir görmüş, zamanın hırpaladığı senelerin aşındırdığı yerleri düzeltilmiştir…"[664]

[660] *Vatan*, "İmar İşlerine Devam Ediliyor", (24 Kasım 1956), s.2.
[661] *Yeni İstanbul*, "İstanbul'un İmarı Büyük Bir Sür'atle İlerliyor", (5 Aralık 1959), s.2; *Yeni İstanbul*, "İnhisarlar Umum Müdürlüğü Binası da Yıkılacak", (13 Ocak 1957), s.3.; *Zafer*, "Yeni İstanbul'a Umumi Bir Bakış", (6 Şubat 1957), s.1-3.
[662] *Hürriyet*, "Yeni Açılan Yolların İkmaline Çalışılıyor", (16 Haziran 1959), s.2.
[663] *Yeni İstanbul,* "Vakıflar İdaresinin Tamir Ettirdiği Camiler", (19 Şubat 1959), s.2.
[664] *İstanbul'un Kitabı,* s.87



GÜZELLEŞEN İSTANBUL — Tophane meydanına lâyık olduğu ehemmiyet verilmiş, Kılıçalipaşa Camii karşısındaki ada, Sanat Enstitüsü kaldırılmış, hem güzel bir sanat eseri, hem de tarihî Tophane binası meydana çıkarılmıştır. Tophane meydanını Beyoğluya bağlayan cadde de genişletilmektedir

Fotoğraf 4. 67. Kılıç Ali Paşa Camisi'nin karşısında yıkılan ada ve meydan çeşmesi

Kaynak: *Yeni İstanbul,* "Güzelleşen İstanbul", (24 Şubat 1958), s.1.

Meydanı çevreleyen önemli yapılardan bir diğeri Sultan II Mahmut tarafından inşa ettirilen Nusretiye Camisi'dir. Barok üslubun kullanıldığı bu eser bölgenin silüetini şekillendiren abidelerdendir. 1956-60 yıllarını kapsayan imar döneminde yapı korunarak restore edilmiştir.

> "Cami dış tamiri (taş ve mermer temizliği, kurşun ve alemler, bütün pencere çerçeveleri) Şubat 1957 sonunda ikmal edilecektir. Minareler, Mart 1957 başından itibaren ekiplerimiz tarafından ele alınıp, iki minare aynı zamanda çalışılmak suretiyle, Nisan 1957 sonuna kadar ikmal edilecek, şadırvan avlusundaki eski medrese bakiyesi, kurulun menfi kararına rağmen, Sayın Başvekilin emirleri uyarınca yıkılıp hazırlanan projeye göre korkuluklu teras yapılacak, Camii iç tamirlerinin keşfi Mimar Ertuğrul tarafından hazırlanmaktadır. Mart 1957 itibaren ikmal edilecek…"[665]

[665] *BCA*, 116.734.39-30.1.0.0. (00.00.1957)



İSTANBUL'UN İMAR programı gereğince yapılan çalışmalar meyanında, tarihi eserlerin restorasyonuna da azami titizlik gösterilmektedir. Tamir edilen camiler arasında Tophanedeki Nüzhetiye camii de bulunmaktadır. Resim, tamir edilmekte olan Nüzhetiye camiinin dış kısmını göstermektedir. «İstanbul'un imarı ile ilgili haberler ikinci sayfamızdadır.» «Foto: Oktay Tezel»

Fotoğraf 4. 68. Nusretiye Camii onarım çalışmaları devam ederken

Kaynak: *Zafer*, "İstanbul'un İmarı", (13 Mart 1957), s.1.

Nusretiye Camisi, etrafındaki binalar ve deniz yolları kooperatif binası yıkıldıktan sonra liman inşaatının açtığı alanla birlikte ortaya çıkar.[666] 1957 yılında Vakıflar İdaresi, Nusretiye Camisi'ni esaslı biçimde restore ederek etrafını tanzim eder. Böylece bu eşsiz eser eski ihtişamına kavuşturulur, ihya edilir.[667]

[666] *Zafer*, "İstanbul'un İmarı İçin Çalışmalar Devam Ediyor", (5 Ekim 1956), s.1-4.; *Yeni İstanbul*, "Şehrin İmarı ile İlgili Yıkma İşine Hızla Devam Ediliyor", (5 Ekim 1956), s.2.; *Hürriyet*, "İstimlak Edilen Yerlerin Yıkılması Devam Ediyor", (5 Ekim 1956), s.2.

[667] *Zafer*, "İstanbul'da Eserler İhya Ediliyor", (13 Haziran 1957), s.4.; *Zafer*, "İstanbul'un Elektrik Şebekesi Genişletildi", (6 Eylül 1956), s.1-4.; *Zafer*, "İstanbul'un İmarı İçin Çalışmalar Devam Ediyor", (5 Ekim 1956), s.1-4



Fotoğraf 4. 69. Yıkılacak olan Tophane Sanat Okulu

Kaynak: Yeni İstanbul, "Yıkılacak", (13 Temmuz 1957), s.1.

Başlangıçta caddeye çıkıntı yapan kısımları yıkılarak kalan binanın onarılıp korunması yönünde karar alınmasına rağmen sonra tamamı yıkılan Tophane Erkek Sanat Okulu bölgenin önemli yapılarındandı. Arşiv belgelerinde liman tesislerinin inşası nedeniyle yükleme, boşaltma ve münakale açısından önem arz eden Tophane-Dolmabahçe yolunun genişletilmesi için yapılacak istimlakler için Maarif Vekaletine gönderilen 13.8.1956 tarih ve 3530 sayılı yazıda okulun sadece yola denk gelen kısımlarının yıkılması için karar alındığı görülür.[668]

Kararın alınmasından kısa süre sonra Tophane Sanat Enstitüsü'nün caddeye çıkıntı veren sütunları hızla yıkılır.[669] Sonraki süreçte Tophane Sanat Enstitüsü ve etrafındaki bina ve dükkanlar tamamen yıkılır.[670] Yıkımdan sonra ortaya çıkacak Tophane binası ise restore edilerek müzeye dönüştürülmesi yönünde karar alınır. Güzel Sanatlar Akademisi ve Atatürk Kız Lisesi binaları aynı işlevde kalmaya devam edeceklerdir.[671] Atatürk Kız Lisesi'nin yanındaki binalar ise yıkılır. 1958 yılında Vakıflar

[668] *BCA*, 122.775.3-30.1.0.0. (13 Ağustos 1956)
[669] *Hürriyet*, "İstimlak Edilen Yerlerin Yıkılması Devam Ediyor", (5 Ekim 1956), s.2.; *Yeni İstanbul*, "Şehrin İmarı İle İlgili Yıkma İşine Hızla Devam Ediliyor", (5 Ekim 1956), s.2.; *Hürriyet*, "İstimlak Edilen Yerlerin Yıkılması Devam Ediyor", (5 Ekim 1956), s.2.
[670] *Vatan*, "Tophane Sanat Enstitüsü Maçkaya Nakledilecek", (31 Temmuz 1957), s.2.
[671] *Vatan*, "Gülhane Parkı Sükûnete Kavuşuyor", (29 Ağustos 1958), s.5.

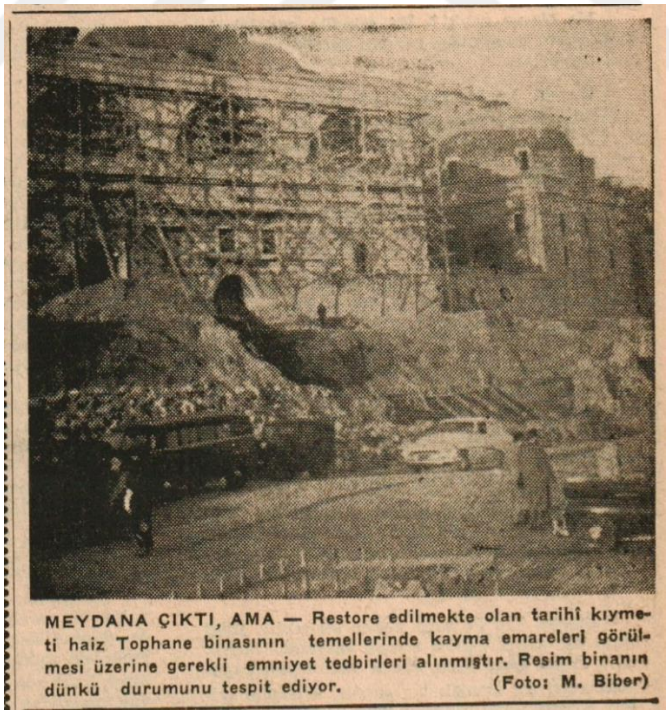
İdaresi tarafından Nusretiye ve Fındıklı Camii dahil toplam 22 cami ve Tophane Çeşmesi'nin içinde olduğu eski eserler tamir ettirilmiştir.[672]



stanbul İmar plânı cümlesinden olmak üzere Güzel Sanatlar Akâdemisi Atatürk Kız Lisesine akledilecektir. Resim Lise binasını ve yanında yıkılan küçük binanın enkazını gösteriyor (Foto : Zeki BÜKEY)

Fotoğraf 4. 70. Etrafındaki binalar yıkılan Atatürk Kız Lisesi

Kaynak: *Hürriyet*, (8 Şubat 1957), s.3.



MEYDANA ÇIKTI, AMA — Restore edilmekte olan tarihî kıymeti haiz Tophane binasının temellerinde kayma emareleri görülmesi üzerine gerekli emniyet tedbirleri alınmıştır. Resim binanın dünkü durumunu tespit ediyor. (Foto: M. Biber)

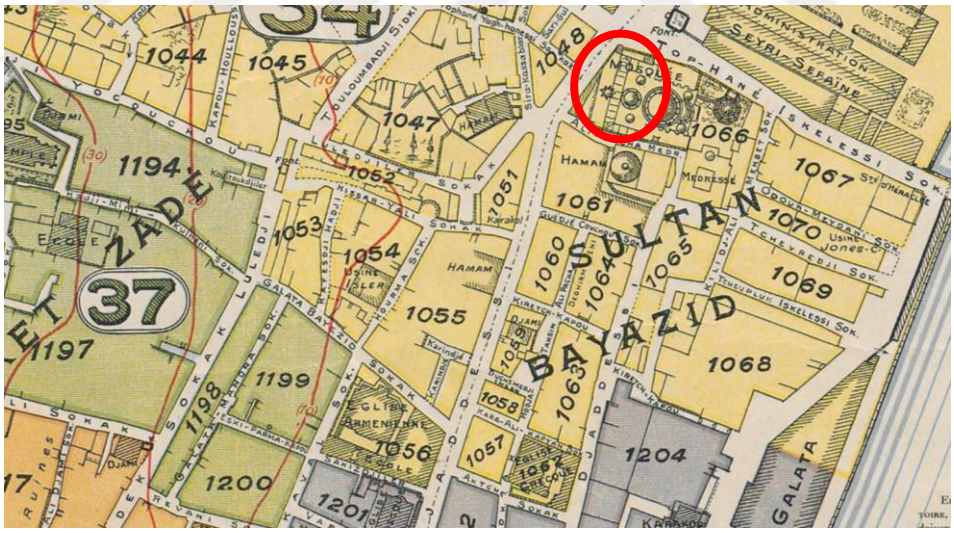
Fotoğraf 4. 71. Tophane Sanat Okulu'nun yıkılmasıyla ortaya çıkan Tophane'nin restorasyonu yapılıyor.

Kaynak: *Yeni İstanbul,* "Meydana Çıktı Ama", (24 Kasım 1958), s.1.

[672] *Yeni İstanbul*, "Vakıflar İdaresinin Tamir Ettirdiği Camiler", (19 Şubat 1959), s.2.

4.2.4.1. Kılıç Ali Paşa Camii

Kılıç Ali Paşa tarafından Mimar Sinan'a cami, medrese, sebil, türbe, mektep ve hamamdan oluşan bir külliye olarak inşa ettirilen yapı 1580 yılında tamamlanmıştır. Dikdörtgen planlı dört sütunla desteklenen merkezi kubbesi ve yarım kubbeleriyle Ayasofya'ya benzeyen yapının revaklı avlu duvarlarının altında musluklar vardır. Mektebi günümüze ulaşmamıştır.[673] 1914 yılında yol açma çalışmaları sırasında caminin avlu duvarlarının kesilmesiyle muvakkithanesi ve Mustafa Paşa Sebili yola gitmiştir. Sebilin sitil ve detaylar açısından külliye yapısından farklı olması Mustafa Paşa Sebili'nin parçaları kullanılarak mevcut sebilin inşa edilmiş olabileceğine dair görüşlerin ortaya atılmasına neden olmuştur.[674] 1956-60 yılları arasında yapılan çalışmalarda caminin ana beden duvarlarından caddeye denk gelen kısımları ve ihata duvarları yıkılıp geri çekilmiştir. Caminin ana beden duvarlarından biri meydana çıkmıştır. Yeniden yapım sırasında esas yüksekliği verilmemiştir. Yeni duvara türbe yönünden verilen irtifanın devam ettirilmesi sonucu muvakkithane 50 cm yol hizasının altında kalmıştır. Duvar cephesi ve pencereleri sistemi bozulmuştur.[675]



Plan 4. 28. Pervititch haritalarında Kılıç Ali Paşa Cami avlusu ve yıkılan dükkanlar (Url 45)

Kaynak: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Kılıçali Paşa Camii, Tophane", 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769

[673] Tahsin Öz, *Age.*, s.40.
[674] Ömer Faruk Şerifoğlu, *Su Güzeli İstanbul Sebilleri,* İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul,1995, s.138.
[675] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.46.



Fotoğraf 4. 72. Tophane Meydanı tanzim çalışmaları ve Kılıç Ali Paşa Camii

Kaynak: *Yeni İstanbul,* "Tanzim", (30 Mart 1959), s.3.



GÜNDE 15 BİN LİRA: Tophane - Kabataş yolu, dün sabahtan itibaren, trafiğe kapatılmıştır. Şehrin en işlek caddelerinden biri olan bu yolun kapatılmasiyle vasıtalar Salıpazarı gümrük antrepolarının bulunduğu rıhtım yolundan geçirilmek istenmişse de antrepo ve yollarını yapan müteahhit, buna itiraz etmiştir. Müteahhit, rıhtım yolunun trafiğe açılmasiyle kısa bir zamanda bozulacağını ileri sürerek, bu yoldan vasıtaların geçebilmesi için günde 15 bin lira tazminat talebinde bulunmuştur. Bu durum karşısında, rıhtım ve antrepo yolu açılamamıştır. Resimde yolun kapanması yüzünden Tophane'de hasıl olan tıkanıklık görülüyor. (Foto: Hürriyet)

Fotoğraf 4. 73. Tophane Meydanı tanzim edilecek

Kaynak: *Hürriyet,* "Günde 15 Bin lira", (19 Haziran 1958), s.1.

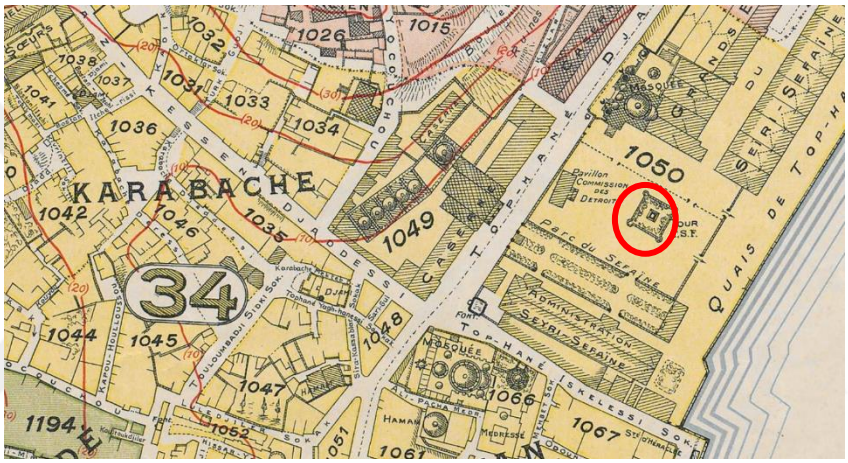
4.2.4.2. Topçubaşı Mehmed Ağa Mektebi

Kılıç Ali Paşa Cami karşısında ahşap küçük bir yapıydı. Yanındaki hazirede 18. yüzyıla ait mezarla bulunuyordu.1956-60 arasında yıkıldı.[676]

[676] Semavi Eyice, "Galata", s.310.

4.2.4.3.Tophane Meydan Çeşmesi

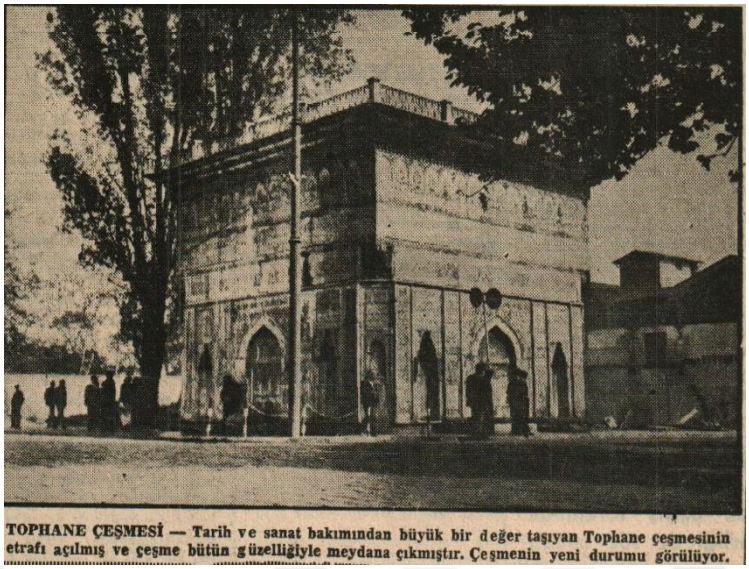
1732 yılında I Mahmud tarafından Kılıç Ali Paşa Camisi'nin soluna inşa ettirilen meydan çeşmesi dört yanında mermerli celi hatlı kitabesi, bitkisel nitelikli süslemeleri, çatısı ve geniş saçaklarıyla dikkat çeker. [677] Tezyinatıyla anıtsal su mimarisinin önemli örneklerindendir. Türk rokoko bezemeli çiçekler, meyveler kabartma süslemeler dört cephesine işlenmiştir. [678] Kitabeleri Şair Nahifi Süleyman Efendi'ye ve Diyarbakırlı Çakeri'ye aittir.[679] Yapı 1837'de ve 1956-1957 yıllarında kapsamlı bakımdan geçmiştir. 1957 yılında İstanbul Belediyesi Sular İdaresi tarafından gerçekleştirilen restorasyonda[680] saçak ve kubbesi Melling'in gravürleri baz alınarak eklenmiştir. [681]



Plan 4. 29. Pervititch haritalarında Tophane Meydan Çeşmesi (Url 46)

Kaynak: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Tophane Meydanı" 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769

[677] Tahsin Öz, *Age.*, s.41.
[678] Gül Sarıdikmen, *İstanbul'un 100 Çeşmesi ve Sebili*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş., İstanbul, 2013, s.61-63.
[679] İbrahim Halil Tanışık, *İstanbul Çeşmeleri*, Maarif Matbaası, İstanbul, 1945, s.103.
[680] Tahsin Öz, *Age.*, s.41.
[681] Gül Sarıdikmen, *Age.*, s.61-63.



TOPHANE ÇEŞMESİ — Tarih ve sanat bakımından büyük bir değer taşıyan Tophane çeşmesinin etrafı açılmış ve çeşme bütün güzelliğiyle meydana çıkmıştır. Çeşmenin yeni durumu görülüyor.

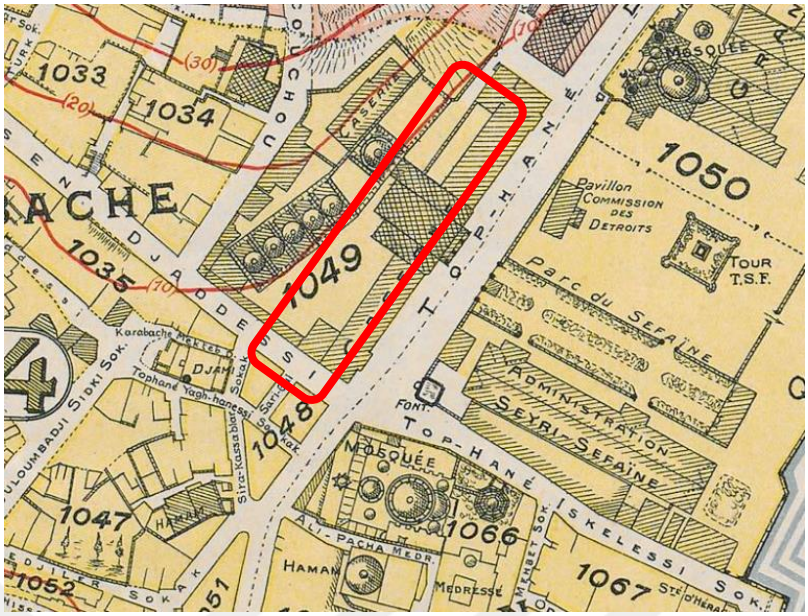
Fotoğraf 4. 74. Restorasyondan önce Tophane Çeşmesi

Kaynak: *Vatan*, "Tophane Çeşmesi", (10 Ekim 1956), s.1

4.2.4.4. Müşirlik Dairesi

Tophane Meydanı'na bakan ve Boğazkesen yokuşu kavşağında ilk olarak Sultan III Selin döneminde Topçu Başı binası olarak yaptırılan yapı sonradan yıktırılarak cephesi mermer kaplı ahşap bina inşa edilmiştir. İkinci bina 1864 yangınında tamamen yok olmuştur.[682] Sultan Abdülaziz döneminde Topçu Mektebi arsaları birleştirilerek büyük taş bina Müşirlik Dairesi olarak yaptırılmıştır. Kışla girişine benzeyen hölü ve planıyla Türk mimari üslubunda olan yapının dış cephesinde dönemin batı etkisi dikkat çekmekteydi. İki katlı binanın zemin katında dükkanlar bulunmaktaydı. Yıkılmadan önce sanat okulu olarak kullanılan bina Tophane-Salıpazarı yolunun açılması sırasında önce caddeye çıkıntı yapan 10 metrelik kısmı ve girişi sonra da yapının tamamı ortadan kaldırılmıştır.[683] Yerine beton teras, altına dükkanlar inşa edilmiştir.[684]

[682] Çelik Gülersoy, "Son 400 Yılda Tophane Semti" *VIII. Türk Tarih Kongresi,* Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1976, s.1643.
[683] Behçet Ünsal, *Agm.,* s.48.; *Yeni İstanbul*, "İmar Faaliyetleri Daha da Hızlandı", (3 Eylül 1956), s.2.
[684] Çelik Gülersoy, *Agm.,* s. 1643.



Plan 4. 30. Pervititch haritalarında Tophane Müşirlik Bina (Url 47)

Kaynak: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Tophane Meydanı, Müşirlik Binası" 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769



Fotoğraf 4. 75. Tophane Sanat Okulu olarak kullanılan Müşirlik Dairesi yıkılıyor

Kaynak: *Ulus*, "İmarın Kurbanları", (18 Temmuz 1957), s.1.



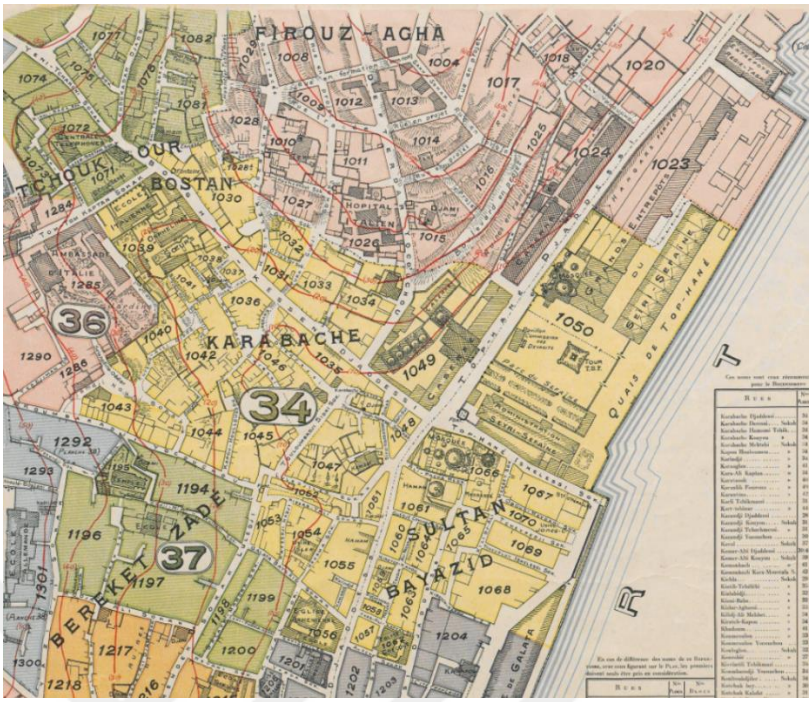
Fotoğraf 4. 76. Müşirlik Dairesi (Url 48)

Kaynak: SALT Araştırma, "Tophanede Yıkılan Binalar", 1950'ler
https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/94063

4.2.4. Tophane- Beşiktaş Yolu

Tophane Meydanı ile Beşiktaş Meydanı arasında inşa edilen yol Karaköy Meydanı'ndan Boğaz sahil yolu olarak Sarıyer'e kadar devam eden güzergahın bir kısmını oluşturmaktadır. Tophane Meydanı'ndan başlayarak 30 metre genişliğinde devam eden modern yolun sahil kısımlarının açılarak yeşillendirilerek ve bir gezi sahası haline dönüştürmek için planlamalar yapılmış ve uygulanmıştır.[685] Yolun inşa sürecinde planların uygulanması için çok sayıda istimlak ve yıkım yapılmak zorunda kalmıştır. Başlangıçta Tophane-Dolmabahçe arasında trafiği aksatan bazı binalar yıktırılarak cadde genişletilmiştir.[686]

[685] *İstanbul'un Kitabı*, s.96.
[686] *Zafer*, "İstanbul'da İmar Faaliyetleri Muntazam İlerliyor", (2 Eylül 1956), s.1-4.



Plan 4. 31. Pervitich planlarında Tophane- Fındıklı arası (Url 49)

Kaynak: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch "Tophane- Fındıklı", 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769



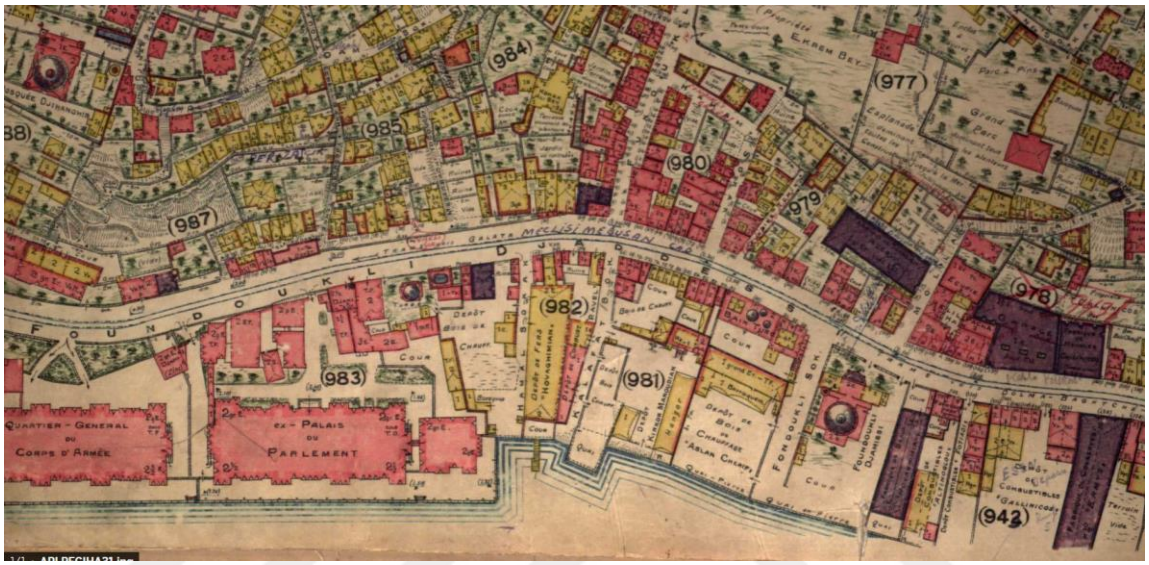
Plan 4. 32. Pervititch Haritalarında Dolmabahçe- Beşiktaş Aksı. (Url 50)

Kaynak: SALT Araştırma, (IMTAS-IFEA), Jacques Pervititch, "Dolmabahçe Beşiktaş", 1922, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/99248

1956 yılında belirlenen güzergahta yolun kesintisiz devam etmesi ve genişletilmesi için Tophane, Fındıklı, Dolmabahçe arasındaki sahada caddenin sağında ve solunda estetiği bozan binalar ortadan kaldırılır. GSA'den sonraki alan tanzim

edilir.[687]Yolu daraltan Kabataş İnhisarlar Umum Müdürlüğü binasının alt kısmı sütunlarla desteklenerek boşaltılması ve bir yaya geçidi oluşturulması plana eklenir.[688]

> "…merkez binanızın antre kısmının -Esasen imar müsaadesi de o merkezde olduğundan- portikli sisteme ifrağı ve Kabataş araba vapur iskelesi ilerisindeki çay depolarının da yeniden imar durumuna göre parmaklıklarının islâhı için hemen tatbikata geçilmesi…"[689]



Plan 4. 33. Pervititch haritalarında Fındıklı semti (Url 51)

Kaynak: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Cihangir- Fındıklı"1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353

Oluşturulan portikli yaya geçidi trafikte istenen rahatlamayı sağlayamadığı için binanın ön kısımları yıkılır.[690] Caddeye çıkıntı yapan bu bölümün yıkılmasıyla[691] Kabataş'ta geniş bir meydan oluşturulur. Alanı genişletmek için Kabataş bölgesi tekel binalarının bahçeleri, Deniz Müzesine ait tarihi kayıkların bulunduğu bina,[692] çay deposu ve satın alma komisyon binaları istimlak edilecek yapılar arasına eklenir. Yapılacak yıkımlarla alan Dolmabahçe Camisi'ne kadar açılır.[693] Tekel Genel Müdürlüğü'nün

[687] *Yeni İstanbul*, "Tophane, Fındıklı ve Dolmabahçe Arasındaki Cadde Genişletiliyor", (9 Eylül 1956), s.2.
[688] *Vatan*, "İstanbul'un Siması Değişiyor", (18 Eylül 1956), s.5.
[689] *BCA*, 122.775.3/K5-30.1.0.0. (13 Ağustos 1956)
[690] *Yeni İstanbul*, "Karaköy'deki Denizcilik Bankası ve Postane Bugün Yıkılacak", (27 Ağustos 1956), s.2.; *Hürriyet*, "Muhtelif Semtlerde Açılması Başlanan Yollar 29 Ekimde Bitecek", (8 Ekim 1956), s.1.
[691] *Yeni İstanbul,* "İmar Faaliyetleri Daha da Hızlandı", (3 Eylül 1956), s.2.
[692] *Vatan*, "İstanbul'un Siması Değişiyor", (18 Eylül 1956), s.5.
[693] *Hürriyet,* "Balık Pazarının da Sür'atle Yıkılmasına Başlandı", (3 Ekim 1956), s.1.

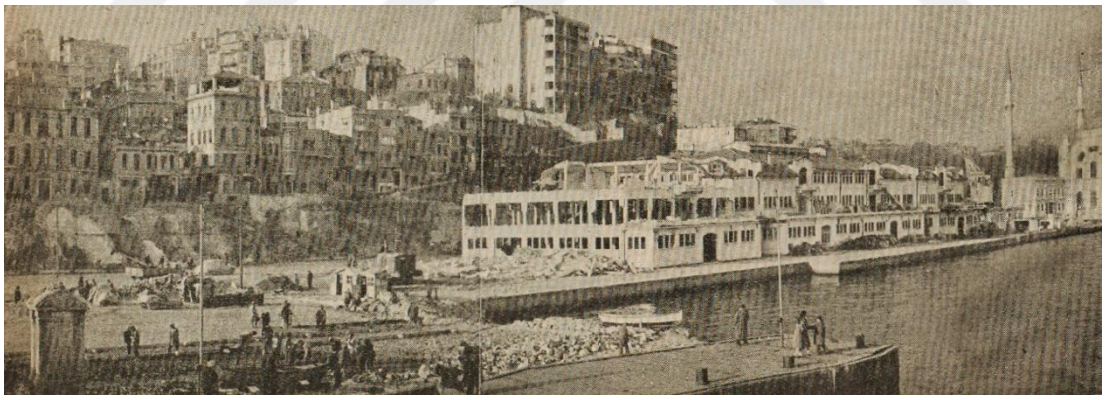
karşısında bulunan tekel sağlık servisi binası yıkılır.[694] Yolun açılması için Tophane-Dolmabahçe arası ağaçlar kaldırılır.[695]



DOLMABAHÇEYE DOĞRU — Kabataştaki Tekel depolarının ön kısmındaki cadde genişletilmektedir. Depoların bahçe parmaklıkları yıkılarak yola ilâve edilmek suretiyle bir miktar genişlik sağlanacaktır. Resimde çalışmaların bir safhası görülmektedir.

