

**T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANABİLİM DALI**

**DEMOKRAT PARTİ İKTİDARI DÖNEMİNDE
İSTANBUL'A İLİŞKİN İMAR POLİTİKALARI VE FAALİYETLERİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Ünsal YAVUZ
2901050004**

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Işıl ÇAKAN HACİİBRAHİMOĞLU

İstanbul 2008

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
MÜDÜRLÜĞÜ

TEZ ONAYI

ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ Bilim Dalında **2901050004** numaralı **Ünsal YAVUZ**'un hazırladığı **DEMOKRAT PARTİ İKTİDARI DÖNEMİNDE İSTANBUL'A İLİŞKİN İMAR POLİTİKALARI VE FAALİYETLERİ** konulu **YÜKSEK LİSANS TEZİ** ile ilgili **Tez Savunma Sınavı**, İ.Ü. Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği'nin 10./28.Maddesi uyarınca günü saat'de yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayı tezinin'ne* **OYBİRLİĞİ/ OYÇOKLUĞU** ile karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	KANAATİ(*)	İMZA

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “DEMOKRAT PARTİ İKTİDARI DÖNEMİNDE İSTANBUL’A İLİŞKİN İMAR POLİTİKALARI VE FAALİYETLERİ” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğundan, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

18/6/2008

Ünsal YAVUZ

DEMOKRAT PARTİ İKTİDARI DÖNEMİNDE İSTANBUL'A İLİŞKİN İMAR POLİTİKALARI VE FAALİYETLERİ

Ünsal YAVUZ

ÖZET

Bu tezde, Demokrat Parti'nin iktidarda olduğu 1950-1960 yılları arasında, İstanbul'un imarının ne şekilde ele alındığı incelenmiştir. Bugün çok kişi tarafından, Başbakan Adnan Menderes'in adıyla anılan ve bazıları tarafından, şehrin kendine has yapısını bozduğu iddia edilen dönemin imar faaliyetleri, esas olarak 1930'lu yıllarda uygulamaya konmuş olan Prost Planı'nı temel almış uygulamalardır. Özellikle 1950'li yılların ikinci yarısında, Başbakan Menderes'in, Fahri Belediye Başkanı olmasıyla imar faaliyetleri daha da artmıştır. 27 Mayıs 1960 askeri darbesine kadar devam eden Demokrat Parti dönemi süresince yol inşaatlarına önem verilmiş; geniş bulvarlar inşa edilmiştir. Örneğin, bugünkü yol ağının büyük kısmı bu dönemde yapılmıştır. Boğaz'a köprü ve metro projeleri de gündeme gelmiş; ancak herhangi bir uygulama olmamıştır. Dolayısıyla, her ne kadar yapılan değerlendirmeler çoğu kez Menderes'in siyasi kimliğini hedef alan bir tarzda yapılmış ve yapılıyor olsa da Demokrat Parti dönemindeki imar faaliyetleri, bir Cumhuriyet projesi olan Prost Planı'nın uygulanmasından ibarettir.

RECONSTRUCTION POLITICS AND ACTIVITIES OF CITY OF ISTANBUL AT THE PERIOD OF GOVERNING DEMOCRATIC PARTY

Ünsal YAVUZ

ABSTRACT

This thesis discusses that how the reconstruction of Istanbul was carried out during the period of Democratic Party stood in the government from 1950 through 1960. Today the reconstruction activities of that period are remembered by the name of Prime Minister Adnan Menderes by a lot of people, and are regarded by some as ruining the architectural vernacular of the city. Actually they were based on a plan which was started in the 1930's and known as Prost Plan. Especially in the second half of the 1950's, reconstruction activities increased as Prime Minister Menderes became the Honorary Mayor of Istanbul. During the period of Democratic Party until the military coup d'etat on May 27, 1960, special attention was given to road construction, and wide boulevards were designed. As an example, most of the today's roads were constructed in that time. There were even ideas about Bosphorus Bridge and metro system, but these were never realized. Therefore, even though critics usually target at Mr. Menderes' political personality when they analyze the reconstruction activities and its effects, the activities of the period are actually an implementation of Prost Plan, which is a project of the Republic.

ÖNSÖZ

Temelleri tarih öncesine kadar giden bir şehir olan İstanbul, uzun yıllar boyunca başkent olmasından dolayı dünya tarihinde önemli bir yere sahip olmuştur. Bu sebeple şehrin imarı, iktidarlar tarafından önemle ele alınmış; İstanbul, devletin gücünü simgeleyen bir şehir olarak iktidarlar tarafından özenle imar edilmiştir. Böyle önemli ve şöhretli bir kentin imarında tartışmalar eksik olmamıştır.

Bu tezin konusu, Demokrat Parti'nin iktidarda kaldığı 1950-1960 yılları arasında İstanbul'a ilişkin imar politikaları ve faaliyetleridir. Bu dönem, Cumhuriyet ile başlayan imar faaliyetlerinin, kısa süre içinde, İstanbul'da daha belirgin ve etkili hale geldiği yıllar olup yapılan faaliyetler, bugün de şehrin yaşamında etkin olan yapıların ortaya çıkmasını sağlamıştır.

İstanbul'un bünyesinde kalıcı etkiler meydana getirmiş olan bu imar faaliyetlerine dair neredeyse hiçbir kapsamlı yayın bulunmamaktadır. Doğrudan konu ile ilgili bir iki kitap bulunmaktaysa da bunlar, o yıllarda daha çok propaganda amaçlı olarak hazırlanmış şehir tanıtım kitaplarıdır. *Giriş* bölümünde, İstanbul'daki imar hareketlerinin tarihine yer verilmiş olan bu tezde, şehrin imarı, esas olarak arşiv belgeleri üzerinden gidilerek incelenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kurum Arşivi'nde konu ile ilgili görülen belgelerden faydalanılmıştır. Bu kaynakları desteklemek üzere, kitap ve makalelerin yanısıra gazete ve dergilerden de yararlanılmıştır.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde ilgili yıllara ait bütün evraklar incelenmiş; İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kurum Arşivi'nde ise yalnız Belediye Meclisi'nin almış olduğu kararlar incelenebilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşiv Müdürlüğü, ilk görüşmede şifahen arşivlerinin araştırmaya kapalı olduğunu öne sürmüştü; yazışmalar ve görüşmeler ile geçen bir ayı aşan süreç sonunda *sadece* Meclis kararlarının yer aldığı kısmını araştırmaya açmışlardır. Dolayısıyla şehirde imara ilişkin yapılanlar, sadece Meclis kararları üzerinden takip edilebilmiştir. Meclis kararları, Belediye Başkanı ve Vali onayına tabi olduğu gibi bazı kararlarda da ilgili Bakanlık tarafından onay gerekmektedir. Bu sebeple, bazı Meclis kararlarının onaylanmamış olabileceği ya da onaylanmış olsa bile uygulamasının olmayabileceği ihtimali gözönünde bulundurulmalıdır. Özel bir İstanbul bölümü ve geniş bir harita arşivi olması sebebiyle önemli bir kaynak olabilecek yine Belediye'ye ait olan Taksim Atatürk Kitaplığı ise bir yıla yakın bir zamandan beri tadilatla olmasından ötürü maalesef araştırma kapsamı dışında kalmıştır.

Bu tez çalışmasına danışmanlık yapan Doç. Dr. Işıl ÇAKAN HACİİBRAHİMOĞLU'na, tezi tamamlamama kadar gösterdikleri sabır ve ilgiden dolayı teşekkür ederim.

Son olarak, bu tezi yazabilmem için maddi ve manevi sınırsız destek vermiş olan aileme teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
GİRİŞ	1
1- İstanbul'un İmar Tarihi	1
2- Atatürk Dönemi (1923-1938) Şehrin İmarı	8
3- İnönü Dönemi (1938-1950) Şehrin İmarı	15
I. BÖLÜM: İSTANBUL'UN İMARİ (1950-1956)	24
1- Genel Seçimler Öncesi İmar Hareketleri	24
2- DP'nin İktidar Oluşu	28
3- Yeni Hükümetin İmara Yönelik İlk İcraatları.....	31
4- İmar Planlamasında Yeni Dönem: Prost'un Görevinin Sona Ermesi	36
5- Değişimin Sembolü: Hilton Oteli	38
6- "1952 İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi"	41
7- 1954 Senesinde Şehre İlişkin İmar Faaliyetleri	44
7.1- Yol İşleri	44
7.2- Mesken Sorunu	49
7.3- Diğer İmar Faaliyetleri	52
7.4- Tarihi Eserler	54
8- Mali Kaynak Sıkıntısı ve Çözümler	55
9- İmarın Şekillenmesinde İdeolojik Boyut	59
10- Seçime Doğru Şehrin İmar Durumu	65
II. BÖLÜM: İSTANBUL'DA YOĞUN İMAR HAREKETLERİ (1956-1960)	69
1- İmar Hareketlerinde Yeni Strateji	69
2- Fahri Belediye Reisi İdaresinde İmar	73
3- İmar Hareketlerine İlişkin Görüşler ve Temenniler	80
4- 1957 Yılı Sonuna Doğru Şehrin İmar Durumu	88
4.1- Yol ve Meydan İşleri	89
4.2- Mesken Sorunu	98
4.3- Diğer İmar Faaliyetleri	99
4.4- Tarihi Eserler	103
5- Erken Genel Seçimler ve Şehrin İmarı	104
6- DP İktidarının Sonu	112
7- İmarın Mali Yönü	114
8- İmarın İdeolojik Boyutu	121
9- Darbe Sonrası Şehrin İmar Durumu	123
SONUÇ	129
BİBLİYOGRAFYA	135
EKLER	148

GİRİŞ

İstanbul, tarihi geçmişi, ekonomik ve sosyal yapısı ile siyasi yönünden dolayı her zaman ilgi odağı olan bir kenttir. Dolayısıyla şehrin imarı da yalnız kendisini değil bütün ülkeyi ilgilendiren önemli bir konudur. Bu tezin konusu olan Adnan Menderes'in Başbakan olarak ülkeyi yönettiği 1950-1960 yılları arasında, İstanbul'un imarını doğru yorumlayabilmek için şehrin imar tarihini, ana hatlarıyla da olsa bilmek gerekir. Özellikle, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilanı ile yapılmaya başlanan imar faaliyetleri ve uygulamaya konan ilk imar planı, Menderes döneminde yapılacak faaliyetlere temel teşkil edecektir. Bu bölümde, İstanbul'un imar tarihine yer verilmiş olup özellikle Cumhuriyet'in kurucusu ve I. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk ile II. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü zamanı, daha detaylı olarak sunulmuştur.

1- İstanbul'un İmar Tarihi

İstanbul'da iskân, tarih öncesi çağlara kadar gider. Yarımburgaz Mağarası ve Pendik'te yapılan kazılar ile elde edilen veriler, bu dönemlere aittir. Daha yakın zamana ilişkin elde edilen bazı kalıntılar ise bize, Sarayburnu'nda Trakyalılar'a ve Kadıköy'de Fenikeliler'e ait yapılar olduğunu gösterir.¹

İÖ 7. yy'da, ilk kentler olan Selymbria (bugünkü adıyla Silivri), Chalcedon (bugünkü adıyla Kadıköy) ve Byzantion (bugünkü adıyla Tarihi Yarımada) adındaki Yunan kolonileri kurulur.² Bugünkü kentin temelini teşkil eden Byzantion, İÖ 660 yılında Dorlar'ın istila ettiği Yunanistan'dan kaçan Megaralılar'ın bir kolu tarafından kurulmuştur.³

¹ "İstanbul", **AnaBritannica Genel Kültür Ansiklopedisi**, C. XII, Genel Yayın Yönetmeni: Gürel Tüzün, 15. bs., [y.y.], Ana Yayıncılık A.Ş., 1986-1988, s. 78.

² **Kentler Kenti İstanbul: Dünya Kenti İstanbul Sergisi**, Haz.: Mine Soysal, [y.y.], Tarih Vakfı, [t.y.], s. 7.

³ "İstanbul", **AnaBritannica**, C.XII.

Ulaşım ve savunma açısından avantajlı bir konuma sahip olup bağımsız bir ticaret kenti olarak gelişen Byzantion'un, kent planlaması açısından önemli unsurları olan limanı, akropolü, agorası ve surları sonraki dönemlerde de şehrin yapısını etkilemiştir.⁴ Örneğin, kentin merkezi olan akropolün yerinde bugün Topkapı Sarayı bulunur.⁵

Zaman içinde Persler, Spartalılar, Makedonyalılar, Galatlar ve Bithynialılar gibi farklı halkların akınlarıyla karşılaşmış ve bazılarının da yönetimleri altında kalmış olan Byzantion, Makedonyalılar'ın saldırılarına karşı Roma İmparatorluğu'ndan, korunmasını talep eder. İÖ 74 yılında tam olarak Roma'ya bağlanan kent, İS 73'te ise Roma'nın Bithynia-Pontus Eyaleti sınırları içinde yer alır.⁶ Bu süreçte, akınlar esnasında kent birçok kere tahrip edilmiştir.

Roma döneminde su kemeri, tiyatro ve meydanlar gibi yapılar inşa edilmesi suretiyle kentin imarı devam etmiştir.⁷ Ancak bu farklı imar hareketleri sonucu oluşan yapıların neredeyse tamamı bugün modern kent dokusu altında kalmıştır.

330 yılında kent, Roma İmparatoru I. Constantinus tarafından, "Yeni Roma"⁸ olarak yeniden ve kapsamlı bir şekilde imar edilmiştir. Bir süre sonra, "Constantinus'un şehri" anlamına gelen Constantinopolis adını almıştır. Yeni imar hareketleri çerçevesinde, şehrin surları yıkılarak daha batıda, Constantinus Surları olarak tanımlanan, yeni surlar inşa edilmek suretiyle şehir büyütülmüştür. 9. yy'a kadar ayakta kalabilen bu surların, Cibali ile Cerrahpaşa arasında olduğu tahmin edilmektedir.⁹ Her ne kadar topoğrafyada değişiklikler olmuşsa da ana yol ağı, Constantinus zamanında kurulmuştur.¹⁰ Kentin eski bazı büyük meydanlarının korunmasının yanısıra, yeni forumlar, kiliseler ve saraylar inşa edilmiştir. Anıt yapılarla zenginleşen kent, yeni bir kimlik kazanmıştır. Bu dönemden kalma bazı

⁴ Doğan Kuban, "7. yy.'dan 18.yy.'a İstanbul'un Kullanımı: Koloni Şehrinden İmparatorluk Başkentine", **İstanbul Dergisi**, Sayı: 4, [y.y.], Tarih Vakfı, Ocak 1993, s. 10. Makalenin dergide yayımlanan şekli, dergide belirtildiği üzere orijinali olmayıp, yazarın 1969 yılında İstanbul Nâzım Planı için hazırlamış olduğu Rapor'un, Tarih Bölümü'nden kısaltılarak hazırlanmıştır.

⁵ **Kentler Kenti İstanbul ...**, s. 10.

⁶ "İstanbul", **AnaBritannica**, C.XII.

⁷ **Kentler Kenti İstanbul ...**

⁸ "Bizans İmparatorluğu", **AnaBritannica Genel Kültür Ansiklopedisi**, C. IV, Genel Yayın Yönetmeni: Gürel Tüzün, 15. bs., [y.y.], Ana Yayıncılık A.Ş., 1986-1987, s. 299.

⁹ **Kentler Kenti İstanbul ...**, s. 16.

¹⁰ Kuban, **a.g.e.**, s. 11.

sütunlar, kiliseler ve meydanlar hâlâ kent dokusu içinde hissedilebilmektedir. Örneğin, Theodosius Forumu bugün Beyazıt Meydanı olarak bilinen alandır. Çemberlitaş gibi bazı sütunlar ise ayakta kalabilmiş yapılara örnek olarak verilebilir.

392 yılında Hristiyanlık'ın resmi din olarak kabulü¹¹ ile ortaçağın en önemli merkezlerinden biri haline gelen kent, 395'te Roma İmparatorluğu'nun ikiye bölünmesi sonucu Doğu Roma İmparatorluğu'nun (Bizans İmparatorluğu) başkenti olur. Trakya'dan getirilen halkların iskân edilmesi ile 5. yy başında nüfusu 100 bini aşan Constantinopolis, Roma'dan bile kalabalık hale gelir.¹² Roma'daki idari düzene benzer şekilde şehir, 14 yönetim bölgesine ayrılmış olup sur dışında yer alan iki bölge Sykae (bugünkü adıyla Karaköy) ve Blakerna (bugünkü adıyla Ayvansaray) mahalleleridir.¹³

Artan barbar akınlarına karşı Blakerna'yı da içine alacak şekilde yapılan yeni surların inşası, II. Theodosius zamanında, 439-447 yılları arasında tamamlanmıştır. Bugün, şehrin etrafında görülen sur kalıntıları, bu döneme aittir.¹⁴

5. yy'da büyük yangınlar ve ayaklanmalar şehri tahrip etmiş olup yeni imar hamlelerinden ziyade eski yapıların tamirine önem verilmiştir.¹⁵

6. yy'da ekonomik ve ticari gücü artan şehrin nüfusu 300-400 binleri bulur.¹⁶ Ticari öneme sahip Sykae'nin, Ayvansaray ve Kasımpaşa arasında Khrysokeras (bugünkü adıyla Haliç) üzerine kurulan bir köprü ile Constantinopolis'e bağlandığı¹⁷ bu yüzyılda, kentin bugün de en önemli yapılarından biri olan Hagia Sophia Kilisesi (bugünkü adıyla Ayasofya Müzesi) inşa edilir.¹⁸

¹¹ **Kentler Kenti İstanbul ...**, s. 13.

¹² "İstanbul", **AnaBritannica**, C.XII.

¹³ Kuban, **a.g.e.**, s. 11-12.

¹⁴ **a.e.**

¹⁵ **Kentler Kenti İstanbul**, s. 17.

¹⁶ **a.e.**, s. 18.

¹⁷ "İstanbul", **AnaBritannica**, C.XII.

¹⁸ **Kentler Kenti İstanbul**, s. 19.

Ayaklanmalar ve yangınların şehri tahrip etmesine karşın önemli bir merkez haline gelen şehir, anıt yapılarla donatılarak yeni kiliseler, meydanlar, limanlar ve saraylar yapılır.

Mimar Doğan Kuban, şehrin bu dönemini şöyle değerlendirir:

“Genel olarak 413’den Bizans dünyasının doğu ve güney parçasının müslümanların eline geçmesine kadar süren üçyüzyıl içinde geç antik dünyanın en güzel kenti yaratılmıştır.”¹⁹

Dönemin en önemli kentlerinden biri haline gelen Constantinopolis’i ele geçirmek isteyen diğer devletlerin saldırıları ve kuşatmaları 440 yılında Hunlar’la başlamış, 7. yy’da Sasaniler ve Avarlar, 8. yy’da Bulgarlar ve Araplar, 9. yy’da Ruslar ve Bulgarlar ile devam etmişse de kent bağımsızlığını korumuştur.²⁰

5. yy’da kurulan üniversitesi, artan sayıda kiliseleri, sarayları ve büyüyen ticari yapısıyla önemli bir merkez olma vasfını devam ettiren Constantinopolis’in nüfusu, zamanla farklı halkların yerleşimleri ile çeşitlenmiş; kent, kozmopolit bir hale gelmiştir.²¹

11. ve 12. yy’da, nüfusu 150 binlere düşen şehirde, imparatorluğun toprak yitirmesinin yarattığı sıkıntılar olur. Batı’dan istenen yardım, Haçlılar’ın 1204 yılında şehri işgal etmeleri ile sonuçlanır. Haçlılar’ın büyük ölçüde tahrip ettikleri ve değerli gördükleri herşeyi kendi ülkelerine taşıdıkları şehirde nüfus, 40-50 binlere düşer.²² Şehir, 1261 yılına kadar Latin İmparatorluğu’nun merkezi olmuş; bu dönemde Piza, Venedik ve Cenova elde ettikleri imtiyazlarla, Sykae’de bir ticaret merkezi kurmuşlardır.²³

¹⁹ Kuban, a.g.e.

²⁰ “İstanbul”, **AnaBritannica**, C.XII.

²¹ **Kentler Kenti İstanbul ...**, s. 22-23.

²² “Bizans İmparatorluğu”, **AnaBritannica**, C. IV, s. 310.

²³ “İstanbul”, **AnaBritannica**, C.XII.

13. ve 14. yy'da şehir, siyasal ve ekonomik açıdan zayıflamış olsa da sanat, felsefe, bilim ve edebiyatta zenginliğini sürdürür.²⁴ Latin İmparatorluğu'nun ardından, 1453 yılına kadar varlığına devam edecek olan Bizans İmparatorluğu döneminde, şehirle sıkı bir bağları olmasa da deniz kıyılarında bazı başka Yunan yerleşimleri de mevcuttur. Chalcedon'un yanısıra Marmara'da Hebdomon (bugünkü adıyla Bakırköy); Boğaziçi'nde St. Mamas (bugünkü adıyla Beşiktaş), St. Phocas (bugünkü adıyla Ortaköy), Brochthoi (bugünkü adıyla Kandilli), Sophianae (bugünkü adıyla Çengelköy) ile Haliç ve Adalar'da bilinen birçok manastır ve imparator köşkleri, bu bölgelerdeki imara ilişkin çeşitli yapılardır.²⁵

1453 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun idaresi altına giren kent,²⁶ 1457'de Osmanlı'nın başkenti olmasıyla ihtişamını korumaya devam eder.

Yeni başkent, Sultan II. Mehmet (Fatih) tarafından, hızla imar edilir. Öncelikle işgal sırasında harap olan surlar tamir edilerek, şehrin azalan nüfusunun artırılması amacıyla Anadolu ve Balkanlar'dan insanlar taşınır. Bin yıllık Hristiyan kentindeki kiliseler hızla camiye çevrilerek kente, Müslüman kimlik kazandırılır.²⁷ Surlar haricinde limanlar, su yolları, çeşmeler, hamamlar, imaretler, türbeler, cami ve mescitler yapılır.²⁸ 1470'li yıllarda şehrin bugün de kentsel dokusunun önemli bir yapısı olan Topkapı Sarayı inşa edilir.

16. yy'ın ilk yarısında, yaklaşık 400 bin kişi ile Paris'in iki katına varan nüfus, İstanbul'u dünyanın en büyük kenti haline getirir.²⁹ Düzenli kayak seferlerinin başladığı şehirde,³⁰ Sultanahmet, Süleymaniye ve Beyazıt Külliyesi gibi inşalar ile başkentte, devletin gücünü gösterecek anıt yapılara önem verilir. 17. yy'da, nüfus 800 bini bulur.³¹ Avrupalı gezginlerin yazdıklarından elde edilen bilgilere göre bu dönemde, imar açısından büyük önem arz eden yollar eğri büğrü, dar ve pistir.³²

²⁴ **Kentler Kenti İstanbul ...**, s. 25.

²⁵ Kuban, **a.g.e.**, s. 15.

²⁶ 1453 öncesi Constantinople (bugünkü adıyla İstanbul) için bkz.: Ek-1.

²⁷ **Kentler Kenti İstanbul ...**, s. 28.

²⁸ **a.e.**, s. 25.

²⁹ **a.e.**, s. 30.

³⁰ Kuban, **a.g.e.**, s. 19.

³¹ **Kentler Kenti İstanbul ...**, s. 34.

³² Kuban, **a.g.e.**

18. yy başında yaşanan Lale Devri ile Batı'yla ilişkilerin artması, kentin imarını da kısmen şekillendirir. Bu dönemde, Kâğıthane'de, Sadabad adı verilen kentsel düzenleme yapılarak Paris'ten getirilen saray ve bahçe planları uygulanır.³³ Haliç ve Boğaz boyunca saraylar, kasırlar ve yalılar yapılır. Ancak halka dönük imar işleri, daha çok kişilere ve vakıflara bırakılmıştır. Örneğin, kentin aydınlanması tümü ile kişilerin sorumluluğunda olup geceleri sokağa çıkanlar yanlarında fener bulundurarak yollarını aydınlatmak zorundadırlar.³⁴ Oysa mevzuat açısından devlet, yapıların yükseklikleriyle yakından ilgilenmiş; gayrimüslimlerin yapılarının gabarilerini, Müslümanlar'inkinden daha az olacak şekilde düzenlemeler yapmıştır.³⁵ Yüzyılın sonuna doğru, Nizam-ı Cedid adındaki yenileşme hareketleri esnasında yaptırılan Selimiye Kışlası'nın yanına, sokakları geniş ve numunelik evlerin olduğu bir mahalle kurulur.³⁶

19. yy başında, orduyu düzenlemesi için Almanya'dan getirilen ve ordunun erkân-ı harbiye reisliğini yapan Helmuth von Moltke, şehrin haritasını yaparak ilk imar planını hazırlamışsa da planın uygulamasına dair bir bilgi yoktur.³⁷ Tanzimat'la beraber Batılılaşma hareketleri, kentin imarında da kendini gösterir. Yasalarla işleyen bir devlet yapısı, imarın da kurallara bağlanmasını gerektirir. Çeşitli kurumlar oluşturularak kanunlar çıkarılır. Kent haritaları hazırlanır. Yine de bunlara rağmen kentin bütününde planlama yapılmaz ve düzenlemeler belli bölgelerde uygulanır. Genelde ahşap mimariye sahip olan kentte çıkan büyük yangınlar, imar faaliyetleri için fırsat verir. 1848 yılında ilk imar mevzuatı olan Ebniye Nizamnamesi yayımlanır.³⁸

1853 yılındaki Kırım Savaşı sonrası İstanbul'da kalan İngiliz ve Fransız askerlerinin önerileri doğrultusunda, kentsel hizmet eksikliğinin giderilmesi için belediye teşkilatı kurulmasına karar verilir; kent, 14 bölgeye ayrılarak 6. bölge olan

³³ **Kentler Kenti İstanbul ...**, s. 38-39.

³⁴ Cahit Kayra, **Eski İstanbul'un Eski Haritaları**, [y.y.], İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı Yayınları, 1990, s. 22-23.

³⁵ **a.e.**

³⁶ Osman [Nuri] Ergin, **İstanbulda İmar ve İskan Hareketleri**, İstanbul, İstanbul Eminönü Halkevi Dil, Tarih ve Edebiyat Şubesi Neşriyatı, 1938, s. 27.

³⁷ Kayra, **a.g.e.**, s. 28-34.

³⁸ İlhan Tekeli, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, C. IV, [y.y.], İletişim Yayınları, 1985-1986, s. 885.

Beyoğlu'nda ilk belediye kurulur.³⁹ Belediye kendi bölgesinde, yolların yenilenmesi, aydınlatılması ve hastane inşası gibi çeşitli hizmetlerde bulunur.

Ahşap yapılar ve dar sokakların yoğun olduğu İstanbul tarafında, 1865 yılında çıkan Hocapaşa yangını, Sirkeci'den Kumkapı'ya kadar uzanan alanı tarla haline getirir. Bu yangın sonrası kurulan Islahat-ı Turuk Komisyonu vasıtasıyla, planlı bir yerleşim için geniş yollar ile kâgir yapıların inşasına karar verilir.

19. yy'ın ikinci yarısı, imarın en önemli unsurlarından birisi olan ulaşım sistemi kurulur. Tramvay, tünel, tren ve vapur gibi toplu taşıma araçları, özel sektör tarafından kurulur ve işletilmeye başlanır. 1860'lı yıllarda tüpgeçit projeleri, yüzyılın sonuna doğru köprü projeleri ve 1900'lerde ise metro projeleri gündeme gelmişse de maalesef herhangi bir uygulama görülmez.⁴⁰

II. Abdülhamid zamanında, Avrupalı seyyahların şehre ilişkin eleştirileri sonucu Paris Belediyesi Başmühendisi Joseph Antoine Bouvard'dan, şehir planı hazırlaması istenir. Bouvard'ın şehre gelmeden yalnız fotoğraflarına bakarak hazırladığı planların da uygulaması olmaz.⁴¹

II. Meşrutiyet sonrası tekrar davet alan Bouvard, bu sefer İstanbul'a gelerek yaptığı çalışma sonunda, şehrin planlanması için öncelikle kapsamlı bir harita yapılması gerektiği yönünde rapor verir.⁴² Bu sebeple, Avrupa'dan uzmanlar getirilerek haritalar hazırlattırılır. Aynı zamanda, Lyon Belediyesi Başmühendisi Auric, üç yıllığına İstanbul Şehremaneti Fen Heyeti Müdürü olarak atanır ve bir imar raporu hazırlar. Yenikapı-Unkapanı (bugün Atatürk Bulvarı'nın olduğu güzergâh) ve Aksaray-Beyazıt (bugün Ordu Caddesi'nin olduğu güzergâh) yollarının açılması tavsiyeleri yerine getirilen rapor, Haliç'e asma köprü gibi öneriler de içerir. Ancak I. Dünya Savaşı sebebiyle rapor, etkinliğini yitirir.⁴³ Cemal Paşa da, Suriye'deki şehirlerin planlamasını yaptırdığı Alman şehircilik uzmanı Çurher'e, ayrı bir İstanbul

³⁹ **Kentler Kenti İstanbul ...**, s. 45.

⁴⁰ Kayra, **a.g.e.**, s. 65-66. 1909 yılına ait Beyazıt-Taksim metro projesi için bkz.: Ek-2.

⁴¹ Ergin, **a.g.e.**, s. 46-47.

⁴² **a.e.**, s. 48-49.

⁴³ **a.e.**, s. 50.

planı yaptırır ancak çeşitli sebeplerle plan, Belediye tarafından uygun görülmez.⁴⁴ Kapsamlı bir plan uygulaması olmasa da II. Meşrutiyet sonrası yeni yeşeren Türk milliyetçiliği etkisiyle oluşan Birinci Milli Mimari Akımı, yeni yapıları şekillendirir.⁴⁵ “İttihat ve Terakki Fırkası’nın görüşleri üzerine temellendirilmiş olan ve bir Doğu-Batı sentezini arayan ve İslami semboller taşıyan” bu mimarlık anlayışının, 1930’lara kadar uygulaması görülecektir.⁴⁶

Osmanlı İmparatorluğu’nun, Birinci Dünya Savaşı’nı kaybetmesi ile 1920-1923 yılları arasında İtilaf Devletleri’nin yönetimi altında kalan kent, 6 Ekim 1923’te Türk birliklerinin şehre girmesi ile yeni Türkiye Cumhuriyeti’nin idaresine geçer. Yeni devletin, 13 Ekim 1923’te yeni bir başkent belirlemesiyle İstanbul, siyasi merkez olmaktan uzaklaşacak, 3 Mart 1924’te ise halifeliğin kaldırılması ile İslami merkez olma özelliğini de yitirecektir.

2- Atatürk Dönemi (1923-1938) Şehrin İmarı

Yüzyılın başına büyük bir imparatorluk merkezi olarak giren İstanbul, 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti’nin sıradan bir vilayeti haline gelmiştir.⁴⁷ Yeni devlet, eskiyi temsil eden İstanbul’a bir süre soğuk yaklaşmış; öncelik, doğal olarak, yeni başkent Ankara’nın imarına verilmiş olup zamanla devlet, kendi meşrutiyetini ve gücünü sağlamlaştırdıktan sonra diğer şehirlerin ve İstanbul’un imarına eğilmeye başlamıştır.

Cumhuriyet’in ilk uygulamalarından birisi, Sarayburnu’na dikilen Atatürk heykelidir. Ankara dahil bütün Türkiye’de dikilen ilk Atatürk heykeli olan Gazi

⁴⁴ a.e., s. 50-51.

⁴⁵ Yıldırım Yavuz - Süha Özkan, “Osmanlı Mimarlığının Son Yılları”, **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi**, C. IV, [y.y.], İletişim Yayınları, 1985-1986, s. 1081-1083.

⁴⁶ Yıldız Sey, “Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Mimarlık ve Yapı Üretimi”, **75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık**, Ed.: Yıldız Sey, İstanbul, Tarih Vakfı, Eylül 1998, s. 26-27.

⁴⁷ 1924 yılının Constantinople (bugünkü adıyla İstanbul) haritası için bkz.: Ek-3.

Heykeli, 1926 yılında, Topkapı Sarayı'nın deniz tarafına dikilmiştir.⁴⁸ Yine aynı yıl, Taksim Meydanı'na da bir Atatürk heykeli yapılması düşünülmüşse de heykeltraşın önerileri doğrultusunda bir Cumhuriyet Anıtı'na karar verilmiş; 1928'de, "İstanbulun Cumhuriyetperver ve hamiyetli halkının yardımı ile dikilmiş olan"⁴⁹ Taksim Cumhuriyet Abidesi'nin açılışı yapılmıştır.⁵⁰

Park ve meydanlar ile tarihi eserlere yönelik faaliyetler olmakla beraber yolların genişletilmesi ve yeni yollar açılması imarın en belirgin olduğu sahadır. İstanbul Belediyesi'nin, bu dönemde vermiş olduğu bazı kararlar sonradan yapılacak olan nâzım planlarında da aynen kabul edilecektir. 1928 yılında, Unkapanı-Azapkapı arasında yer alan ahşapdan yapılmış köprü'nün yerine, Gazi Köprüsü'nün inşasına karar verilmiş; Unkapanı-Yenikapı arasında, kısım kısım değişmek üzere 50-40-30 metre genişliğinde Mustafa Kemal Caddesi'nin yapımına başlanmıştır.⁵¹ İleride, tren garının ve limanın da Yenikapı'ya nakledilmesi düşünülmüş; tramvay⁵² ile şehre bağlantının sağlanacağı Yenikapı, ulaşım merkezi olarak planlanmıştır.⁵³ Böylece, Mustafa Kemal Caddesi şehrin esas yolu haline gelecektir. Ordu Caddesi'nin dar kısımlarının, 30 metreye çıkarılmasına karar verilmiş; istimlakler yapılmaya başlanmıştır.⁵⁴ Belediye, Yenibahçe'de, sur içinde büyük bir stadyum yapılmasına karar vermiş; bölgede istimlaklere başlamıştır. Daha sonraki bir zamanda Aksaray'dan, bölgeye bir tramvay yolu açılması planlanır.⁵⁵

Öngörülen bu işlerin gerçekleşmesi, sonraki yıllara sarkacaktır. Gazi Köprüsü'nün temeli 1936 yılında atılacak; köprü 1939'da tamamlanacaktır.⁵⁶ Mustafa Kemal Caddesi'nin ise yalnız Yenikapı-Aksaray arasındaki kısmı inşa edilecek,⁵⁷ tamamlanması ise 1940'lı yıllarda olacaktır. Yenibahçe'de yapılması

⁴⁸ Osman Nuri [Ergin], **Cumhuriyet ve İstanbul Mahalli İdaresi**, İstanbul, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, 1933, s. 21.

⁴⁹ **a.e.**, s. 22.

⁵⁰ Hasan Kuruyazıcı, "Cumhuriyet'in İstanbul'daki Simgesi Taksim Cumhuriyet Meydanı", **75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık**, Ed.: Yıldız Sey, İstanbul, Tarih Vakfı, Eylül 1998, s. 91-92.

⁵¹ Osman Nuri, **a.g.e.**, s. 20.

⁵² 1924 yılının Constantinople tramvay şebekesi için bkz.: Ek-4.

⁵³ Osman Nuri, **a.g.e.**

⁵⁴ **a.e.**, s. 14.

⁵⁵ **a.e.**, s. 81.

⁵⁶ **Güzelleşen İstanbul XX. nci Yıl**, Haz.: Abidin Daver - Dekoratör Mazhar N. Resmor - Safa Günay, İstanbul, İstanbul Belediyesi, 1943, [s.y.].

⁵⁷ Osman Nuri, **a.g.e.**, s. 15.

düşünülen stadyum, hiç bir zaman yapılmayacak ancak stadyuma yönelik planlanan tramvay hattı, Menderes zamanında Vatan Caddesi (bugünkü adıyla Adnan Menderes Bulvarı) inşaatı olarak görülecektir.

1930'lu yıllar, “nostaljik, yerli, popülist ve şoven nitelikleriyle tanımlanan” ve 1940'lı yılların ortasında etkisini kaybedecek olan İkinci Milli Mimari Akımı'nın şekillendirdiği bir dönem olur.⁵⁸ Aynı yıllarda, başkent Ankara planlanmış; devlet, İstanbul'a tekrar ilgi göstermeye başlamıştır. 1930 yılında çıkarılan Belediye Kanunu'yla, İstanbul'da, belediye meclisi ve il meclisi birleştirilerek tek meclis haline getirilmiş; atanmış belediye reisliği kaldırılarak bu görev valiye devredildiği gibi belediye şube müdürlükleri de kaymakamlara devredilmiştir.⁵⁹ Aynı kanunla, yapılan düzenlemeler sonucu 1933 yılında, belediyelerin gelirlerinden alınacak yüzde beş katılım paylarıyla Belediyeler Bankası kurulmuş; belediyelere borç alabilecekleri bir kurum tesis edilmiştir.⁶⁰

Yeni kanunla, belediyelerin imar planı yapmaları zorunlu hale getirilmiş; İstanbul Belediyesi, 1933 yılında, şehrin imar planının yapılması için sadece yabancı mimarların davetli olduğu bir yarışma düzenlenmiştir.⁶¹ Bu yarışmaya, Almanya'dan Hermann Ehlgötz ile Fransa'dan Alfred Agache, Henri Prost ve Jacque-Henri Lambert davet edilir.⁶² Bu planlamacılar arasında bulunan Paris Bölgesi Planlama Kurulu Başkanı olan Henri Prost, işlerinin yoğunluğundan dolayı yarışmaya katılmaz.⁶³ Jüri, diğer katılımcılar arasından Berlin Teknik Üniversitesi öğretim üyesi Ehlgötz'ün planını birinci olarak seçer.⁶⁴

Cumhuriyet'in, İstanbul için seçmiş olduğu plana göre Ehlgötz'ün önerileri arasında şunlar görülür: Limanın Yenikapı'ya nakledilmesi önerilmekle beraber bu

⁵⁸ Sey, **a.g.e.**, s. 33.

⁵⁹ **İstanbul Şehri Rehberi**, [Haz.: Osman Nuri [Ergin]], İstanbul, İstanbul Belediyesi, 1934, s. 191.

⁶⁰ Osman Nuri, **a.g.e.**, s. 55-56.

⁶¹ Tekeli, “1839-1980 Arasında İstanbul'un Planlama Deneyimleri, İcabında Plan...”, **İstanbul Dergisi**, Sayı: 4, [y.y.], Tarih Vakfı, Ocak 1993, s. 30.

⁶² Stéphane Yerasimos, “Urbanistes Sans Urbanisme: Le Cas De La Turquie”, **Cultures et milieux urbanistiques dans le Sud de la Méditerranée - Volume 2: Analyse par pays**, Ocak 2004, http://www.gemdev.org/prud/rapports/rapport16_2.pdf, 1 Mayıs 2008, s. 21-22.

⁶³ Tekeli, “1839-1980 Arasında ...”.

⁶⁴ Cengiz Erüzün, “İmar Planları”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, C. IV, İstanbul, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayın, 1994, s. 162.

faaliyetin maliyeti yüksek olacağından mevcut liman genişletilebilir.⁶⁵ Boğaz'a köprü inşası, askeri açıdan sakıncalı olacağından uygun görülmez.⁶⁶ Marmara ve Haliç sahillerinde yollar açılmalı; demiryoluna paralel bir otoyol yapılarak havaalanı şehre bağlanmalı ve seyahat ederken dumana maruz kalmamak için trenin elektrifikasyonunun yapılabilmesi bu yol, şehrin silüetini bozmaması için Sarayburnu'nu tünelle geçmelidir.⁶⁷ Otomobiller için yollar genişletilmelidir.⁶⁸ "Ecnebi tesirleri" altında kalan Beyoğlu'na, "milli bir karakter" verebilmek için belediye parkının yanına konser ve tiyatro binaları inşa edilmelidir.⁶⁹ Tramvay yerine yeni ulaşım araçlarına geçilerek İstanbul-Beyoğlu arasına metro inşa edilmeli⁷⁰ ve diğer yerlerde trolleybüs dikkate alınmalıdır.⁷¹ Ehlgötz, planlama konusunda da görüşlerini belirtmiş; memleket imarının, "milli hisler" ile olması için "Türk" şehircileri tarafından yapılması gerektiğini öne sürmüştür.⁷²

Agache tarafından hazırlanan planda, genel olarak yol şebekesine ağırlık verilmiştir. Havalimanının otoyolla şehre bağlanması,⁷³ tren yolunun Boğaz'a yapılacak bir köprü ile birleştirilmesi⁷⁴ ve "asri şehirlerde kalkmaya başlayan" tramvay yerine otobüs ve metro yapımı⁷⁵ planının önerileri arasındadır. Agache, eski sarayların bahçelerine yapılacak oteller ile turizmin şehre hareket getireceğini öne sürer.⁷⁶ Belediye'nin Beyazıt'ta ayırmış olduğu üniversite sahası (bugün İstanbul Üniversitesi Beyazıt Kampüsü'nün olduğu yer) ve Lycus'taki (eski adıyla Yenibağçe, bugün Vatan Caddesi'nin bulunduğu güzergâh) spor alanı seçimini olumlu değerlendiren Agache, önceden inşasına başlanan Gazi Bulvarı'na da aynen devam edilmesini önerir.⁷⁷

⁶⁵ Herman Elgötz, **İstanbul şehrinin umumî plânı**, İstanbul, Belediye Matbaası, 1934, s. 7-8.

⁶⁶ **a.e.**, s. 10.

⁶⁷ **a.e.**, s. 11-12.

⁶⁸ **a.e.**

⁶⁹ **a.e.**, s. 16.

⁷⁰ **a.e.**, s. 18-19.

⁷¹ **a.e.**, s. 23.

⁷² **a.e.**, s. 31-32.

⁷³ Alfred Agache, **Büyük İstanbul Tanzim ve İmar Programı**, İstanbul, Belediye Matbaası, 1934, s. 14.

⁷⁴ **a.e.**, s. 15.

⁷⁵ **a.e.**, s. 10.

⁷⁶ **a.e.**, s. 6.

⁷⁷ **a.e.**, s. 7-8.

Her ne kadar Ehlgötz planı seçilmiş olsa da planın, herhangi bir uygulaması görülmediği gibi İstanbul Belediyesi, yarışmaya katılmamış olan Henri Prost'a yeniden bir plan hazırlattırır. 1936-1937 yıllarında çalışmalar yapan Prost, ilk olarak İstanbul ve Beyoğlu cihetinin 1/5000 ölçekli nâzım planını hazırlamıştır. Ancak planın, Hükümet tarafından onaylanması 1939 yılını bulacak; Anadolu ciheti için hazırlanan plan ise 1940'ta onaylanacaktır.⁷⁸

Prost'un, 1937 yılında hazırladığı, nâzım planını açıklayan raporuna göre İstanbul'da yapılmasını istediklerinden bazıları şöyledir: Galata Köprüsü, Haliç'e kaydırılarak her iki ayağındaki meydanların ortaya çıkarılması; Gazi Bulvarı'nın yapımına devam edilmesi; Haliç'in sanayi için düzenlenmesi; Yenikapı'da uluslararası gar ve liman yapılması ile Sirkeci'de yalnız elektrikli banliyö treni olması; üniversitenin (İstanbul Üniversitesi) olduğu yerde genişlemesi; Yenibahçe'de sur içinde park, sur dışında ise koşu sahası yapılması; Sarayburnu ile Küçük Ayasofya arasındaki sahanın arkeolojik park haline getirilmesi; surların korunması; Sultanahmet Meydanı'na, hem Marmara hem de Boğaz'dan görülebilecek kadar büyük bir Cumhuriyet Abidesi dikilmesi ve etrafına adliye ile devlet dairelerinin inşası sonucu bu sahanın, Büyük Cumhuriyet Meydanı haline getirilmesi; Beyazıt Meydanı'ndaki Bizans dönemine ait zafer takının ortaya çıkarılması ve Meydan'a, Marmara manzarasına hakim bir gezinti yeri yapılması, Saraçhane Meydanı'na bir inkılap abidesi yapılması; Taksim Meydanı'na tiyatro ve sergi salonları yapılması; şehir parkları yapılması; istimlak masrafından kâr edebilmek için köprü, viyadük ve tünellerin tercih edilebileceği otomobil yollarının yapılması; Süleymaniye Camii'ne doğru bir yol açılması; Galata Köprüsü'nden başlayıp Sarayburnu'ndan geçerek Yenikapı'daki Atatürk Bulvarı'na ulaşacak bir sahil bulvarı inşası ve Yenikapı'dan da havaalanına gidecek bir yol inşası; Aksaray Meydanı'ndan, Yenibahçe'deki park sahasına doğru olan güzergâhta yer alan Vatan Caddesi'nin, 60 metre genişliğine getirilerek Meydan ile park arasında bağlantı yolu yapılmasını önerir.⁷⁹

Ayrıca Prost'un bu dönemde yazmış olduğu notlarından, planda belirtmediği bazı düşünceleri de görülebilir. Örneğin, Prost notlarında, “meskenler ve muhtelif

⁷⁸ Tekeli, “1839-1980 Arasında ...”, s. 31.

⁷⁹ H. Prost, **İstanbulun Nâzım Planını İzaheden Rapor / 15.10.1937**, İstanbul, İstanbul Belediyesi, 1938, s. 3-13.

çok modern, cazibeli müesseseler”⁸⁰ yapılacağını belirttiği Taksim Kışlası’nın⁸¹ yerine sergi, tiyatro ve konser salonlarının olacağı Sergi ve Festival Sarayı yapılmasını⁸² önermiştir. Ancak, sonraki yıllarda uygulama esnasında Kışla’nın yerinde İnönü Gezgisi (bugünkü adıyla Taksim Parkı) yapılacak; Sergi ve Festival Sarayı, Spor ve Sergi Sarayı (bugünkü adıyla Lütfi Kırdar Uluslararası Kongre ve Sergi Sarayı) adı altında 2 no’lu park diye adlandırılacak olan Harbiye-Maçka-Dolmabahçe arasındaki vadiye inşa edilecektir. Yine, Prost’un notlarında görülebilecek bir diğer önerisi ise uygulaması görülmeyecek olan Topkapı’dan, Florya’ya kadar en az 2 metrelik bir bisiklet yolu yapımıdır.⁸³ Boğaz’a köprü ve tünel yapımı hakkında Prost, bir komisyon kurulmasını ve komisyonun hazırlayacağı rapora göre karar verilmesini önermekle beraber,⁸⁴ feribot ve araba vapurlarına ağırlık verilmesi halinde köprüye gerek kalmayacağı tespitini yapar.⁸⁵ Prost’un bir diğer önerisi ise şehrin turizm potansiyelini arttırmak için yeni oteller yapılmasıdır.⁸⁶

Prost’un planlamaya yönelik çalışmaları esnasında konuya dair başka görüşler de mevcuttur. İstanbul Belediyesi Şehircilik Müşaviri Martin Wagner, şehrin planını etrafındaki iller ile birlikte ele alan bir değerlendirmede bulunur. Wagner’in, üzerinde önemle durduğu konu, geleceğin nakliyat şebekesinin demiryolu değil karayolu olacaktır.⁸⁷ Wagner, Avrupa’da olduğu gibi karayoluna ağırlık verilmesini istediği yazısında, her ne kadar otomobil sayısı çok olmasa da Eylül 1935’te, Budapeşte’de toplanan “Alliance internationale de Tourisme [Uluslararası Turizm Birliği]” tarafından alınan karar gereğince Londra-İstanbul yolunun yapılması gerektiğine dikkat çeker.⁸⁸

Eski Şehremini Cemil Topuzlu ise şehrin imarı için radikal bir çözüm önererek, İstanbul’un tamamen yıkılıp yeniden inşa edilmesini teklif eder.⁸⁹ Büyük

⁸⁰ **İstanbul Araştırmaları Dergisi**, Sayı: 3, Güz 1997, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı İstanbul Araştırmaları Merkezi, Ekim 1997, s. 232. Henri Prost’a ait, “İstanbul Hakkında Notlar” adlı 1938 baskısı kitap, Dergi’nin eki olarak verilmiştir.

⁸¹ 1930’lardaki Taksim Kışlası fotoğrafları için bkz.: Ek-5.

⁸² **İstanbul Araştırmaları Dergisi ...**, s. 234.

⁸³ **a.e.**, s. 241.

⁸⁴ **a.e.**, s. 244.

⁸⁵ **a.e.**, s. 245.

⁸⁶ **a.e.**, s. 254-256.

⁸⁷ Martin Wagner, **İstanbul Havalisinin Plânı**, İstanbul, Arkitekt Dergisi, 1937, s. 6.

⁸⁸ **a.e.**, s. 9.

⁸⁹ Cemil Topuzlu, **Yarınki İstanbul**, İstanbul, Kenan Basımevi ve Klişe Fabrikası, 1937, s. 4.

maddi kaynak gerektirecek bu faaliyetin, 50 seneye yayılarak yapılabileceğini iddia eden Topuzlu, “Demir bir el, büyük bir kafa bu işleri görür. Atatürk isterse İstanbulu on senede tanınmayacak bir hale sokabilir” şeklinde gazetecilere açıklamalarda bulunur.⁹⁰ Topuzlu’ya göre imarın finansmanı, hükümet yardımı, faizli imar bonoları ve ek vergilerle sağlanabilecektir.⁹¹ Genel olarak, yol ihtiyacına dikkat çeken Topuzlu’nun önerileri arasında, onbeş yirmi sene sonra bütün tramvayların yerine trolleybüs kullanılması ve camiler açığa çıkarılacak şekilde meydanların düzenlenmesi gibi faaliyetler de vardır.⁹²

Her ne kadar Prost’la bir anlaşma yapılmış ve Prost çalışmaya başlamışsa da Hükümet’in konuya yaklaşımı çok sıcak değildir. Turgut Cansever, Hükümet’in yaklaşımını şu şekilde ifade etmiştir:

“1937-38 yıllarında İstanbul’da liman yeri şehrin gelişme biçimini tayin edecek bir etken olduğu için H. Prost’un bu konuda hükümet görüşünü öğrenmek üzere yaptığı müracaata o zamanın Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya imzası ile Vilayete yazılı cevabi yazıda “*Bir yabancının hangi cesaretle Türk Hükümeti’nin böyle bir konuda fikrini öğrenmeye kalkıştığı*” ifade edilerek Prost’un bu müracaatını Bakanlığa ulaştıran Vilayet Makamı azarlanmaktadır.”⁹³

Cemil Topuzlu, plan çalışmaları devam ederken bir taraftan da inşa faaliyetlerinin devam etmekte olduğunu öne sürerek, Londra’dan liman mühendisleri getirilerek limanın mevcut yeri olan Sirkeci-Galata rıhtımı arasında genişletilmesine karar verildiğini; Adliye Sarayı gibi yerinin plan sonrası belirlenmesi gereken yapıların inşa edilmeye başlandığını ve İzmit’e gitmesi gereken Azapkapı’daki tersanenin de genişletilmekte olduğunu ifade eder.⁹⁴ Yine Topuzlu’nun yazdığına göre Atatürk, İstanbul’un imarı konusunda Hükümet’in,

⁹⁰ a.e.

⁹¹ a.e., s. 29-32.

⁹² a.e., s. 21.

⁹³ Turgut Cansever, “İstanbul Planlamasında Geçmiş ve Gelecek: Ülke Ölçeğinde İstanbul’u Planlamak”, *İstanbul Dergisi*, Sayı: 4, [y.y.], Tarih Vakfı, Ocak 1993, s. 52. Yazar, verdiği bilgiyi aldığı kaynağın varlığından tereddüt etmekte olmalı ki belgeye dair, “Belge 1957-63 yılları arasında Belediye arşivinde mevcuttu.” şeklinde açıklama yapma ihtiyacı duymuştur.

⁹⁴ Topuzlu, a.g.e, s. 3.

Belediye'ye yardım edeceğini belirtmiş; Prost tarafından hazırlanmış olan avan projeyi, incelemiş ve onaylamıştır.⁹⁵

3- İnönü Dönemi (1938-1950) Şehrin İmarı

Prost tarafından hazırlanmış olan nâzım planının uygulaması için şehrin yönetimine, bu konularda uzman bir vali tayin edilir. 5 Aralık 1938'de, "düşman işgali altında harabolmuş Manisayı kısa bir zamanda imara muvaffak olan doktor Lûtfi Kırdar", İstanbul Valisi ve Belediye Reisi olarak atanır.⁹⁶

Plan, 1937 yılının sonunda hazır hale getirilmişse de Hükümet tarafından onayı hâlâ gerçekleşmemiştir. Rakım Ziyaoğlu'nun aktardığına göre, Vali ve Belediye Reisi Lûtfi Kırdar'ın yakın ilgisine karşı Hükümet'in tavrı aşağıdaki şekilde olur:

"Bayındırlık Bakanı merhum Ali Çetinkaya, kendisine, diğer Valilerin imar plânlarını bizzat çiziverdiklerinden söz ederek "valiler arasında bir sen yabancı mütehassısa kıymet veriyorsun" diye sitemde bulunmuştur."⁹⁷

Plan, nihayet 5 Haziran 1939'da yeni Nafia Vekili General Ali Fuat Cebesoy zamanında onaylanarak uygulamaya konur.⁹⁸

Şehirde, planlı imar uygulamasının yapılmaya başlandığı bu döneme ilişkin en kapsamlı kaynaklar, Belediye tarafından hazırlanmış olan şehir tanıtım kitaplarıdır. "Güzelleşen İstanbul XX. Yıl" adlı kitap, İstanbul ve Beyoğlu imar

⁹⁵ Topuzlu, **İstanbulun imarı hakkında / Eski Şehremini doktor Cemil Topuzlunun 4-2-938 tarihli akşam gazetesinde İstanbul Şehir Meclisi azalarına hitaben neşrettiği açık mektup**, İstanbul, Aydınlık Basımevi, 1938, s. 3.

⁹⁶ **Cumhuriyet Devrinde İstanbul**, [Haz.: Abidin Dav'er - Rakım Ziyaoğlu], İstanbul, İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü, 1949, s. 13. Bu kitabı hazırlayanların bilgisi, Rakım Ziyaoğlu'nun "Yorumlu İstanbul Kütüğü 330-1983" adlı kitabından alınmıştır. Rakım Ziyaoğlu, **Yorumlu İstanbul Kütüğü 330-1983**, İstanbul, Yenilik Basımevi, 1985, s. 375.

⁹⁷ Ziyaoğlu, **İstanbul Kadıları - Şehrinleri - Belediye Reisleri ve Partiler Tarihi, 1453 - 1971, İdarî - Siyasî**, İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1971, s. 345.

⁹⁸ **Güzelleşen İstanbul ...**, [s.y.].

nâzım planlarının kabul edildiği yıl olan 1939'dan sonraki 4 sene zarfında yapılan işleri anlatmaktadır. Cumhuriyet'in yirminci yılına atfen hazırlanan kitapta, Cumhuriyet'in ve Cumhurbaşkanı Millî Şef İsmet İnönü'nün şehrin imarındaki rolü üzerinde önemle durulur. Kitabın sonunda yer alan, "Yarınki İstanbul" bölümünde, İstanbul'un fethinin 500. yıl kutlamaları için on senelik bir imar programı dahilinde yapılacak işler sıralanmış olup bunların bir kısmı Demokrat Parti (DP) iktidarında da yapılmaya çalışılan işler arasında yer alacaktır. Bir başka kitap olan "Cumhuriyet Devrinde İstanbul" ise 1949 yılında basılmış olup o tarihe kadar şehrin imarına ait bilgileri içerir. Kitabın basımının 1950 yerel seçimleri öncesine rastgelmesinden dolayı kitap, daha çok bir seçim propagandası yayını olarak değerlendirilebilir.

1939 yılı başında Cumhuriyet Gazetesi, halkın şehirde neler yapılmasını istediğine dair bir anket düzenlemiştir; Vali ve Belediye Reisi Lûtfi Kırdar, bu anketin sonuçlarından ve yapmış olduğu görüşmelerden, halkın ilk isteğinin yolların inşası olduğu kanaatine varmıştır.⁹⁹ Bundan dolayı Kırdar, eleştirilere rağmen, caddeleri "bütün medenî şehirlerde olduğu gibi" betonlu asfalt veya mozayik parke olarak yaptırmaya başlar.¹⁰⁰

1939-1943 yılları arası genel olarak meydanların genişletilmesi ve yolların yapımına önem verilir.¹⁰¹ Avrupa yakasında Eminönü, Beyazıt, Şişhane, Taksim, Beşiktaş ve Kabataş meydanları düzenlenmiştir; Anadolu tarafında ise Üsküdar ve Kadıköy meydanları ele alınmıştır. 1939 yılında Gazi Köprüsü tamamlanmış; 1943'te ise Atatürk Bulvarı'nın, Unkapanı-Saraçhane arası 44 metre genişliğinde yapılmıştır. Köprü'nün diğer tarafında, Taksim'e çıkan yollar yeniden yapılmıştır.¹⁰²

Dönemin en radikal faaliyetleri, Taksim Meydanı'na İnönü Gezgisi ve Dolmabahçe'ye İnönü Stadyumu inşaatlarının başlamasıdır. Gezgi içine dikilmesi

⁹⁹ Harp yıllarında İstanbul'daki Faaliyetler / İstanbul Valisi ve Belediye Reisi Dr. Lûtfi Kırdar'ın Eylül 1945 gazeteciler toplantısında verdiği izahat, [İstanbul], İstanbul Belediye Matbaası, 1945, s. 5.

¹⁰⁰ a.e., s. 8.

¹⁰¹ İstanbul ve Beyoğlu cihetleri nâzım planları için bkz.: Ek-6 ve Ek-7.

¹⁰² **Güzelleşen İstanbul ...**, [s.y.].

planlanan İnönü heykelinin çalışmaları devam etmekte olup Meydan'a da Opera Binası yapılacaktır.¹⁰³

İnönü Gezgisi, Cumhuriyet sonrası futbol sahası olarak kullanılmaya başlanmış olan Taksim Kışlası'nın¹⁰⁴ yıkılmasıyla elde edilen sahada yapılmıştır. Bu konu hakkında, gazetelerde yazılar çıkmış; Cumhuriyet Gazetesi'nden Seyfi Arkan, bu durumu şöyle yorumlamıştır:

“Taksimde, düne kadar, yabancı bir mimarî örneği olarak yaşıyabilmiş olan Taksim kışlası ve ... yıkılmış, Taksim Anıtına karşı uzun seneler cephe alabilmiş olan bu zevksizlik mecmuası yerine, bugün ilimli, duygulu ve zevkli bir enerjinin, eseri sayılması lâzım gelen (İnönü Gezgisine) kavuşmuş bulunuyoruz.

...

Şefi için bağlılıkla yanarak plânını çizmiş, ... kıymetli valimiz Dr. Lütfi Kırdara ve kıymetli mesai arkadaşlarına teşekkür etmek isteriz. Sayın Vali ve Belediye reisimizin temiz, yorulmak bilmez büyük gayretidir ki, ... Millî Şefine olan bağlılık yarışında İstanbulu birinci getirmiştir.”¹⁰⁵

1943 yılında, İstanbul'un fethinin 500. yıl kutlamaları için on senelik bir imar programı belirlenir.¹⁰⁶ Esası, “şehrin şah damarları demek olan ve diğer imar hareketlerine tercihan yapılması lâzım gelen” ana caddelerin inşası olan programa göre ele alınacak işler aşağıdaki gibidir:

Taksim'i, Gazi Köprüsü'ne bağlayacak olan Tepebaşı Caddesi'nin yapılması, Taksim'i, Galata Köprüsü'ne viyadük ve tünellerle bağlayacak olan yolun yapımı, Tophane-Gazi Köprüsü ile Eminönü-Gazi Köprüsü yollarının açılması, Eminönü-Beyazıt yolunun açılması, Yedikule-Eminönü sahil bulvarının, sur içinde ve dışında iki ayrı yol olacak şekilde yapılması; Taksim-Harbiye-Maçka bölgesi ve burada yer alan 2 no'lu park adı verilen sahadaki düzenlemelerin tamamlanması (bu alanda bir

¹⁰³ a.e.