Fotoğraf 4. 77. Dolmabahçe yolunun inşası için ön kısım parmaklıkları yıkılan Kabataş Tekel Depoları

Kaynak: *Vatan,* "Dolmabahçe'ye Doğru", (22 Ağustos 1956), s.1.



Fotoğraf 4. 78. Kabataş sahilinde yıkılan binalar

Kaynak: *İstanbul'un Kitabı*, İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s.96.

Yol çalışmaları Prost'un ve Wagner'in planlarına uygun yürütülür. 30 metre genişliğinde açılacak yolun etrafında güzel binaların çevrelediği geniş ve büyük meydanlar olacaktır. Menderes, imar sayesinde şanına layık bir şehir yaratacaklarını ifade eder.[696] 1956 yılının ilk aylarında başlanan yıkımlar[697] Menderes'in İstanbul'un imarına

[694] *Hürriyet*, "Muhtelif Semtlerde Açılması Başlanan Yollar 29 Ekimde Bitecek", 8 Ekim 1956, s.1.
[695] *Hürriyet*, "Yıkılan Yerlerin Tanzimi Yılbaşına Kadar Bitecek", (4 Aralık 1956), S.3087, s.2.
[696] *Yeni İstanbul,* "Başvekil İstanbul'un İmarı İçin Yapılacak İşleri Tafsilatıyla Anlattı", (24 Eylül 1956), s.1-5
[697] *Zafer*, "Yeni İstanbul'a Umumi Bir Bakış", (6 Şubat 1957), s.1-3

başladıklarını duyurduğu konuşmasından sonra hızlanır. Tophane Sanat Enstitüsü[698] Dolmabahçe Sarayı'nın caddeye bakan duvarları yıkılır.[699] Kabataş Araba Vapur İskelesi'nin karşısında bulunan park yola dahil edilir.[700]

İskele meydanı genişletilir. Yolun etrafında bulunan ve modern çehreyi olumsuz etkileyecek harap binalar ortadan kaldırılır. [701] Akademiden Dolmabahçe Sarayı'na kadar sahilin park ve yeşil saha olması için deniz kenarında niteliksiz binalar ortadan kaldırılır.[702]

> "Atatürk Kız Lisesinin göze iyi gözükmeyen bu günkü durumunun tedris ve estetik bakımından ıslahı ve bahçe duvarının imar durumuna göre geri alınması için gereken tetkikatın yapılarak biran evvel tatbikata geçilmesi…"[703]



Yeni İstanbul'a Umumî Bir Bakış

İMAR PLÂNI GEREĞİNCE KABATAŞ'TA AÇILAN SAHA

GENİŞLETİLMEKTE OLAN TOPHANE CADDESİNİN GÖRÜNÜŞÜ

Ecdadımız İstanbul'da bir çok medeniyet ve sanat eserleri vücude getirmişler bu köhne Bizans zehrini zamanın şehircilik ve mimari anlayışına göre bir mamure haline getirmişlerdi.

Fakat, son devirlerinde, İstanbul, şehircilik ve imar bakımından dünyada en fazla ihmale uğrayan talihsiz bir belde haline gelmişti. Hele, Ankara'nın hükümet merkezi olmasından ve Anadolu şehirlerinde yeni bir medeniyet şahikası kurmak azminin şahlanmasından sonra İstanbul adeta unutulup gitmişti. Dünyanın her tarafında şehirler, ilerleyen medeniyet ve yaşama icap ve zaruretlerine göre yeniden kurularak imar edilirken, İstanbulumuzun bir taşına bile dokunulmuyordu.

Herkese sarı bir hastalık gibi sabit bir fikir hâkimdi, İstanbul'a bir şey yapılamaz. Bu köhne şehir, imar edilemez. Yedi tepe üzerine kurulu bu tarihi beldeye sarf edilecek paraya yazık olurdu.

Fakat, hiç beklenmiyen bir mucize oldu. Bir sabah, gözlerimizi açınca gördük ki, şehirin dört bucağında baş döndürücü çalışmalar başlamış, Binalar yıkılıyor, yollar açılıyor. Bu ani hareket herkesi şaşırttı. Ve nihayet öğrendik ki, İstanbul'un bu mühmel, bu acıklı, bu utandırıcı haline her şeyden evvel vatanperverliği tahammül edemiyen ileri görüşlü çalışkan Başvekilimiz Adnan Menderes İstanbul davasını, bir hükümet meselesi olarak ele almaktan başka çare kalmadığını anlayarak işe girişmiş bulunuyor. Hakikaten de başka çare yoktu. Mevcut kanunlarla, Belediye Reisinin, güzergâhı kapsayan bir parmaklığın kaldırılması için dört senelik bir mücadeleden mağlûp çıktığını bildiğimiz bu şehri medeni bir mâmure haline sokmak için hakikaten bir mucize lâzımdı. İşte, bu muvizeye, Sayın Adnan Menderes'in enerji ve azminde sevinçle şahit oluyoruz.

O, bu karar ve hamlesile her şeyden ve herkesten çok büyük Fatih'in ruhunu tâziz etti. İstanbullular İstanbul'u severler ve hatta bütün Türk Milleti bu çok isabetli karar ve icraatından dolayı kendisine minnettardır.

İstanbul'da 1956 yılında başlayan büyük çapta imar çalışmalarına topluca bir göz atarsak, kısa zamanda ne kadar uzun bir yol alındığını derhal görebiliriz.

İstanbul'u imar çalışmaları bir program ve teknik prensiplere uygun olarak

(Sonu 3 üncü sayfada)

Fotoğraf 4. 79. Kabataş ve Tophane bölgesinde yol genişletme çalışmaları için bölgede gerçekleştirilen yıkımlar.

Kaynak: *Zafer*, "Yeni İstanbul'a Umumi Bir Bakış", (6 Şubat 1957), s.1.

[698] *Yeni İstanbul*, "Galata Köprüsünün Yaya Kaldırımı Tamir Edilecek", (10 Ekim 1956), s.2
[699] *Yeni İstanbul*, "Sirkeci Meydanı'nın da Açılmasına Karar Verildi", (18 Ekim 1956), s.1-2.
[700] *Yeni İstanbul,* "Balık Pazarında Yeniden 200 Dükkân Yaptırılacak", (26 Kasım 1956), s.2.
[701] *Zafer*, "İstanbul'un İmarı Çalışmaları", (9 Eylül 1956), s.5.
[702] *Zafer*, "Yeni İstanbul'a Umumi Bir Bakış", (6 Şubat 1957), s.1-3
[703] *BCA*, 122.775.3/K5-30.1.0.0. (13 Ağustos 1956)



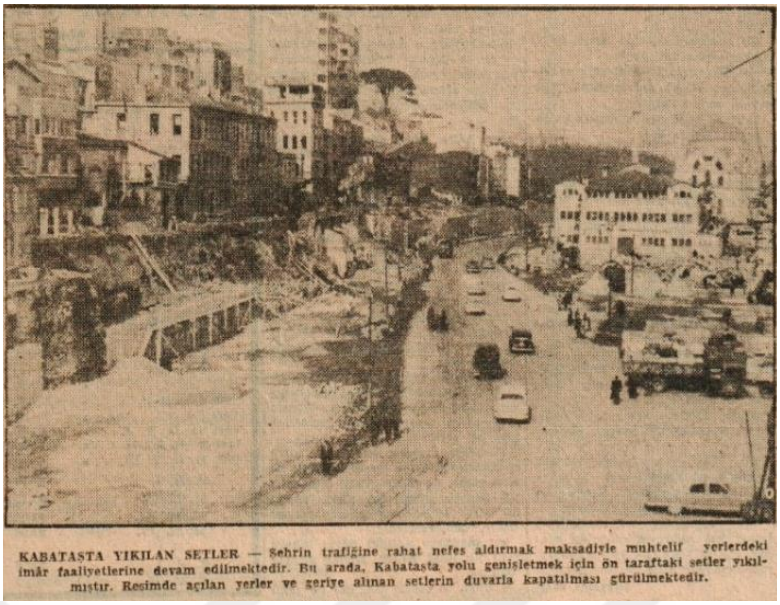
İSTANBUL'un imar programı gereğince Kabataş'ta, İnhisarlara ait çay deposu binası yıkılmıştır. Resim yıkma ameliyesi sırasında alınmıştır. (Foto : Oktay Tezel)

Fotoğraf 4. 80. Kabataş İnhisarlar çay deposunun yıkımı

Kaynak: *Zafer*, "İstanbul'da İmar Faaliyeti" (12 Şubat 1957), s.1-4.

1957 yılında Tophane-Dolmabahçe yolunun tamamlanması[704] ve Sarıyer'e kadar devam edecek yolun Boğaz sahil boyunca tanzim edilmesi için çalışmalara devam edilir.[705] Kabataş'ta İnhisarlar Umum Müdürlüğü'nün karşısına düşen set, çay atölyeleri yıkılır. Kabataş Vapur İskelesi'nin yanındaki saha da doldurularak meydan genişletilir. Müdürlüğün önünde bulunan tarihi çınar ile fetih şehitlerinden birine ait tarihi mezarın ise korunmasına karar verilerek etrafı çevrilir. [706] Dolmabahçe Gazhanesi [707] daha önce ön kısmının düzenlenerek ayakta kalması planlanan Tophane Sanat Enstitüsü ve etrafındaki binalar,[708] İnhisarlar Umum Müdürlüğü binaları ortadan kaldırılır.[709] Böylece Kabataş'tan Dolmabahçe'ye kadar sahildeki Tekel'e ait bütün binalar yıkılarak sahil açılmış olur.[710]

[704] *Yeni İstanbul*, "İmar Faaliyetleri Yeni Yılda da Devam Edecek", (3 Ocak 1957), s.2.; *Zafer*, "İstanbul'da İmar hareketi İlerliyor", (3 Ocak 1957), s.2.
[705] *Zafer*, "İstanbul'un Trafik Güçlükleri Kalkıyor", (29 Nisan 1957), s.1-4.
[706] *Yeni İstanbul*, "Yeniden İstimlakı Yapılan Binalar Derhal Yıkılıyor", (9 Ocak 1957), s.2.
[707] *Vatan*, "Dolmabahçe Gazhenesi Nakledilecek", (2 Şubat 1957), s.2.
[708] *Vatan*, "Tophane Sanat Enstitüsü Maçkaya Nakledilecek", (31 Temmuz 1957), s.2.
[709] *Vatan*, "İnhisarlar Umum Müdürlüğü Yeni Binasına Taşınıyor", (29 Mart 1957), s.2.; *Hürriyet*, "Yeni Yollarda Rastgele Bina Yapılmasına İzin Verilmeyecek", (4 Mayıs 1957), s.3.; *Yeni İstanbul*, "İmar Faaliyetleri Devam Ediyor", (20 Temmuz 1958), s.2.
[710] *Hürriyet*, "Köprülü Geçit Yapılıyor", (25 Aralık 1956), S.3108, s.1.



KABATAŞTA YIKILAN SETLER — Şehrin trafiğine rahat nefes aldırmak maksadiyle muhtelif yerlerdeki imâr faaliyetlerine devam edilmektedir. Bu arada, Kabataşta yolu genişletmek için ön taraftaki setler yıkılmıştır. Resimde açılan yerler ve geriye alınan setlerin duvarla kapatılması görülmektedir.

Fotoğraf 4. 81. Kabataş yolu inşasında yıkılan setler

Kaynak: *Vatan*, "Kabataşta Yıkılan Setler", (7 Mart 1957), s.1.

Karaköy'den Tarabya'ya kadar açılan yolun imar planı ise 1958 yılında Nafia Vekâlet'ince onaylanır.[711] Kesintisiz 20-30 metre genişliğinde devam edecek yol üzerinde binaların istimlakine de devam edilir.[712] Plana göre 30 metre genişliğindeki Tophane-Dolmabahçe yolunun 21 metresi araç trafiği, 9 metresi ise kaldırım için tahsis edilecek, denize bakan kısmılar ise tamamen açılacaktır.[713]



TOPHANEDE YEŞİL SAHA — Tophane - Fındıklı yolu üzerinde bulunan yeşil sahaların çimlenme ve ağaçlandırılmasına devam edilmektedir. Buralara bankiar da konmuştur. Resimde Kabataştaki faaliyet gö rülmektedir.

Fotoğraf 4. 82. Tophane yolunun tanzim edilmesi

Kaynak: *Vatan*, "Tophanede Yeşil Saha", (20 Nisan 1960), s.1.

[711] *Yeni İstanbul*, "Beyazıt Meydanını Kumkapı'ya Bağlayacak 30 Metre Genişliğinde Yol", (18 Ocak 1958), s.2.
[712] *Yeni İstanbul*, "İmar Hareketlerine Yeniden Hız Verildi", (2 Ocak 1958), s.3.
[713] *Yeni İstanbul*, "Tophane- Dolmabahçe Yolu 30 Metre Genişliğinde Olacak", (25 Mart 1958), s.2.

İmarın başında parke taşı ile döşenen yolun 1958 yılında beton asfalt olmasına karar verilir ve önceden yapılan kısımlar sökülerek beton dökülür.[714] Yolun beton olmasıyla Karaköy-Arnavutköy arası çalışan tramvaylar kaldırılır. Bölgeye ulaşım otobüs ve vapurlar vasıtasıyla sağlanacaktır. [715]


BAŞLADI : Salıpazarı - Dolmabahçe arasındaki istimlâklerden sonra yeniden tanzim edilecek yola hazırlık teşkil etmek üzere dün ...abahtan itibaren Beşiktaş ve Arnavutköy tramvayları seferden kaldırılmış ...e Tophane'den Dolmabahçe istikametine doğru rayların (resimde görüldüğü tibi) sökülmesine başlanmıştır. (Foto: Hürriyet)

Fotoğraf 4. 83. Beton asfalt yolun inşası için Tophane-Dolmabahçe arasında sökülen raylar

Kaynak: Hürriyet, "Başladı", (21 Mayıs 1958), s.1.

Kabataş Meydan planı Prof. Högg tarafından onaylanmasıyla 1957 yılının ağustos ayında uygulamaya konur.[716] Kabataş İskelesi ile Dolmabahçe Camii arasındaki inhisar depoların yıkımıyla ortaya çıkan Mimar Sinan eseri Fındıklı Camisi'nin ihyasına başlanır. Caminin son cemaat yeri yeniden inşa edilir. Yol üzerinde Kıbrıs Fatih'ine ait harap haldeki türbe daha geriye çekilir, etrafı açılarak restore edilir.[717] Dolmabahçe'deki Emin Ağa Sebili ve mektebinin tamiratı ile Kılıç Ali Paşa Camii cephelerinin tanzimine başlanır.[718]

> "Fındıklı Camii: Caminin tam restorasyon keşfi Mimar Ertuğrul tarafından hazırlanmaktadır. 10 Şubat 1957'de ikmal edilecek bu keşif bütçe ile alakalandırılmayıp (Hayrat Satış Bedeli) fonundan derhal ihaleye çıkartılarak Mart'tan evvel restorasyona başlanması temin edilecek. Arap Ahmet Paşa Türbesi: Yıktırılıp taşları civardaki Perizat Hatun Camii arasına figüre

[714] *Yeni İstanbul*, "Tophane Dolmabahçe Yolu Beton Asfalt Olacak", (11 Nisan 1958), s.2.
[715] *Yeni İstanbul*, "Beşiktaş ve Bebekte de Tramvay Hattı Sökülüyor", (10 Mayıs 1958), s.1-5.; *Yeni İstanbul,* "Domuz Sokağı'nda Dün Tarihi Bir Taş Bulundu", (12 Mayıs 1958), s.1.; *Hürriyet,* "Başladı", (21 Mayıs 1958), s.1.
[716] *Hürriyet,* "İstimlak Şimdilik Durdu", (18 Temmuz 1957), s.5.
[717] *Yeni İstanbul, "*İnhisarlar Umum Müdürlüğü Binası da Yıkılacak", (13 Ocak 1957), s.3; *Zafer*, "İstanbul'un İmarı Sür'atle Gelişiyor", (12 Ocak 1957), s.1-4.
[718] *Zafer*, "İstanbul'da Eserler İhya Ediliyor", (13 Haziran 1957), s.4.

edilmiştir. Dolmabahçe'den Akademi binasına kadar olan saha açılarak yeşil saha haline kalbedildiği vakit münasip bir yere tekrar monte edilmek üzere şimdilik intizar edilecek."[719]

Yeni inşa edilen Tophane ile Fındıklı arasındaki yolun yüksekliği kısa süre içinde uygun görülmez ve yeni yol, eski yol seviyesine indirilmek için sökülür.[720] Yaklaşık 2 metre indirilecek olan yol[721] çalışmaları kapsamında Tophane-Fındıklı arası bazı binalar yıkılır.[722]


İNDİRME

İstimlâk muamelesi tamamlanmış olan binalardan bir kısmının yıkımına başlanmak üzeredir. Bu arada Tophane - Karaköy arasında 14. maliye binalarının önünden Denizcilik Bankasına inen yolda ise 20 bina daha istimlâk edilecektir Resimde Tophane - Kabataş yolundaki indirme görülüyor.

Kabinedeki tadilât
resmen açıklandı

S. SOMUNCUOĞLU BASIN-YAYIN; SEBATİ ATAMA

Fotoğraf 4. 84. Tophane-Kabataş yolunun 14 metre indirilmesi için yapılan çalışmalar

Kaynak: *Vatan*, "İndirme", (11 Temmuz 1958), s.1.

Yolların düz biçimde ilerlemesi için indirme ve yükseltme çalışmaları doğrultusunda Tophane-Dolmabahçe arasında da yaklaşık 500 metrelik kısmının indirilmesine ve yol genişliğinin 21 metre bırakılmasına karara verilir.[723] Planlarda yapılan hataların yanında yolları hizaya getirmek için yapılan yerlerin bozularak tekrar yapılması tenkit edilen bir diğer konudur. Örneğin daha önce yapılıp bitirilen Tophane-Fındıklı yolunun 4 metre indirilmesine karar verilerek bitmiş olan yol tekrar kazılmıştır. Bu esnada Atatürk Kız Lisesi'nin önüne denk gelen bölgenin kayma riski altında kalması nedeniyle set üstünde kalan evler boşaltılması ve istimlak edilmesi eleştirilmiştir.[724]

[719] *BCA*, 116.734.39./K2-30.1.0.0. (00.00.1957)
[720] *Hürriyet,* "İstanbul'un İmar İşlerindeki Formaliteleri Süratle Karara Bağlamak İçin Tedbir Alındı", (24 Mayıs 1957), s.3.
[721] *Hürriyet*, "Fındıklı Yol Seviyesinin de İndirileceği Bildiriliyor", (26 Temmuz 1957), s.2.
[722] *Hürriyet*, "İstanbul'da Yeni İstimlak Faaliyetinin Şimdilik Durduğu Teyit Ediliyor", (30 Temmuz 1957), s.1-5.
[723] *Yeni İstanbul*, "Tophane Dolmabahçe Yolu Trafiğe Kapatıldı", (18 Haziran 1958), s.2.
[724] *Vatan*, "Hedefimiz, Tophane Yolunu İndirmek", (26 Haziran 1958), s.1.



İLERLİYOR: Tophane çeşmesi seviyesine indirilmek şartiyle yeniden yapılmaya başlanan Tophane - Dolmabahçe yolunun inşasına devam edilmektedir. Yol seviyesindeki indirme en fazla Salıpazarı Liman tesisleri önünde (resimde) olup 4 metreye yaklaşmaktadır. (Foto: Hürriyet)

Fotoğraf 4. 85. Yeni Dolmabahçe yolunun Tophane Çeşmesi seviyesine indirilme çalışmaları

Kaynak: *Hürriyet,* "İlerliyor", (25 Temmuz 1958), s.3**.**

1958 yılında Tophane-Dolmabahçe yolunun[725] plana uygun şekilde tanzimine başlanır.[726] İstimlak edilen binalara onlarcası eklenir. Yol güzergahları üzerinde bulunan yapıların sadece mevkileri ve adetleri gazetelerde duyurulur. Tophane-Fındıklı yoluna çıkıntı yapan 18 bina yıkılmak üzere istimlak edilir[727]. Tophane Karabaş Camii etrafından 80 bina istimlak edilir. Karaköy maliye binalarının karşısından Galata Rıhtıma doğru açılacak yol için 100 bina yıkılır. [728]

Yeni açılan yollara rağmen özellikle Tophane istikametinde sıkışan trafiği açmak için sokak ve yolların genişletilmesi planlanır. Böylece, Salıpazarı Limanı'nda ithal edilecek mallar rahatlıkla nakledilecektir. Ana cadde bağlantıları için yeni istimlakler yapılır. [729] Fındıklı Akademi yanında açılan alan meydan olarak düzenlenecek ve buraya bir iskele inşa edilecektir. Eski Fındıklı Hamamı karşısında Taksim'e giden 9 metre genişliğindeki yolun da 30 metreye çıkarılması için planlamalar yapılır.[730] Kabataş ve

[725] *Vatan*, "Belediye Meclisi Toplandı", (12 Ekim 1958), s.2.
[726] *Vatan*, "Tophane Dolmabahçe Arasının Tanzimi İhaleye Çıkarıldı", (22 Mart 1958), s.2.
[727] *Vatan*, "117 Bina İstimlâk Edilecek", (19 Nisan 1958), s.1-5.
[728] *Zafer*, "İstanbul'da İmar Hareketi Sür'atle Gelişiyor", (3 Haziran 1958), s.4.
[729] *Zafer*, "İmar Hareketi Memlekete Yeni Bir Çehre Kazandırıyor", (2 Temmuz 1958), s.1-4.
[730] *Hürriyet*, "Taksim ile Fındıklı Arasında 30 Metrelik Yol Açılacak", (16 Haziran 1957), s.2.

Beşiktaş yolu arasındaki viraj dahil[731] Tophane yolu ile diğer ana caddelerdeki keskin virajların trafiği aksatmasından ötürü kaldırılması kararı alınır.[732]



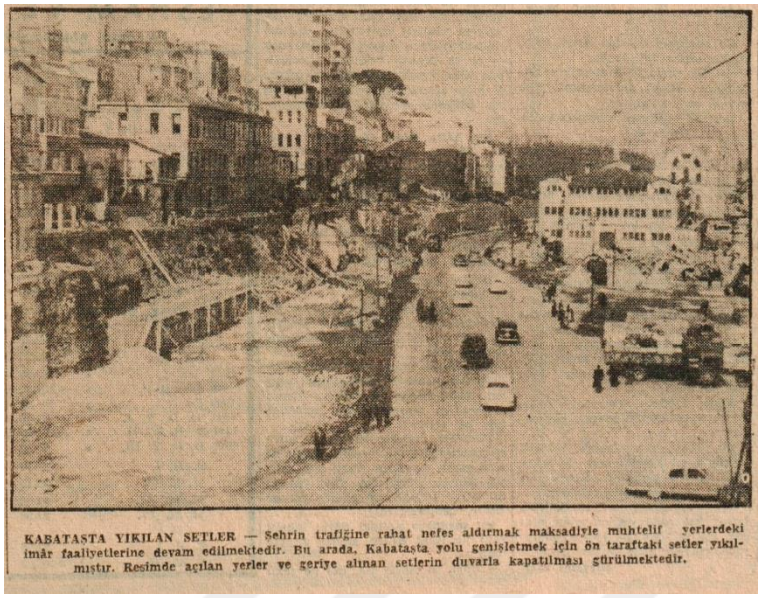
İstanbul'un imârı ile ilgili çalışmalara devam edilmektedir. Şehrin muhtelif semtleri yeni baştan modern esaslara göre imâr edilmek üzere ele alınmış bulunmaktadır. Resmimiz Tophane caddesinin genişletilmekte olan durumunu göstermektedir. «Foto: Oktay Tezel»

Fotoğraf 4. 86. Yeni açılan Tophane caddesi tanzim ediliyor

Kaynak: *Zafer*, "İstanbul'daki İmar Faaliyetleri", (21 Mayıs 1957), s.2.

Tophane-Dolmabahçe yolunun beton asfaltın inşası için yol güzergahında yeniden değişiklikler yapılır. Dolmabahçe ile Kabataş arasında daha evvel yapılan büyük istinat duvarlarının bir kısmı yeniden genişletilecek yola dahil olması nedeniyle kaldırılır. İstinat duvarlarının kaldırılması set üstünde bulunan apartmanların yıkılma tehlikesine neden olur ve bu binalar da istimlak edilir. Yol yapımı için cadde kenarında bulunan ağaçlar tekrar dikilmek üzere sökülür. [733] Kabataş'ta 192 bin liraya yıkılan istinat duvarı tekrar inşa edilir.[734]

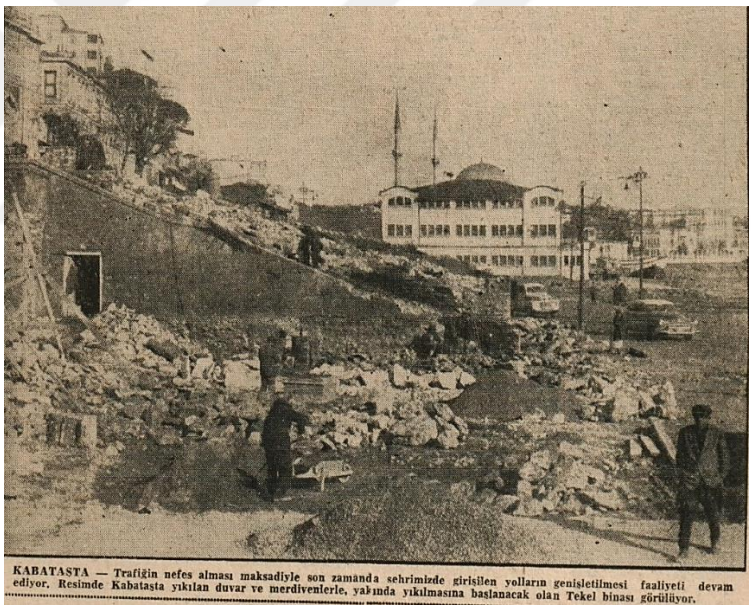
[731] *Yeni İstanbul*, "Kabataş Beşiktaş Yolunda Viraj Kaldırılacak", (29 Ekim 1959), S.3575, s.2.
[732] *Hürriyet,* "Trafiği Aksatan Sıkışık Yerler Süratle Açılacak", (27 Mart 1958), s.2.
[733] *Hürriyet*, "Dolmabahçe Tophane Yolu Asfaltlanıyor", (3 Mayıs 1958), s.3.
[734] *Yeni İstanbul*, "Şehrimizde İmar Faaliyet Hızlandı", (29 Nisan 1960), s.2.



KABATAŞTA YIKILAN SETLER — Şehrin trafiğine rahat nefes aldırmak maksadiyle muhtelif yerlerdeki imâr faaliyetlerine devam edilmektedir. Bu arada, Kabataşta yolu genişletmek için ön taraftaki setler yıkılmıştır. Resimde açılan yerler ve geriye alınan setlerin duvarla kapatılması görülmektedir.

Fotoğraf 4. 87. Kabataş'ta yol genişletme çalışmaları sırasında yıkılan setler

Kaynak: *Vatan*, "Kabataş'ta Yıkılan Setler", (7 Mart 1957), s.1



KABATAŞTA — Trafiğin nefes alması maksadiyle son zamanda şehrimizde girişilen yolların genişletilmesi faaliyeti devam ediyor. Resimde Kabataşta yıkılan duvar ve merdivenlerle, yakında yıkılmasına başlanacak olan Tekel binası görülüyor.

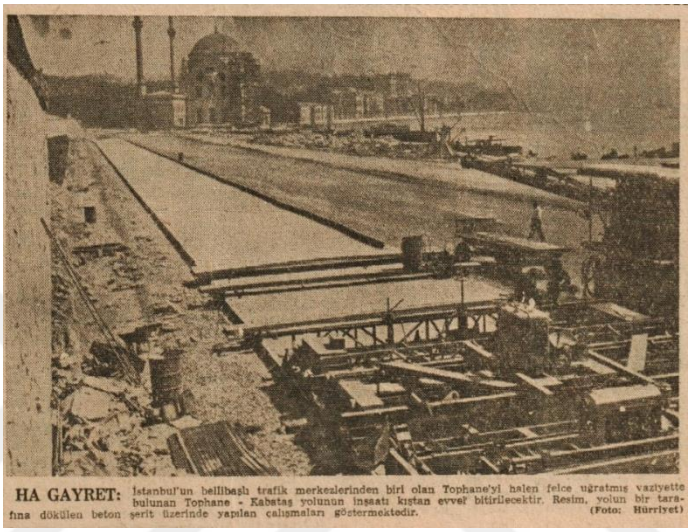
Fotoğraf 4. 88. Kabataş yolunun açılması

Kaynak: *Vatan*, "Kabataş'ta", (7 Ocak 1957), s.1.

Kemal Aygün yaptığı basın toplantısında Tophane ve Kabataş arasında genişletilen yolun üzerinde kalan setlere Bahçeli küçük modern tesisler yapılacağını, Tophane binasının restore edilerek müzeye dönüştürüleceğini, Güzel Sanatlar Akademisi ve Atatürk Kız Lisesi binalarının aynı işlevde kalmaya devam edeceklerini açıklar.[735] Tophane-Beşiktaş yolu genişletme çalışmaları esnasında ortaya çıkan Fındıklı Camii ve

[735] *Vatan*, "Gülhane Parkı Sükûnete Kavuşuyor", (29 Ağustos 1958), s.5.

hamamı onarılacaktır.[736] Kabataş set üstünde bulunan tarihi kıymeti haiz olan çeşme tamamen restore edilerek Kabataş Vapur İskelesi Meydanı'na taşınır. Çeşme yeni yerinde 3 basamaklı çıkacak şekilde yükseltilir.[737] İlk etapta taşınan tarihi çeşme eski inhisarlar umum müdürlüğü binasının bulunduğu sahaya nakledilir. Fakat caddenin yeniden genişletilmesi üzerine cadde içinde kalmasından ötürü biraz daha deniz tarafına doğru taşınır.[738]



HA GAYRET: İstanbul'un bellibaşlı trafik merkezlerinden biri olan Tophane'yi halen felce uğratmış vaziyette bulunan Tophane - Kabataş yolunun inşaatı kıştan evvel bitirilecektir. Resim, yolun bir tarafına dökülen beton şerit üzerinde yapılan çalışmaları göstermektedir. (Foto: Hürriyet)

Fotoğraf 4. 89. Tophane Kabataş yolu asfaltlanıyor

Kaynak: *Hürriyet*, "Ha Gayret", (24 Ağustos 1958), s.1.

1958 yılında açılması tamamlanan Tophane-Beşiktaş yolunun trafiğe uygun hale getirilmesi için ve bölgenin tanzimi,[739] aydınlatma işleri yapılarak bir kısmı trafiğe açılır.[740] Genişletilerek yola dahil edilen kısımlar ağaçlandırılır.[741]

Yolun tamamlanarak trafiğe açılmasından sonra[742]Denizcilik Bankası Kabataş Arabalı Vapur İskelesi'nin iki katlı olarak yeniden inşa edilmesi ve meydanın düzenlenmesi için çalışmalara başlanır.[743]

> "Dolmabahçe ile Atatürk Lisesi arasındaki yolun sahil kısmının mükemmel bir gezi yeri haline getirilmesi için çalışılmaktadır...bu saha en geniş tarzda çeşitli ve muhtelif renklerde çiçek ve

[736] *Zafer*, "İmar Hareketi Memlekete Yeni Bir Çehre Kazandırıyor", (2 Temmuz 1958), s.1-4.
[737] *Hürriyet*, "Kabataş'taki Çeşmenin Yeri Değiştiriliyor", (13 Mart 1958), s.2; *Yeni İstanbul*, "Eminönü Unkapanı Yolu 46 Metre Genişlikte Olacak", (26 Nisan 1958), s.2.
[738] *Hürriyet*, "Dolmabahçe Tophane Yolu Asfaltlanıyor", (3 Mayıs 1958), s.3.
[739] *Yeni İstanbul,* "Tophane- Dolmabahçe Yolu Aybaşında Trafiğe Açılıyor", (21 Eylül 1958), s.2.
[740] *Yeni İstanbul,* "Tophane Dolmabahçe Yolunun Bir Kısmı Trafiğe Açıldı", (9 Ekim 1958), s.2.
[741] *Hürriyet,* "Ağaçlandırılıyor", (10 Ocak 1958), s.3.
[742] *Yeni İstanbul,* "Dolmabahçe Tophane Yolu Tamamen Trafiğe Açıldı", (12 Ekim 1958), s.2.
[743] *Yeni İstanbul,* "Üsküdar ve Kabataş'ta İki Katlı İskeleler Yapılacak", (4 Kasım 1958), s.2.; *Yeni İstanbul*, "Salıpazarı Liman Tesisinin Önüne Bina Yapılacak", (31 Mart 1959), s.2.; *Zafer,* "İstanbul'un İmarı Sür'atle İnkişaf Ediyor", (6 Kasım 1958), s.1-4.

ağaçlarla süslenecektir. Bu arada memleketimizde bulunmayan fidan ve çiçeklerin, Avrupa'nın muhtelif memleketlerinden getirilmesi de düşünülmektedir…"[744]

Yolun tanzimi ve Kabataş sahil gezisinin yeşillendirilmesi için Avrupa'dan çiçek getirilir. Yine ışıklı levhalar ve trafik işaretlerinin kullanılması için bir İngiliz firmasıyla görüşülerek şehrin umumi yol haritası çıkarılır.[745] Kısa bir zaman sonra dikilen beton elektrik direkleri sökülerek iki lambalı yeni beton direkler dikilir ve sahil kısmı yeşillendirilerek gezi alanı oluşturulur.[746] Dolmabahçe sahil gezisinin rıhtım kısmı da akademiden Dolmabahçe Camii'ne kadar uzatılarak tanzim edilmesiyle halkın istirahat mahali haline getirilir. Akademi yanına isabet eden yerde motor ve balıkçı kayıkları için küçük barınaklar kurulacak,[747] yapılacak merdivenlerle denize girilebilecektir.[748]

Tophane'den Sarıyer'e kadar uzanacak sahil yolu özellikle Dolmabahçe kısmında yolun bölüm ve şeritlerini birbirine bağlayan ek yerleri iyi doldurmadığı için bu kısımlarda bozulmalar başlar.[749] Bu nedenle Tophane'den Kabataş'a kadar atlı arabaların çalışması yasaklanır.[750]



BİR TÜRLÜ TAMAMLANAMADI — İnşaatı yaz mevsimi başındanberi devam eden Tophane - Dolmabahçe yolunun, bir türlü tamamlanamaması, şehir trafiğini hayli zor bir durumda bırakmıştır. Bilhassa Boğaz ve diğer sahil semtlerde oturanlar, çalışma yerlerine varabilmek için günün erken saatlerinde evlerinden çıkmakta ve çeşitli ve. sait değiştirme zorunda kalmaktadırlar. Yukarıdaki resimde yolun dünkü hali görülüyor.