¹⁰⁴ 1930'lardaki Taksim Kışlası fotoğrafları için bkz.: Ek-5.

¹⁰⁵ **Güzelleşen İstanbul ...**, [s.y.].

¹⁰⁶ On senelik plan için bkz.: Ek-8.

otel inşası ile Gümüşsuyu Askerî Hastanesi nakledilerek binasının, Yüksek Mühendis Mektebi'ne devri düşünülmektedir); demiryolunun yeraltına alınarak sahil kısmının iskâna açılması; Cerrahpaşa, Gureba ve Haseki Hastaneleri'nin bulunduğu sahanın "Tıp Bölgesi" haline getirilmesi ve yeni bir hastane inşa edilmesi; istimlak sonucu açıkta kalacaklar için yeni mahalleler yapılması; Yedikule-Bakırköy arasının sanayiye açılması; Eyüp-Hasköy arasında 3. Haliç Köprüsü'nün inşa edilmesi; Eyüp'ün tanzimi; Süleymaniye Camii'nin açığa çıkarılması; Yenibahçe'de sur dışındaki spor tesislerinin yapımı; havalimanının şehre bağlanması; Sirkeci ve Haydarpaşa'da feribot iskeleleri yapılarak Avrupa-Asya yolunun kesilmeden devamının sağlanması ve aynı yolun Bağdat Caddesi kısmının genişletilmesi; Üsküdar Meydanı'nın tanzimi; Çamlıca'nın tanzimi ve otel inşası; Florya başta olmak üzere plajların tanzimi; Fatih Sultan Mehmet'in heykelinin dikileceği Atatürk Bulvarı ve Fatih Camii arasındaki alanın, Adliye ve Belediye Sarayları ile başka büyük binalar yapılmasıyla şehrin merkez meydanı haline getirilmesi; şehrin uygun bir yerine büyük bir Atatürk heykeli yapılması; Sultanahmet Meydanı, Marmara Denizi'ne nazır bir balkon haline getirilip her yerden görülecek şekilde bir inkılap abidesi dikilerek İnkılap Meydanı haline getirilmesi; Küçük Ayasofya'da bir "Âsarî Atıka Parkı" meydana getirilmesi; Yedikule ve Rumelihisarı gibi tarihi eserlerin tamirinin yapılması planlanan imar faaliyetleri arasındadır.¹⁰⁷

Vali ve Belediye Reisi Lûtfî Kırdar, 18 Haziran 1943'te İstanbul Radyosu'nda, on yıllık imar planı hakkında açıklamalarda bulunmuş; Hükümet'in yardımları ile planı, on yıl içinde tamamlamayı hedefleyerek konuşmasını, İnönü'nün imardaki rolünün önemine değinerek şu şekilde bitirmiştir:

"Büyük Millî Şefimizin tensip ve irşatları ile kararlaştırılmış olan bu güzel imar hamlesi, İsmet İnönü devrinin ve Cumhuriyet idaresinin minnet ve şükranla karşıladığımız büyük eserlerinden biri olacaktır.

¹⁰⁷ **Güzelleşen İstanbul ...**, [s.y.].

Fatih İstanbulu fethederek Türk yurduna hediye etmişti. Başbuğumuz İsmet İnönü de İstanbulu imar ettirerek o fetih kadar güzel ve büyük bir başarı, bir sulh ve medeniyet zaferi kazanmış olacaktır.”¹⁰⁸

İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürü Abidin Daver’e göre, Belediye, fethin 500. yılı kutlamalarını bir “imar bayramı” haline getirmek istemektedir.¹⁰⁹ Ancak, imar çalışmaları planlandığı gibi gitmemekte olup Vali ve Belediye Reisi Lûtfi Kırdar, 1939-1946 arası sekiz yıllık dönemde yapmak istediklerini yapamamasının sebebinin, para ve imkânsızlık olduğunu öne sürer.¹¹⁰

CHP İl Kongresi’nde, Belediye’nin çok istimlak yaptığı ve yıkılan evler kadar yeni konut inşası yapılmaması şikayet konusu olur. Vali ve Belediye Reisi Lûtfi Kırdar, bu iddiaları reddetmekle beraber mesken buhranının çözümü için sermayesinin yüzde 45’i Belediye’ye, kalanı Emlak ve Kredi Bankası’na ait olmak üzere ortak bir şirket kurulduğunu; bu şirketin Mecidiyeköyü’nde 50 ev ve Atatürk Bulvarı üzerinde apartmanlar yapacağını ifade eder.¹¹¹ Kırdar, mesken buhranının sebepleri olarak kat mülkiyeti kanununun olmayışını ve yapı malzemelerinin pahalılığını gösterir.¹¹²

1950 yılına gelindiğinde, on yıllık imar planının, çok büyük bir bölümü yapılamamıştır. İstanbul’un imarını bir devlet yardımı işi olarak değerlendiren Vali ve Belediye Reisi Lûtfi Kırdar, on yıllık imar planı dahilinde olan ama yapılamayan işler için mali sıkıntılar kadar, hatta ondan daha çok “evvelâ yapınız, sonra yıkınız!” demagojisinin etkili olduğunu öne sürer.¹¹³ Kırdar, Beyazıt’ta tramvay yolundaki birkaç dükkanın yıkılması sırasında, “vatandaşlar sokağa atılıyor, 40.000 vatandaş açıkta kalmıştır” şeklinde yapılan eleştirileri, “imar düşmanı” olarak niteler.¹¹⁴ Birkaç caddeyi, “medenî şehirlerde olduğu gibi” asfalt yapınca, “kel başa şimşir

¹⁰⁸ Abidin Daver, **Dünkü Bugünkü Yarınki İstanbul / İstanbul Radyosunda Konuşmalar**, İstanbul, İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü, 1944, s. IV.

¹⁰⁹ a.e., s. 43.

¹¹⁰ **İstanbul İl ve Belediyesi 8 Yılda Neler Yaptı? 1939-1946 / İstanbul Valisi ve Belediye Reisi Dr. Lûtfi Kırdar’ın C.H.P. İl Kongresindeki demeci**, İstanbul, Belediye Matbaası, 1947, s. 4.

¹¹¹ a.e., s. 23-24.

¹¹² a.e., s. 24-25.

¹¹³ **Cumhuriyet Devrinde İstanbul**, s. 9.

¹¹⁴ a.e.

tarak!” diye tepkiler aldığını öne süren Kırdar, bütün yolların asfalt olması gerektiği ifade eder.¹¹⁵ Bu dönemde yapılan faaliyetlerden bazıları şöyledir:

Atatürk Bulvarı'nın Aksaray-Saraçhane arası kısmen 50, kısmen 40 metre genişliğinde asfalt olarak yapılmış; böylece 1920'li yıllarda inşasına başlanan Bulvar, 1944 yılında tamamlanmıştır.¹¹⁶ Taksim Meydanı'ndaki İnönü Gezgisi'nin yapımına 1940 yılında başlanmış; dikilmesi planlanan İnönü heykelinin kaidesi de hazır olmak üzere Gezgi, 1945 yılında tamamlanmıştır.¹¹⁷ İnönü Gezgisi'nin önündeki binalar kaldırılarak parkın, denize nazır bir balkon haline getirilmesi istenmişse de yerine getirilmemiş;¹¹⁸ parka dikilmesi planlanan İnönü heykeli ise tamamlanmasına rağmen yerine konmayarak heykelin, “dünya barışa kavuştuğu zaman” dikilmesine karar verilmiştir.¹¹⁹ İnönü Stadyumu, eksik kısımları sonradan yapılmak üzere 19 Mayıs 1947'de açılmıştır.¹²⁰ 29 Mayıs 1946'da Taksim'de, tiyatro ve Opera Binası'nın (bugünkü adıyla Atatürk Kültür Merkezi) temeli atılmış olup inşaatı devam etmektedir.¹²¹

2 no'lu park sahası ve çevresinde düzenlemelere gidilerek Surp Agop Mezarlığı'na apartmanlar ve Radyoevi inşa edilir.¹²² Park içine, 1946-1948 yılları arasında Açık hava Tiyatrosu (bugünkü adıyla Harbiye Cemil Topuzlu Açık hava Tiyatrosu) ve 1948-1949 yılları arasında ise Spor ve Sergi Sarayı yapılır.¹²³ Meydan düzenlemelerine devam edilmiş; Şişli Meydanı'na, halkın bağışlarıyla Şişli Camii inşaatına başlanmıştır.¹²⁴

Mesken sorununa çözüm olarak, 1946 yılı sonlarında Belediye'nin, Emlak ve Kredi Bankası ile ortak kurduğu İstanbul İmar Ltd. Şirketi, Mecidiyeköyü'nde 28, Haseki'de ise 26 ev yapmış; bu evleri, 20 yıl vade ile satmıştır. Levend Çiftliği arazisi de Emlak Kredi Bankası'na ucuza satılmış; Banka, 1200 evlik bir mahalle

¹¹⁵ a.e., s. 10.

¹¹⁶ **Yenileşen İstanbul / 1939 Başından 1947 Sonuna Kadar İstanbul'da Neler Yapıldı?**, İstanbul, Belediye Matbaası, 1947, s. 14.

¹¹⁷ **Cumhuriyet Devrinde İstanbul**, s. 68.

¹¹⁸ **Yenileşen İstanbul ...**, s. 29.

¹¹⁹ a.e., s. 30.

¹²⁰ a.e., s. 46.

¹²¹ a.e., s. 48.

¹²² a.e., s. 34.

¹²³ **Cumhuriyet Devrinde İstanbul**, s. 68.

¹²⁴ **Yenileşen İstanbul ...**, s. 51.

kuracağı bu yerde, ilk aşamada yapımına karar verilen 400 evi, 1949 yılı programına almıştır.¹²⁵

Özellikle yol planlarının bir kısmının uygulanamamış olması zaman zaman yeni yolların tam kapasiteyle kullanımını aksatmıştır. Örneğin, İstanbul-Beyoğlu trafiğinin büyük oranda Galata Köprüsü'nden geçmekte olması ve Eminönü-Unkapanı yolunun yapılmamış olması, Atatürk Köprüsü'nün “atıl” durumda kalmasına sebep olmuştur.¹²⁶

Prost'un nâzım planında Sarayburnu'nun bulunduğu saha, arkeolojik park olarak adlandırılmışsa da bu konuda bir faaliyet olmadığı gibi arkeolojik eserlerin ortaya çıkarılmasında da Bizans dönemine ait olanlar için gerekli özen gösterilmemektedir. Prost, Paris'te, Fransız Âsarî Atika Enstitüsü'nde İstanbul hakkında verdiği bir konferansta, arkeolojik araştırmalar konusunda Türkiye'ye yardım edilmesi için bir milletlerarası teşekkül kurulmasını önerir. Zira Prost'a göre, arkeolojik sahada Bizans ve Türk eserleri mevcut olup öncelik doğal olarak Türk eserlerine verildiğinden, Türkler'in çoğunluğu Bizans eserleri için harcanacak ödeneye karşı muhalif tavır almış; “İstanbul muhipleri Cemiyeti” ve Âsarî Atika Müzesi yönetimi, İstanbul'un fethinden önceye ait eserlerin bakımını (yalnız Ayasofya Camii hariç), dışarıdan gelecek yabancı bir yardım ile olabileceğini açıkça ifade etmişlerdir.¹²⁷

Nâzım planın yapımı üzerinden yıllar geçmiş ve hâlâ uygulamada olmasına rağmen birçok işin yapılamamış olması, Belediye'nin idare tarzının eleştirilmesine sebep olmuştur. Gayrimenkul Malsahipleri Derneği'ne göre İstanbul Belediyesi'nin idare tarzı, “tamamen merkezîyet ve şef” sistemine dayanmakta olup “hükümetin bir memuru” olan belediye reisleri, şehrin menfaatlarından önce kendilerini üstlerine beğendirecek gösterişli işleri yapmaktadırlar.¹²⁸ Dernek, bir taraftan “mühim bir tahsisatla” istihdam edilen “şehir mütehassısı”na plan yaptırılırken, diğer taraftan

¹²⁵ Cumhuriyet Devrinde İstanbul, s. 152.

¹²⁶ J. M. Ostrowski, “Haliç'in İnkişafı İçin Yeni Tasavvurlar”, **Arkitekt Mimarlık, Şehircilik ve Belediyecilik Dergisi**, No: 201-202-203-204, İstanbul, [y.y.], 1948, s. 192-194.

¹²⁷ Henri Prost, “İstanbul'un Arkeolojik Durumu ve Tarihi Âbideleri”, **Arkitekt Mimarlık, Şehircilik ve Belediyecilik Dergisi**, Çev.: Zühtü Feran, No: 201-202-203-204, İstanbul, [y.y.], 1948, s. 235-236.

¹²⁸ İstanbul Belediyesi nasıl idare edildi / İstanbul belediyesi müstakil olmalı ve reisi de halk tarafından seçilmelidir, İstanbul, Gayrimenkul Malsahipleri Derneği, 1947, s. 6-7.

plansız uygulamalar görüldüğünü öne sürer. Belediye tarafından Mecidiyeköyü'nde yapılmış olan evleri bu duruma örnek olarak gösteren Dernek, şehrin elektrik, su vs. tesisatı hazır olan yerleri boş dururken, bu tesisatların dahi olmadığı “kırlarda”, “şehircilik mütehassısı”nın muhalefetine rağmen yeni köyler kurulduğunu; Mecidiyeköyü'nde yapılan evlerin, ülkenin ekonomik durumunun tersine zengin sınıfa hitap ediyor olduğunu iddia eder.¹²⁹ Dernek'e göre Belediye'nin, 25 senede yaptıkları, “üç, beş bahçe ve bina” olup yalnız imar değil diğer beledi hizmetlerde de yetersizliğin giderilmesi için “totaliter sistemden mülhem bir zihniyetle” yapılmış olan Belediye Kanunu'nun, “İstanbul belediyesinin idaresine ait vesayet sistemine dayanan şekil ve ruhuna” nihayet verip halk idaresine dayanan seçimle işbaşına gelecek bir reise imkân verilmelidir.¹³⁰

1940'lı yılların ikinci yarısı, bir taraftan planlı imar uygulamaları yapılırken bir taraftan da gecekondu denilen plansız ve kanunsuz bir yapılaşmanın ortaya çıktığı yıllar olacaktır. Şehirde yaşanan mesken sıkıntısından dolayı ortaya çıkan gecekondulari önlemek gayesiyle İstanbul Belediyesi, yeni konut inşa etme yoluna başvurmuş; Mecidiyeköyü ve Haseki'de konutlar inşa etmişse de bu evlerin fiyatları, mesken darlığı çeken fakir ve orta tabakanın mali gücünün üstünde olduğu gibi evleri alanlar da memnun kalmamışlardır.¹³¹ Ekmel Zâdil, mesken buhranı olarak ifade edilen bu duruma, istimlakler gibi 18 Ocak 1940 gün ve 3780 sayılı Milli Korunma Kanunu'nun da etkili olduğunu öne sürer. Kanun'la, kiracıları korumak için kira sabitlemesi getirilmesi; 1939 yılı kira mukavelelerinde değişiklik yapılmasına imkân verilmemesi ve muayyen bir iki sebep haricinde de mal sahiplerinin tahliye yoluna gitmelerinin engellenmesi sonucu yeni mesken inşa etmenin kârlılığı ortadan kaldırıldığından, mesken sıkıntısı daha da artış göstermiştir. Bu durum, gecekondu oluşumuna zemin hazırlamıştır.¹³² İlk olarak, 1947 senesinde görülmeye başlayan gecekondular, çoğunlukla Kazlıçeşme-Bakırköy arasında yapılmış olup Mart 1949'da, şehirdeki gecekondu sayısının 5000 civarında olduğu tahmin

¹²⁹ a.e., s. 9-10.

¹³⁰ a.e., s. 13/15.

¹³¹ Ekmel Zâdil, **İstanbulda Mesken Mes'eleleri ve Gecekondular**, [İstanbul], İstanbul Üniversitesi İktisat ve İctimaiyat Enstitüsü, [1949], s. 70.

¹³² a.e., s. 72-76.

edilmektedir.¹³³ Gecekondu inşası, sonraki yıllarda da artarak devam etmiş; şehrin kronik sorunlarından biri haline gelmiştir.

Eski Bizans kilisesi olan Kariye Camii'ne giden yolların, “bütün yabancıların ve seyyahların geçtiği bir yol”¹³⁴ olmasından ötürü tamir edilmesi imarın, salt İstanbul'da yaşayanlar için değil aynı zamanda İstanbul'a gelen yabancılar için de yapıldığını ortaya koyar. Dolayısıyla imar faaliyetleri, şehir için olduğu kadar devletin yabancılar nezdindeki konumu için de önem taşımaktadır. On yılı aşkın bir süredir devam eden imar faaliyetleri sonucu, hedeflenen noktaya ulaşamamasına esas olarak maddi sıkıntılar sebep olmuş; imar hareketleriyle beraber 1930'lardan itibaren özel sektör tarafından işletilen su, elektrik, tramvay, tünel, vapur ve havagazı işletmelerinin satın alınması, harcamaların artması sonucunu doğurmuştur.

¹³³ a.e., s. 81-82.

¹³⁴ Yenileşen İstanbul ..., s. 16.

I. BÖLÜM: İSTANBUL'UN İMARI (1950-1956)

1950 yılında iktidara gelen DP, Adnan Menderes başbakanlığında on yıl gibi uzun bir süre ülkeyi yönetmiştir. Yeni hükümet, önceki iktidarın yaptığı, şehrin ihmal edildiği tespitini bir adım ileri taşıyarak Cumhuriyet'in de gereken özeni göstermediğini öne sürmüştür. İstanbul'un imarı yeniden ele alınmaya çalışılmışsa da yapılan işler genel olarak, önceki dönemde başlamış ya da karar alınmış projelerin yürütülmesi şeklinde olmuştur. DP öncesi dönemde olduğu gibi imarın maddi boyutu esas etken olmuş; yeni projelere ilişkin ön çalışmalar yapılmışsa da 1956 yılına kadar yeni ve büyük inşaatlar görülmeyecektir.

1- Genel Seçimler Öncesi İmar Hareketleri

1950 yılında yapılacak genel seçimler ülke tarihinde çok önemli bir yere sahiptir. İlk defa “gizli oy ve açık sayım” metodunun uygulanacağı bu seçimler, ülkenin siyasi tarihinde bir dönüm noktası olacak ve Cumhuriyet'in kurucu partisi muhalefete düşecektir. Böyle önemli bir seçime giderken İstanbul'un imarıyla ilgili büyük projeler görülmemekle beraber çalışmalara devam edilmiştir. Prost Planı ile ilk defa belirli bir yön tayin edilen imar hareketleri, ülkenin ekonomik durumuna da bağlı olarak, çeşitli aksaklıklar ile devam etmektedir. Öyle ki uygulamadan da öte hazırlık aşamasında dahi maddi sıkıntılar yaşanmaktadır. Örneğin, 10 Şubat 1948'de İstanbul Genel Meclisi'nden bir üyenin, şehrin hangi kısımlarının planlarının yapıldığı ve yapılmış olanların ilgili ilçelere gönderilerek halkın müracaatlarına cevap verilmesinin sağlanması yönündeki sorusuna, nihai cevap ancak 1 Şubat 1950'de verilir. İmar Müdürü tarafından verilen cevap, planların büyük kısmının hazırlandığı; çoğaltılmakta olup ilçelere de gönderileceği; ancak uygulama ve sonuç alınmasının bir bütçe meselesi olduğu şeklindedir.¹ Aslında şehrin imarı başından

¹ İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kurum Arşivi, Birim: Meclis Müdürlüğü, Cilt: 18, Karar: 948/104, Karar Tarihi: 1/2/1950, (6 Şubat 1950). Bundan sonra, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kurum Arşivi'ne, “İBBKA, Meclis:18.948/104.1/2/1950, (6 Şubat 1950).” şeklinde atıfta bulunulacaktır.

beri bütçenin durumuna sıkı sıkıya bağlı olmuştur. Prost'un hazırlamış olduğu planın, Cumhurbaşkanı Milli Şef İsmet İnönü'nün onayından geçmesinden hemen sonra, Nafia Vekâleti'nce ele alındığı sırada yapılan değerlendirmeler bunun açık bir örneğidir. İstanbul Belediyesi tarafından hazırlanan birinci beş yıllık mesai programını inceleyen Vekâlet, o güne kadar “tamamen denecek kadar ihmal edilmiş” şehir için programda yıllık dört milyon lira harcama yapılması öngörülmesine rağmen, Belediye'nin bu miktarın ancak yarısını karşılama gücüne sahip olduğuna kanaat getirir. Vekâlet, çözüm olarak kalan miktarın devlet yardımı ile karşılanması için Başvekâlet'ten ödenek talep eder. Çünkü Vekâlet'e göre, İstanbul'un imarı bir “memleket meselesi” olup ihtiyaç duyulan paranın sağlanması için devlet yardımı yapılması zorunludur.²

Yine de bütün maddi sorunlara rağmen imar konusu üzerinde önemle durulur. Yıllardan beri süregelen mesken ve imar sorunlarının ne şekilde çözüleceğini tespit etmek üzere, 20 Ocak 1950'de Vilayet'te, Vali ve Belediye Reisi Ord. Prof. Fahrettin Kerim Gökay'ın başkanlığında, çok geniş bir katılımın sağlandığı bir komisyon kurulur. Bu komisyona Belediye'den, üniversitelerden, “Mimarlar Birliği”nden ve “Mühendisler Birliği”nden katılımın yanısıra kredi imkânları açısından Yapı ve Kredi Bankası ile Emlak Kredi Bankası'ndan da temsilciler katılır. Yapılan ilk toplantı sonrası aşağıdaki prensipler üzerinde anlaşma sağlanır.

“Yapılan müzakere ve münakaşalardan sonra aşağıda sırasile yazılı ana prensipler kabul edilmiştir :

- 1- Gerek 5218 ve gerekse 5228 sayılı Kanunlar bu günkü hakiki ihtiyacı kökten hal edecek bir durumda olmadıkları,
- 2- Hazine ve Hususî İdareye ait arsalarla arazinin sadece imar hududu içindeki alanlarıyla iktifa edilemeyip, şehrin lüzumsuz yere yapılmasına manî olmak ve lüzumunda ileride münasip görülecek yerlerde mahalleler tesis etmek, arsa spekülasyonlarına da manî tedbirler alınmak üzere, Belediye hududu içindeki bu kabil arsaların tamamen ve bedava olarak Belediyeye intikalinin lâzım geldiği,
- 3- Bu suretle alınan arsalarla arazilerin gaye ve maksadın dışında kalacak şekilde münferit veya çok değerli olanlar münasip şekilde parsellenerek alenî bir müzayede

² T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi (BCA), Muamelât Genel Müdürlüğü Kataloğu (30.10.0.0) / 81.535.1, (28 Ekim 1939).

ile satılmalı ve bedellerinin müzakere mevzuu olan maksadın tahakkuku için ayrı bir fon halinde saklanması, bu toplanan paranın sirasile en ziyade muhtaç olan halka mahsus mahalleler teşkilile bu semtlerin su, elektrik, kanalizasyon ve yol ihtiyaçlarının kullanılması ve bunlar temin edildikten sonra malî durumları bir derece daha iyi olanların yapacakları mahallelerin su, elektrik, kanalizasyon ve yol işleriee [işlerine] sarf olunması,

- 4- Bu mevzu için temin edilen arsalarla arazintn [arazinin] parellasyonu [parselasyonu] yapıldıktan sonra 5228 sayılı kanunda yazılı olduğuna göre birinci derecede kur'a ile halka dağıtılmayarak bilâkıs böyle bir teşebbüse girişebilecek, malî durumda bulunduğunu isbat edecek olan fabrika, müessese ve daire mensuplarının, muhtelif zümrelerin ve halkın teşkil edecekleri yapı kooperatiflerine verilmesi ve tayin edilecek müddet içinde yapıların ikmalî ve bu surette toptan inşaattan dolayı maliyetin düşürülmesini ve memlekette kooperatifçiliğin de inkişafının temini.
- 5- Lüks mahiyette olmayan yapı malzemesinin idhalinde gümrük resmi ve muamele vergisinden istisna edilmesi.
- 6- Her ne suretle olursa olsun ev sahibi olmasına imkân olmayacak çok dar gelirlî kimselere pek cüz'i kira ile oturabilecekleri basit ve küçük daireli binalar inşa edilmesi.
- 7- Normal kira bedelinden biraz farklı kira bedeli karşılığı taksitlerle geliri mahdut halkın ev sahibi olmasını temin edecek tarzda meskenler yapılp uzun vâdeli taksitlerle satılması,
- 8- Şehrin imarı ve arsa spekülâsyonlarına mâni olunması ve mesken ihtiyacının temini bakımından, şehir dahilinde mevcut ve uzun zamanlar geçmesile büsbütün bir elden tararrufuna [tasarrufuna] imkân kalmayan yangın yerindeki arsaların, Belediyece istimlâkine salâhiyet verilmesi.
- 9- Emlâk Kredi Bankası ve emsali müesseselerin bina yapımını teşvik için tenzilâtlı faizle açtıkları kredilerle yapılacak binaların lüks mahiyette olmaması ve muayyen ebat ve vasıfta olmayanlara kredi açmamak suretile mahdut bir zümre yerine bu krediden daha geniş mikyasda faydalanılmasının temini keza bu mevzuu temin için kurulmuş ve kurulacak resmî ve yarı resmî müesseselerin tenzilâtlı faiz ve uzun vadeli taksitlerle yapacakları binaların muayyen ebadı ve kıymeti aşmamasına dikkat olunması.
- 10- Halen yürürlükte olan Yol ve Yapı Kanununun ihtiyacı karşılamadığı ve tatbikatta bir hayli zorluklar yarattığı görüldüğünden bu kanunun yeniden elden geçirilerek ve bu günkü ihtiyaçlar gözönünde tutularak salâhiyetdar ilmî müessese ve mahallî mercilerin mütaleası alınarak yeni bir Kanun hazırlanması keyfiyetinin tarihi neticesine varılarak bu mevzular üzerinde incelemeler yapılması için listede isimleri

yazılı zevat tarafından talî komisyonların teşkili ve yine listede yazılı mevzuların incelenmesine ve bu Komisyonların mesaiseri neticelenip raporları alındıktan sonra ve nihaî bir toplantı yapılmasına karar verilmiştir.”³

Üzerinde mutabakat sağlanan bu prensipler, bütünüyle hemen uygulamaya konmasa da gelecek yıllar içinde imar esnasında faydalanılan ilkeler olacaktır. Değerli arsaların satılarak belediyeye gelir sağlanması fikri bugünlerde dahi üzerinde tartışılan bir gelir elde etme yoludur. Kooperatifçiliğin teşviki, sonraki yıllarda neredeyse şehrin imarının ana uygulamalarından biri haline gelecektir. Özellikle, Emlak Kredi Bankası vasıtasıyla düşük faizli kredi ile ucuz konut yapımı teşvik edilerek en dar gelirli kesimlere de kira öder gibi taksitle ev sahibi olma imkânı yaratılması, bugünkü Başbakanlık Toplu Konut İdaresi (TOKİ) uygulamalarının temelini oluşturacaktır.

Prensiplerin bütünü değerlendirildiğinde, Hazine ve Hususi İdare’ye ait tüm arsa ve arazilerin Belediye’ye bedelsiz olarak intikal ettirilmesi ile tek elden yönetim sağlanarak düzenli bir kalkınma düşünüldüğü görülecektir. Ucuz konut yapımına öncelik verilerek en alt tabakadaki vatandaşların ihtiyaçlarının da karşılanmasına önem veren prensiplerin yerine getirilmesi için devletten, kanunların yenilenmesi, inşaat malzemelerinde vergi indirimi ile bankalar ve benzeri kuruluşlardan kaynak sağlanması yönünde beklentiler mevcuttur. Bu prensipler, sonraki yıllarda, özellikle 1950’li yılların ikinci yarısındaki uygulamalar esnasında temel alınacaktır.

Bu prensiplerin daha detaylı incelemesinin yapılması amacıyla “İmar ve Şehircilik”, “Ucuz Ev”, “Para ve Kredi Temini” ile “Şehrin Nüfus ve Yayılışı ve Artışı ve Nüfusun Yıllık Gelir Bakımından Tasnifi” adında dört adet alt komisyon kurulur. Bu komisyonlardan özellikle, Para ve Kredi Temini Komisyonu’nun çalışma konuları arasında yer alan işçi sigortası gibi resmi teşekküllerin birikmiş paralarından istifade edilmesi ve dışarıdan kredi imkânlarının değerlendirilmesi, sonraki yıllarda imar için kaynak yaratılması esnasında uygulanacak metotlar olacaktır.⁴

³ **BCA**, Başbakanlık Özel Kalem Müdürlüğü Kataloğu (30.1.0.0) / 116.732.1, [t.y.], s. 1-2.

⁴ **a.e.**, s. 3-4. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi’nden elde edilen ilgili evraktan (30.1.0.0/116.732.1), komisyonların raporlarını hazırladıkları anlaşılabilmesine rağmen Arşiv’deki evrağın eksik olmasından dolayı raporların içeriği ve Komisyon’un nihai görüşüne ilişkin daha detaylı bilgi maalesef edinilemiyor.

Bütün bu görüşmeler sürerken imar çalışmalarına da devam edilmektedir. Genel Meclis, her türlü fırsatta imara kaynak ayırmaya çalışır. Örneğin, 17 Şubat 1950’de, 1949 mali yılı bütçesi gelirlerinin tahmin edilenden daha yüksek elde edilmesi sebebiyle bu artı değerın yaklaşık üçte biri olan 550.000 liranın, “beş yıllık imar programının gerektirdiği kamulaştırma bedeli ve genel gideri”ne ilişkin maddeye aktarılmasına karar verilir.⁵ Hükümet’in de dolaylı şekilde katkıları mevcuttur. Bakanlar Kurulu’nun, 2 Şubat 1950 tarihli toplantısında, şehrin Adalet Sarayı binası için açılan proje yarışmasının jürisinde yer alan bazı kişilere ne kadar ücret ödeneceğine ilişkin aldığı karar bunun bir örneğidir.⁶ 8 Nisan 1950’de ise hükümetin 1950 yılı bütçesinde, “Doğu Anadolu ve Edirne İli Kalkınma Giderleri” bölümünden Bayındırlık Bakanlığı’na ayrılmış olan 6.610.000 liranın neredeyse tamamına yakın kısmı denebilecek olan 6.220.000 lirasının, Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesine aktarılmasına karar verilir.⁷ Aslında imar ve kalkınma, yalnız İstanbul’un değil bütün memleketin meselesidir. Yol yapımına verilen önem bunun göstergelerinden biridir.

Henüz DP iktidarı başlamamışken dahi İstanbul’un imarı, Hükümet açısından önemle üzerinde durulan bir mesele olmuştur. Sonradan İstanbul’un halini anlatmak için kullanılan “şehrin ihmal edildiği, İstanbul’un imarının bir memleket meselesi olduğu”⁸ gibi bazı ifadeler bu dönemde de aynen kullanılmıştır.

2- DP’nin İktidar Oluşu

1950 genel seçimleri ile Cumhuriyet’in başından bu yana ilk defa iktidar el değiştirmiş olup rejimin iki numaralı ismi olan Cumhurbaşkanı İsmet İnönü muhalefete düşmüştür. Seçim tarihi olan 14 Mayıs 1950, kimilerine göre “karşı devrim” olarak adlandırılmış kimilerine göre ise “demokrasinin gelişi”⁹ olarak

⁵ İBBKA, Meclis:20.950/93.17/2/1950, (23 Şubat 1950).

⁶ BCA, Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu (1928 ve sonrası) (30.18.1.2) / 121.105.9, [t.y.].

⁷ BCA, 30.18.1.2/122.31.10, [t.y.].

⁸ BCA, 30.10.0.0/81.535.1, (28 Ekim 1939).

⁹ “Tarihe Tanıklık Edenler: Menderes İmarı ve Sonrası”, **Toplumsal Tarih Dergisi**, Sayı: 4, [y.y.], Tarih Vakfı, Nisan 1994, s. 70. Tarih Vakfı’nın düzenlediği “Menderes İmarı ve Sonrası” konulu

yorumlanmıştır. Bu siyasi değişimin yanısıra ekonomik hayatta da önemli değişimler olmuştur. Tarımsal üretimden sanayi toplumuna geçilerek¹⁰ Batı'nın izlediği metot olan kapitalizme doğru hızla yol alınmaya başlanmıştır. Bu değişiklikler, doğal olarak İstanbul'a da yansır. Yıllardır süren planlama, özellikle artan nüfus ve değişen dünya ile beraber yeni bir hareket ihtiyacı doğurur. Yeni Hükümet'le beraber ülkenin bütününde olduğu gibi şehrin imarında da değişiklikler görülecek ve 1950'nin sonunda mevcut planın mimarı Prost'un işine son verilerek imar, yeniden ele alınacaktır.

Henüz hükümet kurulma aşamasında dahi İstanbul'a ilişkin çalışmalar devam etmiştir. 1948 yılı başlarında Belediye Şehir Meclisi üyelerinden Muiz Alptekin, İstanbul'daki elektrik, su, tramvay, havagazı, otobüs gibi sınıai işletmelerin özerk bir idareye sahip olarak daha rasyonel ve ticari yönetilmeleri yönünde bir önerge verir. Bu önergeye karşılık dönemin Vali ve Belediye Reisi Lûtfi Kırdar, Alptekin'den, önerdiği şekilde İsviçre'den bir heyet bulmasını ve işletmeleri tetkik ettirmesini ister.¹¹ Bu şekilde, Cenevre Sınıai Hizmetleri Umumi Kâtibi ve Cenevre Üniversitesi Amme İktisadı Profesörü Hukuk Doktoru Louis Comisetti'nin başkanlığında bir heyete, "büyük Türk şehri" İstanbul'un sınıai hizmetlerinin ıslahına ilişkin bir rapor hazırlattırılır. İstanbul'a gelerek incelemeler yapan heyete burada yardımcı olması için İsviçre'de öğrenim görmüş olan Dr. Cihet İren görevlendirilir. 5 Ağustos 1948'de çalışmalarına başlayan heyet, Mayıs 1950'de, Vali ve Belediye Reisi Fahrettin Kerim Gökay'a raporunu sunar.¹²

Hukuki, iktisadi, idari, sosyal ve teknik bakımlardan İstanbul sınıai hizmetlerinin mevcut yapılarının iyileştirilerek, çağdaş bir seviyeye getirilmesi imkânının araştırılması ve eğer mümkünse ne şekilde olacağını ortaya koyacak olan heyetin, şehre ilişkin izlenimleri sonraki yılların imar hamlelerinin anlaşılmasını kolaylaştıracak bilgiler içerir. Zira, heyetin değerlendirmesi, işletmelerin

panelini yöneten Mimar Doğan Kuban, panelin açılışında, Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde Ankara'nın önemli olduğunu ama 1950'den sonra demokrasinin gelmesiyle İstanbul'un uykudan uyanarak yeniden şekillenmeye başladığını ifade eder.

¹⁰ Adalet Alada, "Demokratikleşme Sürecinin Dalgalanmaları, Cumhuriyet Döneminde İstanbul'un Yönetimi", **İstanbul Dergisi**, Sayı: 8, [y.y.], Tarih Vakfı, Ocak 1994, s. 135.

¹¹ **BCA**, Nafia Vekâleti Kataloğu (230.0.0.0) / 91.27.1, (29 Kasım 1948).

¹² **BCA**, 230.0.0.0/91.27.1, Eki: Prof. Dr. Louis Comisetti'nin riyasetinde İstanbul Sınıai Hizmetlerinin İslahına Memur İsviçreli Mühendisler Hey'eti, **Umumî Rapor**, İstanbul, Hüsnütabiat Basımevi, 1950, s. 1-9.

problemlerinin bazılarının dış sebeplere dayanmakta olduğu; şehrin birbirlerine bağlanması müşkül üç ayrı bölgede oluşması; mahallelerin dağınık, yolların ise çoğunlukla dar ve meyilli olmasının da aksaklıklara sebep olduğu yönündedir. Ayrıca işletmelerin idari özerkliğinin olmadığı; maddi sıkıntılar sebebiyle tesislere gerekli yatırımın yapılamadığı dolayısıyla da yeni müşteriler bulunmadığı da tespit edilen çeşitli sorunlardan bazılarıdır.¹³

Heyet, raporunda, halkın menfaati için gerektiğinde zararlı da olsa hizmet vermesi gereken işletmelerin tamamının kamu sahipliğinde özerk bir yönetimde olması gerektiğini belirtir. Bu sebeple, Belediye'ye bağlı olan İstanbul Elektrik, Tünel ve Tramvay İdaresi (İETT) altındaki elektrik, havagazı, tünel, tramvay, otobüs hizmetleri; yine Belediye'ye bağlı İstanbul Sular İdaresi; hisse senetlerinin % 95'i Belediye'ye ait olan Anadolu Yakası Kadıköy-Üsküdar Tramvay Şirketi; özel teşebbüse ait Beyoğlu Havagazı İşletmesi ve otobüs şirketleri ile devlet elindeki Devlet Denizyolları Şehir Hatları ve Devlet Demiryolları Banliyö Hatları'nın tamamının kamu sahipliğinde tek bir yönetim kurulu ile yönetilmesi önerilir.¹⁴ Belediye'den ve Hükümet'ten üyelerin yanısıra "İstanbul Sanayi Birliği" ve "İstanbul Tüccar Derneği"nden de birer üyenin katılımı ile bir yönetim kurulu oluşturulduğu takdirde, işletmelerin her açıdan daha iyi bir vaziyet alacağı tavsiye edilir.¹⁵

Raporda, 1950 yılında şehrin imar durumuna ilişkin tespitlere de yer verilmiştir. Buna göre halkın şikayetleri özetle, elektrik bağlama ücretinin yüksek oluşu ve verilen elektriğin gücünün değişken olması; gaz bağlama ücretinin yüksek oluşu ve gazın kalitesinin düşük olması; su kesintileri yaşanması; ulaşımın ise yetersiz, konforsuz ve yavaş olması ile tramvayın trafiği aksattığı şeklindedir. Heyet, aslında Avrupa'da da benzer sorunlar yaşandığına değinmekle beraber mevcut durumun iyileştirilebileceğinin altını çizer. Şehircilik sorunlarını, aksaklıkların harici sebebi olarak gören heyet, hizmetlerin daha kolay iletilmesi ve iyileştirilmesi için şehir planlaması yapılarak dağıtım şebekelerinin rasyonel hale getirilmesi ile elektrik

¹³ a.e., s. 5-8.

¹⁴ a.e., s. 9.

¹⁵ a.e., s. 15-19.

ve gaz dağıtımında kolaylıklar sağlanabileceği; geniş yollar ve süratli vasıtalarla da ulaşımın iyileştirilebileceği yönünde görüş belirtir.¹⁶

Raporda, elektrik, gaz ve su hizmetlerine ilişkin üretim, dağıtım ve tarifelerle ilgili tespitler ve çözüm önerileri mevcuttur. Örneğin, elektrik üretimi iyileştirilse dahi kısa zamanda yetersiz kalacağından; çözüm olarak Ağaçalı'daki linyit üretimi ile çalışacak bir termik santral yapılması önerilir.¹⁷ Beledi hizmetlerin bir diğeri olan ulaşım konusunda, işletme hatalarının yanısıra; vasıta yetersizliği, mevcut olanların da eski ve yavaş oluşu, yolların dar ve bakımsız olması gibi aksaklıklar vardır. Mevcut otobüsler yetersiz olup fazla yolcu taşınması ve yolların bozuk olmasından ötürü otobüslerin % 12'si bakıma alınmıştır. Yüksek bakım masrafı gerektiren tramvaylar ise eski ve saatteki hızları birkaç kilometreye düştüğünden dolayı mevcut trafiği aksatmaktadırlar. Raporda, bu duruma çözüm olarak dar sokakların genişletilmesi; ara bağlantı yollarının yapılması ile İstanbul ve Beyoğlu merkezden başlanmak suretiyle yavaş yavaş tramvaylar kaldırılarak yerlerine otobüs ya da trolleybüs gibi seri vasıtalar kullanılması önerilir.¹⁸

Raporun, idari özerklik ile beledi hizmetlerin tek elde toplanması görüşü bugün dahi uygulanmıyor olsa da ulaşım konusundaki önerileri değerlendirmeye alınarak tramvaylar peyderpey kaldırılacak ve Avrupa yakasında, 1961 yılında tamamen trolleybüs kullanımına geçilecektir.

3- Yeni Hükümetin İmara Yönelik İlk İcraatları

Henüz DP iktidarı başlamadan önce, imar ve kalkınmanın temel malzemesi olan çimento ihtiyacı belirmiştir. Bu duruma çözüm olarak, Danimarka'dan alınan 2 milyon dolarlık tiraj hakkı ile İzmir'de yeni bir tesis kurulurken aynı zamanda İstanbul'daki tesislerin de genişletilmesi için Alman tiraj haklarından faydalanılarak çimento sanayinin iyileştirilmesi hedeflenir. Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı'na göre,

¹⁶ a.e., s. 40-41.

¹⁷ a.e., s. 46.

¹⁸ a.e., s. 62-68.

Mayıs 1950’de inşaat temposu düşük tutulmasına rağmen, ihtiyaç 600 bin ton iken üretim ancak 400 bin ton civarında olduğundan aradaki fark ithalat ile sağlanmaktadır.¹⁹ Bu durum, çimento sanayine yapılan yatırımın gerekliliğini ortaya koyar. Bir önceki hükümet döneminde alınmaya başlanan Marshall yardımları, DP iktidarında da yapılacak yatırımlar için finans kaynağı olarak görülmüştür. Yeni hükümet, 30 Kasım 1950 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında Marshall Planı’ndan hibe olarak sağlanan yardım ile Avrupa devletlerinin tanıdığı tiraj hakları karşılığı olarak Merkez Bankası’nda % 95’ler hesabında oluşan karşılık paralardan, İstanbul’da, “Aslan ve Eski Hisar Müttehit Çimento Türk Anonim Ortaklığı”na 500 bin dolar mukabili ek bir tahsis yapılmasına karar verir.²⁰ Hükümet, öncelikle ülkenin tamamında kalkınmayı sağlayacak şekilde altyapı yatırımlarına girişir. Yeni barajlar ve fabrikalar inşası ile yol, su, elektrik gibi temel ihtiyaçların giderilmesine öncelik verilir.

Batı bloğunda yer alarak, dünya ile ilişkilerini daha da arttırmaya çalışan Türkiye, Haziran 1950’de, Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası Barker Misyonu’nu ağırlar. J. M. Barker’in başkanlığındaki bu heyetin amacı, Türkiye’nin ekonomik durumunun tespiti, Türkiye’ye ne tür yatırımlar yapılabileceği ve ekonomik yapının ıslahına ilişkin tavsiyelerde bulunmaktır.²¹ Henüz heyetin raporu tamamlanmamışken Hükümet bir taraftan da Banka ile kredi görüşmelerinde bulunur. Örneğin, 16 Ağustos 1950’de, Bakanlar Kurulu, Türkiye Sanayi Bankası’nın, Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası’ndan yapacağı 9 milyon dolarlık borçlanmanın Hükümet tarafından garantisi için adı geçen banka temsilcileri ile müzakereleri yürütmek üzere, Milletlerarası İktisadi İşbirliği Teşkilatı Genel Sekreter Vekili Fatin Rüştü Zorlu’nun başkanlığında bir heyeti görevlendirir.²² Barker Misyonu’nun yaklaşık bir yıl sonra hazırladığı raporu, 31 Mayıs 1951’de, Banka’nın İkinci Başkanı R. L. Garner tarafından Cumhurbaşkanı’na sunulur. Banka’nın başkanının, mektubunda belirttiği üzere rapor henüz Banka tarafından da detaylı olarak incelenememiş olup tavsiyelerden ziyade Hükümet ile beraber üzerinde çalışılacak konuları belirtmektedir. Bununla beraber Banka, en uygun

¹⁹ BCA, 30.1.0.0/84.532.1, (16 Mayıs 1950).

²⁰ BCA, 30.18.1.2/124.89.16, [t.y.].

²¹ BCA, 30.1.0.0/66.413.8, (9 Haziran 1950).

²² BCA, 30.18.1.2/123.68.7, [t.y.].

kalkınma programının, Türkiye tarafından hazırlanabileceği ve böylece “Türk milli kalkınma programı”nın oluşabileceği yönünde görüş bildirir. Bu durumda Banka'nın görevi ise hazırlanacak olan programın uygulamasında, Hükümet'e yardımcı olmaktır.²³

Başbakan Adnan Menderes, Ağustos 1951 tarihli bir mektup ile R. L. Garner'a, raporun incelenmek üzere komisyonlara havale edildiğini yazarak; ilk izlenimlerin olumlu olduğunu ve en kısa sürede uygulama için gerekli planların yapılacağını iletir. Başbakan, rapordaki tespitlerin aslında DP'nin ekonomik görüşleri olduğunu öne sürerek; rapor henüz inceleme aşamasında iken bile bazı tavsiyelerin uygulamaya geçirildiğini belirtir. Örneğin, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde (TBMM) kabul edilen bir yasa, yabancı sermayenin ülkeye girişini kolaylaştıracaktır. Diğer taraftan, The Economic Cooperation Authority (ECA) ile yapılan anlaşma ile 54,5 milyon lira hususi teşebbüse kullanılmak üzere Sınai Kalkınma Bankası'na verilmiştir. Küçük su işlerine harcanmak üzere Bayındırlık Bakanlığı bütçesine 25 milyon lira konulmuştur. Başbakan, kalkınmanın ana projelerinden biri olarak gördüğü Seyhan Projesi için 1949 yılında borç talep edildiğini, ancak gelen cevap yazısının Barker Misyonu raporunun beklenmesi olmasından dolayı rapor sonrasına ertelenen yardım talebini yineleyerek, Banka'nın projeye destek vermesini ister. Başbakan, başlıca hedefi, baraj, elektrik santrali ve enerji taşıma şebekesi inşası olan Seyhan Projesi'nin, heyetin, 1952-1956 devresinde enerji, sulama ve taşkın önleme sektörlerine tahsisini tavsiye ettiği yatırımlar dahilinde değerlendirebileceğini öne sürer. Bu dönemde, yalnız baraj ve enerji tesisleri için lüzumlu meblağlar kullanılacak olup keşif bedeli yaklaşık 18,7 milyon dolar dış kredi ve 10,2 milyon dolar iç kredi ile sağlanacaktır. Dış kredinin 8 milyon doları Birleşik Amerika'da, 11 milyon doları ise Avrupa'da harcanacak olup bu iş için de bir şirket kurulacaktır. Başbakan, proje ile daha fazla teknik bilginin, projenin hazırlanmasında müşavir olan San Francisco'daki International Engineering Company'den alınabileceğini de belirterek baraj ve elektrik tesislerinin dış

²³ BCA, 30.1.0.0/41.243.12, (2 Haziran 1951). Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nden elde edilen ilgili evrakta (30.1.0.0/41.243.12), Banka'nın raporu bulunmamaktadır.

finansmanı için başlamış olan kredi müzakerelerinin en kısa sürede tamamlanmasını “rica” eder.²⁴

Ülkenin geneli için girişilen yatırımların yanında İstanbul’un imarı için de önemli adımlar atılır. Şehrin o günler için en önemli ihtiyacı, sanayileşme ve tarımda makineleşme ile artan nüfusun, mesken sorunun çözümüdür. Bu sebeple, 1 Haziran 1950’de konut ihtiyacı çözümünün, Belediye’nin mecburi vazifeleri arasına alınmasına karar verilir. Hemen ardından, Genel Meclis’te, Belediye tarafından yaptırılarak halka taksitle satılacak ucuz evlere ait bir talimatname kabul edilir. Bu talimatnamenin bazı maddeleri aşağıdaki gibidir:

- İmar planında, bu iş için uygun yer ayrılacak olmakla beraber eğer gerekirse özel şahıslara ait yerler de satın alınabilir ya da istimlak edilebilir.
- İnşaat işi için ihaleye gidilebilir; şirket kurulabilir ya da iş doğrudan doğruya bir şirkete verilebilir.
- Arsa bedeli üzerine inşaat ve sigorta masrafları eklendikten sonra en fazla % 6 kâr konabilir.
- Müşteri, mülhak kazalar hariç, İstanbul il hudutları haricinde ikâmet zaruretinde bulunmadıkça binanın tamamını başkasına kiralayamaz.
- Döner sermaye halinde kullanılacak olan paralar, en iyi şartları sağlayan “milli bankalar” a yatırılır.²⁵

Bir önceki hükümet zamanında, kooperatiflerin desteklenmesi ile başlayan toplu konut yapımı, artık belediyenin zorunlu görevi olarak görülmüş; devlet eliyle yürütülecek bir politika haline getirilmiştir.

Aynı günlerde, üçüncü beş senelik imar programı kabul edilir. Bu programda, istimlak giderinin karşılanması için bir öneri getirilir. Buna göre, yeni açılacak yolların iki tarafından da 25 metrelik araziler satın alınacaktır. Yeni yollar yapıldıktan sonra yolların yanında kalacak boş arazilerin değerlendirileceği düşünülmüş; böylece bu boş yerlerin yüksek bir getiri ile satılması ve harcanan istimlak bedelinin

²⁴ BCA, 30.1.0.0/88.551.1, (Ağustos 1951). Başbakan’ın altında imzası olmadığından evrak müsvedde olabilir.

²⁵ İBBKA, Meclis:21.950/287.16/6/1950, [t.y.].

geri alınması planlanmıştır. Aynı kararlar, Genel Meclis, İstanbul'un imarı işinin bir şehir değil bir hükümet işi olarak ele alınması lazım geldiğini ve şehre bu görüşle yardım yapılması zaruretini belirten İmar Karma Komisyonu'nun görüşünü de kabul eder. Komisyon'a göre, imar için mevcut mali imkânlar yetersiz olup İstanbul şehir bütçesi, dünyada mevcut aynı nüfusa sahip şehirlerin en az gelire sahip olanının bütçesinin ancak yüzde onu kadar olmasına rağmen devlet gelirlerinin % 40'ı İstanbul'dan temin edilmektedir.²⁶

Ancak ekonomik durumun hem Belediye hem de Hükümet açısından pek iyi olmadığı, Valilik'in, Hükümet'ten ödenek almakta yaşadığı sıkıntıdan anlaşılabilir. İstanbul Valiliği, gecekondularda yaşayanların su ve elektrik gibi ihtiyaçlarını karşılamak için Başbakan'dan yüz bin liralık bir yardım talebinde bulunur. Başbakan tarafından olumlu karşılanan bu yardım talebinin yerine getirilmesi için Valilik'in, 25 Temmuz 1950'de Başbakanlık'a yaptığı yazılı başvurusuna karşılık Maliye Bakanı cevap olarak, bütçede yardım talebini karşılayacak bir ödenek bulunmadığını; bunun yerine, zaten Belediye'ye aktarılacak paralar olduğunu ve bunların en kısa sürede ödeneceğini iletir.²⁷

1950 yılı sonuna doğru, Vali ve Belediye Başkanı Fahrettin Kerim Gökay, Belgrad, Üsküp ve Zagreb Halk Komiteleri'nin davetlisi olarak Yugoslavya'ya bir gezi gerçekleştirir. Bu gezi sonrası, Başbakan'a sunduğu seyahat raporunda bahsetmiş olduğu imar uygulamalarından bazıları, sonraki yıllarda İstanbul'da da görülecektir. Rapordaki tespitlerden ev sıkıntısı olduğu ve buna çözüm olarak blok sistemler ile ayrı evler yapıldığı; askerlere yol yaptırıldığı; şehir dışında siteler olduğu ve inşaatların çoğunluğunun devlet tarafından yapıldığı anlaşılmaktadır.²⁸

²⁶ İBBKA, Meclis:21.950/276.23/6/1950, (7 Temmuz 1950).

²⁷ BCA, 30.10.0.0/132.949.19, (7 Ağustos 1950).

²⁸ BCA, 30.1.0.0/111.703.3, [t.y.].

4- İmar Planlamasında Yeni Dönem: Prost'un Görevinin Sona Ermesi

11 Haziran 1936'da Prost ile İstanbul Belediyesi şehir hudutları içinde şehrin nâzım planının hazırlanması için ilk anlaşma imzalanmış olup sonrasında da birçok kere devamı şeklinde anlaşmalar yapılmıştır. En son 26 Aralık 1950'de, işlerin yerli uzmanlara devri konusunda bir süre ortak çalışma yapılabilmesi için iş akdinin uzatılması önerilmiştir. Ancak Genel Meclis, Prost'un, ilk anlaşmada da belirtildiği üzere zaten anlaşma sonrası 3 yıl için senede bir İstanbul'a gelerek uygulama ile ilgilenmeyi ve sonraki 5 sene zarfında da gerek görüldüğü takdirde yine ilgileneceğine ilişkin şartları kabul ettiğinden dolayı artık kendisiyle yeni bir anlaşmaya gerek görülmediğine karar verir.²⁹ Böylece, ülkedeki genel değişimle beraber şehrin imar planlamasında da yeni bir döneme girilmiş olur.³⁰

Prost'un işine son verilince İmar Komisyonu, imar planları ile ilgili işlerin idaresi için ayrı bir komisyon kurulması için önerge verir. Bunun üzerine, harita ve planlar için azami 6 ay çalışmak üzere "Teknik Üniversite Mimarî Fakültesi"nden, "Güzel San'atlar Akademisi"nden, "Yüksek Mühendisler Birliği"nden, "Yüksek Mimarlar Birliği"nden, "Teknik Okul"dan, Bayındırlık Bakanlığı'ndan ve İller Bankası'ndan birer kişi olmak üzere toplam yedi kişilik bir komisyonun kurulmasına karar verilir.³¹

Revizyon Heyeti adını alan komisyona, İstanbul Teknik Üniversitesi adına Şehircilik Kürsüsü Profesörü Yüksek Mimar Ahmet Aru, İller Bankası adına Şehircilik İşleri Müdürü Yüksek. Mimar Cevat Erbil, Türk Yüksek Mühendisler Birliği adına Prof. Dr. Mühendis Yüksek Mimar Mukbil Gökdoğan, Türk Yüksek Mimarlar Birliği adına Yüksek Mimar Muhittin Güven, Güzel San'atlar Akademisi adına Yüksek Mimar Mehmet Ali Handan, Teknik Okul adına Yüksek Mimar Behçet Ünsal katılırken davet edildiği halde Bayındırlık Bakanlığı temsilcisi katılmamıştır. Heyet ilk olarak, Prost'a ait Fransızca yazılmış "Vesikalar", "Kanunlar", "Nâzım Planlar", "Boğaziçi", "Liman-Haliç ve Sanayi", "Seyrüsefer ve Havacılık"

²⁹ İBBKA, Meclis:22.950/615.26/12/1950, (2 Ocak 1951).

³⁰ 1951 yılının İstanbul haritası için bkz.: Ek-9.

³¹ İBBKA, Meclis:23.951/203.15/3/1951, (21 Mart 1951).

adlarındaki altı cilt raporu ve bunlardan Nâzım Planlar cildinin Türkçe tercümesini; İstanbul, Kadıköy ve Üsküdar ile Anadolu yakası nâzım planlarını, vesikalar halinde muhtelif raporları ve bütün tasdikli imar planlarını incelemişlerdir. Gerektiğinde yerinde de incelemeler yapan heyet, 27 Eylül 1951'de, 15 yıllık bir çalışma olan şehir planlarına ilişkin raporlarını hazırlayarak İmar Komisyonu'na sunmuşlardır. Genel olarak, Revizyon Heyeti'nin eleştirileri, hazırlanan imar planlarının ve uygulama şekillerinin mevcut şehircilik anlayışıyla hiç bir bakımdan uymadığı; İstanbul'un imarı gibi kapsamlı bir konuda nüfus ve nüfus artışı, bölgelerin dağılması, ulaşım, mesken meselesi, ticari ve ekonomik durum, endüstri tesisleri, sağlık ve eğitim durumu gibi istatikselsel bilgilerin dikkate alınmadığı; şehrin çevresiyle beraber bir değerlendirmeye tabi tutularak geleceğe ilişkin sağlam bilgilere başvurulmadığı; jeolojisi ve tarihine bakılmadığı; ulaşım, yeşil saha, eski ve tarihi eserler, demiryolları, limanlar ve endüstri bölgeleri için komple planlar yapılmadığı; şehircinin ilgili makamlarla beraber çalışmadığı yönündedir. Önerileri ise daha esaslı bir nâzım planı için yeni hazırlıklar yapılması ve yeni bürolar kurulmasıdır. Ancak İmar Komisyonu, yeni bir plan yerine etütler yapılarak elde edilecek bilgiler ile mevcut planın tashih edilmesi; yeni bürolar kurulmasının gerekirse Komisyon tarafından takdir edileceği ve Heyet'in imar planının uygulanmasında en önemli etken olarak gördüğü, liman ve sanayi bölgelerinin tespiti için ilgili kurumlardan kişilerin katılımı ile bir komisyon teşkil edilebileceğine ilişkin görüşleriyle beraber raporu, Genel Meclis'e sunar. Meclis, 20 Haziran 1952'de, liman ve sanayi bölgelerini tespit edecek komisyonun hemen oluşturulmasına karar vermiş ancak raporun önemine atfen Ekim devresinde tekrar görüşülmesi için konuyu ertelemiştir.³² Raporun hazırlanmasından neredeyse bir yıl sonra, 14 Ekim 1952'de yapılan ikinci görüşmede ise İmar Komisyonu'nun rapora ilişkin görüşü aynen kabul edilmiştir.³³

³² İBBKA, Meclis:24.951/475.20/6/1952, (4 Temmuz 1952).

³³ İBBKA, Meclis:24.951/475.14/10/1952, [t.y.]. Bu belge, İBB Kurum Arşivi'nde, *karar tarihi* 20/6/1952 olarak kayıtlıdır.

5- Değişimin Sembolü: Hilton Oteli

Prost'un işine son verilmesine rağmen hazırlamış olduğu imar planı tamamen uygulamadan kaldırılmaz. Prost Planı'nın, özellikle yol güzergâhlarını belirleyen kısımları, yol genişlikleri arttırılmak suretiyle, aynı şeklini koruyacaktır. Plan'da açıkça belirtilmeyen ancak 1943 yılındaki on yıllık imar planında yer alan 2 no'lu park sahasında bir otel inşası, Hilton Oteli'nin yapımı ile gerçekleşecektir.