Fotoğraf 4. 90. Tophane Dolmabahçe yolu inşası

Kaynak: *Vatan*, "Bir Türlü Tamamlanamadı", (6 Ekim 1958), s.1.

[744] *Yeni İstanbul,* "Kabataş'ta Sahil Gezi Yeri Hazırlanıyor", (16 Ağustos 1959), s.2.
[745] *Yeni İstanbul,* "Necatibey Caddesindeki Dükkanlar Yıktırıldı", (8 Ekim 1959), s.5.
[746] *Yeni İstanbul,* "Dolmabahçe Tophane Yoluna Daha Fazla Lamba Konuyor", (10 Ocak 1960), s.2.
[747] *Yeni İstanbul,* "Dolmabahçe Sahil Gezisi Ele Alınıyor", (19 Nisan 1960), s.2.; *Hürriyet*, "İstimlak İşlerini Hızlandırmak İçin Yeni Vasıtalar Alınıyor", (14 Nisan 1958), s.3.; *Vatan*, "Saraçhane- Unkapanı Yolu", (18 Nisan 1960), s.2.
[748] *Zafer*, "İstanbul'da İmar Faaliyetleri", (19 Nisan 1960), s.1-5.; *Vatan*, "Belediye Dün Sekiz Milyon Liralık Yol İhalesi Yaptı", (17 Mayıs 1960), s.2.
[749] *Hürriyet,* "Yeni Yollara Gerektiği Kadar İtina Edilmiyor", (4 Ocak 1958), s.2.
[750] *Hürriyet*, "Tophane Yolunun İnşaatı", (14 Haziran 1958), s.2.

Dolmabahçe-Tophane yolu inşa edildikten sonra tekrar 3 metre kadar indirilir. Bitmekte olan yolun Adnan Menderes'in isteği ile yıkılarak indirilmesi belediyeye 4 milyon liralık ek maliyete neden olmuştur. Basına yansıyan haberlerde yolun planı oluşturulmadan Menderes'in isteği ile inşaatına başlandığı Tahkik Komisyonu tarafından belgelenmiştir.[751]


AZ KALDI : İstanbul'un en işlek trafik merkezlerinden biri olan Tophane - Dolmabahçe yolunun genişletilmesi için girişilen faaliyet, bu ayın sonunda vesaite açılmak suretiyle kısmen bitirilmiş olacaktır. Yukarıdaki resim, yolun ikinci beton şeridinin makineler tarafından yapılışını gösteriyor. (Foto: Hürriyet)

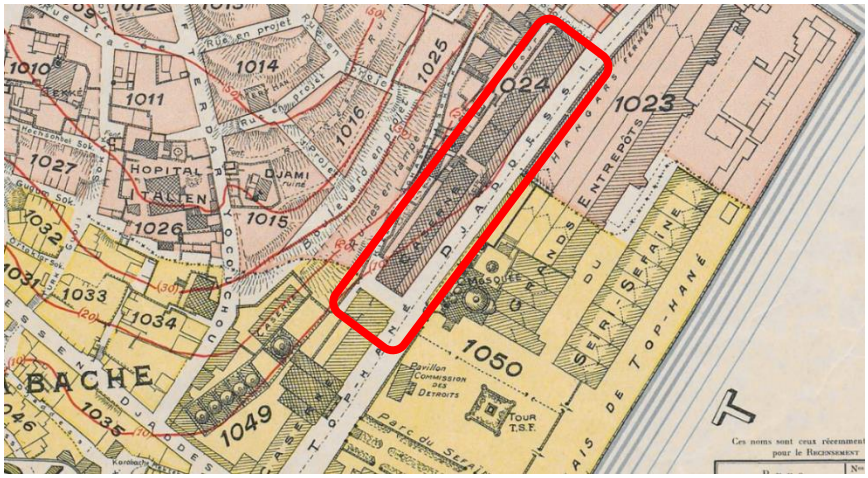
Fotoğraf 4. 91. Tamamlanmakta olan Tophane Dolmabahçe yolunda inşa faaliyetleri

Kaynak: *Hürriyet,* (11 Eylül 1958), S.3723, s.1.

4.2.4.1.Sanayi Kışlası

1822 yılında Sultan II. Mahmud döneminde yolun kara tarafına inşa ettirilen kışla, Topçu sınıfı askerlerin ikamet ettiği İstanbul'un geleneksel kışla mimarisi olan ortası avlulu plan tipinden farklı olarak bina, tek dizi halinde sıralanmıştı.[752]19 yüzyıl askeri mimari örneklerinden olan yapı, bulunduğu alanın eğimi nedeniyle teraslı olarak inşa edilmişti. Set üstünde iki katlı ve uzun iki bloktan oluşan yapının ortasında bir cami vardı. Set altında ise dükkanlar bulunmaktaydı. Yarım yuvarlak kemerli yapı 1953 yılında tadilattan geçmiştir. Sanat okulu olarak kullanılan yapının atölyeleri sahile kadar uzanmaktaydı.[753]

[751] *Vatan,* "A. Menderes Dolmabahçe Yolundan da Mesul Çıktı", (12 Ekim 1960), s.1-3.; *Vatan*, "İmarda 300 Milyon Lira Yolsuzluk Var", (13 Eylül 1960), s.1-5.
[752] Çelik Gülersoy, *Agm.*,1642.
[753] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.48.



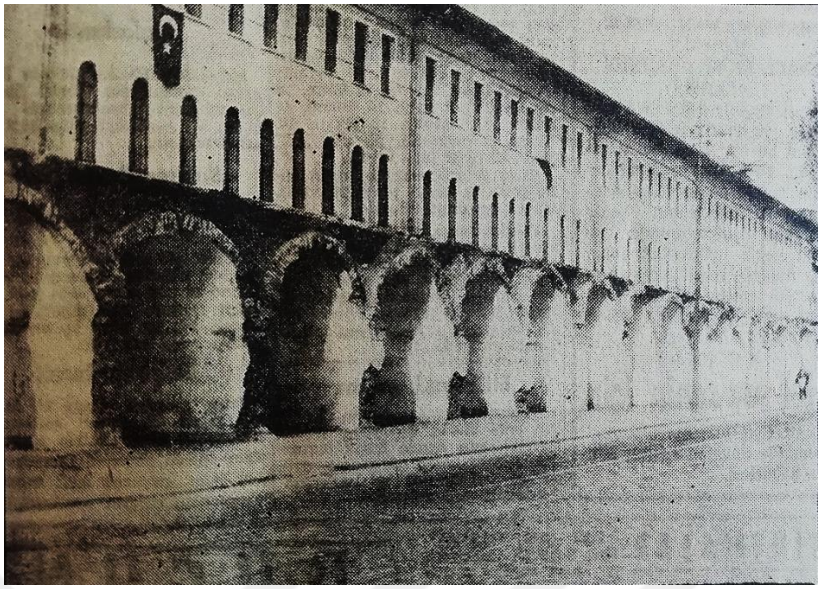
Plan 4. 34. Pervititch haritalarında Sanayi Kışlası (Url 52)

Kaynak: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch "Tophane, Sanayi Kışlası"1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769)



Fotoğraf 4. 92. Yol genişletme çalışmaları sırasında yıkılan Sanayi Kışlası (Url 53)

Kaynak: SALT Araştırma, "Meclis-i Mebusan Caddesi", 1900'ler
https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/208251

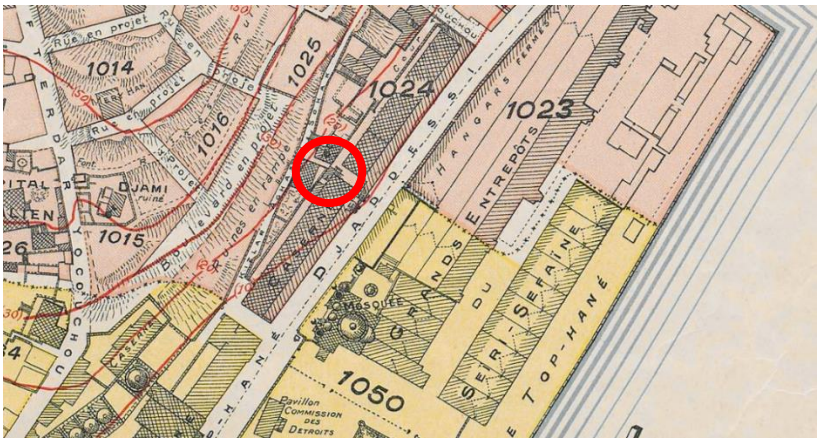


Fotoğraf 4. 93. Tophane Sanat Okulu'nun yola çıkıntı yapan kısımlarının kesilmesi.

Kaynak: *Vatan*, "Tophanede", (30 Ekim 1957), s.3.

4.2.4.2.Tophane Ocağı Mescidi

Fatih Sultan Mehmet devrinde top döküm atölyesine tahsis edilen alana Kanuni Sultan Süleyman döneminde yaptırılan cami, kare planlı tek kubbeli kâgir malzemeden inşa edilmişti. Kâgir minaresi Topçubaşı Ahmet Ağa tarafından yapılan cami 1958 yılında yıkılmıştır.[754]



Plan 4. 35. Pervititch haritalarında Tophane Ocağı Mescidi (Url 54)

Kaynak: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch "Tophane, Kışla Camii", 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769

[754] Tahsin Öz, *Age.*, s.66.



Fotoğraf 4. 94. Faaliyetleri sırasında yıkılan Müşirlik Dairesi, Sanayi Kışlası ve Tophane Ocağı Mescidi'nin minaresi (Url 55)

Kaynak: SALT Araştırma, "Tophane- Kabataş Yolu yıkılan binalar", 1950'ler

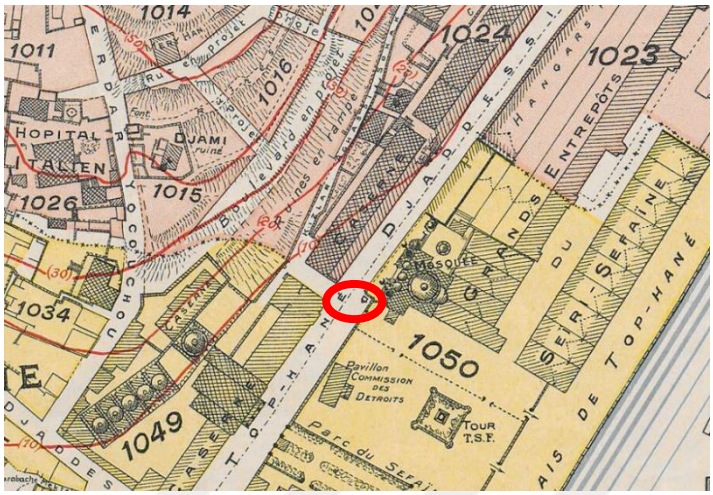
https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102624

4.2.4.3. Sultan II Abdülhamid Çeşmesi

1901 yılında Sultan Abdülhamid döneminde Nusretiye Camisi'nin önüne[755] Raimonda d'Aronco'ya yaptırılmıştır. Art nouveau ve rokoko süslemelerin hâkim olduğu eklektik üslupta dört cepheli meydan çeşmesi olarak mermerden inşa edilmiştir. Çeşme iki kademeden oluşan geniş saçaklı kurşun üst örtüsü, ikisi dar, ikisi geniş cepheleri, dekoratif başlıklı köşe sütunları, ayna kısmında kullanılan Art nouveao tarzda dekoratif madeni şebekesiyle dikkat çeker. Dekorasyonda perde motifi, C ve S kıvrımlı motifler, akantus yaprakları gibi desenler yüksek kabartma tekniğiyle uygulanmıştır. Eklektik üslupta çeşme örneği olarak Osmanlı mimarisinin önemli örneklerindendir.[756] Dört yüzünde birer beyitten oluşan kitabesi Üsküdarlı Ahmed Talat tarafından yazılmıştır.[757] 20 yüzyıl yapısı olan çeşme önüne inşa edilen Nusretiye Camii ile uyumlu olması için

[755] Tahsin Öz, *Age.*, s.50.
[756] Gül Sarıdikmen, *Age.*, s.134-135
[757] İbrahim Halil Tanışık, *Age.*, s.229-231

barok üslupta tasarlanmış[758] bulunduğu yerden kaldırılarak önce Dolmabahçe Parkı'nın köşesine sonra Maçka Parkı'na taşınmıştır.[759]



Plan 4. 36. Pervititch haritalarında II Abdülhamit Çeşmesi (Url 56)

Kaynak:SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, " Tophane Rıhtımı", 1927,
https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769



Fotoğraf 4. 95. Maçka Parkı'na taşınmadan önce II Abdülhamid Çeşmesini (Url 57)

Kaynak: SALT Araştırma, İsmail Demir, Ülgen Ailesi Koleksiyonu, "II Abdülhamid Çeşmesi" Tarih bilinmiyor,
https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/90480

[758] Belgin Demirsar, "Abdülhamid Han Çeşmesi", *DBİA*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayınları, (1993), s.43.
[759] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.49.

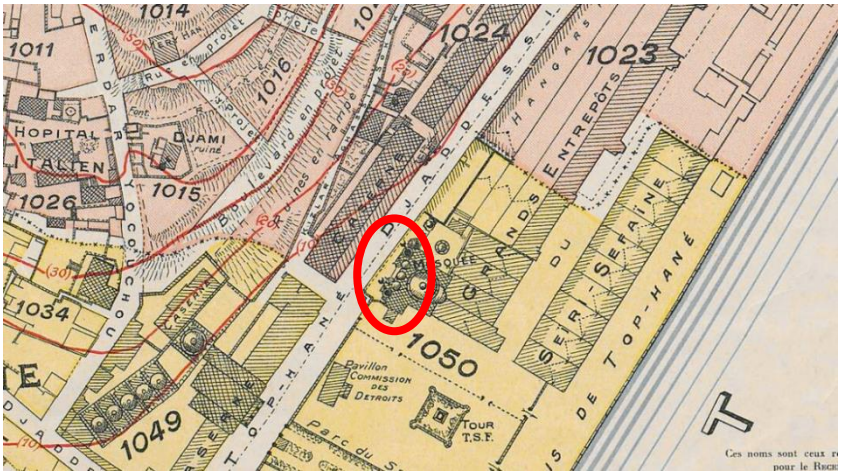
4.2.4.4. Nusretiye Camii Sebili (1826)

Sultan III Selim döneminde inşa edilen ve 1822 yangınında hasar gören Arabacılar Kışla Camisi'nin bulunduğu yere Sultan II Mahmud (1807-1839) tarafından 1825 yılında yaptırmıştır. Kare planlı, yüksek kubbeli, zarif ince iki minaresi ile ampir üslupta inşa edilen caminin solunda şadırvan avlusu, sebil ve muvakkithanesi olan külliyeye sahipti.[760] Sebil, dalgalı iki sıra korniş ve saçağına, düz plastırlara, akantus yapraklara, rozetlere, kumaş kıvrımlarına, C ve S biçimli motifleriyle ampir özellikli süsleme ve tasarıma sahiptir.[761] Önceden yolun karşısında bulunan muvakkithane de sebil ile benzer süsleme programına sahiptir.[762] İlk olarak caminin karşısına Tophane Kapısı'nın yanına inşa edilen sebil ve muvakkithane Abdülaziz döneminde şimdiki yerine minare kaidesinin köşesine taşınmıştır.[763] İlk inşa edildiği yerde ön cephesi dışbükey yarım yuvarlak arkası ise yamuk dörtgen planıyla üslup özelliklerine uygun tasarımda yerleştirilen bu iki yapı taşındıktan sonra bu özelliklerini yitirmişlerdir. Eserde muazzam işçilik gösteren demir şebekeler, kabartmalı süslemeler, dalgalı üst örtüsü ile barok mimari özellikler hakimdir.[764]

Tophane-Dolmabahçe yol çalışmaları esnasında yolun indirilmesinden kaynaklı kot farkı nedeniyle caminin ve sebilin önüne basamak eklenmiştir. Sebilin yan taraf duvarları açılmıştır. Cami avlusu daraltılarak, şadırvan avlusundaki musluklar ve tuvalet kaldırılmıştır. Önüne inşa edilen Salıpazarı Limanı antrepolar yapının görünüşüne zarar vermiştir.[765]

---

[760] Tahsin Öz, *Age.,* s.50.
[761] Betül Bakır, *Mimaride Rönesans ve Barok,* Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2003, s.80.
[762] Server Dayıoğlu, *İstanbul'un Muvakkithaneleri*, İ.B.B. Kültür A.Ş., İstanbul 2010, s.87-89.
[763] Ömer Faruk Şerifoğlu, *Age*., s.160.
[764] Gül Sarıdikmen, *Age.,* s.112-114
[765] Behçet Ünsal, *Age.,* s.49.



Plan 4. 37. Pervititch Haritalarında Nusretiye Camii Külliyesi (Url 58)

Kaynak:SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Nusretiye Camii ve Tophane", 1927,
https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769



Fotoğraf 4. 96. Nusretiye Camii Sebili ve Muvakkithanesi (Url 59)

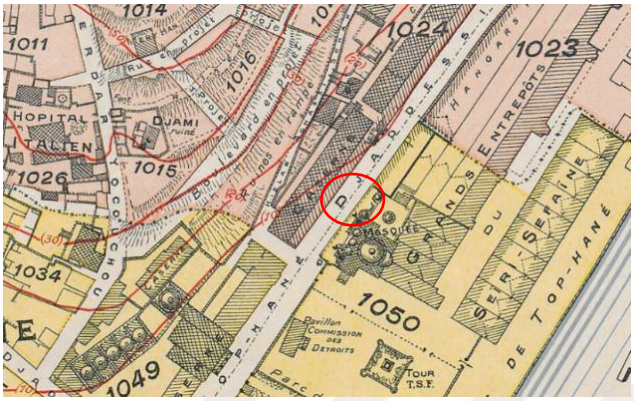
Kaynak: SALT Araştırma, James Robertson, "Nusretiye Camii Sebili ve Muvakkithanesi", 1855,
https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/194311

4.2.4.5. Çivili Liman Mescidi

Çavuşbaşı Mescidi olarak da bilinen yapı bir namazgah üzerinde IV Murat döneminde Mahmut Çavuş tarafından mescit haline getirilmiştir.[766] Bu ilk yapının yanmasından sonra Elhaç Mehmet Efendi 1740 yılında kâgir mescidi ve mektebi inşa ettirmiştir. Nusretiye Camisi'nin bitişiğinde, caddenin gerisinde bulunan fevkani yapıya

[766] Tahsin Öz, *Age*., s.18

iki basamaklı merdivenle çıkılmaktaydı. Caminin avlusunda Mahmut çavuşun mezarı bulunuyordu. Mescit, liman binalarının otoparkı için[767]1956 yılında gereği olmadan yıkılmıştır.[768]



Plan 4. 38Pervititch Haritalarında Çivili Liman Mescidi (Url 60)

Kaynak:SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Çivili Liman Mescidi- Tophane", 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769



Fotoğraf 4. 97. 1956 yılında yıkılan Çivili Liman Mescidi'nin minaresi (Url 61)

Kaynak: SALT Araştırma, Charles Chusseau-Flaviens, "Meclis-i Mebusan Caddesi", 1915, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/108036

[767] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.50
[768] Tahsin Öz, *Age.*, s.18



Fotoğraf 4. 98. Yıkılan Çivili Liman Mescidi Minaresi (Url 62)

Kaynak: Eski İstanbul Fotoğraf Arşivi, "Tophane ve Nusretiye Camii", 1910, http://www.eskiistanbul.net/7367/tophane-ve-nusretiye-camii-1910

4.2.4.6. Süheyl Bey Mescidi

Fındıklı'da Salıpazarı yokuşunun cadde ile birleştiği köşede bulunmaktaydı. Salıpazarı Camisi olarak da bilinen yapı ilk banisi Süheyl Bey tarafından 1591 yılında Mimar Sinan'a yaptırılmıştı. 1873 yılında yol genişletme çalışmaları sırasında yıkılan mescit Sultan Abdülaziz döneminde tek kubbeli fevkani olarak ihya edilmişti.[769] Caminin altında 1873 tarihli kesme taştan haznesi ve mermer kaplı bir de çeşmesi bulunmaktaydı.[770] Abdülaziz olarak adlandırılan çeşmesiyle bütün olan mescit çokgen planlı olup, ana beden duvarları taş tuğla tekniğiyle renklendirilmişti. Cami 1957 yılında ortadan kaldırıldı.[771]

[769][769] Tahsin Öz, *Age.*, s.57
[770] İbrahim Halil Tanışık, *Age.*, s.217-219
[771] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.50



Plan 4. 39. Pervititch haritalarında Süheyl Bey Mescidi (Url 63)

Kaynak: SALT Araştırma, (IMTAS), Jacques Pervititch, "Salıpazarı- Firuzağa",1926,

https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/122047



Fotoğraf 4. 99. Fındıklı Süheyl Bey Mescidi (Url 64)

Kaynak: Salt Araştırma, "Fındıklı Sahili, Süheyl Bey Camii", 1927,

https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/201530

4.2.4.7. Hatuniye Külliyesi

Hatuniye külliyesi mescit, iki türbe, tekke, kütüphane, hazire ve iki çeşmeden oluşmakta, Fındıklı'da GSA yanında cadde üzerinde bulunmaktaydı.[772] Arap Ahmed Paşa'nın haremi Perizad Hatun tarafından eşinin ölümünden sonra mescit ve zaviye

[772] M. Baha Tanman, "İstanbul'un Ortadan Kalkan Tarihi Eserlerinden Fındıklı'da Hatuniye Külliyesi", *Prof. Dr. Yılmaz Önge Armağanı,* Selçuk Üniversitesi Selçuklu Araştırmaları Merkezi, Konya 1993, s.140.

ölçeğinde bir tekke olarak 1599 yılında yaptırılmıştır.[773] Kâgir malzemeden ahşap çatılı yapının tekkesi tamamen ahşaptı. Fevkani yapının sağında tuğla minaresi bulunmaktaydı ve kâgir malzemeden ahşap çatılı olarak inşa edilmişti. [774] Türbe yapısı, klasik Osmanlı türbe yapı geleneğine uygun sekizgen planlı, küfeki taşından inşa edilen yapının içinde kendisi ve zevcesinin sandukaları bulunmaktaydı. 1575 tarihli yapı Mimar Sinan dönemi yapılarındandı. Ahmet Paşa 1575/76 yıllarında arsanın kuzey yönüne bir çeşme inşa ettirmişti. [775] Başlangıçta mescit-tekke, çeşme, kütüphane ve bir türbeden oluşan külliyeye 1643 yılında Keşfi Cafer Efendi'nin türbesi eklenmiştir.[776] Türbe ile cadde arasında küçük hazireyi caddeden ayıran parmaklıklı ihata duvarıyla yüzünde kitabesiz bir çeşme bulunmaktaydı. [777] Arap Ahmed Paşa'nın inşa ettirdiği çeşme III Ahmed dönemi tersane emini el-Hac Hüseyin Ağa (ö.1715) tarafından onartılarak çeşmenin üzerine bir sıbyan mektebi eklenmiştir.[778] Külliyenin bir diğer yapısı olan kütüphane İki katlı, tonozluydu. Yapı koyu nefti taş ile inşa edilmişti. [779] 1822 Tophane yangınında büyük ölçüde zarar gören yapının onarım ve müdahaleler geçirmiştir.[780] Mescit ve tekke kadro dışı bırakıldıktan sonra, GSA deposu olarak [781] kütüphane ise GSA seramik atölyesi fırını olarak kullanılmıştır. 1956 yılı Tophane-Dolmabahçe yol çalışmaları sırasında külliye ortadan kaldırılmıştır. [782]

[773] Behçet Ünsal, *Agm.,* s.50
[774] Tahsin Öz, *Age.,* s.30.
[775] Behçet Ünsal, *Agm.,* s.50
[776] M. Baha Tanman, *Agm.,* s.142.
[777] Behçet Ünsal, *Agm.,* s.50
[778] M. Baha Tanman, *Agm.,* s.142.
[779] Behçet Ünsal, *Agm.,* s.50
[780] M. Baha Tanman, *Agm.,* s.143.
[781] Tahsin Öz, *Age.,* s.30.
[782] Behçet Ünsal, *Agm.,* s.50



Plan 4. 40. Pervititch haritalarında Hatuniye Külliyesi (Url 65)

Kaynak: SALT Araştırma, (IMTAS), Jacques Pervititch, "Fındıklı Hatuniye Külliyesi",1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353



Fotoğraf 4. 100. Fındıklı Hatuniye Camii ve külliyesi (Url 66)

Kaynak: Eski İstanbul Fotoğraf Arşivi, "Hatuniye Camii ve Külliyesi", Tarih bilinmiyor http://www.eskiistanbul.net/5066/kesfi-cafer-efendi-tekkesi-findikli-da-bulunan-cifte-saraylar-in-hemen-arkasinda

4.2.4.8.Fındıklı Hamamı

Molla Çelebi Hamamı, camisi ve mektebiyle bir külliye yapısıydı. Çifte hamam olan yapı cami ile sokağın köşesinde cadde üzerinde bulunmaktaydı. Mimar Sinan tarafından inşa edilmiş olan hamamın erkekler soğukluk kısmının içten ve dıştan ahşap enmucezlerden olması bakımından önemliydi. Orijinal kapısının üzerinde bulunan

kitabede 1561 tarihi bulunmaktaydı.[783] Fındıklı Camisi'nin hemen sağında bulunan hamam yeşil saha düzenlemesi için yıkılmıştır.[784]



Plan 4. 41. Pervititch haritalarında Fındıklı Hamamı (Url 67)

Kaynak: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Fındıklı Hamamı- Fındıklı",1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353



Fotoğraf 4. 101. Tanzim edilmeden önce Fındıklı Camii ve hamamı (Url 68)

Kaynak: Eski İstanbul Fotoğraf Arşivi, Guillaume Berggren, "Fındıklı", 1890, http://www.eskiistanbul.net/4102/findikli-1890-guillaume-berggren-fotografi

Molla çelebi Mehmet Camii 1582 yılında Mimar Sinan tarafından inşa edilmiştir. Orijinalinde ahşap, düz atkılı olan son cemaat yeri 1958 yılında kâgir olarak yenilenmiş, kalem işleri ihya edilmiştir. Minare yapılmış olduğu dönemin özelliklerini taşımasına

[783] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.51
[784] Tahsin Öz, *Age*., s.25

rağmen orijinal değildir. Cümle kapısında kitabe yoktur. 15 yüzyıl plan tipinde, tek hacimli olarak inşa edilmiştir. Yol çalışmaları sırasında avlusu ve meşrutası kaldırıldı.[785] Caminin banisi Molla Çelebi adıyla bilinen İstanbul kadılarından Mehmet Efendi'dir.[786]



Plan 4. 42. Pervititch haritalarında Fındıklı Camii (Url 69)

Kaynak: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Fındıklı, Fındıklı Camii"1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353



Fotoğraf 4. 102. Son cemaat yeri değiştirilmeden önce Molla Çelebi Camii (Url 70)

Kaynak: SALT Araştırma, "Fındıklı Molla Çelebi Camii", Tarih Bilinmiyor https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/122292

[785] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.51-52
[786] Tahsin Öz, *Age.*, s.24-25



Fotoğraf 4. 103. Etrafı tanzim edilen Fındıklı Cami

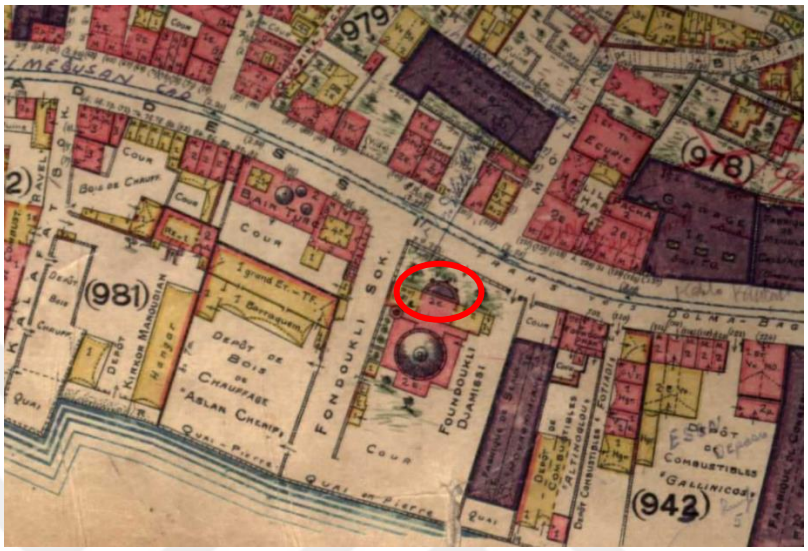
Kaynak: *Vatan*, "Tophanede Yeşil Saha", (20 Nisan 1960), s.1

4.2.4.9.Koca Yusuf Paşa Sebili

Fındıklı Cami'nin önünde Koca Yusuf Paşa tarafından yaptırılan sebil 1958 yılında caddenin diğer tarafına monte edilmiştir.[787]Dairesel planlı sebil Fındıklı Camisi'nin önüne 1787 yılında[788] Hafız İbrahim Efendi'nin mimarbaşılığı döneminde inşa edilen yapının ortasında bir çeşme ve iki yanında sebilleriyle özgün bir sitile sahiptir. [789] Cephe sebilleri içinde yer alan çeşmede rokoko üslup hakimdir. Dışarı taşan yarım yuvarlak sebilin tam ortasında çeşmesi geniş saçaklı ve yüksek kasnaklı kubbeli üst örtüsü, S ve C kıvrımlı, iç bükey, dış bükey süslemeleriyle dikkat çeker.[790] Çeşmesi ve giriş kapıları sebilin parçası olarak tasarlanmıştır. Saçağa kadar uzanan kesintisiz plastırları, kompozit başlıklı sütunları, kemer kartuşları cepheye hareket katmaktadır.[791] Mermer kaplı çeşmenin ayna taşı kabartma şeklinde tezyin edilmiştir.[792]

[787] Tahsin Öz, *Age.*, s.25.
[788] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.52
[789] Ömer Faruk Şerifoğlu, *Age.*, s.156
[790] Gül Sarıdikmen, *Age.*, s.90-91
[791] Betül Bakır, *Age.*, s.76.
[792] İbrahim Halil Tanışık, *Age.*, s.140

İlk yapıldığında caminin karşısında olan yapı sonra caminin avlusuna taşınmış, 1956 yılı yol genişletme çalışmaları sırasında cami avlusu yola gidince Kabataş Vapur İskelesi'nin karşısında set duvarının önüne taşınmıştır.[793] Günümüzde büfe olarak işletilmektedir.[794]



Plan 4. 43. Pervititch haritalarında Koca Yusuf Paşa Sebili (Url 71)

Kaynak: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Fındıklı- Koca Yusuf Paşa Sebili", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353



Fotoğraf 4. 104. Taşınmadan önce Koca Yusuf Paşa Sebili (Url 72)

Kaynak: SALT Araştırma, Ülgen Ailesi, "Koca Yusuf Paşa Çeşmesi ve Sebili", Tarih bilinmiyor, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/76787

[793] Ömer Faruk Şerifoğlu, *Age*., s.156
[794] Behçet Ünsal, *Agm,* s.52.