Bakanlar Kurulu, 26 Kasım 1950'de, Amerika'daki Hilton firması tarafından İstanbul'da turistik büyük bir otel kurulması konusunu gündemine taşıyarak yapılacak bina için, Emekli Sandığı'nın 1951 yılı hasılatından yararlanılması ve otelin işletmesini üstlenecek, Hilton ile ortak bir Türk şirketi kurulması için çalışmalara başlanılmasına karar verir.³⁴

Otel inşası için bir başka teklif de Pan-American Havayolları Şirketi'nden gelir. Şirketin Genel Müdürü, New York'ta Washington Büyükelçisi'yle yaptığı bir görüşmede, İstanbul'da otel sıkıntısı olduğunu ve İstanbul'a giden yolcuların az olduğunu ifade eder. Bu sebeple, bilet fiyatları da yüksek olmaktadır. Oysa ki otel imkânı olsa bilet fiyatları düşebileceği gibi şirketin de İstanbul'u ortadoğu genel merkezi yapma ihtimali vardır. Genel Müdür, idare ettiği şirketin böyle bir otel kurmayı düşündüğünü; bunun 5 milyon dolara mal olabileceğini; karşılıklı paralardan 3-3,5 milyon dolar tutarında iç kaynak sağlanırsa şirketin, yarım milyon dolar ile ortak olabileceğini; kalan miktarı da Amerika'dan temin edebileceğini öne sürer. Büyükelçi ise Marshall Planı idarecisi olan Mr. Foster'ın, bu tarz bir otel inşasına sıcak baktığını ve Hükümet'in de turizme önem verdiğinin altını çizer.³⁵ Gerek Marshall yardımı gerekse yeni Hükümet'in turizm politikaları sonucu, otel inşası için yabancı şirketlerin ilgisi artarak devam etmekte olup bir diğer otel işletmecisi olan New York'taki Intercontinental Hotels Corporation da yeni bir otel teklifi sunmak üzere 10 Ocak 1951'de, Ankara'ya bir temsilci göndermeyi düşünür.³⁶

³⁴ BCA, 30.18.1.2/124.86.4, [t.y.].

³⁵ BCA, 30.1.0.0/102.630.13, (23 Aralık 1950).

³⁶ BCA, 30.1.0.0/102.630.13, (19 Aralık 1950).

Yirminci asırda, turizmin ekonomik bakımdan büyük önem arz etmekte olduğu ve İstanbul'un da turizme önem vermesi gerektiği bilirse de bunun için tek eksiğin otel olmadığı yönünde düşünceler de vardır. Örneğin Erzurum Milletvekili Emrullah Nutku, otelden ziyade önemli olanın şehrin gezilebilir olması gerektiğinin altını çizerek; şehir planlamasının önceliğine dikkat çeker. Bu sebeple, şehrin planlanmasında temel bir yere sahip olduğunu gördüğü şehir limanının yerinin belirlenmesi gerektiğini savunur. Milletvekilinin önerisi, limanın her açıdan uygun gördüğü Küçükçekmece'ye taşınmasıdır. Böylece, Boğaz'daki kömür ve odun depoları kaldırılacak; atlı arabalar ile kamyonlar azalacak ve İstanbul Limanı, yük limanı değil sadece yolcu limanı yapılarak temiz bir durum sağlanacaktır. Nutku'ya göre, limanın yerinin tespiti, "turizm davası"nın temel meselesidir.³⁷

Devlet Bakanlığı, Hilton Oteli'nin inşası için 26 Şubat 1951 tarihli yazısı ile Belediye'ye, tahsis edeceği arsa karşılığında, otelin mülkiyetine ortaklık ve kâr payı alma imkânı sunar. Bu imkân, 2 Mart 1951'de Belediye tarafından da kabul edilerek 2 no'lu park dahilinde olan sahanın, 300 odalı otel inşası için Hükümet emrine verilmesi kararlaştırılır.³⁸ Bakanlar Kurulu, 5 Temmuz 1951'de, arsa bedeli hariç maliyeti 13,5 milyon lira olacak otelin, İstanbul Belediyesi tarafından temin edilecek arsa üzerine, Emekli Sandığı tarafından inşa edilmesine karar verir. Aynı kararla, yıllık kira karşılığı olarak, hasılatın % 67 kâr hissesinin alınması belirlenmiş olmakla beraber eğer alınan bedel yatırılan sermayeye en az % 6 irat temin etmezse noksan miktarın, karşılık paralar hesabında bulunan meblağdan, turizmi teşvik için libere edilmesi ECA Türkiye Misyonu'nca kabul edilmiş olarak otel, 20 yıl süreyle Hilton firmasına kiralanır.³⁹ 26 Ekim 1951 tarihli kararla Belediye, sermaye ortaklığı yerine otel sahasının bedeli karşılığında satılmasına karar verir.⁴⁰

Hilton Oteli'nin inşaatı ilgiyle takip edilir. Basında, Otel'in inşaatı hakkında haberler verilmesinin yanısıra etrafında yer alan gecekonduların bir an evvel yıktırılmasına yönelik çağrılar da yapılır.⁴¹ Yine, manşetten verilen bir haber ile

³⁷ BCA, 30.1.0.0/50.301.1, [t.y.].

³⁸ İBBKA, Meclis:23.951/94.2/3/1951, (5 Mart 1951).

³⁹ BCA, 30.18.1.2/126.52.20, [t.y.].

⁴⁰ İBBKA, Meclis:24.951/507.26/10/1951, (1 Kasım 1951).

⁴¹ "Hilton otelinde noter bile bulundurulacak", **Hürriyet**, 1 Ağustos 1954, s. 1/7; "Modern Bina ve Gecekondular", **Hürriyet**, 8 Temmuz 1954, s. 1.

İstanbul'un otele ihtiyacı olduğu belirtilerek Emekli Sandığı'nın, Otel'in hemen yanına ikinci bir 300 odalı otel daha yapacağı öne sürülür.⁴² Belediye ise Otel'in tamamlandığı tarih olan 1955 senesinde, beynelmilel çapta bir otelin tesisi yolundaki gayretleri ve Türk-Amerikan iktisadi ve turistik işbirliği yolundaki çalışmalarından ötürü Conrad Hilton'a, Vali ve Belediye Reis Vekili'nin teklifiyle, "İstanbul Hemşehriliği" ünvanı verilmesine karar verilir.⁴³

Aynı tarihlerde bir başka otel teklifi ise, bugün Divan Oteli olarak bilinen otelin inşası içindir. Söz konusu teklif, 17 Haziran 1952'de, Taksim Cumhuriyet Caddesi üzerinde Surp Agop namıyla bilinen yere (eski Surp Agop Mezarlığı sahası, yeni adıyla Elmadağ semti), yeni bir turistik otel yapılmasına ilişkin olup Genel Meclis'ce, gerekli şartların sağlanması kaydıyla kabul edilecektir.⁴⁴ Vehbi Koç Müessesesi tarafından inşasına başlanan otele, izin verilene ek olarak iki kat daha ilave edilmiş; bu durumun yasal hale getirilmesi için de bir teklif dosyası Genel Meclis'e sunulmuştur. Müşavirler Heyeti tarafından teklif, diğer binaların da aynı irtifaya getirilmesinin temini şartıyla uygun görülmüştür. İmar Komisyonu'nun da hem memleketin ihtiyacı hem de "milli sermaye" ile yapılmasından dolayı uygun gördüğü ancak yapımını çeşitli şartların yerine getirilmesine bağladığı ve bu zamana kadar da "kaçak" inşa edilmiş olan katların kapalı tutulması kaydıyla kabul etmiş olduğu teklif, Genel Meclis'te reddedilmiştir.⁴⁵ Ancak bu karar, Vilayet makamınca onaylanmadığından ve Nafia Vekaleti de Vilayet görüşünün tekrar Meclis'e gönderilmesine karar verdiği için, teklif dosyası tekrar değerlendirilir. İmar Komisyonu, Hükümet'in, turizmin gelişmesi için teşvik amacıyla vergi muafiyeti uyguladığı; şehrin turistik otele ihtiyacı olduğu ve otelin geniş bir bulvar üzerinde olmasından dolayı daha yüksek bir gabari verilmesini, Hilton Oteli'ni örnek göstererek, uygun görür. Komisyon, otelin köşede olmasından dolayı köşe bloklarda farklı irtifaların daima uygulanması ve aynı sıradaki diğer blokları etkilemeyeceğinden yalnız otele özel, 6 kat ve 25 metre irtifanın 30,80 metreye çıkarılmasına, bu sebeple belediyenin gerekli kıymet artışını alması şartıyla uygun

⁴² "İstanbul'da bulunan otel sayısı ihtiyaca kâfi değil", **Hürriyet**, 19 Ağustos 1954, s. 1/7; "Hilton Oteline kız garsonlar çalışacak", **Hürriyet**, 24 Ekim 1954, s. 1.

⁴³ **İBBKA**, Meclis:31.955/91.15/3/1955, [t.y.].

⁴⁴ **İBBKA**, Meclis:25.952/208.17/6/1952, (30 Haziran 1952).

⁴⁵ **İBBKA**, Meclis:27.953/375.22/12/1953, [t.y.].

görür. Umumî Meclis ise oradaki bütün bloklara da aynı hakkın tanınması şartıyla turistik otele istenen gabarinin verilmesine karar verir.⁴⁶

Turizmi teşvik ve şehrin kalkınması için otel inşa edilmesi, aslında önceki hükümet zamanında da uygulanmış olup bir sembol haline gelen Hilton Oteli sonrasında da devam etmiştir. Örneğin, 15 Şubat 1946'da, yanmış olan Çırağan Sarayı enkazı ve arsası, 1953 yılına kadar otel yapılmak üzere kanunla, Hazine'den Belediye'ye devredilmiştir. 1952 yılına gelindiğinde, otel hâlâ yapılamamış olup Genel Meclis, 24 Nisan 1952'de, yıl sonuna kadar otelin tamamlanması için çaba harcanmasına karar verir.⁴⁷ İngiltere'de bulunan "Plysyl Formvork Ltd." şirketi konuyla ilgilenmekle beraber Belediye'den 118.650 liralık teminat ister. Genel Meclis, her ne kadar bir anlaşmayı çok kolay görmese de otelin inşası için gerekenin yapılması yönünde yeni bir karar alır.⁴⁸ Bir başka otel projesi de Çubuklu'da, Belediye'ye ait olan Hidiv Köşkü için hazırlanmıştır. Genel Meclis, bu konuda, Köşk'ün 5 seneye kadar kiraya verilebilmesine imkân tanıyacak bir karar alır.⁴⁹

6- "1952 İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi"

Yeni hükümetle beraber İstanbul'un kalkınmasına verilen önem, İstanbul Valisi tarafından, "1952 İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi" adı ile bir kongre tertip edilmesinden anlaşılabilir. Kongre broşüründe ifade edildiği şekliyle, vatandaşların şikayetlerinde dile getirdikleri, modern bir şehir olmaktan uzaklaşarak terkedilmiş ve gittikçe çökmekte olan "Türkiye'nin baş şehri ve dünyanın incisi" İstanbul'un kalkınması, artık bir "milli dava" haline gelmiş olup memlekette toplanan bu ilk bölge kongresi, bu davanın nasıl halledileceğini ortaya koyacaktır. Bu amaçla, İstanbul Milletvekili Ahmet Hamdi Başar'ın başkanlığını, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Profesörü Dr. Şükrü Refii Suvla'nın başkanvekilliğini, İstanbul Tüccar Derneği Genel Sekreteri M. Tekinalp'in genel sekreterliğini üstlendiği ve

⁴⁶ İBBKA, Meclis:29.954/274.29/6/1954, [t.y.].

⁴⁷ İBBKA, Meclis:24.951/473.24/4/1952, (30 Nisan 1952).

⁴⁸ İBBKA, Meclis:25.952/360.27/10/1952, (3 Kasım 1952).

⁴⁹ İBBKA, Meclis:24.951/324.7/3/1952, (24 Mart 1952).

içlerinde “İstanbul Tüccar Derneği”, “İstanbul Sanayi Birliği”, “İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası”, Belediye ve üniversitelerden üyelerin de yer aldığı bir tertip komitesi teşkil edilir.⁵⁰

Komitenin, 23 Kasım 1951’de yaptığı ilk toplantısında, Başkan Başar tarafından okunan raporla, Kongre’den ne beklenildiği hakkında bilgi verilir. İlk olarak, şehrin mevcut durumunun tasviri yapılır. Buna göre, aslında iki üç asır önce dünyanın en mâmur yerlerinden biri İstanbul iken sonradan saltanatın israfından hızla gerileyerek bir ortaçağ şehrine dönmüştür. Öyle ki yollarından ancak atlı arabaların geçebileceği; kanalizasyonun, suyun ve ışığın olmadığı bir şehir haline gelmiştir. Cumhuriyet’in ilanı, şehrin iktisadi ve sosyal hayatını daha da kötüleştirmiş; saltanatın suçu İstanbul’a yüklenerek memlekette bir “İstanbul düşmanlığı” yaratılmıştır. İstanbul, devlet eliyle hiç imar görmemesine rağmen devletin hazinesine büyük bir gelir kaynağı olarak görülmüştür. Saltanat zamanında, gelirlerini çarçur eden bir İstanbul varken, Cumhuriyet ile daha da fakirleşmiş; devlet, gelirlerinin yarısını elde ettiği şehre diğer vilayetler kadar dahi yardım etmemiştir. Oysa, İstanbul tek başına ülke ithalatının üçte ikisinden fazlasını ve ihracatının yarısına yakınına sağlamaktadır. Bu durumda dahi otoriteler, ticari hayatı geliştirmek yerine, aksine, engel dahi oluşturmuşlardır. Örneğin, devlet elindeki liman işletmelerinin fena idaresi sonucu, limana gelen gemiler yüklerini boşaltamadıklarından yabancı limanlara gitmektedirler. Böyle bir şehirde, yapılmaya çalışılan imar işleri de ticari sahaları yok ederek şehre zarar vermektedir. Mesela, Eminönü, Karaköy ve Taksim’de meydanlar ile caddeler açılması sonucu ticari sahalar yıkılmış; bunların yerine yeni ticaret sahaları için yer ayırımı yapılmamıştır. İstanbul’un idaresinde de aksaklıklar bulunmaktadır. Diğer vilayetlerin aksine, vali dahi çok kısıtlı yetkilere sahiptir. “Demokratik inkılâb”ın ana davalarından biri olan mahalli idarelerin salahiyetlerini genişletmek ve idareyi halkın eline vermek için İstanbul’da da valilik ile belediyenin ayrılması, böylece merkezin etkinliği azaltılarak daha randımanlı bir idare tesis edilmelidir.⁵¹

⁵⁰ 1952 İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi – Kongrenin Mevzuu, Kongre Yönetmeliği, Çalışma Programı, İstanbul, Tan Matbaası, 1951, s. 2-3.

⁵¹ a.e., s. 3-7.

Broşürde, Cumhuriyet'in ilk yıllarında da İstanbul'un sorunları ile ilgili raporlar hazırlandığı fakat âdet olduğu üzere unutulduğu tespiti yapılmıştır. Ülkenin en mühim gelir kaynağı olan İstanbul, makineleşme sonucu fazla köylü nüfusun göç merkezi haline gelmiştir. İstanbul, ülkenin kültür ve sıhhat merkezi ile üniversitelerin bulunduğu bir şehir olarak, bir çok yönüyle bütün ülkeyi ilgilendirmektedir. Bundan dolayı şehir, “yalnız İstanbullular'ın değil bütün Türkiyeliler'in” olup memleketin diğer bakımsız şehirleri de varken neden İstanbul sorusunun cevabının açık olduğu ve dolayısıyla İstanbul'un kalkınmasının, memleketin kalkınmasını sağlayacak bir hal aldığı altı çizilir. Bütün bu geri kalmışlığın ortadan kaldırılması için şehrin ticaret hacminin arttırılması; ulaşım imkânlarının iyileştirilmesi ve şehrin idaresinin mahalli yönetimlere devri konusunda planlamalar yapılmalıdır. Bugüne kadar, şehirlerin kalkınma ve imar davaları, uzman bir şehir planlamacısının hazırladığı planların uygulanması ile yerine getirilmeye çalışılmış; çok kere bu hareketlerde, idare amirlerinin görüşleri hakim olmuş ve planlar politik etki altında kalmıştır. Halbuki, önce şehrin ne şekilde yapılandırılacağına ana prensipleri belirlenmeli ve daha sonra bir uzmana başvurulmalıdır. Bu prensipler ise kongre tarafından belirlenmelidir. Böylece, “kahraman ecdat tarafından fethin beşyüzüncü yıldönümünde”, salt abideler dikmek ve tezahürler yapmak gibi hiç bir kıymet taşımayan faaliyetlerden ziyade, kalkınmayı sağlayacak ve asırlardır süren ihmali sonlandıracak imar hareketleriyle şekillenecek İstanbul, “modern bir Türk şehri” olarak el âleme gösterilmelidir.⁵²

Kongre'nin, 10-15 Mart 1952 tarihinde yapılması planlanır. Kongre'ye ilim müesseselerinden, resmi teşekküllerden, mesleki ve ilmi teşekküllerden, mülhak kazalardan da isimlerin bulunduğu geniş katılımlı bir davet listesi hazırlanır. Müzakerelerin anlamlı olması için; İktisat, Turizm, Sağlık ve Sosyal İşler, Şehircilik ve Yapı, İdari İşler ile Köyler Komisyonları oluşturulur.⁵³

Kongre tertip komitesinin, 23 Kasım 1951'de yaptığı toplantı ile tespit edilen çerçeve içinde 1952 İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi planlanan tarihlerde yapılır. Geniş katılım ile yapılan bu kongrede, İstanbul gibi bütün dünyaca tanınmış bir şehirde yapılacak köklü değişikliklerin, itina ile hazırlanmış bir plan ile uygulanması

⁵² a.e., s. 7-9.

⁵³ a.e., s. 10-16.

yönünde karar alınır. Bu amaçla, Prost Planı'nı revizyona tabi tutarak nâzım plan çalışmalarını yerine getirecek bir araştırma enstitüsü kurulması; konu ile ilgili ve bilgili kişilerin katılımıyla, dünya şehirleri de dikkate alınarak, kapsamlı bir imar ve kalkınma planı hazırlanması temenni edilir.⁵⁴ Şehrin yeniden düzenlenmesinde, önceliğin ticari sahaya verilerek meskûn saha dışında yeni bir İstanbul kurulması ittifakla karara bağlanır. Bunun sonucunda, surlardan itibaren Bakırköy'e kadar uzanan sahilden kuzeyde Haliç'e kadar olan sahanın, iş sahası olarak ayrılması temenni edilir. Böylece ticaret sahası ile meskûn sahanın birbirlerine tazyik etmeden gelişeceği düşünülür.⁵⁵

7- 1954 Senesinde Şehre İlişkin İmar Faaliyetleri

Şehrin imarında, özellikle şehirde yaşayanları doğrudan ilgilendirmesi bakımından yol ve mesken meseleleri üzerinde önemle durulur. Bunlar haricinde, şehrin kalkınması açısından önemli olan çeşitli altyapı yatırımları, sosyal tesislerin yapımı ve tarihi eserlerin restorasyonu gibi imar faaliyetleri de dikkat çekmektedir.

7.1- Yol İşleri

İmar faaliyetlerinin en bilineni olan yol inşası, 1950'li yılların ilk yarısında, yeni ve büyük caddelerin açılmasından daha çok mevcut yolların tamiri ve iyileştirilmesi şeklinde yapılır. Öyle ki 1954 yılında Hürriyet Gazetesi'nde, yollar ile ilgili yer alan haberlerin çoğunda mevcut yolların kötülüğüne dikkat çekilmekle beraber şehrin merkezinde dahi yolların çamurlu ve delik deşik olduğu yazılıdır.⁵⁶

⁵⁴ İstanbul'daki imar hareketleri hakkında İstanbul Kalkınma Derneği'nin mutalea ve temennileri, İstanbul, İstanbul Kalkınma Derneği, 25.1.1957, s. 1-2.

⁵⁵ a.e., s. 3.

⁵⁶ "Mecidiyeköylülerin çektikleri", **Hürriyet**, 4 Ocak 1954, s. 2; "Çamur Deryası", **Hürriyet**, 21 Ocak 1954, s. 1; "Yolların kötülüğü yüzünden millî servetimiz heba oluyor", **Hürriyet**, 6 Mayıs 1954, s. 1/7; "Tekzipler ve Hakikatler", **Hürriyet**, 10 Mayıs 1954, s. 1/7; "Şehrin yol dâvası bir türlü hal edilemiyor", **Hürriyet**, 17 Aralık 1954, s. 2; "Şehrin yol derdi halledilemiyor", **Hürriyet**, 24 Aralık 1954, s. 1.

Yol sorunu o kadar büyük boyutlara ulaşmıştır ki gerekiyorsa Hükümet'ten yardım alınması dahi önerilir.⁵⁷ Ayrıca, yolların inşasının ve tamiratının yavaş ilerlemesinden de yakınılır.⁵⁸ Özellikle Şişli Halaskargazi Caddesi'nde kanalizasyon, su, havagazı ve telefon şebekelerinin döşenmesinin aylarca sürdüğü öne sürülür.⁵⁹ Bir diğer yer ise Laleli-Aksaray yolunun yenilenmesi olup iki yıldan beri devam etmektedir.⁶⁰ Bütün bu eleştirilere yetkililerin verdiği cevap, işlerin bitiminde yolların çok güzel olacağıdır.⁶¹ Bir İngiliz firması ve İmar Limited Şirketi'nin teklif verdikleri şehrin bütün yollarının inşası için 7 Haziran 1954'te Vilayet'te, dört senelik yeni bir yol programı yapılır.⁶² Ancak, yol yapımının yavaş ilerlemesindeki en önemli etkenlerden birisi mali sorunlardır. Zira Belediye'nin ve Vilayet'in yollar için ayırmış olduğu para yetersiz olup Nafia Vekâleti'nden de yardım alınmasına rağmen Belediye, yolların inşası için Hükümet'ten yardım istemeye karar verir.⁶³

Bütün bu sıkıntılara rağmen Belediye, yeni ve büyük caddelerin yapımına da girişir. Belediye çıkarmış olduğu tahvillerden elde edeceği gelir ile Eminönü-Unkapanı arasına yeni bir yol açacaktır. Yapılan plan, Eminönü Meydanı'nın yeniden düzenlenmesi ve buradan Unkapanı'nda Atatürk Köprüsü'ne kadar 30 metre genişliğinde bir yol açılmasını öngörür. Ayrıca, cadde üzerinde altı katlı ofis binaları, otoparklar ve pazar yerleri inşa edilecektir. Vali ve Belediye Reisi Fahrettin Kerim Gökay, mevcut işyerlerine geçici dükkanlar verileceğini söyleyerek konu ile ilgili bir komisyonun istimlamlere başladığını ve işlemleri tamamlanan yerlerin “gece ve gündüz” çalışılarak yıktırılacağını ifade eder. Tahvillerden elde edilecek para ile yapılması planlanan bu faaliyete karşı yapılan eleştiriler ise sözkonusu yerden önce, trafiğin daha yoğun olduğu öne sürülen Karaköy-Azapkapı yolunun genişletilmesine öncelik verilmesi şeklindedir.⁶⁴ Diğer önemli bir proje ise Türkiye'nin ilk “otostrad”ı

⁵⁷ Rahmi Karaca, “İstanbul Sokakları..”, **Hürriyet**, 13 Şubat 1954, s. 2.

⁵⁸ “Kaplumbağa Sür'ati”, **Hürriyet**, 15 Mayıs 1954, s. 1; Selçuk Çandarlı, “Arpa boyu yol!”, **Hürriyet**, 25 Ağustos 1954, s. 2.

⁵⁹ “Bitmeyen Tamirat”, **Hürriyet**, 25 Mart 1954, s. 3; “Yol tamirâtı halkı canından bezdirdi”, **Hürriyet**, 7 Mayıs 1954, s. 1/7; “Üçüncü defa açıldı”, **Hürriyet**, 17 Eylül 1954, s. 1.

⁶⁰ “Lâleli-Aksaray yolunda 82 Türkistanlı çalışıyor”, **Hürriyet**, 4 Ağustos 1954, s. 3.

⁶¹ “Şehirdeki cadde ve yol tamirâtı bir türlü bitmek bilmiyor”, **Hürriyet**, 27 Haziran 1954, s. 1/5.

⁶² “İstanbul için 4 senelik yeni bir yol programı”, **Hürriyet**, 8 Haziran 1954, s. 2.

⁶³ “Belediyenin tahsisâtı daha şimdiden bitti”, **Hürriyet**, 25 Mayıs 1954, s. 3; “Bu sene İstanbul Vilâyeti yollarına 2 milyon ayrıldı”, **Hürriyet**, 18 Haziran 1954, s. 2; “Nafia Vekâleti Belediyeye 500 bin lira gönderdi”, **Hürriyet**, 28 Haziran 1954, s. 2; “Vali Gökay 100 milyon lira arıyor”, **Hürriyet**, 15 Kasım 1954, s. 2.

⁶⁴ “Eminönü-Unkapanı arasında sahil yolu”, **Hürriyet**, 19 Ekim 1954, s. 1/7.

olarak sunulan İstanbul-Edirne otoyolunun inşasıdır. Buna göre mevcut yol olan Londra Asfaltı'nın, Topkapı-Yeşilköy Havaalanı (bugünkü adıyla Atatürk Havalimanı) arasında kalan 11 kilometrelik kısmı 35 metre genişliğinde, kalan kısmı ise 10 metre genişliğinde olacaktır. Silivri'ye kadar gerektiğinde mevcut yolla genişletilecek olan otoyol, Yunanistan sınırına kadar devam edecektir. Yeşilköy'e kadar olan birinci kısmın asfaltının, "gece gündüz" devam eden çalışmalarla 1955 yazında tamamlanması beklenmektedir.⁶⁵

Yapılan yol çalışmalarına rağmen yıl sonunda, 27 Aralık 1954 tarihli Hürriyet Gazetesi'nde yer alan bir yazı mevcut durumu şu şekilde anlatır:

"Bütün şehirde uzunluğu 1700 kilometreyi bulan 7000 e yakın yol vardır. Bu yolların ancak 2300 kadarı parke, kırma taş, şose, asfalt şose, beton mozayik ve beton asfalt gibi muntazam yollardır.

Geri kalan yollar ise ya arnavut kaldırımıdır, yahut açıldıkları gündeberi insan eli değmemiş toprak yollardır ki yağmur yağdıktan sonra buralara taksiler ve ekmekçi arabaları dahi girmek istememektedir."⁶⁶

Bu şekilde durum tespiti yapılmış olan yolların, kanalizasyon, telefon ve elektrik gibi tesisat döşeme masrafları hariç yalnız inşası için 300 milyon lira gerektiği öne sürülerek Belediye'nin yolların imarı ve inşası için 5 milyon ayırmış olduğuna dikkat çekilir. Bu durumda, İstanbul yollarının imarının Belediye tarafından imkânsız olduğu ve bu işin Hükümet işi olarak ele alınması gerektiği öne sürülür.⁶⁷

Yollara yapılan yatırımların yanısıra ulaşım araçlarında da yenilikler sözkonusudur. 1872 tarihli lokomotiflerin çalıştığı Sirkeci-Soğuksu tren hattında, seyahat süresini yarıya indirecek olan elektrikli tren çalışmalarının Haziran 1955'e bitirilmesi planlanmaktadır.⁶⁸ Tramvayların yerine geçecek olan trolleybüs projesi

⁶⁵ "Türkiye'de ilk 'otostrad'", **Hürriyet**, 24 Kasım 1954, s. 3.

⁶⁶ "İstanbul'un yol dâvası", **Hürriyet**, 27 Aralık 1954, s. 7. İlgili karikatür için bkz.: Ek-10.

⁶⁷ **a.e.**

⁶⁸ "82 yıllık lokomotifle yapılan seferler!", **Hürriyet**, 19 Temmuz 1954, s. 1/7; "Sirkeci - Soğuksu arasında elektrikli tren inşaatı", **Hürriyet**, 1 Eylül 1954, s. 2.

gündeme alınarak bir yıl içinde faaliyete geçmesi planlanan Yenikapı-Taksim-Beyazıt trolleybüs hattı 360 bin liraya ihale edilir.⁶⁹

Trafik sorununun çözümü için metro ve köprü projeleri üzerinde de önemle durulur. Tren ve motorlu araçların Avrupa'dan Asya'ya durmaksızın geçebilmesini temin edecek Boğaz'a köprü projesi, II. Dünya Savaşı esnasında da gündeme alınmış olup Sarayburnu ile Harem İskelesi arasında sondajlar yapılmıştır.⁷⁰ Konunun yeniden ele alınmasıyla bir çok firmadan uzun vadeli kredi esasına dayanan teklifler gelir. Ayrıca konu ile ilgili makamlar da bir Amerikan firmasına konunun tetkik edilmesi için başvuruda bulunur. Bunlar arasında yer alan bir Alman firması tarafından hazırlanan plana göre, inşaat 4 yıl sürecek ve köprü yaklaşık 200 milyona mal olacaktır. Proje için Amerikalı ve İsveçli firmalar ile Galata ve Atatürk Köprüleri'ni yapmış olan Alman firmasından da teklifler gelir.⁷¹ Basında, vapur seyahatindeki olumsuzluklar haber yapılarak köprü inşaatının gerekliliğine dikkat çekilir.⁷² "Türk yüksek mühendisleri"nin yayın organı olan "Mühendislik" mecmuasında çıkan bir yazı, köprünün yapımına askeri güvenlik ve işletme masraflarının yüksek olacağı sebebiyle karşı çıkmış olsa da bu görüş, hemen ertesi günü hem "Mühendisler Birliği" hem de ilgili taraflarca önemsiz görülerek köprünün bir ihtiyaca cevap vereceği belirtilir.⁷³

Diğer önemli bir proje olan metronun, Yenikapı-Beyazıt-Şişli-Levent arası çalışması planlanır. 28 Nisan 1954'te, metronun projelendirme ihalesini bir Fransız firması alır.⁷⁴ 3 Mayıs 1954'te ise Vali ve Belediye Reis Vekili Fahrettin Kerim Gökay'ın katılımıyla yapılan bir törenle, Mecidiyeköyü'nde sondaj işlerine başlanır. İETT Umum Müdürü Kâmuran Görgüner'ün açıklamasına göre bir ihtiyaç haline

⁶⁹ "Taksim - Bayezit trolleybüs hattının geçeceği yollar", **Hürriyet**, 3 Ocak 1954, s. 1; "Trolleybüs hattı 360 bin liraya ihale edildi", **Hürriyet**, 28 Ağustos 1954, s. 2.

⁷⁰ Abdurrahman Benlioğlu, "Asma Köprü Nerede Kurulmalı", **Hürriyet**, 6 Haziran 1954, s. 2.

⁷¹ "Asma köprünün inşaatı yakında ihale olunacak", **Hürriyet**, 11 Mayıs 1954, s. 1; "Asma köprü 198,8 milyona çıkacak", **Hürriyet**, 12 Mayıs 1954, s. 3; "Boğaza köprü yapmak için talipler arttı", **Hürriyet**, 27 Mayıs 1954, s. 2; "Gökay'a göre İsveç'te hayat bizden pahalı", **Hürriyet**, 20 Haziran 1954, s. 3.

⁷² "Anadolu kıyısına araba ile gitmek bir azap oldu", **Hürriyet**, 21 Haziran 1954, s. 1/7; "Bu yaz izdiham son haddinde", **Hürriyet**, 22 Haziran 1954, s. 1.

⁷³ "Asma köprü yapmak askerî bakımdan mahzurlu iş imiş!", **Hürriyet**, 2 Ağustos 1954, s. 1; "Asma köprü için ileri sürülen askerî mahzurlar mevsimsiz!", **Hürriyet**, 3 Ağustos 1954, s. 1/7.

⁷⁴ "Metro inşaatının projesi ihale edildi", **Hürriyet**, 25 Nisan 1954, s. 2; "Metro inşaatı hazırlıkları ilerliyor", **Hürriyet**, 29 Nisan 1954, s. 2.

gelmiş olan metro, 10,5 kilometre uzunluğunda bir hatta, yaklaşık 180 milyon liraya 10 yılda tamamlanacaktır. 15 adet durağın yerleşeceği hat, Haliç üzerinden bir köprü ile geçecektir.⁷⁵ Bu konu, basında da merakla izlenir. Metroya ilişkin bir tanıtım yazısında, metronun sağlayacağı kolaylıklar belirtilerek olası faaliyet tarihi 1960 olarak verilir. Etüd çalışmaları 18 ay sürecek olan metronun, inşasına bu tarihten sonra başlanacaktır. 30 milyonu Haliç'te inşa edilecek metro köprüsüne, 90 milyonu yeraltı inşaatına, 40 milyonu yeraltı treni ile diğer tesislere ve 20 milyon da istimlak gideri olmak üzere toplam 180 milyon liraya malolacaktır. Maliyetin büyük bir kısmı yabancı sermaye ile karşılanacağından 20 milyon da faiz gideri katılarak toplam maliyet 200 milyon olarak hesaplanmıştır. Bu yüksek maliyetin karşılanabilmesi için Fransız uzmanların, ne şekilde kaynak bulunabileceğine ilişkin önerileri de olur. Buna göre, İETT İdaresi'nin yol tamirat bütçesi olan 500 bin liranın metro yapımına aktarılması; sinema, tütün ve akaryakıt ücretlerinden ek vergi alınması ve metro güzergâhına rastlayan arsa ile binalardan, değerleri artacağından bir şerefiye istenmesi önerilir. Birinci ve ikinci mevki yolculuğun olacağı metro, Mecidiyeköy'den hareketle Şişli, Taksim, Tophane, Karaköy, Keresteciler, Beyazıt ve Aksaray'dan geçerek Yenikapı'ya gidecektir. Trafiği rahatlatacak; yolculuk süresini azaltacak; savaş zamanlarında sığınak görevi görecektir ve inşaat süresince iş sahası olan metro tamamlanınca, "eskimiş ve köhneleşmiş" bir vasıta olan tramvaylar da zamanla kaldırılarak otobüs ve trolleybüs gibi seri vasıtalar kullanılacaktır.⁷⁶ Bu şekilde inşa edilecek metronun kolaylıkları ise şöyle ifade edilir:

"Metro, inişli, çıkışlı, kamburlaşmış yolları, dar ve girintili, çıkıntılı sokakları olan İstanbul için çok büyük bir ihtiyaçtır. Halk ancak bu suretle bozuk ve düzensiz yollardan şikâyet etmeyecek, birkaç vasıta değiştirerek fuzulî para harcamıyacak ve yorgunluktan kurtulacaktır.

Sabahları dinç kafa ile emin ve rahat bir yolculuk yaparak iş başına gidecek, akşamları yorgun dimağı ile evine dönerken rahat bir şekilde seyahat ederek yorgunluğunu unutacaktır. Gezmeye çıkan şehirlinin içi ferahlayacak, yorgunluk ve bezginlik hissetmeyecektir, kısacası, şimdi olduğu gibi, sokağa çıktığına pişman olmayacaktır.

⁷⁵ "Metro için sondaj ameliyesi başladı", **Hürriyet**, 4 Mayıs 1954, s. 1.

⁷⁶ Kemal Özbayraç, "İstanbul Metrosu 200 Milyona Malolacak", **Hürriyet**, 16 Mayıs 1954, s. 5.

Ve nihayet, tabîi güzellikleriyle şöhret yapmış İstanbul, bugünkü derbederlikten biraz olsun kurtulacak, tabîi güzelliklerini modern inkişaflarla mezcederek modern teknikleri havi bir turistik şehir olmak yolunda ilk adımını atmış olacaktır.”⁷⁷

Basında yer alan yazılarda, metro etüd çalışmaları çerçevesinde ilk sondaj tarihi olan 3 Mayıs 1954’ü, şehrin ulaşım tarihinde bir dönüm noktası olarak görüp yapılmasını sabırsızlıkla bekleyenler olduğu gibi⁷⁸ önceliğin bazı basit sorunların çözümüne verilmesini isteyen görüşler de yer bulmaktadır. Bunlardan birisi, “yemek yiyecek lokanta, hava alacak park, çamura batmadan adım atacak sokak, ezilmeden binecek otobüs, yabancıları barındıracak otel” olmadıktan sonra bu projeleri anlamsız bularak hayat pahalılığının arttığı ve mesken sorunun yaşandığı bir ortamda yerüstü sorunlarına çözüm bulunmadan yeraltı derinliklerinin de yaratılacak olmasını eleştirir.⁷⁹ Dünya Gazetesi’nden Falih Rıfkı Atay ise imar faaliyetlerini gerekli görmeye beraber bu işler için bir sermaye gerektiğini ve planlama lazım geldiğini öne sürerek yerel idareye güvensizlik duymakta ve işin merkezi yönetim tarafından ele alınması gerektiğini savunmaktadır.⁸⁰ Yine de basında çıkan haberlere göre otobüs, otomobil, tramvay ve vapurlar ihtiyacı karşılamadığından dolayı tek ümit, 6-7 yıl içinde tamamlanacak olan metrodur.⁸¹

7.2- Mesken Sorunu

Belediye’nin en önemli faaliyetlerinden biri de mesken sorunun çözümüdür. Zira, Yedikule ile Zeytinburnu arasında, 18 bin hanede 50 bin kişinin yaşadığı elektrik, su ve yolun olmadığı bir gecekondular mahallesi oluşmuştur.⁸² TBMM’de çıkarılan bir kanunla, Belediye’ye ve Milli Emlak’a ait arsalar üzerine inşa edilen gecekondular “sahiplerine başışlanmış” olup bu kanun sonrası yapılanların yıktırılmasına karar verilmiştir. Bu şekilde kaymakamlıklarca, şehirde yaklaşık 2000 gecekondular yıktırılmıştır. Halen, Kazlıçeşme’de 3600 ve diğer semtlerde 1400 olmak

⁷⁷ a.e.

⁷⁸ Samih Tiryakioğlu, “Yapılsa da rahat etsek..”, **Hürriyet**, 3 Mayıs 1954, s. 2.

⁷⁹ Çandarlı, “Torunlarımıza devredeceğiz”, **Hürriyet**, 26 Mayıs 1954, s. 2.

⁸⁰ “500 milyon”, **Hürriyet**, 6 Mayıs 1954, s. 2.

⁸¹ “Şehirli ne karada ne de denizde nakil vasıtası bulamıyor”, **Hürriyet**, 9 Temmuz 1954, s. 3/7.

⁸² Özbayraç, “Gecekondularda Hayat..”, **Hürriyet**, 1 Ocak 1954, s. 4.

üzere toplam 5000 adet gecekondun bulunmaktadır.⁸³ Gecekonduların çoğunluğu Fatih, Eyüp, Şişli ve Bakırköy kazalarındadır.⁸⁴ Bir diğer mahalle oluşumu ise “1950 senesinde Bulgaristan’dan tehcir edilen ırkdaşlar” için Rami Taşlıtarla’dadır. 30 binden fazla kişinin yaşadığı bu yerde de elektrik, su ve yol sorunlarının yanısıra evlerin kalitesinin yetersiz olduğundan yakınılmaktadır.⁸⁵ Bu sorunlara çözüm üretilmeye çalışılmakla beraber yeni göçmen evleri yapımına da devam edilir. Hürriyeti Ebediye Tepesi, Kartal ve Yalova semtleri, göçmen evleri yapımına karar verilen yerlerdir.⁸⁶ Bu şekilde, hem iç göç sonucu oluşan gecekondular hem de Bulgaristan’dan gelen göçmenlere konut sağlanması işi mesken sorununun temelini oluştururlar.

Bu konu, Vali ve Belediye Reis Vekili Fahrettin Kerim Gökay’ın da gündeminde olup yurtdışı seyahatlerinde de inşaat faaliyetlerine ilişkin gözlemlerde bulunmaktadır. Vali, 31 Ağustos 1954’te yaptığı basın toplantısında ifade ettiği üzere, özel bir sebeple gitmiş olduğu yurtdışı seyahati esnasında Hollanda’da ev inşaatlarıyla ilgilenmiş olup inşaat metodları hakkında incelemelerde bulunmuştur.⁸⁷

Konut sorununun çözümü için Belediye, Atatürk Bulvarı üzerinde blok apartmanlar inşasına girişir. Yapımına başlanmış olan ilk apartman, kura ile belirlenecek evsiz vatandaşlara, uygun kira karşılığında verilecektir. Kat mülkiyeti kanunu çıktıktan sonra ise konutların satışı yapılacaktır. 1955 baharında tamamlanması beklenen ilk apartmandan sonra ikinci bir apartman daha yapılacaktır; başka semtlerde de apartmanlar inşa edilecektir.⁸⁸ Ancak daha sonraları, Belediye’nin bu çözümünün orta sınıfa yönelik olduğu, gecekondun sahiplerine uygun ucuz konut inşa edilmesi gerektiğine dair eleştiriler yapılacaktır.⁸⁹

Evsiz vatandaşları, ev sahibi yapmak üzere devlet tarafından kurulmuş olan Türkiye Emlak ve Kredi Bankası da Levent’te inşa ettirdiği ikinci kısım evlerden 18

⁸³ “Gecekonduların bina vergisi işi halledilemedi”, **Hürriyet**, 23 Haziran 1954, s. 2.

⁸⁴ “200 gecekondunun yıkılması kararlaştırıldı”, **Hürriyet**, 27 Ağustos 1954, s. 2.

⁸⁵ “Göçmenlerin evleri başlarına çökecek”, **Hürriyet**, 18 Temmuz 1954, s. 1/7.

⁸⁶ “Çürük göçmen evlerinin kat’i kabulü yapılmıyacak”, **Hürriyet**, 24 Temmuz 1954, s. 1.

⁸⁷ “Valinin dünkü basın toplantısı”, **Hürriyet**, 1 Eylül 1954, s. 2.

⁸⁸ “Belediye 46 dairesel ikinci bir apartman yapıyor”, **Hürriyet**, 7 Ocak 1954, s. 2; “Belediyenin yaptırdığı meskenler”, **Hürriyet**, 5 Kasım 1954, s. 1.

⁸⁹ Zeki Sayâr, “Belediyemizin Mesken Davasını Anlayışı!”, **Arkitekt Mimarlık, Şehircilik ve Belediyecilik Dergisi**, No: 280, İstanbul, [y.y.], 1955, s. 49.

tanmesini tamamlamıştır. Ancak basında, evlerin satış fiyatının çok yüksek olduğunu öne sürülmektedir.⁹⁰

Mesken buhranını hafifletici tedbir olarak TBMM’de, ucuz mesken kanunu çıkarılmış, yeni inşaat için on senelik vergi muafiyeti ve kiralarda serbestlik kabul edilmişse de uygulamada çok büyük fayda sağlanamamıştır. Kanunla, belediye ucuz mesken sahası olarak belirlediği yerleri kura ile satışa çıkartacaktır. Kanuna göre satış sırasında, vatandaşlardan önce kooperatiflere öncelik verilmiştir. Ancak kanun, Belediye’nin satılacak sahanın yolunu, kanalizasyonunu, elektriğini, suyunu tamamladıktan ve planlarını yaparak Genel Meclis ve Nafia Vekâleti’nin onayını aldıktan sonra satmasını şart koşturmuştur. Yerine getirilmesi kolay olmayan bu düzenlemelerin yanısıra kooperatifler için de inşaat bedelinin yarısının nakit olarak garanti edilmesi istenir. Bu şartı sağlayan az miktardaki kooperatif ise inşaat malzemesi pahalılığından dolayı müteahhit bulmakta zorlanır.⁹¹ Dolayısıyla kanunun ucuz meskeni teşvik amacı çok kolay görünmemektedir. Kaldı ki kira serbestliğinin kira artışlarına sebep olduğu; 24 Temmuz 1953 tarih ve 6188 sayılı kanunla getirilen on yıl içinde bitirilecek yapıların bina ve savunma vergilerinden muaf tutulması suretiyle inşaatı teşvik etmeye de artık gerek olmadığı yönünde görüşler de vardır.⁹²

Belediye, apartman inşa etmenin yanısıra belirli bir süre içinde inşaat yapılması kaydıyla ucuz arsa satışı da yapar.⁹³ Şehir Meclisi’nce, Bakırköy’deki Baruthane’de (bugünkü adıyla Ataköy semti) modern bir mahalle kurulmasına karar verilir. Nafia Vekâleti’nce de tasdik edilen plan gereğince, parsellenmiş arsalarda 15 katlı apartmanlara da izin verilecek olup 150 milyon lira gelir getirmesi beklenmektedir. Makine ve Kimya Endüstrisi’nin sahip olduğu sahada ayrıca, okullar ve otellerin yanısıra bir de stadyum yapılması planlanmaktadır.⁹⁴ Bu dönemde, aynı şekilde, özel sektör tarafından da yoğun bir arsa satışı görülür. Satışı yapılan arsalar, çoğunlukla Londra Asfaltı’nın kuzeyinde, yola paralel olup Bakırköy’den Yeşilköy’e uzanan alanda parsellenmiş siteler şeklindedir. Gazete ilanları ile satışı yapılan konutların tanıtımında elektrik, yol, terkos suyu, telefon şebekelerinin hazır olduğu

⁹⁰ “Vatandaşlar böyle mi ucuz mesken sahibi olacaklar?”, **Hürriyet**, 16 Temmuz 1954, s. 1/7.

⁹¹ Eşref Şefik, “Mesken buhranı ve mesken kiralari meselesi”, **Hürriyet**, 18 Kasım 1954, s. 2.

⁹² Memduh Yaşa, “Sistemli Bir Mesken Politikasına Doğru”, **Hürriyet**, 4 Kasım 1954, s. 2.

⁹³ “Ucuz arsalar”, **Hürriyet**, 19 Mart 1954, s. 2.

⁹⁴ “Bakırköy’deki Baruthane’de modern bir mahalle kuruluyor”, **Hürriyet**, 3 Kasım 1954, s. 1.

ifade edilerek şehre ulaşım açısından kolaylıklar sunulmakta olup aynı zamanda plaja yakınlığa dikkat çekilmiştir. Geleceğe yönelik yatırım olarak da sunulan arsalar için bir diğer özellik ise hâlâ inşa edilmekte olan elektrikli tren ile 50 metrelik “Avrupa Turistik Bulvarı” ya da “Marşal [Marshall] Bulvarı” adı ile anılan ve inşası devam eden Londra Asfaltı üzerinde olmalarıdır. Diğer bir önemli husus ise Baruthane’de kurulması planlanan “küçük şehir’e yakın olmalarıdır. Bütün bu tanıtıma rağmen satışlar çok yoğun olmasa gerekir ki yıl sonuna doğru yer alan ilanlarda, % 50’den fazla indirim giden firmalar vardır.⁹⁵

En çok inşaat Fatih, Beyoğlu ve Kadıköy’de yapılmakta olup inşaat faaliyeti gittikçe artmaktadır. İmar ve Fen Müdürlüğü’ne göre 1952 yılında 7538 olan inşaat sayısı, 1953’te 9523’e çıkmış olup 1954’ün ilk yarısında ise 5000’i aşmıştır. İnşaatlardaki artış, arsa spekülasyonunu da beraberinde getirir. Arsa fiyatlarında on kata varan artışların önüne geçebilmek için şehir içindeki arsalar inşaat mecburiyeti getirilmesi düşünülür.⁹⁶ Ülkenin ekonomik durumuna bağlı olarak inşaat malzemelerinde oluşan fiyat artışı ve temin sıkıntısı, inşaatlarda duraklamaya dahi sebep olur.⁹⁷ Öyle ki Belediye’nin Eyüp’te yaptıracağı 150 ucuz ev için açmış olduğu ihaleye, muammen bedel gerçek fiyatları yansıtmadığından katılım olmaz.⁹⁸

7.3- Diğer İmar Faaliyetleri

2 Mayıs 1954 seçimleri sonrasında yine Menderes başkanlığındaki yeni hükümetin programında, özellikle memleketin imar ve kalkınma işlerine geniş yer ayrılmasına bağlı olarak⁹⁹ İstanbul’da da büyük projelere önem verilir. Boğaz’a köprü ve metro projelerini içeren yol çalışmaları, gecekondularla başlayan konut artışı ile şekillenen mesken faaliyetlerinin yanısıra diğer alanlarda da büyük projeler görülür.

⁹⁵ **Hürriyet**, 28 Şubat 1954, s. 8; **Hürriyet**, 9 Nisan 1954, s. 8; **Hürriyet**, 11 Nisan 1954, s. 8; **Hürriyet**, 26 Eylül 1954, s. 6.

⁹⁶ “İstanbul’da inşaat faaliyeti artıyor”, **Hürriyet**, 6 Haziran 1954, s. 1/7.

⁹⁷ “İnşaat malzemesi piyasası”, **Hürriyet**, 11 Haziran 1954, s. 2; “Yeni demir tevziatı 1 ekimde başlıyor”, **Hürriyet**, 17 Eylül 1954, s. 2; “İstanbul’daki inşaat duraklamış bulunuyor”, **Hürriyet**, 8 Kasım 1954, s. 2.

⁹⁸ “Taahhüt edilmeyen inşaatlar”, **Hürriyet**, 18 Kasım 1954, s. 2.

⁹⁹ “Menderes yeni kabine için hazırlığa başladı”, **Hürriyet**, 16 Mayıs 1954, s. 1.

11 bloktan oluşan Adalet Sarayı'nın ilk aşaması olan 4 blokluk kısmının inşaatına 1951 senesinde başlanmış olup bu kısmın inşaatı, Cumhuriyet Bayramı'na yetiştirilmeye çalışılmaktadır. Diğer bölümlerin inşasının da 1960 senesine kadar tamamlanması planlanmaktadır.¹⁰⁰ Bütün belediye dairelerini barındıracak olan İstanbul Belediye Sarayı (bugün İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bulunduğu bina) inşaatı ise Saraçhanebaşı'nda devam etmektedir. 6,5 milyon lira maliyetle 3 yıl içinde tamamlanması düşünülen Belediye Sarayı inşaatı basında, henüz “yolları ve sokakları ıslâh edilememiş bir şehir” için her ne kadar gerekli görülse de milyonlarca lira harcanmasından dolayı bir “fantezi” olarak değerlendirilir.¹⁰¹

Dolmabahçe'deki Mithatpaşa Stadı'nın (bugünkü adıyla BJK İnönü Stadyumu) 1800 kişilik ek tribün inşaatı tamamlanmak üzereyken 3000 kişilik ek bir tribün inşaatına daha başlanmıştır. Bu arada Şehir Meclisi, Langa Bostanı'na 100 bin kişilik bir stadyum inşasına karar vermiştir.¹⁰²

Şehrin iktisadi hayatındaki etkisi bakımından bir diğer önemli proje de liman inşaatlarıdır. 1951 yılında genişletilmesine karar verilen Haydarpaşa Limanı'nın inşaatına 1953 yılında başlanmıştır.¹⁰³ Limanların geliştirilmesi için Dünya Bankası tarafından 3,8 milyon dolar kredi verilmiş; Salıpazarı ve Haydarpaşa Limanları'nın genişletilmesinin finansmanı bu krediden sağlanmıştır.¹⁰⁴ 18 Nisan 1954'te temel atma töreni Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın katılımıyla yapılan Haydarpaşa Limanı'nın tahmil ve tahliye kapasitesini 560 bin tondan 750 bin tona çıkaracak olan genişletme inşaatının masrafı 25 milyon lira olacaktır.¹⁰⁵ Nafia Vekâleti tarafından yapılmakta olan Haydarpaşa ve Salıpazarı liman inşaatlarının, 1956'ya kadar tamamlanması planlanmaktadır.¹⁰⁶ Basında liman inşaatı ilgiyle takip edilmekle beraber bütün bu inşaat faaliyetlerinin yetersiz kalacağını öne süren bir görüşe göre,

¹⁰⁰ “Adalet Sarayının ilk dört bloku Cumhuriyet Bayramında açılacak”, **Hürriyet**, 1 Ağustos 1954, s. 1.

¹⁰¹ “İstanbul Belediye Sarayı İnşa Halinde...”, **Hürriyet**, 1 Kasım 1954, s. 8.

¹⁰² “Yeni Tribün”, **Hürriyet**, 8 Temmuz 1954, s. 3; “Dolmabahçe Stadına yeni ilâve tribünler”, **Hürriyet**, 20 Ekim 1954, s. 3; “İlâve Tribün”, **Hürriyet**, 9 Aralık 1954, s. 3.

¹⁰³ “Haydarpaşa'da Kara, Denize Doğru Uzanyor..”, **Hürriyet**, 26 Temmuz 1954, s. 8.

¹⁰⁴ “Dünya Bankası yeniden 3,8 milyon kredi verdi”, **Hürriyet**, 27 Şubat 1954, s. 3.

¹⁰⁵ “Modern Haydarpaşa limanının temeli dün merasimle atıldı”, **Hürriyet**, 19 Nisan 1954, s. 1/7.

¹⁰⁶ “Limanın tevsii için çalışmalar”, **Hürriyet**, 1 Ağustos 1954, s. 1/7.

modern bir iç liman olabilecek Haliç'in kullanılması için özellikle gemi geçişini engelleyen Galata Köprüsü'nün, asma köprü haline getirilmesi önerilir.¹⁰⁷

Temeli dönemin Vali ve Belediye Reisi Lûtfi Kırdar tarafından atılmış olan Taksim'deki Opera Binası inşaatı ise hâlâ tamamlanamamıştır. Vali Fahrettin Kerim Gökay, betonarme iskeleti tamamlanmış inşaat için yeniden temel atma töreni düzenleyerek inşaatı tamamlayacağını belirtir. Ancak 1,5 yıl geçmesine rağmen henüz proje hazırlanıp ihaleye bile çıkılmamıştır.¹⁰⁸ Hem bu aksaklıklar hem de şehirde su sıkıntısı yaşanmakta iken Belediye, Opera Binası önündeki yeşil sahaya bir havuz inşasına karar verir. Planı ve maketi dahi yapılan 70 metreye 4 metre boyundaki havuzun keşif bedeli 300 bin liradır.¹⁰⁹

7.4- Tarihi Eserler

Yeni projelerin yanısıra tarihi eserlerin de restorasyonuna önem verilir. Bunlar arasında Rumelihisarı, Selimiye Kışlası, camiler ve hamamlar vardır. Basın, restorasyona destek vermekle beraber bazı eserlerin aslında “tarihi” değere sahip olmadığından yıkılabileceğini öne sürer. Örneğin, Beyazıt'tan Aksaray'a inen yol üzerinde yer alan Patrona Halil Hamamı (bugünkü adıyla Beyazıt Hamamı), Patrona Halil'in bir süre tellaklık yaptığı yer olmasından başka hiç bir değeri olmadığı gibi trafik bakımından şehrin gelişimine engel olmaktadır. Ancak “Eski Eserleri Koruma Encümeni” yıkıma izin vermez.¹¹⁰ Gazete, depo olarak kullanılan Hamam konusunda yayınlarına devam ederek Fatih zamanında inşa edilen Hamam'ın yıkılması için Hamam'ın trafiği engellediği ve modern üniversite binalarının yanında çirkin bir görünüme sahip olmasının yanısıra orada tellaklık yapan Patrona Halil'in de “tarihteki mahut isyanıyla Türk milletinin yıllarca geri kalmasına sebep” olduğu gibi çeşitli sebepler öne sürer.¹¹¹

¹⁰⁷ Benlioğlu, “Haliç ve köprüler”, **Hürriyet**, 13 Temmuz 1954, s. 2.

¹⁰⁸ “Opera binası inşaatını geciktiren uğursuz mala”, **Hürriyet**, 22 Aralık 1954, s. 1/5.

¹⁰⁹ “El-yüz yıkamak için su bulunamazken...”, **Hürriyet**, 23 Aralık 1954, s. 1.

¹¹⁰ “Şehirde üç bin tarihî eser var!”, **Hürriyet**, 12 Nisan 1954, s. 2.

¹¹¹ “Patrona Halil hamamı bir türlü yıktırılmıyor”, **Hürriyet**, 3 Eylül 1954, s. 3.

Belediye, Rumelihisarı kalelerinin içinde 2 milyon liraya malolması beklenen turistik bir park yapmaya karar verir. Bu amaçla, Hisar'ın içinde bulunan 15 kadar evin yıkılmasına başlanmıştır.¹¹² Tarihi Selimiye Kışlası birinci blok restorasyonu, 1 milyon liraya bir yılda tamamlanmak üzere ihale edilerek inşaatına başlanır. İlk kısım tamamlandıktan sonra diğer kısımlara geçilecektir.¹¹³ Yenicami'nin minarelerinden birisi eğilmiş olup tamirine karar verilmiş; sekiz ay sürmesi planlanan tamirat işi 97 bin liraya ihale edilerek inşasına başlanmıştır.¹¹⁴ Bu arada, 50 bin liraya ihale edilmiş olan Beyazıt Camii minarelerinden birinin tamiri de altı buçuk ayda tamamlanmıştır.¹¹⁵

8- Mali Kaynak Sıkıntısı ve Çözümler

İmar ve istimlak işleri esnasında hem idari hem de maddi sıkıntılar yaşanır. İstimlak Komisyonu'nun, şehrin büyüklüğü sebebiyle yetersiz kalması sonucu oluşan idari sorun, 11 merkez kazanın Beyoğlu, Fatih, Eminönü, Beşiktaş-Sarıyer, Adalar-Üsküdar-Kadıköy-Beykoz, Eyüp-Bakırköy olarak 6 mntıkaya ayrılması ile altı ayrı istimlak komisyonu kurulmasına karar verilerek çözümlenir.¹¹⁶ Maddi sorunlar ise genelde, işin yapılamaması gibi sonuçlar doğurur.

İmar Komisyonu'nun, Kınalıada'da imar planı gereğince yıkılması gereken yerlerin istimlak edilmesine ilişkin görüşüne, Kavanin Komisyonu olumsuz yaklaşır. Kavanin Komisyonu'na göre ise istenen durumu yapmak için lazım gelen istimlakın, Belediye için büyük bir masraf olacağı; İstanbul'un mühim caddelerinde istimlakleri zorunlu birçok yer, mali imkânsızlıklar dolayısıyla istimlak edilemezken, Kınalıada'nın ıssız bir yerinde istimlake girişmek asla kabul görmeyecek bir hareket

¹¹² "Rumelihisarı içinde büyük park yapılacak", **Hürriyet**, 5 Ekim 1954, s. 3.

¹¹³ "Tarihî Selimiye Kışlası nihayet tamir ediliyor", **Hürriyet**, 15 Haziran 1954, s. 1; "Selimiye'nin tamiri başladı", **Hürriyet**, 18 Haziran 1954, s. 1.

¹¹⁴ "Bitmeyen tamir", **Hürriyet**, 21 Haziran 1954, s. 1; "Yenicami minaresinin tamirine başlandı", **Hürriyet**, 4 Temmuz 1954, s. 1.

¹¹⁵ "Tamir Bitti", **Hürriyet**, 25 Temmuz 1954, s. 1.