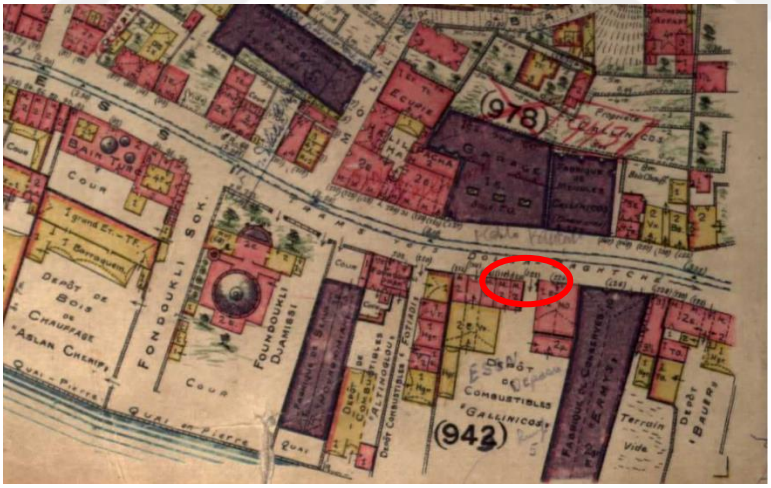
4.2.4.10. Mustafa Ağa Çeşmesi

Fındıklı odun depolarının duvarına bitişik olan, barok üslupta inşa edilen çeşme Harputlu Mustafa Ağa tarafından 1761 yılında yaptırılmıştı.[795] Mermer ayna taşının etrafı, kabartma süslemeleri barok üsluptaydı.[796]



Fotoğraf 4. 105. Mustafa Ağa çeşmesinde süsleme detayı

Kaynak: İbrahim Hilmi Tanışık, *İstanbul'un Çeşmeleri II*, s.117



Plan 4. 44. Pervititch Haritalarında Mustafa Ağa çeşmesi (Url 73)

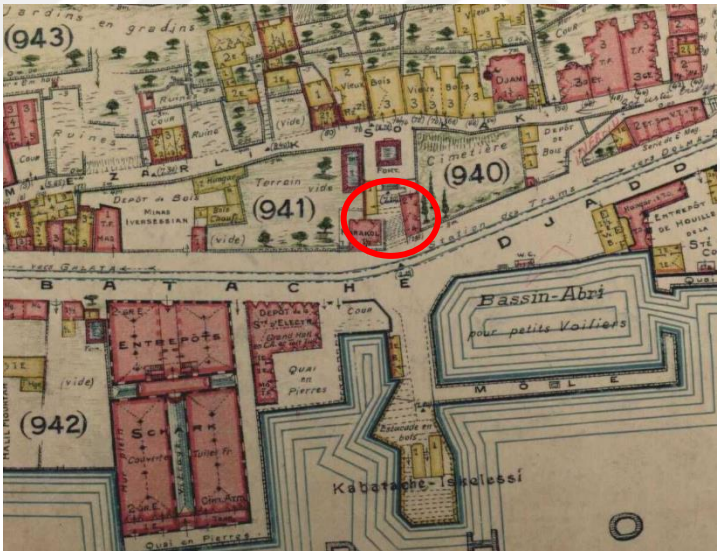
Kaynak: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Fındıklı- Mustafa Ağa Çeşmesi", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353

[795] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.52.
[796] İbrahim Halil Tanışık, *Age.*, s.116.

4.2.4.11. Kabataş Ali Paşa Çeşmesi

1732 tarihinde klasik üslupta, İki cepheli set üzerine Hekimoğlu Ali Paşa tarafından inşa ettirilmiş olan bir meydan çeşmesidir. Caddeden merdivenler vasıtasıyla ulaşılmaktaydı ve etrafında sivil yapılar bulunmaktaydı. Prost planlarında etrafındaki binalar yıkılmış, merdivenlerin etrafı yeşillendirilmişti. 1957 yılında geriye çekilen istinat duvarları nedeniyle 1959 yılında taşınmıştır.[797]

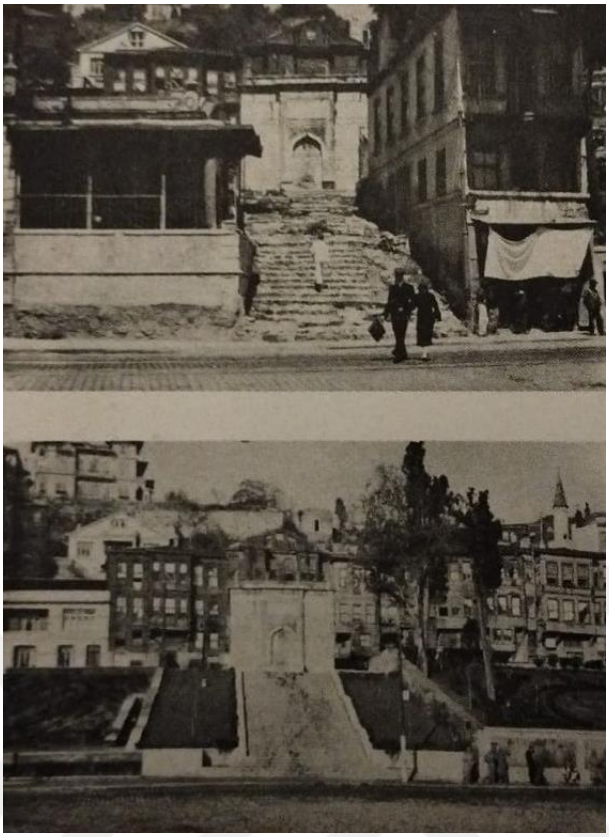
Set üstünde yaklaşık 40 basamak ile çıkılan çeşme, yol çalışmaları sırasında bugünkü yerine taşınmıştır. Yeniden kurulurken kaidesine basamaklar ve geniş saçaklı beton çatı eklenmiştir. Dört yüzlü meydan çeşmesi olan yapı mermer kaplıdır. Natüralist özellikte, lale devri süslemeleriyle dikkat çeker.[798] Zarif bir meydan çeşmesi olarak inşa edilmiştir. Kesme taş malzemeden haznesinin iki yüzünde çeşmesi vardır. Ayna, kemer ve kornişlerinde zarif kabartmalı süslemeleri vardır. Çeşmenin haznesi teras şeklinde ve parmaklıklıdır.[799]



Plan 4. 45. Pervititch haritalarında Kabataş Ali Paşa Çeşmesi (Url 74)

Kaynak: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Kabataş Ali Paşa Çeşmesi", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353

[797] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.54
[798] Gül Sarıdikmen, *Age.*, s.64-65.
[799] İbrahim Halil Tanışık, *Age.*, s.85



Fotoğraf 4. 106. Kabataş Hekimoğlu Ali Çeşmesinin 1935 yılı ve etrafı açıldıktan sonra 1939 yılı fotoğrafları

Kaynak: Behçet Ünsal, *Agm.,* s.54

4.2.4.12. Kabataş Limanı

Kabataş iskelesinin yanında bulunan kitabeli bir dalgakıranı olan liman, otopark yapılmak için 1957 yılında doldurulmuştur.[800] Dolmabahçe Camii ile Kabataş iskelesi arasında kayıkların sığınağı olan bu küçük limanın dikili kitabe taşının yazıtı Ali Haydar Bey'e aittir. Bu kitabeli taşın denizle ilişkisi kesilmiş olmasına karşın yerindedir.[801]

[800] Behçet Ünsal, *Agm.,* s.54.
[801] Ali Arpaslan, "Ali Haydar Bey", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1993, s.193.


DOLDURULDU : Kabataş'taki araba vapuru iskelesi civarındaki eski kayıkhane ve ufak mendirek, toprakla doldurulmak suretiyle (okla işaretli), meydan genişletilmiştir. Küçük teknelerin sığınması için, civarda bir "limancık,, yapılması da düşünülmektedir. Saha genişlediği için, burada modern bir iskele ve rıhtım yapılacaktır. (Foto: H. - A.B.)

Fotoğraf 4. 107. Doldurulmadan önce Kabataş İskelesi

Kaynak: *Hürriyet,* "Dolduruldu", (19 Aralık 1956), s.1.



Plan 4. 46. Pervititch haritalarında Kabataş Limanı (Url 75)

Kaynak:SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Kabataş İskalesi",1926,
https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353

4.2.4.13. Esad Mehmet Efendi Çeşmesi

Kabataş seddi altında klasik çeşme üslubunda, kesme taş malzemeden yapılmış sade bir duvar çeşmesiydi. Arapça iki satırlık kitabesine göre M.1613 tarihinde[802] Esat Mehmed Efendi tarafından inşa ettirilmişti. Çeşme 1956 yılından önce tramvay yolu üzerinde bulunmaktaydı ve teknesine kadar toprağa gömülü ve akmayan bir çeşmeydi, üzerinde ahşap bir konut bulunmaktaydı. 1797 yılında III Selim tarafından onartılmıştı.[803]

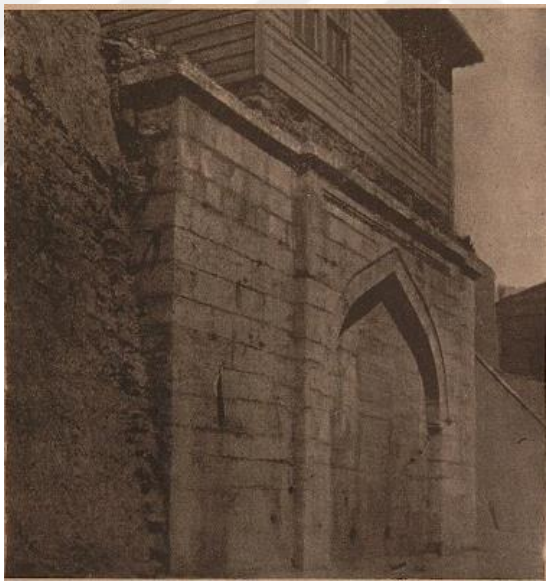
[802] Behçet Ünsal, *Agm..*, s.55.
[803] İbrahim Hilmi Tanışık, *Age.* s.14.



Plan 4. 47. Pervititch haritalarında Esad Mehmet Efendi Çeşmesi (Url 76)

Kaynak:SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Kabataş"1926,

https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353



Fotoğraf 4. 108. Ortadan kalkan Esad Mehmet Efendi Çeşmesi

Kaynak: İbrahim Hilmi Tanışık, *Age.*, s.15


TOPRAK ÇÖKTÜ — Kabataşta evvelki gece yol kenarında bir toprak çöküntüsü olmuş ve caddeye taşan toprak yığını bir müddet için trafiği aksatmıştır. Dün sabah, yol temizlenmiş ve trafiğe açılmıştır. Ancak, set üzerindeki binalar bir ihtiyati tedbir olmak üzere tahliye ettirilmiştir.

Fotoğraf 4. 109. Kabataş setleri kaldırılırken Esad Mehmet Efendi çeşmesi

Kaynak: *Vatan*, "Toprak Çöktü", (22 Ocak 1957), s.3

4.2.4.14. Sadeddin Efendi Çeşmesi

Kitabesine göre M. 1629 yılında yaptırılmış olan çeşme Kabataş seddinin merdivenlerinin alt başında bulunuyordu. Zamanla cadde seviyesinin aşağısında, istinat duvarlarının altında kalan yapı fistolu kemer taşları ile nadide bir örnekti.[804] Kesme taştan yapının teknesi yere gömülüydü. Dairevi fistolu kemeri oymalıydı ve kitabe kemer içine yazılmıştı. Banisi Molla Sadettin Efendi olan çeşmenin 1945 yılında taşlarının döküldüğü, musluğunun akmadığını Tanışık tarafından belirtilir.[805]



Plan 4. 48. Pervitich haritalarında Sadeddin Efendi Çeşmesi (Url 77)

Kaynak: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Kabataş Sadeddin Efendi Çeşmesi", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353

[804] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.55
[805] İbrahim Halil Tanışık, *Age.*, s.21



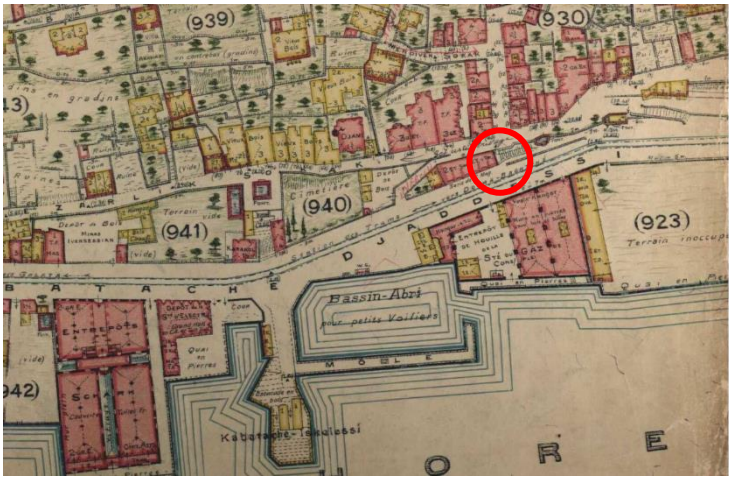
Fotoğraf 4. 110. Yol yapım çalışmaları sırasında ortadan kaldırılan Sadeddin Efendi Çeşmesi

Kaynak: İbrahim Hilmi Tanışık, *Age.,* s.22

4.2.4.15. Silahtar Yahya Efendi Çeşmesi

Kabataş seddi merdiven sahanlığında mermer kaplı, barok süslemelere sahip duvar çeşmesi 1788 yılında yapılmıştı.[806] Üç yüzlü üç musluklu yapı mermer kaplama ve kabartma süslemelerle bezelidir. Banisi I. Abdülhamid'in silahtarı Hafız Yahya Efendi'dir. [807] Barok ve rokoko süslemelerin hâkim olduğu üç cephesi mermer plastırlarla beşe bölünür. Bitkisel motifli kabartmaları, C ve S kıvrımlı kemerleri ile dikkat çeker. 1957 yılında sökülen çeşmenin uzun süre parçaları birleştirilmemiştir. Daha sonra Feriköy İETT garajlarına bulunduğu yere, 1994 yılında ise şimdiki yerine yani Kabataş vapur iskelesinin karşısına monte edilmiştir.[808]

[806] Behçet Ünsal, *Agm.,* s.57
[807] İbrahim Halil Tanışık, *Age.,* s.142-144
[808] Gül Sarıdikmen, *Age.,* s.92-93



Plan 4. 49. Pervititch haritalarında Silahtar Yahya Efendi Çeşmesi (Url 78)

Kaynak: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Kabataş Silahtar Yahya Efendi Çeşmesi", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353



Fotoğraf 4. 111. Silahtar Yahya Efendi Çeşmesi taşınmadan önce (Url 79)

Kaynak: SALT Araştırma, Ülgen Ailesi Koleksiyonu, "Silahtar Yahya Efendi Çeşmesi", Tarih bilinmiyor, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/205645

4.2.4.16. Kabataş Seddi Sonunda Hazire

Dolmabahçe Camii karşısında güzel mezar taşları ve ağaçlarla kaplı bölgenin pitoreks dokusunu uygun hazire yeri ve Osmanlı ahşap konut mimarisinin son örneklerinden olan eski Türk evi yıkılmıştır. Prost döneminde mezar taşlarının

kaldırılmasına rağmen yeşil alan olarak korunan hazire 1957 yılında ortadan kaldırılmıştır.[809]



Plan 4. 50. Pervititch haritalarında Kabataş seddi sonundaki hazire (Url 80)

Kaynak: SALT Araştırma ,(İFEA), Jacques Pervititch, "Kabataş", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353

4.2.5. Dolmabahçe Meydanı

Tophane-Dolmabahçe yolunun açılması sırasında Dolmabahçe Meydanı tanzim edilir. Daha önce inşasına/tanzimine başlanıp 1959 yılında tanzim edilerek tamamlanan yerlerde trafik karmaşasının devam etmesi üzerine yeniden düzenlenmesine karar verilir. Böylece sıkışıklığın yaşandığı Dolmabahçe Camii'nin karşısına denk gelen yerde trafik akışı sağlanacaktır.[810] Dolmabahçe Meydanı ile Gümüşsuyu yolunun inşası için yürütülen çalışmalar sonucu Kabataş'tan gelip Beşiktaş'a doğru giden yolun düz bir hat olması için Dolmabahçe Camisi'nin karşısında hafif meyil kaldırılarak düzeltilir. Yol, Mithat Paşa stadının şeref tribünü kapısı önünde ise bir miktar indirilir. Ayrıca Dolmabahçe'de "U" şeklindeki viraj kaldırılır.[811] Beşiktaş-Tophane arasındaki yol meyil ve dönemeç bırakılmadan düz bir hat şeklinde uzatılır.[812]

Dolmabahçe de trafik akımını rahatlatmak için belirlenen plana göre, Dolmabahçe Camisi'nin karşısına isabet eden yerde bir üçgen yeşil saha vücuda getirilecek, böylece vasıtaların bu üçgen dışında gidiş geliş istikameti tespit olunacaktır. Böylelikle Kabataş

[809] Behçet Ünsal, *Agm..*, s.57
[810] *Vatan*, "Dolmabahçe Meydanı Yeniden Tanzim Olacak", (23 Ağustos 1959), s.2.
[811] *Yeni İstanbul*, "Kabataş Beşiktaş Yolunda Viraj Kaldırılacak", (29 Ekim 1959), s.2.
[812] *Vatan*, "Dolmabahçe Meydanının Düzenlenmesine Bugün Başlanıyor", (30 Ekim 1959), s.2.

İskelesi'nin yükünün hafiflemesi, trafik akımının kolaylaşması öngörülür.[813] Meydanın düzenlemesi ve tanzimi için Dolmabahçe Cami karşısına İETT tarafından mozaik parke döşenir.[814]



Plan 4. 51. Pervititch haritalarında Dolmabahçe (Url 81)

Kaynak: SALT Araştırma,(İFEA), Jacques Pervititch, "Dolmabahçe- Kabataş", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353

1960 yılı içerinde Dolmabahçe Meydanı'nın tanzimi, trafik istikametleri ve park yerlerinin düzenlenmesi program içerisine dahil edilmiştir.[815] Dolmabahçe Meydanı'nın deniz tarafında karşılama törenlerinin yapıldığı alan genişletilmiştir. Dolmabahçe'ye Taşkışla binası önünden inen ve bakımsız vaziyette olan Asker Ocağı Yolu da onarılıp tanzim edilir.[816] Set üzerinde bulunan sedir çamlar sökülerek başka yerlere taşınır.[817]

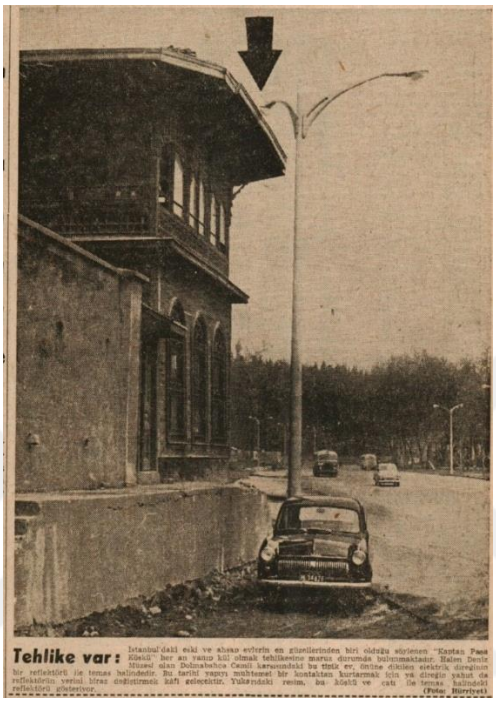
Yolun tanzimi sırasında trafik sıkışıklığının giderilmesi için Dolmabahçe Camii karşısında bulunan bölgenin son geleneksel Osmanlı evinin yıkılması üzerine tepki gösteren Vedat Neti Tör, dönemin mimarlarını, şehircilerini, akademisyenlerini ağır biçimde eleştirir.

> "…ne demiş ünlü Fransız fotoğrafçısı: ‹‹İstanbul'u bir ‹‹Amerikan taklidi›› şehir haline getirmeğe özeniyorsunuz, yazık ediyorsunuz. Sizin ne güzel mimari gelenekleriniz var, Mimarlarınız biraz da yaratıcı cevherlerini çalıştırmaya baksınlar. İstanbul'u modern fakat

[813] *Hürriyet*, "Dolmabahçe Meydanı Tanzim Ediliyor", (23 Ağustos 1959), s.2.
[814] *Yeni İstanbul*, "Dolmabahçe Meydanının Tanzimine Başlanıyor", (2 Eylül 1959), S.3518, s.2
[815] *Hürriyet,* "Belediye 1960'ta İmar İşlerine 500 Milyon Ayıracak", (3 Ocak 1960), s.2.
[816] *Hürriyet,* "Dolmabahçe'ye Beton Döküm İşi Bugün Bitiyor", (17 Ocak 1960), s.2.
[817] *Yeni İstanbul,* "Dolmabahçe Gümüşsuyu Yolu Tamamlanmak Üzere", (29 Aralık 1959), s.2; *Hürriyet,* "D. Bahçe-Gümüşsuyu Arası Trafiğe Kapatılıyor", (29 Ekim 1959), s.2

kişiliği olan modern bir şehir haline getirmek için kafalarını yorsunlar. Mimarlık dergilerindeki standart örnekleri aktarmağa tenezzül etmesinler.››

Ey Güzel Sanatlar Akademisi'nin, Teknik Üniversite'nin mimarlık bölümlerini idare eden ünlü profesörlerimiz, ağzınızın içinde penbe bir dilin bulunduğundan şüphe edesimiz geliyor!"[818]



Fotoğraf 4. 112. Dolmabahçe Meydanı'nın tanzimi sırasında yıkılan konak

Kaynak: *Hürriyet*, "Tehlike Var", (29 Şubat 1960), s.1.

Dolmabahçe stadyumunun genişletilerek kapasitesinin arttırılması için yapılan planlamalar sonucu Dolmabahçe Gazhanesi ve havagazı tesislerinin 1956 yılında başka yere nakline karar verilir. Böylece açılacak saha ile stadyuma 20 bin kişilik ilave tribün yapılacaktır.[819]

Gazhanenin kaldırılmasıyla "...hem şehrin en güzel köşelerinden biri pis dumanlardan kurtulacak, hem de Mithat Paşa Stadı'nın daha çok seyirci istiap edilecek şekilde genişletilmesi mümkün olacaktır."[820]

[818] Vedat Nedim Tör, "Bir Evcik Vardı", *Vatan,* (22 Nisan 1960), s.3.
[819] *Hürriyet,* "Dolmabahçe'deki Havagazı Tesisleri Kaldırılıyor", (20 Mayıs 1956), s.2.
[820] *Yeni İstanbul*, "Gazhane Taşınıyor", (21 Haziran 1959), s.1



GÜNEŞ BATIŞI : Limanımızda misafir bulunan İngiliz donanmasının bando ve deniz nişanları dün Dolmabahçe'de anasevi "Güneş Batışı,, gösterisini yapmışlardır. Resim, misafir denizcilerin gösteriyi izlerken alınmıştır. (Foto: Hürriyet)

Fotoğraf 4. 113. Dolmabahçe Meydanı'nda askeri tören

Kaynak: Hürriyet, "Güneş Batışı", (22 Ekim 1958), s.1



GAZHANE TAŞINIYOR — Dolmabahçe Gazhanesi'nin nakli işine fiilen başlanmış bulunmaktadır. Bu suretle, hem şehrin en güzel köşelerinden biri pis dumanlardan kurtulacak, hem de Mithatpaşa Stadı'nın daha çok seyirci istiap edebilecek şekilde genişletilmesi mümkün olacaktır. (Foto: Hâdi Biber)

Fotoğraf 4. 114. İnönü Stadyumu'nun genişletilmesi nedeniyle taşınan gazhane

Kaynak: *Yeni İstanbul*, "Gazhane Taşınıyor", (21 Haziran 1959), s.1.

Gazhanenin taşınması konusu 1956 yılından itibaren dile getirilmesine rağmen bir süre gerçekleştirilemez. Dolmabahçe Stadı'nın gazhane tarafına rastlayan kısmına yapılacak 25 bin kişilik açık ayakta tribünün çalışmaların derhal yerine getirilmesi için gerekli direktiflerin verilmesiyle[821] tesisler Kağıthane deresine taşınmaya başlar. Stadyum genişletilme inşaatı hızlandırılır. [822]

Tarihi abidelerin ihya edilmesi imar programının temel hedefleri içinde yer almaktaydı. Osmanlı mimarisinin ve bölgenin en önemli eseri olan Dolmabahçe Sarayı içinde bu dönemde bazı çalışmalar yürütülmüştür. Sarayın ihtişamının ortaya çıkarılması ve eski eserlere gereken kıymetin verilmesi için yapının etrafını saran cadde üzerindeki yüksek duvarlar 1956 yılında yıkılır. Böylece sarayın ihtişamı daha çok ortaya çıkar. [823]



GÖREBİLECEĞİZ — Dolmabahçe Sarayı duvarlarının yıkılmasına karar verilmiştir. Dun yıkılması ile Sarayın muhteşem cephesi ve güzel bahçesi meydana çıkacak, şimdi kabir yol olan Dolmabahçe — Beşiktaş yolu şehrin en güzel bir köşesi haline gelecektir.

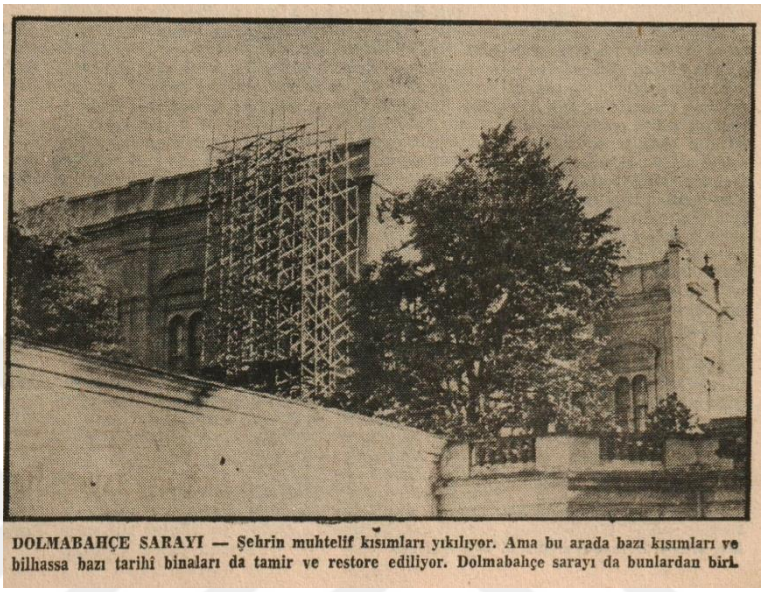
Fotoğraf 4. 115. Dolmabahçe Sarayı'nın cadde tarafına bakan duvarları yıkılacak

Kaynak: *Vatan*, "Görebileceğiz", (27 Ekim 1956), s.1

1959 yılı içerisinde milli sarayların bakımının ve onarımlarının yapılması için hazırlanan çalışma programında Dolmabahçe Sarayı'nın duvar ve dekorasyon işlerinde muayede salonunun 2 tarafındaki ahşap merdivenlerin betonarmeye, ahşap çatılarının çelik çatı haline çevrilmesi, rıhtım fenerlerinin yeniden yapılması ve taş işçiliği sarf edilmek üzere çalışmalara başlanır.[824] Restorasyona başlanmadan önce sarayın bazı

[821] *Hürriyet,* "Dolmabahçe, 1958 Sonuna Kadar 50 Bin Kişilik Hale Gelecek", (31 Aralık 1957), s.3.
[822] *Hürriyet,* "Galata Köprüsü Yeni Olarak İnşa Ediliyor", (24 Temmuz 1959), s.1.; *Vatan,* "Dolmabahçe Gazhanesinin Nakli İşi İlerliyor", (25 Aralık 1956), s.2.; *Vatan*, "Dolmabahçe Gazhanesi Naklediliyor", (22 Aralık 1959), s.5.
[823] *Yeni İstanbul*, "Dolmabahçe Sarayı'nın Duvarları Yıktırıldı", (13 Eylül 1956), s.2.; *Yeni İstanbul*, "Boğazda, Yeniköy İstinye Arasındaki Yolda Açılacak", (16 Kasım 1956), s.2.; *Hürriyet*, "Yeni Yollarda Rastgele Bina Yapılmasına İzin Verilmeyecek", (4 Mayıs 1957), s.3.
[824] *Yeni İstanbul,* "Milli Saraylar Onarılacak", (2 Mart 1959), s.3.

kısımları tamir edilecektir. Sarayın bu kapsamlı onarım ve restorasyon süreci öncesi Eski Eserleri Koruma Derneği'nin mütalaasına ve planlar hazırlanırken dernek yetkililerinin bu konudaki değerlendirmelerine dikkat edilir. [825] İnşaatlar sırasında meydana gelen muayede salonunun duvarlarındaki çatlaklar onarılır.[826]



DOLMABAHÇE SARAYI — Şehrin muhtelif kısımları yıkılıyor. Ama bu arada bazı kısımları ve bilhassa bazı tarihî binaları da tamir ve restore ediliyor. Dolmabahçe sarayı da bunlardan biri.

Fotoğraf 4. 116. Restorasyonu gerçekleştirilen Dolmabahçe Sarayı

Kaynak: *Vatan,* "Dolmabahçe Sarayı", (23 Ekim 1956), s.1.

Bölgenin bir diğer önemli yapısı olan Dolmabahçe Camii'nin cephesi tamir edilir. Bir süredir yapının içinde bulunan deniz müzesi çıkarılarak tekrar cami haline getirilir.[827]

4.2.5.1.Mehmet Emin Ağa Sebili ve Çeşmesi

Barok tarzının süsleme, konstrüksiyon, yapısal detaylarda sistematik bir bütünlük içinde kullanıldığı ilk yapı olması nedeniyle Osmanlı mimarisinde önemli bir yeri olan eser yarım daire planlı sebil dekorasyonu, demir şebekeleri, sadeleşmiş barok süslemeleri, mermer saçağı ile dikkat çeker.[828] Dolmabahçe Camisi'nin karşısında, Dolmabahçe mescidinin yanında yer almaktaydı.[829] Sebil, çeşme, mektep, hamam, dükkân, tekke ve hazireden oluşan küçük bir kompleksti. Günümüze müştemilat, hazire, türbe ve sebil

[825] *Hürriyet*, "Eski Eserlerin Tamir İşine Hız Veriliyor", (31 Mayıs 1958), s.2.
[826] *Vatan,* "Dolmabahçe Sarayı Denize Kaymıyor", (27 Nisan 1956), s.2.
[827] *Hürriyet*, "İstanbul'da Bu Sene 98 Eser Onarılacak", (31 Mayıs 1959), s.1-5.; *Zafer,* "Abidelerin Tamiri", (31 Mayıs 1959), s.1-4.
[828] Betül Bakır, *Age.,* s.70.
[829] Tahsin Öz, *Age.,* s.21.

ulaşmıştır. Haziresi sebilhanenin batısında banisi ve oğulları gömülü olarak üç pencereli şekilde durmaktadır. 1937 yılında tüm manzume onarılmıştır.[830]

Sebil Tophane-Dolmabahçe yol kavşağını daralttığı için 1957 yılında sökülmüş ve 1964 yılında daha geriye monte edilmiştir. Bölgenin pitoresk yapısına uygun canlı, yeşil ve özgün bir kimliği vardı. Taşınmasıyla bu özelliğini yitirmiştir.[831] Yapı monte edilirken sadece sebil ve müştemilatı tekrar kurulmuştur.[832]



Plan 4. 52. Pervititch haritalarında Mehmet Emin Ağa Sebili ve çeşmesi (Url 82)

Kaynak: SALT Araştırma,(İFEA), Jacques Pervititch, "Dolmabahçe- Kabataş", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353



Fotoğraf 4. 117. Taşınmadan önce Mehmet Emin Ağa Sebil ve çeşmesi (Url 83)

Kaynak: SALT Araştırma, Ülgen Ailesi Koleksiyonu, "Dolmabahçe Semti'nde Hacı Mehmet Emin Ağa çeşmesi ve sebili" Tarih bilinmiyor, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/80891

[830] Ömer Faruk Şerifoğlu, *Age.*, s.150.
[831] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.57.
[832] Gül Sarıdikmen, *Age.*, s.69.

4.2.5.2. Dolmabahçe Cami Avlusu ve Muvakkithanesi

Sultan II Mahmud'un annesi Bezm-i Âlem Sultan baniliğinde yapımına başlanan ve Sultan Abdülmecit (hd 1839-1861) tarafından tamamlatılan yapı 1853 tarihlidir. Barok ve ampir üslubun hâkim olduğu kare planlı, tek kubbeli cami tipindedir.[833] Mimarı Balyan Serkiz kalfadır. Caminin bulunduğu saha bir koy iken I Ahmed döneminde doldurulmuştur.[834]Caminin, saat kulesine kadar uzayan yarım yuvarlak kemerli parmaklıklı pencereleri olan avlu duvarı 1937 yılında İnönü Stadyumu ve yol çalışmaları sırasında yıkılarak iskele meydanı yapıldı. Avlu kapısının yanındaki çeşme ve köşede bulunan muvakkithane sahile nakledildi.[835]Muvakkithane caminin hemen yanında bulunuyordu. Sekizgen planlı, kubbeli, yuvarlak kemerli kapı ve pencere açıklıkları, natüralist üslupta, simetrik üslenmiş alınlık ve üst kısımlarıyla dekoratif yapıdadır. [836]



Plan 4. 53. Pervititch haritalarında Dolmabahçe Cami (Url 84)

Kaynak: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Dolmabahçe", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353

[833] Server Dayıoğlu, *Age.*, s.67.
[834] Tahsin Öz, *Age.*, s.20
[835] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.57
[836] Server Dayıoğlu, *Age.*, s.67.