¹¹⁶ **İBBKA**, Meclis:25.952/34.5/2/1952, (7 Şubat 1952).

olup mevcut durumun korunmasına karar verilir.¹¹⁷ Bir başka vazgeçme durumu ise, Kadıköy'de Moda Caddesi'ne bağlı Ağabey Sokağı'nda yapılması gereken istimlak işleri için yaşanır. İmar Müdürlüğü'nün teklifi ile 10 Ekim 1952'de, Genel Meclis gündemine alınan sokak genişliği meselesi, sokağın 9,00 metre olmasına karar verilerek sonuçlanır. Ancak, İmar Müdürlüğü, 12 Mart 1953'de konuyu tekrar Meclise göndermiş; sokağın baştan başa 7,50-8,60-7,70 metre olarak iki taraflı kâgir binalarla teşekkül etmiş olmasından ötürü dokuz metreye çıkarılması halinde büyük istimlak masrafı yaratarak Belediye bütçesine yük olması kaygısı ağırlık kazanmış olup sokağın genişletilmesine ilişkin düzenlemeden vazgeçilir.¹¹⁸ İstimlak sırasında yaşanan sıkıntıların boyutu, Atatürk Bulvarı imar sahası düzenine uyularak 1946 yılında istimlak kararı alınan, Şehzadebaşı'ndaki gayrimenkullere ait istimlak işlemlerinin tamamlanamamasından da anlaşılabilir. Öyle ki bu işlerin bir an evvel tamamlanması için Genel Meclis ilgili ödeneğe, istimlak kararından yıllar sonra, 13 Şubat 1953'de, bir başka ödenekten 1,35 milyon lira aktarılmasına karar verir.¹¹⁹

23 Haziran 1950 tarihinde Genel Meclis tarafından kabul edilerek İçişleri Vekâleti'nce 22/28 Kasım 1950 tarihinde tasdik edilen 3. Beş Yıllık İmar Programı'na ödenek tahsisinde de maddi sıkıntılar sözkonusudur. Önceki planlardan tamamlanmayan işlerin de yer aldığı program için 95 milyon imar sahalarının istimlak ve 5 milyon da yol inşaatı için olmak üzere yaklaşık 100 milyon lira ödenek öngörülür. 18 Şubat 1955'de konuyu inceleyen Bütçe Komisyonu, henüz çok az bir kısmı yapılmış olan program için 1955 yılı bütçesinden de gerekli olan tahsisatın ayrılmasına imkân olmadığını belirtir.¹²⁰

İstimlak için hesap edilen miktar, zaman zaman çeşitli sebeplerle artış göstermektedir. Örneğin, 9 Nisan 1956'da, Boğaz yolları istimlak için 3,5 milyon lira ayrılmasına rağmen uygulama esnasında mahkemeye itirazlar sonucu bedel yaklaşık 6 misline çıkmış; istimlak için 20 milyon lira daha gerekmiştir. Bu yüksek tutar için Vali, Başvekâlet'ten ödenek talep eder. Başvekâlet'ten cevap olarak belediyenin elindeki yetkilerini kullanarak istimlak için 3,5 milyona halledebilecekken

¹¹⁷ İBBKA, Meclis:24.951/440.20/6/1952, (23 Haziran 1952).

¹¹⁸ İBBKA, Meclis:26.953/100.12/3/1953, [t.y.].

¹¹⁹ İBBKA, Meclis:26.953/36.13/2/1953, [t.y.].

¹²⁰ İBBKA, Meclis:31.955/48.18/2/1955, [t.y.].

ekstra ödenek talep etmekte olduğu; ancak bütçeden bir pay ayrılmasının mümkün olmadığı iletilir.¹²¹

Maddi sıkıntıların önüne geçebilmek için Belediye, kaynak yaratmaya çalışır. Bu amaçla, eldeki arsaların satılması ya da borçlanma yoluna gidilir.

Cadde-i Kebir’de (bugünkü adıyla İstiklal Caddesi) yer alan Belediye’ye ait Serklidoryan Binası’nın, rayicine göre az gelir getirmesi ve Milli Korunma Kanunu gereğince daha fazla kira elde edilememesinden dolayı 7,5 milyon liraya Emekli Sandığı’na satılması düşünülmüştür. Ancak 7 Aralık 1951’de, gerekli kaynağın başka yerlerden sağlanabileceği; zorunlu olarak emlak satmak gerekirse, geliri hiç olmayan emlakın satılabileceği; kaldı ki satın alınma bedeline oranla % 10 gelir getirdiği ve Milli Korunma Kanunu’nun TBMM’de görüşülmekte olduğu dikkate alınarak binanın satılmamasına karar verilir. Ayrıca, Belediye’nin binayı, kurmayı düşündüğü bankaya sermaye olarak vermek ya da ahşap binalarda yer alan tiyatroları bu binaya nakletmek gibi başka düşünceleri de vardır.¹²² Bir başka satış planı da Belediye’ye ait imar planı hazır olan arsalara, İşçi Sigortaları Kurumu, Emlak Kredi Bankası ve Emekli Sandığı gibi bazı mali kudrete sahip müesseseler tarafından bina yapılmasına ilişkin karar sonrası ortaya çıkar.¹²³ Söz konusu kurumlar ile yapılan görüşmeler sonunda, ilgili kurumlar, Belediye ile ortak olmak yerine arsaları satın almayı isterler. Emekli Sandığı, Merkez Hal Binası ile Unkapanı Köprüsü arasında, Belediye’ce istimlak edilen sahanın 15 bin m²’sini satın almak ister. Belediye ise araziye, metrekaresi bin liradan satmaya karar verir. Ancak, Genel Meclis’ten satışa ilişkin Riyaset makamına yetki verilmesi talebi esnasında, Emlak ve Kamulaştırma Müdürlüğü, satışın mümkün olup olmadığını tespitini isteyince Vali ve Belediye Başkanı Fahrettin Kerim Gökay, yetki talebi teklifini geri çeker.¹²⁴

Hükümet’in şehrin imarına katkısı için, Genel Meclis üyelerinden bir heyet, Ankara’da yaptıkları temaslar sonucunda, 50 milyon liralık bir borç vaadi almışlardır. Başbakan’ın, İstanbul’u ziyareti sırasında da şifahen kararlaştırılmış olan

¹²¹ BCA, 30.1.0.0/116.734.14M, [t.y.]. Bkz.: Ek-12.

¹²² İBBKA, Meclis:24.951/576.7/12/1951, (8 Ocak 1952). Bu belge, İBB Kurum Arşivi’nde, *karar tarihi* 8/1/1952 olarak kayıtlıdır.

¹²³ İBBKA, Meclis:25.952/457.13/11/1952, (14 Kasım 1952).

¹²⁴ İBBKA, Meclis:26.953/225.19/6/1953, [t.y.].

borcun, Belediye'ye aktarılması için kanuni formalitelerin tamamlanması beklenir.¹²⁵ Belediye'ye kaynak yaratılması açısından yapılan bir diğer faaliyet ise 6124 sayılı Kanun hükümleri dahilinde İstanbul tarafı Eminönü, Unkapanı imar planı, Beyazıt Meydanı, Simkeşhane ve civarı ile Şehzadebaşı Caddesi istimlak ve imar işlerine sarfedilmek üzere, Emlak ve Kredi Bankası'nın kefaleti altında 50 milyon liraya kadar tahvil çıkarılması için gereken işlerin yapılması yönünde Genel Meclis'ten karar çıkarılmasıdır.¹²⁶ Yaklaşık bir yıl sonra tamamlanan işlemler sonunda 13 Ekim 1954'te basında tahvillere ilişkin ilan yayınlanır:

“İstanbul Belediyesi ve Türkiye Emlâk Kredi Bankasından :

İstanbul şehrinin imarı maksadiyle caddelerin genişletilmesi; Haliç'in rıhtımlı bulvarlarla tanzimi; büyük iş ve ticaret hanlarının yapılması; lüzumlu tesislerin meydana getirilmesi için 6124 sayılı kanuna istinaden ihracına karar verilen:

İstanbul Belediyesi 1954 yılı 50.000.000 Liralık istikraz Tahvilleri
11/10/1954 tarihinden itibaren satışa arzedilmiştir.

% 5 faizli olan bu tahviller, Türkiye Emlâk Kredi Bankasının kefaletini ve faiz ile itfa bedelleri ve vergi muafiyetini haizdir. Ayrıca Belediyenin her türlü arttırma ve eksiltmelerinde geçici ve kat'î teminat olarak alındığı gibi Belediyenin gayrimenkul satışlarında para yerine kabul edilir.

Türkiye Emlâk Kredi Bankasının bütün şube ve ajansları tahvilleri satın almak isteyen sayın halkımızın emrindedir.

Tahvillerin kupürleri, itfa yılı, kur'a keşidesi gibi ihraca müteallik diğer bilgiler broşürlerimizde mevcuttur.”¹²⁷

Elde edilecek gelir ile Eminönü-Unkapanı arasındaki sahanın istimlak ve imar planları hazırlanmıştır. Plana göre, Karaköy Köprüsü'nden Atatürk Bulvarı'na kadar uzanan sahanın ortasından 30 metre genişliğinde bir yol açılacaktır. Yolun her iki tarafında da 6 kata kadar bina inşaatına izin verilecektir. Yolun açılması için yapılan

¹²⁵ İBBKA, Meclis:25.952/280.13/6/1952, (19 Haziran 1952).

¹²⁶ İBBKA, Meclis:26.953/229.6/8/1953, [t.y.].

¹²⁷ Hürriyet, 13 Ekim 1954, s. 2. Bkz.: Ek-11.

keşif bedeli 10 milyondur. Ayrıca, Cibali-Kasımpaşa arasında üçüncü bir köprü yapılması düşünülmektedir. Ancak tahviller pek rağbet görmez; zira iki aylık süre içinde yaklaşık 1 milyonluk tahvil satılabildiği.¹²⁸

Kaynak bulunması için bankalardan doğrudan borçlanma yoluna da başvurulur. Bu amaçla, şehir trafiği bakımından lüzumlu yerlerin hemen istimlak edilmesi için asgari beş senede ödenmek üzere İller Bankası'ndan ya da herhangi bir "milli banka"dan 5 milyon lira borç alınması için gerekli işlemleri yapmak üzere makama yetki verilmesine karar verilir.¹²⁹ Ancak İller Bankası'ndan olumsuz yanıt alınması üzerine kurum içi borçlanma yoluna gidilerek Emlak ve Kamulaştırma Müdürlüğü'nde ucuz mesken inşası için tesis edilmiş olan Döner Sermaye'den, 1 milyon liranın faizsiz olarak 1955 mali yılı bütçesinde iade edilmek üzere alınmasına karar verilir.¹³⁰ Aynı amaç için yine kaynak sağlanması esnasında o güne kadar İller Bankası'ndan yapılan istikrazlarla, 1909 ve 1913 istikrazları tasviye edilmiş olduğundan bu sefer, "milli bankalar"ın birinden en uygun şartlarla 3 milyon lira borç alınmasına karar verilir.¹³¹ Borçlanma görüşmeleri esnasında istimlakler için Mesken Yapımı Döner Sermayesi'nden 900 bin liranın, 1956 bütçesinden % 5 faizi ile ödenmek kaydıyla borç olarak Mesken ve Planlaştırma Müdürlüğü'ne verilmesine karar verilir.¹³² Bankalarla yapılan temaslar sonunda, trafik istimlaklerine harcanmak üzere % 7 faizle, üç sene vadeli ve ipotek karşılığı İş Bankası'ndan 2 milyon lira alınması için makama yetki verilir.¹³³

9- İmarın Şekillenmesinde İdeolojik Boyut

İmar esnasında yer adları belirlenirken zaman zaman siyasi, etnik ve dini unsurların etkisinde kalınmıştır. Hatta bazen bu türdeki istekler, resmîyette olmayan

¹²⁸ "Belediyenin tahvillerine rağbet yok!", **Hürriyet**, 14 Kasım 1954, s. 1; "O günleri görecek miyiz?", **Hürriyet**, 16 Aralık 1954, s. 4.

¹²⁹ **İBBKA**, Meclis:29.954/205.25/6/1954, [t.y.].

¹³⁰ **İBBKA**, Meclis:30.954/489.28/12/1954, [t.y.].

¹³¹ **İBBKA**, Meclis:34.955/287.11/10/1955, (20 Ekim 1955).

¹³² **İBBKA**, Meclis:34.955/301.14/10/1955, (20 Ekim 1955).

¹³³ **İBBKA**, Meclis:36.956/6.8/2/1956, (8 Şubat 1956).

isimlerin dahi değiştirilmesine kadar varmıştır. Örneğin, bir Genel Meclis üyesinin, Şişli'deki Bulgar Çarşısı'nın adının, Kardeşler Çarşısı olması hususundaki tavrini incelenmiş olup halk arasında bahsi geçen şekilde anılmasına rağmen esasen sözkonusu yerin adının, Abide-i Hürriyet Caddesi olması dolayısıyla herhangi bir değişiklik yapılmaz.¹³⁴ Bir başka değişiklik isteği ise, Mecidiyeköyü'ndeki Karkuyusu Mahallesi'ne, Gökay ya da Ziyagökalp adının verilmesi olup yine, halk dilinde bu adın kullanılmasına rağmen böyle bir mahalle olmamasından dolayı işlem yapılmasına gerek görülmez.¹³⁵

DP iktidarının ilk icraatlarından biri de kendilerinden önceki hükümetin yapmış olduğu bazı imar faaliyetlerini gözden geçirmektir. İkinci Cumhurbaşkanı Milli Şef İsmet İnönü adına yapılmış olan ve şehrin silüeti içinde önemli yerlere sahip olan bazı yapılarda değişikliklere gidilir. Örneğin, bugün Taksim Parkı olarak bilinen ve içine İnönü'nün heykeli konması planlanan ama bir şekilde konulmayan "İnönü Gezisi"nin adının, DP'nin iktidara geldiği seçimin tarihine atfen "14 Mayıs Gezisi" olması için 2 Mart 1951'de, Genel Meclis'e önerge verilir. Yapılan incelemede, halen İnönü Gezisi, İnönü Stadı, İnönü Okulu ve Heybeliada'da da İsmetpaşa Caddesi olduğu tespit edilir. Önergenin amacı, sadece İnönü adının değiştirilmesi olmayıp bütün yaşayan siyaset adamlarının adlarının konulmaması olduğundan bir hafta içinde yeniden tetkik edilerek Genel Meclis'e getirilmesi için makama iadesine karar verilir.¹³⁶ Aslında, "yaşayan siyaset adamlarının adlarının konulmaması" prensibinin daha ziyade bir önceki hükümeti hedef almakta olduğu çok açıktır. Bu sebeple, özellikle de simgesel olan İnönü Gezisi için daha sonra yeni önergeler de verilecektir.

Yine bir başka önergeyle, İnönü Gezisi'nin adının, "Cumhuriyet Alanı" olarak değiştirilmesi ve mevcut olan heykel kaidesinin yıkılarak Cumhuriyet Abidesi'nin aynı yere nakli istenir. İmar Komisyonu yaptığı inceleme sonucu, 5 Şubat 1940 tarihli planda, heykel dairesi yerinde bir tribün gösterilmiş olduğunu

¹³⁴ İBBKA, Meclis:23.951/183.26/6/1951, (28 Haziran 1951). Tam olarak 6 sene sonra, 1957 yılında, aynı niyetle, "Bulgar çarşısı" adının "Türk çarşısı" olarak adlandırılması için yeniden Meclis'e önerge verilecektir. Yine aynı nedenle, resmi kayıtlarda bu isim ile bilinen bir mahalle, cadde ya da sokak bulunmadığından dolayı herhangi bir işlem yapılmayacaktır. İBBKA, Meclis:44.957/178.25/6/1957, (28 Haziran 1957).

¹³⁵ İBBKA, Meclis:25.952/244.20/6/1952, (2 Temmuz 1952).

¹³⁶ İBBKA, Meclis:23.951/156.2/3/1951, (5 Mart 1951).

tespit eder. Komisyon'un, planın tadiline dair yazılı sorusuna aldığı şifahi cevapta ise heykel olmadığı bildirilmiştir. Bu sebeple, Komisyon, heykel kaidesinin yıkılabileceğini; Cumhuriyet Abidesi'nin naklinin estetik ve teknik açıdan uygun olamayacağı gibi tasdikli plana da aykırı olacağını belirterek tasdikli planın uygulanmasını önerir. Komisyon'un görüşünü değerlendiren Genel Meclis ise, Cumhuriyet Meydanı adını uygun görerek heykel kaidesinin dört tarafından resmi alındıktan sonra yıkılmasına; Cumhuriyet Abidesi'nin ise mevcut olduğu yerde kalmasına karar vermekle beraber gezinin tasdikli plana göre tanzimine gerek görmez.¹³⁷ Ancak aradan üç ay geçmesine rağmen, ne kaide yıkılır ne de meydanın adı değişir. Bundan dolayı önceki önergeyi veren aynı Genel Meclis üyesi, bu durumun izahını ister ve eğer maddi sebepler var ise yıkım masrafını kendisi karşılamayı önerir. Önerge sahibinin cevap ısrarı sonucu, 5 Haziran 1951'de, konu önce "gizli" celsede görüşülmüş, sonra açık celsede toplantı devresi sonuna kadar yıktırılmasına karar verilmiştir.¹³⁸ Hemen ertesi günü basında çıkan yazılar üzerine, Genel Meclis konuyu tekrar gündemine taşır. Aslında kaideyi yıkmak değil, bir başka yere taşımak için karar alındığı; bunun da hiçbir siyasi fikirle yapılmadığı belirtilerek esasen Cumhuriyet Abidesi'nden daha hakim bir yerde bir başka heykel olmaması amacıyla hareket edildiği ifade edilir. Yine basında yer alan bir başka haberde geçen bazı rivayetlere göre, kaidenin üstünde yer alması planlanmış heykeli yapmakta olan sanatkâr, "Esasen at hazır.. Fatih'in heykelini bunun üzerine bindiririz.. olur, biter." şeklinde teklifte bulunmuştur. Genel Meclis'te yapılan müzakerelerde bu konu ile ilgili olarak, teklifin sanatkârın ticari düşüncesi olduğu; ayrıca bu tarz bir hareketin tarih açısından hatalı olacağı ifade edilir. Yapılan müzakereler sonunda, kaidenin uygun bir yere nakli ile üzerine Fatih heykeli konması; böylece kaideye harcanan paraların boşa gitmemesinin sağlanması şeklinde görüş birliğine varılır.¹³⁹ Yaklaşık bir yıl sonra, 10 Haziran 1952'de sözkonusu önergeyi veren aynı üye, kararın neden uygulanmadığına ilişkin bir soru ile konuyu tekrar Genel Meclis gündemine taşımışsa da yapılan "gizli" oturum sonucunda kaide hakkındaki kararın icra ve takibinin, Vali ve Belediye Başkanlığı'na bırakılmasına karar verilerek konu kapatılır. Böylece, ilk defa 27 Ekim 1950 tarihinde Genel

¹³⁷ İBBKA, Meclis:22.950/547.9/3/1951, (13 Mart 1951).

¹³⁸ İBBKA, Meclis:23.951/271.7/6/1951, (7 Haziran 1951).

¹³⁹ İBBKA, Meclis:24.951/300.8/6/1951, (13 Haziran 1951).

Meclis gündemine giren kaidenin kaldırılması gerçekleşmemiş olsa da parkın adı değiştirilmiş olur.¹⁴⁰

Hayatta olan siyaset adamlarının adlarını taşıyan sokak, meydan ve bunun gibi yerlerin isimlerinin değişmesi için daha başka önergeler de verilmiştir. Mülkiye Komisyonu'na havale edilen bu önergelerden bir tanesi acilen ele alınarak Dolmabahçe'deki İnönü Stadyumu'nun adının, o sıralarda kemikleri İstanbul'a getirilmekte olan "hürriyet kahramanı ve şehidi Mithat Paşa"ya atfen Mithatpaşa Stadyumu olmasına karar verilir.¹⁴¹ İnönü adına ilişkin bir diğer istek ise İnönü Mahallesi Muhtarlığı'ndan gelir. Muhtarlık, mahallenin adının, halkın andığı şekilde Altınbakkal olarak değiştirilmesi için dilekçe verir. Her ne kadar Mülkiye Komisyonu, İnönü'nün bir soyadı olmasına rağmen aynı zamanda İnönü Meydan Muharebeleri'ni hatırlatması ve büyük bir kasaba adı olmasına atfen değiştirilmemesini istese de Umumî Meclis ismin değiştirilmesine karar verir.¹⁴²

Yaklaşık bir yıl sonra yine aynı gerekçeyi içeren, hayatta olan şahsiyetlerin isimlerini taşıyan okul, sokak, cadde vs. gibi yerlere, memlekete üstün hizmetleri dokunarak ebediyete intikal etmiş şahsiyetlerin isimlerinin verilmesine ilişkin karar ile Türkçü Hamdullah Sokağı'na, Türkçü Sokağı; Lütfi Kırdar Sokağı'na, Ahmet Haşim Sokağı; Ekrembey Sokağı'na, (Urfa Kaymakamı) Şehit Nusret Sokağı; Mühendis Ziya Sokağı'na, Anafarta Sokağı; Fındıklı İsmet İnönü Okulu'na, Namık Kemal Okulu ve İsmetpaşa Caddesi'ne ise Refah Şehitleri Caddesi adı verilmesi gibi değişiklikler yapılır.¹⁴³ Bazı sokaklara millete büyük hizmetlerde bulunmuş değerli şahsiyetlerin adları verilirken, insanlığa paha biçilmez hizmetlerde bulunmuş olan Röntgen ve Küri adlarının da bir sokağa verilmesine ilişkin taktir ise Mülkiye Komisyonu tarafından, daha ziyade "kendi büyüklerimize" ait isimlerin verilmesinin gelenek olduğu ve memleket dışı şahsiyetlerin isimleri konursa bunun devamı gelebileceğinden uygun görülmez. Meclis ise sözkonusu adların ileride herhangi bir

¹⁴⁰ İBBKA, Meclis:25.952/255.10/6/1952, (19 Haziran 1952). Her ne kadar kaide sökülmemişse de üzerindeki yazıların okunmaması için tahta bir perde ile kapatılmış; Almanyalı heykeltıraş Rudolf Beling'e yaptırılan ve 1944'te tamamlanmış olan heykel ise depoda bekletilir. 1982'de, askeri yönetim zamanında, kaide yerinden sökülüp Taşlık Parkı'nda, İnönü'nün oradaki evinin yakınına kurulacak ve heykelde üzerine dikilecektir. Kuruyazıcı, a.g.e., s. 94.

¹⁴¹ İBBKA, Meclis:24.951/363.22/6/1951, (26 Haziran 1951).

¹⁴² İBBKA, Meclis:29.954/220.25/6/1954, [t.y.].

¹⁴³ İBBKA, Meclis:24.951/329.20/6/1952, (1 Temmuz 1952).

sokağa verilebilmesini temin eden bir karar alır.¹⁴⁴ Yaklaşık bir buçuk yıl sonra, 29 Haziran 1954’de, Bakırköy Kartaltepe Mahallesi’ne ait İncirli Bahçeli Evler mıntıkasında oluşan sokak ve caddelere isimlendirme yapılması esnasında, ağaç ve çiçek isimlerinin yanında vatan ve memleket hizmetlerinde bulunanların da adlarının verilmesi gündeme gelir. Mülkiye Komisyonu, yeni sokak ve caddelere Mizancı Murat, Ağaoğlu Ahmet, Yusuf Akçora, Talat Paşa, Yunus Nadi, Fevzi Çakmak, Orhan Gazi, Celal Nuri gibi isimlerin yanında Meclis’in kabul ettiği karara uyarak radyomun mucidi Madam Küri ve röntgenin mucidi Röntgen’in adlarını da verir. Meclis, Madam Küri ismini Radyom ile değiştirmek sureti ile hepsini kabul eder.¹⁴⁵

Bir diğer değişiklik isteği de Mithatpaşa Stadyumu, Mısır Çarşısı, Açık hava Tiyatrosu, Spor ve Sergi Sarayı’ndaki kitabelerin kaldırılmasına ilişkindir. Mutlakiyet ve Meşrutiyet döneminde, milletin parası ile yaptırılan binalara devrin hükümdarlarının adı yazılması âdeti varsa da Cumhuriyet döneminde, millet adına Genel Meclis tarafından yaptırılan bu yerlere, bugünkü anlayışa uymayan kitabeler yerine, yaptırıldığı veya tamir edildiği tarihi gösteren levhalar konulmasını talep eden teklif, Meclis’ce kabul edilir.¹⁴⁶

Arnavutköy, Rumeli Hisarı ve Samatya isimlerinin değiştirilmesine ilişkin bir dilekçeyi inceleyen Mülkiye Komisyonu, isimlerin tarihe mal olmuş ve birçok yerde geçiyor olmalarından ötürü herhangi bir değişikliğe gerek görmez.¹⁴⁷ Yine, Rumeli Hisarı isminin, Türk İli ya da Fatih olarak değiştirilmesi için vatandaş tarafından verilen başka bir dilekçe de aynı sebeplerle uygun görülmeyerek reddedilir.¹⁴⁸ Ancak öne sürülen gerekçeler, zaman zaman gözardı edilebilmektedir. Örneğin, Kırklareli Genel Meclisi’nin, Kırklareli Valiliği’nin ilgili yazısı sonucu, 4 Ocak 1951’de aldığı karar olan Londra Asfaltı’na “Fatih Yolu” adının verilmesi ve bu değişikliğin İstanbul Valiliği tarafından da yapılması isteği ile 6 Şubat 1951’de aynı yönde karar alınarak Londra Asfaltı’na, Fatih Yolu adı verilir.¹⁴⁹ Bir başka örnek ise Eyüp İlçesi’nin Kemerburgaz Bucağı’na bağlı Petnahor Köyü’nün adının, “lisanımıza

¹⁴⁴ İBBKA, Meclis:24.951/421.23/12/1952, [t.y.].

¹⁴⁵ İBBKA, Meclis:29.954/270.29/6/1954, [t.y.].

¹⁴⁶ İBBKA, Meclis:25.952/298.20/6/1952, (1 Temmuz 1952).

¹⁴⁷ İBBKA, Meclis:24.951/422.10/6/1952, (14 Haziran 1952).

¹⁴⁸ İBBKA, Meclis:26.953/238.6/10/1953, [t.y.].

¹⁴⁹ İBBKA, Meclis:23.951/37.6/2/1951, (10 Şubat 1951).

aykırı” gerekçesiyle Göktürk olarak değiştirilmesidir.¹⁵⁰ Ya da bir diğer örnek, Beşiktaş’ta Dikilitaş Mahallesi’nde Samakov Sokağı’nın adının, yabancı bir lisandan alınmış olmasından ötürü Yenidoğan olarak değiştirilmesi kararıdır.¹⁵¹ Çatalca Kaymakamlığı’nın, 9 Mart 1951 tarihli yazısı ile Büyükçekmece Nahiyesi’ne bağlı Bojdar Köyü’nün adının, Hoşdere yapılması isteği de yabancı kelime olması ve halk arasında da Hoşdere denmesinden dolayı kabul edilir.¹⁵² Yine aynı Nahiye’ye bağlı Muha Köyü’nün adının Bulgarca sinek anlamında olmasından dolayı Yeşilova olarak değiştirilmesi istenmişse de yörenin bayır olmasından ötürü Köy’ün adının, Yeşil Bayır olmasına karar verilir.¹⁵³

Bir başka isim değişikliği ise Milli Savunma Vekâleti’nin talebi doğrultusunda, Küçükçekmece Köyü’nün kuzeydoğu kenarında bulunan Moskof Bayırı Tepesi adının Yürüktepe olarak değiştirilmesidir.¹⁵⁴

Diğer bir boyut da imarın dini yönüdür. İmar esnasında, plana göre bazen camilerin yıkılması gerekse de bu noktada, geri adımlar atıldığı görülür. Örneğin, Atatürk Köprüsü’nün Unkapanı tarafında, köprü’nün başında bulunan caminin, imar planına göre yıkılması gerekirken bundan vazgeçilir. Genel Meclis, 16 Ekim 1951’de, Türkiye Anıtlar Cemiyeti tarafından, sözkonusu caminin, Şişli Camii ve hatta ondan daha mükemmel bir şekilde restore edilmesi ve yıkım işini alan müteahhidin zararını da karşılamayı taahhüt ettiklerine ilişkin tavrı, yola mani olmamak şartıyla kabul edecektir. Böylece, köprü’nün bir tarafında Sokullu Mehmet Paşa Camii, diğer yakada Süleyman Subaşı Camii’nin tamir edilmesi ile tavrın amacıyla belirtilen “estetik bakımdan Haliç için bir ziynet olacak ve İslam’ın ve tarihin yadigâr olarak bıraktığı bu güzel eserler” korunacaktır.¹⁵⁵

Taksim’e bir cami yaptırılması için Türkiye Anıtlar Derneği tarafından verilen bir başka teklif ise incelenerek, aslında prensip olarak kabul edilmiş olup

¹⁵⁰ İBBKA, Meclis:23.951/22.29/6/1951, (9 Temmuz 1951).

¹⁵¹ İBBKA, Meclis:25.952/244.20/6/1952, (2 Temmuz 1952).

¹⁵² İBBKA, Meclis:27.953/318.27/10/1953, [t.y.].

¹⁵³ İBBKA, Meclis:27.953/320.27/10/1953, [t.y.].

¹⁵⁴ İBBKA, Meclis:27.953/321.27/10/1953, [t.y.].

¹⁵⁵ İBBKA, Meclis:24.951/527.16/10/1951, (19 Ekim 1951).

ancak henüz meydanın planı yapılmadığından uygun görülmemiştir.¹⁵⁶ Bir diğer cami isteği de Kınalıada için olur. Prost Planı'na göre bir cami yeri ayrılmadığından, cami teklifi uygun görülerek Kınalıada imar planında gerekli tadilatın yapılmasına karar verilir.¹⁵⁷

10- Seçime Doğru Şehrin İmar Durumu

Ocak 1954'te TBMM İçişleri Komisyonu, İstanbul'da, vilayet ve belediye yönetiminin ayrılması için yapılan kanun teklifini kabul eder. Buna göre, yıl içinde seçim yapılacak ve 1955 Mart ayından itibaren yeni belediye başkanı göreve başlayacaktır.¹⁵⁸ TBMM, 10 Mart 1954'te kanun tasarısını kabul ederek İstanbul'da vilayetten ayrı belediye yönetiminin kurulmasına imkân tanır.¹⁵⁹ Yeni meclislerin oluşturabilmesi için seçim tarihleri Vilayet Meclisi için 15 Ağustos, Belediye Meclisi için ise Eylül'ün ilk haftası olarak belirlenir.¹⁶⁰

Bu tarihten sonra seçimler için propaganda faaliyetlerine girişilir. Belediye, 1950-1953 yılları arası yaptığı işleri anlatan bir tanıtım broşürü hazırlattırır.¹⁶¹ 10 Haziran 1954'te İstanbul Taksim Gezisi'nde, Nafia Vekâleti tarafından memlekette yapılan ve yapılacak olan bayındırlık işlerinin gösterileceği bir "Bayındırlık Sergisi" açılır.¹⁶² Bir başka sergi ise Belediye'nin imar faaliyetlerini tanıtmak üzere Teknik Üniversite'de açılan "Belediye İmar Sergisi"dir.¹⁶³ Ancak çeşitli sebeplerle seçimler 1955 Haziranı'na ertelendiğinden Birleşik İdare, bu tarihe kadar çalışmalarına devam eder.¹⁶⁴

¹⁵⁶ İBBKA, Meclis:24.951/565.20/6/1952, (28 Haziran 1952).

¹⁵⁷ İBBKA, Meclis:29.954/282.29/6/1954, [t.y.].

¹⁵⁸ "Vilâyet ve Belediye ayrılıyor", **Hürriyet**, 7 Ocak 1954, s. 1.

¹⁵⁹ "Vilâyet ve belediye nihayet birbirlerinde ayrılıyor", **Hürriyet**, 11 Mart 1954, s. 1.

¹⁶⁰ "Belediye teşkilâtına yeni şekil verilecek", **Hürriyet**, 9 Mayıs 1954, s. 2.

¹⁶¹ Belediye Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü tarafından "1950-1953 İl ve Şehir Hizmetlerinden: İstanbulun İmarı" adı ile hazırlatılan kitapçığın çok az farklılıklarla değişik matbaalarda basılmış örnekleri mevcuttur.

¹⁶² "Bayındırlık Sergisi", **Hürriyet**, 10 Haziran 1954, s. 1.

¹⁶³ "Bayar Sergide", **Hürriyet**, 15 Temmuz 1954, s. 1.

¹⁶⁴ "Belediye Reislği ile Vilâyet ayrılmıyacak", **Hürriyet**, 21 Ekim 1954, s. 2.

Her ne kadar seçimler belirlenen tarihte olmamışsa da seçim için hazırlanmış olan broşür, 1950-1953 yılları arasındaki imar faaliyetlerinin Belediye tarafından ne şekilde görüldüğüne ilişkin bilgi verir.

Broşürde, genel olarak yapılan işler, önceki dönemle kıyaslanarak anlatılmıştır. İnşaat ve restorasyon için yapılan harcamalar şu şekildedir: Atatürk dönemi olan 1923-1938 yılları arasında 84 bin lira, İnönü dönemi olan 1938-1949 yılları arasında 12 milyon lira iken DP iktidarı zamanı olan 1950-1953 yılları arasındaki 4 yılda, bu miktar 14 milyon lira olmuştur. 4 yıllık Belediye bütçesi toplamı, 183 milyon lira olup bununun 60 milyon lirası, fen ve imar işleri için harcanmıştır. Dört sene içinde, belediye bütçesi sürekli arttırılmış olup bu dönemde özellikle okul, su, yol, köy ve sağlık işlerine önem verilmiştir. Yapılan yollarla, kazalarla köylerin, köylerle vilayetin irtibatı sağlanmıştır. Mesken sorununun çözümü için Atatürk Bulvarı'nda blok apartmanların temeli atılmıştır. Anadolu yakasındaki Elmalı Bendi ikinci kısım inşaatına devam edilmektedir. Şehrin imarında, hükümetin katkıları da önemli bir yer tutmaktadır. 50 milyon liralık borçlanma ile yeni yollar açılacaktır. Hilton Oteli, Opera Binası, Güzel Sanatlar Akademisi, üniversite sitesi, Fatih Camii ve Külliyesi hükümetin katkıları ile gerçekleştirilen işlerdir. Ayrıca Belediye Sarayı, metro ve asma köprü de üzerinde çalışılan projelerdir.¹⁶⁵

Broşüre göre, şehrin en önemli ihtiyaçlarından birisi yoldur. 1923 yılında yollara ayrılan ödenek 66 bin lira olmuş; planlamaya geçilen 1938 yılına kadar ancak iki misline arttırılabilmiş; 1950 yılına kadar ise tedricen yükseltilerek 5 milyona varmıştır. 1953 yılında ise belediyenin yol gideri 12 milyon liraya yaklaşmıştır.¹⁶⁶

¹⁶⁵ **1950-1953 İL ve Şehir Hizmetlerinden: İstanbulun İmarı**, [y.y.], Anadolu Matbaası, 1954, s. 2-4.

¹⁶⁶ **a.e.**, s. 5-6.

Tablo 1.1: 1950-53 yıllarında yapılan yol ve harcanan para miktarı

ÖZEL İDARE BÜTÇESİ İLE YAPILAN YOL İNŞAAT VE TAMİRATI (İL YOLLARI)							
	Asfalt ve emsali	Parke	Şose	Stabilize	Toprak tesviye	Toplam	Gider
Yıllar	<i>Metre</i>						<i>Lira</i>
1949	1.606	6.500	20.682	-	20.030	48.818	898.730
1950	50.340	-	7.170	-	-	57.510	1.129.501
1951	30.629	750	20.593	-	7.000	58.972	1.415.366
1952	26.237	600	29.745	-	-	56.582	1.725.000
1953	48.047	1.200	16.400	29.100	4.600	99.347	1.598.194
1950- 1953	155.253	2.500	73.908	29.100	11.600	272.411	5.868.061
BELEDİYECE İNŞA VE TAMİR EDİLEN YOLLAR							
	Asfalt ve benzeri	Parke	Beton	Adi şose	Adi kaldırım	Trotuvar	Gider
Yıllar	<i>M²</i>						<i>Lira</i>
1949	144.597	118.339	6.329	43.874	196.572	-	2.421.094
1950	105.302	59.731	5.169	13.677	96.580	-	801.312
1951	131.730	187.136	6.137	31.018	245.198	-	3.464.567
1952	112.709	129.522	12.619	71.626	148.009	23.136	4.435.615
1953	186.257	97.452	-	-	163.759	-	3.352.195
1950- 1953	535.998	473.841	23.925	116.321	653.546	23.136	12.053.689
1949 yılı on dört aylıktır.							
1953 yılı rakamları aralık ayı sonuna kadar yani on ay zarfında yapılan inşa ve tamirat ve sarfiyatı göstermektedir yani 1.989.182 liralık yol ve mecrâ inşa ve tamirat işi 1953, kısmen de 1954 programına dahil olup bunlar da yapılmaktadır.							

Kaynak: 1950-1953 İl ve Şehir Hizmetlerinden: İstanbulun İmarı,
[y.y.], Anadolu Matbaası, 1954, s. 11.

Yapılacak genel seçimlere yönelik olarak hazırlanmış broşür, fotoğraflarla da desteklenmiş olup Hilton Oteli'ne ait bir inşaat resmi dikkat çekerken Boğaz'a yapılacak asma köprü için de bir asma köprü resmi konmuş olup hemen altına da yakında Mecidiyeköy-Yenikapı metrosunun temel atma töreninin yapılacağı notu düşülmüştür.¹⁶⁷

Seçim arifesinde, asma köprü yapımına dair somut bir adım da atılır. 1955'de, Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu, Birleşik Devletler'de, "Dlew Cather" firması ile köprü inşaatı ile ilgili bir anlaşma yapmış; ilgili firmadan bir heyet araştırma yapmak üzere İstanbul'a gelmiştir. Heyet, incelemelerde bulunarak köprünün yapımına ilişkin bir rapor hazırlayacaktır.¹⁶⁸

Nihayet, 25 Eylül 1955'de Vilayet Meclisi ve 13 Kasım 1955'de de Belediye Meclisi seçimleri yapılır. Bu seçimlere muhalefet partileri olan Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) ve Cumhuriyetçi Millet Partisi (CMP) katılmama kararı alırlar.¹⁶⁹ DP, Türkiye Köylü Partisi (TKP) ve bağımsızların katıldığı seçimlerde, İstanbul'da, İl Genel Meclisi seçimlerinde¹⁷⁰ olduğu gibi Belediye seçimlerinde¹⁷¹ de bütün ilçelerde DP adayları kazanır.

¹⁶⁷ a.e., s. 12-13.

¹⁶⁸ "Asma Köprü", **Arkitekt Mimarlık, Şehircilik ve Belediyecilik Dergisi**, No: 280, İstanbul, [y.y.], 1955, s. 94.

¹⁶⁹ "Genel Meclis Seçimi hazırlıkları tamamlandı", **Hürriyet**, 19 Eylül 1955, s. 2.

¹⁷⁰ "Vilâyet Umumî Meclisi seçimleri dün yapıldı", **Hürriyet**, 26 Eylül 1955, s. 1/3.

¹⁷¹ "Belediye seçimleri de çok sönük geçti.", **Hürriyet**, 14 Kasım 1955, s. 1.

II. BÖLÜM: İSTANBUL'DA YOĞUN İMAR HAREKETLERİ (1956-1960)

1956 yılı ortalarında İstanbul'un imarı, bir hükümet politikası haline gelmiş; şehir hayatında ağırlıklı olarak yol inşaatlarının yapılacağı bir dönem başlamıştır. Başbakan'ın bizzat idare edeceği imar için Hükümet'in katkılarının yanısıra ilgili kamu kurum ve kuruluşları da yardımcı olacaklardır. 27 Mayıs 1960 askeri darbesine kadar devam eden bu dönemde, Prost Planı'nı temel alan yolların inşasına büyük önem verilmiştir.

1- İmar Hareketlerinde Yeni Strateji

1955 yılındaki yerel seçimler öncesinde gündeme taşınan şehrin imarı konusu, 1956'da Hükümet'in de ilgi alanına girecek; yıllardır süregelen imar çalışmaları için 1956'nın ikinci yarısında yeni bir strateji belirlenecektir. 13 Ağustos 1956'da, Belediye Reis Vekili Sedat Erkoğlu tarafından Salıpazarı'nda inşa edilmekte olan liman tesislerinden dolayı genişletilmesine karar verilen Tophane-Dolmabahçe yolu için çeşitli kurumlara yazılan mektuplar, şehrin imarındaki hızlanma ve değişime örnek teşkil edecek belgelerdir. Belediye Reis Vekili Erkoğlu, imar durumu değişmesi gereken yerlere ait işlemlerin bir an önce yapılması için İmar Müdürlüğü ile Belediye Emlâk ve İstimlâk Müdürlüğü'ne yazılar gönderir. Ayrıca, Müdürlükler'den de çalışmaları ile ilgili günü gününe bilgi ister. Salıpazarı'nda yapılması gereken değişikliklerin yanısıra Gureba Hastanesi'nin bahçesinin daraltılması, Topkapı-Aksaray yolu genişlemesi için Aksaray karakol binasının boşaltılması ve Yeşilköy'de deniz kenarındaki mezarlığın başka bir yere nakli için ilgili kurumlara da aynı gün içinde yazılar hazırlanır. Düzenlemelerin bir an önce sonuca ulaşmasına önem verilir. Örneğin, Salıpazarı'ndaki yol genişletme çalışmasından dolayı Güzel Sanatlar Akademisi Müdürlüğü'ne gönderilen bahçe duvarının geri çekilmesi yönündeki talep yazısı, aynı zamanda kurumun bağlı olduğu

en üst merci olan Maarif Vekâleti'ne de gönderilerek ilgililere emir verilmesi istenir.¹

Bu şekilde hızlanma eğilimine giren imar hareketlerine dair stratejinin detayları ise 23 Eylül 1956'da, Başvekil Adnan Menderes tarafından yapılan basın toplantısında verilir. Başvekil, bu toplantıda, yanına ilgili vekilleri, müdürleri ve Şehir Meclisi üyelerini de alarak İstanbul'un imarı ve ülkenin iktisadi durumu hakkında açıklamalarda bulunur.

Başvekil, İstanbul'un imarı meselesine bakışını şu şekilde izah eder:

“İstanbul'un imarı, yalnız bir şehir meselesi, bir İstanbul meselesi değildir. İstanbul'un ve hükûmet merkezimiz olan Ankara'nın imarı, birer memleket meselesi telâkki edilmelidir. ... Trakya'dan ve bu yolla Avrupa'dan ve ayrıca Yeşilköy hava meydanından şehre gelenlerin, birinci sınıf bir yoldan yar ve ağyara, Ortaçağ'ın geri bir kasabası manzarasını veren bir mahalde İstanbul'a girmesini önlemek lâzımdır.”²

Bu ana amaç doğrultusunda, devlet yolu yenilenecek; restore edilmekte olan iki sur burcu arasından şehre girecektir. Şehrin diğer girişleri de aynı şekilde bakımdan geçecektir. Trafik tıkanıklığının çözümü için yollar genişletilecek ve meydanlar açılacaktır. Başvekil, imar hareketlerinin daha yoğun olduğu İstanbul kısmı başta olmak üzere, Beyoğlu ve Anadolu kısımlarında yapılacak yol ve meydan düzenlemelerine ilişkin bilgi verir.³

Başvekil, bütün bu yapılmakta olan ve yapılacak imar hareketlerinden dolayı ortaya çıkan endişeleri gidermek için de çeşitli açıklamalarda bulunur. Özellikle, istimplâk işlerinde kanuna riayet edileceğini belirtir; vatandaşların zarar etmemelerine dikkat edileceğinin altını çizer. Tarihi eserlerin ihmale uğramak bir yana özenle ele alınacağını; bu eserlerin ortaya çıkarılacağını belirtir. Ayrıca, arsa spekülasyonu gibi durumların önleneceğini ifade eder. Yeni yollar ve genişlemekte olan yollar

¹ **BCA**, 30.1.0.0/122.775.3, (13 Ağustos 1956). Maarif Vekâleti'nden, Güzel Sanatlar Akademisi'ne emir verilmesinin istenmesine dair yazı için bkz.: Ek-13.

² “Başvekil Menderes İktisadi Dâvaların Hal Yolunda Olduğunu Belirtti”, **İstanbul Ekspres**, 24 Eylül 1956, s. 1-2. Bkz.: Ek-15 ve Ek-16.

³ **a.e.**

sebebiyle toplamı üçyüze varmayan ağaç kesimleri oluyorsa da bunların yerine şehrin farklı yerlerine yüzünü aşan ağaç dikileceğini öne sürer.⁴

Şehirdeki mâbedlerin durumuna ilişkin olarak, “Müslüman dininin şerefi ile gayri mütenasib inşaat yenilenecektir.” şeklinde açıklamada bulunan Başvekil, şehre dikilmesi düşünülen heykeller hakkında da bilgi verir. Başvekil, “Bu arada Fatih’in âbidevî bir heykelini düşünüyoruz. Taksim’deki Atatürk heykeli de genişletilmiş meydana küçük kalmaktadır. İstanbulumuza Atatürk’ün şanına lâyük bir âbide dikeceğiz. Kanuni’nin de heykeli dikilecektir.” diyerek imarın ideolojik yönüne ilişkin ipuçları verir.⁵

Şehrin en önemli sorunlarından biri olan gecekondular konusunda, esas ihtiyacın arsa temini olduğu tespiti yapılmış; gecekondular sahiplerine arsa sağlanması yoluna gidilmesine karar verilmiştir. Bu amaçla, gecekondular sahiplerine, 15 sene satılmamak şartıyla ucuz arsa verilecektir. Bu arada, şehre göçü önlemek üzere, arsa tahsisinde, şehirde 10 seneden beri oturma şartı aranacaktır. Bir diğer konu olan, şehir içinde kalan garnizonların şehir dışına taşınması hakkında da bir kanun çıkarılmıştır. Amacı, şehrin, ordunun talim ve terbiye sahasına doğru genişlemesi halinde oluşabilecek sakıncaların giderilmesi ile modern bir ordunun şehirde iskânının gerektirdiği yüksek ödeneğin azaltılması olan kanunun, uygulamaya konması için yetkili bir komisyonun çalışmaya başlamak üzere olduğu ifade edilir.⁶

Başvekil, ülkenin iktisadi durumuna da değinerek şu tespitte bulunur:

“Geçen sene bugünkü vaziyeti ve o zaman söylenenleri bir hatırlayalım. Şu yok, bu yok, deniyor. Şayet Amerikalılar 300 milyon dolar vermezlerse, mahvolacağımız ileri sürülüyordu. Amerikalılardan 300 milyonu almadık. Ayrıca iki sene kurak gitti, bu sene de elverişli bir hasat senesi içinde değiliz. Hattâ buğdayın bir kısmını dışardan getireceğiz. Fakat, Türkiyenin imkânları artık harekete getirilmiştir. Bu imkânları ile Türkiye kendi kendine yetecek hale gelmektedir.”⁷

⁴ a.e.

⁵ a.e.

⁶ a.e.

⁷ a.e.

Başvekil, yapılan olumsuz öngörülere rağmen bütçenin bir tehlike arzemediğini ve yatırımların yapılmakta olduğunu belirterek şöyle devam eder: “Çalışmalar ve alınan neticeler beğenilir veya beğenilmez bu ayrı bir meseledir ve 1958 de neticesi belli olacaktır.”⁸ Başvekil, sözlerini şöyle bitirir: “Geçen seneden bu seneye ayaktayız ve ayakta kalacağız.”⁹

Her ne kadar toplantıda, kapsamlı bir imar plan ve programı ortaya konmasa da yapılacak işlerin genel hatlarına ilişkin bilgi verilmiştir. İmarın mali boyutu üzerinde hiç durulmayan toplantıda, daha çok ülkenin iktisadi durumunun, Birleşik Devletler’den yardım alınamamasına rağmen ne kadar güçlü olduğuna ilişkin tespitler yapılır. Sonuç olarak, bu toplantı ile imarın, 1950’lerin ilk yarısında olduğu gibi rutin haliyle ilerlemeyeceği ve hükümetin neredeyse bütünüyle dahil olacağı bir çizgide gerçekleşeceği anlaşılmış olur.

Şehrin imarındaki bu hareketlenmenin boyutu ile Başvekil’in imar sürecine katılımı, Belediye Meclisi’nin, Başvekil’e olan teşekkürlerinden anlaşılabilir. Başvekil’in basın toplantısından bir hafta sonra 1 Ekim 1956’da, Belediye Meclisi, “Türkiye tarihinde hiç bir zaman görülmemiş bir şekilde yapılmakta olan kalkınma hamleleri”yle, “bütün Türklerin malı olan” İstanbul için “son aylar zarfında misli görülmemiş” imar hareketlerinin gerçekleşmesinden dolayı “imâr hareketlerinin yapıcısı pek Sayın İstanbul Meb’usu ve Başvekil” Adnan Menderes’e, bütün “İstanbul Halkı” adına, “minnet şükran ve samimi hisleri”n sunulduğu bir telgraf gönderir.¹⁰ Bu görüşleri bildiren telgrafi alan Başvekil ise cevaben, Meclise, çalışmalarında muvafakiyet temenni etmiştir.¹¹ Başvekil’in cevap telgrafının Belediye Meclisi’nde okunduğu gün olan 5 Ekim 1956’da, Meclis, “hızla ilerleyen istimplâk ve imar faaliyetlerinin yürütülebilmesini sağlayabilmek” amacıyla 1956 mali yılı bütçesinde artırıma gitmeye karar verir. Bütçeye, “hükümetten yapılacak yardım, akdedilecek istikraz ve satılacak arsalar bedeli” olarak 50 milyon lira ek gelir kaydedilir.¹² Böylece, 8 Mart 1956’da 90 milyon 600 bin lira olarak bağlanan bütçe,

⁸ “Başvekilin dünkü basın toplantısı”, **İstanbul Haber**, 24 Eylül 1956, s. 2. Bkz.: Ek-17.

⁹ **a.e.**

¹⁰ **İBBKA**, Meclis:39.956/176.1/10/1956, (5 Ekim 1956). Bkz.: Ek-18.

¹¹ **İBBKA**, Meclis:39.956/177.5/10/1956, (9 Ekim 1956).

¹² **İBBKA**, Meclis:39.956/178.5/10/1956, (12 Ekim 1956).

yüzde elliden fazla arttırılmış;¹³ İstanbul’da, bugün bile tartışma konusu olan imar hareketlerine başlanmıştır.

Şehrin imarındaki bu hareketlilik, muhalefet tarafından hem takdir hem de eleştiri ile karşılanır. 28 Ekim 1956’da, CHP İstanbul İl Kongresi’nde, Şemsettin Günaltay, hükümetin yeni çimento fabrikaları yapıldığına ilişkin söylemine karşılık kendisinin çimento alamadığından yakınır. Günaltay, İstanbul’un imarı konusunda ise imarın içeriğinden ziyade uygulama safhasını eleştirerek Başvekil’in, imar işleri ile olan yakın ilgisine şu şekilde dikkat çeker: “İmar müdüriyetleri, Nafia Vekâleti var bunların bütün işlerini Başvekil yapıyor.” Günaltay, imarın vatandaşlar üzerindeki etkisini ise, “İstimlâklerden Vatandaşlar büyük zarar görmekte ve bu hal anarşi doğurmaktadır.” şeklinde ifade eder.¹⁴ CHP Genel Sekreteri Kasım Gülek de genel ekonomik durumu çimento üretimi üzerinden eleştirir; 1,5 milyon ton çimento ihtiyacı varken ancak 700 bin ton üretilebildiğini öne sürer. Gülek, Başvekil’in basın toplantısında önemle üzerinde durduğu Amerikan yardımı ile ilgili şu açıklamayı yapar: “Amerikan yardımı bizim için bir nimettir. Yalnız Amerika yardımını Plan ve Programı olanlara yapar. Amerika 374 Milyon Dolar hibe olarak yardım etti Plân ve Program verilirse bu yardım devam eder.” Gülek’in, İstanbul’un imarına ilişkin görüşleri ise şöyledir: “İmar hareketlerini takdirle karşılıyoruz. Yalnız acaba mülkiyet hakkına riayet ediliyor mu? Yoksa yıkıldıktan sonra mülkiyeti nasıl takdir edebilirler? Bu gün bütün dünyada tarihi eserlere çok kıymet verilir. Hatta ağaçlara bile. Biz de imar sırasında bu mevzua çok dikkat etmeliyiz.”¹⁵

2- Fahri Belediye Reisi İdaresinde İmar

Başvekil’in basın toplantısından hemen sonra imar çalışmaları hızlanır. Öyle ki Belediye Meclisi İmar Komisyonu, kendisine 1 Şubat 1956’da gönderilmiş olan 1/5000 mikyaslı İstanbul Ciheti Revizyonlu Nâzım Planı’na dair inceleme sonucunu, basın toplantısından sadece dört gün sonra 27 Eylül 1956’da, Belediye Meclisi’ne

¹³ İBBKA, Meclis:37.956/61.8/3/1956, (8 Mart 1956).

¹⁴ BCA, 30.1.0.0/43.254.8, (28 Ekim 1956).

¹⁵ a.e.

sunar. Komisyon, nâzım planların yanısıra ilgili vekâlet ve umum müdürlüklerin yazılarını, Ticaret ve Sanayi Odası mümessillerinin muhtırasını ve Genel Meclis'in eski kararlarını da ihtiva eden İmar Müşavirliği'nce hazırlanmış olan matbu izah raporunu da incelemiş; ayrıca, “tanınmış şehircilik mütehassısı Alman Prof. Hükle [Högg'le]” görüşerek plan hakkındaki görüşlerini almıştır.¹⁶

Komisyon'un tutanaklarına göre Plan'da, İstanbul ciheti için şehrin mevcut yapısına uygun şekilde ticaret bölgesi olarak sur içi; sanayi bölgesi olarak da sur dışındaki sahalara tespit edilmiştir. Ana yollar, özellikle sur içinde yer alan trafik sıkışıklığını giderecek şekilde tanzim edilecektir. Ayrıca, Sirkeci'den, müstakbel iskân inkişaf sahası olarak ayrılan Bakırköy-Baruthane-Yeşilköy ve Florya'ya doğru bir sahil yolu yapılarak bu bölgelerin şehir ile bağlantısı sağlanacaktır. Demiryolları açısından ise esas yolcu istasyonunun, Yenikapı'da kurulması ve İstanbul tarafının limanının Yedikule ile Kazlıçeşme arasında yer alması ile ulaşım araçlarının aynı noktada birleştirilmesi planlanır.¹⁷

Ana planla beraber Komisyon'a gelmiş olan tafsilat planlarından, Beyazıt Meydanı'na ait olan plan da uygun görülmüştür. Planın esas amacı trafik sorununun çözümü olmakla beraber Beyazıt Camii'nin sükûnetinin de sağlanmasına çalışılır. Bu amaçla, meydanın orta yerinde bulunan havuz etrafında dönen trafiğin, yeri değiştirilerek çeşitli düzenlemelere gidilecektir. Kabul edilen bir başka plan ise 1 no'lu park sahasına aittir. Bu plana göre, Aksaray'dan başlayan Vatan Caddesi'nin bulunduğu vadinin, İstanbul bölgesinin eğlence, spor ve kültür tesislerine ayrılmasına karar verilir.¹⁸

Belediye Meclisi, 12 Ekim 1956'da gündemine aldığı Komisyon'un raporunu, dört günlük bir müzakere sürecinden sonra 16 Ekim 1956'da aynen kabul etmiştir.¹⁹

¹⁶ İBBKA, Meclis:39.956/186.16/10/1956, [t.y.].

¹⁷ a.e.

¹⁸ a.e.

¹⁹ a.e.

İmardaki hızlanma, bu iş için ayrılan ödenekte artışı da beraberinde getirir. Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü'nde bulunan "1937 - 1957 Bütçeleriyle imar ve istimlâk işlerine ayrılan tahsisatı gösterir cetvel" başlıklı belgeden görülebileceği üzere, istimlâk işlerine ayrılan tutar, 1940 ve 1950 yılları arasında 1,5 milyon lirayı aşmazken 1953'de 5 milyon liradan fazla olur. Yerel seçimlerin yapıldığı 1955'de, istimlâk işlerine ayrılan tutar yaklaşık 9,5 milyon lira iken ertesi yıl, büyük bir artış göstererek 1956'da istimlâk işlerine, 39,5 milyonu tahvilat ve 50 milyonu ek tahsisattan sağlanmak üzere toplam 91,5 milyon lira ayrılmıştır.²⁰ Bu miktar, 3 Mart 1956'da kabul edilen, 1956 mali yılı bütçesinin ilk halinde öngörülen belediye geliri toplamı olan 90 milyon 600 bin liradan daha fazla olup neredeyse bütçenin tamamı kadar bir ödenek, istimlâk için ayrılmıştır.²¹

Başvekil, basın toplantısı ile İstanbul'un imarına olan ilgisini kamuoyuna ilan ettikten sonra şehrin imarıyla doğrudan ilgilenmeye başlayacaktır. Başvekil, İstanbul'dan uzakta, örneğin Samsun Vapuru'nda iken dahi konu ile ilgili olacaktır. 17 Ekim 1956'da Dahiliye Vekili Etem Menderes, İstanbul'un imarı konusunda Vali, Emlak Kredi Bankası, Karayolları ve diğer ilgililerle Vilayet'te yapmış olduğu bir toplantıya dair sonucu, o sırada Samsun Vapuru'nda bulunan Başvekil'e telgrafla bildirecektir.²² Başvekil'in şehrin imarına olan bu yoğun ilgisi, vatandaşların şikayetlerini doğrudan Başvekil'e yazmalarından da anlaşılabilir. Bu mektuplardan birinde, sokaklarında imar planına aykırı inşa edildiğini düşündükleri yapılaşmanın önlenmesini isteyen bir grup vatandaş, bu isteklerini Başvekil'e iletirken kullanmış oldukları cümleler, Başvekil'in imar faaliyetlerindeki konumuna ilişkin bir fikir verecek mahiyettedir:

"Büyük halâskârımız Aziz Atatürk'ün (Vatanın eşsiz bir incisi – sıfatile yad ve tavsif buyurdıkları Fatih yadigârı güzel İstanbulumuzun yıllarca ihmal edilmiş imarında bir medeniyet fatihi olarak enerjik ve radikal icraatınızla açılan ferah sahalar ve yollar arasında yalnız tetkik ve teftişten uzaklaştırılarak saklı kalan ve gün geçtikçe süratle yapılmakta olan bazı yeni inşaat varki bir defa görülse muhakkak, her bir hususta istikbali gören ve gözetken nazarlarınızı asla okşamıyacaktır."²³

²⁰ BCA, 30.1.0.0/116.734.19, [t.y.]. Bkz.: Ek-14.

²¹ İBBKA, Meclis:37.956/61.8/3/1956, (8 Mart 1956).

²² BCA, 30.1.0.0/62.381.8, (17 Ekim 1956).

²³ BCA, 30.1.0.0/20.115.15, (26 Ekim 1956).

Buradan anlaşılacağı üzere Başvekil, şehrin yaşamında, neredeyse, Atatürk'ten sonra "ikinci adam" olarak tasvir edilmiştir.

Hızlanan imar faaliyetleri, camilerin restorasyonunu da kapsamaktadır. Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü'nde bulunan İstanbul'daki inşaat işlerine ait bir bilgi notunun, neredeyse tamamı camilere ait düzenlemelere ayrılmıştır.²⁴ Nusretiye Camii, Fındıklı Camii, Arap Ahmet Paşa Türbesi, Kılıç Ali Paşa Camii, Yeni Cami, Çemberlitaş Atik Ali Camii, Topkapı Ahmet Paşa Camii, Edirnekapı Mihrimah Camii, Eyüp Camii, Şehremini Camii ve Simkeşhane çalışma yapılan ve yapılacak yerler arasındadır. Bu çalışmalar, Başvekil'in bizzat imar faaliyetleri içinde yer aldığını gösterir. Örneğin, Nusretiye Camii'nin şadırvan avlusundaki eski medrese bakiyesi, "kurulun menfi kararına rağmen, Sayın Başvekilin emirleri uyarınca" yıkılıp korkuluklu teras yapılacaktır. Yine, Başvekil'in emri ile Topkapı Ahmet Paşa Camii, etrafı açılarak tanzim edilecektir. Yıkıtılarak, taşları civardaki Perisat Hatun Camii arsasına figüre edilmiş olan Arap Ahmet Paşa Türbesi, Dolmabahçe'den Akademi'ye kadar olan saha açılıp yeşil saha yapıldıktan sonra uygun bir yere tekrar monte edilecektir. Rıhtım Caddesi'ne giden yol üzerinde, yola çıkıntı yapan mezarlar daha içeriye taşınacaktır. Çemberlitaş Atik Ali Paşa Camii'nde, imar planına göre duvarlar geri alınmış ve ikiyüzden fazla mezar içerilere taşınmaktadır. Topkapı-Aksaray yolu üzerinde çıkıntı teşkil eden Şehremini Camii ise mahalle sakinlerinin talebi üzerine hemen gerideki sahaya nakledilecektir. Mevcut cami hemen yıkılacak; yeni cami ise bölgenin, Elektrik İdaresi tarafından istimplâki tamamlandıktan sonra uygun yer tahsis edilince inşa edilecektir. Simkeşhane de restore edilerek işhanı haline getirilecektir.

Belediye Meclisi, 1957 yılı Nisan ayı sonuna doğru bir çok tanzim planı ve yol istikamet planını onaylar. İmar Komisyonu'nca, beş gün gibi kısa bir süre içinde uygun görülerek Meclis'e sunulan bu planlar arasında; Nuruosmaniye Camii imar planı,²⁵ Beşiktaş Meydanı tanzim planı,²⁶ Baruthane-Florya sahil yolunun 30 metre

²⁴ **BCA**, 30.1.0.0/116.734.39, [t.y.]. "İstanbul işlerine ait not" adını taşıyan belgenin kim tarafından ve ne zaman yazıldığı belli değildir. Ancak yazının içeriğinden, 1957 Ocak ayının sonuna doğru İl Özel İdaresi tarafından yazılmış olabileceği tahmin edilebilir.

²⁵ **İBBKA**, Meclis:43.957/110.24/4/1957, (24 Nisan 1957).

²⁶ **İBBKA**, Meclis:43.957/112.24/4/1957, (25 Nisan 1957).

olarak yapılmasını öngören istikamet planı²⁷ ve Vatan Caddesi istikamet planı²⁸ vardır. Dönemin en bilinen yapısı olacak Vatan Caddesi, o gün kabul edilen plana göre, Aksaray'dan 30 metre olarak başlayacak, 1 no'lu park sahasını geçerek Topkapı ve Edirnekapi arasından sur dışı yoluna, mümkün olan yerlerde 50 metre genişlik sağlanarak bağlanacaktır.²⁹

Belediye Meclisi, hızlanan imar hareketlerine karşı Başvekil'in göstermiş olduğu yakın ilgiye kayıtsız kalmayarak, 1 Haziran 1957'de, "bir yıla yakın bir zamandanberi, özlenen İmâr ve güzelleşme hareketlerine nihayet kavuşmuş bulunması"ndan dolayı "kiymetli mürşid" Adnan Menderes'e, "İstanbul Şehri Fahri Belediye Reisliği" ünvanı verilmesine karar verir.³⁰ Bir ay sonra, Hükümet, şehrin yönetiminde değişikliğe gider. Dahiliye Vekâleti, 12 Temmuz 1957'de, İzmir Valisi Kemal Hadımlı'nın, İstanbul Vali ve Belediye Reisliği'ne vekâleten atamasını yapar.³¹ Rakım Ziyaoğlu'na göre, Başvekil, "istimlâk ve ödeme ağırlığı karşısında ihtiyatlı ve merhametli davranan" Vali ve Belediye Reisi Fahrettin Kerim Gökay'ı beğenmemeye başlamış; bu göreve gelen Hadımlı ise istimlak işlerinin hızlandırılmasını sağlamıştır.³² Bir süre sonra, Vali ve Belediye Reisi Gökay'ın Bern Büyükelçiliği'ne atanması ile tamamen boşaltılan makama, eski Ankara Meb'usu ve Çalışma Vekili Mümtaz Tarhan tayin edilmiş; Tarhan, 25 Kasım 1957'de göreve başlamıştır.³³ Yine Ziyaoğlu'na göre, Gökay'ın, İsviçre'ye büyükelçi olarak gitmesinin gerçek nedeni, Menderes'e Fahri Belediye Reisi ünvanı verilmesi ve böylece Başvekil'in şehrin yönetiminde etkin hale gelmesidir.³⁴

Fahri Belediye Reisi ve Başvekil Adnan Menderes'in imara olan ilgisi daha da artmış; öyle ki İstanbul'da bir otele yerleşerek imar çalışmalarını yakından izlemeye başlamıştır. Başvekil, sabahın erken saatlerinde, özel maiyetiyle birlikte istimlak sahalarını ve yıkıntı yerlerini dolaşarak ilgililere direktifler verir.³⁵ Başvekil'in görüşlerine karşı çıkanlar olduğu gibi övenler de vardır. Ziyaoğlu'nun

²⁷ İBBKA, Meclis:43.957/114.24/4/1957, (25 Nisan 1957).

²⁸ İBBKA, Meclis:43.957/111.24/4/1957, (25 Nisan 1957).

²⁹ a.e.

³⁰ İBBKA, Meclis:43.957/119.1/6/1957, (4 Haziran 1957). Bkz.: Ek-29.

³¹ İBBKA, Meclis:45.957/223.1/10/1957, (7 Ekim 1957).

³² Ziyaoğlu, *İstanbul Kadıları ...*, s. 392.

³³ İBBKA, Meclis:46.957/291.13/12/1957, (17 Aralık 1957).

³⁴ Ziyaoğlu, *İstanbul Kadıları ...*

³⁵ a.e., s. 448. İlgili fotoğraflar için bkz.: Ek-22.

aktardığına göre, Başvekil, Dolmabahçe'deki yol inşasında, yol seviyesinin indirilmesini istemiş; etrafında bulunan isimlerden biri, “Beyefendi cidden başmimar” şeklinde karşılık vermiştir.³⁶

Belediye Meclisi, 1 Ekim 1957'de, yine bir hafta gibi kısa bir sürede İmar Komisyonu'ndan geçen bir çok yol istikamet planını kabul eder. Bunlardan biri olan Unkapanı-Eyüp sahil yolunun, 50 metre genişliğinde yapılması planlanmıştır. Bu yol tamamlandığı zaman, Marmara sahil yolu Eyüp'e kadar varacak; işyerlerinin birbirlerine bağlanması ile şehiriçi trafiğin çevreyoluna aktarılması sağlanacaktır.³⁷ Diğer önemli bir güzergâh ise Marmara sahil yolundaki Narlıkapı mevkiinden başlaması planlanan 50 metrelik bir bulvar inşasıdır. Bulvar, Millet, Vatan ve Edirnekapı Caddeleri'ni geçerek Vefa Stadı yanından Haliç'e doğru inecek ve Balat'ta, yine 50 metrelik Unkapanı-Eyüp sahil yoluna bağlanacaktır.³⁸

Bu arada, önceden 30 metre olarak belirlenmiş olan Millet Caddesi (bugünkü adıyla Turgut Özal Bulvarı), ileride meydana gelebilecek trafik sıkışıklığının giderilmesi ve 50 metre genişlikteki devlet yolunun devamı olmasından dolayı genişliği arttırılarak 50 metre olarak yapılmasına karar verilir.³⁹ Aynı şekilde, sur dışında yapılacak 100 bin kişilik stadla ilgili bir park yolu olan Vatan Caddesi'nin genişliğinin, sur dışı çevreyoluna bağlantı sağlamasından dolayı yolun birinci derece bir ana yol olarak değerlendirilmesi uygun görülerek 60 metreye çıkarılmasına karar verilir.⁴⁰

Aynı günlerde, Topkapı Sarayı ve Ayasofya'yı içine alan sahanın etrafını dolaşacak bir yol istikameti belirlenir. Sur-u Sultani çevreyolu adı ile anılan bu yol, Sirkeci Demirkapı'dan başlayarak Sultanahmet istikametinde 50 metre olarak devam edip Ayasofya Meydanı'ndan, Cankurtaran mevkiine inecektir. Tarihi eserlerin etrafını dolaşarak sahil yoluna bağlanan bu turistik yolun inşası, iş sahaları ile tarihi manzumenin bulunduğu büyük parkın birbirinden ayrılmasını sağlayacaktır.⁴¹

³⁶ a.e., s. 449.

³⁷ İBBKA, Meclis:45.957/220.1/10/1957, (7 Ekim 1957).

³⁸ İBBKA, Meclis:45.957/219.1/10/1957, (7 Ekim 1957).

³⁹ İBBKA, Meclis:45.957/226.8/10/1957, [t.y.].

⁴⁰ İBBKA, Meclis:45.957/227.8/10/1957, (19 Ekim 1957).

⁴¹ İBBKA, Meclis:45.957/234.11/10/1957, (19 Ekim 1957).

Şehrin genel karakterine dair önemli bir karar da Aksaray Meydanı planının kabulüdür. Beyoğlu tarafındaki Taksim Meydanı'na benzer şekilde İstanbul'un merkezinin de Aksaray Meydanı olması planlanır.⁴²

İmar hareketlerindeki hızlanmayla beraber artan istimlâk faaliyetleri olumsuz sonuçları da beraberinde getirir. İstimlâk edilen bazı işyerlerinin, kısa sürede boşaltılıp yıkılması sonucu açıkta kalan işyeri sahiplerine, daha sonra belediyeye hibe edilmek kaydıyla belediye malı üzerine geçici işyerleri yapmalarına izin verilir.⁴³

Hükümet, şehrin imarını hızla devam ettirebilmek için elindeki bütün imkânları devreye sokar. Öyle ki askeri vasıtalar dahi şehrin imarında kullanılmaya başlanır. İmar hareketlerinde meydana gelen ani artış karşısında, bu araçların da yetersiz kalması sonucu, Belediye, işlerin kısa süre içinde tamamlanabilmesi için yeni kamyonlar alınmasına karar verir.⁴⁴

İstimlâk işlerinde yaşanan yoğunluk, personel sıkıntısı da doğurur. Emlak ve İstimlâk Müdürlüğü'nün, yapılmakta olan büyük miktardaki istimlâklerin süratle sonuçlandırılması amacıyla İstimlâk Bürosunun arttırılması ile yıkım ve enkaz kaldırma işleri için ayrı bir büro kurulmasına dair isteği, Belediye Meclisi tarafından 28 Haziran 1957'de kabul edilir.⁴⁵ Aynı gün, Meclis, Hesap İşleri Müdürlüğü'nün istimlak bedellerinin ödemelerindeki işlemlerin fazlalığı sebebiyle ek personel talebini de uygun görür.⁴⁶

⁴² İBBKA, Meclis:45.957/273.15/10/1957, (25 Ekim 1957).

⁴³ İBBKA, Meclis:41.957/18.5/2/1957, (8 Şubat 1957).

⁴⁴ İBBKA, Meclis:41.957/47.19/2/1957, (26 Şubat 1957). Bu belge, İBB Kurum Arşivi'nde, *karar tarihi* 26/2/1957 olarak kayıtlıdır.

⁴⁵ İBBKA, Meclis:44.957/180.28/6/1957, (1 Temmuz 1957).

⁴⁶ İBBKA, Meclis:44.957/209.28/6/1957, (1 Temmuz 1957).

3- İmar Hareketlerine İlişkin Görüşler ve Temenniler

İstanbul'un imarındaki hızlanmanın başlangıcı olan 1956 yılının ikinci yarısından itibaren kamuoyu konu ile daha yakından ilgilenir. Vatandaşlar, imar ile ilgili duygu ve düşüncelerini doğrudan Başvekil'e mektup yazarak iletirler. Bunlardan birisi, Tophane adresinde ikâmet eden Yüksek Mimar Lütfi Erdağ tarafından, 23 Eylül 1956'da yazılmış olan bir mektuptur. Erdağ, Başvekil'e, İstanbul'un imarına gösterdiği ilgiden dolayı çok teşekkür ettikten sonra şehrin imarı ile ilgili kendi tespitlerini iletir. Erdağ, üç kısımdan oluşan İstanbul'un her kısmı için önerilerini sıralar. Erdağ'a göre, surlarla çevrili eski İstanbul'da çukur yerlerde irtifa 20-25 metreyi geçmemeli ve böylece "kubbeler ve minareler" şehrinin uzaktan görünebilmesi temin edilmeli; 20. yy karakterini yansıtan Beyoğlu, Hilton gibi modern, güzel ve çok yüksek binalar ile imar edilmeli; aynı yapı Üsküdar ve Kadıköy için de bir plan dairesinde uygulanmalıdır. Erdağ, şehrin imarında diğer önemli bir mevzuu olarak, hükümetin bütün vatan sathında tatbik ettiği "işçiye ev" davasını görür. Ev meselesinin Batı'da, blok siteler şeklinde çözülmüşken mevcut idari mekanizmanın bu yolu dikkate almadığından yakınan Erdağ, zamanında blok sistem tercih edilmediğinden "Taşıtlarla Göçmen Mahallesi"nin, yayılarak modern bir görünüme sahip olamadığı tespitinde bulunur.⁴⁷

İmarın hızlandığı 1957 yılında, yabancı şehircilik uzmanlarından da görüş alınır. Başvekil ile şehircilik sorunları üzerine görüşme yapmış olan Prof. Luigi Piccinato, yerinde de incelemelerde bulunur. 13 Ocak 1957'de Roma'ya geri dönen Piccinato, Başvekil'e Fransızca olarak yazmış olduğu mektubunda, yaptığı incelemelerle ilgili düşüncelerini bir genel krokiyle beraber iletir. Piccinato, yeni şehir iskeletinin şehri kuşatacak bir devlet yolu olması gerektiğini; bu yoldan mevcut meskûn kısımlar ile Boğaziçi ve Marmara sahilinde kurulmakta olan yeni şehir topluluklarına irtibat kolları ile bağlantı kurulmasını önerir. Eski şehir olan İstanbul kısmında ise birkaç yeni arter açılmasını zaruri gören Piccinato, parklar ve yeşil

⁴⁷ BCA, 30.1.0.0/20.115.12, (23 Eylül 1956).

sahalar kurularak tarihi eserlere oranlı bir çözüm uygulanırsa şehrin manevi varlığının da temin edileceğini öne sürer.⁴⁸

Şehirde devam etmekte olan imar hareketleri ile ilgili görüşlerini açıklayanlar arasında İstanbul Kalkınma Derneği de yer alır. Dernek, “İstanbul’daki imar hareketleri hakkında İstanbul Kalkınma Derneği’nin mutalea ve temennileri” adlı, 25 Ocak 1957 tarihli bildirisinde, bir ortaçağ şehri halinde olan İstanbul’un devlet eliyle imar edilmesi dolayısıyla Başvekil’e ve Hükümet’e şükranlarını sunduktan sonra imar hareketlerinin izlediği seyri değerlendirir. Trafiğin rahatlaması için açılan yollar ile başlayan imar hareketlerinin, hızla büyümeye başladığını ve bunun daha da büyüyerek devam edeceğinin görüldüğüne dikkat çeken Dernek, böylesine büyük bir faaliyetin şehrin bünyesinde kalıcı etkiler oluşturacağından, daha özenle ele alınmasını önerir. Ayrıca Dernek, Bakırköy civarındaki Baruthane’de kurulacak olan 60 bin nüfuslu modern blokların inşasının 600 milyon liraya mal olmasının beklendiğini ve yakında inşasına başlanacağı ilan edilen metronun ise en aşağı 200-300 milyon liralık bir kaynak gerektirdiğini örnek olarak verip imar faaliyetlerinde görülen bu büyümenin, istimlak bedelleri ve yapım maliyeti açısından ekonomik yükü arttıracığı tespitinde bulunur.⁴⁹

Dernek, 1952 İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi’nde karara bağlanmış olan kapsamlı bir imar hareketi için meslek ve ihtisas elemanlarının katkılarıyla bir imar ve kalkınma planı hazırlanması temennisinin üzerinden uzun yıllar geçmesine rağmen esaslı bir faaliyet yapılmadığını dile getirir. Böyle önemli ve etkileyici imar faaliyetlerinin, iç kaynakların yanısıra dış yardımları da gerektirdiğinin açık olduğu tespitini yapan Dernek, bu sebeple işlerin süratle tamamlanması esnasında iç kaynaklara yapılacak yoğun baskının sıkıntılar yaratabileceği endişesini hisseder. Zira Dernek’e göre, özellikle inşaat malzemesi yok denecek düzeye gelmiştir. Bütün bu endişeler, Dernek tarafından Başvekil’e, “samimi bir vazife ve yurtseverlik duygusu” ile sunulur.⁵⁰

⁴⁸ **BCA**, 30.1.0.0/6.32.10, (18 Ocak 1957). Mektuba ilişkin bilgiler, mektubun Arşiv’de yer alan Türkçe tercümesinden elde edilmiştir. Mektupla beraber olması gereken kroki, Arşiv’den elde edilen belgede bulunmamaktadır.

⁴⁹ **İstanbul’daki imar hareketleri ...**, s. 1.

⁵⁰ **a.e.**, s. 1-2.

İmar hamlesindeki devlet ilgisine prensip olarak şükran duyan İstanbul Kalkınma Derneği, endişeyle yaklaştıkları noktaların bir çözüme ulaşmaması halinde kötü sonuçlar doğabileceğinin altını çizerek, temennilerini 8 madde halinde ifade eder:⁵¹

- 1- Büyük yıkım ve yapım işleri yerine şehrin ana yapısını bozmayacak zaruret halini almış kolay işlerin yapılması.
- 2- Büyük ve kapsamlı işler için Başbakanlık'a bağlı uzmanlardan müteşekkil bir birim oluşturulması.
- 3- Şehrin bütününe içeren kapsamlı bir plan için 1952 yılında olduğu gibi bir bölge kalkınma kongresinin yapılması.
- 4- Şehrin iktisadi hayatında gelişme sağlayacak işlere öncelik verilmesi. (İş sahalarının yerlerinin önceden belli edilerek ona göre şehrin bütününde imara başlanması talep edilir. 1952 Bölge Kalkınma Kongresi'nde surlardan Bakırköy'e kadar uzanan ve kuzeye doğru Haliç'e genişleyen bir iş sahası karara bağlanmışken, bugün limanın şehrin merkezi olan Salıpazarı'nda tesis edilmesi ve Baruthane'de yeni bir şehir kurulması sonucu, alınan kararlara bir uygulama alanı dahi bırakılmadığının altı çizilir.)
- 5- Yüz milyon liralara malolacak metro inşasından önce iş sahalarının yerlerin tespit edilmesi. (Ekonomik durum dikkate alınarak metro yerine, 1952 Bölge Kalkınma Kongresi'nde daha ucuz ve verimli olarak görülen yerüstü yollara öncelik verilmesi istenir.)
- 6- Bir kalkınma ve imar bankası kurularak yatırımlara finansman sağlanması. (Bu şekilde iktisaden rantabl olan sahalarda yabancı sermaye ve kredilerin yanısıra iç borçlanmayla da kaynak sağlanabileceği öne sürülür.)
- 7- Devletin imar işlerini, doğrudan doğruya kendisi değil de destek vereceği özel teşebbüse yaptırması. (Devletin, kredi imkânı sağlaması ve özel teşebbüsle ezici rekabete girmemesi beklenir.)
- 8- İmarı kapsamlı bir plan ve finansman ile yerine getirecek bir idari rejimin tatbiki. (Vilayet ile belediyenin ayrılmasının faydadan öte zarar vermekte olduğu, bu iki birimin 1952 Bölge Kalkınma Kongresi'nde teklif edildiği şekilde işbirliği halinde çalışmaları istenir.)

⁵¹ a.e., s. 2-4.

Bildirinin tamamı ele alınırsa, öncelikle imar hamlesinin gerekli olduğu; Başvekil'in ve Hükümet'in ilgisinin takdirle karşılandığı rahatlıkla görülebilir. İmarın kapsamına ve uygulamasına dair eleştirilerin yer aldığı bildirinin ana gayesi; özel sektörün imar hamlesi içinde daha etkin yer almasının istenmesi olarak görülebilir. Öyle ki bir kredi bankası vasıtasıyla özel sektöre iş yaptırılması ve devletin de özel sektörle rekabet halinde olmaması talep edilir.

1957 yılında hissedilir bir şekilde artış gösteren imar faaliyetleri, kamuoyu gündeminde önemli bir yer elde etmekle beraber yabancı basına da konu olacaktır. İmarın en yoğun yaşandığı 1957 yılının Ağustos ayında, Birleşik Devletler'de yayınlanan Time Dergisi, konuyu "Benevolent Bomber [İyi Niyetli Bombacı]"⁵² başlığıyla gündemine taşır.

Bir Birleşik Devletler turistinin İstanbul'da gördüğü harap manzara karşısında şaşkınlık içinde, İstanbul'u II. Dünya Savaşı zamanında bombalanmış zannetmesiyle başlayan haberde, İstanbul'un bombalanmadığı belirtilerek, savaş zamanında patlayıcıların Londra ve Berlin'de kötü niyetle meydana getirdikleri durumun, Başvekil Menderes'in iyi niyetli hırsı sayesinde İstanbul'da gerçekleşmekte olduğu ifade edilir.⁵³

Haberde, İstanbul'un mevcut durumu şu şekilde anlatılır: Bütün yaz boyunca her gece insanların uykuları dinamit patlamalarından dolayı kesintiye uğramaktadır. Buldozerlerin faaliyeti sonrası, yarım yıkılmış evlerden yatak odası ve banyolar görünmektedir. Mal sahipleri, istimlak edilmiş mülklerini tahliye etmeye zorlanmakta, yıkımlar ise sadece 48 saat önceden uyarılarak yapılmaktadır. İlk aşama, göz zevkini bozan bütün barakaların temizlenmesidir. Altın Boynuz sahilindeki ahşap barakalar bir gecede yok olur. Galata Köprüsü'nün iki tarafındaki binalar yıkılarak meydan genişletilir. Boğaz boyunca, sahil yolu açılması esnasında buldozerler, önlerine gelen herşeyi yıkarlar. Yıkımlar artarak devam etmekte olup 10 binden fazla bina yıkılmıştır.⁵⁴

⁵² "Benevolent Bomber", **Time Magazine**, 12 Ağustos 1957, <http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,825256,00.html>, 13 Haziran 2007.

⁵³ a.e.

⁵⁴ a.e.

Habere göre, geçen yazı kadar kimsenin ilgi duymadığı şehre “enerjik” Menderes ilgi duymuştur. İstanbul’a yapılmakta olan bu operasyonun maliyeti muhtemelen günlük bir milyon dolar olsa da Başvekil Menderes gecikmelere katlanacak bir durumda değildir. Öyle ki paradan kâr edebilmek için ordusunu işçi olarak çalıştırır. Menderes’in, “yarım kalmış iş olmayacak” dediğinin belirtildiği haberde, Başvekil’in, kendisine zayıf bir tepki gösteren Belediye Reisi’ne, uzun bir tatile çıkmasını önerdiği rivayetine yer verilir. Başvekil’in şehrin imarındaki rolünün etkinliği, istimlak edilen yerlerin yıkımı için haberde, “Menderaze” kelimesi kullanılmasından anlaşılabilir. Menderes ve “yerle bir etmek” anlamına gelen İngilizce “raze” kelimesi birleştirilerek elde edilen bu yeni kelime, Başvekil’in yıkımlardaki rolünü ortaya koyar. Haberde, yine Başvekil’in şehrin imarına olan ilgisine dair başka örnekler de verilmiştir. Bunlardan biri, Başvekil’in, Bağdat’ta iş gezisindeyken geceyarısı yatağından kalkıp telgraf çekerek, Eminönü Meydanı’nda Mısır Çarşısı karşısında yer alan binanın istimlak edilerek yıkılmasına karar verdiğini bildirmesidir. Bir diğeri ise, Menderes’in, Beyazıt Meydanı’ndan İmparator Theodosius’un 5. yy surlarına varacak yolun yapımını, bir gece 5 saat boyunca bir arabada kalarak takip ettiğidir.⁵⁵

Haberde, Başvekil’in sonuçlandırmak istediği diğer işler: şehrin beş önemli meydanının iki katına büyütmek ve onlara çıkan yolları genişletmek; Opera Binası’nı tamamlamak; kaldırımlar yapmak; Taksim’de yer alan Atatürk Anıtı’nı kaldırarak daha büyüğünü ve iyisini yapmak; Roma soylularının villalarının olduğu bir zamanların Haliç sahillerindeki gecekondu karmaşıklığını gidermek ve metro ile Boğaz köprüsü projelerini yapmak olarak sıralanır. Ancak Başvekil’in gerçekleştirmek istediği bu projelerine ait ortaya herhangi bir plan konmadığı ifade edilir. Habere göre, birçok yerel eleştirmenler, Menderes’in inşaat yerlerinde karar verdiğinden şüphelidirler. Örneğin İnhisarlar Binası, Başvekil tarafından yeniden tasarlanmış olsa da hemen sonra yıkılmasına karar verilmiştir. Yine de bu hızlı imar hareketleri, uzun zamandır ihmal edilmiş olan şehrin yaşayanlarından onay almaktadır. Haberde, bir işadammın, şehrin imarının neden herhangi bir plan açıklanmadan gerçekleşmesine ilişkin tespitine yer verilir. İşadamına göre, İstanbul’un imarının maalesef bu şekilde olabileceği çünkü, Menderes’in planları

⁵⁵ a.e.

yayınlanması halinde arsa spekülâtorlerinin projenin değerini 10 kat arttırma ihtimali mevcuttur.⁵⁶

Time Dergisi'nde çıkan haberle aynı günlerde yurtiçinde de yayınlar yapılır. Bunlardan birisi olan "D.P. nin Işığı altında İmar Dâvâmız" adlı kitap, adından da anlaşılacağı üzere daha çok hükümet taraftarı olup imarın neden önemli bir hamle olduğuna değinir. Öyle ki yazara göre, memleketin istikbalini mesut edecek bu hamleyi, refah ve huzur içinde gerçekleştiren DP hükümetini takdir etmemek ve onun yanında yer alan milleti alkışlamamak nankörlüktür.⁵⁷

Tanzimat İnkılabı ile başladığı iddia edilen Batılılaşma hareketleri, Cumhuriyet döneminde dış görünüşü değiştirmesine rağmen yaşayış tarzının beş asırdır aynı kaldığına dikkat çekilen kitapta, Türk milletinin vakarlı bir şeref sahibi olmayarak uyuşuk bir halde kalmasının sebebinin bulunduğu şehrin imar edilmemesi olduğu öne sürülmüş;⁵⁸ bu durum, bir Arapça atasözü ile şu şekilde ifade edilmiştir: "(Şerefülmekin bilmekân).. Mânası şu: İnsanların şerefi oturdukları binalardan anlaşılır, ölçülür."⁵⁹ Kitaba göre, mamur edilmiş yaşam alanlarının eksikliği aşikâr olup gelişmenin önündeki engel, imarla kaldırılacaktır.⁶⁰

Bu dönemde en çok tartışılan konulardan biri, bu imar hamlesinin planlı ve programlı, yurt çapında mı olduğu; yoksa ani bir kararla daha çok siyasi rant elde etmek amacıyla mı yapıldığı sorusudur. Bu sorunun cevabını yazar; DP'nin, imarı henüz Halk Parti (CHP) iktidardayken düşündüğünü ve göreve geldiği gibi uygulamaya başlamış olduğunun altını çizerek verir. Öncelikle, mevcut planlar gözden geçirilerek çimento fabrikaları, barajlar ve limanlar yapımına başlandığına değinen yazar, gazetelerde gereksiz olarak görünen fabrikalar ile imar için gerekli malzeme sağlanmaya çalışıldığını; barajlarla da enerji kaynağı elde edildiğini ifade ederek bu şekilde, memlekete öncelikle elektrik ve su sağlandığını öne sürer. Bütün bunlar 7 yıllık kısa bir dönemde yapılmıştır.⁶¹

⁵⁶ a.e.

⁵⁷ Naki Bora, **D.P.'nin Işığı Altında İmar Dâvâmız**, İstanbul, Er-Bo Yayınları, 1957, s. 1.

⁵⁸ a.e., s. 4.

⁵⁹ a.e.

⁶⁰ a.e., s. 5.

⁶¹ a.e., s. 6-9.

Yazarın, planlı ve programlı bir imar hamlesi olarak sunduğu faaliyetleri, muhalefet yoğun tepki ile karşılamıştır. Yine kitapta belirtildiği üzere, imar hamlesinin başlangıcından altı ay sonra bir muhalefet mebusu, gördüğü manzarayı Dahiliye Vekili'nden açıklaması için şu soruları sorar: Birçok vatandaşı meskensiz bırakan yıkma işi daha devam edecek midir? İstanbul ve Ankara'da bu yüzden kaç aile çadırlarda kalmaktadır? Gecekonduların kanun vasıtasıyla yıktırılırken bir yandan da gecekonduya sebep olan “yıkıtırma işi” ne kadar sürecektir? Hükümet, göçebe haline gelen bir kısım İstanbul halkının geleceği ile ilgili ne gibi önlemler almaktadır? Yazar, muhalefetin “imar” kelimesi yerine özellikle “yıkıtırma işi” ifadesini kullanmasına dikkat çekmekle beraber bütün suçlamaların geçersiz olduğunu iddia eder.⁶²

İmarın diğer bir öneminin de sağlayacağı ekonomik katkı olacağını düşünen yazar, yapılan sahil yolu ve asfalt yolların gelen turist sayısını arttıracığı gibi hem döviz kazancı hem de ülkenin tanıtımına katkıda bulunacağını öne sürer.⁶³ Ayrıca yazara göre, memleketin “altı asırlık” mazisine rağmen ihmal edilmiş olan yol derdi, yedi yılda yapılan yollar ile halledilmiş; böylece, yurtiçi ticaret arttığı gibi köylüye elektrik ve su sağlanmış; mizah konusu olan “memleketin efendisi” olma durumu gerçekleşmeye başlamıştır.⁶⁴ Yazar, bu yolların inşası ile elde edilen başarıyı şu şekilde ifade eder:

“... imra[imar] dâvasının yol kısmındaki muvaffakiyeti, Menderes hükûmetinin muzaffer olduğu sınaî, iktisadî meydan muharebelerinden birisi, belki de birincisi olmuştur.”⁶⁵

Yazara göre, “İmar inkılâbı” adı ile anılacak ve Cumhuriyet tarihinin inkılaplar sahifesinin başköşesine geçecek olan bu inkılabı başaran Menderes için özetle şöyle denebilir:

“Büyük ve eşsiz Önder Atatürk vatani mahvolmaktan kurtardı. Menderes ve hükûmeti, onu muasır garp medeniyeti seviyesine ulaştırdı.”⁶⁶

⁶² a.e., s. 11-13.

⁶³ a.e., s. 15-23.

⁶⁴ a.e., s. 27-28.

⁶⁵ a.e., s. 29.

1957 yılında İstanbul'a ilişkin bir başka kitapta, yine mevcut durumun ne derece müsbet olduğu aşağıdaki şekilde ifade edilir:

“Bugün İstanbul'u asfalt yollar, geniş bulvarlar, modern yapı ve apartmanlar, yeşil sahalar, stadyumlar, parklar, gezi yerleri, modern oteller, plâjlar, yeni kitaplık ve sinemalar, tiyatrolar, kültür müesseseleri süslemektedir.

Eskiden kalmış dede yadigârı güzel anıtlar ve camiler, saraylar, kitaplık ve türbeler yeniden onarılarak ve etrafları açılarak, meydana çıkarılmaktadır. Müzeler yeniden elden geçirilerek, çoğaltılarak vatandaşların tetkikine sunulmaktadır. Şehri 10 yıl önce görenler, bugünkü gelişmeyi görünce hayret etmektedirler. Şehir dört bir tarafa doğru büyük bir hızla gelişmekte, yeniden kurulmaktadır.”⁶⁷

Kitapta, şehirdeki imar hareketlerinin ne kadar faydalı olduğu ifade edildikten sonra imarın meşruiyetine destek olacak şekilde trafik sorunu ön plana çıkarılarak yarınlara daha iyi olacağına temas edilir. Şehrin trafik sorununun çözümü için o günlerde inşa edilmesi düşünülen köprü ve tünellerin gerekliliği, şu şekilde ifade edilir:

“İstanbul'un gelecekte durumu çok değişecek, çok inkişaf edecektir. Bugün iç yolları trafiği sağlamaktan uzak hale gelmiştir. Tramvay, otomobil, otobüs sellerinin doldurduğu dünün yolları, artık İstanbul'a dar gelmektedir. Şehri Galataya bağlayan köprü bir iken ikiye çıkarıldığı halde yetmemektedir. Bunun için yer altı tünellerine yer vermek, Anadolu yakasını büyük bir asma köprü ile İstanbul'a bağlamak gerekmektedir. Bütün bunlar yakın gelecekte gerçek olacaktır. Çünkü her türlü inkişafa lâayık ve müsait bir şehirdir.”⁶⁸

⁶⁶ a.e., s. 30.

⁶⁷ Osman Yalçın, **İstanbul**, İstanbul, Özyürek Yayınları, 1957, s. 15.

⁶⁸ a.e.

4- 1957 Yılı Sonuna Doğru Şehrin İmar Durumu

Şehirde yapılan imar faaliyetlerinin derli toplu bulunabileceği en kapsamlı kaynak, bu amaçla özel olarak hazırlanmış olan şehir tanıtım kitabıdır. 1957 yılında yayınlanan, “İstanbul’un Kitabı – Kitap 1”⁶⁹ adındaki kitap, CHP iktidarı zamanında hazırlanan tanıtım kitaplarıyla⁷⁰ neredeyse aynı tasarıma sahiptir. Kitabın amacı, iç kapağında, “vatandaşlara İstanbul’un dünü, bugünü ve yarını hakkında bilgi vermek” olarak belirtilmiştir. Ancak kitabın basımının, 27 Ekim 1957 erken genel seçimleri öncesine rastlamasından dolayı kitap, tanıtımdan daha ziyade bir propaganda aracı olarak görülebilir. Bundan dolayı olsa gerek ki kitap, DP’nin iktidara geldiği 1950 yılından beri yapılan işleri, CHP dönemiyle karşılaştırarak sunmaktadır. CHP iktidarının tanıtım kitaplarında, şehrin imarında dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’nün katkıları özellikle belirtilirken, bu kitapta da Cumhurbaşkanı Celâl Bayar ve Başvekil Adnan Menderes’in katkısı üzerinde durulmuştur. Öyle ki Başvekil Menderes için aşağıdaki ifadeler kullanılmıştır:

“İstanbul şimdi Başvekil Sayın Adnan Menderes’in büyük gayretiyle ikinci defa fethedilmektedir. Fatih, Bizans’a karşı zafer kazanmıştı. Menderes, İstanbul’daki ıztıraba, avareliğe, dağınkılığa ve derbederliğe karşı, bir medeniyet zaferi kazanmıştır.”⁷¹

İstanbul yüzyıllardır ihmal edilmiş olarak görülerek şehrin imara olan ihtiyacı belirtilen kitapta, “İstanbul imâr ediliyor” denilince, “İstanbul’a sanatın, zevkin ve en iyi hayat şekillerinin damgasının vurulması” olarak algılanması gerektiğinin altı çizilir. Yapılan ve yapılmakta olan imar faaliyetleri şehri taptaze ve medeni bir hüviyete kavuşturmuştur. Bu şekilde, yapılan ve yapılacak olan imar hareketlerini anlatan kitabın, daha sonra devamının da hazırlanması planlanmıştır.⁷²

⁶⁹ **İstanbul’un Kitabı – Kitap I**, [İstanbul], İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957]. Kitabın basım tarihine ilişkin bir bilgi olmasa da s. 28 ve s. 137’de yer alan tablolardan kitabın 1957 yılının Eylül ayının sonu ya da Ekim ayının başında hazırlandığı tahmin edilebilir.

⁷⁰ CHP dönemi kitapları ile ilgili bilgi, “İnönü Dönemi (1938-1950) Şehrin İmarı” adlı bölümde verilmiştir.

⁷¹ **İstanbul’un Kitabı ...**, s. 5.

⁷² **a.e.**, s. 5-7. Kitabın devamı yoktur.

Kitaba göre, şehirde büyük değişim yaşanmaktadır. Bunun için de büyük miktarda para harcanmaktadır. Sadece Belediye, istimlak için 335.464.245 lira harcamıştır. Nafia, Belediye ve Karayolları yol inşaatı için toplam 204.764.321 lira harcamışlardır. Yapılan bu harcama hesaplarına, özel sektörün katkıları, “askeri vasıtaların yüz milyonları bulan yardımları”, Boğaz köprüsü ve metro masrafları ile Emekli Sandığı gibi kurumların yatırımları katılmamıştır.⁷³

1950’den beri yapılan imar hareketlerine yer veren kitap, tamamı değerlendirildiği takdirde en büyük payın yol ve meydanların inşasına verildiği görülür. Daha sonra mesken yapımı başta olmak üzere diğer imar hamleleri gelmektedir. Bölge olarak ise yoğunluk, bugün sur içi olarak bilinen İstanbul cihetinde görülmektedir.

4.1- Yol ve Meydan İşleri

Yol ve meydan inşaatları genel olarak şehrin merkezini teşkil eden İstanbul cihetinde yapılmıştır. Diğer bölgeler olan Beyoğlu ve Anadolu cihetlerinde yapılan imar faaliyetleri, daha çok bu bölümlerin İstanbul ile bağlantılarına yönelik olmuştur. İstanbul cihetindeki yollar ise şehrin Avrupa ile bağlantısını sağlayan ana yolların ve sur kapılarının, yeniden inşasını temel alacak şekilde yapılmıştır. Bu inşaatlarda, genel olarak Prost Planı çerçevesinde faaliyetler gözlemlenir.⁷⁴

Şehrin Avrupa ile bağlantısını sağlayan Londra Asfaltı’nın yeniden inşası 1956’da tamamlanır. Kitaba göre, “Zamanında büyük lâflarla propagandası yapılarak “Londra Asfaltı” gibi özentili bir isim de takılmış” olan eski yol, 6 metre genişliğinde ve virajlıdır. Oysa yeni yol, Küçükçekmece’den itibaren 50 metre genişliğinde İstanbul surlarına kadar ulaşan Edirne-İstanbul devlet yoludur. Kitaba göre yollar arasındaki bu fark, iki devir arasındaki zihniyeti göstermektedir.⁷⁵ Bu yol,

⁷³ a.e., s. 158-159.

⁷⁴ İstanbul, Beyoğlu ve Anadolu cihetleri yol planları için bkz.: Ek-19, Ek-20 ve Ek-21.

⁷⁵ a.e., s. 12-13. Her ne kadar yolun adı olan “Londra Asfaltı” bir özentinin sonucu olarak görülse de kitabın geri kalan kısmında yine bu isimle anılacaktır. Kaldı ki yakın zamana kadar halk arasında Londra Asfaltı terimi kullanılmıştır. Daha sonra E-5 adını alan yol, bugün D-100 adını taşır. İlgili fotoğraf için bkz.: Ek-23.

İstanbul'un Avrupa'ya açılan kapısı olarak görülen Topkapı'dan itibaren Millet Caddesi adını alarak dümdüz Aksaray'a kadar uzanır. Yolların genişliği geleceğin ihtiyaçları dikkate alınarak 50 metre olarak belirlenmiştir. Buna göre, iki yanda 7,5 metrelik kaldırım bulunan caddenin ortasında da 7 metrelik gezinti yolu bırakılmış olup 14'er metrelik 4 şerite imkân verecek iki trafik yolu, üç ay gibi kısa bir sürede tamamlanmıştır.⁷⁶

Şehrin bugün de ana yollarından biri olan Vatan Caddesi, sur dışında Bayrampaşa mevkiinde yapılması planlanan stadyumu şehre bağlayacak yol olarak düşünülmüştür. Topkapı ve Edirnekapı arasında yer alan Bayrampaşa vadisinden düz bir hat ile Aksaray'a uzanan bu yol, Türkiye'de yapılmış olan en geniş yoldur. 60 metre genişliğindeki yolun trafik şeritleri Millet Caddesi ile aynı olup kaldırımları daha geniş tutulmuştur. Beton asfalt olarak yapılmakta olan yol, etrafına resmi ve hususi sektöre ait yeni binalar yapılarak kıymetlendirilecektir.⁷⁷

İstanbul cihetinde yapılan geniş bulvarlar Aksaray Meydanı'na çıkar.⁷⁸ Vatan Caddesi, Millet Caddesi, Atatürk Bulvarı doğrudan; Florya sahil yolu ise Yenikapı'dan meydana çıkmakta olup Yedikule yolu ve yeni açılacak olan Cerrahpaşa Caddesi de meydana çıkacaklardır. Yenikapı'ya giden yol, demiryolu altından geçerek bir gezi parkı ve Florya sahil yoluna bağlanacaktır. Yenikapı'da yol üzerindeki eski binalar, gecekondular ve odun depoları istimlak edilmiş; 109 bina ve arsa için 5 milyon liradan fazla ödeme yapılmıştır. Aksaray Meydanı'nda ise 54 bina için 6 milyondan fazla ödeme yapılmıştır.⁷⁹ Ordu Caddesi'nin, Aksaray'dan Beyazıt'a "tatlı bir meyil" ile ulaşması için Aksaray Meydanı 1 metre yükseltilmiş ve Beyazıt Meydanı 3,5 metre indirilmiştir. Mozayik parke sökülerek 30 metre genişliğinde beton asfalt yol yapılmıştır.⁸⁰ Bu şekilde Laleli'den ufka bakıldığı zaman 50 metrelik Millet Caddesi görünebilmekte olup "Modern şehircilik anlayışının en mükemmel bir perspektifi" elde edilmiştir. Bu ise "İstanbul'un imar

⁷⁶ a.e., s. 17-21.

⁷⁷ a.e., s. 23. İlgili fotoğraf için bkz.: Ek-27.

⁷⁸ İlgili fotoğraf için bkz.: Ek-25.

⁷⁹ a.e., s. 27.

⁸⁰ a.e., s. 36.

kalkınması planının ana prensipleri” olan “millî servetin israfına fırsat vermiyen düz ve kestirme yol, geniş, havadar ve ferah cadde...” göstergesidir.⁸¹

Beyazıt Camii’ni etrafındaki dükkanlardan kurtararak yüce kimliğine kavuşturmak için çevre düzenlemesi yapılmış; yalnız istimlak bedeli olarak 15 milyon lira civarında bir para harcanmıştır. Ordu Caddesi’nin 3,5 metre indirilmesinden dolayı Beyazıt Meydanı yeniden düzenlenmiş; mevcut havuz kaldırılmıştır. Meydanın trafik merkezinden ziyade halkın faydalanabileceği yeşil bir park haline getirilmesi planlanır.⁸² Beyazıt Meydanı’ndan Vilayet’e giden yol ve buradan Sirkeci’ye doğru olan yollarda, mümkün olduğunca viraja sebep olan çıkıntılar ortadan kaldırılarak yolların düz ve geniş olmasına çalışılmaktadır.⁸³

Edirnekapı-Beyazıt yolu, surlardan başlayarak 30 metre genişliğinde Fatih Camii’ne varacak; oradan Saraçhanebaşı’nda inşaatı devam eden Belediye Sarayı’na kadar gidecektir. Burada, Atatürk Bulvarı’nın alttan, Edirnekapı Caddesi’nin ise üstten geçeceği bir altgeçit yapılacaktır. Yol, buradan aynı genişliği koruyarak Beyazıt Meydanı’na varacaktır. Bu arada, yol üzerinde başta Fatih Camii olmak üzere camilerin belirgin hale gelmeleri için restorasyonlar ve çevre düzenlemeleri yapılmaktadır.⁸⁴

Eminönü-Unkapanı arasına da 50 metrelik bir yol inşasına başlanır. Bölgenin istimlak işlemleri tamamlanmadan yol inşasına girişilir ve yıkıma başlanır. Yeni yolun iki tarafına Emekli Sandığı ve İşçi Sigortaları tarafından iş hanları ve ticaret yerleri yapılacaktır. Marmara’yı Haliç’e bağlayan Fatih Bulvarı, Cibali’den Kasımpaşa’ya geçecek olan köprüye bağlanacaktır. Böylece Beyoğlu mıntıkası, Bayrampaşa’da yapılması planlanan 100 bin kişilik stadyuma bağlanacaktır. Ayrıca Mısır Çarşısı’nın yanından Beyazıt Meydanı’na, 30 metrelik bir yol inşası da düşünülmektedir. Bölgede istimlak edilen iş sahipleri için Unkapanı’nda geçici dükkanlar inşa ettirilmiştir.⁸⁵

⁸¹ a.e., s. 36.

⁸² a.e., s. 37-38. İlgili fotoğraflar için bkz.: Ek-24 ve Ek-25.

⁸³ a.e., s. 42-43.

⁸⁴ a.e., s. 50-51.

⁸⁵ a.e., s. 58-60.

Ayvansaray ile Defterdar arasından karşı sahile yeni bir köprü kurulması için etüdler yapılmaktadır. Böylece, Londra Asfaltı'ndan gelecek 20 metrelik yol, Abide-i Hürriyet'e bağlanacaktır. Ayrıca sahil yoluyla da yine aynı yerden Boğaz köprüsüne bağlanacaktır. Boğaz köprüsü ve çevre yolları için bir Amerikan firmasına yaptırılan etüde uyularak Topkapı'dan Eyüp'e 20 metre genişliğinde bir yol yapımına başlanmıştır. Üç kilometre uzunluğundaki bu yolun istimlak için 2,5 milyon lira harcanmış olup keşif bedeli 2 milyon lira olan yolun inşası, 1957 yılında tamamlanacaktır.⁸⁶

Yeni Cami restore edilmiş; çevresinde yer alan binalar istimlak edilerek meydan açığa çıkarılmıştır. Cami'nin daha huzurlu bir sahaya sahip olması için Karaköy Köprüsü'nün İstanbul tarafındaki ayağı Sirkeci'ye nakledilecektir. Meydanın etrafına da Emlâk Kredi Bankası tarafından iş hanı inşa ettirilecektir.⁸⁷

Sirkeci-Florya sahil yolunun (bugünkü adıyla Kennedy Caddesi) yapımıyla, Marmara sahilinde yer alan gecekondu yıkılmış; şehrin denizle buluşması sağlanmıştır. Sirkeci-Kazlıçeşme arası ulaşım açılmış olup Yeşilköy'e doğru inşaat devam etmektedir. Tamamı 22 kilometre olan yolun, Sirkeci-Baruthane arası olan 12,6 km'sini Karayolları, Baruthane-Ayamama Köprüsü arası olan 2,4 km'sini Türkiye Emlak Kredi Bankası, buradan Florya'ya uzanan yolun devamı olan 7 km'yi ise Belediye yaptırmaktadır. Yolun yapımında, zaman zaman denizin doldurulmasına başvurulur. İstimlak giderlerinden tasarruf edilmek için yapılan bu yöntemle, 300 bin m²'lik bir saha kazanılmış olup böylece 100 milyon lira istimlak bedeli ödemekten sarfı nazar edilmiştir. Sirkeci'den 30 metre olarak başlayan yol, Kumkapı'dan sonra 50 metreye çıkarak Yenikapı'da Atatürk Bulvarı ile buluşacaktır. Ataköy'de, yol sahilden uzaklaşarak site içerisinden geçecek, daha sonra tekrar deniz kenarına inecektir. Yol üzerinde halk plajları, gazinolar, balıkçı kahveleri yapılacak; gereken yerlerde iskele ve limanlar inşa edilecektir. Sirkeci-Florya arası, 1958 yılında asfaltı atılarak halka açılacaktır. Bir taraftan da yol, Eminönü'ne uzatılarak Karaköy Köprüsü vasıtasıyla Boğaz sahil yoluna bağlanacaktır.⁸⁸

⁸⁶ a.e., s. 63-64. İlgili fotoğraf için bkz.: Ek-26.

⁸⁷ a.e., s. 67-68.

⁸⁸ a.e., s. 72/73/76.

Ana yolların yanısıra 9 metre ilâ 30 metre arasında genişliğe sahip ara yolların inşasına da önem verilmiştir. Özellikle ana yolları birbirine bağlayacak olan ara yollar üzerinde 25 metre cepheli, ayırık nizamda bahçeli blok apartmanlar inşa edilmesi planlanır. Ayrıca bu yollardan, otobüs ve trolleybüs işletilmesi planlanmaktadır. Bunlar arasında, Marmara'yı Haliç'e bağlayan sur dışı 30 metrelik Yedikule-Topkapı-Edirnekapi yolu, sur içinde Samatya'dan Çapa'ya oradan Fatih'e uzanan ara yollar vardır. Fatih, Eminönü, Eyüp, Bakırköy ve Zeytinburnu kazalarında ara yollar inşasına girilmiştir.⁸⁹

Kitapta, İstanbul cihetinde Belediye tarafından yapılan ve yapılmakta olan işleri gösteren bir tablodan Vatan Caddesi, Millet ve Ordu Caddesi, Florya yolları, Yeşilköy yolları ve sahil yolu, Taşlıtarla yolları, Kazlıçeşme-Zeytinburnu yolları, Fatih yolları ve Şehremini yollarının hâlâ inşasına devam edilmekte olduğu görülür. Belediye, şehrin bütünündeki yol, kanal, rıhtım ve köprü işleri için 1923-1949 yılları arasındaki 26 yılda 19.987.333 lira harcamışken, 1950-1957 yılları arasında bu paranın 4,5 misli olan 86.807.787 lira sarfetmiştir.⁹⁰

Karaköy Meydanı genişletilmiş olup⁹¹ Azapkapı'ya doğru 35 metre genişlikte yol açılarak Şişhane'ye bağlanacaktır. Yol üzerine yeni tarzda iş hanları yapılacak; Mimar Sinan'ın eseri olan cami de meydana çıkarılacaktır.⁹²

Sirkeci-Florya sahil yolunun devamı olacak şekilde yapımına başlanan Boğaz yollarının mevcut durumu şu şekilde anlatılır:

“Boğaza gidip onun güzelliğine erişmeye, o güzelliği, tatmağa imkân yoktu, yol yoktu. Daracacık, ivicaçlı, yol denebilecek yerlerde de manzara yoktu.. İstanbulun güzel Boğazı, İstanbulun elinden gitmiş, mahdut kimselerin kıyısına keyifle yerleştiği bir imtiyaz haline gelmişti. Kıyısı ne demek, hâkim tepeler bile, şehirlinin istifadesinden çekilip alınmıştı.”⁹³

⁸⁹ a.e., s. 29-30.

⁹⁰ a.e., s. 28.

⁹¹ İlgili fotoğraflar için bkz.: Ek-28.

⁹² a.e., s. 86.

⁹³ a.e., s. 95-96.

Boğaz boyunca yolların fiziki durumunu anlatmanın yanısıra sosyal yaşama da dair tespitlerde yapılan bu tanım, imarın ideolojik yönüne de gönderme yapar. Boğaz'ın, "İstanbulda yaşayan herkesin, hemşerinin, halkın, milletin" olması için Tophane'den başlanarak 30 metre genişliğinde sahil yolu inşaatına başlanır. Karaköy'den başlayan yol, sahil boyunca ilerleyerek Tophane, Fındıklı, Kabataş, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Emirgân, İstinye, Tarabya, Kireçburnu, Büyükdere ve Sarıyer'e kadar gidecek; buradan sonra yol daralarak turistik bir saha yaratılacaktır. Yol boyunca köhne yapılar ve gecekondular yıkılarak Dolmabahçe ve Ortaköy Camileri meydana çıkarılmış olup camiler restore edilmektedir. Zaman zaman denizden faydalanılarak ilerleyen yol üzerinde yer alan Rumelihisarı da restore edilmiştir. Tarabya'da, Emekli Sandığı tarafından bir otel inşa edilmektedir.⁹⁴

Taksim'den Şişli'ye giden yoldaki çıkıntılar yıktırılarak yolun 30 metre olması temin edilmiştir. Taksim Gezisi'nin seviyesi indirilerek Cumhuriyet Anıtı, Gezi'nin ortasına alınmak suretiyle Taksim Meydanı yeniden düzenlenecektir.⁹⁵

Şişli Camii'nden itibaren 30 metre genişliğinde yapılan yol, Boğaz sırtındaki yola bağlanarak buradan Büyükdere'ye kadar uzatılmaktadır. Yol üstünden Beşiktaş'a, İstinye'ye ve Tarabya'ya bağlantı yolları yapılmaktadır. Yıldız yolunun, Barbaros Meydanı'na doğru olan 1,5 km'si, 50 metre genişliğinde yapılmakta olup etrafında yeni binalar inşa edilmektedir.⁹⁶

Anadolu yakasında da yol ve meydanlar açılmaya başlanmıştır. Üsküdar-Haydarpaşa-Pendik devlet yolu tamamlanmak üzere olup yıl sonuna doğru asfaltı da bitirilerek trafiğe açılacaktır. Üsküdar-Beykoz sahil yolu da planlanmış olup ara yolların inşasına devam edilmektedir.⁹⁷

Ankara-İstanbul yolunun Pendik-Haydarpaşa kısmı 23,5 km olup Karayolları tarafından 1954 yılında inşaatına başlanmış; yıl sonuna doğru asfaltı

⁹⁴ a.e., s. 95-105.

⁹⁵ a.e., s. 114-115.

⁹⁶ a.e., s. 106-107.

⁹⁷ a.e., s. 116-117.

tamamlanacaktır. Yol için harcanan ve ayrılan ödenek toplamı, tünel ve köprüler dahil, 16 milyon 150 bin liradır.⁹⁸ Anadoluhisarı'nda, Göksu civarında olimpiyat köyü için spor tesisleri yapılmak üzere istimlaklere başlanmıştır.⁹⁹

Bütün bu imar faaliyetleri içinde yer alan dar sokaklar ve caddelerin genişletilmesi, büyük bulvarlar ve meydanlar açılması için son 7 yılda Nafia Müdürlüğü tarafından 46.106.534 lira, Belediye tarafından 86.807.787 lira ve Karayolları tarafından da 71.850.000 lira olmak üzere toplam 204.764.321 lira harcanmıştır. Son 7 senede harcanan bu miktar, 1923-1949 arası 26 yılda harcanan 40.458.123 liranın yaklaşık 5 katıdır.¹⁰⁰

Yolların genişletilmesi ve yenilerinin yapılması için istimlak işlerine büyük kaynak ayrılmıştır. Belediye'nin, 1923-1949 arası 26 yılda istimlake harcadığı para 25.845.246 lira iken 1950-1957 arası son 7 yılda bu miktar yaklaşık 13 kat artarak 335.464.245 lira olmuştur. 1957 yılında Hükümet'in, mevcut şehir planlarını, yeniden teşkil edilen "Türk ve yabancı" uzman heyetlerine tetkik ettirerek gerekli düzenlemeleri yaptırmasıyla imar ve istimlakler daha da hızlandırılmıştır. Uygulamaya başlanan imar planlarının gerçekleşmesi için 300 milyon lira daha istimlak bedeli ödenmesi gerekmektedir.¹⁰¹

⁹⁸ a.e., s. 118.

⁹⁹ a.e., s. 121-122.

¹⁰⁰ a.e., s. 131.

¹⁰¹ a.e., s. 127-128.

Tablo 2.1: İstanbul Belediyesi tarafından yapılan istimlakler ve tutarları

İstanbul belediyesi tarafından 1949 yılından 1957 yılı ağustos ayına kadar yapılan istimlakler ve tutarları			
Yıl	Gayri menkul sayısı	Kapladığı saha (metrekare)	Tutarı (Lira)
1949	114	15673.00	480.000
1950	52	2712.25	1.274.247
1951	141	19725.18	1.950.000
1952	84	17147.20	1.350.000
1953	121	18347.16	6.537.659
1954	222	32868.00	4.520.078
1955	175	29147.50	13.114.000
1956	125	16418.49	9.208.794
1957	2312	314024.63	146.687.848
1957 yılı ağustos ayından itibaren yapılacak istimlakler ve tutarı:			
	3167	456043.94	89.443.234.93 [89.443.234 T.L.]
1923 yılından 1949 yılına kadar Belediye bütçesine konan istimlak tahsisatı:			25.845.246 T.L.
1950 yılından 1957 yılına kadar Belediye bütçesine konan istimlak tahsisatı:			335.464.245 T.L.

**Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul],
İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 128.**

Şehrin trafik sorununu çözmek için Boğaz'a köprü ve metro gibi büyük projelerle de ilgilenilmiştir. Boğaz'a yapılması düşünülen asma köprü inşaatı için bir Fransız şirketi ile protokol imzalanmıştır. Uzmanlar, köprüünün Boğaz'ın en dar ve trafik bakımından en uygun yeri olan Bebek'le Kabataş arasında bir yere

kurulmasına karar vermişlerdir. Protokolün imzasından üç ay sonra ihalesine çıkılacak olan işin maliyetinin, 20 milyonu dış tediye ve 10 milyonu ise iç tediye olmak üzere 30 milyon dolar olması beklenmektedir. Yayalar için kaldırım bırakılması planlanan köprü, 19,5 metre genişliğinde ve 1.340 metre boyunda olacaktır. İki ayak arası açıklığı 675 metre olmak üzere köprünün denizden yüksekliği 50 metre olacaktır. Kulelerinin tepesine çıkmak için asansörler yapılmasıyla köprünün turistik önemi de olacaktır. İnşaatının 4 yıl sürmesi beklenen köprünün, 1961 yılında bitirilmiş olması planlanır.¹⁰²

Metro hattı için İETT İdaresi etüdler yaptırmaktadır. Şehrin mevcut trafik yoğunluğu olan güzergâh boyunca, Mecidiyeköy'den başlayarak Şişli, Taksim, Galatasaray, Tophane, Karaköy, Eminönü, Sirkeci, Kapalıçarşı ve Beyazıt'tan şehrin merkezi olan Aksaray'a gelerek Yenikapı'da bitecek bir metro hattı belirlenir. İleride, Sirkeci Tren İstasyonu da Yenikapı'ya alındığı zaman, Avrupa'dan gelen tren doğrudan metro ile bağlanmış olacaktır. Avrupa'dan gelen karayolu da Aksaray'a vardığından bütün ulaşım araçlarından metroya transfer yapılabilecektir. Haliç üzerinden, dubalarla yapılacak üçüncü bir köprü ile geçmesi planlanan metronun, hazırlanmış olan kati projeye göre, yüksek meyilleri aşmasındaki kabiliyetten dolayı lastik tekerlekli olmasına karar verilmiştir. Toplam 15 durağın yer alacağı, 11,75 km'lik metro hattı için tahmini maliyet 200 milyon liradır. Metro projesi şehir için gerekli olduğu gibi "Millî Müdafaa ve Pasif Korunma ve umumi trafik"le de ilgili olduğundan Hükümet'in katkısına ve yabancı sermayenin yardımına gerek görülmektedir.¹⁰³

Şehrin mevcut ulaşımı, 1950 yılında tramvay ve 68 otobüsle yapılmakta iken 1957'de otobüs sayısı 498 olmuştur. Ayrıca, İtalya ve Almanya'dan 300 otobüs sipariş edilmiştir. Tramvay ve otobüse nazaran daha avantajlı görülen trolleybüs için 6 km'lik bir güzergâh belirlenmiştir. Trolleybüslerin avantajları arasında daha sessiz, sarsıntısız ve seri olmaları; tramvaya göre sabit bir yola bağlı olmamaları; yokuşları daha rahat çıkabilmeleri; daha temiz olmaları; döviz kaynağı mazot ve benzin yerine elektrik kullanmaları sayılabilir. Taksim-Yenikapı ve Aksaray-Beyazıt hatlarının tesisi için Siemens firması ile anlaşılmış; arabalar için de Almanya'dan MAN ve

¹⁰² a.e., s. 111-112.

¹⁰³ a.e., s. 143-144.