Fotoğraf 4. 118. Dolmabahçe Camii avlu duvarları ve muvakkithanesi (Url 85)

Kaynak: SALT Araştırma, Ülgen Ailesi Koleksiyonu, "Dolmabahçe Camii", 1944, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/76654



Fotoğraf 4. 119. Dolmabahçe Camii ve Meydanı (Url 86)

Kaynak: SALT Araştırma, Abdullah Frères, "Dolmabahçe Camii ve Meydanı", 1880, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/194302

4.2.5.3. Çakır Dede Mescidi (Dolmabahçe Mescidi)

Banisi Çakır Dede olan mescit III Ahmet döneminde Tersane emini Hüseyin Ağa tarafından fevkani olarak ihya edilmişti. Binanın altında ilk bani Çakır Dede kabri bulunmaktaydı ve zamanla bir tekke halini almıştır. Ahşap yapı önce kadro dışı bırakılarak ev olarak kiralanmış ,1958 yılında yeniden yapılmak üzere yıkılmıştır.[837]

[837] Tahsin Öz, *Age.*, s.21.



Plan 4. 54. Pervititch haritalarında Çakır Dede Mescidi (Url 87)

Kaynak: SALT Araştırma, (İMTAS), Jacques Pervititch, "Dolmabahçe", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/112055

4.2.5.4. Dolmabahçe Gazhenesi

1813 yılında Londra'nın havagazı ile aydınlatılmaya başlamasıyla şehirlerin aydınlatılmasında havagazı kullanılanımı yaygınlaşmıştır. Sultan Abdülmecit döneminde (1839-1861) Dolmabahçe Sarayı'nın aydınlatılması için saraya yakın bir yere gazhane kurulması gerekmiş ve Dolmabahçe Gazhanesi inşa edilmiştir. Aynı zamanda sokak aydınlatılmasında kullanılan gazhane 1856'da Cadde-i Kebir'i aydınlatmıştır.[838] Hazine-i Hassa tarafından işletilen Gazhane 1874'te şehremanetine devredilir. Gazhane 1960 yılında İnönü Stadyumu'nun genişletilmesi sırasında yıkılmıştır.[839]



Plan 4. 55. Pervititch haritalarında Dolmabahçe Gazhanesi (Url 88)

Kaynak: SALT Araştırma, (İMTAS), Jacques Pervititch, "Dolmabahçe", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/112055

[838] Zafer Toprak, "Aydınlatma", *DBİA,* Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayınları, (1993), s.479.
[839] M. Rıfat Akbulut, Cem Sorguç, "Gazhaneler", *DBİA,* Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayınları, (1993), s.377.



Fotoğraf 4. 120. Dolmabahçe Has Ahırları ve Gazhanesi (Url 89)

Kaynak: SALT Araştırma, Söylemezoğlu Ailesi, " Dolmabahçe'deki Hasahırları gösteren fotoğraf", 1930'lar
https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/71172

5. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

1950'ler ve sonrası siyasi, sosyal, ekonomi, sanayi ve tarım alanlarında yaşanan gelişmeler birçok alanda olduğu gibi kentleri ve kentleşme politikalarını doğrudan etkilemiştir. Sanayileşme ve tarımda makineleşmeye bağlı hızlanan iç göç dalgası İstanbul başta olmak üzere büyük şehirlerde tahmin edilenin üzerinde nüfus artışına yol açmıştır. Bu durum özellikle İstanbul'un mesken, altyapı, ulaşım gibi kent sorunlarını tetiklemiştir.

Ankara'nın başkent olması ve şehir planlamasında önceliğin başkente verilmesi 19. yüzyılda savaşlar, yangınlar ve ekonomik nedenlerle harap halde olan kentin imar sürecini geciktirir. Cumhuriyet sonrası İstanbul'da ilk kapsamlı çalışmalar 1936 yılında Fransız Şehir Plancısı Henri Prost'un şehrin nazım planlarını hazırlamasıyla başlar. Kentin ulaşım ağını yenilendiği, modern ve sıhhatli konutların inşa edildiği, tarihi abidelerinin korunduğu, İstanbul'un çağdaş ve temiz bir şehre dönüştürülmesi için hazırlanan planların uygulanması ekonomik, yasal ve bürokratik nedenlerle oldukça sınırlı kalmıştır.

Lütfü Kırdar döneminde Karaköy meydanın trafik keşmekeşi önlemek için ilk girişimler 1940'lı yıllarda yapılmış olsa da yürürlükte olan imar yasası nedeniyle çalışmalar dar bir alanda sınırlı kalmıştır. Karaköy-Tophane- Dolmabahçe yolunun genişletilmiş ve Salıpazarı liman tesislerini Dolmabahçe'ye bağlayan yol inşa edilmiştir.

1950 seçimleri sonrası iktidara gelen Demokrat Parti, İstanbul'un harap ve bakımsız durumuna müdahale etmek için çalışmalara ilk yıllarda başlar. Bu dönem yürütülen imar çalışmalarının temelini 19. yüzyılda başlayan ve Cumhuriyetin ilanıyla daha kapsamlı ve sistematik yürütülen modernleşme hareketleri oluşturur.

Adnan Menderes'in simgesel, siyasi ve kültürel nedenlerle İstanbul'a hizmeti kendisine bir hedef koyarak süreci başlatır. 23 Eylül 1956 yılında düzenlenen basın toplantısında İstanbul'un imarına Hükümet desteğiyle başladıklarını ilan eder. Şehrin ulaşım başta olmak üzere sorunlarının çözüleceği bu dönemde Dünya standartlarında modern bir yol şebekesi kuracaklarını, özellikle Osmanlı dönemi mimari abidelerinin restorasyonlarını yaparak ön plana çıkartacaklarını, geniş meydanlar açarak şehri imar ve ihya edeceklerini en nihayetinde İstanbul'u geliştirip şanına yakışır biçimde güzelleştireceklerini açıklar.

İmarın hazırlık sürecinde İmar yasası değiştirilerek yasal kolaylıklar sağlanır. Mali kaynakları yetersiz olan Belediye'ye ek bütçe tahsis edilir, yurt dışından Hans Högg,[840] Luigi Piccinato,[841] H. Dietrich Kehr,[842] Lambert gibi uzmanlar imar faaliyetlerini yürütmeleri, planlamalar yapmaları ve mevcut durumun analiz raporlarını hazırlamaları için davet edilirler. Dahiliye vekaleti müşavirleri Dilaver Argun[843] imar işlerini takip etmesi için görevlendirilir.

Prost'un görevden alınmasıyla göreve getirilen Müşavirler Heyetinin çalışmaları sonrası revize ettikleri planlarda; Prost'un planlarının yol güzergahları, meydanları, sanayi ve liman tesislerinin yerleşkesi korunmuştur. Uygulamaların temelinde otomobil ve motorlu araçlara dayalı karayolu ulaşım sisteminin geliştirilmesi fikri yatmaktaydı. Birbirinden kopmuş sanayi, ticari, sosyal ve yerleşim merkezlerini birbirine bağlayan ana caddeler, geniş sahil yolları ile trafik sorunun çözülmesi hedeflenir. Kentteki abidelerin ortaya çıkarılarak korunması için gerekli adımlar atılır. Planların uygulanmasında tarihi yarım adanın ve Boğaziçi'nin SİT alanı olarak tescillenmesi ve doğal güzelliklerinin korunması için öneriler ise tam olarak planlara katılmamıştır.

Abidelerin etrafının açılması planlamanın önemli noktalarındandı. Etrafı düzenlenerek ortaya çıkarılmış tarihi eserleriyle, geniş cadde ve meydanlarıyla, modern sağlıklı binalarıyla İstanbul'un önemli bir turizm merkezi haline gelmesi hedeflenir. Salıpazarı Liman tesisleri ile deniz ticaretinin merkezlerinden biri olacaktır. Günün her saati sıkışık olan Tophane, Karaköy kavşakları geniş birer meydana dönüştürülecek Karaköy'den başlayan sahil yolu Beşiktaş meydanına ve Sarıyer'e kadar uzatılacaktır. Tophane, Karaköy meydanları Taksim'e, Beşiktaş meydanı Yıldıza bağlanacaktır.

Daha önce açılması için girişimlerde bulunulan Karaköy meydanı istimlak yasalarının kaynaklı sürecin uzaması ve maliyetinin fazla olması nedeniyle ilerlememiştir. Gerekli hazırlıklar ve planlar yapıldıktan sonra 1956'da Karaköy meydanının ve bağlantılı yolların açılmasıyla başlanır. Günün her saati trafiğin sıkışık olduğu meydan ve çevresinde özellikle 19 yüzyılda inşa edilmiş kagir yüksek katlı binalar bulunuyordu. Çoğunlukla banka binası, is merkezleri ve hanlardan oluşan yapılar neo klasik, Art Nouveau, noe barok üslupta inşa edilmiş nitelikli yapılardı. Çok katlı binaların

[840] *BCA*, 145.113.7/30.18.1.2 (19 Şubat 1957)
[841] *BCA*, 151.77.2/ 27.277 (18 Şubat 1959)
[842] *BCA*, 154.88.17/27 (13 Nisan 1960)
[843] *BCA*, 227.703.1 /10.9.0.0 (1960-1961)

önemli örneklerinin bulunduğu meydanın araç trafiğine uygun ve Galata köprüsüyle bağlantılı olacak biçimde yıkımlara başlanır.

Bu dönemde Haliç'e doğru taşınma projesi kapsamında köprüye bağlanacak yollarının nihai durumlarının belirlenememesi nedeniyle Karaköy Meydanı'nda geniş çaplı yıkımlara rağmen tanzim edilemez. Planlar, Belediye Meclis toplantılarında uygun görülmeyerek değiştirilir ve yapılan değişikliklerle bağlı yeni istimlakler gerçekleştirilir. Karaköy Ziraat Bankasının bulunduğu blok ilk etapta yıkılacakken sonraki aşamada yıkımından vaz geçilir. Mehmet Ali Paşa Hanı (1882), Demir Han, Denizcilik Bankası binası (1915-1917), Borsa Han (1866), Galata Bonmarşesi ilk yıkılan binalardandır. Meydan çevresinde birçok bina 1956-1959 yılları arasında yıkılmış olmasına karşın yukarda adı geçen birkaç bilinen yapı dışında isimleri gazetelere yansımamıştır. "Karaköy Ziraat Bankası, Zirai Donanım Kurumu ve Karaköy Börekçisinin de bulunduğu 87 gayrimenkulden oluşan binanın yıkılma kararı ilgililere tebliğ edilmiştir"."[844] "Karaköy Ziraat Bankasından Karaköy Börekçisine kadar olan ada, Domuz sokağı ile Karaköy Palasa kadar olan ada, Fermeneciler ile tünel arasındaki binalar yıktırılır."[845]şeklinde haberlere yansır yıkımlar.

Gerçekleştirilen yıkımlar toplumun birçok kesimi tarafından olumlu karşılanır ve heyecan yaratır. Vatan gazetesi yazarlarından Enis Tahsin Til yıkımların gerekliliğini anlattığı yazısında; Eski Türk Mimari üslubunda yapılmış binaları yangın ve zelzelelerin silip süpürdüğünü, geleneksel, nitelikli binaların yerini ise çoğu yabancı üslupta çirkin yapıların doldurduğundan yakınır. Çeşme, sebil, mezarlıkların büyük kısmı harabe haldedir. İstanbul'u bir turizm kenti yapmak için ilgili bütün dairelerin gayreti ve el birliğiyle bu çirkinlikler kaldırılması ve herkesin üzerine düşen vazifeyi yerine getirmesinin gerektiğini ifade eder.[846]

Ahmet Kutsi Tecer'de özellikle 18. Yüzyıldan sonra İstanbul'un semtlerinin ve mimarisinin özgün karakterini kaybetmeye başladığını, bu dönemden sonra arsa spekülasyonları ve yapım maliyetlerinin artması nedeniyle köşk, yalı, konak tipi binaların yerine çarpık, küçük, yan yana binaların boş arazileri doldurmuş olmasının kent kimliğini zedelediğini yazmaktadır. Yangınların ve depremlerin yarattığı tahribatta eklenince bu

[844] *Vatan*, "Karaköy'de 87 Bina daha Yıktırılıyor", (21 Mayıs 1958), s.1.
[845] *Vatan*, "Şehirde Yapılan ve Yapılacak Olan İmâr ve İstimlâk İşleri", (23 Eylül 1956), s.2.
[846] Enis Tahsin Til, "İstanbul'u Korumalıyız", *Vatan*, (1 Mart 1956), S.5705, s.5

biçimsiz yapılar cami, medrese, İmaret, sebil gibi tarihi yapıların etrafı dahil kentin birçok yerini sarmıştır. Şehrin mevcut durumu içler acısıdır.

> "…hiçbir kayda tabi olmayan düşüncesiz zevksiz köhne binalardır. Küflü Balıkpazarı, külüstür Yemiş, izbe Yağkapanı, çamurlu lağımlı Tahtakale… Bu mu eski İstanbul? Ben bu İstanbul'u hiç sevmedim sevemem… On sekizinci yüzyılın ortalarından başlayıp on dokuzuncu yüzyıl içinde bütün hızıyla İstanbul'un manasını ruhunu kaybettiren ‹‹güzel›› i de, ‹‹eskiyi›› de boğan bilgisizliğin ve kayıtsızlığın bitpazarına çevirdiği İstanbul'u sevmem…" [847]

Benzer fikirlerin gazetelerde sıklıkla dile getirilmektedir. Toplumun büyük kesimi için eski İstanbul ahşap konaklar, yalılar, abidevi camiler, çeşme, sebil gibi anıtsal mimari eserlerden oluşmaktaydı. Yıkılan binaların birçoğu İstanbul'u temsil etmeyen niteliksiz yapılardı.

Yahya Kemal Beyatlı'nın vefatından sonra kendisi ile yapılan röportajlardan yapılan derlemede İstanbul'un imarı konusunda fikirlerini paylaşarak gerekliliğini izah eder. Mevcut durumda birçok eski evin tarihi ve estetik kıymeti olmadığa için yıktırılabileceğini ve İstanbul'un üç bakımdan imara ihtiyacı olduğunu bir plan dahilinde imarının yapılması gerektiğini belirtmektedir.

> "Evvela birçok binalar eski ve ahşaptı. Oturulamaz halde idi. Sonra ekserisinin sa'nat ve tarihi kıymetleri de yoktu. Nihayet yollar hakikaten dardı. O binalar yıkılabilir; yollar genişletilebilirdi… Fakat imarı devlet yapmaz, zamanla millet yapardı. Bütün dava önce bu zihniyeti yaratmaktı." [848]

Toplumun geneline hâkim olan düşünce yapılan imarın şehir için gerekli olduğu, bu yüzden yıkımların yapılması yönündedir. Yıkılan yerlerin hızla düzenlenmesi, imar edilmesi ve mevcut keşmekeşin giderilmesine dair beklentiler bazı tarihi yapıların yıkılmasının göz ardı edilmiştir.

İstanbul'un imarını değerlendirmesi için davet edilen ve imar sahalarını gezen Henri Prost planlarının uygulanmasından duyduğu memnuniyeti dile getirir. Yapılan işlerin şehircilik açısından müspet ve yapıcı bir karakter taşıdığını belirterek takdir eder. Yıktırılan evleri "yüzyılımızın yaşayışına uymayan modası geçmiş evler" olduğunu ve Boğaz yolunun açılması ve genişletilmesi kapsamında yıkılan yalıların yerine onlara

[847] Ahmet Kutsi Tecer, "Eski- Köhne", *Vatan,* (21 Ağustos 1957), s.2.
[848] A.N. Kırmacı, "Yahya Kemal'in Son Beş On Yılı", *Vatan,* (8 Kasım 1958), s.5

benzer modern evlerin inşasının uygun olacağını belirtir. Prost'a göre Boğaziçi yalılarının ve eski devir köşklerin Türkiye'ye özgü olduğunu ve bunların yaşatılmasının yerinde olacaktır.[849]

Dönemin önemli mimarlarından Zeki Sayar, Arkitekt dergisinde yayınlanan makalesinde Karaköy Meydanının açılmasının imar için önemli ve güzel bir adım olduğunu geniş cadde ve meydanlar bir şehrin can damarlarıdır ve mutlaka yapılması gerekmektedir. Karaköy, Beşiktaş gibi yerlerde meydanların eski devlet anlayışıyla açılmasının mümkün olmayacaktır. Bu nedenle uygulanan istimlak programı doğrudur. Burada dikkat edilmesi gereken mesele yıkılan yerlerin uzmanlara danışılarak gerekli planlamanın hazırlanarak süratle tanzim edilmesidir.[850]

Meydanın açılması sürecinde yıkılan yapılardan biri olan Merzifonlu Kara Mustafa Paşa camii 19. yüzyılın önemli, ünik örneklerindendi. 1903 yılında Art Nouveau eklektik üslupta d'Aranco tarafından inşa edilen camiinin yerinden sökülerek Kınalı Ada'ya nakline karar verilmiş fakat mimari parçaların ikisi dışında tamamı kaybolması organizasyon eksikliğini göstermesi açısından örnektir.

Boğaz sahil Yolunun genişletilmesi ve kesintisiz biçimde Karaköy'den Sarıyer'e devam ettirilmesi için 1956 yılında tüm sahil şeridini kapsayan yıkımlara başlanmıştır. 30 metre genişliğinde açılması planlanan yol Tophane Meydanından Karaköy istikametinde Kemeraltı ve Necatibey caddeleri olarak iki kola ayrılmıştır. Kemeraltı caddesinin 30 metre genişliğinde açılması ve Necatibey Caddesinin genişletilmesi için yolun etrafındaki yüzlerce bina 1956-1958 yılları arasında yıkılmıştır. Yol üzerinde bulunan sivil mimari yapılar dışında Christos Rum-Ortodoks Kilisesi ve Surp Krikor Lusavoriç Ermeni Kilisesi, Getronagan Ermeni Lisesi,[851] Saint Benoit Kız orta okulunun caddeye çıkıntı yapan 10 metrelik kısmı yıkılmıştır. Yıkımlara Rum- Ermeni cemaatlerinin itirazları ise yapıların tarihi ve dini kıymeti olmadığı gerekçesiyle reddedilmiştir.

İstanbul'un deniz ticaretinin yürütüldüğü Salıpazarı Limanı ve Galata rıhtımının karayolu bağlantısının Tophane meydanı ve bağlantılı ana caddelerden sağlanmaktaydı. Nakliye, depolama ve ulaşımın aksamadan yürütülebilmesi için buranın tanzim edilmesi

[849] *Vatan*, "Prost, İmar İşleri Üzerine Konuştu", (19 Nisan 1957), s.1-5.
[850] Zeki Sayar, "İstanbul'un İmarı Münasebetiyle", s.50.
[851] Seren Sağdıç, *Agt.*, s.33.

gerekmekteydi. Tophane meydanın açılarak yeni açılan, genişletilen caddelerle bağlantısının trafiği aksatmayacak şekilde sağlanması için bölgede birçok yapı yıkılmıştır. Osmanlı döneminden beri önemini koruyan alanda Kılıç Ali Paşa ve Nusretiye Külliyeleri olmak üzere iki selatin caminin bulunmaktaydı. Farklı yüzyıllarda, farklı fonksiyonlara sahip yapılar meydanı çevrelemekteydi. Tophane çeşmesi, Kılıç Ali Paşa Cami, medrese ve hamamı, Nusretiye camii, Tophane-i Amire binası meydanda korunarak restore edilen[852] yapılar olmuştur. Fakat Kılıç Ali Paşa camisinin duvarları geriye çekilir ve duvarlara bitişik dükkanlar yıkılır. Caminin hemen karşısında bulunan Topçubaşı Mehmed Ağa mektebi ise tamamen yıkılmıştır.

Tophane Meydanı ile Taksim Meydanını bağlayan Boğazkesen Caddesini genişletme çalışmaları kapsamında Karabaş hamamı, tekkesi ve camisi minaresi dışında yıkılır. Cami yıkıldıktan sonra 1960-1962 yılları arasında tekrar inşa edilmiştir. 1958 yılında gerçekleştirilen yıkımda cami dahil 70 kadar binanın bulunduğu ada temizlenmiştir. Aynı yıkımda meydanı rıhtıma bağlayacak yol içinde 70 kadar bina yıkılır.[853]

"1957 Mali yılı içinde yapılan İstimlakler ve Bedellerinin" gösterildiği belgeye göre

Tophane Kılıçali Camii etrafında 12 dükkan, Beşiktaş Dolmabahçe arası: 11 ev, 9 arsa, 6 dükkan, 17 dükkanlı ev, 1 apartman, 1 hamam, 3 depo, 2 mağaza olmak üzere toplam 50 gayrimenkul; Tophane Dolmabahçe arası: 22 ev, 19 arsa, 7 dükkan, 4 dükkanlı ev, 20 apartman olmak üzere toplam 72 gayrimenkul; Tophane Kemeraltı arası: 30 ev, 1 arsa, 9 dükkan, 1 apartman olmak üzere toplam 41 gayrimenkul; Gümrük sokakta 2 dükkan, 5 dükkanlı ev, 2 apartman olmak üzere 9 gayrimenkul ve Surpagop vakfına ait 6 ev ile 3 dükkan istimlak edilmiştir. 1957 yılında incelenen bölgede 293 gayrimenkul istimlak bedelleri ödenerek yıkılmıştır.[854]

Tophane Dolmabahçe yolunun 30 metre genişliğinde açılması için yürütülen çalışmalarda Tophane Müşirlik Dairesi, Tophane Ocağı Mescidi, Sanayi Kışlası, Çivili Liman Mescidi (1740), Süheyl Bey Camii (1873), Hatuniye Mescidi ve Tekkesi (1599), Arap Ahmet Paşa Kütüphanesi, türbesi, hazire duvarları, çeşme ve sebilden oluşan külliye

[852] *BCA*, 279.35.17 (16 Aralık 1959)
[853] *Vatan*, "600 Kadar Bina Daha İstimlak Olunuyor", (7 Haziran 1958), s.3.
[854] *BCA*, 226.698.1/ 961.8 (00.00.1960)

(1575), Fındıklı Hamamı (1561), Mustafa Ağa Çeşmesi (1761), Esad Mehmet Efendi Çeşmesi(1613), Saadettin Efendi Çeşmesi (1629), Dolmabahçe Mescidi, Dolmabahçe Gazhanesi tamamen ortadan kaldırılan Osmanlı dönemi yapılarıdır.

Yıkımlarda Cumhuriyet sonrası Sanat Okulu olarak kullanılan Müşirlik Dairesi ve Sanayi kışlası yolu daraltan ön kısımlarının portikli geçişe uygun şekilde yıkılarak düzenlenmesine, Atatürk Kız Lisesi ve Güzel Sanatlar Akademisine tahsis edilen Çifte Sarayların yola çıkıntı yapan duvarlarının da geri alınmasına karar verilir ve ilgili dairelere bildirilir.[855] Sanat okulunun ön cephesi yıkıldıktan bir süre sonra yolu daralttığı gerekçesiyle tamamen ortadan kaldırılır. Binalar yıkıldıktan sonra Tophane-i Amire binası ortaya çıkarılır ve müze olarak kullanılmak amacıyla restore edilir. Eğimli arazi üzerine inşa edilmiş olan Tophane binasında önündeki binaların yıkılmasından sonra kayma tehlikesi oluştuğu için zemin güçlendirme çalışmaları yapılır.

Yolun hizalanması için çıkıntı yapan yapılar tıraşlanır, taşınır veya yıkılır. Nusretiye camisinin önünde camiye uygun üslupta d'Aranco tarafından tasarlanan II Abdülhamid Çeşmesi tarihi kıymeti korunarak önce Dolmabahçe Sarayının yanına daha sonra Maçka Parkına Taşınır. Nusretiye Sebili ve Muvakkithanesi, Koca Yusuf Paşa Sebili (1787), Silahtar Yahya Efendi Çeşmesi (1788), Mehmet Emin Ağa Sebili ve Çeşmesi (1740), Dolmabahçe Camii Muvakkithanesi (1853) bulundukları yerlerden taşınan yapılardır.

Tophane Dolmabahçe yolunun düz ve geniş bir yol olması için yapılan çalışmaların önemli bir nedeni Salıpazarı liman tesislerinin bu bölgede bulunmasından kaynaklanmaktadır. Yükleme, boşaltma ve nakliye işlerinin rahatlıkla yürütülebilmesi için bölgenin büyük tonajlı araçların geçebileceği park edebilecekleri yol ve alanlara ihtiyaç duyulmaktaydı. 19 yüzyılda deniz doldurularak genişletilen sahada inşa edilen Galata rıhtımı, depolar, antrepolar, yönetim binaları, bekleme solanlarından oluşan bir tesisti. 1950'li yıllarda gelişen uluslararası deniz ticareti için yeterli kapasitede olmaması tesislerin büyütülmesiyle sonuçlanır. Prost'un önerilerinde buranın yolcu taşıma rıhtımı olarak kullanılması, esas ticari limanın Marmara denizinde uygun görülen bir yere taşınması önerilmiş olsa da 1952 yılında İstanbul Limanının Avrupa yakası kısmının inşasına Salıpazarı'nda başlanır. Boğazın silüetini bozacağına dair endişeler olmasına

[855] *BCA*, 122.777.3/ K2 (13 Ağustos 1956)

rağmen tesislerin bölgeyi şenlendirdiği ve Tophane ile bütünleşerek Tophane tesislerinin devamı gibi olduğu yönünde olumlu yaklaşımlar daha fazladır.[856]

Salıpazarı ve Galata rıhtımlarının genişletilerek ve modern liman tesislerinin kurulması için deniz doldurulur. Burada bulunan depolar, atölye ve binaların yerine çok katlı, modern tesisler inşa edilir. İnşa edildiğinde denizle bağlantılı olan Nusretiye Camisi ve Tophane saat kulesi ise tesislerin gerisinde kalmıştır. Karaköy'den Galata'ya uzanan rıhtım yolunun tanzimi içinde sahilde bulunan binaların bir kısmı yıkılmış, eski parmaklıklar kaldırılmıştır. Yıkımına karar verilen Paket postanesi, deniz hastanesinin de içinde bulunduğu yolcu salonu binalar ise yerinde bırakılmıştır.

1938 yılında inşa edilen Galata Yolcu Salonu ile Necatibey caddesi arasında açılacak yol içinde yıkımlar yapılmış, çıkıntı yapan binaların bir kısmı tıraşlanmıştır.

Dolmabahçe Camisinin son cemaat yeri bu dönemde değiştirilmiştir. Denizcilik müzesi olarak kullanılan cami restore edildikten sonra tekrar camiye dönüştürülür. İmarın başlangıcında yıkılmamam kararı alınan Fındıklı hamamı[857] süreç içerisinde ortadan kaldırılmıştır.

Etrafında bulunan yapılarla organik bağı olan anıtsal yapıların çevrelerinin temizlenerek açılması inşa edildikleri dönemde sokak, yol ve diğer yapılarla kurulan ilişki ve bütünlüğü bozmuştur. Tophane Meydan çeşmesi etrafının açılması ve tanzimi sırasında yol kotunun altında kalan çeşme bodurlaşarak meydanın ortasında kalmıştır.[858] Nusretiye Camii sebil ve muvakkithanesi, II Abdülhamid Çeşmesi gibi taşınan diğer yapılarda inşa edildikleri yerin topoğrafya, bütünlük, sokak ile ilişkisine göre planlanan biçim, üslup ve konumu bozulmuştur.

Sahil yolunu açma sürecinde deniz kıyısını mümkün olduğunca halkın kullanımına açmak için Boğazın silüetini bozan ve caddeye çıkıntı yapan 19. yüzyıl sonlarında ve Cumhuriyet sonrası inşa edilen büyük kısmı kamu binası olarak kullanılan yapı yıkılmıştır. Fındıklı Camisinden Askeri Müzeye kadar olan saha, Tophane Çeşmesinden denize ve Malulgaziler binasına kadar olan saha[859] Kabataş İnhisarlar Umum Müdürlüğü binası, inhisarlara ait depo, yönetim binaları, Sedat Hakkı Eldem'in projesi olan SATİE

[856] Hüseyin Avni Şanda, "İstanbul Limanının Çehresi Değişiyor", *Yeni İstanbul*, (4 Eylül 1956), S.2447, s.4
[857] *BCA*, 122.775.3/Dosya Ek: K2 (13 Ağustos 1956)
[858] Fikret Adil, "Tophane Meydanı", *Yeni İstanbul,* (4 Eylül 1959), S.3520, s.2.
[859] *BCA*, 122.775.2/K2 (13 Ağustos 1956)

binası, Beşiktaş maliye binaları yıkılan yapılardandır. Yıkılan binaların bir çoğu betonarme olarak inşa edilmiş bu çok katlı yapılardı.

Sahilin açılması ve düzenlenmesi kapsamında yer yer deniz doldurularak alanlar genişletilmiştir. Karaköy meydanı, Galata ve Salıpazarı rıhtımları, Kabataş'ta denize dolgu yapılmıştır. Bu nedenle Kabataş iskelesinde bulunan yazıtlı taş toprak zemin içinde kalmıştır.

Denizin doldurularak imar bu sahada önceden beri uygulanan bir yöntemdir. Kılıç Ali Paşa camisi, Dolmabahçe Sarayı,[860] Galata kıyıları bazı binalar[861] ve rıhtım deniz dolgusu yapılarak elde edilen alanlara inşa edilmiştir. Salıpazarı liman tesislerinin inşa edilirken denizden 20-30 metre [862]arasında yer kazanılmıştır. Tesislerin inşasında denizin kayalık alanlarının rehabilite edilmesinde, Kabataş tekel binasının ve Tophane sanat okulunun yıkımında dinamit kullanılması[863] çevrede bulunan Salıpazarı Camisi başta olmak üzere bazı eserlerde tahribat yaratmış, çatlaklara neden olmuştur.

Karaköy- Beşiktaş arasında 30 metre genişliğinde inşa edilen asfalt yol için ilk 1871 yılında atlı tramvay olarak başlayan ve 1916 yılında elektrikli tramvaya döndürülen hat[864] kaldırılmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün şehir içi ulaşım ağının inşasının bir kısmına doğrudan dahil olması[865] alınan bu kararlarda etkili olmuştur. Genişletilen yollar için istinat duvarlarının yıkılmasıysa burada bulunan konutlarda hasar meydana getirmiş, yıkım tehlikesiyle karşı karşıya kalan binalar istimlak edilmek zorunda kalmıştır.

Engebeli ve eğimli topografyaya sahip bölgede yolların ve meydanların engebesiz ve düz olması için yapılan çalışmaları nedeniyle inşaat süresi yaklaşık 3.5 yıl sürmüştür. Kemeraltı, Boğazkesen ve Dolmabahçe yollarının Tophanene meydanına intibak ettirilmesi için tamamlanmış olan yolun Fındıklı bölümünün yüksekte kalması nedeniyle kazılarak 4 metre indirilir. Kotun düşürülmesi sırasında Atatürk Kız Lisesinin karşına denk gelen yerde set üstü binalar kayma tehlikesi nedeniyle boşaltılıp yıkılır.[866] Dolmabahçe bölümü 1960 yılında 3 metre indirilmek üzere tekrar kazılır.[867] Dolmabahçe

[860] Doğan Kuban, *Osmanlı Mimarisi,* s.619
[861] Zeynep Çelik, *Age*., s.49
[862] *İstanbul'un Kitabı*, s.92.
[863] Burhan Arpad," Şehircilik Adına", *Vatan,* (15 Nisan 1958), s.2
[864] E. Korkut, "İstanbul'un Tramvayları", *Vatan*, (15 Haziran 1956), s.3.
[865] *BCA*, 74.472.17/ E8 (1957)
[866] Sadun Tanju, "Hedefimiz, Tophane Yolunu İndirmek", *Vatan*, (26 Haziran 1958), s.3.
[867] *Vatan*, "A. Menderes Dolmabahçe Yolundan da Mesul Çıktı", s.1-3.

meydanı ve kavşağının tekrar düzenlenmesi kapsamında meyiller ve çıkıntılar düzeltilir. Bu tanzim çalışmasında asırlık ağaçlar ile birlikte eski Türk evlerinden olan ahşap konakta[868] ortadan kaldırılmıştır.

Yeni açılan bulvarların tanziminin nasıl yapılacağını açıkladığı konuşmasında Adnan Menderes asırlık ağaçların kesilmesi konusuna da değinir.

> "…, imar hareketlerinin ağaç kesmek şeklinde tecelli ettiği yazılmış, bunun aksini söyleyenler de olmuştur. Her iki düşünceyi de samimi bir endişenin mahsulü telakki etmek yerinde olur. Fakat miktarı topyekûn 300 ü bulmayacak bu ağaçların yerine bu sene şehrin muhtelif semtlerine yüz bini aşan ağaç dikilecektir.
>
> İstanbul'un imar ve ihyasında, meydanlar ve yollarla bu meydanları ve yolları süsleyecek büyük binalardan başka abidelere de ihtiyaç vardır. Dünya çapında büyük adamlarımızın heykelleri bizim ecdadımızın yaptıklarına büyük kıymet veren medeni telakkilere sahip bir millet olduğumuzun birer nişanesini teşkil edecektir…" [869]

Prost'un Boğaziçi'nin tarihi ve doğal güzelliklerinin korunması gerektiği ve kat sınırlaması yapılmasını önerir. Belirlenen yol güzergahları da onun planlarına göre belirlenmiştir. Fakat şehrin topografyası hesaplanmadan planların hazırlanması maliyet ve uygulanabilirlik açısından zorluklara neden olmuştur. Planlarda ulaşım, mesken, eğitim, jeoloji gibi alanlarda veriler kullanılmadan istatistik hesaplamaların yapılmamış olması uygulama sırasında yaşanan aksaklık ve gecikmelerin nedenlerindendir.