Siemens firmalarına 20 adet sipariş verilmiştir. Bütün bu elektrik, havagazı, tünel, otobüs ve tramvay için yapılan toplam yatırım yaklaşık 161,5 milyon liradır.¹⁰⁴ İstanbul Şehir Hatları'na da 43 milyon lira yatırım yapılmıştır. Denizcilik Bankası'nın, İstanbul için yaptığı yatırım ise 205 milyon liradan fazladır.¹⁰⁵

4.2- Mesken Sorunu

Mesken sorunun çözümünde, Emlak ve Kredi Bankası'nın katkıları önemli bir kısım teşkil etmektedir. Banka'nın, İstanbul'da yapmış olduğu ilk büyük eser Levent Mahallesi'dir. Halen, 4. Kısım inşaatı devam eden Mahalle'de, bahçeli evlerin yanısıra blok apartmanlar da yapılmaktadır. Mahalle, 4. Kısım dahil 1.374 meskenden ibarettir. Koşuyolu'nda da aynı şekilde 429 bina yapılmıştır. Levent için 53.526.000 lira, Koşuyolu için de 6.935.000 lira harcanmıştır. Şehrin Avrupa girişinde yer alan Çırpıcıçayı adı ile anılan gecekondu semtinde, Vakıflar'a ait boş arsalarla İşçi Sigortaları ile ortak 500 mesken yapılacak ve buradaki gecekondualarda yaşayan vatandaşların yeni evlere nakledilerek uzun vadeli kredilerle ev sahibi olmaları sağlanacaktır. Banka, Atatürk Bulvarı üzerine 4.889.000 liraya, 94 daireli ve 35 dükkanlı blok apartmanlar yapmıştır. Aynı şekilde, yeni açılacak Vatan Caddesi üzerinde, Banka tarafından satın alınan arazilere blok apartmanlar yapılacaktır.¹⁰⁶ Yine Banka tarafından Baruthane'de 70 bin nüfuslu yeni bir şehrin temeli atılmıştır. Bizans zamanında, Mongorya Sarayı'nın bulunduğu bu yer, yeniden ele alınarak "Ataköy" adında modern bir şehir ve turistik tesisler inşa edilecektir.¹⁰⁷ Bunlar haricinde Emlak Kredi Bankası'nın finansmanı ile Belediye'den ucuz arsa alıp site yapan kooperatifler vardır.¹⁰⁸ Örneğin, Bebek'e doğru uzanan sahada Banka'nın yardımları ile Etiler Kooperatifi kurulmuştur.¹⁰⁹

İşçi Sigortaları Umum Müdürlüğü, sigortaya dahil işçilerin mesken sahibi olmaları için kurdukları kooperatifleri finanse ederek maliyetlerinin yüzde 90'ını

¹⁰⁴ a.e., s. 140-142.

¹⁰⁵ a.e., s. 145.

¹⁰⁶ a.e., s. 132.

¹⁰⁷ a.e., s. 77-79.

¹⁰⁸ a.e., s. 134-135.

¹⁰⁹ a.e., s. 107.

sağlayacak şekilde krediler vermektedir. Yüzde 4 faiz ve 20 yıl vadeli olan bu kredilerle, Belediye'nin 6188 sayılı kanun gereğince, "1936 yılı rayicine göre tahsis ettiği arsalar" üzerine inşaatlar yapılmaktadır. Bu şekilde, İstanbul'da, Haziran ayı sonuna kadar açılan kredi toplamı 22 milyon lirayı aşmıştır. Yapılmakta olan 2032 meskenden 601'i tamamlanmıştır.¹¹⁰

Bütün bu mesken inşaatları, gecekondulara sorununa kısa vadede çözüm olmaktan uzaktır. Zira İçişleri Bakanı Dr. Namık Gedik tarafından bir milletvekilinin sorusuna verilen cevaba göre İstanbul'da, 40 bin gecekonduda 280 bin vatandaş oturmaktadır. Diğer şehirlerde de görülen bu sorunun çözümü için İmar Bakanlığı kurulması planlanmaktadır.¹¹¹

4.3- Diğer İmar Faaliyetleri

Yeşilköy Havalimanı, günün şartlarına uygun şekilde yeniden inşa edilir. 1953 yılında tamamlanan meydan ve terminal binası 32 milyon liraya mal olmuştur. Havalimanı, 70 metre genişliğinde bir yolla Edirne-İstanbul yoluna ve sahil yoluna bağlanacaktır.¹¹²

Bayrampaşa'da 100 bin kişilik bir stadyum yapılmasına karar verilir. Bunun için proje yarışması düzenlenmiş olup yakında inşaat başlanması planlanmaktadır. Vatan Caddesi'nin devamında, sur dışında yer alacak stadyum, şehrin spor ihtiyacının yanısıra olimpiyatlara da hazırlık olarak görülmektedir.¹¹³

Yenikapı ile Samatya arasında, Florya sahil yolunun arkasındaki alanın "fuar sahası" olarak düzenlenmesi ve bir kültürpark haline getirilmesi; açık hava tiyatroları, sinemalar, eğlence yerleri ve 60 bin kişilik stad yapılması planlanmaktadır.¹¹⁴

¹¹⁰ a.e., s. 134-135.

¹¹¹ "Üç Şehirde 90425 Gecekondular Var!", **Arkitekt Mimarlık, Şehircilik ve Belediyecilik Dergisi**, No: 289, İstanbul, [y.y.], 1957, s. 179. Bakan'ın açıklamasına göre, Ankara'da 45.850 gecekonduda 222.275 vatandaş; İzmir'de 4.575 gecekonduda 20.000 vatandaş oturmaktadır. Ankara'da gecekondulardan 795 adedine tapu verilmiş; 29.345 adedine ise bir yıl içinde tapuları verilecektir.

¹¹² **İstanbul'un Kitabı ...**, s. 10-11.

¹¹³ a.e., s. 22.

¹¹⁴ a.e., s. 44.

Atatürk Bulvarı ile Edirnekapı Caddesi'nin kesiştiği noktada, Saraçhanebaşı Meydanı'nda 5.000 m² alanda yeni Belediye Sarayı inşaatının, 1,5 sene sonra tamamlanması planlanmaktadır. Yeni blok apartmanlar, manifaturacılar çarşısı ve Süleymaniye'ye çıkan 70 metrelik yeni yolun yapımı ile bu alan, şehrin merkezlerinden biri haline gelecektir.¹¹⁵

1954 yılı Kasım ayında, büyük bir yangın sonucu kullanılmaz hale gelen Kapalıçarşı, Hükümet'in yardımları ile kısa sürede tamir edilerek 1957 yılı başında yeniden inşa edilmiştir.¹¹⁶

Tamamı "Türk mimarlarının eseri" olan Ataköy Plajları'nın ilk kısmı tamamlanmış; 1957 yazında halkın istifadesine sunulmuştur. 1958'de, Yeşilköy'e doğru başka tesisler de yapılacaktır.¹¹⁷

Cumhuriyet'in başından beri, Atatürk'ün şahsi nüfuzuyla yaptırılabilen Ankara, Bursa ve Yalova'daki üç turistik otel haricinde otel bulunmaktadır. Turizme altyapı oluşturmak; turistik tesisler kurmak ve kuracak şirketlere mali yardımda bulunmak üzere 1955 senesinde Turizm Bankası kurulmuş; Banka tarafından Kilyos'da otel, plaj ve dinlenme yerlerinden oluşan tesisler inşa edilmiştir.¹¹⁸ Elektrikli tren ile ulaşımı kolaylaşan Florya'da, ihtiyaç duyulan modern tesis ve otel sıkıntısı da Banka tarafından çözüme kavuşturulacaktır.¹¹⁹

İstanbul'un liman tesisleri ve rıhtımı olmadığından gemiler yanaşamamaktadır. Bu sebeple, Salıpazarı'nda, denizden de yer alınarak 610 metre uzunluğunda rıhtım ve antrepo inşaatları devam etmektedir.¹²⁰ Haydarpaşa Limanı'nın büyütülmesi işine 1953 Şubat ayında başlanmış; yeni dalgakıran, antrepolar, Toprak Mahsülleri Ofisi'nce yaptırılan silolar ile denizden kazanılan alanın üzerine yapılacak tesislerle, rıhtımların yıllık kapasitesi 450 bin ton iken 1,2

¹¹⁵ a.e., s. 45.

¹¹⁶ a.e., s. 47.

¹¹⁷ a.e., s. 80.

¹¹⁸ a.e., s. 113.

¹¹⁹ a.e., s. 81.

¹²⁰ a.e., s. 92-94.

milyon tona çıkarılacaktır. İkinci kısım inşasına da 1957 Şubat ayında başlanılmış; inşaat tamamlandığında toplam kapasite 1,6 milyon ton olacaktır.¹²¹

Yapımına 12 yıl önce başlanan Opera Binası için Hükümet tarafından 25 milyon liralık bir ödenek, TBMM'den geçirilmiş; Opera Proje Tanzim Bürosu kurulmuştur. Hükümet'in, Mayıs 1957'de opera binaları uzmanı olan Alman Prof. Gerhard Graubner'i getirterek tetkik ettirdiği proje, 1959 yılında bitirilecektir.¹²²

Anadolu yakasının su derdini halleden Elmalı Bendi inşaatı, 1951-1955 yılları arasında yapılmıştır.¹²³ Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın desteğiyle inşaatına başlanan ve Fransalı müteahhitlerce yapılan bend ile önceden toplanan 3,5 milyon metreküp su miktarı, 10 milyon metrekübe çıkarılmıştır.¹²⁴ İnhisarlar İdaresi'ne, Et ve Balık Kurumu'na, Petrol Ofisi'ne ve hastanelere de yatırımlar yapılmıştır.¹²⁵ Yapılan okul miktarında da artış vardır.¹²⁶

¹²¹ a.e., s. 120.

¹²² a.e., s. 136.

¹²³ a.e., s. 139.

¹²⁴ Ziyaoğlu, *İstanbul Kadıları ...*, s. 392-393.

¹²⁵ *İstanbul'un Kitabı ...*, s. 148-151.

¹²⁶ a.e., s. 147.

Tablo 2.2: Şehirde okul, öğretmen ve öğrenci durumu

Sene	Şehirde yapılan yeni okul sayısı	Köylerde yapılan okul sayısı	Yatırım ödenen para	
1923 – 1949	48	167	4.029.135	
1950 – 1957	62	63	21.193.415	
İlk öğretimde bütçe, okul, öğretmen ve öğrenci durumu				
Sene	Okul	Öğretmen	Öğrenci	Bütçe
1949	457	1795	76.807	1.706.640
1957	503	2965	129.962	8.196.556
Artış nispeti	% 110	% 165	% 170	% 490
Orta öğretimde bütçe, okul, öğretmen ve öğrenci durumu				
Sene	Lise ve orta	Teknik okul	Öğretmen	Öğrenci
1949	41	14	1.562	29.960
1957	47	20	1.915	45.205
Artış nispeti	% 113	% 144	% 123	% 150
1927 - 1949 seneleri arasında 2 ortaokul, 5 teknik okul, 4 lise açılmasına mukabil 1950 - 1957 seneleri arasında 6 yeni ortaokul açılmış, 2 ortaokula blok ilâve edilmiş, 5 teknik okul ve 4 lise yeniden tedrisata girmiştir.				

**Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul],
İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 147.**

1950 yılından beri sanayinin gelişmesi teşvik edilerek Rami-Topçular, Topkapı-Maltepe, Bakırköy ve Mecidiyeköy-Levend'de sanayi bölgeleri oluşturulmaktadır.¹²⁷

¹²⁷ a.e., s. 155-157.

Tablo 2.3: Sanayi sayımı

SANAYİ SAYIMI			
	1949	1957	Artış nisbeti
İş yeri sayısı	3.474	15.638	4.5 misli
İşçi sayısı	30.851	129.699	4.2 ”
Yatırım kıymeti	166.115.543	1.308.337.218	7.9 ”
Kapasite kıymeti	835.331.698	7.250.763.604	8.7 ”
İstihsal kıymeti	481.155.562	3.700.000.000	7.6 ”

Kaynak: İstanbul’un Kitabı – Kitap I, [İstanbul], İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 156.

4.4- Tarihi Eserler

“Bizansı yere seren ve yeni bir Çağ kapısı açan Fatih’in” ve “şehri Türklüğe mal etmek için cen [can] verenlerin” birer abidesi olarak görülen Bizans surları, artık bir “Türk âbidesi” olarak yeniden tanımlanmış ve tamirine başlanmıştır.¹²⁸

Süleymaniye Camii’nin etrafındaki binalar istimlak edilerek Cami’nin ihtişamı ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.¹²⁹ İslâm âleminin “ikinci kâbesi” olarak görülen Eyüp Camii ve civarının yeniden düzenlenerek ibadet edenlere, trafikten arınmış rahat bir ortam sağlanmıştır.¹³⁰ Yeni Cami restore edilmiş çevresinde yer alan binalar istimlak edilerek meydan açığa çıkarılmıştır. Cami’nin daha huzurlu bir sahaya sahip olması için Karaköy Köprüsü’nün İstanbul tarafındaki ayağı, Sirkeci’ye nakledilecektir.¹³¹ Tophane Meydanı açılarak Kılıç Ali Paşa Camii, Nusretiye Camii ve Mahmut I Sebili’nin restorasyonu yapılmıştır.¹³²

Fatih Sultan Mehmet’in 26 Mart 1452’de, mevcut “Sen Mişel Kilisesi”ni yıktırarak yaptırdığı Rumelihisarı, 1953 yılında Cumhurbaşkanı Celal Bayar’ın emirleri doğrultusunda kendi halinden kurtarılmış; 1955’de restorasyonuna başlanan

¹²⁸ a.e., s. 16.

¹²⁹ a.e., s. 57.

¹³⁰ a.e., s. 61-63.

¹³¹ a.e., s. 67-68.

¹³² a.e., s. 88-89.

Hisar için sonraki yıllarda da ayrılan ödenekler ile devam edilen inşaat 2-3 ay içinde bitirilecektir.¹³³

Tarihi eser restorasyonlarında, camilere özellikle pay ayrılmış olup yalnız büyük camiler değil küçük camiler de tamir edilmişlerdir. Bu iş için 1949 yılında ancak 7 cami tamirine 169.872 lira harcanmışken 1957’de, bakım görmediği gibi “depo olarak kullanılıp büsbütün harabîye terk edilmiş” camiler dahil toplam 85 cami için 4.797.244 lira harcama yapılmış olup cami bakımına harcanan para 28 misline çıkmıştır.¹³⁴

Tablo 2.4: Cami tamirine harcanan para

Yılı	Tamir edilen camiler	Harcanan para lira olarak
1949	7	169.272
1950	10	293.149
1951	13	1.910.412
1952	24	528.135
1953	21	879.903
1954	23	972.784
1955	34	888.555
1956	40	1.031.051
1957	85	4.797.244

**Kaynak: İstanbul’un Kitabı – Kitap I, [İstanbul],
İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 130.**

5- Erken Genel Seçimler ve Şehrin İmarı

Normalde 1958 yılında olması gereken genel seçimler, ülkenin ekonomik ve siyasi durumundaki belirsizlikler sonucu, öne çekilerek 1957’de yapılır. 1956 yılında başlayan Millet Caddesi ve 1957’de başlayan Vatan Caddesi gibi bazı önemli

¹³³ a.e., s. 109-110.

¹³⁴ a.e., s. 129-130.

inşaatlar, her ne kadar bütünüyle tamamlanmasalar da seçimlerden hemen önce trafiğe açılacak hale getirilirler.

Erken genel seçimler öncesi, İstanbul'un imar meselesi de tartışma konusu haline gelir. Başvekil Adnan Menderes, İstanbul'un durumunu göstererek muhalefetin 27 senelik iktidarlarında hiç bir eserleri olmadığını iddia eder.¹³⁵ Başvekil, iktidarı yıpratmak için eleştirilere hedef olan bu konuya, 21 Ekim 1957 Pazartesi günü İstanbul'da Fatih Camii avlusunda yaptığı mitingde şu şekilde cevap verir:

“Halk Partisi İstanbul'daki imar çalışmalarını da tenkid ediyormuş. Yolların tesviyesine ne lüzum var, neden bu kadar masraf yapıyorsunuz? diyormuş. Halk Partisi imardan da anlamaz. Onların uzun yıllar boyunca şu cânım İstanbul'da imar namına eserimiz diye gösterebilecekleri neleri var? Taşlık'ta beton üzerine oturtulmuş bir yol... Tam 20 sene, 25 sene evvel Karaköy'de, caddeyi genişletmek için birkaç harab dükkânı istimlâk kararı vermişler, fakat bir türlü elleri değil bu işi bile bitirememişler... Onun için imarın ne olduğunu onlar anlayamazlar. Şu eşsiz İstanbul, onların zamanında değil midir ki, böyle eskimiş, harab bir hale gelmiştir. İstanbul'da yaptıklarımız, bir israf değil, bir gösteriş değil, tarihi âbideleri ile, tabii güzellikleriyle İstanbul, Türkiye'nin en kıymetli bir mücevheridir. İstanbul'a imar ve ümran bakımından yapılacak hizmetler, memlekette 1000 fabrika kurmaktan daha verimlidir. Fakat onlar bunu anlayamazlar. İki iktidar arasındaki farkı şu misalden de anlayabilirsiniz: Biz vazifeye başladığımız zaman İstanbul belediyesinin geliri 38 milyon liradan ibaretti. Halbuki bugün 38 milyon lira İstanbul'da bir günde yetiştiriyor. 1950 nin 38 milyonu yerine şimdi 300 - 400 milyon lira harcamaktayız. Bu iki rakam, 1950 de 38 milyonluk tâkati olan bir belediyenin şimdi 400 milyon liralık bir tâkata nasıl eriştiğini göstermesi bakımından da şayanı dikkattir.

Bugün İstanbul'da çalıştırdığımız yol makinelerinin miktarı 1950 de bütün Türkiye'de faaliyette olan yol makinelerinin heyeti umumiyesinin iki mislinden fazladır. İstanbul'da bir sene zarfında ehemmiyetli işler yapılmış olmakla beraber, önümüzdeki bir sene zarfındaki çalışmalarımız, şehrin çehresini büsbütün değiştirmeye kâfi gelecektir. Arab âleminden daha bu sene İstanbul'a gelen turistlerin sayısı 30.000 e, 40.000 e çıktı. Onu, bugünkü kirlerinden, paslarından

¹³⁵ **Başvekil Adnan Menderes'in İstanbul Nutku - 21 Ekim 1957 - Fatih**, [y.y.], Ajans-Türk ve İstiklal Matbaaları, [t.y.], s. 6.

temizleyip, emsalsiz güzelliklerini enzar-ı âleme arzettiğimiz gün, bütün Türklerin gözbebeği olan İstanbul, bu memleketin Paris gibi, Roma gibi, milyarlarla dolar getirecek bir kaynağını teşkil edecektir. Bu şehre bir Hilton otelini bile çok görmüşlerdi. Halbuki bugün anlaşılıyor ki, derhal 10 tane Hilton inşa etmek lâzım. Şehre biraz daha çeki düzen vererek bu otelleri de inşa edince işte o zaman İstanbul, bize ziraatımız, sanayiimiz kadar gelir getirecektir. Amma ben neredeyim, Paşam nerede?”¹³⁶

1950 seçimleri ile Cumhuriyet’in iktidar partisi haline gelen DP, 1954 genel seçimlerinde elde ettiği % 57,50 oy oranıyla halkın desteğini tekrar elde etmiş; 27 Ekim 1957 tarihinde yapılan erken genel seçimlerden de % 47,91 oy oranıyla yine birinci olarak çıkmıştır.

1956 yılının ikinci yarısında başlayan ve seçim döneminde daha belirgin hale gelen imar hareketlerine, seçimlerden sonra da devam edilir. Ancak, sonraki yıllarda, yeni ve büyük projelere başlanması yerine mevcut işlerin bitirilmesine çalışılır. Hükümet’in, bir sonraki genel seçim tarihi olan, 1961 yılında projelerin bitmiş olması için gayret ettiği görülür.

Seçim sonrası dönemde, gazeteci Mehmed Ali Yalçın’ın, “Yapılan muazzam işler hakkında maalesef arşivlerimize pek fazla bilgi girmiyor. İleride tarihçiler İstanbulun imarını ele alırken belki sıkıntı çekeceklerdir.”¹³⁷ diyerek kaleme aldığı kitabı, daha çok dönemin karayolları hakkında bilgi verir. İstanbul’da yol işlerini yapan firmalar ile Shell petrol şirketinin tanıtım yazılarına yer verilen kitap, vatandaşlara ve tarihçilere bilgi vermekle beraber bir çeşit propaganda yayını olarak da görülebilir.

Bu firmalardan, İstanbul’da en fazla iş yapanı Yüksek Mühendis M. Kadri Veziroğlu ve kardeşlerine ait olan şirkettir. Firmanın, İstanbul’da inşa ettiği ilk büyük cadde Millet Caddesi olup bundan başka Vatan Caddesi’ni, Ordu Caddesi ile Vatan ve Millet Caddeleri arasındaki büyük caddeleri yapmış; bu işleri, müddetinden

¹³⁶ a.e., s. 18-19.

¹³⁷ **Nereleri Yıkılacak, Nereleri Yapılacak? İstanbul’un Kitabı**, Haz.: Mehmed Ali Yalçın, İstanbul, Havadis Matbaası, [1958], s. 2. Kitabın basım tarihine ilişkin bir bilgi olmasa da s. 12’de yer alan tablodan, kitabın 1958 yılı başlarında hazırlandığı tahmin edilebilir.

10 ay evvel teslim etmiş; Aksaray-Yenikapı arasındaki cadde ile Haliç ve Marmara'yı birbine bağlayan sur dışı yolunu halen inşa etmektedir.¹³⁸ Altı yedi yıllık bir geçmişi olan Yüksek Mühendis Tevfik Kuyaş ve kardeşlerine ait firma ise daha çok Ege Bölgesi'nde yol inşaatları yapmakla beraber İstanbul'da, Tophane-Dolmabahçe yolu işini yapmaktadırlar.¹³⁹ 1948 yılında kurulmuş olan Garanti İnşaat Limited Ortaklığı, Bebek sirtlarında Nispetiye Garanti Mahallesi adını alan 1000 meskenlik bir site kurmuştur. Şirket, bundan başka Topkapı-Beyazıt yolu, Beyazıt Meydanı, Yıldız yolu, Pendik-Haydarpaşa yolunda toprak tesviyesi ve hafriyat işleri yapmış olup Bağdad Caddesi 1. Kısım yol inşaatını da 25 metre genişliğinde yapacaktır.¹⁴⁰ Anayol İnşaat Limited Şirketi ise Boğaz sırt yolunu tamamlamış ve Boğaziçi sahil yolunun büyük kısmının yapımına devam etmektedir.¹⁴¹ Yol inşaat firmalarının tanıtımlarına yer verilen kitapta, 30 metre genişlikte yapılan Ordu Caddesi'nin 70 metreye çıkarılmasının düşünüldüğü öne sürülür.¹⁴²

1958 yılı yol programının, daha önce başlanan ve yapılmak istenen yollardan oluştuğu görülür. Keşif bedeli 90 milyon lira kadar olan 1958 yılı yol programı, aşağıdaki gibidir:

¹³⁸ **a.e.**, s. 22-23.

¹³⁹ **a.e.**, s. 24.

¹⁴⁰ **a.e.**, s. 29.

¹⁴¹ **a.e.**, s. 30.

¹⁴² **a.e.**, s. 7.

Tablo 2.5: 1958 yılı imar yolları programı

1958 Yılı imar yolları prgramı [programı]	
Yolların ismi	Keşif bedeli T.L.
Aksaray – Yenikapı ve Vatan, Millet caddeleri ikmali inşaatı	8.500.000, –
Eminönü – Unkapanı yolu inşaatı	5.800.000, –
1957 den bakiye yolları inşaatı	10.000.000, –
Tophane – Dolmabahçe yolu	4.750.000, –
Tophane – Karaköy yolu	2.500.000, –
Bebek – Arnavutköy yolu	2.730.000, –
İstinye – Yeniköy yolu	3.750.000, –
Bağdat caddesi 1 inci kısmı	9.500.000, –
Edirnekapı – Beyazıt yolu	8.600.000, –
Topkapı – Yedikule yolu	7.100.000, –
Yeniköy –Tarabya yolu sondaj işi	207.650, –
Şehir dahili asfalt yollar	1.250.270, –
Kefeliköy rıhtım ve köprü inşaatı	1.493.217,15
Yeşilyurt sahil yolu	7.622.457, –
Halk dilekleri	7.000.000, –
1957 den 1958 e sari işler	8.626.937,71
Yekûn	89.430.531,86

Kaynak: Nereleri Yıkılacak, Nereleri Yapılacak? İstanbul'un Kitabı,
Haz.: Mehmed Ali Yalçın, İstanbul, Havadis Matbaası, [1958], s. 12.

İmarın planlı bir şekilde yapıldığı öne sürülen kitapta, yeni yollarla beraber şehrin altına galeriler de yapılacağı müjdelenmiştir. Deneme amaçlı, Türkiye’de ilk defa Eminönü-Unkapanı ve Aksaray-Yenikapı yollarında, yolun her iki kaldırımının altına galeriler yapılmaya başlanmış; yeraltı tesisleri (havagazı, su, elektrik ve telefon) bu galerilerde toplanmaktadır. Böylece, tamirat yapmak için yolların kazılmasına gerek kalmayacaktır.¹⁴³

¹⁴³ a.e., s. 12.

Taksim Meydanı'nın yeniden düzenlenmesine ilişkin çalışmalar ise hâlâ devam etmektedir. Meydan'ın altında yapılacak olan metro istasyonunun aynı zamanda bir yeraltı şehri olması planlanmaktadır. Cumhuriyet Abidesi, gezinin orta yerine alınarak Meydan'ın yeniden tanzimi sonrasında, Meydan'a çıkan bütün yollar genişletilecektir.¹⁴⁴

Boğaz'a yapılması düşünülen asma köprü inşaatı için de çalışmalar devam etmektedir. Köprü yapımı için Alman ve Fransız firmaları teklifte bulunmuş; bir Fransız şirketi ile protokol imzalanmışsa da bu konudaki çalışmalar değişik bir şekil almıştır. "Boğaziçi Asma Köprüsü"nü, Yüksek Mühendis M. Kadri Veziroğlu firması ile Amerikan firması U.S.S. Company beraber yapacaklardır. Bu firmaların yapmış olduğu etüdler sonucu, köprünün Boğaz'ın en ekonomik ve trafik bakımından da en uygun yeri olan Ortaköy-Beylerbeyi arasına inşa edilmesine karar verilmiştir. Köprünün dört ayağı bulunacak, bunun ikisi denizde ikisi karada olacaktır. Denizdeki iki ayak arası genişlik 675 metre, köprünün uzunluğu ise 1340 metre olacaktır. Amerikalı "Dr. D.B. Siteinman" firmasınca avan projeleri bitirilmiş; esas projelerinin çalışmaları devam eden köprü, çelikten inşa edilecek; 90 ilâ 120 milyon lira maliyetle üç sene içinde yapılacaktır.¹⁴⁵

1958 yılı, daha önce Belediye Fahri Başkanı ilan edilmiş olan Menderes'e berat verilme törenine sahne olur. 20 Mart 1958 tarihinde Belediye Meclisi'nde, Vali ve Belediye Reisi Mümtaz Tarhan, Başvekil'e beratını sunmadan önce yapmış olduğu konuşmasında şöyle der:

"Gücümüzün tükendiği bir anda seslenişimize ses veren bir mesih gibi, bir hızır gibi imdadımıza koşan biri çıktı. Bu hepimizi hizmete yönelten Başvekilimiz Adnan Menderes idi.

Türkiyeyi bütün cephelerile yeni baştan inşa etmek için ömrünü vakfeden bu meyanda güzel Şehrimizin ileri hamlesini de kovalamağa imkân ayıran bir Başvekilin bu cûşışlı [çoşkun] ve imanlı aşkına bizim yalnız saygı göstermemiz değil, aynı zamanda ayak uydurmamız bir vatan borcudur. Camiler onun senakâridir

¹⁴⁴ a.e., s. 19.

¹⁴⁵ a.e., s. 16.

[onu över], surlar onun duakârıdır, caddeler ve bulvarlar onun hamleli işaretlerine müştaktır [isteklidirler].”¹⁴⁶

Başvekile karşı gösterilen bu muazzam hayranlık, dönemin yönetim üslubuna ilişkin bir tespit olarak görülebilir. Her ne kadar Başvekil’in şehre olan yakın ilgisi devam ediyorsa da imar faaliyetleri açısından sıkıntılar başgöstermeye başlamıştır. Fahrettin Kerim Gökay’ın vali ve belediye reisliği esnasında 2652 olan yıkılan yapı sayısı,¹⁴⁷ Vali ve Belediye Reisliği’ne yaklaşık 3 ay vekâlet eden Kemal Hadımlı zamanında ise 2202 olmuştur.¹⁴⁸ Kısa zamanda yapılan büyük istimlakler, 1958 yılından sonra ödeme sıkıntılarına sebep olmuş; istimlak olunan binaların bedelleri peşin verilememiş; çok kez taksitlerle ödenmeye başlanmıştır.¹⁴⁹

İmar faaliyetleri ile beraber şehrin yönetiminde de bir hareketlilik görülür. 14 Mayıs 1958’de İçişleri Müsteşarı Ethem Yetkiner, İstanbul Vali ve Belediye Reis Vekili olarak atanır.¹⁵⁰ Her ne kadar Umumi Meclis, 1956 yılında vilayet meclisi ve belediye meclisi olarak ikiye ayrılmışsa da validen ayrı bir belediye reisi hâlâ seçilmemiş olup belediye reisliği, devletin atadığı vali tarafından yerine getirilmektedir. Belediye yönetimini vilayetten ayırmak üzere 25 Aralık 1958’de, Şehir Meclisi’nin seçimi sonucu, Menderes’in önerisiyle¹⁵¹, eski Ankara Valisi ve Emniyet Umum Müdürü Kemal Aygün, Belediye Reisi seçilir.¹⁵² Böylece, ilk defa seçimle belirlenmiş belediye reisi olan Aygün, 27 Mayıs 1960 askeri darbesine kadar görevine devam edecektir.

Yetkiner, kısa süren görevi esnasında Sirkeci-Florya sahil yolu, Boğaz sahil yolu, Vatan ve Millet Caddeleri’nin tamamlanması gibi mevcut işlerle ilgilenmiştir.¹⁵³ Aygün de mevcut işleri bitirmek için çalışmış; Tophane-Dolmabahçe yolu, Yıldız-Beşiktaş yolu, Sirkeci-Florya sahil yolunun bir kısmını asfalt olarak

¹⁴⁶ Ziyaoğlu, *İstanbul Kadıları ...*, s. 425-427.

¹⁴⁷ *a.e.*, s. 412.

¹⁴⁸ *a.e.*, s. 422.

¹⁴⁹ *a.e.*, s. 475.

¹⁵⁰ *a.e.*, s. 485.

¹⁵¹ *a.e.*, s. 486-487.

¹⁵² *a.e.*, s. 491.

¹⁵³ *a.e.*, s. 487.

tamamlamış; Karaköy-Azapkapı yolu, Topkapı-Yedikule yolu ve Bağdat Caddesi inşaatlarını yönetmiştir.¹⁵⁴

İmarın hızı ve boyutu, planlama yönüne dair endişeleri de arttırır. Prost'un işine son verilmesi ile Revizyon Komitesi adı verilen bir heyet konuyu ele almış ardından Müşavirler Heyeti imar konusunda planlayıcı olmuştur. Heyet'in yanısıra Belediye İmar Müdürlüğü ve Karayolları Genel Müdürlüğü de konu ile ilgilenmektedir. Ayrıca, ülke genelindeki imar hareketleri de dikkate alınarak 1957 genel seçimleri sonrası kurulan hükümette, sadece imar işleriyle ilgilenmek üzere İmar ve İskân Vekâleti kurulmuş; bakanlık düzeyinde de konu ile ilgilenilmeye başlanmıştır. Kasım 1957'de Hükümet'in kurulması ile birlikte İmar Bakanlığı olarak göreve başlayan yeni kuruluş, Mayıs 1958'de çıkarılan teşkilat ve görev kanunu ile İmar ve İskân Bakanlığı olarak teşkilatlanmıştır.¹⁵⁵

1956 yılında Münih Şehri Başmimarı¹⁵⁶ Prof. Hans Högg'ün danışmanlığına başvurulmuş; 1958 yılında da daha önce de görüşlerine başvurulmuş olan İtalyan Şehircilik Enstitüsü Başkanı¹⁵⁷ Mimar Prof. Luigi Piccinato ile çalışılmaya başlanılarak yeniden yabancı mimarların görüşü alınmıştır. Piccinato'nun danışmanlığında, İller Bankası tarafından İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü kurularak planlama tek bir elden yönetilmeye çalışılır.¹⁵⁸ Büro, şehir planının yapılması için hazırlıklara girişir. Bir taraftan imar işleri ilerlerken bir taraftan da yeniden imar planı yapımına başlanır. 24 Ocak 1959'da, İmar ve İskân Vekâleti'nin, İmar Müdürlüğü'ne bildirdiğine göre "İstanbul İmar plânlama Müdürlüğü", "İstanbul, Beyoğlu, Kadıköy, Üsküdar Boğazköyleri ve Adaları ciheti nâzım plânlarını" 1959 yılı sonuna kadar tamamlayacaktır.¹⁵⁹ Ancak planın tamamlanması, 1960 yılı sonlarını bulur.

¹⁵⁴ a.e., s. 500.

¹⁵⁵ "Bakanlığımızın Tarihçesi", T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Kurumsal Web Sitesi, <http://www.bayindirlik.gov.tr/turkce/tarihce.php>, 21 Mayıs 2008.

¹⁵⁶ Cansever, a.g.e., s. 54.

¹⁵⁷ a.e.

¹⁵⁸ Tekeli, "1839-1980 Arasında ...", s. 33.

¹⁵⁹ İBBKA, Meclis:53.959/29.10/2/1959, (23 Şubat 1959).

6- DP İktidarının Sonu

1956 yılının ikinci yarısında Başvekil'in basın toplantısı ile kamuoyunun gündeminde önemli bir yer elde etmeye başlayan İstanbul'un imarı konusu, 1960 yılına kadar gündemde kalmaya devam etmiştir. Zira, 1957 yılında büyük imar hamleleri olarak başlayan çalışmalar beraberinde büyük istimlak işlerini de getirmiş; sonraki yıllarda ise istimlak ödemeleriyle ortaya çıkan mali boyutu imarın kendisini geride bırakacak kadar etkili olmuştur.

1957 yılında İstanbul'un Fahri Belediye Reisi ünvanı verilen Başvekil ile Belediye arasındaki yakın ilişkiler, 1960'da da devam eder. Belediye Meclisi, 1 Şubat 1960'da, "İstanbul'un imarının hakiki sahibi" şeklinde ifade ettikleri Başvekil'e, İstanbul'un şükranlarını ifade eden bir altın mala verilmesine karar verir.¹⁶⁰ Aynı gün, şehrin imarı konusundaki büyük gayretlerinden dolayı Fahri Belediye Başkanı Başvekil Adnan Menderes'e, "hakiki imar yapıcısı bulunan Sayın Başvekile Meclisin bağlılık ve şükran hisleriyle meşbu bir telgraf çekilmesi ve emirlerinde bulunduğumuzun duyurulması" hakkında verilen tavrın ittifakla kabulüne karar verilir.¹⁶¹ Telgrafı alan Başvekil'in, Meclis'in ilgisine teşekkür ettiği ve yeni dönemde başarılar dilediği cevabi telgrafı, Meclis'te uzun alkışlar eşliğinde okunur.¹⁶²

1960 yılının başında şehrin mevcut durumu, Meclis üyesi Cevdet Gürkan tarafından devlet büyüklerine teşekkür telgrafı çekilmesine ilişkin verdiği önerge den rahatlıkla görülebilir:

"Büyük Kumandan Fatih'in Türk milletine hediye ettiği Büyük dahi Mimar Sinan başta olmak üzere diğer Türk sanatkâr ve mimarlarının bugüne kadar benzerleri vücuda getirilemeyen şaheserlerle süsliyerek, Türklüğünü ebedileştirdikleri ve nihayet Büyük kurtarıcı Atatürk'ün istiklal mücadelesinden sonra İstanbulla ilk teşrif ettikleri gün aynen (iki Büyük cihanın mültekasında Türk vatanın ziyneti Türk milletinin gözbebeği) şeklinde tarif ve tavsif ettiği bu güzel şehrimizi; asırların ihmal

¹⁶⁰ İBBKA, Meclis:59.960/5.1/2/1960, (20 Şubat 1960). Bkz.: Ek-30.

¹⁶¹ İBBKA, Meclis:59.960/6.1/2/1960, (20 Şubat 1960). Bkz.: Ek-31.

¹⁶² İBBKA, Meclis:59.960/35.12/2/1960, (22 Şubat 1960).

ve teseyyübünden kurtararak ona yep yeni bir çehre, asrımızın görüş ve anlayışına uygun medeni bir Büyük şehir hüviyeti vermek yolunda giriştiğimiz imar faaliyeti, yalnız memleket içinde değil, bütün dünyada geniş ve müsbet akisler uyandırmış ve bu geniş ve müsbet alaka ; daha geçenlerde Fransanın Strasbourg şehrindeki Avrupa konseyi merkez binasında toplanan mahalli idareler Avrupa konferansında, 1959 yılı Avrupa mükafatının İstanbul'a tevcihi ile, tabir caiz ise, resmen tescil ve ilân edilmiştir.

Bize bu çok şerefli mükafatı kazandıran imar hamlesi kolay olmadı. Tarihte eşine az rastlanan bir çapta istimlak yapmak zaruretinde kaldık. Bir çok hemşehrilerimiz , bu istimlak dolayısıyla, günlerce va hatta aylarca, oldukça müşkül bir durumda kaldılar. bu müşkilat , bir taraftan , istimlake maruz kalan mesken ve iş yerlerinin yerine yenilerinin temin ve tedariki , diğer taraftan da , istimlak alacaklarının tahsili gibi iki ana sebebe dayanmakta idi. Bunlardan birincisi , kısmen Belediyemizin muvakkat veya daimi olarak inşa ettirdiği dükkan ve barakalarla, kısmen de hemşehrilerimizin muhtelif meslek grupları halinde toplanarak bizzat vücuda getirdikleri sitelerle, hemen tamamen hal edildi.

İstimlak borçlarının tediye ve tesviyesi mevzuu ise, gerek vatandaşlarımızı, ve gerek belediyemizi bugüne kadar üzmemekte devam etti. Fakat, bundan iki gün evvel, 3 Şubat 1960 da , Büyük Millet Meclisinde kabul ve tasdik olunarak, kanuniyet kesbeden hükümet teklifile 1959 mali yılı Devlet bütçesine , Belediyemize verilmek üzere , 50 milyon liralık tahsisat sayesinde bugünden itibaren , mütesakim istimlak borçlarının tediye ve tesviyesine fiilen başlanmış bulunmaktadır.”¹⁶³

Büyük imar hamleleri sonucu İstanbul, 25 Ocak 1960 tarihinde, 1959 Avrupa Mükâfatı'nı (Prix de l'Europe) almış;¹⁶⁴ ancak aynı zamanda bu imar hareketleri sonucu ortaya çıkan istimlak ödemelerini yapmakta zorlanan bir şehir haline gelmiştir. İstimlak bedellerinin ödemelerindeki sorun, ardarda gelen Hükümet yardımları ile çözülmeye çalışılmaktadır. 3 Şubat 1960'da Hükümet tarafından yapılan 50 milyon liralık yardım da yetersiz gelmiş olmalı ki TBMM, Şubat ayında şehrin imarına tekrar 100 milyon lira daha tahsis eder.¹⁶⁵

¹⁶³ İBBKA, Meclis:59.960/17.5/2/1960, (20 Şubat 1960).

¹⁶⁴ Ziyaoğlu, *İstanbul Kadıları ...*, s. 505-506.

¹⁶⁵ İBBKA, Meclis:60.960/62.26/2/1960, (11 Mart 1960).

Şehrin imarındaki bu hareketli dönem, 27 Mayıs 1960'da gerçekleşen bir askeri darbe ile son bulacaktır. Askerlerin devlet yönetimine el koymasıyla beraber DP iktidarı sona ermiştir. İstanbul'da da Belediye Meclisi feshedilerek şehrin yönetimi bir askeri vali ve belediye reisine devredilmiş; Belediye Meclisi'nin görevlerinin de Belediye Encümeni tarafından yapılmasına karar verilmiştir.¹⁶⁶

7- İmarın Mali Yönü

Belediye'nin mali durumu, İstanbul'un imarındaki esas etkenlerden biridir. İmar aynı zamanda yıkımı da içeren bir faaliyet olup istimlak bedelleri oldukça yüksek tutmaktadır. Bundan dolayı, imar faaliyetlerinde aksaklıklar yaşanır. 1950'li yılların ilk yarısı, şehrin bütçesi her yıl artış göstermesine rağmen imar faaliyetlerine ayrılan tutar, mevcut planların yerine getirilmesine imkân vermez. Tahvil satışı ile ek kaynak yaratılmaya çalışılmışsa da yine de büyük inşaa faaliyetlerine girişilemez.

1956 mali yılı bütçesi yapımında "Hükümet'ten yapılacak yardım, akdedilecek istikraz ve satılacak Belediye malı arsalar bedeli" olarak 10 milyon lira gelir gösterilir.¹⁶⁷ 1956 yılı ortalarında imar faaliyetlerindeki hızlanma, beraberinde istimlak bedellerinin ödenmesi sorununu da getirir. Örneğin, Şişli-Mecidiyeköy yolu genişletmesi sırasında yola rastgelmesinden dolayı arsasının bir kısmı istimlak edilen Fransız Hastanesi'ne, 1.300.000 lira istimlak bedeli yerine 300.000 lira ödeme yapılır. Her ne kadar Başvekil, 23 Eylül 1956 tarihli basın toplantısında, Hastane'ye belirlenen istimlak bedelinin daha azıyla yetindiklerinden dolayı teşekkür etse de bu durum, Belediye'nin istimlak bedellerini ödemede çok rahat olmadığı gösterir.¹⁶⁸ Basın toplantısının hemen ertesinde, 5 Ekim 1956'da, hızla ilerleyen istimlâk ve imar faaliyetlerinin yürütülebilmesini sağlayabilmek üzere 1956 mali yılı bütçesine, 50

¹⁶⁶ İBBKA, Meclis:66.960/125.9/6/1960, [t.y.]. Bu belge, İBB Kurum Arşivi'ne, meclis kararı olarak kayıt edilmişse de bir meclis kararı değil, Askeri Vali ve Belediye Reisliği'ne gönderilen bir telgraf suretidir. Dolayısıyla belgeye ait verilen bilgiler, belgenin İBB Kurum Arşivi'ne kayıt bilgileridir.

¹⁶⁷ İBBKA, Meclis:37.956/61.8/3/1956, (8 Mart 1956).

¹⁶⁸ "Başvekil Menderes İktisadi Dâvaların Hal Yolunda Olduğunu Belirtti", *İstanbul Ekspres*, 24 Eylül 1956, s. 1-2.

milyon liralık ek gelir kaydedilir.¹⁶⁹ Aynı gün, Belediye, ek gelirin sağlanabilmesi için borçlanma ve mülk satışına başvurur. Belediye Meclisi, 5 Ekim 1956'da, Mesken ve Planlaştırma İşleri Müdürlüğü'nün teklifi ile Atatürk Bulvarı üzerinde, Gazanferağa Medresesi altında ucuz evler döner sermayesi ile yapılmakta olan iki blok apartmanın işgal ettiği adaların, İşçi Sigortaları'na, metrekaresi 1.000 liradan satışını uygun görür. Yine aynı kararla, Hesap İşleri Müdürlüğü'nün teklifleri çerçevesinde bu satıştan ucuz mesken fonuna intikal edecek tutardan lüzumu kadar ödünç para alınması da uygun görülür.¹⁷⁰

Belediye, hızla ilerleyen imar hareketleriyle beraber artan istimlak bedellerini karşılamakta zorlanır. Tasdikli imar planlarının gerçekleştirilmesi ve trafik zaruretle istimlak edilen yerlerden, Beşiktaş'ta Zirai Donatım Kurumu binası etrafında, Millet Caddesi'nin Aksaray Karakolu ile Selçuk Camii arasında, Edirnekapı'da tarihi ve turistik kıymeti haiz Mihrimah Sultan Camii etrafında, Haseki Hastanesi tevsî sahasında ve Atatürk Bulvarı'nda inşasına başlanan Hamam ve Lokanta sahası ile buna mümasil bölgelerde bulunan gayrimenkullerin mahkeme kararları ile kesinleşmiş olan istimlak bedelleri, 1956 bütçesinden ayrılan pay ile ödenememektedir. Belediye, mülk sahiplerinin haciz yoluna başvurmalarını önlemek için daha önceden satmış olduğu tahvil gelirlerini kullanmak zorunda kalır. Belediye Meclisi, 6 Ağustos 1953 tarih ve 953/229 sayılı karar ile Eminönü, Unkapanı, Beyazıt meydanı, Simkeşhane ve civarı ve Şehzadebaşı Caddesi gibi tasdikli plan icabı yapılacak istimlaklere sarf edilmek üzere satışa arz ettiği 50 milyon liralık istikraz tahvilleri hasılatından sözkonusu borçların ödenmesi için kararın kapsamının genişletilmesine karar verir.¹⁷¹ Yine de mali sıkıntılar devam etmektedir ki istimlak işlerinin yapımında aksaklıklar yaşanır. Örneğin, Sefa Güreli'ye ait 7 Kasım 1956 tarihli Başvekîl'e yazılmış olan mektuba,¹⁷² Başvekâlet Hususi Kalem Müdürü tarafından verilen cevap yazısı bu duruma bir örnektir. Yazıda, Beyoğlu Beytûmalcı Sokağı'nda Taksim ve Gümüşsuyu imar planına göre yola terkedilmesi icap eden birçok bina olduğu ancak bütçe yetersizliği dolayısıyla istimlak işlemlerinin yapılamadığı bildirilir.¹⁷³

¹⁶⁹ İBBKA, Meclis:39.956/178.5/10/1956, (12 Ekim 1956).

¹⁷⁰ İBBKA, Meclis:39.956/180.5/10/1956, [t.y.].

¹⁷¹ İBBKA, Meclis:39.956/183.9/10/1956, (12 Ekim 1956).

¹⁷² BCA, 30.1.0.0/116.734.22, (7 Kasım 1956). Mektubun dili, Osmanlıca'dır.

¹⁷³ a.e., (12 Şubat 1957).

İmar faaliyetlerine kaynak sağlayabilmek için Emlâk ve İstimlâk Müdürlüğü, 16 Kasım 1956'da, belediye mülkiyetinde bulunan rantabilitesi düşük bazı binaların satılması için Belediye Meclisi'ne teklifte bulunur. Teklif gereğince, Beyoğlu'nda, İstiklâl Caddesi'nde 4.103 metre sahayı işgal eden Serklidoryan binasının ve bulunduğu blokun 25 milyon liradan aşağı olmamak üzere satılmasına karar verilir.¹⁷⁴ Ancak arttırma usulü ile satışa çıkarılmasına rağmen 24 Aralık 1956 tarihinde kapalı zarf arttırmasına yalnız 15 milyon 624 bin liralık bir teklif mektubu alındığından Belediye Reisi Fahrettin Kerim Gökay, Meclis'ten, önceki kararda konan 25 milyon lira sınırının kaldırılması talebinde bulunur; Meclis bu isteği uygun görür.¹⁷⁵ Yine aynı günlerde, Yıldız Parkı dahilinde bulunan 4.790 m² sahalı belediye malı çini fabrikasını işletmek üzere Sümer Bank tarafından devir alınmak için müracaat edilmiş olup fabrikanın işler hale sokulması ve en uygun şartlarda devir ve satışının yapılması için Meclis tarafından, Emlâk ve İstimlâk Müdürlüğü'ne yetki verilmesine karar verilir.¹⁷⁶

Bütçede artış yapılmışsa da istimlak bedellerinin ödemelerinde yaşanan sorunlara çözüm yaratılamamıştır. Öyle ki istimlak bedellerinden dolayı açılan davalarda da artış yaşanmaktadır. Belediye Meclisi, Hesap İşleri Müdürlüğü'nün 15 Şubat 1957 tarihli, şehrin imarı ile ilgili istimlâk davalarındaki artış sebebiyle bütçeden "mahkeme harçları ve giderleri" faslına ayrılan ödeneğin arttırılması yönündeki isteğini, uygun görür.¹⁷⁷

Belediye, mali açıdan sorunlar yaşıyor; istimlak bedellerinin ödemelerinde sıkıntılar oluyorsa da 1956 mali yılı bütçesi geliri, tahmin edilenden de fazla olmuştur. 1956 bütçesinde "yardım, borçlanma ve satış" karşılığı 60 milyon liralık bir kalem açılmış; buna rağmen elde edilen gelir yaklaşık 30 milyon lirada kalmıştır.¹⁷⁸ Ancak muhammen bedel olarak hesaba katılmayan tahvil gelirleri yaklaşık 40 milyon lira olduğundan toplam bütçe geliri beklenenin üzerinde

¹⁷⁴ İBBKA, Meclis:40.956/262.22/11/1956, [t.y.].

¹⁷⁵ İBBKA, Meclis:40.956/279.28/12/1956, (4 Ocak 1957).

¹⁷⁶ İBBKA, Meclis:40.956/263.22/11/1956, [t.y.].

¹⁷⁷ İBBKA, Meclis:41.957/59.22/2/1957, (26 Şubat 1957). Bu belge, İBB Kurum Arşivi'nde, *karar tarihi* 19/2/1957 olarak kayıtlıdır.

¹⁷⁸ İBBKA, Meclis:54.959/96.27/2/1959, (28 Şubat 1959). Bu belge, İBB Kurum Arşivi'nde, *karar tarihi* 24/2/1959 olarak kayıtlıdır.

gerçekleşmiştir.¹⁷⁹ Sonuç olarak, tahvilde bir çeşit borçlanma metodu olduğundan Belediye bütçesinde, borçlanma miktarı artmıştır.

1957 mali yılı bütçesinde ise “yardım, borçlanma ve satış”tan elde edilecek gelir bir önceki yıla göre daha da arttırılarak 81,5 milyon lira olarak öngörülür.¹⁸⁰ Bununla beraber Belediye’nin normal gelirleri de eklenirse 1957 bütçesi, 184 milyon liradan bağlanmışır.¹⁸¹ Tahvil ve borç ödemelerinin çok fazla olmadığı bu bütçede, en büyük pay istimlak işlerine ayrılır. Ancak şehirde imarın en yoğun yaşandığı 1957 yılı, bütçede sürekli artışların görüldüğü bir yıl olacaktır. İlk artış, Dahiliye Vekâleti tarafından, imar hareketleri dikkate alınarak bütçenin “yardım, borçlanma ve satış” faslına 22 milyon lira eklenmesi ile görülür.¹⁸² Bundan sonra da artan imar ve istimlak harcamalarını karşılamak üzere bütçeye ek yapılır. 14 Haziran 1957’de Bütçe Komisyonu, “yardım, borçlanma ve satış”tan beklenen 103,5 milyon liranın 75 milyonunun gerçekleşmesinden dolayı daha fazla gayrimenkul satışı ile karşılanmak üzere bütçeye 30 milyon lira ek yapılmasına ilişkin görüşü Meclis tarafından kabul edilir.¹⁸³ Böylece, “yardım, borçlanma ve satış” ile elde edilmesi planlanan gelir toplamı 133,5 milyon lira olarak belirlenmiş olup Belediye’nin normal gelirlerinin üzerine çıkılmış olur. Bundan sonra da yine aynı gerekçelerle, 28 Haziran 1957’de 6 milyon lira,¹⁸⁴ 15 Temmuz 1957’de 100 milyon lira¹⁸⁵ ve en son 8 Kasım 1957’de 10 milyon lira¹⁸⁶ daha bütçeye ek yapılarak toplam bütçe tutarı 352 milyon liraya çıkartılır. Bu tutarın 249,5 milyon lirasının, “yardım, borçlanma ve satış” ile elde edilmesi planlanmıştır.

Bütçede bu şekilde büyük artışlara gidilse de Belediye, imar harici giderlerini dahi ödemede sorunlar yaşar. Örneğin, Belediye bütçesinden Beden Terbiyesi Bölge Müdürlüğü’ne verilmesi gereken kanuni payın ödenmesinde gecikme sözkonusudur. Beden Terbiyesi Bölge Müdürlüğü, 5 Aralık 1957’de, Belediye’ye ait olan Spor ve Sergi Sarayı’nda daha çok sportif faaliyetler yapılmasından dolayı Saray’ın, kendi

¹⁷⁹ a.e.

¹⁸⁰ İBBKA, Meclis:42.957/63.28/2/1957, (2 Mart 1957).

¹⁸¹ a.e.

¹⁸² İBBKA, Meclis:43.957/96.19/4/1957, (24 Nisan 1957).

¹⁸³ İBBKA, Meclis:44.957/155.14/6/1957, (18 Haziran 1957).

¹⁸⁴ İBBKA, Meclis:44.957/182.28/6/1957, (1 Temmuz 1957).

¹⁸⁵ İBBKA, Meclis:45.957/217.15/7/1957, (15 Temmuz 1957).

¹⁸⁶ İBBKA, Meclis:46.957/284.8/11/1957, (12 Kasım 1957).

teşkilatları ile ilgili olduğunu öne sürerek kendi kurumlarına devrini ister. Müdürlük'ün, bu devir karşılığında kendilerine ait olan Sıraserviler Caddesi'nde bulunan bir binanın Belediye'ye verilmesini ve arada fark olursa bu farkında 1955-1957 senelerinde Vilayet ve Belediye bütçelerinden ayrılan kanuni paylardan doğan yaklaşık 5 milyon liralık alacaktan mahsup edilmesi teklifini Belediye Meclisi, 25 Şubat 1958'de gereğinin yapılması yönünde karara bağlar.¹⁸⁷

İmara kaynak yaratabilmek için Emlak ve İstimlak Müdürlüğü, bazı arsa ve mülklerin satışını gündeme taşır. Müdürlük, 19 Aralık 1957'de, yol ve meydanların açılması sırasında istimlak edilen Vakıflar İdaresi'ne ait gayrimenkullere karşılık Belediye'ye ait Mısır Çarşısı'nın verilmesini teklif eder. Kavanin Encümeni'nin, Mısır Çarşısı'nın devrinin yapılmasını ve Belediye lehine oluşacak aradaki farkında İstanbul'un imarında kullanılabileceği görüşü Belediye Meclisi tarafından dikkate alınarak gereğinin yapılmasına karar verilir.¹⁸⁸ Aynı gün, 19 Aralık 1957'de, Müdürlük'ün, Beyoğlu Çatmamescit Mahallesi Refik Saydam Caddesi üzerinde bulunan 27.030 m² belediye malı metruk mezarlık sahasının, garaj ve otel gibi tesisler inşaatı yapmak isteyen İşçi Sigortaları Kurumu'na satılmasına dair teklifi de Meclis tarafından kabul edilir.¹⁸⁹ Bir başka teklif de turistik bir otel inşaatı için Taksim Belediye Bahçesi'nden, Belediye Gazinosu'nu da ihtiva eden 10.000 m²'lik kısmın, artan otel ihtiyacını karşılamak üzere Vakıflar Bankası'na satılmasına ilişkindir. İmar Komisyonu, ileride yapılacak Taksim Meydanı düzenlemesini dikkate alarak 7000 m²'nin satışını uygun bulmuş olup teklif, Meclis'te kabul görür.¹⁹⁰

Her ne kadar satış teklifleri uygun görülümüşse de 1957 mali yılı bütçesinde beklenen gelir karşılanamamıştır. Yıl içinde yapılan arttırmılarla bütçe 352 milyon liraya çıkarılmışken yıl sonunda elde edilen gelir yaklaşık 241,5 milyon lira olmuştur. Bütçede, “yardım, borçlanma ve satış” ile elde edilecek gelir karşılığı

¹⁸⁷ İBBKA, Meclis:48.958/72.25/2/1958, (14 Mart 1958).

¹⁸⁸ İBBKA, Meclis:48.958/73.25/2/1958, (14 Mart 1958).

¹⁸⁹ İBBKA, Meclis:48.958/74.25/2/1958, (14 Mart 1958).

¹⁹⁰ İBBKA, Meclis:48.958/80.27/2/1958, (14 Mart 1958). Meclis'in 7.000 m²'lik alanı uygun görmesi karşısında Vakıflar Bankası, 9 Eylül 1958'de, otelin projesine göre ihtiyacının 8.371 m² olduğunu öne sürerek tekrar talepte bulunup 10 milyon lira teklif eder. İpotek amaçlı bahçe ve gazinonun tamamına 1954 senesinde Emlak ve Kredi Bankası tarafından 7,792 milyon lira bedel takdir edilmiş olduğundan Meclis, önerilen teklifi yerinde bularak onaylar. İBBKA, Meclis:53.959/47.10/2/1959, (23 Şubat 1959).

249,5 milyon liralık harcama kalemine rağmen bu kısım geliri, beklenenin yarısı olan yaklaşık 125 milyon lira olmuştur.¹⁹¹ Bu açık ise sonraki yıllara borç olarak yansiyacaktır.

1958 mali yılı bütçesi, toplam 442 milyon 600 bin liradan bağlanır. Bütçe Encümeni, imar hareketlerine hızla devam edilebilmesi ve bundan dolayı oluşan Belediye borçlarının tasviyesi amacıyla bütçenin % 50'si civarında bir miktarını, bu hizmetlere ayırmaya karar vermiştir. “Yardım, borçlanma ve satış” ile elde edilecek gelir miktarı yaklaşık 339 milyon lira olarak öngörülmüştür. Bu miktarın çok büyük bir kısmı yine imar ve istimlak işleri için ayrılmışsa da daha önceden alınan borçların ödemesine 100 milyon liradan fazla para ayrılacaktır.¹⁹²

Ancak bütçede belirtilen gelir artışı beklendiği şekilde gerçekleşmediğinden Hesap İşleri Müdürlüğü, 3 Mayıs 1958'de Belediye Meclisi'ne, artan imar ve istimlak giderlerini karşılamak üzere tahvil çıkarılmasını teklif eder. İlgili teklif uyarınca Meclis, Riyaset makamına 75 milyon liralık tahvil çıkarılması için yetki verilmesine karar verir.¹⁹³

Bir önceki yıla göre artış gösteren bütçe hızla ilerleyen imar faaliyetleri karşısında yetersiz kaldığından yeniden bütçenin büyütülmesine karar verilir. 13 Haziran 1958'de, yine “yardım, borçlanma ve satış” ile elde edilecek gelir kalemine 150 milyon lira ek yapılarak bütçe toplamı 592 milyon 600 bin liraya çıkarılır.¹⁹⁴

Her ne kadar tahvil çıkarılmak suretiyle gelir kaleminin arttırılmasına çalışılmışsa da yıl sonuna doğru sadece 25 milyon liralık tahvil satılır.¹⁹⁵ Bütçeye, “yardım, borçlanma ve satış”la elde edilecek gelir karşılığı olarak 489 milyon lira civarında bir miktar öngörülmüş ancak, elde edilen gelir yaklaşık 160 milyon lira olmuştur. Belediye'nin normal gelirleriyle beraber bütçe gelir toplamı 282 milyon

¹⁹¹ İBBKA, Meclis:60.960/63.29/2/1960, (29 Şubat 1960).

¹⁹² İBBKA, Meclis:48.958/81.28/2/1958, (10 Mart 1958).

¹⁹³ İBBKA, Meclis:50.958/136.10/6/1958, (16 Haziran 1958).