Karaköy ve Tophane meydanları ile Boğaz sahil yolu açılması ve modern tasarım ilkelerine dayalı yeni kent planlaması geleneksel dokuya zarar vermiştir. Bölgenin topografik özelliklerinin değiştirilerek eğimler, virajlar ortadan kaldırılmıştır. Yolun genişliğinin korunması için yol üstünde bulunan bina, çeşme, mezarlık, ağaç… niteliğine, tarihi kıymetine bakılmadan ortadan kaldırılmış, taşınmış veya tıraşlanmıştır. Karayolları mühendislerinin yol inşaatlarına dahil olmaları bu kararların alınmasında etkili olmuştur.

Menderes'in imar programı uygulanmaya başladıktan sonra toplumun her kesiminden büyük destek görmüştür. Gerçekleştirilen imar ve yıkımlar çarpıcı başlıklarla olumlu biçimde verilmiştir. Kentin güzelleşeceği, yen bir çehre kazanacağı haberlerde ve

[868] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.56.
[869] *Zafer*, "Başvekilin Büyük Basın Toplantısı", s.4.

köşe yazılarında aktarılmıştır. Birçok köşe yazarı yapılan yıkımların doğruluğuna ve gerekliliğini anlatmış ve geç kalınmış işler olduğu dile getirilmiştir.

Yapılan planlamalar, raporlar, inceleme ve etütlere rağmen imar çalışmaları istenildiği gibi ve planlara uygun ilerlememiştir. Metro çalışmaları, Galata köprüsü tüneller için çeşitli firmalar ile görüşmeler yapılarak, projeler hazırlanmış olmasına rağmen çizimden öteye geçilememiştir. Açılan geniş cadde ve meydanlarla o dönem trafik sorunu giderilmiş olsa dahi sonraki dönemlerde yine ortaya çıkmıştır. Kapsamlı, köklü tedbirler ve planlamaların yapılmaması, toplu taşıma seçeneklerinin cazip hale getirilmemesi, 1950'lerden beri yapılması planlanan ama hayata geçirilmeyen metro hatlarının açılmaması bu sorunun kronikleşmesine neden oldu.

Açılan geniş bulvarların, yol ve meydanların etrafını saran niteliksiz yapılar, büyük ölçekli kamu binaları çevrelerindeki tarihi dokuyu ve Boğazın doğal güzelliğini bozacak biçimde ve ölçekte inşa edilmişlerdir. Çevresinden koparılan anıtlar kent dokusundan bağımsız, kimliklerine ve tarihi dokuya uygun özgünlüklerinin kaybolmasına neden olmuştur.

Temel ihtiyaçlarını karşılamada yetersiz bir kentin altyapısını geliştirmek ve modernize etme gerekliliği yadsımaz bir gerçektir. Bu dönemde yapılan çalışmalarda temel sorun gerekli koordinasyon sağlanmadan, planlama ve değerlendirmelerin göz ardı edilerek harekete geçilmiş olmasıdır. Yöneticilerin, şehir plancılarının, koruma planlamacılarının, sanat tarihçilerinin, mimarların, ekonomistlerin, mühendislerin, sosyologlarında dahil olduğu bir şehir komisyonu kurularak imarın her boyutuyla planlanması ve çalışmaların denetiminin bu komisyon tarafından yapılması tahribatı en aza indirebilirdi. Bu kadar kapsamlı iş için uzman kadrolarının olmaması, belediyenin ekonomik gücünün yetersizliği, aldığı yoğun göçün yarattığı nüfus baskısı, oy potansiyelleri nedeniyle plansız imar sahaları ve gecekondu bölgelerinin imar affı kapsamına alınması gibi nedenler kentin özgün çehresini önemli ölçüde değişmiştir.[870]

Merkezi hükümetin imara doğrudan müdahale etmesi, planlamacıların yerine kararları idarecilerin vermesi belli bir plana bağlı çalışmayı engellemiştir. Bu durum süreci daha karmaşık hale sokmuştur.[871] Bu ani ve plansız verilen kararlara örnek teşkil

[870] Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi*, s.389-395
[871] İlhan Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü,* s.40.

eden yapılardan biri Kabataş Tekel Genel Müdürlüğü binasıdır. 1956 yılında ön cephesinin portikli yaya geçidi olarak açılmasına karar verilen bina 1957 yılında tamamen yıkılmıştır. 1958 yılında ise 3 milyon lira ödenek ayrılarak yeniden inşa edilmesi teklifinin Belediye Meclisinde kabul edilmesiyle [872] yıkımdan önce planlamanın yapılmadığı, kararların bilimsel analizler göre alınmadığı için binanın gereksiz yere yıkıldığına dair tartışmalar yaşanır.[873]

İmarın plansız yürütüldüğüne dair görüşler Belediye Meclisi toplantılarında dile getirilir. 1957- 1958 yılı İstanbul imar faaliyetlerinin değerlendirildiği 5 Haziran 1957 tarihli Belediye Meclisi toplantısında, Ertuğrul Adalı, yapılan imar ve istimlaklerde belediye meclisinin yeterince bilgilendirmediği ve belli bir planın uygulanmadığı belirterek, "Şehirdeki imar hareketlerini biz de vatandaşlar gibi ancak gazetelerden öğreniyoruz. Halbuki bütün hareketlerin, meclise etraflıca anlatılıp, mütalaamızın alınması gerekir…" sözleriyle eleştirir. Alâeddin Nasuhioğlu ise imarın plansız yapıldığı iddialarını dile getirir.

> "Şehirde bir imar hareketinin bulunduğu malum. Fakat bu hareket muntazam ve planlı olmuyor. Ortada üç plan var; Prost'un planı, Högg' ün ve 21 kişilik komisyonun planı. Bunun hangisi tatbik edilecek veya ediliyor bilmiyoruz. Vatandaş bu kadar karışık bir durum içinde nasıl iş görebilir." [874]

Yapılan tenkitlere karşı Vali/Belediye Başkanı Prof. Fahrettin Gökay, büyük ve hızlı yapılan bu işlerin takibinin zor olduğu ve birtakım hataların yapılabileceği söyler.

> "Belediye çalışıyor, evkaf çalışıyor, Kazma çalışıyor, dinamit çalışıyor. İstanbul bir şantiye haline geldi. Bu hareket şunun veya bunun malı değil. Hepimizin malı. Fakat böyle büyük işlerde hata da olabilir. Esasen hatasız insan olmaz." [875]

İstanbul'un dönüşümünün ve yapılan işlerin gerekliliği konusunda toplumun büyük kesimi mutabık durumdaydı. Yapılan eleştiriler bu denli büyük işlerin belediye meclisinde yeterince görüşülmediği, ekonomik programın olmadığı ve belli bir imar planın olmadığı yönündedir.

Zeki Sayar, Mimarlar Odasının düzenlediği 12 Kasım 1960 tarihli toplantıda İstanbul'un imarı ve mimarların rolünün tartışıldığını ve yaşanan aksaklıkları dört ana

---

[872] *Vatan*, "Boran "İmar Gelişigüzel Oluyor" Dedi", 4 Şubat 1958, s.5.
[873] Zeki Sayar, *"İstanbul'un İmârında Şehirci Mimarın Rolü*", s.97.
[874] *Vatan*, "İstanbul'un İmar ve İstimlak Faaliyetleri Tenkitlere Uğruyor", (5 Haziran 1957), s.1-3.
[875] *Vatan*, "İstanbul'un İmar ve İstimlak Faaliyetleri Tenkitlere Uğruyor", s.1-3.

başlıkta toplandığını yazar. Planlama, talimatnamelerin yetersizliği, ruhsatlandırma süreci ve bürokratik engeller, uzman ve ekipman yetersizliği olarak sıralamaktadır. Bundan sonraki dönemlerde gerekli derslerin çıkarılarak uzmanların gözetiminde planlı, programlı imarın popülist politikalara karıştırılmadan yapılması gerektiğini belirtmektedir.[876]

Dönemin gazetelerinin de haber başlık ve içeriklerinde İstanbul'un imarının olumlu karşılandığı gerçekleştirilen yıkımların memnuniyetle karşılandığı görülmüştür. "Karaköy Meydanı Ferahlıyor", "Tophane temizleniyor", İstanbul Güzelleşiyor" gibi başlıklarda verilen içerikler yıkılan binaların adetleri, konumları ve imar sonrası alanın nasıl tanzim edileceğine yönelik haber ve yorumları içermektedir. Az sayıda olumsuz haberin ödenmeyen istimlak bedelleri, yıkılan yerlerin tanziminin yavaş yapılması üzerine olduğu görülmüştür. Kentin mimari yıkımına, eserlerin oradan oraya taşınmasına, denizin doldurularak topografyanın bozulması konularında eleştirel haber içeriği üretilmemiştir.

Kent planlamalarında, işlevselliğin yanında kente, kentliye ve kent yaşamına uygunluğun göz önünde tutulması gerekmektedir. Doğal ve tarihi nitelikli unsurların bir arada değerlendirmeden uygulanan imar ve dönüşümlerin fiziki, sosyal ve kültürel dokuyu zedelemektedir. Ayrıca tarihi çevrenin koruma ve kullanım alanında yanlış uygulamalar, hatalı onarımlar, uzman görüşlerine yeterince danışılmadan yapılan müdahalelerin sonucu meydana gelen tahribatlar onarılamaz derin etkiler bırakır. Tarihi binaların, mimari eserlerin restorasyonları sırasında yapıların aslı korunarak, en doğru ve yararlı biçimde kullanılması planlamaların esasını teşkil etmelidir. Ayrıca anıtları ve tarihi çevreyi kapsayan yenileme planlamaları/çalışmaları yapılırken tarihi eserlerin tek bir yapı olarak değil varsa dahil olduğu yapı grubu, doğal çevresi, bulunduğu sokak ile bir arada düşünülerek hareket edilmesi tarihi çevrenin korunması açısından önemlidir.

Uygulamaya geçirilen planlarda kentin bütün olarak değerlendirilmemesi, uzun vadeli finansal hesaplamaların yapılmaması, kentin topografyası ve kültürel katmanların dikkate alınmaması, eski eserlerin fizibilitelerinin ve koruma programlarının eksik yapılması, uygulama esnasında değişiklikler yapılması büyük ve telafisi imkânsız tahribatlara neden olur. Bizans ve Osmanlı dönemine ait birçok eser ortadan kaldırılır,

[876] Zeki Sayar, "Yapı ve İmarda Yeni Ruh", s.2.

taşınır veya tahrip edilir. Yapıların çoğunluğunun yıkılmadan önce plan, röleve çalışmaları yapılmadığı için kaybolan, değişen bu eserler hakkında kapsamlı bir envanter oluşturulamaz.[877]

Menderes imarı direktifleri ve talimatlarıyla bizzat yönettiği imar sürecinde [878] uygulamaya konan planların motorlu araç trafiğine uygun yol ağı kurmaya dayalı olması sonucu tramvaylar ulaşım sisteminden çıkarılır, deniz trafiğine gereken önem verilmez. Birçok kültürel değerlerin yok olması pahasına geniş yollar, bulvarlar ve meydanlar açılır.[879] Ulaştırma ağının güçlendirilmesine dayanan Hans Högg'ün imar planlarının gerekli etütler yapılmadan, geniş kapsamlı nazım planları olmadan uygulanması ilerde daha büyük trafik sorunlarına ve kontrolsüz, plansız biçimde kentin genişlemesine neden olur. Aynı zamanda tarihi dokuya, kültürel tabakalanmaya ve kent hafızasında derin yaralar açar. Bu dönemde 7289 yapı ortadan kaldırılır.[880] Açılacak yollar, yapılacak tesisler için denizin doldurulması, yolların hizalı ve düz olması için alçaltılıp, yükseltilmesi kentin doğal topografyasını ve silüeti değiştirilir. Marmara ve Boğaz sahilleri boyunca yapılan yollar, limanlar, depolar, oteller denizle yerleşim alanları arasındaki bağı koparark ve bu alanların halkın kullanımına kapatır.

"Eski kentte buldozerle yol açmak, Amazon ormanlarında yol açmaya" benzetilen bu dönemin ana yanlışı modern ulaşım sisteminin eski yol ve sokak ağına uyarlanmasında alternatif çözümlerden üzerinde çalışılmadan doğrudan yıkarak yapma yönteminin seçilmiş olmasıdır. Kentin planlı ve akılcı büyümesi uygulanan siyasi politikalar nedeniyle sağlanamaması,[881] İstanbul'un imarını eski eserlerin engellediği fikrinin değiştirilememesi,[882] Eski eserler sadece yapılar olarak değil bulundukları mekân, sokak ve diğer yapılarla olan ilişkileri göz önünde tutularak değerlendirilmemesi sonucu eski kent neredeyse yok edilmiştir. Örneğin, Mimar Sinan dönemi eseri olan Beşiktaş Hamamı yıkılmasında alternatif çözüm yolları üretilmeden doğrudan yıkım gerçekleştirilir. Belediye ve bağlı birimlerin akademisyenler, uzmanlar, mimarlarla görüşülmeden,

[877] Doğan Kuban, "Menderes ve İstanbul", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul 2009, s.391.
[878] Önder kaya, *Cumhuriyetin Vitrin Şehri,* s.98.
[879] Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi*, s.397
[880] Doğan Kuban, "Menderes ve İstanbul", s.391.
[881] Doğan Kuban, "Menderes ve İstanbul", s.392-393.
[882] Behçet Ünsal, *Agm.*, s.6.

Anıtları Koruma Yüksek Kurulunun tavsiyeleri görmezden gelinerek planlanan alanlarda önlerine çıkan eserler adeta silip süpürülür. [883]

Tarihi, topografyası, kültürel ve mimari çeşitliliğiyle her dönem dünyanın önemli şehirlerinden olan İstanbul'u eşsiz kılan bu özellikleri birtakım güçlükleri beraberinde getirir. Modern çağın, kalabalık nüfusun ve teknolojinin gereği konut, yol, altyapı, ulaşım, sanayi, teknoloji ve çevre düzenlemesi gibi fiziki çevreye yapılacak zorunlu müdahaleler kentin tarihi dokusunu, kültürel ve sosyal kimliğine etkileri olacaktır. Bu nedenle yapılması kaçınılmaz değişikliklerin uygulanmasında dikkatli davranmak elzemdir. Farklı disiplinlerden bilim insanlarının, yetkililerin, meslek odalarının, esnafın, vatandaşın içinde bulunduğu ortak komisyonların kurulması, gerekli etüt, araştırma, hesaplama, planlama ve diğer ön çalışmalarla hareket etmek hasarı en aza indirecektir.

[883] Zeki Sayar, "İmar ve Eski Eserler", s.49-50.

KAYNAKÇA

Adil, Fikret. "Tophane Meydanı", *Yeni İstanbul,* (4 Eylül 1959), S.3520, s.2.

Ahmad, Feroz. *Modern Türkiye'nin Oluşumu,* Yavuz Alogan (çev.), Sarmal Yayınevi, İstanbul 1995.

Ağanoğlu, A. Fazıl. "İstanbul'un İmarı, Para Meselesi", *Vatan,* S.5986, (20 Mart 1957), s.2.

Akalın, Muzaffer. "Fahri Reislik ve Bir Soru Önergesi", *Vatan,* S.6144, (20 Mayıs 1958), s.2.

Akbal, Oktay. "İmar Serüveni", *Vatan,* S.5911, (6 Kasım 1957), s.3.

Akbulut, M. Rıfat, Sorguç, Cem. "Gazhaneler", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayınları, (1993), s.377-378.

Akpınar Yada, İpek. ", "İstanbul'da Modern Bir Pay-ı Taht: Prost Planı Çerçevesinde Menderes'in İcraatları", *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)*, F. Cânâ Bilsel-Pierre Pinon (ed.), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2010, s.167-200.

Apuhan, Recep Şükrü. *27 Mayıs'tan Yassıada Mahkemelerine Menderes,* Timaş Yayınları, İstanbul 2008.

Arpad, Burhan. "Üç Planlı İstanbul", *Vatan,* S.5762, (7 Haziran 1957), s.2.

Arpad, Burhan. "Borç Bini Aşınca", *Vatan,* S.5988, (13 Aralık 1957), s.2.

Arpad, Burhan. "Şehircilik Adına", *Vatan,* (15 Nisan 1958), s.2.

Arpad, Burhan. "İstanbul'a Rağmen Şehircilik", *Vatan,* S.6167, (12 Haziran 1958), s.2.

Arpad, Burhan. "Temelsiz Şehircilik", *Vatan,* S.6168, (13 Haziran 1958), s.2.

Arpad, Burhan. "Saray Bahçesi Halka Açıktır", *Vatan,* S.5777, (22 Haziran 1957), s.2.

Arpaslan, Ali. "Ali Haydar Bey", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayınları, (1993), s.193.

Aslan, Murat. *İstanbul'un Antikçağ Tarihi,* Odin Yayıncılık, İstanbul 2010.

Atılgan, Gökhan. E. Atilla Aytekin, Ebru Deniz Ozan, Cenk Saraçoğlu, Mustafa Şenel, Ateş Uslu, Melih Yeşilbağ. "Tarımsal Kapitalizmin Sancağı Altında", *Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Siyasal Hayat,* Yordam Kitapevi, İstanbul 2015, s.387-500.

Bakır, Betül. *Mimaride Rönesans ve Barok*, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2003.

Batur, Afife. "19. Yüzyıl Osmanlı Mimarlığında Etkin Bir İsim: Balyanlar", *Batılılaşan İstanbul'un Ermeni Mimarları*, Hasan Kuruyazıcı (ed.), Hrant Dink Vakfı Yayınları, İstanbul 2016, s.34-57.

Batur, Afife. “Cumhuriyet Dönemi Mimarlık”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayınları, C.4, (1993), s.457.

Batur, Afife. “Karaköy Camii”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Yayınları, (1993), s.249-253.

Belge, Murat. “Geçmişi ve Geleceği ile İstanbul”, *İstanbul,* Kazım Çeçen (ed.), T.C. Kültür Bakanlığı, İstanbul 1993, s.155-166.

Bilsel, F. Cânâ. “Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planları ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü”, *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyetin Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması*, F. Cânâ Bilsel& Pierre Pinon (ed.), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2010, s.101-167.

Bilsel, F. Cânâ. “Kentsel Ulaşım ve Metro Projesi”, *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyetin Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması*, F. Cânâ Bilsel& Pierre Pinon (ed.), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2010, s.337-341.

Bilsel, F. Cânâ. “Geç Osmanlı Döneminden Cumhuriyet’e Çağdaş Şehir Düşüncesi ve İstanbul Planlaması”, *Büyük İstanbul Tarihi,* C.VIII, (2015), Yılmaz Çoşkun (ed.), İBB Kültür A.Ş., s. 496-535.

Boysan, Aydın. *Nereye Gitti İstanbul?,* Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2004.

Bozdoğan, Sibel. “Modern Türkiye’de Sanat ve Mimari: Cumhuriyet Dönemi”, *Türkiye Tarihi 1839-2010,* Kitap Yayınevi, İstanbul 2011. s.451-506.

Bozdoğan, Sibel. *Modernizm ve Ulusun İnşası,* Metis Yayınları, İstanbul 2020.

Bozoğlu, Akif. “İstanbul’un İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler”, *Arkitekt,* Zeki Sayar (ed.), S.223-226 (1950), s.198-202.

Bozoğlu, Akif. “İstanbul’un İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler II”, *Arkitekt,* Zeki Sayar (ed.), S.229-230 (1951), s.34-35.

Can, Cengiz. *İstanbul’un Yabancı ve Levanten Mimarları,* Arketon, İstanbul 2020.

Carbognano, Cosimo Comidas de. *18. Yüzyıl Sonunda İstanbul,* Erendiz Özbayoğlu (çev.), Eren Yayıncılık, İstanbul 1993.

Clavijo, Ruy Gonzales. *Anadolu, Orta Asya ve Timur,* Ömer Rıza Doğrul (çev.), Ses Yayınları, İstanbul 1993.

Çehreli, İbrahim. “İmar Davası”, *Vatan,* S. 6149, (25 Mayıs 1958), s.1.

Çelik, Zeynep. *Değişen İstanbul,* Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2019.

Da’ver, Abidin. *Dünkü Bugünkü Yarınki İstanbul (İstanbul Radyosunda Konuşmalar),* Belediye Matbaası, İstanbul 1944.

Dayıoğlu, Server. *İstanbul'un Muvakkithaneleri*, İ.B.B. Kültür A.Ş., İstanbul 2010.

Demirel, Taner. *Türkiye’nin Uzun On Yılı Demokrat Parti İktidarı ve 27 Mayıs Darbesi,* İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2011.

Demirsar, Belgin. “Abdülhamid Han Çeşmesi”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayınları, (1993), s.43

Duranay, Niyazi., Ersen, Gürsel., Ural, Somer., “Cumhuriyet’ten Bu Yana İstanbul Planlaması”, *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*, Şener Özler (ed.), TMMOB Mimarlar Odası Büyükkent Şubesi, İstanbul 2007, s.363-429.

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1993), “Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi”, s.54.

Eroğul, Cem. *Demokrat Parti Tarihi ve İdeolojisi,* Yordam Kitapevi, İstanbul 2014.

Ersoy, Melih. *Osmanlıdan Günümüze İmar ve Yasalar*, Ninova Yayıncılık, İstanbul 2000.

Ertuğ, Hasan Refik. “İstimlak Mevzuatını Düzeltelim, Fakat Nasıl?”, *Vatan,* S.5357, (19 Nisan 1956), s.2-5.

Esmer, Mine. “1956-1960 İmarı: Karaköy- Beşiktaş Sahil Aksında Kaybolan/Yıkılan/Taşınan Yapılar”, *Mimarlık Dergisi*, S.374, (2013), s.55-59.

Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul*, C.1, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2008.

Eyice, Semavi. *Bizans Devrinde Boğaziçi,* Yeditepe Yayınları, İstanbul 2007.

Eyice, Semavi. *Eski İstanbuldan Notlar,* Küre Yayınları, İstanbul 2015.

Eyice. Semavi. “Galata”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.13, (1996), Türkiye Diyanet Vakfı, s.307-313.

Eyice, Semavi. “Galata Hakkında İki Kitap ve Bu Münasebetle Bazı Notlar”, *Tarih Dergisi*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, S.1, (1949), İstanbul, s.201-2019.

Eyice, Semavi, “Haliç”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.15, (1996), Türkiye Diyanet Vakfı, s.264-280.

Fersoy, Orhan Cemal, *Bir Devre Adını Veren Başbakan Adnan Menderes,* Mayataş Matbaacılık ve Neşriyat A.Ş., İstanbul 1971.

Freely, Brendan. Freely, John. *Galata, Pera, Beyoğlu: Bir Biyografi,* Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2013.

Gemin, M. Sinan. “Beyoğlu'nun Yerleşim Tarihi”, Geçmişten Günümüze Beyoğlu, C.1, Türkiye Anıt Çevre Turizm Değerlerini Koruma Vakfı, İstanbul 2004, s.19-20.

Gemin, M. Sinan. “Saraylar, Kasırlar, Konaklar ve Evler”, *Geçmişten Günümüze Beyoğlu*, C.1, Türkiye Anıt Çevre Turizm Değerlerini Koruma Vakfı, İstanbul 2004, s.127-151.

Gökbilgin, M. Tayyip. “Boğaziçi”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.6, (1992), TDV Yayınları, s.251-262.

Gülersoy, Çelik. *“Son 400 Yılda Tophane Semti,* VIII. Türk Tarih Kongresi, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1976, s.1637-1650.

Göncüoğlu, Süleyman Faruk. *Bir Semt-i Meşhur Tophane Değişimin ve Yıkımın Hikayesi*, HE Mimarlık, İstanbul 2009.

Gül, Murat. *Modern İstanbul'un Doğuşu,* Sel Yayıncılık, İstanbul 2015.

Gül, Murat. "Menderes Dönemi İstanbul'da İmar Hareketleri ve Arka Planı", *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi,* Yılmaz Çoşkun (ed.), İBB Kültür A.Ş., (2015). s. 536-557.

Gyllıus, Petrus. *İstanbul Boğazı,* Eren Yayıncılık, Erendiz Özbayoğlu (çev.), İstanbul 2020.

Hasol, Doğan. *20. Yüzyıl Türkiye Mimarlığı*, YEM Yayın, İstanbul 2017.

Högg, Hans. *İstanbul,* Karawane-Taschenbuch, Bönnigheim, 1967.

İnalcık, Halil. *İstanbul Tarihi Araştırmaları,* Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2019.

İnciciyan, P.G. *18. Asırda İstanbul*, İstanbul Matbaası İstanbul Fethi Derneği İstanbul Enstitüsü Yayınları, İstanbul 1956.

İnuğur, Nuri. *Türk Basın Tarihi,* Gazeteciler Cemiyeti Yayınları, İstanbul 1992.

İstanbul'un Kitabı, İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, İstanbul.Tarih yok

Kaya, Önder. *Cihan Payitahtı İstanbul,* Timaş Yayınları, İstanbul 2010.

Kaya, Önder. *Cumhuriyetin Vitrin Şehri,* Küre Yayınları, İstanbul 2010.

Kayra, Cahit. *1950-1980 Karma Ekonomi Doğrular, Yanlışlar Umutlar*, C.II, Tarihçi Kitapevi, İstanbul 2013.

Kırmacı, A.N. "Yahya Kemal'in Son Beş On Yılı", *Vatan,* (8 Kasım 1958), S.6312, s.5.

Kirişçi, Kemal. *Türkiye Tarihi (1839-2010) Modern Dünyada Türkiye,* Reşat Kasaba (ed.), C. IV, Kitap Yayınevi, İstanbul 2012, s.171-197.

Konak, Kerim. "İstanbul Avrupa Şehri", *Vatan,* (31 Mayıs 1959), S.6513, s.4.

Korkut, E. "İstanbul'un Tramvayları", *Vatan,* (15 Haziran 1956), S.6528, s.3.

Kömürciyan, Eremya Çelebi. *İstanbul'un Tarihi XVII. Asırda İstanbul,* Hrand D. Andreasyan (çev.), Eren Yayıncılık ve Kitapçılık Ltd. Şti., İstanbul 1988.

Kuban, Doğan. "Barbaros Anıtı", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, (1993), Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Yayınları, s.52

Kuban, Doğan. *İstanbul Bir Kent Tarihi,* Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul 1996.

Kuban, Doğan. "Menderes ve İstanbul", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, (2009), s.389-392.

Kuban, Doğan. *Osmanlı Mimarisi,* YEM Yayın, İstanbul 2016.

Kubilay, Ayşe Yetişkin. "Batı Kaynaklı Haritalardaki İstanbul", *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi,* C.1, Ç. Yılmaz (düz.), İBB Kültür A.Ş., (2015), s.522-543.

Mantran, Robert. *XVI.-XVII. Yüzyıl'da İstanbul'da Gündelik Hayat*, M. Ali Kılıçbay (çev.), Eren Yayıncılık ve Kitapçılık Ltd. Şti., İstanbul 1991.

Menteşe, Ertuğrul. "İstanbul'un Seyrüseferi ve Metronun Faydaları", *Arkitekt,* Zeki Sayar (ed.), S. 269-272 (1954), s.83-99.

Menteşe, Ertuğrul. "İstanbul'un İmarı", *Arkitekt,* Zeki Sayar (ed.), S.279 (1955), s. 27-38.

Memiş, Şefik. "İstanbul Ticaret Odası'nın İlk İştiraki: Tophane Ambarları İdaresi 1927-1929", *Mavi Atlas,* 2022, s. 236, *DOI: 10.18795/gumusmaviatlas.1086835* [Erişim Tarihi: 25 Aralık 2022]

Noyan, Ahmet Refik. "İstanbul Yollarında Yürümek Günden Güne Müşkülleşiyor", *Vatan,* (6 Şubat 1956), s.4.

Noyan, Ahmet Refik. "İstanbul'un Yeni Belediye Reisi Nasıl Olmalı?", *Vatan,* S.5281, (5 Şubat 1956), s.3.

Okyay, Gülce Güleycan. *Kültürel Değerlerin Korunmasının ve Sürdürülebilirliğinin Güncel Kavramlar Doğrultusunda İrdelenmesi: Karaköy- Tophane Bölgesi Örneği*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi: Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 2015.

Oral, Fuat Süreyya, *Cumhuriyet Basın Tarihi,* Sanayiî Nefise Matbaası, Ankara 1992.

Ortaylı, İlber. "Galata", *TDV İslam Ansiklopedisi,* C.13, (1996), Türkiye Diyanet Vakfı, s. 303-307.

Öçel, Ayşe Derin. *Apartman; Galata'da Yeni Bir Konut Tipi*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2014.

Ödekan, Ayla. "Cumhuriyet Dönemi: 1950 Sonrası-Mimarlık", *Türkiye Tarihi (4) Çağdaş Türkiye (1908-1990)*, S. Akşin (düz.), Cem Yayınevi, İstanbul 1997, s.507-565.

Öz, Tahsin. *İstanbul'un Camileri I-II,* Türk Tarih Kurumu, Ankara 2015.

Özbay, Ferhunde. "İstanbul'da 1950 Sonrası Nüfus Dinamikleri", *Eski İstanbullular, Ye.ni İstanbullular,* Murat Güvenç (drl.), Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul 2009, s.54-77.

Özdemir, Mesut, "Salıpazarı Rıhtımı", *Vatan,* S.5640, (2 Şubat 1957), s.4.

Özler, Şener. *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995,* TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul 2007.

Pinon, Pierre. “Henri Prost’un Şehirciliği ve İstanbul’un Dönüşümleri”, *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyetin Modern Kentine: Henri Prost’un İstanbul Planlaması,* F. Cânâ Bilsel, Pierre Pinon (ed.), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2010, s. 73-100.

Prost, Henri. “İstanbul Hakkında Notlar”, *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları*, Şener Özler (ed.), TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul, 2007, s.101-136.

Prost, Henri. “İstanbul Nazım Planlarını İzah Eden Rapor”, *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları*, Şener Özler (ed.), TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul, 2007, s.79-101.

Sağdıç, Seren. *“Kentsel Mekânın Değişiminin Kentli Hafızasına Etkisinin İncelenmesi: Kabataş-Karaköy Kıyı Hattı”,* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 2019.

Sarıdikmen, Gül. *İstanbul'un 100 Çeşmesi ve Sebili*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş., İstanbul, 2013.

Sarol, Mükerrem. *Bilinmeyen Menderes,* C. I, İnkılap Kitapevi, İstanbul 2014.

Sarol, Mükerrem. *Bilinmeyen Menderes,* C. II, İnkılap Kitapevi, İstanbul 2014.

Savcı, Sadun G. “İyi Oluyor”, *Vatan,* S.5537, (21 Ekim 1956), s.2.

Sayar, Zeki. “Trafik İçin İstimlakler”, *Arkitekt,* Zeki Sayar (ed.), S.269-272, (1954), s.104.

Sayar, Zeki. “Başkanlık Tamimi”, *Arkitekt,* Zeki Sayar (ed.), S.282, (1955), s.185.

Sayar, Zeki. “İstanbul’un İmarı Münasebetiyle”, *Arkitekt,* Zeki Sayar, Abidin Mortaş (ed.), S.284 (1956), s.49-51.

Sayar, Zeki. “İstanbul'un İmârında Şehirci Mimarın Rolü”, *Arkitekt,* Zeki Sayar, Abidin Mortaş (ed.), S.285 (1956), s.97-98.

Sayar, Zeki. “6785 Sayılı İmar Kanunu’nun 11, 25, 37, 40 ve 57 inci Maddelerine Müsteniden Hazırlanan İstanbul Şehrine Ait İmar Talimatnamesi”, *Arkitekt,* Zeki Sayar, Abidin Mortaş (ed.), S.286, (1957), s.37-42.

Sayar, Zeki. “İmar ve Eski Eserler”, *Arkitekt,* Zeki Sayar, Abidin Mortaş (ed.), S.287, (1956), s.49-50.

Sayar, Zeki. “Yapı ve İmarda Yeni Ruh”, *Arkitekt,* Zeki Sayar, Abidin Mortaş (ed.), S.299, (1960), s.51-52.

Selman, Yıldız. “Beşiktaş İskelesi”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* (1993) Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Yayınları, s.167.

Şanda, Hüseyin Avni. “İstanbul Limanının Çehresi Değişiyor”, *Yeni İstanbul*, (4 Eylül 1956), S.2447, s.4

Şerifoğlu, Ömer Faruk. *Su Güzeli İstanbul Sebilleri*, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul,1995.

Tacer, Ahmet Kutsi. "Eski- Köhne", *Vatan,* (21 Ağustos 1957), S.5834, s.2.

Tancî, İbn Battûta. *İbn Battûta Seyahatnâmesi,* A.Sait Aykut (çev.), C.1, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2000.

Tanışık, İbrahim Halil. *İstanbul Çeşmeleri II,* Maarif Matbaası, İstanbul, 1945.

Tanju, Sadun. "Şehirde Yani İstimlak Sahaları Belli Oldu", *Vatan,* (16 Ekim 1956), S. 5532, s.2.

Tanju, Sadun. "Hedefimiz, Tophane Yolunu İndirmek", *Vatan,* (26 Haziran 1958), S.6181, s.3.

Tanju, Sadun. "İstimlak", *Vatan,* (9 Nisan 1958), S.6105, s.3.

Tanman, M. Baha. "İstanbul'un Ortadan Kalkan Tarihi Eserlerinden Fındıklı'da Hatuniye Külliyesi", *Prof. Dr. Yılmaz Önge Armağanı*, Selçuk Üniversitesi Selçuklu Araştırmaları Merkezi, Konya 1993.

Tanman, M. Baha. "Karabaş Tekkesi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, (1993) Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Yayınları, s.440-441.

Tapan, Mete. "İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri", *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık,* Yıldız Sey (düz.), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul 1998.

Tekeli, İlhan. *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları,* Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2009.

Tekeli, İlhan. "Modernleşme Sürecinde İstanbul'un Nüfus Dinamiklerini Nasıl Değerlendirmeli?", *Eski İstanbullular, Yeni İstanbullular,* Murat Güvenç (drl.), Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul 2009, s.11-34.

Tekeli, İlhan. *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü,* Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2013.

Tezsezen, Ali. "Şehirlerimizde Yabancı Mütehassısların Rolü", *Arkitekt,* Zeki Sayar, Abidin Mortaş (ed.), S.289 (1957), s.173.

Til, Enis Tahsin. "İstanbul'u Korumalıyız", *Vatan,* (1 Mart 1956), S.5705, s.5.

Til, Enis Tahsin. "Vilayet ve Belediye", *Vatan,* S.5307, (3 Mart 1956), s.5.

Til, Enis Tahsin. "Beyazıt Hamamı", *Vatan,* S.5317, (13 Mart 1956), s.5.

Toprak, Zafer. "Aydınlatma", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı-Tarih Vakfı Yayınları, (1993), s.479.

Topuz, Hıfzı. *II. Mahmut'tan Holdinglere Türk Basın Tarihi,* Remzi Kitapevi, İstanbul 2003.

Tör, Vedat Nedim. “Bir Evcik Vardı”, *Vatan,* S.6805, (22 Nisan 1960), s.3.

Tuna, Taşkın. *Adnan Menderes’in Günlüğü,* Şule yayınları, İstanbul 2002.

Tutel, Eser. *Haliç,* Dünya Yayınları, İstanbul 2000.

Ünsal, Behçet. “İstanbul'un İmarı ve Eski Eser Kaybı”, *Türk Sanatı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri*, İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi, İstanbul 1969, s.6-61.

Ünsal, Yavuz. *Demokrat Parti İktidarı Döneminde İstanbul’a İlişkin İmar Politikaları ve Faaliyetleri,* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2008.

Ünver, Hamit. “Şehir Ana Yolları Şebekesi Krokisi”, *Arkitekt,* Zeki Sayar, Abidin Mortaş (ed.), S.300 (1960), s.137-138.

Üsdiken, Behzat. “Bonmarşler”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Yayınları, (1993), s.297.

Üsdiken, Behzat. *Pera ve Beyoğlu’nda Bankalar, Bankerler, Sarraflar, Tefeciler, Kuyumcular,* Creative Yayıncılık ve Tanıtım Ltd. Şti., İstanbul 2000.

Wals, Robert. *İstanbul Manzaraları,* Şeniz Türkömer, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013.

Yalman, Ahmet Emin. “Yeni Bir İstanbul”, *Vatan,* S.5513, (27 Eylül 1956), s.1.

Yavuz, Hilmi. “Tarhan'a İmar Tedvir Yetkisi Verildi”, *Vatan,* S.5972, (22 Kasım 1957), s.1-5.

Zeytinlioğlu, Erol. *Türkiye Ekonomisinin 50 Yılı,* Fetih Yayınevi, İstanbul 1973.

ARŞİV BELGELERİ

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA*. 151.77.2/27.277.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA*. 145.113.7/30.18.1.2.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA*. 224.695.1/961.8.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA*. 621.303.42.3692.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA*. 145.113.7/27.246.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA*. 154.88.17.27.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA*. 116.739.19.K2.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA*. 116.734.19/30.1.0.0.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA*. 122.775.3/K2-30.1.0.0.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA*. 122.775.3/K5-30.1.0.0.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA*. 116.734.39/K2-30.1.0.0.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA,* 227.703.1/10.9.0.0.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA.* 279.35.17.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA.* 226.698.1/961.8.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *BCA.* 74.472.17/E8.

RESMİ YAYINLAR

Umumi Hıfzıssıhha Kanunu, (Kanun No: 1593), *T.C. Resmî Gazete,* S. 1489, 6 Mayıs 1930. s.8908.

Belediye Yapı ve Yollar Kanunu, (Kanun No: 2290), *T.C. Resmî Gazete,* S.2433, 21 Haziran 1933. s.2577.

"Belediye İstimlak Kanunu", *T.C. Resmî Gazete,* (Kanun No: 3710), S.4258, 14 Temmuz 1939, s.12274.

İller Bankası Kanunu, (Kanun No: 4759), *T.C. Resmî Gazete,* S.6039, 23 Haziran 1945, s.8930.

"İmar Kanunu", *T.C. Resmî Gazete,* (Kanun No:6785), S.9359, 16 Temmuz 1956, s.15109-15113.

"İstimlak Kanunu", *T.C. Resmî Gazete,* (Kanun No:6830), S.9402, 8 Eylül 1956, s.5527.

TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: 51, İçtima: 208, C. 4, (27. II. 1955), s. 26.

TBMM Zabıt Ceridesi, Devre:1, İçtima:53, Cilt:1, s.71.

"Yüz birinci İnikat", *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre: X, C.13, (28. VIII.1956) s.812-847.

SÜRELİ YAYINLAR

"Modern Limanların İnşaatına Devam Ediliyor", *Zafer,* (2 Ocak 1956), S.2294, s.1-5.

"Mecidiyeköy- Y. Kapı Arasında Olacak Metronun Yolu Belli Oldu", *Vatan,* (28 Ocak 1956), S.5365, s.2.

"Fransız Şirketi, Metro Projelerini Teslim Etti", *Vatan,* (9 Şubat 1956), S.5284, s.1.

"Haliç Sanayi Bölgesi Olarak Kalmalı", *Vatan,* (22 Şubat 1956), S.5297, s.4.

"Vilayetten Ayrılan Müstakil Belediye", *Yeni İstanbul,* (2 Mart 1956), s.2.

"Salıpazarı Liman İnşası Sona Eriyor", *Zafer,* (3 Mart 1956), S.2355, s.4.

"Tarihî Eserlerin Muhafazası Büyük Bir Mesele Halini Aldı", *Vatan,* (16 Mart 1956), S.5321, s.2.

"Şehir Üç İmar Bölgesine Ayrıldı", *Vatan,* (3 Nisan 1956), S.5343, s.3.

"İstimlak İşlerinde Hala 1295 Tarihli Mevzuat Yürürlükte", *Vatan,* (14 Nisan 1956), S. 5352, s.1-5.

"İstanbul Metrosu İnşası Gecikiyor", *Vatan,* (24 Nisan 1956), S.5362, s.2.

"Dolmabahçe Sarayı Denize Kaymıyor", *Vatan,* (27 Nisan 1956), S.5365, s.2.

"Galata'daki Deniz Yolları Binaları Tahliye Edilecek", *Yeni İstanbul,* (28 Nisan 1956), S.2317, s.2.

"Salıpazarı Rıhtım İnşaatı Bir Pürüz Meydana Çıkardı", *Yeni İstanbul,* (10 Mayıs 1956), S.2329, s.2.

"Dolmabahçe'deki Havagazı Tesisleri Kaldırılıyor", *Hürriyet,* (20 Mayıs 1956), S.2892, s.2.

"Salıpazarı İnşaatı Süratle İlerliyor", *Hürriyet,* (21 Mayıs 1956), S.1893, s.2.

"Tophane Rıhtım ve Antrepo İnşaatı", *Zafer,* (24 Haziran 1956), S.5421, s.1-2

"Karaköy Meydanı Yakında Açılacak", *Yeni İstanbul,* (27 Temmuz 1956), S.2402, s.2.

"Yıktırılacak", *Yeni İstanbul,* (29 Temmuz 1956), S.5453, s.2.

"Alman Şehircilik Mütehassısı Geliyor", *Vatan,* (2 Ağustos 1956), S.5457, s.2.

"Prof. Högg Vazifeye Başladı", *Vatan,* (4 Ağustos 1956), S.5459, s.2.

"Dolmabahçe'ye Doğru", *Vatan,* (22 Ağustos 1956), S.5477, s.1.

"Karaköy'deki Denizcilik Bankası ve Postane Bugün Yıkılacak", *Yeni İstanbul,* (27 Ağustos 1956), S.2433, s.2.

"Yıkılacak", *Vatan,* (27 Ağustos 1956), S.5482, s.1.

"Haliç Sanayi Bölgesi Olmayacak", *Vatan,* (29 Ağustos 1956), S.5484, s.3.

"İstimlak ve Yıktırma İşi Son Günlerde Hızlandırıldı", *Yeni İstanbul,* (29 Ağustos 1956), S.2435, s.2.

Zafer, (2 Eylül 1956), S.2531, s.1.

"İstanbul'da İmar Faaliyetleri Muntazam İlerliyor", *Zafer,* (2 Eylül 1956), S. 2531, s.1-4.

"İmar Faaliyetleri Daha da Hızlandı", *Yeni İstanbul,* (3 Eylül 1956), S.2440, s.2.

"İki Mühim Nokta", *Vatan,* (6 Eylül 1956), S.5492, s.2.

"Denizcilik Bankası Şubelerinin Yeni Binaları", *Vatan,* (6 Eylül 1956), S.5492, s.2.

"İstanbul'un Elektrik Şebekesi Genişletildi", *Zafer,* (6 Eylül 1956), S.2535, s.1-4.

"Vali Gökay, Şehir İşlerine Dair Dün Yeni İzahat Verdi", *Vatan,* (7 Eylül 1956), S.5493, s.1.

"Başvekil, İmara Dair Yeni Direktifler Verdi", *Vatan,* (8 Eylül 1956), S.5494, s.3.

"Karaköy Meydanının Açılması İçin Dün Bir Toplantı Yapıldı", *Yeni İstanbul,* (9 Eylül 1956), S.2446, s.2.

"Tophane, Fındıklı ve Dolmabahçe Arasındaki Cadde Genişletiliyor", *Yeni İstanbul,* (9 Eylül 1956), S.2446, s.2.

"İstanbul'un İmarı Çalışmaları", *Zafer,* (9 Eylül 1956), S.2538, s.5.

"Çarşıkapı, Karaköy ve Şişhane'de Yeraltı Geçidi Yapılacak", *Yeni İstanbul,* (10 Eylül 1956), S.2447, s.2

"Dolmabahçe Sarayı'nın Duvarları Yıktırıldı", *Yeni İstanbul,* (13 Eylül 1956), S.2450, s.2.

"Karaköy İçin Hazırlanan Plan", *Yeni İstanbul,* (14 Eylül 1956), S.2451, s.2.

"Karaköy-Tophane Arasındaki Necatibey Caddesi de Açılacak", *Yeni İstanbul,* (17 Eylül 1956), S. 2454, s.2.

"İstanbul'un Siması Değişiyor", *Vatan,* (18 Eylül 1956), S. 5504, s.1-5.

"İmar Faaliyeti", *Vatan,* (20 Eylül 1956), S.5506, s.2.

"Şehirde Yapılan ve Yapılacak Olan İmâr ve İstimlâk İşleri", *Vatan,* (23 Eylül 1956), S.5506, s.2.

"Başvekil Adnan Menderes'in Dünkü Basın Toplantısında Verdiği Mühim Beyanatın Metni", *Yeni İstanbul,* (24 Eylül 1956), S.2553, s.5.

"Başvekil İstanbul'un İmarı İçin Yapılacak İşleri Tafsilatıyla Anlattı", *Yeni İstanbul,* (24 Eylül 1956), S.2461, s.1-5

"Başvekil İstanbul'un Alacağı Yeni Çehreyi Anlattı", *Vatan,* (24 Eylül 1956), S. 5510, s.1

"Başvekilin Büyük Basın Toplantısı", *Zafer,* (24 Eylül 1956), S. 2556, s.1-4-5.

"Tophane Meydanında", *Vatan,* (25 Eylül 1956), S.5511, s.3.

"İstanbul'da 10 Bin Arsa Satılacak", *Zafer*, (26 Eylül 1956), S.2558, s.4.

"Kınalıadalılar İstiyor", *Vatan,* (28 Eylül 1958), S. 5513, s.1.

"Başvekil Menderes İmar Faaliyetlerini Tetkik Etti", *Yeni İstanbul,* (29 Eylül 1956), S.2466, s.3

"Kalkınma Hamleleri", *Vatan,* (2 Ekim 1956), S.5518, s.4.

"Balık Pazarının da Sür'atle Yıkılmasına Başlandı", *Hürriyet,* (3 Ekim 1956), S.3025, s.1.

"İstimlak Edilen Yerlerin Yıkılması Devam Ediyor", *Hürriyet,* (5 Ekim 1956), S.3027, s.2.

"Şehrin İmarı İle İlgili Yıkma İşine Hızla Devam Ediliyor", *Yeni İstanbul,* (5 Ekim 1956), S.2472, s.2.

"İstanbul'un İmarı İçin Çalışmalar Devam Ediyor", *Zafer,* (5 Ekim 1956), S.2564, s.1-4.

"Muhtelif Semtlerde Açılması Başlanan Yollar 29 Ekim'de Bitecek", *Hürriyet,* (8 Ekim 1956), S.3030, s.1.

"Metro İnşaatı İhale Ediliyor", *Vatan,* (9 Ekim 1956), S.5525, s.2.

"Tophanedeki Tarihi Çeşme Dolmabahçeye Nakledilecek", *Vatan,* (9 Ekim 1956), S.5525, s.2.

"Galata Köprüsünün Yaya Kaldırımı Tamir Edilecek", *Yeni İstanbul,* (10 Ekim 1956), S.2477, s.2.

"Tophane Çeşmesi", *Vatan,* (10 Ekim 1956), S.5526, s.1.

"Son İmar Faaliyetinde Yıkılan Bina ve Dükkân Bini Geçmiyor", *Hürriyet,* (12 Ekim 1956), S.3034, s.3.

"Metro İnşaatı Pek Yakında Başlıyor", *Vatan,* (14 Ekim 1956), S.5530, s.2.

"Yıkılıyor", *Yeni İstanbul,* (14 Ekim 1956), S.2481, s.1.

"Merdivenleri Kaldırılıyor", *Vatan,* (17 Ekim 1956), S.5533, s.1.

"Sirkeci Meydanı'nın da Açılmasına Karar Verildi", *Yeni İstanbul,* (18 Ekim 1956), S.2485, s.1-2.

"Dolmabahçe Sarayı", *Vatan,* (23 Ekim 1956), S.5536, s.1

"Görebileceğiz", *Vatan,* (27 Ekim 1956), S.5538, s.1.

"Karaköy Meydanının Genişletilmesine Devam Ediliyor", *Vatan,* (2 Kasım 1956), S. 5549, s.2.

"50 Yıl Evvelki İstanbul", *Vatan,* (9 Kasım 1956), S.5556, s.2.

"Londra Asfaltı Topkapı'dan İtibaren Eyyüb'e Bağlanacak" *Yeni İstanbul,* (10 Kasım 1956), S.2508, s.2.

"Boğazda, Yeniköy İstinye Arasındaki Yolda Açılacak", *Yeni İstanbul,* (16 Kasım 1956), S.2514, s.2.

"Galata Rıhtımı Tamir Ediliyor", *Yeni İstanbul,* (21 Kasım 1956), S.2519, s.2.

"Serkldoryan Bloku 25 Milyon liraya Satılacak", *Vatan,* (23 Kasım 1956), S.5570, s.2.

"İmar İşlerine Devam Ediliyor", *Vatan,* (24 Kasım 1956), S.5571, s.2.

"Balık Pazarında Yeniden 200 Dükkân Yaptırılacak", *Yeni İstanbul,* (26 Kasım 1956), S.2524, s.2.

"Başvekil Vilayette Çalıştı", *Vatan,* (27 Kasım 1956), S.5574, s.1.

"İstimlak Devam Ediyor", *Hürriyet,* (28 Kasım 1956), S. 3081, s.3.

"İmar İşleri İçin Bir Alman Mütehassıs Getirilecek", *Vatan,* (3 Aralık 1956), S.5579, s.2.

"Yıkılan Yerlerin Tanzimi Yılbaşına Kadar Bitecek", *Hürriyet,* (4 Aralık 1956), S.3087, s.2.

"Salıpazarı Liman İnşaatı İlerliyor", *Yeni İstanbul,* (5 Aralık 1956), S.2533, s.2.

"Yıldız- Beşiktaş Arasında 260 Bina Yıktırılacak", *Vatan,* (6 Aralık 1956), S.5582, s.2.

"Güzel İstanbul", *Zafer* (13 Aralık 1956), S.2625, s.1

"Karaköy Meydanı", *Vatan,* (13 Aralık 1956), S.5589, s.2.

"Dolduruldu", *Hürriyet,* (19 Aralık 1956), S. 3102, s.1.

Hürriyet, (21 Aralık 1956), S.3104, s.1.

"Salıpazarı Limanı Birinci Kısım İnşaatı Bitti", *Zafer,* (22 Aralık 1956), S.2634, s 1-4.

"Köprülü Geçit Yapılıyor", *Hürriyet,* (25 Aralık 1956), S.3108, s.1.

"Dolmabahçe Gazhanesinin Nakli İşi İlerliyor", *Vatan,* (25 Aralık 1956), S.5601, s.2.

"Belediye Tahvilleri Satıldı", *Hürriyet,* (30 Aralık 1956), S.3113, s.2.

"İmar Faaliyetleri Yeni Yılda da Devam Edecek", *Yeni İstanbul,* (3 Ocak 1957), S.2562, s.2.

"İstanbul'da İmar hareketi İlerliyor", *Zafer,* (3 Ocak 1957), S.2646, s.2.

"İstanbul'un İmarı İçin Bir Toplantı Yapıldı", *Vatan,* (4 Ocak 1957), S.5611, s.1.

"Tophane ile Karaköy Arasında 290 Bina İstimlâk Edilecek", *Vatan,* (6 Ocak 1957), S.5613, s.2.

"Kabataş'ta", (7 Ocak 1957), S.5614, s.1.

"Yüksek Kaldırımdan Salıpazarı Limanına Üçüncü Bir Yol Açılacak", *Yeni İstanbul,* (7 Ocak 1957), S.2566, s.2.

"Yeniden İstimlaki Yapılan Binalar Derhal Yıkılıyor", *Yeni İstanbul,* (9 Ocak 1957), S.2568, s.2.

"İstanbul'un İmarı Sür'atle Gelişiyor", *Zafer,* (12 Ocak 1957), S.2656, s.1-4.

"İnhisarlar Umum Müdürlüğü Binası da Yıkılacak", *Yeni İstanbul,* (13 Ocak 1957), S.2572, s.3

"İmar Faaliyeti", *Yeni İstanbul,* (14 Ocak 1957), S.2573, s.2.

“Karaköy İstanbul'un Büyük Meydanlarından Biri Olacak”, *Vatan,* (15 Ocak 1957), S. 5622, s.2.

“Eminönü ve Karaköy Meydanlarında Yeni İstimlakler Yapılacak”, *Zafer,* (17 Ocak 1957), S.2660, s.2.

“Toprak Çöktü”, *Vatan,* (22 Ocak 1957), S.5629, s.3.

“Şehirde İstimlak İşine Devam Ediliyor”, *Vatan,* (25 Ocak 1957), S.5632, s.5.

“Dolmabahçe Gazhenesi Nakledilecek”, *Vatan,* (2 Şubat 1957), S.5640, s.2.

İstanbul’daki İmar Hamleleri”, *Zafer,* (2 Şubat 1957), S.2676, s.1.

“Yeni İstanbul’a Umumi Bir Bakış”, *Zafer,* (6 Şubat 1957), S.2680, s.1-3.

Hürriyet, (8 Şubat 1957), S.2598, s.3.

“K. Gülek, Programsız İmar Olmaz Diyor”, *Vatan,* (10 Şubat 1957), S.5648, s.1-5.

“Şehirde 4440 Gayrimenkul Daha Yıkılacak”, *Vatan,* (12 Şubat 1957), S.5650, s.2.

“İstanbul’da İmar Faaliyeti”, *Zafer,* (12 Şubat 1957), S.2686, s.1-4.

“Salıpazarı’nda 3’üncü ve 4’üncü Antrepo İnşa Ediliyor”, *Vatan,* (22 Şubat 1957), S.5667, s.2.

“Salıpazarı Liman Ambarları Üçüncü İnşaatı Yakında Bitiyor”, *Yeni İstanbul,* (22 Şubat 1957), S.2612, s.2.

“İnşa ve Onarım İçin Belediye Bütçesinden 35 Milyon Ayrıldı”, *Vatan,* (28 Şubat 1957), S.5669, s.2.

“Kabataşta Yıkılan Setler”, *Vatan,* (7 Mart 1957), S.5676, s.1.

“Galata Köprüsünün Ne Olacağı Tespit Edilemedi”, *Vatan,* (12 Mart 1957), S.5681, s.2.

“İstanbul’un İmarı”, *Zafer,* (13 Mart 1957), S.2714, s.1.

“Yeni Köprünün Kati Yeri Henüz Tespit Edilmedi”, *Vatan,* (28 Mart 1957), S. 5693, s.3

“Tophane De Nefes Alıyor”, *Vatan,* (29 Mart 1957), S.5694, s.1.

“İnhisarlar Umum Müdürlüğü Yeni Binasına Taşınıyor”, *Vatan,* (29 Mart 1957), S.5694, s.2.

“Nutku "İmar Hareketi Plansız Yapılıyor" Dedi”, *Vatan,* (2 Nisan 1957), S.5699, s.3.

“İstimlak Edilen Bina Sayısı 1981 Buldu”, *Hürriyet,* (2 Nisan 1957), S.3206, s.5.

Hürriyet, (9 Nisan 1957), S.3212, s.1.

Akbaba, “İstanbul”, (11 Nisan 1957), S.265.

“Tophane Rıhtımında Yıkılacak Binalar”, *Hürriyet,* (15 Nisan 1957), S.3219, s.3.

“Karaköy Köprüsünün Kaydırılması”, *Yeni İstanbul,* (18 Nisan 1957), S.2667, s.2.

“Karaköy Köprüsünün Durumu Görüşülecek”, *Vatan,* (18 Nisan 1957), S. 5715, s.2.

“Prost İstanbul’un İmar Sahalarını Hayranlıkla Gezdi”, *Zafer*, (19 Nisan 1957) S. 2750, s.1-5.

“Prost, İmar İşleri Üzerine Konuştu”, *Vatan,* (19 Nisan 1957), S.5716, s.1-5.

“Belediyede Üç Gün Sürecek İmar Toplantısı Yapılıyor”, *Hürriyet,* (21 Nisan 1957), S.3225, s.3.

“İstanbul Güzelleşiyor”, *Vatan,* (23 Nisan 1957), S. 5720, s.6.

“Prof. Lambert İstanbul'un Trafik Meselesini İnceleyecek”, *Vatan,* (25 Nisan 1957), S.5722, s.2.

“Galata Köprüsü Haliç Tarafına Kaydırılacak”, *Hürriyet,* (26 Nisan 1957), S.3230, s.2.

“İstanbul'un İmarı”, *Zafer*, (27 Nisan 1957), S.2758, s.4

“Karaköy ve Eminönü'nün Trafik Güçlüklerini Halledecek Plan”, *Hürriyet,* (27 Nisan 1957), S.3231, s.3.

“İstanbul'un İmar Planının Tetkik Eden Heyetin Toplantısı Devam Etti”, *Yeni İstanbul,* (27 Nisan 1957), S.2676, s.1-5.;

“İmar Planı Tetkik Heyeti Köprüler Meselesini Görüştü”, *Yeni İstanbul,* (28 Nisan 1957), S.2677, s.1-5.

“Şehir Trafiğini Ferahlatmak İçin Başvurulacak Çareler”, *Hürriyet,* (29 Nisan 1957), S.3233, s.2.

“İstanbul’un İmar Planındaki Tadilat Bugün Karara Bağlanıyor”, *Hürriyet,* (29 Nisan 1957), S.3233, s.3.

“İstanbul’un Trafik Güçlükleri Kalkıyor”, *Zafer*, (29 Nisan 1957), S.2760, s.1-4.

“Haliç'te Üçüncü Köprü Yapılacak”, *Vatan,* (30 Nisan 1957), S. 5727, s.1.

“Karaköy Köprüsüne Hala Ayak Bulunamadı”, *Yeni İstanbul,* (30 Nisan 1957), S.2679, s.1-5.

“Yeni Yollarda Rastgele Bina Yapılmasına İzin Verilmeyecek”, *Hürriyet,* (4 Mayıs 1957), S.3236, s.3.

“İstimlak İşlerine Devam Ediliyor”, *Yeni İstanbul,* (5 Mayıs 1957), S.2682, s.2.;

“İstimlâk Faaliyeti Devam Ediyor”, *Vatan,* (6 Mayıs 1957), S.5734, s.2.

“İmar İstişare Heyeti Toplandı”, *Yeni İstanbul,* (12 Mayıs 1957), S.2689, s.2.

“Çeşme”, *Hürriyet,* (14 Mayıs 1957), S.3246, s.1.

“İstanbul'a Asma Köprü Yakışmaz”, *Vatan,* (21 Mayıs 1957), S.5745s.1-3.

“İstanbul’daki İmar Faaliyetleri”, *Zafer*, (21 Mayıs 1957), S.2776, s.2.

"7 Metre Kaydırılıyor", *Hürriyet,* (22 Mayıs 1957), S.3254, s.3.

"İstanbul'un İmar İşlerindeki Formaliteleri Süratle Karara Bağlamak İçin Tedbir Alındı", *Hürriyet,* (24 Mayıs 1957), S.3256, s.3.

"Karaköy Köprüsünün Bir Ayağı Sirkeci Tarafına Kaydırılacak", *Yeni İstanbul,* (25 Mayıs 1957), S.2702, s.3.

"Başvekil İstanbulun Fahri Belediye Reisi Oldu", *Vatan,* (2 Haziran 1957), S.5757, s.1-3.

"İstanbul'un İmar ve İstimlak Faaliyetleri Tenkitlere Uğruyor", *Vatan,* (5 Haziran 1957), S.5760, s.1-3.

"İmar İşlerini Müsteşar D. Argun İdare Ediyor", *Vatan,* (6 Haziran 1957), S.5761, s.1.

"İstanbul'daki Abidelere 35 Milyon Harcanacak", *Vatan,* (13 Haziran 1957), S.5768, s.1-5.

"İstanbul'da Eserler İhya Ediliyor", *Zafer,* (13 Haziran 1957), S.2802, s.4.

"Taksim ile Fındıklı Arasında 30 Metrelik Yol Açılacak", *Hürriyet,* (16 Haziran 1957), S.3279, s.2.

"12 Metre Derinlikte", *Hürriyet,* (19 Haziran 1957), S.3282, s.3.

"Beyazıt- Topkapı Yolu Kazılıp Tasfiye Edilecek", *Yeni İstanbul,* (25 Haziran 1957), S.2733, s.1.

"Taksim Meydanında İlk İstimlak Bayram Günlerinde Yapılacak", *Hürriyet,* (7 Temmuz 1957), S.3300, s.1-5.

"Yıkılacak", *Yeni İstanbul,* (13 Temmuz 1957), S.2748, s.1.

"İstimlak Şimdilik Durdu", *Hürriyet,* (18 Temmuz 1957), S.3318, s.5.

"İmarın Kurbanları", *Ulus,* (18 Temmuz 1957), S.12347, s.1.

"Galata'daki Liman Hastanesi Yıktırılacak", *Yeni İstanbul,* (20 Temmuz 1957), S.2755, s.2.

"Antrepo İnşaatı", *Yeni İstanbul,* (20 Temmuz 1957), S.2755, s.2.

"Bu da Yıkılacak", *Vatan,* (23 Temmuz 1957), S.5805, s.1.

"Fındıklı Yol Seviyesinin de İndirileceği Bildiriliyor", *Hürriyet,* (26 Temmuz 1957), S.3316, s.2.

"İstanbul'da Yeni İstimlak Faaliyetinin Durduğu Teyit Ediliyor", *Hürriyet,* (30 Temmuz 1957), S.3320, s.2.

"Tophane Sanat Enstitüsü Maçkaya Nakledilecek", *Vatan,* (31 Temmuz 1957), S.5813,

s.2.

Ulus, (11 Ağustos 1957), S.12371, s.1.

"TİME Mecmuasının İstanbul'un İmarı Hakkındaki Yazısı", *Yeni İstanbul,* (13 Ağustos 1957), S. 3334, s.3.

"Mucize Adam", *Akbaba,* (22 Ağustos 1957), S.284.

"İmarı Tetkik Etti", *Yeni İstanbul,* (22 Ağustos 1957), S.2788, s.1.

Tophane Maliyesinin Bulunduğu Ada Üzerindeki Binalar Yıkılıyor", *Yeni İstanbul,* (27 Ağustos 1957), S.2793, s.1-5.

Zafer, (20 Eylül 1957), S.2898, s.1.

"Ferahlık", *Hürriyet,* (4 Ekim 1957), S.3386, s.1.

"Bankalar ile Karaköy açılacak", *Hürriyet,* (31 Ekim 1957), S.3413, s.1.

"Tophanede", *Vatan,* (30 Ekim 1957), S5904, s.3.

"Yıktırılacak", *Hürriyet,* (31 Ekim 1957), S.3413, s.1.

"Türk Abidelerine Hayranım Dedi", *Vatan,* (2 Kasım 1957), S.5907, s.3.

"Karaköy'de 151 Bina İstimlak Edilecek", *Vatan,* (2 Kasım 1957), S.5907, s.5.

Hürriyet, (16 Kasım 1957), S.3429, s.1.

Ulus, (18 Kasım 1957), S.12470, s.1.

"Başvekil Yani Vali ile Dün Şehri Gezdi", *Vatan,* (25 Kasım 1957), S.5970, s.1-5.

"İstanbul'un Metro İşi Ancak 20 Yıl Sonra Ele Alınabilecek", *Hürriyet,* (8 Aralık 1957), S., s.1.

"Kemeraltı'nda İstimlâk İşine Dün Başlandı", *Vatan,* (12 Aralık 1957), S.5619, s.2.

"1958 de İstanbul'un İmarına 500 Milyon lira Sarf Edilecek", *Hürriyet,* (28 Aralık 1957), S.3471, s.3.

"Dolmabahçe, 1958 Sonuna Kadar 50 Bin Kişilik Hale Gelecek", *Hürriyet,* (31 Aralık 1957), S.3474, s.3.

"İmar Hareketlerine Yeniden Hız Verildi", *Yeni İstanbul,* (2 Ocak 1958), S.2921, s.3.

"Galata Rıhtımı Genişletiliyor", *Hürriyet,* (3 Ocak 1958), S. 3477, s.5

"Galata Rıhtımı Şehir İmar Planına Göre Genişletilecek", *Yeni İstanbul,* (3 Ocak 1958), S.2922, s.1.

"Galata Rıhtımı Genişletiliyor", *Zafer,* (3 Ocak 1958), S.3003, s.3.

"Yeni Yollara Gerektiği Kadar İtina Edilmiyor", *Hürriyet,* (4 Ocak 1958), S.3838, s.2.

"Ağaçlandırılıyor", *Hürriyet,* (10 Ocak 1958), S.3484, s.3.

"Beyazıt Meydanını Kumkapı'ya Bağlayacak 30 Metre Genişliğinde Yol", *Yeni İstanbul,* (18 Ocak 1958), S.2937, s.2.

"İstimlak", *Hürriyet,* (21 Ocak 1958), S.3495, s.3.

"Time Menderes'i Anlatıyor", *Vatan,* (31 Ocak 1958), S.6037, s.1-4.

"Tophane Taksim Yolu Genişletilecek", *Yeni İstanbul,* (3 Şubat 1958), S.2952, s.2.

"Başbakan Dün İmar İşleriyle Meşgul Oldu", *Vatan,* (4 Şubat 1958), S.6041, s.3.

"Boran "İmar Gelişigüzel Oluyor" Dedi", *Vatan,* (4 Şubat 1958), S.6041, s.5.

"Güzelleşen İstanbul", *Yeni İstanbul,* (11 Şubat 1958), S.2960, s.1.

"Tarhan Belediyenin Sergi Sarayını Satmasını İstedi", *Vatan,* (22 Şubat 1958), S.6059, s.1-5.

"Güzelleşen İstanbul", *Yeni İstanbul,* (24 Şubat 1958), S.2973, s.1.

"Haliçte Köprü İnşasından Vaz Geçildi", *Vatan,* (12 Mart 1958), S.6076, s.3.

"Kabataş'taki Çeşmenin Yeri Değiştiriliyor", *Hürriyet,* (13 Mart 1958), S. 3346, s.2.

"Şehirde Yeniden 705 Binanın İstimlak Edilmesi Katileşti", *Vatan,* (19 Mart 1958), s.1-5.

"Karaköy Meydanı Genişliyor", *Hürriyet,* (20 Mart 1958), S.3553, s.3

"A. Menderes Dün Muhalefete Çattı!..", *Vatan,* (21 Mart 1958), S.6086, s.1-5.

"Tophane Dolmabahçe Arasının Tanzimi İhaleye Çıkarıldı", *Vatan,* (22 Mart 1958), S.6087, s.2.

"Tophane- Dolmabahçe Yolu 30 Metre Genişliğinde Olacak", *Yeni İstanbul,* (25 Mart 1958), S.3002, s.2.

"Şehirde 1958 Yılı İmar Faaliyeti Bugün Başlıyor", *Hürriyet,* (27 Mart 1958), S.3560, s.2.

"Trafiği Aksatan Sıkışık Yerler Süratle Açılacak", *Hürriyet,* (27 Mart 1958), S.3560, s.2.