¹⁹⁴ İBBKA, Meclis:50.958/154.13/6/1958, (24 Haziran 1958).

¹⁹⁵ İBBKA, Meclis:54.959/96.27/2/1959, (28 Şubat 1959). Bu belge, İBB Kurum Arşivi'nde, *karar tarihi* 24/2/1959 olarak kayıtlıdır.

lira civarında gerçekleşmiştir.¹⁹⁶ Sonuç olarak bütçe, 1957 senesinde olduğu gibi yine açık vermiştir.

1959 mali yılı bütçesinde, yardımlar karşılığı 50 milyon lira, borç olarak 275 milyon lira ve belediye malı bina ve arsa satışından 6 milyon lira olmak üzere “yardım, borçlanma ve satış” kalemine 331 milyon lira ve 1958’de çıkarılan tahvillerin karşılığı olarak da 50 milyon lira gelir öngörülmüştür. Böylece bütçe, toplam 500 milyon liradan bağlanmıştır. Yine bu bütçenin de büyük kısmı imar ve istimlak işlerine ayrıldığı gibi 168 milyon liradan fazla bir tutar da borçların ödemesine ayrılmıştır.¹⁹⁷ Yıl ortasına doğru imar ve istimlak işlerinin devamının sağlanması için yine bütçeye ek yapılmasına karar verilir. Önceden olduğu gibi “yardım, borçlanma ve satış” kalemine 50 milyon lira ek yapılarak bütçe toplamı, 550 milyon liraya çıkarılır.¹⁹⁸

1960 mali yılı bütçesinde, yardımlar karşılığı 100 milyon lira, borç olarak 244 milyon lira ve belediye malı bina ve arsa satışından 50 milyon lira olmak üzere “yardım, borçlanma ve satış” kalemine 394 milyon lira ve 1958’de çıkarılan tahvillerin karşılığı olarak da 15 milyon lira gelir öngörülür. Bütçe, toplam 560 milyon liradan bağlanır. Yine bu bütçede de yaklaşık 206 milyon liralık bir tutar borçların ödemesine ayrılmıştır.¹⁹⁹

Sonuç olarak, 1950’li yılların ikinci yarısına bakıldığı takdirde 1956 yılında bütçe, ek yapılmak suretiyle arttırılmış olup sonraki yıllarda da bu durum devam etmiştir. Özellikle 1957 yılındaki yoğun imar hareketleri, bütçede büyük artış meydana getirmiş ancak gelir kalemlerinde olması beklenen artış sağlanamadığından denk bütçe gerçekleşmemiştir. Sonraki yıllarda ise imar harcamaları kadar borç ödemeleri de bütçeden önemli pay almaya başlamıştır. İmar hareketleri, şehre önemli katkılar sunduğu gibi şehrin borç yükünü de arttırmıştır. Aşağıdaki tablo, bu durumu daha anlaşılır bir şekilde sunmaktadır.

¹⁹⁶ İBBKA, Meclis:60.960/63.29/2/1960, (29 Şubat 1960).

¹⁹⁷ İBBKA, Meclis:54.959/96.27/2/1959, (28 Şubat 1959). Bu belge, İBB Kurum Arşivi’nde, *karar tarihi* 24/2/1959 olarak kayıtlıdır.

¹⁹⁸ İBBKA, Meclis:56.959/284.30/6/1959, (3 Temmuz 1959).

¹⁹⁹ İBBKA, Meclis:60.960/63.29/2/1960, (29 Şubat 1960).

Tablo 2.6: 1956-60 yıllarında hazırlanan belediye bütçeleri

Yıl	Bütçe tutarı (milyon TL)	Bütçe içindeki “yardım, borç ve satış” geliri (milyon TL)	Bütçe içindeki “yardım, borç ve satış” geliri yüzdesi (%)	Gerçekleşen bütçe geliri (milyon TL)
1956	140,60	60,00	42,67	157,58
1957	352,00	249,50	70,88	241,51
1958	592,60	489,19	82,55	282,30
1959	550,00	381,23	69,31	-
1960	560,00	394,09	70,37	-

Kaynak: İBBKA, Meclis:54.959/96.27/2/1959, (28 Şubat 1959)
(Bu belge, İBB Kurum Arşivi’nde, karar tarihi 24/2/1959 olarak kayıtlıdır.)
ile **İBBKA, Meclis:60.960/63.29/2/1960, (29 Şubat 1960)**’dan derlenmiştir.

8- İmarın İdeolojik Boyutu

1950’lilerin ilk yarısında olduğu gibi yine imar esnasında etnik ve dini vurgular görülür. Tarihi eserlerin ihyası amacıyla, camilerin restorasyonuna önem verilmiştir. Camilerin ortaya çıkması için etraflarındaki binaların istimlak edilerek yıkılması yoluna başvurulur. Örneğin, Sultanmahmud türbesinin açığa çıkarılması için İstanbul Kız Lisesi’nin yıkılmasına karar verilmiş;²⁰⁰ denizden bakılınca, kubbeleri ile süslü Eyüp silüetini kapadığından dolayı lise binasının yıkılması zorunlu görülerek lise, imar planından çıkarılmıştır.²⁰¹

Şehrin İslami karakterinin ön plana çıkması için Eyüp İlçesi imar planı özenle ele alınmış olup “şark ve islam aleminin Mukaddes Beldesi Eyübün” ortaya çıkarılarak “İslâmın 2 inci bir ziyaret merkezi” olmasına çalışılmıştır.²⁰² Eyüp’ün, bir ibadet sitesi olmasına gayret edilmiş; bölgedeki evlerin eski Türk evleri şeklinde yapılmasına ve meydanın turistik bir yer olarak düzenlenmesine önem verilmiştir. Bu

²⁰⁰ Nereleri Yıkılacak ..., s. 9.

²⁰¹ a.e., s. 10.

²⁰² İBBKA, Meclis:48.958/79.27/2/1958, (14 Mart 1958).

sebeple, yolların mümkün olduğunca sitenin çevresinden geçmesine özen gösterilerek ana yolun bir tünel vasıtasıyla Silahtarağa yoluna bağlanması ile sahanın sükûnetinin sağlanabileceği düşünülür.²⁰³ Gazeteci Mehmed Ali Yalçın'a göre, "Uğurlu imar hareketi, Eyüp semtini, aynı zamanda (Türkün Kâbesi) haline getirecektir."²⁰⁴

İslami eserlere büyük önem verilse de yollar her zaman öncelikli olmuştur. Karaköy'de, imar planında yol sahasında kaldığından Merzifonlu Karamustafa Paşa Camii'nin, Kınalıada'da münasip bir yere nakline ilişkin İmar Müdürlüğü'nün teklifi, Belediye Meclisi'nce uygun görülür.²⁰⁵

İsim değiştirmeler bu dönemde de devam etmiştir. Örneğin, Ortaköy'deki "Pirpiri" adı ile anılan sokak ismi, İstanbul'un işgali esnasında müessif hadiselere karışmış bir yabancının adı olduğundan "milli hissiyatı" rencide ettiği düşünülerek Belediye Meclisi'nce değiştirilmesine karar verilmiştir.²⁰⁶ Bir diğer örnek ise Heybeliada'da beton olarak yeniden inşa edilen ve "Papas mektebinin etrafını dolaştığı için halk arasında (Papas Turu) denen yola (Alp Görüngen) adının verilmesine" dair teklifin Meclis tarafından uygun görülmesidir.²⁰⁷

10 Mayıs 1958'de, bir vatandaş Dahiliye Vekâleti'ne verdiği dilekçe ile "rum" kelimesi ile başlayan bazı meşhur semtlerin "nur" kelimesi ile değiştirilmesini ve bu meyanda mesela Rumeli Hisarı yerine Nureli Hisarı ismi verilmesini teklif eder. İmar Müdürlüğü, 21 Mart 1959'da, "tarihe intikal etmiş bu gibi isimlerin tebdil veya tashihi doğru olmayacağı, Demokratik idarelerde bazı siyaset ve ırk çalışmalarını yaratacak bu gibi hareketlerin tecviz olunamayacağı teemmül edilmekle teklifin her cihetten yersiz olduğu düşünülmekte ise de, bu hususta kat'i bir karar verilemediğinden keyfiyetin bir kere de Belediye Meclisince tezekkür edilerek, alınacak karara göre hareket edilmesi uygun olacağı mütalea edilmiş bulunduğu"

²⁰³ **Nereleri Yıkılacak ...**, s. 10-11.

²⁰⁴ **a.e.**, s. 32.

²⁰⁵ **İBBKA**, Meclis:53.959/6.9/1/1959, (13 Ocak 1959).

²⁰⁶ **İBBKA**, Meclis:43.957/134.7/6/1957, (21 Haziran 1957).

²⁰⁷ **İBBKA**, Meclis:50.958/205.24/6/1958, (4 Temmuz 1958).

dair teklifi Belediye Meclisi'nin 1 Haziran 1959 tarihli toplantısında Mülkiye Encümeni'ne havale edilmişse de o sırada teklif geri çekilir.²⁰⁸

Aksaray Meydanı dörtyol kavşağında daire halinde bulunan yeşilliğin ortasına “Türk Büyüklerinden birinin heykelinin konması”na dair önergeye cevap olarak Belediye Reis Muavini Sedat Erkoğlu, konunun Başvekil'in emri ile ele alındığını, yerli ve yabancı uzmanlar ve heykeltraşlardan oluşan bir komisyonun çalışmaya başladığını beyan eder.²⁰⁹

9- Darbe Sonrası Şehrin İmar Durumu

27 Mayıs 1960 askeri darbesi sonrasında Belediye Meclisi yetkisini haiz Belediye Encümeni'nin ilk faaliyetlerinden birisi, 26 Ağustos 1960'ta “Hürriyet inkılabının sembolü” olmak üzere Beyazıt Meydanı'nın adının, Hürriyet Meydanı olarak değiştirilmesi kararıdır.²¹⁰ Bir diğer isim değişikliği ise Mithatpaşa Stadyumu'nun, 1961 yılında tekrar İnönü Stadyumu adını almasıdır.²¹¹

Darbe sonrası yapılan mahkemelerde ele alınan konulardan biri de İstanbul'un imarı olmuş; istimlak sürecinde yaşanan olumsuz etkilerle ilgili olarak suçlamalarda bulunulmuştur. Bu sebeple, imar çalışmaları esnasında bedelsiz yapılan istimlaklerden, ödenmeyen istimlak bedellerinden, rızaen ferağ formülü suretiyle ellerinden malları alıp yıkılması sonucu vatandaşların uğradıkları zararlardan ve görevi kötüye kullanmaktan ötürü sorumluları cezalandırmak için dava açılır.²¹² Davanın sanıkları hakkında, “Başda Adnan Menderes olmak üzere diğerlerinin memuriyetleri sırasında iştirâk ettiklerinden ötürü T.C.K.nun 146/1. maddesi gereğinde idam cezası”²¹³ talep edilir. Sanıkların iddiaları kabul etmediği davanın, o

²⁰⁸ İBBKA, Meclis:56.959/159.1/6/1959, (12 Haziran 1959).

²⁰⁹ İBBKA, Meclis:51.958/224.3/10/1958, (22 Ekim 1958).

²¹⁰ İBBKA, Meclis:64.960/240.26/8/1960, (8 Eylül 1960).

²¹¹ Ziyaoğlu, *Yorumlu İstanbul ...*, s. 81.

²¹² Ziyaoğlu, *İstanbul Kadıları ...*, s. 508.

²¹³ a.e., s. 480.

sırada devam etmekte olan anayasayı ihlal davası ile birleştirilmesine karar verilir.²¹⁴ Bu arada askeri darbe sonucu “düşük” ilan edilen Başbakan Adnan Menderes’e verilmiş olan İstanbul Fahri Belediye Reisliği ünvanı ve beratı da 10 Mayıs 1961’de, “Meclis yetkilerini haiz Belediye Encümeni” kararı ile iptal edilir.²¹⁵

27 Mayıs 1960 askeri darbesi, DP iktidarının sonunu getirdiği gibi 1956 yılı ortalarında İstanbul’da başlamış olan yoğun imar hareketlerini de sonlandırmıştır.

Vilayet’in hazırlamış olduğu “İstanbul’un Kitabı” adlı kitap, İstanbul’da yapılan ve yapılmak istenen işlere dair neredeyse en kapsamlı kaynaktır. Kitapta yer alan yol planlarının bir kısmı gerçekleştirilmiş; bazılarının ise hiç uygulaması olmamıştır.

Rumelihisarı restorasyonu, Elmalı Bendi ikinci kısım inşaatı, Haydarpaşa ve Salıpazarı limanları, Adalet Sarayı ve Belediye Sarayı binaları, Hilton ve Divan otelleri, fabrikalar ve okul inşaatları yol harici tamamlanan imar faaliyetleri arasındadır. Göçmen konutları, Levent ve Ataköy mahalleri ile Etiler gibi kooperatifler vasıtasıyla yapılan siteler dönemin mesken projeleri arasındadır. 1950’li yılların ikinci yarısında, özellikle camilerin etrafının açılarak restore edilmelerine önem verilmiş; meydanlar yeniden düzenlenmiştir.

İmar hamlelerinin esas kısmını teşkil eden yolların inşasına büyük önem verilmiş; Londra Asfaltı 50 metre genişliğinde yeniden yapılmış; onun devamı olarak Millet Caddesi de 50 metre genişliğinde inşa edilmiştir. Sur içinde, Vatan Caddesi 60 metre olarak yapılmış; Ordu Caddesi 30 metreye genişletilmiş; Edirnekapı-Beyazıt yolu ile bu yolları birbirine bağlayan caddeler yapılmıştır. Aksaray, Beyazıt ve Eminönü Meydanları genişletilerek yeniden düzenlenmiş; Sirkeci-Florya sahil yolu inşa edilmiştir. Haliç’in iki yanında Eminönü-Unkapanı ve Karaköy-Azapkapı yolları açılmış; Karaköy Meydanı genişletilmiştir. Boğaz sahil yolu ve Taksim-Büyükdere yolu yapılmış; 50 metrelik Yıldız Bulvarı açılmıştır. Anadolu yakasında da sahil yolu ve Ankara-İstanbul yolu inşasında bulunulmuştur.

²¹⁴ “Yassıada Davaları”, www.NedirVeKimdir.com Web Sitesi, <http://www.nedirvekimdir.com/nedir/yassiyada-davalari.html>, 21 Mayıs 2008.

²¹⁵ Ziyaoğlu, **İstanbul Kadıları ...**, s. 483.

Ulaşım araçlarında yeniliklere gidilerek tren hattının elektrifikasyonu yapılmış; tramvaylar peyderpey kaldırılarak otobüs sayıları artırılmış ve trolleybüs hatlarının döşenmesi için çalışmalar da bulunulmuştur.

Geçen on yıllık dönemde, metro ve asma köprü gibi şehir için çok önemli olan projeler gündemde olmuş; avan projeler yaptırılmışsa da herhangi bir inşaat faaliyeti olmamıştır.

Sur içinde, Atatürk Bulvarı'na paralel, Samatya'yı Cibali'ye bağlayacak olan Fatih Bulvarı ve Yedikule'yi Balat'a bağlayacak olan Yeni Bulvar gerçekleştirilemeyen projeler arasındadır. Yine, Süleymaniye'ye doğru 70 metrelik bir bulvar açılması; sahil yolunun Sirkeci'den Ayasofya'ya çıkarak, Topkapı Sarayı'nı içine alacak şekilde devam ederek Cankurtaran'dan tekrar sahile bağlanması planlanmış ancak yapılamayan projelerdendir. Galata Köprüsü'nün Sirkeci ayağının, Haliç'e kaydırılarak Yeni Cami'nin önünün açılması; Yenikapı'nın fuar sahası olarak düzenlenmesi ve ulaşım araçlarının aktarma noktası olması; Vatan Caddesi'nin bulunduğu güzergâhın kültür sahası haline getirilmesi; sur dışında olimpiyatlara hazırlık olarak Bayrampaşa Stadı'nın inşası; Aksaray Meydanı'na, Türk büyüklerinden birinin heykelinin konulması; Taksim Meydanı'nda bulunan Cumhuriyet Anıtı'nın daha büyüğü ile değiştirilerek Meydan'ın yeniden düzenlenmesi uygulanamayan işler arasındadır. CHP zamanında inşaatına başlanan Opera Binası çalışmalarına devam edilmişse de sonuç alınamamıştır.²¹⁶

DP'nin iktidar oluşu ile başlayan 1950-1960 yılları arasında İstanbul'da yapılan imar hareketleri, sonradan, genelde şehir için iyi olmayan bir icraat olarak değerlendirilmiştir. Burhan Arpad, dönemin şehircilik anlayışını, "Bırakınız Yıksınlar ve dilediklerini yapsınlar!"²¹⁷ şeklinde ifade ederken Şafak Altun, daha keskin bir ifadeyle dönemi, "Yıldırım Yıkma Harekatı"²¹⁸ olarak adlandırmıştır.

²¹⁶ Opera Binası çalışmaları 1969 yılında tamamlanacak ve Bina, "İstanbul Kültür Sarayı" adıyla açılacaktır. Ertesi yıl Kültür Sarayı, bir yangın sonucu harabeye dönecek, yeniden yapılarak 1978 yılında "Atatürk Kültür Merkezi" adı altında tekrar açılacaktır. Kuruyazıcı, **a.g.e.**, s. 95-96.

²¹⁷ Burhan Arpad, "Son Elli Yılda İstanbul'un Topografik Değişimi ve Nedenleri", **İstanbul, Yokedilen Kültür Mirası**, İstanbul, İmar ve İskan Bakanlığı Büyük İstanbul Nâzım Plan Bürosu Bşk., 1979, s. 41.

²¹⁸ Şafak Altun, "İstanbul 1956'da Nasıl Yıkılmıştı?", **Turkishtime Aylık İş ve Ekonomi Kültürü Dergisi**, Sayı: 44, İstanbul, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM), Aralık 2005, s. 136.

Doğan Kuban, imar faaliyetlerinin İstanbul'u tahrip ettiği öne sürmüştü,²¹⁹ Adalet Alada da tahribatın, Başbakan'ın imarı, ekonomik ve politik durumu kötüleşen hükümetini kurtaracak bir araç olarak görmesinden kaynaklandığı tespitinde bulunmuştur.²²⁰ İlhan Tekeli ise aynı durumu şöyle ifade etmiştir: "1956 yılına geldiğinde Türkiye dışta ödemeler dengesi sorunuyla karşılaşmıştı ve dış borç bulamıyordu; içte de muhalefet güçleniyordu. Menderes ülke içinde siyasal desteğini arttırmak ve dışa karşı gücünü göstermek için İstanbul'da siyasal amaçlı bir imar operasyonuna girişti."²²¹ Aydın Boysan, Menderes dönemi imar faaliyetlerini bütünüyle hatalı görmüş; seçime yönelik bir hareket olarak değerlendirdiği, "Beyoğlu'na karşı İstanbul"²²² sloganıyla yapılan imar faaliyetlerinin amacını şöyle ifade etmiştir: "1956 imar hummasının açık ve gizli politik propagandası, Müslüman ve Türk İstanbul'u ihya etmektir."²²³

Burak Boysan da olumsuz gördüğü imar faaliyetlerini şu şekilde değerlendirmiştir: "İçte karşı Demokrat Parti'nin, dışta karşı da Türkiye'nin gücünü göstermek, ve aynı zamanda geçmişle hesaplaşmak için yürütülen en önemli politik faaliyet İstanbul'un imarı oldu."²²⁴ 20. yüzyılın ortasından itibaren geniş bulvarların prestij sağladığı tespitini yapan Boysan, Şah'ın Tahran'da, Karamanlis'in de Atina'da imar hareketleri yaptığı bir sırada yapılan imar faaliyetlerini, çağına uygun bir eylem olarak değerlendirmişse de,²²⁵ Boysan'a göre, DP uzun yıllar Amerikan yardımının da katkısıyla ülke çapında yatırımlar yapmasına rağmen kalkınmanın somut sonuçları görülememiş; DP, imar faaliyetlerini seçime yönelik bir "halkla ilişkiler stratejisi" olarak ele almıştır.²²⁶ Boysan'ın, imarın asıl amacına ilişkin tespiti ise oldukça yerindedir: "... 1950'lerde asıl amaç ne trafik sıkışıklığını önlemektir, ne potansiyel nüfus artışına çare aramak, ne de mesela otomotiv sanayiine bir ivme

²¹⁹ Kuban, "1950'lerde İstanbul'da Menderes imarı", **75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık**, Ed.: Yıldız Sey, İstanbul, Tarih Vakfı, Eylül 1998, s. 83. Kitapta belirtildiği üzere Kuban'ın yazısı, 1995'de basılmış olan Tarih Vakfı'na ait İstanbul Ansiklopedisi'nden alınmıştır.

²²⁰ Alada, **a.g.e.**, s. 136.

²²¹ Tekeli, "**1839-1980 Arasında ...**".

²²² Aydın Boysan, "Adnan Menderes belediyciliği imar hareketi uygulama ve sonuçları", **Türk Belediyciliğinde 60 Yıl / Uluslararası Sempozyum / Ankara, 23-24 Kasım 1990 / Bildiri ve Tartışmalar**, [y.y.], Ankara Büyükşehir Belediyesi, [t.y.], s. 231.

²²³ **a.e.**, s. 233.

²²⁴ Burak Boysan, "Halkla İlişkiler Stratejisi Olarak İstanbul'un İmarı / Politik Hummanın Silinmeyen İzleri", **İstanbul Dergisi**, Sayı: 4, [y.y.], Tarih Vakfı, Ocak 1993, s. 84.

²²⁵ **a.e.**, s. 85.

²²⁶ **a.e.**, s. 86.

vermek, imar hareketlerinin motivasyonu ekonomik veya demografik değil, ideolojik ve politiktir.”²²⁷ Bu amaçla yapılan faaliyetler ise “son Osmanlı şehrinin Türkleşmesi sürecini”²²⁸ tamamlamış; böylece, “Kozmopolit Doğu Akdeniz şehri yerini ulusal bir metropole”²²⁹ bırakmıştır.

Turgut Cansever’e göre, 19. yy sonunda Hausmann’ın²³⁰ merkezi idarenin desteğiyle Paris’te, tarihi şehir dokusunu yıkarak yolları genişletmesi şeklindeki planlama yaklaşımı, Prost Planı’nın temelini oluşturduğu gibi Menderes zamanında da aynen uygulanmıştır.²³¹ İlhan Tekeli’nin de “Hausmanian bir estetik anlayışı” olarak ifade ettiği bu yaklaşımla²³² yeni projelerden ziyade mevcut işlerin yapılmasına ağırlık verilen bu dönemi, Tekeli şöyle ifade eder: “Prost ve Müşavirler Heyeti planlarının kararlarının, seçmeci bir tutumla, çevreye çok daha az duyarlı olarak uygulanmasından ibarettir.”²³³

27 Mayıs 1960 sonrasındaki askeri yönetim sırasında da Belediye’nin borçlarına ilişkin sorunlar devam eder. İstanbul Belediyesi, istimlakten meydana gelen borçlarının ödenebilmesi ve diğer her türlü öz kaynaklarınca karşılanamayan beledi hizmetlerinin yapılabilmesi için Hükümet’ten, 235 milyon 271 bin lira yardım istemişse de Maliye Bakanlığı’nca, 1962 mali yılı bütçesinden İstanbul Belediyesi istimlak borçlarını karşılamak üzere ancak 25 milyon lira ayrılmıştır.²³⁴

Herşeye rağmen, şehrin imar çalışmaları devam etmekte olup 1961 yılında Avrupa yakasında tramvaylar tamamen kaldırılarak trolleybüs işletilmeye başlanır. Yine aynı yıl, yapımına 1955 senesinde karar verilen İstanbul Manifaturacılar Çarşısı (İMÇ) inşaatına başlanır.²³⁵

²²⁷ a.e., s. 89.

²²⁸ a.e., s. 84.

²²⁹ a.e., s. 89.

²³⁰ Baron Haussmann, Paris’in kalabalık iskân sahalarında yeni bulvarlar açmış, köprüler ve tesisler yaptırmıştır. Paris Belediyesi’ni, 1860 yılında 260 milyon, 1865’de ise 250 milyon frank borca sokmuştur. Bu yaptığı borçlar yüzünden istifaya ve memleketi iki yıl terk etmeye mecbur kalmış; daha sonra davet edilerek milletvekili yapılmış ve Fransa’nın en büyük nişanı verilmiştir. Ziyaoğlu, **İstanbul Kadıları ...**, s. 481.

²³¹ Cansever, a.g.e., s.53.

²³² Tekeli, “1839-1980 Arasında ...”.

²³³ Tekeli, “1839-1980 Arasında ...”.

²³⁴ BCA, 30.1.0.0/71.449.8, (2 Nisan 1962).

²³⁵ “İMÇ’nin Tarihçesi”, **İstanbul Manifaturacılar ve Kumaşçılar Çarşısı Web Sitesi**, <http://www.imc.org.tr/web/content/view/12/32>, 21 Mayıs 2008.

17 Kasım 1963, İstanbul Belediye Başkanı'nın ilk defa halk tarafından seçileceği tarihtir.²³⁶ Bu seçimler sonucu, DP'nin devamı olarak görülen Adalet Partisi (AP) en çok oyu almasına rağmen, gerekli kanuni işlemleri yerine getirmemiş olmasından dolayı Belediye Başkanlığı, CHP adayına verilir.²³⁷ Darbe sonrasında ilk seçilmiş belediye başkanı olacak olan CHP adayı Haşim İşcan, seçim öncesi propaganda konuşmasında yer altı ve yer üstü geçitleri, metro ve köprü projelerini halledilmesi gereken işler arasında saydıktan sonra büyük meselelerin halli için yine devlet yardımı beklediğini açıklar. Bir önceki hükümet zamanında da önemle üzerinde durulmayan gecekondulaşma meselesi varlığını sürdürmüştü; İşcan, 61.400 gecekonduda 307.000 vatandaşın yaşamakta olduğu yerlere yol, elektrik, su ve diğer medeni ihtiyaçların hemen iletileceğini vaad ederken şehrin kalkınması için geniş imar işlerinin halka yüklenmeyeceğini ifade eder.²³⁸

Belediye Başkanı Haşim İşcan, İstanbul'da yeraltı ve yerüstü geçitleri ilk inşa eden başkan olacaktır. İlk olarak Şehremini ve Çarşıkapı'da alt geçitler yaptıracak; daha sonra Karaköy yaya alt geçidi, Unkapanı alt geçidi ve Saraçhanebaşı (bugünkü adıyla Haşim İşcan) alt geçitlerini yaptıracaktır.²³⁹ Metro inşaatı için Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nden (SSCB) teklif getirecek olan İşcan, şehre Fatih'in heykelinin dikilmesini isteyecektir.²⁴⁰ DP iktidarı zamanında yol inşaatına verilen önem sonraki yıllarda da devam edecek; Aksaray ve Azapkapı'da alt-üst geçitlerin yanısıra²⁴¹ 20 Şubat 1970'de asma köprü inşaatına başlanacaktır.²⁴²

²³⁶ "Belediye Başkanları", **İstanbul Büyükşehir Belediyesi Web Sitesi**, <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/BelediyeTarihcesi/Pages/EskiBelediyeBaskanlari.aspx>, 21 Mayıs 2008.

²³⁷ Alada, **a.g.e.**

²³⁸ **İmarcı Başkan Haşim İşcan'ın Konuşması**, İstanbul, Anıl Matbaası, 1963, s. 2-4.

²³⁹ Ziyaoğlu, **İstanbul Kadıları ...**, s. 607-610.

²⁴⁰ **a.e.**, s. 620-621.

²⁴¹ **a.e.**, s. 687-689.

²⁴² **a.e.**, s. 716.

SONUÇ

İstanbul bir büyükşehir olmanın ötesinde, dünya çapında “büyük” bir şehirdir. Yalnız tarihi geçmişi ile değil aynı zamanda ekonomik ve sosyal yapısıyla da ülke hayatında belirleyici bir konuma sahip olan İstanbul, her zaman iktidarların ilgisini çekmiş bir kent olmuştur.

Küçük bir Yunan şehri iken sonradan imparatorluklara başkentlik yaparak gelişmesini sürdüren İstanbul, Türkiye Cumhuriyeti idaresi altında yeni bir döneme girer. Başkentlik statüsünü yitiren İstanbul’da, Cumhuriyet’in varlığını hissettirecek sembolik eserlere önem verilmiş; henüz bir imar planı uygulamaya konmadan 1926 yılında, Osmanlı İmparatorluğu’nun yönetim merkezi olan Topkapı Sarayı’nın bahçesine Cumhurbaşkanı’nın heykeli ve 1928’de ise “kozmpolit” İstanbul’un merkezi olan Beyoğlu’na bir Cumhuriyet Abidesi dikilmiştir.

1930’lu yıllar, başkent Ankara’nın imarı sonrası, İstanbul’un yeniden devletin ilgi alanına girdiği bir dönem olur. 1900’lerden bugüne yapılan imar hareketleri dikkate alınacak olursa 1930’lu yıllar bir kırılma noktası olarak görülebilir. Zira, şehrin imarı için plan yapılması gündeme gelmiş; sadece yabancı mimarların katılımı ile açılan bir yarışma sonucu şehrin imar planı yaptırılmıştır. Ancak yarışma sonucu gözardı edilerek Fransa’dan uzman bir isim olan Henri Prost davet edilmiş; plan hazırlama işi doğrudan kendisine verilmiştir. Prost’un, planlama öncesi kararlaştırılan Yenibahçe şehir parkı gibi yer seçimlerini ve Mustafa Kemal Caddesi gibi yol güzergâhlarını da dikkate alarak hazırlamış olduğu nâzım plan, gecikmeli de olsa Hükümet tarafından onaylanmış; 1940’lı yıllarda uygulamaya konmuştur.

1940’larda, uygulamayla beraber Prost Planı’nın ilk halinin değiştiği görülür. Örneğin, şehir için yapılan tüm planlarda olduğu gibi Prost Planı’nda da öncelik, İstanbul kısmına verilmiş; 1 no’lu park olarak adlandırılan Yenibahçe park sahası, İstanbul kısmı içinde bulunuyor iken, uygulamalar daha çok “kozmpolit” Beyoğlu tarafındaki 2 no’lu park adı verilen Harbiye-Maçka-Dolmabahçe arasındaki vadide yapılmıştır. Prost Planı’nın ilk halinde, Sultanahmet Meydanı’na, hem Marmara hem de Boğaz’dan görülebilecek kadar büyük bir Cumhuriyet Abidesi dikilmesi ve

etrafına devlet dairelerinin inşası ile Bizans ve Osmanlı İmparatorlukları'nın merkezi olan bu sahanın, "Büyük Cumhuriyet Meydanı" haline getirilmesi düşünülmüşken, Plan uygulamaya konduğu zaman bu meydanın, Fatih Camii etrafına alınarak meydanın ortasına dikilecek olan Fatih heykeli etrafında "merkez meydanı" olması planlanmıştır. Prost, şehrin imarıyla ilgili notlarında, Osmanlı İmparatorluğu döneminde inşa edilmiş olan Taksim Kışlası'nın yerine meskenler yapılacağını yazmış; ancak kendisi, Kışla'nın olduğu yere Sergi ve Festival Sarayı yapılmasını önermiştir. Oysa Kışla yıkıldıktan sonra, sözkonusu yerde Cumhurbaşkanı'nın adıyla anılan bir park yapılır. Taksim Cumhuriyet Abidesi'nin merkezi konumunu değiştirecek şekilde yapılan bu park, imarın, iktidar ideolojisinin bir yansıması haline geldiğini gösterecek en belirgin faaliyettir. Her ne kadar, Prost'un kaleme almış olduğu 1937 tarihli şehrin imarını izah eden rapordan uzaklaşıyor gibi görünse de planın mimarı Prost'un, bütün bu dönem boyunca imar işleri yönettiği unutulmamalıdır.

1946 yılında çok partili hayata geçilmesi ile şehrin imarının, seçimlere yönelik bir boyutu daha olacaktır. İlk gecekondular bu dönemde ortaya çıkmaya başlamış; seçim dönemlerinde göz yumulması ile gecekondular bugün, şehrin kronik bir sorunu haline gelmiştir. Şehrin imarında esas değişiklik, 1950 seçimleri ile olur. Cumhuriyet'in kurucu partisini devirerek iktidara gelen DP, İstanbul'un imarında yeni bir arayışa girmiş; ilk olarak İnönü adı ile anılan yapıların isimlerini değiştirerek şehrin imarını yeniden ele almıştır. Her ne kadar Prost Planı'nın şehrin gelişimi karşısında yetersiz kaldığı öne sürülerek önceki iktidarın bir memuru olan Prost'un işine son verilmişse de 1950'li yılların ilk yarısında Prost'un planladığı ve CHP zamanında yapımına başlanan ya da karar verilen işlere devam edilmiştir. Bunlar arasında İstanbul Limanı, Opera Binası, Adliye Sarayı, Belediye Sarayı ve Elmalı Bendi ikinci kısım inşaatı sayılabilir. Prost Planı'nda açıkça belirtilmeyen ancak 1943 yılındaki on yıllık imar planında yer alan 2 no'lu park sahasında bir otel inşası da bu dönemde yapılan işler arasında olmuş; bu sahada, yapıldığı yer ve yabancı işletmecisi sebebiyle bugün bile eleştirilen Hilton Oteli yapılmıştır. Bu dönemde liman, bend ve otel gibi bazı inşaatlar Hükümet'in ve kamu kurumlarının kaynakları ile yapılmış olsa da beledi hizmetlerde, maddi sıkıntılar sebebiyle çok büyük projeler yapılmamıştır.

1954 yılındaki genel ve yerel seçimler ile şehrin imarı yeniden gündeme gelir. Yerel seçimlerin kanuni sebeplerle 1955 yılına ertelenmesiyle, seçime yönelik faaliyetler uzun süre devam edecektir. İmarın gerçekleştirilmesinde karşılaşılan maddi kaynak sıkıntısına çözüm olması için Belediye, 1954 yılında, yine Prost Planı'nda da yer alan Eminönü-Unkapanı yolunun açılması için tahvil çıkararak halktan borçlanma yoluna başvurur. 1955 senesinde ise CHP döneminde hazırlanan on yıllık imar planında görülmeyen, metro ve Boğaz'a köprü gibi büyük projeler gündeme getirilerek seçime yönelik bir hareket sağlanır. Buna karşılık, hem genel hem de yerel seçimlerden zaferle çıkan DP, şehrin imarında yeni ve büyük işlere girişemez. Zira on yıllık imar planının uygulamasında yaşanan en büyük sorunlardan birisi olan maddi kaynak sıkıntısı, CHP zamanında olduğu gibi DP iktidarında da devam etmektedir.

Başbakan Adnan Menderes'in, 1956 yılında deyim yerindeyse bakanları ile beraber İstanbul'a "çıkartma" yaparak düzenlediği basın toplantısı, şehrin imarında görülecek olan hareketlenmenin "müjde"sini verir. Büyük maddi kaynak gerektiren imar faaliyetlerinin, neredeyse ani bir kararla uygulamaya konması farklı şekillerde yorumlanır. Hükümet taraftarı yayınlarda ülke çapında yapılan büyük yatırımlar sonrasında sıranın İstanbul'a geldiği iddia ediliyorsa da Başbakan'ın basın toplantısındaki ifadeleri, olayın siyasi yönünün daha ağır bastığını ortaya koyar. Zira Başbakan, toplantıda imar faaliyetlerinin Amerika'dan istenen 300 milyon dolarlık kredinin alınamamış olması ve önceki iki yılın kurak geçmesine rağmen yapılacak bir yatırım olduğunu ifade ederek bir yerde, herşeye rağmen hükümetinin muktedir olduğunu ortaya koymak iddiasındadır.

Basın toplantısı ile beraber Hükümet, Belediye'ye milyonlarca lira yardım yapmaya başlar. 1957 yılında imar faaliyetlerinin en yoğun görüldüğü alan yol inşaatlarıdır. Prost Planı'nda belirtilen ve 1943 yılındaki on yıllık imar planına alınan yolların büyük bir kısmı, Menderes döneminde yapılacak işler olacaktır. Bu çerçevede, bugünkü yol ağının ana hatlarını oluşturacak Vatan ve Millet Caddeleri, Sirkeci-Florya sahil yolu, Haliç etrafındaki yollar, Boğaziçi sahiyolları, Edirne-İstanbul ve Ankara-İstanbul devlet yolları bu dönemin yapılarıdır.

Ataköy ve Levent Mahalleleri'nin oluşumu da yine bu döneme rastlamakla beraber gecekonduların şehrin hayatının bir parçası haline gelmesi ya da en azından gerekli çözümün üretilmemiş olması da bu dönemin eseridir.

Dönemin bir diğer önemli faaliyeti ise yine CHP zamanında olduğu gibi meydanların genişletilmesi ve camilerin açığa çıkarılması işidir. Örneğin, Beyazıt, Eminönü, Karaköy, Aksaray ve Üsküdar Meydanları'nın düzenlemeleri bu kapsamda ele alınmıştır.

1960'a doğru ekonomik sıkıntılar imardan beklenen sonucun alınmasına engel olacaktır. Zira yeni işlere başlanamadığı gibi istimlak bedellerinin ödenmesinde aksamalar yaşanması Hükümet'i, toplum nezdinde sıkıntıya sokacaktır. Bu durum, yapılan işlerin de gündeme gelmesine sebep olur. Bu aşamada eleştiriler imarın esasından ziyade uygulamasına dönüktür. Menderes'in şehrin imarıyla, bizzat şantiyeleri gezerek ilgileniyor olması eleştirilere sebep olup şehrin plansız bir imar hareketiyle karşı karşıya kaldığı öne sürülür. Aslında Prost Planı ve yapılan işler bir arada değerlendirilirse inşası devam eden yol faaliyetlerinin, Prost Planı'nı temel alan, ancak daha geniş ve düz güzergâhlar halinde yapıldığı görülür. Bu arada Prost Planı'nda olmayan, Atatürk Bulvarı'na paralel iki büyük bulvar daha yapılmak istenmişse de bunlar uygulanamayacaktır.

Boğaz'a köprü ve metro gibi büyük projeler yeniden gündeme gelmiş; hazırlıklar yapılmışsa da uygulamaya dönük bir faaliyet olmamıştır. Opera Binası inşaatına devam edilmekle beraber 1 no'lu park sahası ya da arkeolojik park için herhangi bir adım atılmaması iktidarın sosyal ve kültürel yatırımlara çok fazla ilgi göstermediğini ortaya koyar. Bu arada, Prost'un Cumhuriyet ve İnkılap Meydanları önerisi, CHP zamanında değişime uğrayarak geri plana atılmışken, DP iktidarında bütünüyle rafa kaldırılır. Gerçi, DP'nin de Türk büyüklerinin heykellerini dikmek gibi bir projesi olmuşsa da herhangi bir heykel uygulaması görülmeyecektir.

Bugün, "Menderes imarı" adıyla anılan bu imar faaliyetleri, 27 Mayıs 1960 askeri darbesiyle son bulacaktır. Ancak kısa bir süre sonra imar faaliyetleri, yine aynı çizgide, yol inşaatları başta olmak üzere devam edecektir.

Bu tezin konusu olan 1950-1960 yılları arası İstanbul'daki imar hareketlerine dair sonradan yapılan eleştiriler, genel olarak imar faaliyetlerinin şehri tahrip ettiği yönündedir. Hatta daha ileri giderek imarı, “Yıldırım Yıkma Harekatı” olarak değerlendirenler de olmuştur. Burak Boysan'ın imar faaliyetlerinin asıl amacına ilişkin tespiti ise oldukça yerindedir: “... 1950'lerde asıl amaç ne trafik sıkışıklığını önlemektir, ne potansiyel nüfus artışına çare aramak, ne de mesela otomotiv sanayiine bir ivme vermek, imar hareketlerinin motivasyonu ekonomik veya demografik değil, ideolojik ve politiktir.” Bu amaçla yapılan faaliyetler ise “son Osmanlı şehrinin Türkleşmesi sürecini” tamamlamış; böylece, “Kozmopolit Doğu Akdeniz şehri yerini ulusal bir metropole” bırakmıştır.

Yapılan değerlendirmelerin ortak noktası, imar faaliyetlerinin plansız olduğu ve şehrin yapısına uygun olmadığıdır. Daha çok mimarlar tarafından dile getirilen bu görüşler imarın tarihi geçmişinin çok fazla dikkate alınmadığı, durumun daha çok DP'nin siyasi tavrı üzerinden değerlendirildiği kanaatini vermektedir. Zira yapılan işler genel olarak, hazırlandığı ve uygulamaya başlandığı dönem dolayısıyla bir Cumhuriyet projesi olarak görülebilecek Prost Planı'nı temel aldığından, eleştirilerin esas hedefi de bu plan olmalıdır.

1951 yılında Prost'un işine son verilmiş; imar çalışmaları önce Revizyon Komitesi sonra da Müşavirler Heyeti tarafından ele alınmasına rağmen CHP zamanında olduğu gibi bir plan ve planı hazırlamakla sorumlu bir mimar olmaması, işlerin plansız yürütüldüğü izlenimini vermektedir. 1957 yılındaki yoğun imar faaliyetlerinin Fahri Belediye Reisi olan Başbakan Menderes tarafından idare edilmesi imarın, tek bir kişinin keyfi uygulamaları olarak görülmesine sebep olmuştur. Bu durumda, yapılan faaliyetlerin plansız olduğu iddia edilebilir ancak temelsiz olduğu söylenemez. Çünkü, birçok yönden Prost Planı üzerinde ilerlendiği çok açıktır. Dolayısıyla imar hareketlerinin programsız yapıldığını öne sürmek daha doğru olabilir. Zira imarla ilgili hareketler, Hükümet'in siyasi durumuna bağlı bir seyir izlemiştir. 1954 seçimleriyle gündeme gelen imar hareketleri, 1957 erken genel seçimleri öncesinde hız kazandığı gibi bundan sonra da yapılan işlerde seçimlere yönelik bir politika izlendiği görülür. Örneğin, Boğaz'a yapılması planlanan köprü inşaatının bitiş tarihi olarak bir sonraki seçim tarihi olan 1961 yılı hedeflenir.

Şehrin tahribata uğradığına dair eleştiriler, daha çok sur içinde inşa edilen bulvarları hedef alır. Aslında bu faaliyetlerde de yine Prost Planı'nın izleri görülür. Prost Planı'nın temeli olarak görülebilecek Hausmanian planlama yaklaşımı, Menderes zamanında da aynen uygulanmıştır. Bu yaklaşıma, Prost Planı'ndan önce yapımına karar verilen Atatürk Bulvarı'nın, sur içinde büyük bir bulvar olarak inşası da dahil edilebilir. Dolayısıyla imar faaliyetleri, dönemi içinde değerlendirildiği takdirde Burak Boysan'ın da belirttiği gibi, çağına uygun bir hareket olarak görülebilir. Ancak bugünkü şehircilik yaklaşımı ve tarihi eserlerin korunması düşüncesi dikkate alınırsa şehrin karakterinin değişime uğradığı da bir gerçektir. Neredeyse dört bir yanı su ile çevrili olan şehirde, insanlar denizden kopuk bir hayat sürmekte, tarihi eserlere gereken özen verilmemektedir. Menderes döneminde cami ve kilise gibi birçok tarihi eserin imar uğruna yıkıldığı dile getirilmesine rağmen bu konu ile ilgili bir yayın maalesef yoktur. Bu tezin esas kapsamı dışında olmakla beraber, Menderes dönemi öncesi ve sonrası dahil olmak üzere imar hareketleri esnasında yıkılan/yok edilen yapıların, geniş bir saha araştırmasını içerecek bir inceleme ile tespit edilmesi, tarihin doğru bilinmesi açısından yararlı bir faaliyet olacaktır.

Sonuç olarak Menderes döneminde yapılanlar, 1959 yılında Avrupa tarafından ödüllendirilen, bir Cumhuriyet projesi olan Prost Planı'nın uygulamasıdır. Uygulama, toplum ve kent yararını gözetmekle beraber, devletin dışarıya karşı itibarını da arttırmayı hedeflemiştir. Bunun en açık göstergesi; Menderes'in basın toplantısında imarın amacını ifade ettiği şu cümledir: “Trakya'dan ve bu yolla Avrupa'dan ve ayrıca Yeşilköy hava meydanından şehre gelenlerin, birinci sınıf bir yoldan yar ve ağyara, Ortaçağ'ın geri bir kasabası manzarasını veren bir mahalde İstanbul'a girmesini önlemek lâzımdır.” Böylece imar hareketleri, DP iktidarının hem yurtiçinde hem yurtdışında itibarını arttıracak bir faaliyet olarak ele alınmıştır. Bu durumda, imarın esas niyeti ideolojik ve politik olmuş; imar, şehrin “Müslüman ve Türk İstanbul” olduğunun tescilini ve Menderes'in, İstanbul gibi bir şehrin tarihinde adı geçen sayılı şahıslar arasında yer almasını sağlamıştır.

BİBLİYOGRAFYA

1- Resmi Yayınlar

1.1- İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kurum Arşivi

Meclis Müdürlüğü Birimi

Künyesi, “Cilt: 18, Karar: 948/104, Karar Tarihi: 1/2/1950” olan belge, “18.948/104.1/2/1950” şeklinde belirtilmiştir.

18.948/104.1/2/1950	20.950/93.17/2/1950	21.950/276.23/6/1950
21.950/287.16/6/1950	22.950/547.9/3/1951	22.950/615.26/12/1950
23.951/22.29/6/1951	23.951/37.6/2/1951	23.951/94.2/3/1951
23.951/156.2/3/1951	23.951/183.26/6/1951	23.951/203.15/3/1951
23.951/271.7/6/1951	24.951/300.8/6/1951	24.951/324.7/3/1952
24.951/329.20/6/1952	24.951/363.22/6/1951	24.951/421.23/12/1952
24.951/422.10/6/1952	24.951/440.20/6/1952	24.951/473.24/4/1952
24.951/475.14/10/1952 ⁽¹⁾	24.951/475.20/6/1952	24.951/507.26/10/1951
24.951/527.16/10/1951	24.951/565.20/6/1952	24.951/576.7/12/1951 ⁽²⁾
25.952/34.5/2/1952	25.952/208.17/6/1952	25.952/244.20/6/1952
25.952/255.10/6/1952	25.952/280.13/6/1952	25.952/298.20/6/1952
25.952/360.27/10/1952	25.952/457.13/11/1952	26.953/36.13/2/1953
26.953/100.12/3/1953	26.953/225.19/6/1953	26.953/229.6/8/1953
26.953/238.6/10/1953	27.953/318.27/10/1953	27.953/320.27/10/1953
27.953/321.27/10/1953	27.953/375.22/12/1953	29.954/205.25/6/1954
29.954/220.25/6/1954	29.954/270.29/6/1954	29.954/274.29/6/1954
29.954/282.29/6/1954	30.954/489.28/12/1954	31.955/48.18/2/1955
31.955/91.15/3/1955	34.955/287.11/10/1955	34.955/301.14/10/1955
36.956/6.8/2/1956	37.956/61.8/3/1956	39.956/176.1/10/1956
39.956/177.5/10/1956	39.956/178.5/10/1956	39.956/180.5/10/1956
39.956/183.9/10/1956	39.956/186.16/10/1956	40.956/262.22/11/1956
40.956/263.22/11/1956	40.956/279.28/12/1956	41.957/18.5/2/1957
41.957/47.19/2/1957 ⁽³⁾	41.957/59.22/2/1957 ⁽⁴⁾	42.957/63.28/2/1957

Güzelleşen İstanbul XX. nci Yıl, Haz.: Abidin Dav'er - Safa Günay - Dekoratör Mazhar N. Resmor, 2.bs., İstanbul, İstanbul Belediyesi, 1944.

Harp yıllarında İstanbul'daki Faaliyetler / İstanbul Valisi ve Belediye Reisi Dr. Lûtfi Kırdar'ın Eylül 1945 gazeteciler toplantısında verdiği izahat, [İstanbul], İstanbul Belediye Matbaası, 1945.

İmarcı Başkan Haşim İşcan'ın Konuşması, İstanbul, Anıl Matbaası, 1963.

İstanbul Belediyesi nasıl idare edildi / İstanbul belediyesi müstakil olmalı ve reisi de halk tarafından seçilmelidir, İstanbul, Gayrimenkul Malsahipleri Derneği, 1947.

İstanbul İl ve Belediyesi 8 Yılda Neler Yaptı? 1939-1946 / İstanbul Valisi ve Belediye Reisi Dr. Lûtfi Kırdar'ın C.H.P. İl Kongresindeki demeci, İstanbul, Belediye Matbaası, 1947.

İstanbul Şehri Rehberi, [Haz.: Osman Nuri [Ergin]], İstanbul, İstanbul Belediyesi, 1934.

İstanbul'daki imar hareketleri hakkında İstanbul Kalkınma Derneği'nin mutalea ve temennileri, İstanbul, İstanbul Kalkınma Derneği, 25.1.1957.

İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul], İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957].

Kentler Kenti İstanbul: Dünya Kenti İstanbul Sergisi, Haz.: Mine Soysal, [y.y.], Tarih Vakfı, [t.y.].

Nereleri Yıkılacak, Nereleri Yapılacak? İstanbul'un Kitabı, Haz.: Mehmed Ali Yalçın, İstanbul, Havadis Matbaası, [1958].

Yenileşen İstanbul / 1939 Başından 1947 Sonuna Kadar İstanbul'da Neler Yapıldı?, İstanbul, Belediye Matbaası, 1947.

Agache, Alfred:

Büyük İstanbul Tanzim ve İmar Programı, İstanbul, Belediye Matbaası, 1934.

Bora, Naki:

D.P.'nin Işığı Altında İmar Dâvâmız, İstanbul, Er-Bo Yayınları, 1957.

- Dav'er, Abidin: **Dünyü Bugünkü Yarınki İstanbul / İstanbul Radyosunda Konuşmalar**, İstanbul, İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü, 1944.
- Elgötz, Herman: **İstanbul şehrinin umumî plânı**, İstanbul, Belediye Matbaası, 1934.
- Ergin, Osman [Nuri]: **İstanbulda İmar ve İskan Hareketleri**, İstanbul, İstanbul Eminönü Halkevi Dil, Tarih ve Edebiyat Şubesi Neşriyatı, 1938.
- Kayra, Cahit: **Eski İstanbul'un Eski Haritaları**, [y.y.], İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı Yayınları, 1990.
- Mamboury, Ernest: **Constantinople Guide Touristique**, İstanbul, Editions Rizzo & Son, 1925.
- İstanbul Touristique**, İstanbul, Çituri Biraderler Basımevi, 1951.
- Osman Nuri [Ergin]: **Cumhuriyet ve İstanbul Mahallî İdaresi**, İstanbul, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, 1933.
- Prost, H.: **İstanbulun Nâzım Planını İzaheden Rapor / 15.10.1937**, İstanbul, İstanbul Belediyesi, 1938.
- Topuzlu, Cemil: **İstanbulun imarı hakkında / Eski Şehremini doktor Cemil Topuzlunun 4-2-938 tarihli akşam gazetesinde İstanbul Şehir Meclisi azalarına hitaben neşrettiği açık mektup**, İstanbul, Aydınlık Basımevi, 1938.
- Yarınki İstanbul**, İstanbul, Kenan Basımevi ve Klişe Fabrikası, 1937.
- Wagner, Martin: **İstanbul Havalisinin Plânı**, İstanbul, Arkitekt Dergisi, 1937.
- Yalçın, Osman: **İstanbul**, İstanbul, Özyürek Yayınları, 1957.
- Zâdil, Ekmel: **İstanbulda Mesken Mes'eleleri ve Gecekondular**, [İstanbul], İstanbul Üniversitesi İktisat ve İçtimaiyat Enstitüsü, [1949].
- Ziyaoğlu, Rakım: **İstanbul Kaduları - Şehreminleri - Belediye Reisleri ve Partiler Tarihi, 1453 - 1971, İdarî - Siyasî**, İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1971.

Yorumlu İstanbul Kütüğü 330-1983, İstanbul, Yenilik Basımevi, 1985.

3- Makaleler

“Bakanlığımızın Tarihçesi”, **T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Kurumsal Web Sitesi**, <http://www.bayindirlik.gov.tr/turkce/tarihce.php>, 21 Mayıs 2008.

"Belediye Başkanları", **İstanbul Büyükşehir Belediyesi Web Sitesi**, <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/BelediyeTarihcesi/Pages/EskiBelediyeBaskanlari.aspx>, 21 Mayıs 2008.

“İMÇ'nin Tarihçesi”, **İstanbul Manifaturacılar ve Kumaşçılar Çarşısı Web Sitesi**, <http://www.imc.org.tr/web/content/view/12/32>, 21 Mayıs 2008.

“Yassıada Davaları”, **www.NedirVeKimdir.com Web Sitesi**, <http://www.nedirvekimdir.com/nedir/yassiadadavalari.html>, 21 Mayıs 2008.

Arpad, Burhan:

“Son Elli Yılda İstanbul’un Topografik Değişimi ve Nedenleri”, **İstanbul, Yokedilen Kültür Mirası**, İstanbul, İmar ve İskan Bakanlığı Büyük İstanbul Nâzım Plan Bürosu Bşk., 1979, s. 39-41.

Boysan, Aydın:

“Adnan Menderes belediyciliği imar hareketi uygulama ve sonuçları”, **Türk Belediyeçiliğinde 60 Yıl / Uluslararası Sempozyum / Ankara, 23-24 Kasım 1990 / Bildiri ve Tartışmalar**, [y.y.], Ankara Büyükşehir Belediyesi, [t.y.], s. 225-233.

Kuban, Doğan:

“1950’lerde İstanbul’da Menderes imarı”, **75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık**, Ed.: Yıldız Sey, İstanbul, Tarih Vakfı, Eylül 1998, s. 80-83.

Kuruyazıcı, Hasan:

“Cumhuriyet’in İstanbul’daki Simgesi Taksim Cumhuriyet Meydanı”, **75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık**, Ed.: Yıldız Sey, İstanbul, Tarih Vakfı, Eylül 1998, s. 91-92. Tamamı 89-98.

Leveau, Th.:

“İstanbul”, **L’œuvre De Henri Prost - Architecture et Urbanisme**, [y.y.], L’Imprimerie du Compagnonnage, 15 Ekim 1960.

- Sey, Yıldız: “Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Mimarlık ve Yapı Üretimi”, **75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık**, Ed.: Yıldız Sey, İstanbul, Tarih Vakfı, Eylül 1998, s. 27. Tamamı: 25-39.
- Yerasimos, Stéphane: “Urbanistes Sans Urbanisme: Le Cas De La Turquie”, **Cultures et milieux urbanistiques dans le Sud de la Méditerranée - Volume 2: Analyse par pays**, Ocak 2004, http://www.gemdev.org/prud/rapports/rapport16_2.pdf, 1 Mayıs 2008, s. 9-45.

4- Gazeteler

- “200 gecekondunun yıkılması kararlaştırıldı”, **Hürriyet**, 27 Ağustos 1954, s. 2.
- “500 milyon”, **Hürriyet**, 6 Mayıs 1954, s. 2.
- “82 yıllık lokomotifle yapılan seferler!”, **Hürriyet**, 19 Temmuz 1954, s. 1/7.
- “Adalet Sarayının ilk dört bloku Cumhuriyet Bayramında açılacak”, **Hürriyet**, 1 Ağustos 1954, s. 1.
- “Anadolu kıyısına araba ile gitmek bir azap oldu”, **Hürriyet**, 21 Haziran 1954, s. 1/7.
- “Asma köprü 198,8 milyona çıkacak”, **Hürriyet**, 12 Mayıs 1954, s. 3.
- “Asma köprü için ileri sürülen askerî mahzurlar mevsimsiz!”, **Hürriyet**, 3 Ağustos 1954, s. 1/7.
- “Asma köprü yapmak askerî bakımdan mahzurlu iş imiş!”, **Hürriyet**, 2 Ağustos 1954, s. 1.
- “Asma köprüünün inşaatı yakında ihale olunacak”, **Hürriyet**, 11 Mayıs 1954, s. 1.
- “Bakırköy’deki Baruthane’de modern bir mahalle kuruluyor”, **Hürriyet**, 3 Kasım 1954, s. 1.
- “Başvekil Menderes İktisadi Dâvaların Hal Yolunda Olduğunu Belirtti”, **İstanbul Ekspres**, 24 Eylül 1956, s. 1-2.
- “Başvekilin dünkü basın toplantısı”, **İstanbul Haber**, 24 Eylül 1956, s. 2.
- “Bayar Sergide”, **Hürriyet**, 15 Temmuz 1954, s. 1.
- “Bayındırlık Sergisi”, **Hürriyet**, 10 Haziran 1954, s. 1.

- “Belediye 46 daireli ikinci bir apartman yaptırıyor”, **Hürriyet**, 7 Ocak 1954, s. 2.
- “Belediye Reisliği ile Vilâyet ayrılmıyacak”, **Hürriyet**, 21 Ekim 1954, s. 2.
- “Belediye seçimleri de çok sönük geçti.”, **Hürriyet**, 14 Kasım 1955, s. 1.
- “Belediye teşkilâtına yeni şekil verilecek”, **Hürriyet**, 9 Mayıs 1954, s. 2.
- “Belediyenin tahsisatı daha şimdiden bitti”, **Hürriyet**, 25 Mayıs 1954, s. 3.
- “Belediyenin tahvillerine rağbet yok!”, **Hürriyet**, 14 Kasım 1954, s. 1.
- “Belediyenin yaptırdığı meskenler”, **Hürriyet**, 5 Kasım 1954, s. 1.
- “Bitmeyen tamir”, **Hürriyet**, 21 Haziran 1954, s. 1.
- “Bitmeyen Tamirat”, **Hürriyet**, 25 Mart 1954, s. 3.
- “Boğaza köprü yapmak için talipler arttı”, **Hürriyet**, 27 Mayıs 1954, s. 2.
- “Bu sene İstanbul Vilâyeti yollarına 2 milyon ayrıldı”, **Hürriyet**, 18 Haziran 1954, s. 2.
- “Bu yaz izdiham son haddinde”, **Hürriyet**, 22 Haziran 1954, s. 1.
- “Çamur Deryası”, **Hürriyet**, 21 Ocak 1954, s. 1.
- “Çürük göçmen evlerinin kat’î kabulü yapılmıyacak”, **Hürriyet**, 24 Temmuz 1954, s. 1.
- “Dolmabahçe Stadına yeni ilâve tribünler”, **Hürriyet**, 20 Ekim 1954, s. 3.
- “Dünya Bankası yeniden 3,8 milyon kredi verdi”, **Hürriyet**, 27 Şubat 1954, s. 3.
- “El-yüz yıkamak için su bulunamazken...”, **Hürriyet**, 23 Aralık 1954, s. 1.
- “Eminönü-Unkapanı arasında sahil yolu”, **Hürriyet**, 19 Ekim 1954, s. 1/7.
- “Gecekonduların bina vergisi işi halledilemedi”, **Hürriyet**, 23 Haziran 1954, s. 2.
- “Genel Meclis Seçimi hazırlıkları tamamlandı”, **Hürriyet**, 19 Eylül 1955, s. 2.
- “Göçmenlerin evleri başlarına çökecek”, **Hürriyet**, 18 Temmuz 1954, s. 1/7.
- “Gökay’a göre İsveç’te hayat bizden pahalı”, **Hürriyet**, 20 Haziran 1954, s. 3.
- “Haydarpaşa’da Kara, Denize Doğru Uzanyor..”, **Hürriyet**, 26 Temmuz 1954, s. 8.
- “Hilton Otelinde kız garsonlar çalışacak”, **Hürriyet**, 24 Ekim 1954, s. 1.