"İmar", *Yeni İstanbul,* (27 Mart 1958), S.3004, s.1

"İstimlak, Yine Beyazıtta", *Vatan,* (29 Mart 1958), S. 6094, s.1.

"Karaköy'deki Bloğun Yıkımına Yarın Başlanıyor", *Yeni İstanbul,* (31 Mart 1958), S.3008, s.2

"Haliç'te İki Yeni Köprü ve Bir Tünel", *Hürriyet,* (2 Nisan 1958), S.3566, s.1-5.

"Taksim En Kısa Yolla Tophane'ye Bağlanacak", *Yeni İstanbul,* (3 Nisan 1958), S.3011, s.2

"İstimlak Faaliyeti Genişliyor", *Yeni İstanbul,* (9 Nisan 1958), S.3017, s.1-5

"Camilerin Tamiri İçin Bir Yılda 5.5 Milyon Sarfedildi", *Vatan,* (10 Nisan 1958), S.6106, s.2.

"Tophane Dolmabahçe Yolu Beton Asfalt Olacak", *Yeni İstanbul,* (11 Nisan 1958), S.3019, s.2.

"Yeni Planlar: Saraçhanebaşı ve Beyazıt'ta İki Tünel", *Hürriyet,* (13 Nisan 1958), S.3574, s.3.

"İstimlak İşini Hızlandırmak İçin Yeni Vasıtalar Alınıyor", *Hürriyet,* (14 Nisan 1958), S.3578, s.3.

"117 Bina İstimlâk Edilecek", *Vatan,* (19 Nisan 1958), S.6115, s.1-5.

"Domuz Sokağı Dünden Beri Trafiğe Kapalı", *Hürriyet,* (23 Nisan 1958), S.3586, s.2.

"Aksaray Yenikapı Yolu Beton Asfalt Oluyor", *Yeni İstanbul,* (25 Nisan 1958), S.3031, s.2.

"Karaköy Meydanı Pek Yakında Kati Olarak Tanzim Edilecek", *Hürriyet,* (26 Nisan 1958), S.3588, s.2.

"İmar Konusunda Fikir Danışılması İstendi", *Vatan,* (26 Nisan 1958), S.6120, s.1-3.

"Eminönü Unkapanı Yolu 46 Metre Genişlikte Olacak", *Yeni İstanbul,* (26 Nisan 1958), S.3032, s.2.

"Yeni Tophane Karaköy Yolu İhale Edildi", *Vatan,* (29 Nisan 1958), S.6123, s.2.

"Dolmabahçe Tophane Yolu Asfaltlanıyor", *Hürriyet,* (3 Mayıs 1958), S.3591, s.3

"Menderes Tophane'yi İnceledi", *Vatan,* (5 Mayıs 1958), S.6129, s.1.

"Başvekil Adnan Menderes'in Riyasetinde Yapılan Toplantı", *Zafer,* (5 Mayıs 1958), S.3125, s.1.

"Ferahlık", *Hürriyet,* (7 Mayıs 1958), S.3599, s.1.

"Beşiktaş ve Bebekte de Tramvay Hattı Sökülüyor", *Yeni İstanbul,* (10 Mayıs 1958), S.3046, s.1-5.

"İstanbul Bu Mu?", *Hürriyet,* (11 Mayıs 1958), S.3603, s.1.

"Domuz Sokağı'nda Dün Tarihi Bir Taş Bulundu", *Yeni İstanbul,* (12 Mayıs 1958), S.3048, s.1-5.

Yeni İstanbul, (12 Mayıs 1958), S.3048, s.1.

"Boğaz Yollarının Bütün Noksanları Tamamlanıyor", *Hürriyet,* (16 Mayıs 1958), S.3608, s.2.

"Başladı", *Hürriyet,* (21 Mayıs 1958), S.3613, s.1.

"Karaköy'de 87 Bina Daha Yıktırılıyor", *Vatan,* (21 Mayıs 1958), S.6145, s.1

"Karaköy'de 87 Bina İstimlak Ediliyor", *Yeni İstanbul,* (21 Mayıs 1958), S.3057, s.1-5.

"Karaköy'de 138 Bina Daha Yıkılacak", *Hürriyet,* (24 Mayıs 1958), S.3616, s.1.

"Yıkılan Kiliseler ve Patriğin İddiası", *Hürriyet,* (24 Mayıs 1958), S.3616, s.1-5.

"164 Bina Daha İstimlak Edilecek", *Vatan,* (27 Mayıs 1958), S.6151, s.1.

"Muhtelif Semtlerde Bazı Binalar Daha Yıkılacak", *Hürriyet,* (27 Mayıs 1958), S.3619, s.2

"Karaköy'ün İmar Planı Değişti", *Hürriyet,* (28 Mayıs 1958), S.3620, s.1.

"Eski Eserlerin Tamir İşine Hız Veriliyor", *Hürriyet,* (31 Mayıs 1958), S.3613, s.2.

"İstanbul'un İmar İşi Sü'ratle Gelişiyor", *Zafer,* (3 Haziran 1958), S.3155, s.4.

"Havadan İstanbul", *Hürriyet,* (5 Haziran 1958), S.3628, s.6.

"600 Kadar Bina Daha İstimlâk Olunuyor", *Vatan,* (7 Haziran 1958), S.6162, s.3.;

"İmar Faaliyetleri Geceleri de Devam Ediyor", *Yeni İstanbul,* (7 Haziran 1958), S. 3073, s.1-5.

"Beyoğlu'nda da Yakında İstimlaklere Başlanıyor", *Yeni İstanbul,* (8 Haziran 1958), S.3075, s.2.

"Tophane Yolunun İnşaatı", *Hürriyet,* (14 Haziran 1958), S.3637, s.2.

"Karaköy'de 131 Bina Daha Yıktırılacak", *Vatan,* (18 Haziran 1958), S.6173, s.2.

"Tophane Dolmabahçe Yolu Trafiğe Kapatıldı", *Yeni İstanbul,* (18 Haziran 1958), S.3085, s.2.

"Günde 15 Bin lira", *Hürriyet,* (19 Haziran 1958), S.3642, s.1.

"Karaköy'de Yıkılacak Binalar", *Yeni İstanbul,* (26 Haziran 1958), S.3093, s.2.

"Hedefimiz, Tophane Yolunu İndirmek", *Vatan,* (26 Haziran 1958), S.6181, s.1.

"İmar Hareketi Memlekete Yeni Bir Çehre Kazandırıyor", *Zafer,* (2 Temmuz 1958), S.3180, s.1-4.

"Vilayet Mühim Bir Toplantı Yeri Oldu", *Hürriyet,* (3 Temmuz 1958), S.3653, s.1-5.

"Yıkılacak", *Yeni İstanbul,* (4 Temmuz 1958), S.3098, s.1.

"Edirnekapı Silivrikapı Yolu da Genişletiliyor", *Yeni İstanbul,* (8 Temmuz 1958), S. 3102, s.1.

Vatan, (9 Temmuz 1958), s.3.

"İndirme", *Vatan,* (11 Temmuz 1958), S.6193, s.1.

"İmar Planlarının Çoğu Değişiyor", *Hürriyet,* (14 Temmuz 1958), S.3664, s.1.

"Karaköy'e Atladı", *Vatan,* (20 Temmuz 1958), S.6202, s.2.

"İmar Faaliyetleri Devam Ediyor", *Yeni İstanbul,* (20 Temmuz 1958), S.3114, s.2.

"İlerliyor", *Hürriyet,* (25 Temmuz 1958), S.3675, s.3.

"Büyük Postane Olduğu Gibi Salıpazarı'na Gidiyor", *Hürriyet,* (2 Ağustos 1958), S.3683, s.2.

"Plan Dışı İstimlak Yapılmayacak", *Yeni İstanbul,* (6 Ağustos 1958), S. 3131, s.3.

"Azapkapı Karaköy Yolunda İstimlakler", *Yeni İstanbul,* (8 Ağustos 1958), S.3133, s.2.

"140 Bina daha Yıktırılıyor", *Vatan,* (15 Ağustos 1958), S.6227, s.2.

"İmar Vekilinin Tetkikleri", *Yeni İstanbul,* (19 Ağustos 1958), S.3144, s.2.

"İmar Vekili Tetkikleri", *Yeni İstanbul,* (19 Ağustos 1958), S.3144, s.2

"Karaköy'de Yeni İstimlak", *Vatan,* (20 Ağustos 1958), S.6233, s.2.

"Ha Gayret", *Hürriyet,* (24 Ağustos 1958), S. 3705, s.1.

"Ziraat Bankası Blokunun Yıkılmasına Başlanıyor", *Yeni İstanbul,* (28 Ağustos 1958), S.3153, s.2.

"Gülhane Parkı Sükûnete Kavuşuyor", *Vatan,* (29 Ağustos 1958), S.6141, s.5.

"Karaköy Tophane Arasındaki Yeni Yola Başlanıyor", *Hürriyet,* (2 Eylül 1958), S.3714, s.2.

Hürriyet, (11 Eylül 1958), S.3723, s.1

"İstimlak Hareketi Hızlandı", *Vatan,* (12 Eylül 1958), S.6255, s.5.

"Tophane- Dolmabahçe Yolu Aybaşında Trafiğe Açılıyor", *Yeni İstanbul,* (21 Eylül 1958), S.3170, s.2.

"Bir Türlü Tamamlanamadı", *Vatan,* (6 Ekim 1958), S.5880, s.1.

"Tophane Dolmabahçe Yolunun Bir Kısmı Trafiğe Açıldı", *Yeni İstanbul,* (9 Ekim 1958), S.3195, s.2.

"Azapkapı Karaköy Yolu", *Yeni İstanbul,* (10 Ekim 1958), S.3196, s.2.

"Belediye Meclisi Toplandı", *Vatan,* (12 Ekim 1958), S.5886, s.2.

Dolmabahçe Tophane Yolu Tamamen Trafiğe Açıldı", *Yeni İstanbul,* (12 Ekim 1958), S.3198, s.2.

"Sonu Köprüde", *Hürriyet,* (17 Ekim 1958), S.3758, s.1.

"Güneş Batışı", *Hürriyet,* (22 Ekim 1958), S.3764, s.1.

"Üsküdar ve Kabataş'ta İki Katlı İskeleler Yapılacak", *Yeni İstanbul,* (4 Kasım 1958), S.3221, s.2.

"İstanbul'un İmarı Sür'atle İnkişaf Ediyor", *Zafer,* (6 Kasım 1958), S.3307, s.1-4.

"Şehirde Trafik Etüdü Sona Erdi", *Vatan,* (23 Kasım 1958), S.6327, s.2.

"Meydana Çıktı Ama", *Yeni İstanbul,* (24 Kasım 1958), S.3241, s.1.

"Karaköy Meydanı Tadil Edilecek", *Yeni İstanbul,* (21 Aralık 1958), S.3268, s.2

"Eminönü Unkapanı Yolu Dün Sabah Trafiğe Açıldı", *Yeni İstanbul,* (3 Ocak 1959), S.3281, s.2.

"Karaköy Camii Heybeli Adaya Nakledilecek", *Yeni İstanbul,* (4 Ocak 1959), S.3282, s.2.

"Yeni Yol" *Hürriyet,* (21 Ocak 1959), S.3855, s.1.

"Karaköy Meydanı Tanzim Ediliyor", *Hürriyet,* (29 Ocak 1959), S.3863, s.2.

"Vakıflar İdaresinin Tamir Ettirdiği Camiler", *Yeni İstanbul,* (19 Şubat 1959), S.3328, s.2.

"Milli Saraylar Onarılacak", *Yeni İstanbul,* (2 Mart 1959), S.3339, s.3.

"Kemal Aygün Şehrin Belli Başlı İhtiyaçlarının Tablosunu Çizdi", *Vatan,* (6 Mart 1959), S.6429, s.1-5

"İstimlakler İçin Yeni Bütçede 22 Milyon liralık Tahsisat Ayrıldı", *Vatan,* (6 Mart 1959), S.6429, s.3.

"Karışıyor", *Hürriyet,* (13 Mart 1959), S.3906, s.1.

"Yeni Yılın İmar Faaliyeti Başladı", *Hürriyet,* (17 Mart 1959), S.3910, s.2.

"Tophane Meydanının Tanzimine Başlandı", *Yeni İstanbul,* (17 Mart 1959), S.3354, s.2.

"İndirmek İçin", *Hürriyet,* (23 Mart 1959), S.3916, s.3.

"Tanzim", *Yeni İstanbul,* (30 Mart 1959), S.3367, s.3.

"Yeni Caddelerin Ağaçlandırılması İşi Devam Ediyor", *Yeni İstanbul,* (31 Mart 1959), S.3368, s.2.

"Salıpazarı Liman Tesislerinin Önüne Bina Yapılacak", *Yeni İstanbul,* (31 Mart 1959), S.3368, s.2.

"Karaköy Meydanı Bol Işıkla Aydınlatılacak", *Yeni İstanbul,* (2 Nisan 1959), S.3373, s.2.

"Aygün Şehrin İmar Programını İzah Etti", *Yeni İstanbul,* (21 Nisan 1959), S.3387, s.1-5.

"İstimlakler Azalıyor", *Vatan,* (21 Nisan 1959), S.6115, s.1-5.

"Tophane Boğazkesen Yolu Bugün Trafiğe Açılıyor", *Yeni İstanbul,* (28 Nisan 1959), S.3394, s.2.

"Belediyeler Eski Eserleri Müsaadesiz Yıkamayacak", *Vatan,* S.6123, (29 Nisan 1959), s.3.

"İndirilecek", *Vatan,* (9 Mayıs 1959), S.6133, s.1.

"Galata Köprüsünün Durumu Tehlikeli", *Yeni İstanbul,* (14 Mayıs 1959), S.3410, s.1-5.

"Sirkeci'de Yıkılacak Binalar", *Yeni İstanbul,* (14 Mayıs 1959), S. 3410, s.5.

"Tetkik", *Vatan,* (15 Mayıs 1959), S.6497, s.1

"Tophane Taksim Yolu Acele Olarak Bitirilecek", *Hürriyet,* (18 Mayıs 1959), S.3970, s.1-5.

"İstanbul'da Bu Sene 98 Tarihi Eser Onarılacak", *Hürriyet,* (31 Mayıs 1959), S.3983, s.1-5.

"Vakıflar Genel Müdürü Dün Tamir İşlerine Dair Bilgi Verdi", *Vatan,* (31 Mayıs 1959), S.6513, s.3.

"Boğaziçi Köprüsünün Anadolu Yakasına Ait Tanzim Projesi", *Zafer,* (31 Mayıs 1959), S.3427, s.1-4.

"Salıpazarı'nda 40 Dükkanlı Bir İş Sitesi Kurulacaktır", *Yeni İstanbul,* (8 Haziran 1959), S.3435, s.2.

"K. Aygün Ankara Temasları Hakkında Basına Bilgi Verdi", *Vatan,* S.6522, (9 Haziran 1959), s.1-5.

"Yeni Açılan Yolların İkmaline Çalışılıyor", *Hürriyet,* (16 Haziran 1959), S.3999, s.2.

"Gazhane Taşınıyor", *Yeni İstanbul,* (21 Haziran 1959), S.3445, s.

"Galata Köprüsü Yeni Olarak İnşa Ediliyor", *Hürriyet,* (24 Temmuz 1959), S.4034, s.1.

"Başvekil İmar İşini Görüştü", *Hürriyet,* (27 Temmuz 1959), S.4037, s.1.

"Asfaltlanıyor", *Hürriyet,* (2 Ağustos 1959), S.4043, s.1.

"Kabataş'ta Sahil Gezi Yeri Hazırlanıyor", *Yeni İstanbul,* (16 Ağustos 1959), S.3501, s.2.

"Dolmabahçe Meydanı Yeniden Tanzim Olacak", *Vatan,* (23 Ağustos 1959), S6593, s.2.

"Dolmabahçe Meydanı Tanzim Ediliyor", *Hürriyet,* (23 Ağustos 1959), S. 4064, s.2

"Dolmabahçe Meydanının Tanzimine Başlanıyor", *Yeni İstanbul,* (2 Eylül 1959), S.3518, s.2

"Şehrin Kanalizasyon İşi Bir Programa Bağlanıyor", *Hürriyet,* (6 Eylül 1959), S.4078, s.3.

"Şehirde İmar Faaliyeti", *Yeni İstanbul,* (15 Eylül 1959), S.3530, s.2.

"İstanbul Şehri Tam 3 Defa Fetholunmuş", *Vatan,* (2 Ekim 1959), S.6634, s.5.

"Necatibey Caddesi Trafiğe Açılıyor", *Yeni İstanbul,* (3 Ekim 1959), S.3549, s.2.

"Necatibey Caddesindeki Dükkanlar Yıktırıldı", *Yeni İstanbul,* (8 Ekim 1959), S.3554, s.2.

“Belediye Meclisi Dün Yeni Yol Planlarını Kabul Etti”, *Hürriyet,* (10 Ekim 1959), S.4112, s.2.

“D. Bahçe- Gümüşsuyu Arası Trafiğe Kapatılıyor”, *Hürriyet,* (29 Ekim 1959), S.4131, s.2.

“Kabataş Beşiktaş Yolunda Viraj Kaldırılacak”, *Yeni İstanbul,* (29 Ekim 1959), S.3575, s.2.

“Dolmabahçe Meydanının Düzenlenmesine Bugün Başlanıyor”, *Vatan,* (30 Ekim 1959), S.6662, s.2.

“Bir Firma, Galata köprüsünü Yenileştirmeyi Teklif Etti”, *Yeni İstanbul,* (3 Kasım 1959), S.3580, s.2.

“İstanbul’un İmarı Büyük Bir Sür’atle İlerliyor”, *Yeni İstanbul,* (5 Aralık 1959), S.2533, s.2;

“Saraçhane’de 15 Bina Yıktırıldı”, *Yeni İstanbul,* (12 Aralık 1959), S.3619, s.2.

“Salıpazarı İş Hanları 1. Kısım İnşaatı Bitti”, *Vatan,* (16 Aralık 1959), S.6703, s.2.

“Salıpazarı İşhanlarının İlk Kısmı Bitti”, *Yeni İstanbul,* (16 Aralık 1959), S.3623, s.2.

“İstanbul İşletmelerinin Islahı”, *Yeni İstanbul,* (21 Aralık 1959), S.3630, s.3.

“Dolmabahçe Gazhanesi Nakledіliyor”, *Vatan,* (22 Aralık 1959), S.6418, s.5.

“Salıpazarı Rıhtım Sahasının Planı”, *Vatan,* (25 Aralık 1959), S.6421, s.2.

“3. Haliç Köprüsü İçin Teklif İsrail’den Geldi”, *Hürriyet,* (29 Aralık 1959), S.4192, s.3.

“Dolmabahçe Gümüşsuyu Yolu Tamamlanmak Üzere”, *Yeni İstanbul,* (29 Aralık 1959), S.2636, s.2.

“Belediye 1960’ta İmar İşlerine 500 Milyon Ayıracak”, *Hürriyet,* (3 Ocak 1960), S.4197, s.2.

“Dolmabahçe Tophane Yoluna Daha Fazla Lamba Konuyor”, *Yeni İstanbul,* (10 Ocak 1960), S.3648, s.2.

“Dolmabahçe’ye Beton Döküm İşi Bugün Bitiyor”, *Hürriyet,* (17 Ocak 1960), S.4211, s.2.

“Avrupa’da En Büyük”, *Hürriyet,* (26 Ocak 1960), S.4220, s.1.

“Menderes'e Altın Mala Hediye Edilecek”, *Vatan,* (2 Şubat 1960), S.6727, s.5.

“İstanbul'un İmarı "Bina Katliamı" Diye Vasıflandırıldı”, *Vatan,* (14 Şubat 1960), S.6739, s.3.

“Tehlike Var”, *Hürriyet,* (29 Şubat 1960), S.4254, s.1.

Hürriyet, (14 Mart 1960), S.4268, s.1.

"Karaköy Köprüsü Hazırlıklarına Başlanıyor", *Yeni İstanbul,* (2 Nisan 1960), S.3729, s.2.

"Dolmabahçe Sahil Gezisi Ele Alınıyor", *Yeni İstanbul,* (19 Nisan 1960), S.3746, s.2.

"Saraçhane- Unkapanı Yolu", *Vatan,* (18 Nisan 1960), S.6802, s.2.

"İstanbul'da İmar Faaliyetleri", *Zafer,* (19 Nisan 1960), S.3802, s.1-5.

"Tophanede Yeşil Saha", *Vatan,* (20 Nisan 1960), S. 6803, s.1.

"Şehrimizde İmar Faaliyet Hızlandı", *Yeni İstanbul,* (29 Nisan 1960), S.3757, s.2.

"Fransa İmar Bakanı İmar İşlerini Övdü", *Vatan,* (17 Mayıs 1960), S.6829, s.1.

"Belediye Dün Sekiz Milyon liralık Yol İhalesi Yaptı", *Vatan,* (17 Mayıs 1960), S.6829, s.2.

"İstanbul'da Bu Sene 98 Eser Onarılacak", *Hürriyet,* (31 Mayıs 1959), S.3983, s.1-5.

"Abidelerin tamiri", *Zafer,* (31 Mayıs 1959), S.4059, s.1-4.

"Belediye, Planlama ve Araştırmalar İçin Heyet Kurdu", *Vatan,* (5 Haziran 1960), S.6845, s.2.

"Şehir İşlerinde İlim Adamlarının Fikri Alınacak", *Vatan,* (18 Haziran 1960), S.6858, s.3.

"Birçok Mevzii İmar Planı İptal Edildi", *Vatan,* (24 Temmuz 1960), S.6894, s.2.

"İlmi Planlama Büroları Kuruldu", *Vatan,* (3 Ağustos 1960), S.6904, s.1-5.

"İmarda 300 Milyon lira Yolsuzluk Var", *Vatan,* (13 Eylül 1960), S.6945, s.1-5.

"A. Menderes Dolmabahçe Yolundan da Mesul Çıktı", *Vatan,* (12 Ekim 1960), S.6974, s.1-3.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

Url 1: SALT Araştırma, "Levent Mahallesi", Gültekin Çizgen Koleksiyonu, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/89123 [Erişim Tarihi: 01.02.2023]

Url 2: SALT Araştırma, "Marmara Sahil Yolu", 1950, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/97130 [Erişim Tarihi: 01.02.2023]

Url 3: SALT Araştırma, "Taksim Meydanı", 1940, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/120261 [Erişim Tarihi: 01.02.2023]

Url 4: İAE, Henri Prost, Bedestende Metro İstasyonu", 1945, https://blog.iae.org.tr/sergiler/henri-prostun-metro-projesi [Erişim Tarihi: 01.02.2023]

Url 5: Matrakçı Nasuh, "Galata", 1537, https://tr.m.wikipedia.org/wiki/Dosya:Matrak%C3%A7%C4%B1_Nasuh_-_%C4%B0stanbul.jpg [Erişim Tarihi: 01.02.2023]

Url 6: SALT Araştırma, "Galata Köprüsü", 1928, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/123827 [Erişim Tarihi: 06.02.2023]

Url 7: SALT Araştırma, "Erkan-ı Harbiye Koleksiyonu", 1911-1912, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/100256 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 8: SALT Araştırma, Melling, 19.yy. https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/106251 [Erişim Tarihi: 06.02.2023]

Url 9: SALT Araştırma, James Robertson, 1853, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/194230 [Erişim Tarihi: 06.02.2023]

Url 10: SALT Araştırma, Charles Chusseau-Flaviens, 1915, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/108036 [Erişim Tarihi: 06.02.2023]

Url 11: SALT Araştırma, Jacqees Nicolas Bellin, 1764, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/110007 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 12: Eski İstanbul Fotoğraf Arşivi, James Robetson, Dolmabahçe Çinili Köşk, 1850, http://www.eskiistanbul.net/7144/dolmabahce-sarayi-oncesinde-yerinde-bulunan-cinili-kosk-james-robertson-1850- [Erişim Tarihi: 01.02.2023]

Url 13: Dolmabahçe Sarayı, Abdullah Frères, 1880-1890, https://primo.getty.edu/primo-explore/ [Erişim Tarihi: 01.02.2023]

Url 14: Eski İstanbul Fotoğraf Arşivi, Beşiktaş İskelesi, 1948, http://www.eskiistanbul.net/7484/besiktas-iskelesi-1948#lg=0&slide=0 [Erişim Tarihi: 01.02.2023]

Url 15: SALT Araştırma, (İFEA), "İstanbul Şehir Rehberi", 1934, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/112049 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 16: SALT Araştırma, Bülent Tuvalo, İstanbul Umumi Planı, 1955, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/111072 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 17: SALT Araştırma, "Galata Rıhtımı", 1956, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/201538 [Erişim Tarihi: 06.02.2023]

Url 18: SALT Araştırma, Söylemezoğlu Ailesi, A.M. Schneider- M.İs. Nomidis, 1944, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102336 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 19: SALT Araştırma, (IFEA), Charles Edward Goad, "Pera-Galata Bölgesi", 1905, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/110010 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 20: SALT Araştırma, "Karaköy Meydanı", 1938, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/108257 [Erişim Tarihi: 06.02.2023]

Url 21: SALT Araştırma, Cemal Işın, "Karaköy Borsa Hanı", 1958 https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93538 [Erişim Tarihi: 06.02.2023]

Url 22: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Karaköy Planı detay", 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 23: SALT Araştırma, Suat Nirven, "Karaköy Civarı Planları", 1947, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/192185 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 24: SALT Araştırma, Cemal Işın, "Karaköy meydanı yıkımları", 1958, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/98562 [Erişim Tarihi: 06.02.2023]

Url 25: SALT Araştırma, Cemal Işın, "Karaköy Meydanı yıkımları", 1958, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93537 [Erişim Tarihi: 06.02.2023]

Url 26: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Galata Planı", 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 27: SALT Araştırma, (İMTAS), Suat Nirven, "Karaköy Planı" 1948, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/112064 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 28: SALT Araştırma, "Karaköy- Galata Köprüsü", 1958 öncesi, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/118254[Erişim Tarihi: 06.02.2023]

Url 29: SALT Araştırma, "Galata Rıhtımı" 1956, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/201538 [Erişim Tarihi: 06.02.2023]

Url 30: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Karaköy Meydanı" 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 31: SALT Araştırma, Bülent Tuvalo, "İstanbul Şehri Umumi Planı", 1955, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/111072 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 32: SALT Araştırma, Sébah & Joaillier, "Necatibey Caddesi", 1890, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/194328 [Erişim Tarihi: 06.02.2023]

Url 33: SALT Araştırma, Suat Nirven, "Karaköy Civarı Planı", 1949, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/192185 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 34: SALT Araştırma, Suat Nirven, "Beyoğlu Kazası, Galata", 1949, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/192185 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 35: SALT Araştırma, Sébah & Joaillier, "Karaköy, Necatibey Caddesi", 1890, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/194328 [Erişim Tarihi: 07.02.2023]

Url 36: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Karaköy Bektaş Efendi Mescidi" 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 37: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Karabaş Hamamı",1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 38: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Karabaş Camii",1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 39: SALT Araştırma, Barker, "Tophane Gravürü", 19. yy., https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/121329 [Erişim Tarihi: 07.02.2023]

Url 40: SALT Araştırma, Suat Nirven, "Galata Rıhtım",1947, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/192185 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 41: SALT Araştırma, Suat Nirven, "Galata Kemankeş Mahallesi", 1948, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/192185 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 42: SALT Araştırma, Cemal Işın, "Galata Rıhtım ve Yolcu Salonu", 1950'ler, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93539 [Erişim Tarihi: 07.02.2023]

Url 43: SALT Araştırma, (İMTAS), Jacques Pervititch, "Tophane Bölgesi", 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/105067 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]
Url 44: SALT Araştırma, "Nusretiye Camii ve Atlı Tramvay", 1921, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/117273 [Erişim Tarihi: 07.02.2023]

Url 45: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Kılıçali Paşa Camii, Tophane", 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]
Url 46: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Tophane Meydanı" 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]
Url 47: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Tophane Meydanı, Müşirlik Binası" 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 48: SALT Araştırma, "Tophanede Yıkılan Binalar", 1950'ler, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 07.02.2023]

Url 49: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch "Tophane- Fındıklı", 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]
Url 50: SALT Araştırma, (IMTAS-IFEA), Jacques Pervititch, "Dolmabahçe Beşiktaş", 1922, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/99248 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]
Url 51: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Cihangir- Fındıklı"1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]
Url 52: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch "Tophane, Sanayi Kışlası"1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]
Url 53: SALT Araştırma, "Meclis-i Mebusan Caddesi", 1900'ler, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/208251 [Erişim Tarihi: 07.02.2023]

Url 54: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch "Tophane, Kışla Camii",1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 55: SALT Araştırma, "Tophane- Kabataş Yolu yıkılan binalar", 1950'ler, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102624 [Erişim Tarihi: 07.02.2023]

Url 56: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch "Tophane Rıhtımı"1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]
Url 57: SALT Araştırma, İsmail Demir, Ülgen Ailesi Koleksiyonu, "II Abdülhamid Çeşmesi" Tarih bilinmiyor, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/90480 [Erişim Tarihi: 09.02.2023]

Url 58: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Nusretiye Camii ve Tophane", 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 59: SALT Araştırma, James Robertson, "Nusretiye Camii Sebili ve Muvakkithanesi", 1855, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/194311[Erişim Tarihi: 09.02.2023]

Url 60: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Çivili Liman Mescidi-Tophane", 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93769 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]
Url 61: SALT Araştırma, Charles Chusseau-Flaviens, "Meclis-i Mebusan Caddesi", 1915, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/108036[Erişim Tarihi: 09.02.2023]
Url 62: Eski İstanbul Fotoğraf Arşivi, "Tophane ve Nusretiye Camii", 1910, http://www.eskiistanbul.net/7367/tophane-ve-nusretiye-camii-1910 [Erişim Tarihi: 09.02.2023]

Url 63: SALT Araştırma, (IMTAS), Jacques Pervititch, "Salıpazarı- Firuzağa",1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/99248 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]
Url 64: SALT Araştırma, "Fındıklı Sahili, Süheyl Bey Camii", 1927, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/201530 [Erişim Tarihi: 09.02.2023]

Url 65: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Fındıklı Hatuniye Külliyesi",1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]
Url 66: Eski İstanbul Fotoğraf Arşivi, "Hatuniye Camii ve Külliyesi", Tarih bilinmiyor, http://www.eskiistanbul.net/5066/kesfi-cafer-efendi-tekkesi-findikli-da-bulunan-cifte-saraylar-in-hemen-arkasinda[Erişim Tarihi: 09.02.2023]

Url 67: SALT Araştırma, (IFEA), Jacques Pervititch, "Fındıklı Hamamı-Fındıklı",1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]
Url 68: Eski İstanbul Fotoğraf Arşivi, Guillaume Berggren, "Fındıklı", 1890, http://www.eskiistanbul.net/4102/findikli-1890-guillaume-berggren-fotografi [Erişim Tarihi: 09.02.2023]
Url 69: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Fındıklı, Fındıklı Camii"1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 70: SALT Araştırma, "Fındıklı Molla Çelebi Camii", Tarih Bilinmiyor, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/122292 [Erişim Tarihi: 09.02.2023]

Url 71: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Fındıklı- Koca Yusuf Paşa Sebili", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 72: SALT Araştırma, Ülgen Ailesi, "Koca Yusuf Paşa Çeşmesi ve Sebili", Tarih bilinmiyor, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/76787 [Erişim Tarihi: 09.02.2023]

Url 73: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Fındıklı- Mustafa Ağa Çeşmesi", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 74: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Kabataş Ali Paşa Çeşmesi", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 75: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Kabataş İskalesi",1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 76: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Kabataş"1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 77: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Kabataş Sadeddin Efendi Çeşmesi", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 78: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Kabataş Silahtar Yahya Efendi Çeşmesi", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 79: SALT Araştırma, Ülgen Ailesi Koleksiyonu, "Silahtar Yahya Efendi Çeşmesi", Tarih bilinmiyor, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/205645[Erişim Tarihi: 09.02.2023]

Url 80: SALT Araştırma ,(İFEA), Jacques Pervititch, "Kabataş", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 81: SALT Araştırma,(İFEA), Jacques Pervititch, "Dolmabahçe- Kabataş", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 82: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Dolmabahçe- Kabataş", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353, [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 83: SALT Araştırma, Ülgen Ailesi Koleksiyonu, "Dolmabahçe Semti'nde Hacı Mehmet Emin Ağa çeşmesi ve sebili" Tarih bilinmiyor, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/80891, [Erişim Tarihi: 09.02.2023]

Url 84: SALT Araştırma, (İFEA), Jacques Pervititch, "Dolmabahçe", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/102353, [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 85: SALT Araştırma, Ülgen Ailesi Koleksiyonu, "Dolmabahçe Camii", 1944, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/76654 [Erişim Tarihi: 09.02.2023]

Url 86: SALT Araştırma, Abdullah Frères, "Dolmabahçe Camii ve Meydanı", 1880, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/194302[Erişim Tarihi: 09.02.2023]

Url 87: SALT Araştırma, (İMTAS), Jacques Pervititch, "Dolmabahçe", 1926,

https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/112055 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 88: SALT Araştırma, (İMTAS), Jacques Pervititch, "Dolmabahçe", 1926, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/112055 [Erişim Tarihi: 25.02.2023]

Url 89: SALT Araştırma, Söylemezoğlu Ailesi, " Dolmabahçe'deki Hasahırları gösteren fotoğraf", 1930'lar, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/71172 [Erişim Tarihi: 09.02.2023]