- “Hilton otelinde noter bile bulundurulacak”, **Hürriyet**, 1 Ağustos 1954, s. 1/7.
- “İstanbul Belediye Sarayı İnşa Halinde...”, **Hürriyet**, 1 Kasım 1954, s. 8.
- “İstanbul’da bulunan otel sayısı ihtiyaca kâfi değil”, **Hürriyet**, 19 Ağustos 1954, s. 1/7.
- “İstanbul’da inşaat faaliyeti artıyor”, **Hürriyet**, 6 Haziran 1954, s. 1/7.
- “İstanbul’daki inşaat duraklamış bulunuyor”, **Hürriyet**, 8 Kasım 1954, s. 2.
- “İlâve Tribün”, **Hürriyet**, 9 Aralık 1954, s. 3.
- “İnşaat malzemesi piyasası”, **Hürriyet**, 11 Haziran 1954, s. 2.
- “İstanbul için 4 senelik yeni bir yol programı”, **Hürriyet**, 8 Haziran 1954, s. 2.
- “İstanbul’un yol dâvası”, **Hürriyet**, 27 Aralık 1954, s. 7.
- “Kaplumbağa Sür’ati”, **Hürriyet**, 15 Mayıs 1954, s. 1.
- “Lâleli-Aksaray yolunda 82 Türkistanlı çalışıyor”, **Hürriyet**, 4 Ağustos 1954, s. 3.
- “Limanın tevsii için çalışmalar”, **Hürriyet**, 1 Ağustos 1954, s. 1/7.
- “Mecidiyeköylülerin çektikleri”, **Hürriyet**, 4 Ocak 1954, s. 2.
- “Menderes yeni kabine için hazırlığa başladı”, **Hürriyet**, 16 Mayıs 1954, s. 1.
- “Metro için sondaj ameliyesi başladı”, **Hürriyet**, 4 Mayıs 1954, s. 1.
- “Metro inşaatı hazırlıkları ilerliyor”, **Hürriyet**, 29 Nisan 1954, s. 2.
- “Metro inşaatının projesi ihale edildi”, **Hürriyet**, 25 Nisan 1954, s. 2.
- “Modern Bina ve Gecekondular”, **Hürriyet**, 8 Temmuz 1954, s. 1.
- “Modern Haydarpaşa limanının temeli dün merasimle atıldı”, **Hürriyet**, 19 Nisan 1954, s. 1/7.
- “Nafia Vekâleti Belediyeye 500 bin lira gönderdi”, **Hürriyet**, 28 Haziran 1954, s. 2.
- “O günleri görecek miyiz?”, **Hürriyet**, 16 Aralık 1954, s. 4.
- “Opera binası inşaatını geciktiren uğursuz mala”, **Hürriyet**, 22 Aralık 1954, s. 1/5.
- “Patrona Halil hamamı bir türlü yıktırılmıyor”, **Hürriyet**, 3 Eylül 1954, s. 3.
- “Rumelihisarı içinde büyük park yapılacak”, **Hürriyet**, 5 Ekim 1954, s. 3.

- “Selimiye’nin tamiri başladı”, **Hürriyet**, 18 Haziran 1954, s. 1.
- “Sirkeci - Soğuksu arasında elektrikli tren inşaatı”, **Hürriyet**, 1 Eylül 1954, s. 2.
- “Şehirde üç bin tarihî eser var!”, **Hürriyet**, 12 Nisan 1954, s. 2.
- “Şehirdeki cadde ve yol tamirâtı bir türlü bitmek bilmiyor”, **Hürriyet**, 27 Haziran 1954, s. 1/5.
- “Şehirli ne karada ne de denizde nakil vasıtası bulamıyor”, **Hürriyet**, 9 Temmuz 1954, s. 3/7.
- “Şehrin yol dâvası bir türlü hal edilemiyor”, **Hürriyet**, 17 Aralık 1954, s. 2.
- “Şehrin yol derdi halledilemiyor”, **Hürriyet**, 24 Aralık 1954, s. 1.
- “Taahhüt edilmeyen inşaatlar”, **Hürriyet**, 18 Kasım 1954, s. 2.
- “Taksim - Bayezit trolleybüs hattının geçeceği yollar”, **Hürriyet**, 3 Ocak 1954, s. 1.
- “Tamir Bitti”, **Hürriyet**, 25 Temmuz 1954, s. 1.
- “Tarihî Selimiye Kışlası nihayet tamir ediliyor”, **Hürriyet**, 15 Haziran 1954, s. 1.
- “Tekzipler ve Hakikatler”, **Hürriyet**, 10 Mayıs 1954, s. 1/7.
- “Trolleybüs hattı 360 bin liraya ihale edildi”, **Hürriyet**, 28 Ağustos 1954, s. 2.
- “Türkiye’de ilk ‘otostrad’”, **Hürriyet**, 24 Kasım 1954, s. 3.
- “Ucuz arsalar”, **Hürriyet**, 19 Mart 1954, s. 2.
- “Üçüncü defa açıldı”, **Hürriyet**, 17 Eylül 1954, s. 1.
- “Vali Gökay 100 milyon lira arıyor”, **Hürriyet**, 15 Kasım 1954, s. 2.
- “Valinin dünkü basın toplantısı”, **Hürriyet**, 1 Eylül 1954, s. 2.
- “Vatandaşlar böyle mi ucuz mesken sahibi olacaklar?”, **Hürriyet**, 16 Temmuz 1954, s. 1/7.
- “Vilâyet Umumî Meclisi seçimleri dün yapıldı”, **Hürriyet**, 26 Eylül 1955, s. 1/3.
- “Vilâyet ve Belediye ayrılıyor”, **Hürriyet**, 7 Ocak 1954, s. 1.
- “Vilâyet ve belediye nihayet birbirlerinde ayrılıyor”, **Hürriyet**, 11 Mart 1954, s. 1.
- “Yeni demir tevziatı 1 ekimde başlıyor”, **Hürriyet**, 17 Eylül 1954, s. 2.
- “Yeni Tribün”, **Hürriyet**, 8 Temmuz 1954, s. 3.

- “Yenicami minaresinin tamirine başlandı”, **Hürriyet**, 4 Temmuz 1954, s. 1.
- “Yol tamiratı halkı canından bezdirdi”, **Hürriyet**, 7 Mayıs 1954, s. 1/7.
- “Yolların kötülüğü yüzünden millî servetimiz heba oluyor”, **Hürriyet**, 6 Mayıs 1954, s. 1/7.
- Abdurrahman Benlioğlu, “Asma Köprü Nerede Kurulmalı”, **Hürriyet**, 6 Haziran 1954, s. 2.
- Abdurrahman Benlioğlu, “Haliç ve köprüler”, **Hürriyet**, 13 Temmuz 1954, s. 2.
- Eşref Şefik, “Mesken buhranı ve mesken kiralari meselesi”, **Hürriyet**, 18 Kasım 1954, s. 2.
- Hürriyet**, 28 Şubat 1954, s. 8.
- Hürriyet**, 9 Nisan 1954, s. 8.
- Hürriyet**, 11 Nisan 1954, s. 8.
- Hürriyet**, 26 Eylül 1954, s. 6.
- Hürriyet**, 13 Ekim 1954, s. 2.
- Hürriyet**, 26 Aralık 1954, s. 3.
- İstanbul Ekspres**, 23 Eylül 1956, s. 1.
- İstanbul Ekspres**, 24 Eylül 1956, s. 1.
- İstanbul Haber**, 24 Eylül 1956, s. 1.
- Kemal Özbayraç, “Gecekondularda Hayat..”, **Hürriyet**, 1 Ocak 1954, s. 4.
- Kemal Özbayraç, “İstanbul Metrosu 200 Milyona Malolacak”, **Hürriyet**, 16 Mayıs 1954, s. 5.
- Memduh Yaşa, “Sistemli Bir Mesken Politikasına Doğru”, **Hürriyet**, 4 Kasım 1954, s. 2.
- Rahmi Karaca, “İstanbul Sokakları..”, **Hürriyet**, 13 Şubat 1954, s. 2.
- Samih Tiryakioğlu, “Yapılsa da rahat etsek..”, **Hürriyet**, 3 Mayıs 1954, s. 2.
- Selçuk Çandarlı, “Arpa boyu yol!”, **Hürriyet**, 25 Ağustos 1954, s. 2.
- Selçuk Çandarlı, “Torunlarımıza devredeceğiz”, **Hürriyet**, 26 Mayıs 1954, s. 2.

5- Dergiler

“Asma Köprü”, **Arkitekt Mimarlık, Şehircilik ve Belediyecilik Dergisi**, No: 280, İstanbul, [y.y.], 1955, s. 94.

“Benevolent Bomber”, **Time Magazine**, 12 Ağustos 1957, <http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,825256,00.html>, 13 Haziran 2007.

“Tarihe Tanıklık Edenler: Menderes İmarı ve Sonrası”, **Toplumsal Tarih Dergisi**, Sayı: 4, [y.y.], Tarih Vakfı, Nisan 1994, s. 70-71.

“Üç Şehirde 90425 Gecekondu Var !”, **Arkitekt Mimarlık, Şehircilik ve Belediyecilik Dergisi**, No: 289, İstanbul, [y.y.], 1957, s. 179.

Adalet Alada, “Demokratikleşme Sürecinin Dalgalanmaları, Cumhuriyet Döneminde İstanbul’un Yönetimi”, **İstanbul Dergisi**, Sayı: 8, [y.y.], Tarih Vakfı, Ocak 1994, s. 133-138.

Burak Boysan, “Halkla İlişkiler Stratejisi Olarak İstanbul’un İmarı / Politik Hummanın Silinmeyen İzleri”, **İstanbul Dergisi**, Sayı: 4, [y.y.], Tarih Vakfı, Ocak 1993, s. 84-89.

Doğan Kuban, “7. yy.’dan 18.yy.’a İstanbul’un Kullanımı: Koloni Şehrinden İmparatorluk Başkentine”, **İstanbul Dergisi**, Sayı: 4, [y.y.], Tarih Vakfı, Ocak 1993, s. 10-24.

Henri Prost, “İstanbul’un Arkeolojik Durumu ve Tarihî Âbideleri”, **Arkitekt Mimarlık, Şehircilik ve Belediyecilik Dergisi**, Çev.: Zühtü Feran, No: 201-202-203-204, İstanbul, [y.y.], 1948, s. 235-236.

İlhan Tekeli, “1839-1980 Arasında İstanbul’un Planlama Deneyimleri, İcabında Plan...”, **İstanbul Dergisi**, Sayı: 4, [y.y.], Tarih Vakfı, Ocak 1993, s. 26-37.

İstanbul Araştırmaları Dergisi, Sayı: 3, Güz 1997, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı İstanbul Araştırmaları Merkezi, Ekim 1997, s. 203-264.

J. M. Ostrowski, “Haliç’in İnkişafı İçin Yeni Tasavvurlar”, **Arkitekt Mimarlık, Şehircilik ve Belediyecilik Dergisi**, No: 201-202-203-204, İstanbul, [y.y.], 1948, s. 192-194.

Şafak Altun, “İstanbul 1956’da Nasıl Yıkılmıştı?”, **Turkishtime Aylık İş ve Ekonomi Kültürü Dergisi**, Sayı: 44, İstanbul, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM), Aralık 2005, s. 136-137.

Turgut Cansever, “İstanbul Planlamasında Geçmiş ve Gelecek: Ülke Ölçeğinde İstanbul’u Planlamak”, **İstanbul Dergisi**, Sayı: 4, [y.y.], Tarih Vakfı, Ocak 1993, s. 48-59.

Zeki Sayâr, “Belediyemizin Mesken Davasını Anlayışı!”, **Arkitekt Mimarlık, Şehircilik ve Belediyecilik Dergisi**, No: 280, İstanbul, [y.y.], 1955, s. 49-50.

6- Ansiklopediler

“Bizans İmparatorluğu”, **AnaBritannica Genel Kültür Ansiklopedisi**, C. IV, Genel Yayın Yönetmeni: Gürel Tüzün, 15. bs., [y.y.], Ana Yayıncılık A.Ş., 1986-1987, s. 299-313.

“İstanbul”, **AnaBritannica Genel Kültür Ansiklopedisi**, C. XII, Genel Yayın Yönetmeni: Gürel Tüzün, 15. bs., [y.y.], Ana Yayıncılık A.Ş., 1986-1988, s. 73-81.

Eruzun, Cengiz: “İmar Planları”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, C. IV, İstanbul, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayın, 1994, s. 162-164.

Tekeli, İlhan: “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm”, **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi**, C. IV, [y.y.], İletişim Yayınları, 1985-1986, s. 878-890.

Yavuz, Yıldırım - Özkan, Süha: “Osmanlı Mimarlığının Son Yılları”, **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi**, C. IV, [y.y.], İletişim Yayınları, 1985-1986, s. 1078-1085.

EKLER

Ek-1: 1453 öncesinde Constantinople (bugünkü adıyla İstanbul).

Ek-2: 1909 yılında, Lacey Sillar ve Leigh Westminster tarafından hazırlanan Beyazıt-Taksim metro projesi.

Ek-3: 1924 sonbaharında Constantinople.

Ek-4: 1924 sonbaharında Constantinople tramvay şebekesi.

Ek-5: 1930'larda Stadium Taxim'in (eski adıyla Taksim Topçu Numune Alayı Kışlası, bugün Taksim Parkı'nın bulunduğu alan) Cumhuriyet Caddesi'ne bakan kapısı.

Ek-6: İstanbul ciheti nâzım planı (1943).

Ek-7: Beyoğlu ciheti nâzım planı (1944).

Ek-8: 1946 tarihli İstanbul mıntıkasına ait 1943-1953 arası on senelik plan.

Ek-9: Mart 1951'de İstanbul.

Ek-10: 26 Aralık 1954 tarihli Hürriyet Gazetesi'nde çıkan şehrin yol durumu ile ilgili bir karikatür. (Karikatürde yer alan şahıs, dönemin Vali ve Belediye Reisi Fahrettin Kerim Gökay'dır.)

Ek-11: İstanbul Belediyesi'nin, 13 Ekim 1954 tarihli Hürriyet Gazetesi'nde çıkan tahvil ilanı.

Ek-12: 1956 yılında, Başvekâlet Hususi Kalem Müdürü tarafından istimlak ödemeleri ile ilgili İstanbul Valisi'ne yazılmış bir cevap yazısı.

Ek-13: İstanbul Belediyesi'nin, Salıpazarı'ndaki yol genişletme çalışmaları için Maarif Vekâleti'nden, Güzel Sanatlar Akademisi'ne emir verilmesini istemesine dair 13 Ağustos 1956 tarihli yazısı.

Ek-14: 1937-1956 bütçeleriyle imar ve istimlak işlerine ayrılan tahsisatı gösteren cetvel.

Ek-15: Başvekil'in basın toplantısının, İstanbul Ekspres Gazetesi'nin 23 Eylül 1956 tarihli nüshasında çıkan haberi.

Ek-16: Başvekil'in basın toplantısının, İstanbul Ekspres Gazetesi'nin 24 Eylül 1956 tarihli nüshasında çıkan haberi.

Ek-17: Başvekil'in basın toplantısının, İstanbul Haber Gazetesi'nin 24 Eylül 1956 tarihli nüshasında çıkan haberi.

Ek-18: Başvekil Adnan Menderes'e, İstanbul halkı adına minnet, şükran ve samimi hislerin iletilmesine dair 1 Ekim 1956 tarihli Belediye Meclisi kararı.

Ek-19: İstanbul ciheti yol planı (1957).

Ek-20: Beyoğlu ciheti yol planı (1957).

Ek-21: Anadolu ciheti yol planı (1957).

Ek-22: Başvekil Adnan Menderes'in, İstanbul'daki imar faaliyetleri esnasında çekilmiş fotoğraları (1957).

Ek-23: Menderes döneminde yeniden yapılmış olan Londra Asfaltı'nın (bugünkü adıyla D-100) 1957 yılındaki durumunu gösteren fotoğraf.

Ek-24: Ordu Caddesi'nin, Beyazıt Meydanı'na vardığı noktanın 1957'deki inşaa faaliyetleri öncesindeki ve inşaat halindeki durumunu gösteren fotoğraflar. İkinci fotoğrafta, seviye indirme çalışmaları yapılmaktadır. Her iki fotoğrafta da yer alan Beyazıt Hamamı, basında, yıkılarak yolun genişletilmesi için çok kere gündeme gelmiş olan tarihi bir yapıdır.

Ek-25: Beyazıt ve Aksaray Meydanları'ndaki inşaat faaliyetlerini gösteren fotoğraflar (1957).

Ek-26: Eyüp düzenlemesi ve yapılması planlanan Boğaziçi asma köprüsünün çevreyolları içinde yer alan üçüncü Haliç köprüsü maketi önünde, Başvekil'e bilgi verilirken çekilmiş bir fotoğraf (1957).

Ek-27: Vatan Caddesi inşaatından bir fotoğraf (1957).

Ek-28: Karaköy Meydanı'nın, 1957 yılındaki genişletme faaliyeti öncesi ve sonrasına ait fotoğraflar.

Ek-29: Başvekil Adnan Menderes'e, "İstanbul Fahri Belediye Reisi" ünvanının verilmesine dair 1 Haziran 1957 tarihli Belediye Meclisi kararı.

Ek-30: Başvekil Adnan Menderes'e, İstanbul'un şükranlarını ifade eden bir "altın mala" verilmesine dair 1 Şubat 1960 tarihli Belediye Meclisi kararı.

Ek-31: Başvekil Adnan Menderes'e, Belediye Meclisi'nin bağlılık ve şükran hisleriyle dolu olduğunun ve emirlerinde bulunulduğunun duyurulması hakkında bir telgraf çekilmesine dair 1 Şubat 1960 tarihli Belediye Meclisi kararı.

Ek-1: 1453 öncesinde Constantinople (bugünkü adıyla İstanbul).



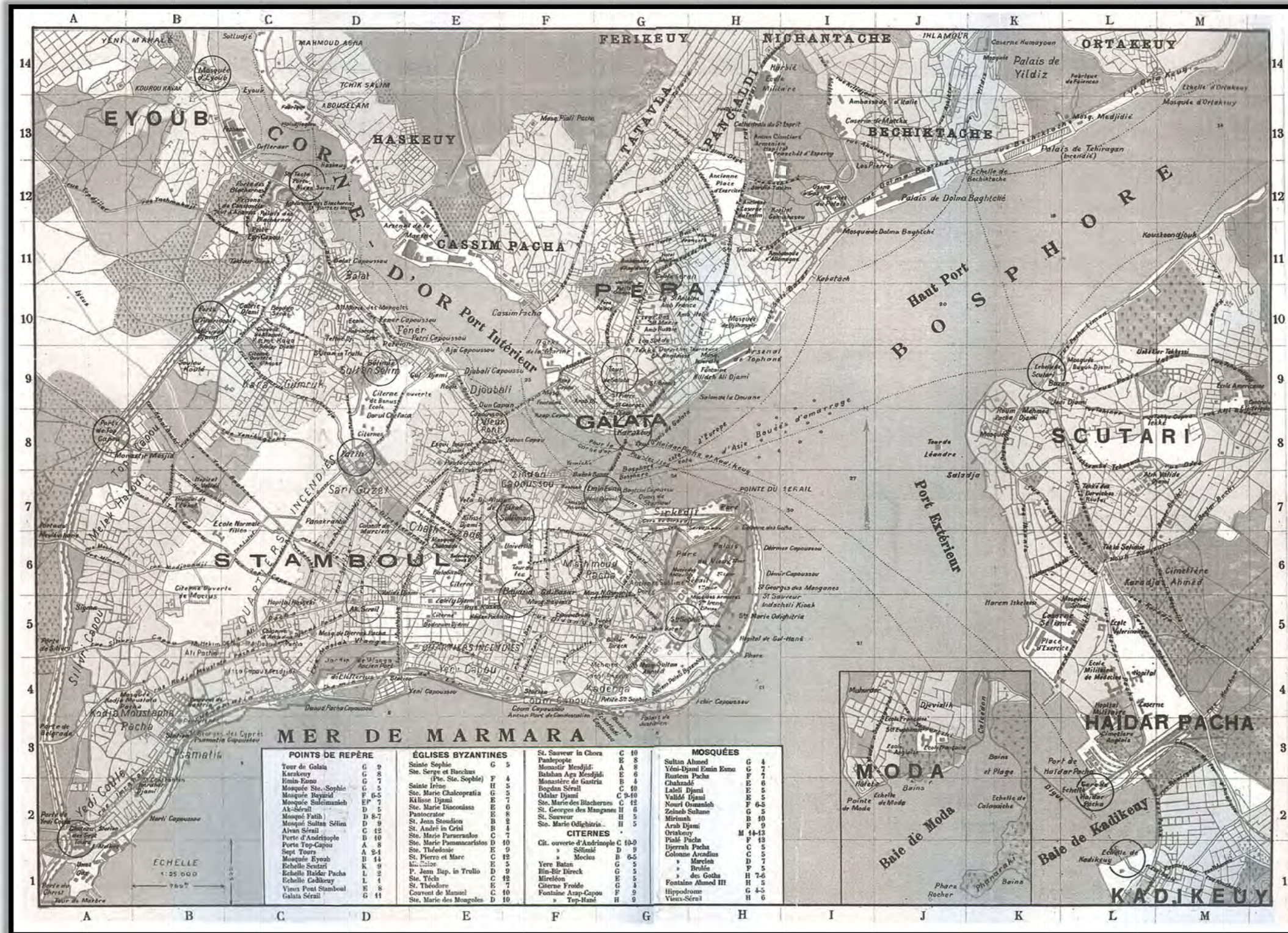
Kaynak: Ernest Mamboury, Constantinople Guide Touristique, İstanbul, Editions Rizzo & Son, 1925, [s.y.].

Ek-2: 1909 yılında, Lacey Sillar ve Leigh Westminster tarafından hazırlanan Beyazıt-Taksim metro projesi.



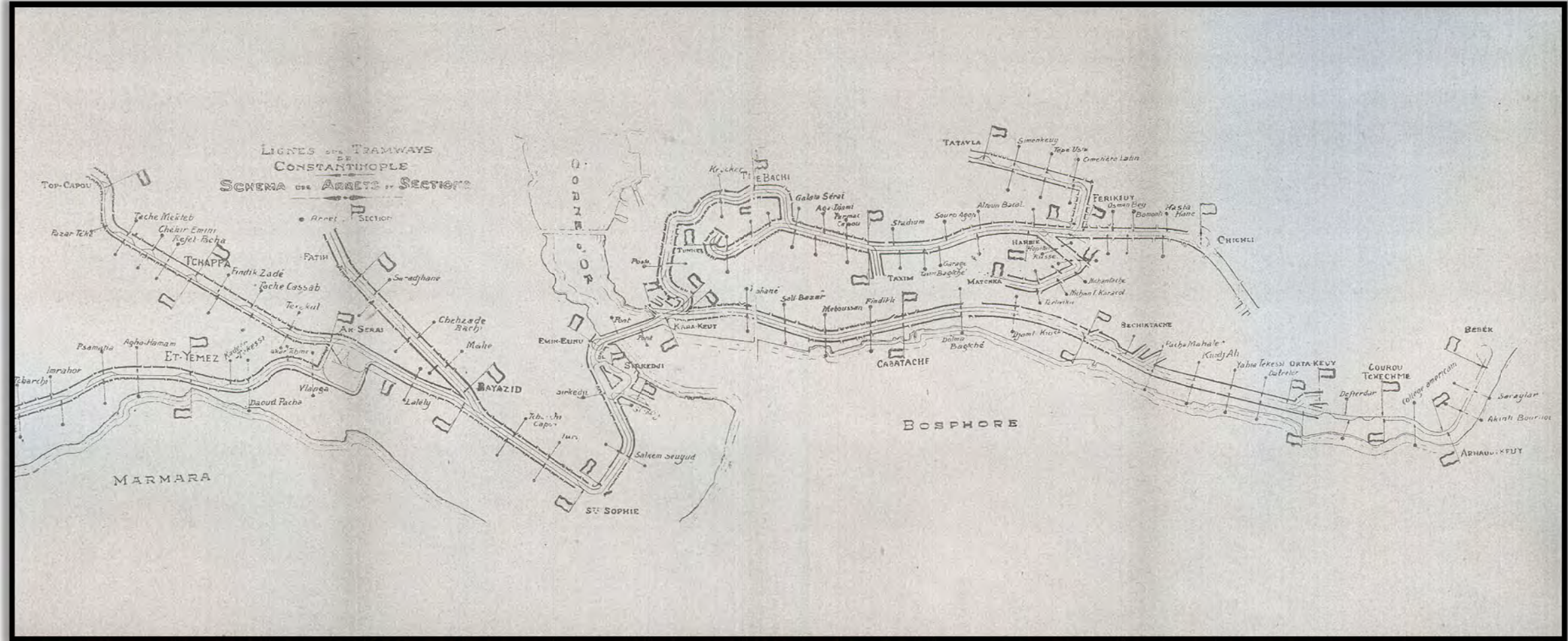
Kaynak: Cahit Kayra, **Eski İstanbul'un Eski Haritaları**, [y.y.], İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı Yayınları, 1990, s. 64.

Ek-3: 1924 sonbaharında Constantinople.



Kaynak: Ernest Mamboury, Constantinople Guide Touristique, İstanbul, Editions Rizzo & Son, 1925, [s.y.].

Ek-4: 1924 sonbaharında Constantinople tramvay şebekesi.



Kaynak: Ernest Mamboury, Constantinople Guide Touristique, İstanbul, Editions Rizzo & Son, 1925, [s.y.].

Ek-5: 1930'larda Stadium Taxim (eski adıyla Taksim Topçu Numune Alayı Kışlası, bugün Taksim Parkı'nın bulunduğu alan).

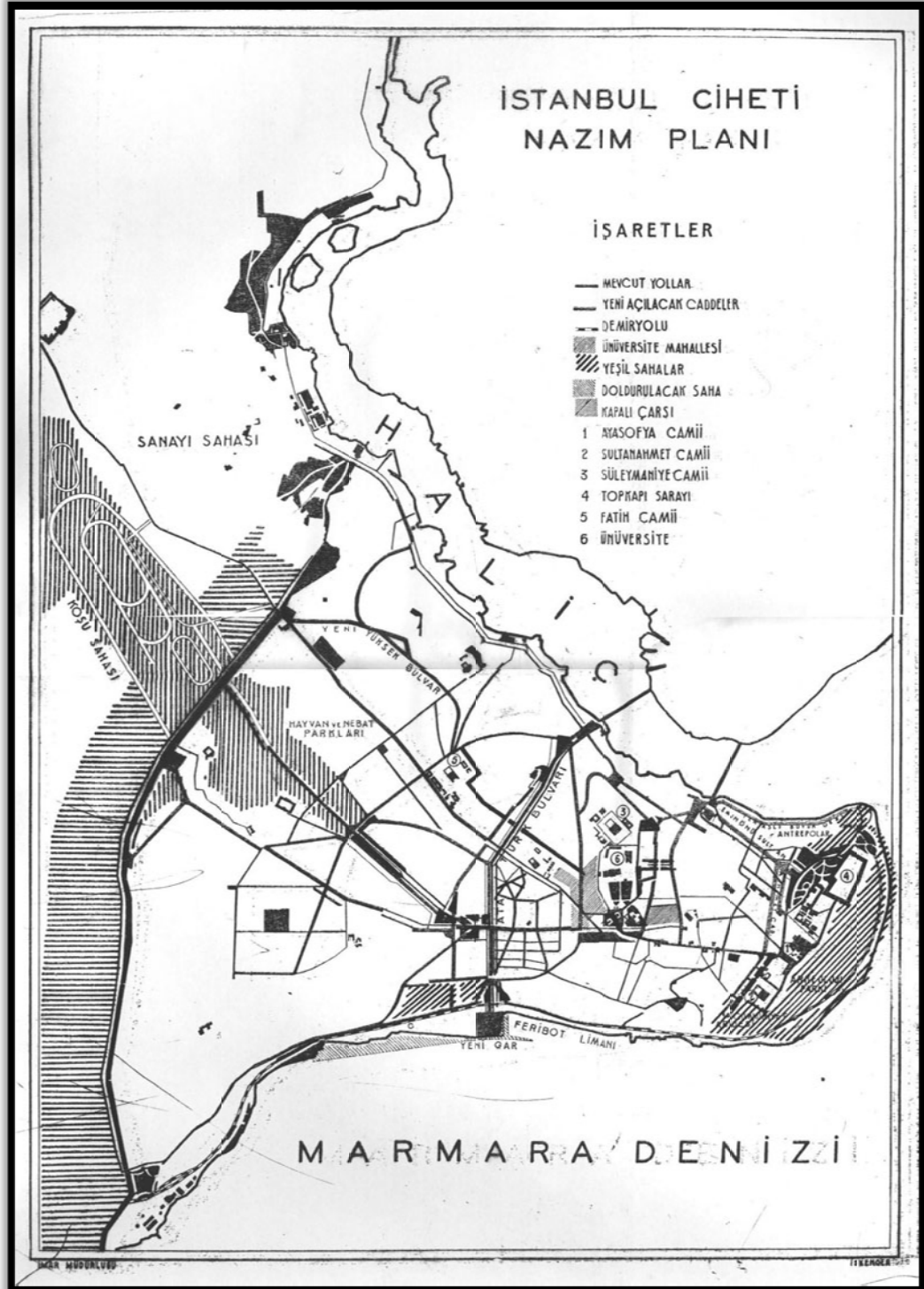


Kaynak: Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995,
Der.: Şener Özler, [y.y.], TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi, Şubat 2007, s. 118.



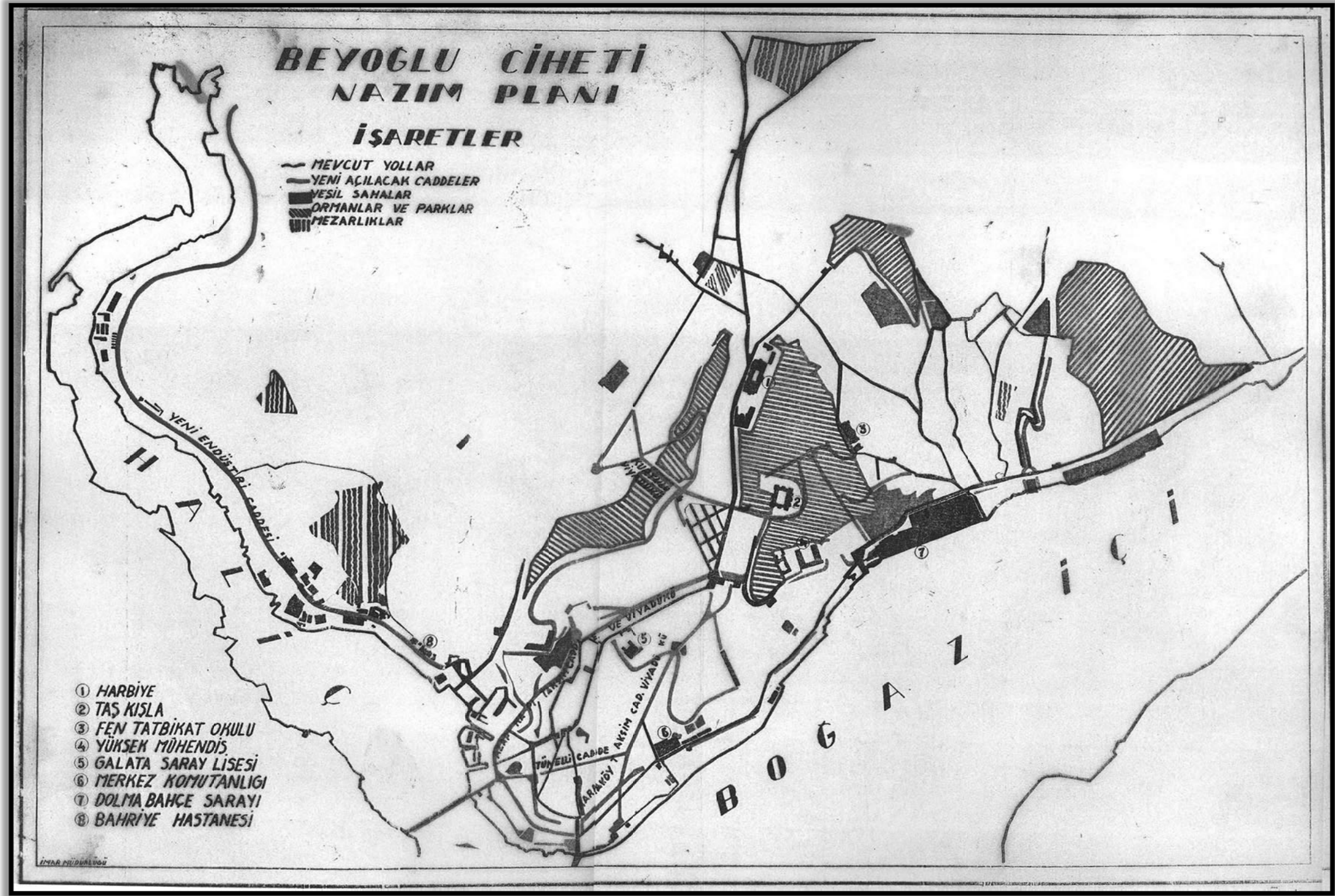
Kaynak: Beyoğlu 1930 – Selâhattin Giz'in Fotoğraflarıyla 1930'larda Beyoğlu,
3. bs., [y.y.], Galeri Alfa, Eylül 1997, s. 82-83.

Ek-6: İstanbul ciheti nâzım planı (1943).



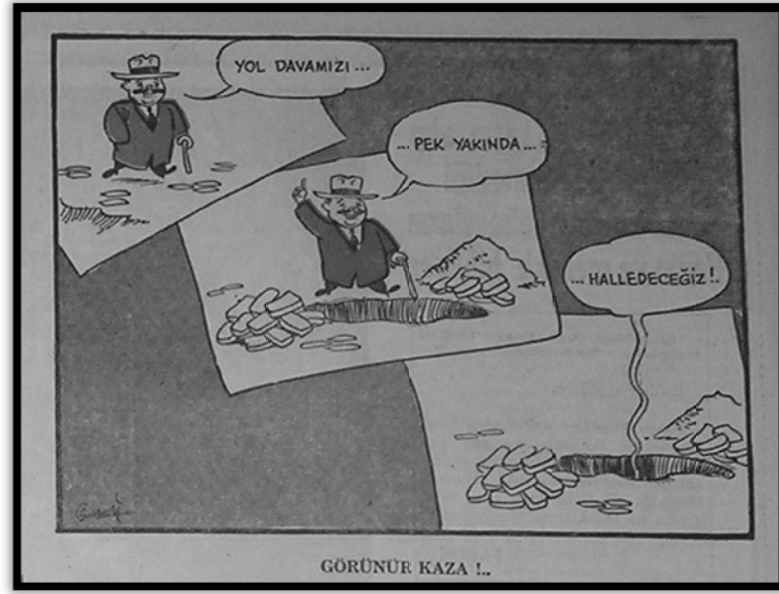
Kaynak: *Güzelleşen İstanbul XX. nci Yıl*, Haz.: Abidin Daver - Dekoratör Mazhar N. Resmor - Safa Günay, İstanbul, İstanbul Belediyesi, 1943, [s.y.].

Ek-7: Beyoğlu ciheti nâzım planı (1944).



Kaynak: Güzelleşen İstanbul XX. nci Yıl, Haz.: Abidin Dav'er - Safa Günay - Dekoratör Mazhar N. Resmor, 2.bs., İstanbul, İstanbul Belediyesi, 1944, [s.y.].

Ek-10: 26 Aralık 1954 tarihli Hürriyet Gazetesi'nde çıkan şehrin yol durumu ile ilgili bir karikatür. (Karikatürde yer alan şahıs, dönemin Vali ve Belediye Reisi Fahrettin Kerim Gökay'dır.)



Kaynak: Hürriyet, 26 Aralık 1954, s. 3.

Ek-11: İstanbul Belediyesi'nin, 13 Ekim 1954 tarihli Hürriyet Gazetesi'nde çıkan tahvil ilanı.

100 kilo parçaları, 2000 kilo parçaları, 1500 kilo fasulye dağıtacaklar. Tevizi, Cumhuriyet Bayramında her aileye aynı nispette yapılacaktır.

Her yılın aynı zamanında Amerika'da yayınlanmaktadır. Kısacası, Amerika'nın çocukluk hayatından itibaren bütün hayatını esaslı bir süzgeçten geçirilmektedir.

Her yılın aynı zamanında Amerika'da yayınlanmaktadır. Kısacası, Amerika'nın çocukluk hayatından itibaren bütün hayatını esaslı bir süzgeçten geçirilmektedir.

Necdet Sezer
Amerikalıdır ölmüştür.

İstanbul Belediyesi ve Türkiye Emlâk Kredi Bankasından:

İstanbul şehrinin imarı maksadıyla caddelerin genişletilmesi; Halk'ın ruhtunlu bulvarlarla tanışması; büyük iş ve ticaret hanlarının yapılması; lüzumlu tesislerin meydana getirilmesi için 6124 sayılı kanunla istinaden ihraçına karar verilmiştir:

İstanbul Belediyesi 1954 yılı 50.000.000 Liralık İstikraz Tahvilleri

11/10/1954 tarihinden itibaren satışa arz edilmiştir.

% 5 faizli olan bu tahviller, Türkiye Emlâk Kredi Bankasının kefaletini ve faiz ile itfa bedelleri ve vergi münafiyetini haizdir. Ayrıca Belediyenin her türlü arttırma ve eksiltmelerinde geçici ve kat'i teminat olarak alınıp gibi Belediyenin gayrimenkul satışlarında para yerine kabul edilir.

Türkiye Emlâk Kredi Bankasının bütün şube ve ajansları tahvilleri satmak istiyen sayın halkımızın emrindedir.

Tahvillerin kupürleri, itfa yab, kur'a keşidesi gibi ihraca müteallik diğer bilgiler broşürlerimizde mevcuttur. 142/46

Detektif Nik'in Maceraları : **Karanlık Âlem : 36**

HADİSTEN KAÇIPI OLAN GENÇİN BÜĞÜN KASİT SÜR- NİNDA MİNE ANCI

BEN DE SİZİN NEŞUR MAN- SİLER GİTESİN MOLLİS ÖLDÜRÜ

HOGGA KAL SUE GÖLE COV

SUE GÖLE DİKANLI

PALIN AKI OLSUN

DUR DÜR HESSEY DUNDU



Kaynak: Hürriyet, 13 Ekim 1954, s. 2.

Ek-12: 1956 yılında, Başvekâlet Hususi Kalem Müdürü tarafından istimlak ödemeleri ile ilgili İstanbul Valisi'ne yazılmış bir cevap yazısı.

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
İSTANBUL ANKARA
1. C.
BAŞVEKÂLET
HUSUSİ KALEM MÜDÜRLÜĞÜ
Sayı :

Sayın Fahrettin Kerim Gökey
Vali
İstanbul

9.4.1956 tarih ve 138 sayılı yazıya karşılıktır.

Boğaz Yolları istimlâki mevzuunda Nafia Vekâletinden alınan malûmetten;

İş bu yolların istimlâki için takdiri kıymetler azami derecede tutulmak suretiyle 3,5 milyon lira tefrik olunduğu, fakat tatbikata geçildiğinde, mahkemeye vaki itirazlar üzerine bedelin vasatı olarak 6 misli tezyid edildiğinin görüldüğü, Belediye istimlâk Kanunları hükümleri dairesinde Belediyenin elindeki hek ve selâhiyetlerden istifade yoluyla istimlâkin 3,5 milyon lira bir fon şeklinde kullanılmak suretiyle bu davanın hallinin mümkün bulunduğunun tevsiye edilmesine rağmen İstanbul Belediyesi tarafından buna itibar edilmiyerek 8 milyon liraya çıkacak yol inşaatı için 20 milyon liralık daha istimlâk bedeli tahsisi hususunda ısrar edildiği, bu seneki bütçede il ve köy yollarına ayrılan paradan bu miktarın İstanbul için tefrikinin mümkün bulunmadığına göre işin ehemmiyetinin nazarı itibara alınarak Yüksek Men Heyeti Reisinin İstanbul'a gönderildiği, bu mevzuun mahallinde muhtelif cephelerden tetkik edilerek bir sureti hal arayıp bulması için kendisine direktif verildiği anlaşılmıştır.

Saygılarımla arz ederim.

Hususi Kalem Müdürü
Muzaffer Ersü

*Arz etti ki
muhtemel olarak
2.4.56 tarihinde
cevap alınmıştır
emrettiler. 1.6.1956*

030	01			116	234	1/4
-----	----	--	--	-----	-----	-----

Kaynak: BCA, 30.1.0.0/116.734.14M, [t.y.].

Ek-13: İstanbul Belediyesi'nin, Salıpazarı'ndaki yol genişletme çalışmaları için Maarif Vekâleti'nden, Güzel Sanatlar Akademisi'ne emir verilmesini istemesine dair 13 Ağustos 1956 tarihli yazısı.

Amel 13.8.1956

T. C. -
İSTANBUL BELEDİYESİ
Yasa İşleri Müdürlüğü
Sayı: 3530

Maarif Vekâleti Yüksek Makamına

Tophane Salıpazarında inşa edilmekte olan Liman tesisleri dolayısıyla yüklenme, boşaltma ve münakale bakımından ehemmiyet arz eden Tophane - Delmabahçe yolunun genişletilmesi bir zaruret halini almıştır. Bu sebeple,

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 trotuara bırakılmak suretiyle istifade edilmesi,

takarrür etmiş ve keyfiyet Maarif ve güzel sanatlar Akademisi ile sanat okulu Müdürlüklerine bildirilmiştir.

Bu hususun biran evvel tahakkuku için alâkalılara Yüksek Vekâletlerince de emir verilmesi ve neticeinin iç'arına müsaadeleri saygı ile arz ve rica olunur.

Belediye Reisi V.
Sedat Erkeçli

İstanbul Valisi V.
Hadi Sağnak

030	01			122	775	3
-----	----	--	--	-----	-----	---

2

Kaynak: BCA, 30.1.0.0/122.775.3, (13 Ağustos 1956).

Ek-14: 1937-1956 bütçeleriyle imar ve istinlak işlerine ayrılan tahsisatı gösteren cetvel.

BEVLEY ARŞİVİNE GİRİŞİNDEN ÖZGE
CUMHURİYET ARŞİVİ

1937 - 1957 Bütçeleriyle İmar ve İstinlak İşlerine Ayrılan
Tahsisatı Gösterir Cetvel

Yıl	İmar İşleri	İstinlak İşleri
1937	856.000	95.000
1938	3.046.000	-
1939	3.612.000	-
1940	762.000	211.000
1941	715.000	553.000
1942	600.000	367.000
1943	1.559.000	1.150.000
1944	2.500.000	1.208.000
1945	1.401.000	520.000
1946	1.048.000	1.044.000
1947	642.000	985.000
1948	657.000	896.000
1949	1.071.000	1.250.000
1950	893.000	700.000
1951	475.000	983.000
1952	2.495.000	2.350.000
1953	2.110.000	5.412.000
1954	1.490.000	2.902.000
1955	1.800.000	9.473.000
1956	2.000.000	91.500.000
Toplam	37.000.000	35.000.000

1938 mali yılı bütçesinde
imar ve istinlak masrafları
faali mahsus adı altında bir
tertipte gösterilmiştir.

1939 " " " " "

39.500.000 tahvilattan
50.000.000 ek tahsisat olg
rak.

030 01 116 734 19

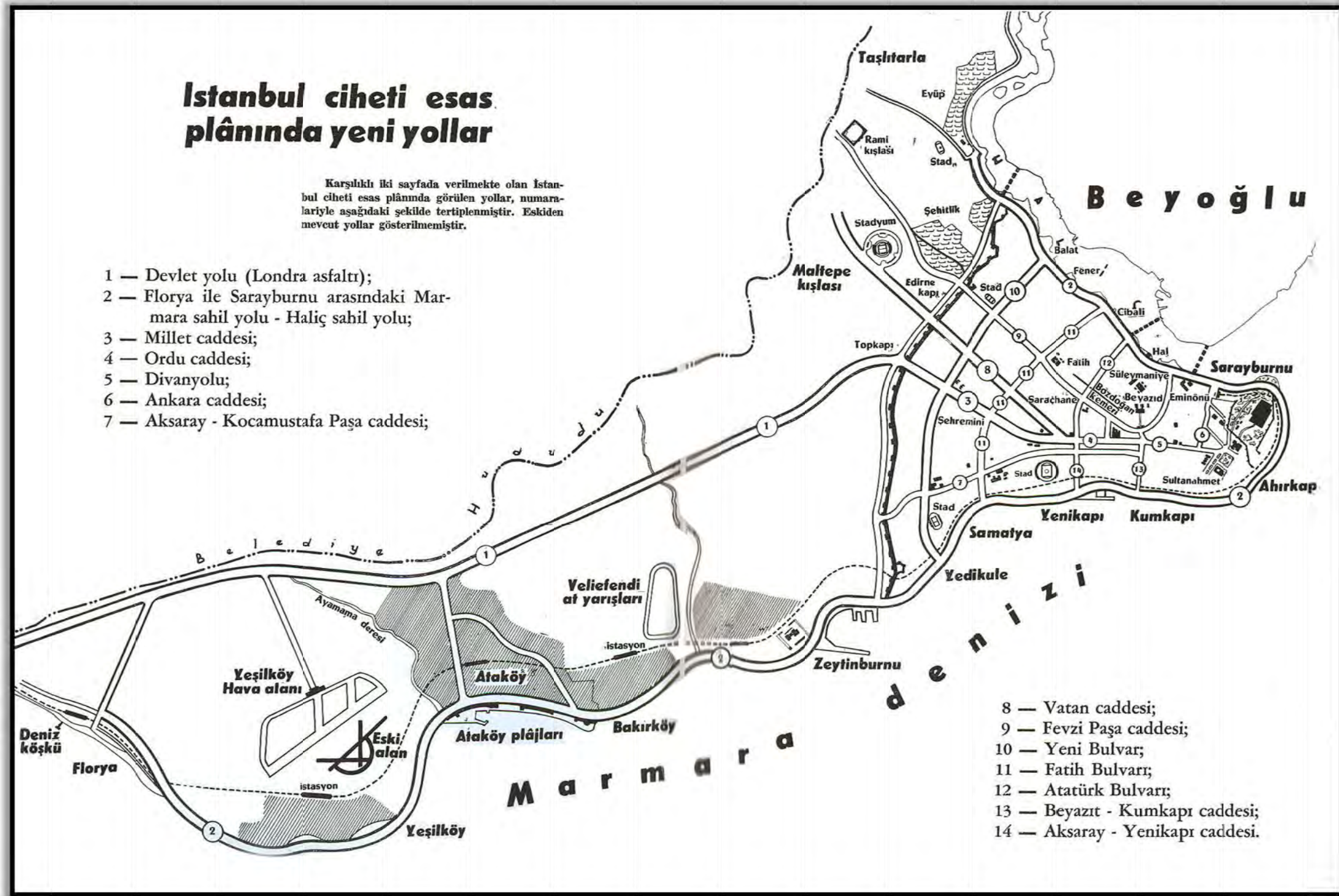
Kaynak: BCA, 30.1.0.0/116.734.19, [t.y].

Ek-18: Başvekil Adnan Menderes'e, İstanbul halkı adına minnet, şükran ve samimi hislerin iletilmesine dair 1 Ekim 1956 tarihli Belediye Meclisi kararı.

KARAR		İSTANBUL BELEDİYE ENCÜMENİ
No.	Tarih	
		256/176
		Belediye Meclisi kararı
		<p><u>H E V Z U :</u></p> <p>İstanbulda yapılan işbir hareketinin yapıcısı pek Sayın İstanbul Mob'usu Başvekil Adnan Menderes'e İstanbul halkı adına minnet, şükran ve samimi hislerin iblağı H.</p> <p><u>T AK R İ R VE K A R A R :</u></p> <p>Türkiye tarihinde hiç bir zaman görülmemiş bir şekilde yapılmakta olan kalkınma hamleleri bütün vatandaşlar gibi biz İstanbullular da sevindirecek kadar beraber Hükümetin; hizmetini güzel İstanbulumuzdan da esirgememesi en samimi temenniler arasında yer almış iken nihayet bu temenni ve ümitlerin gerçekleştiği bütün Türklerin malı olan ve ebediyen öyle kalması hakikat olan İstanbulumuzda son aylar zarfında misli görülmemiş işbir hareketlerinin tahakkuku hepimizi son derece sevindirmiş olup, bu işbir hareketlerinin yapıcısı pek Sayın İstanbul Mob'usu ve Başvekilimiz Adnan Menderes e minnet şükran ve samimi hislerin arzına bütün İstanbul Halkı adına karar altına alınması hakkındaki dokuz imzalı bu takrir Belediye Meclisinin 1/10/1956 tarihli toplantısında okunarak ittifakla aynen kabul edilmiştir .</p>
		n/s. 3/10

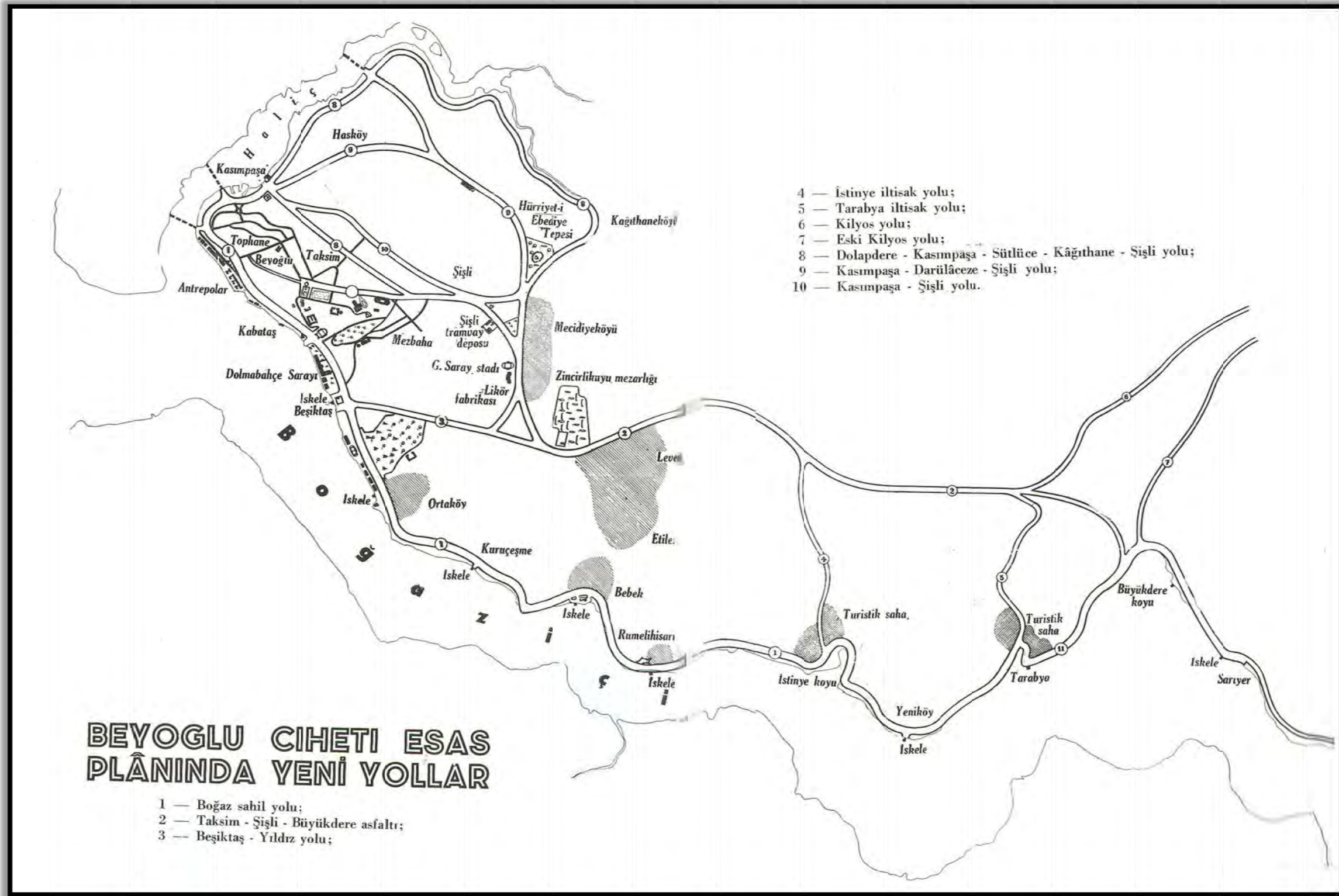
Kaynak: İBBKA, Meclis:39.956/176.1/10/1956, (5 Ekim 1956).

Ek-19: İstanbul ciheti yol planı (1957).



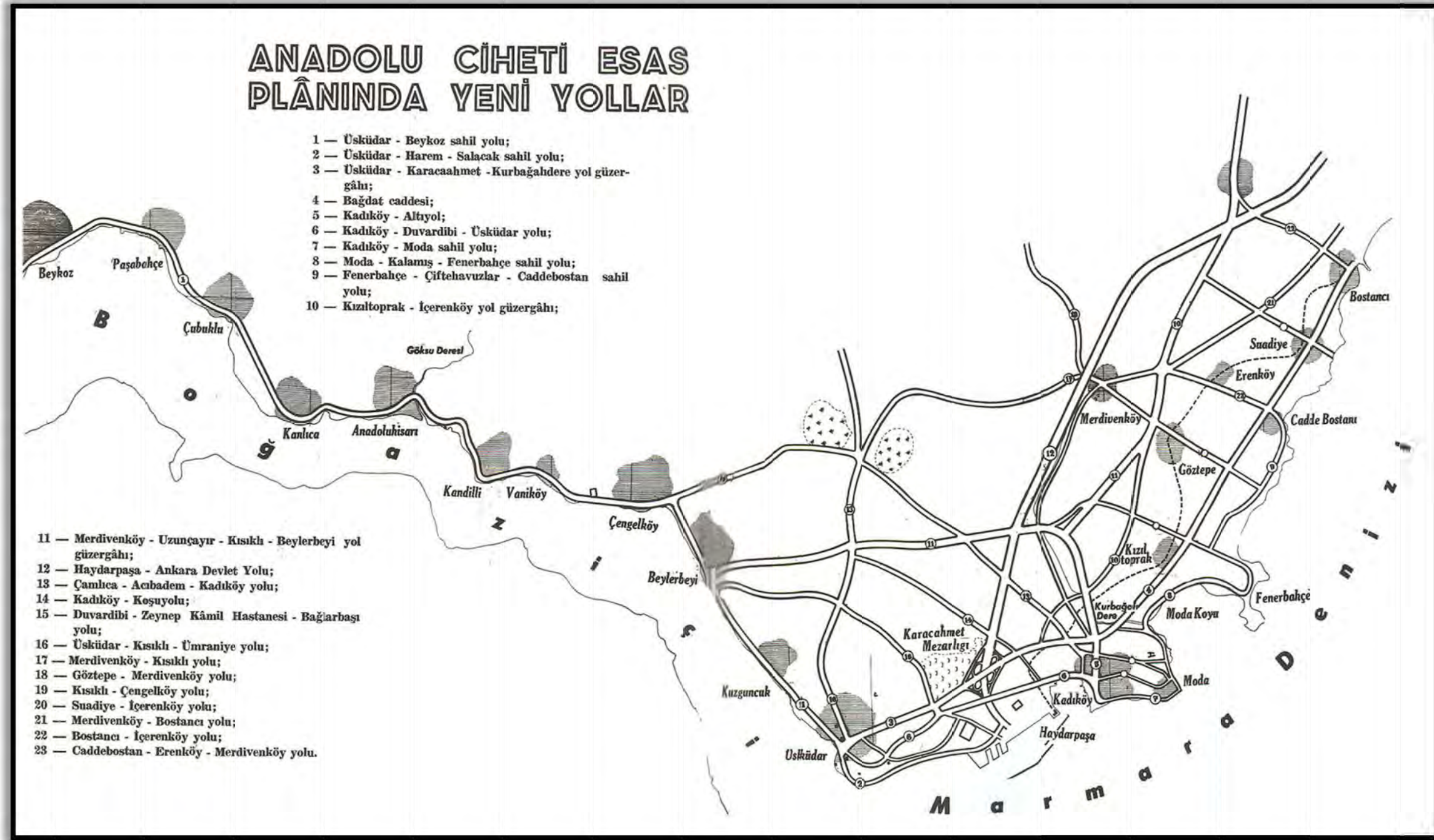
Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul], İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 8-9.

Ek-20: Beyoğlu ciheti yol planı (1957).



Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul], İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 100-101.

Ek-21: Anadolu ciheti yol planı (1957).

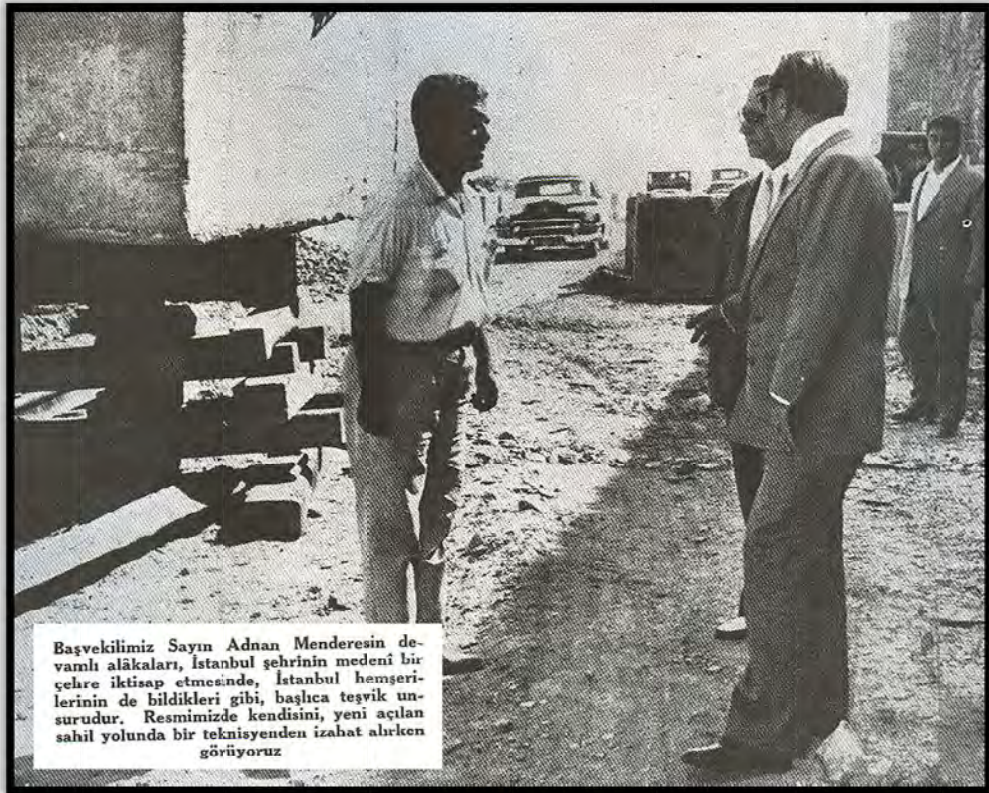


Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul], İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 116-117.

Ek-22: Başvekil Adnan Menderes'in, İstanbul'daki imar faaliyetleri esnasında çekilmiş fotoğraları (1957).

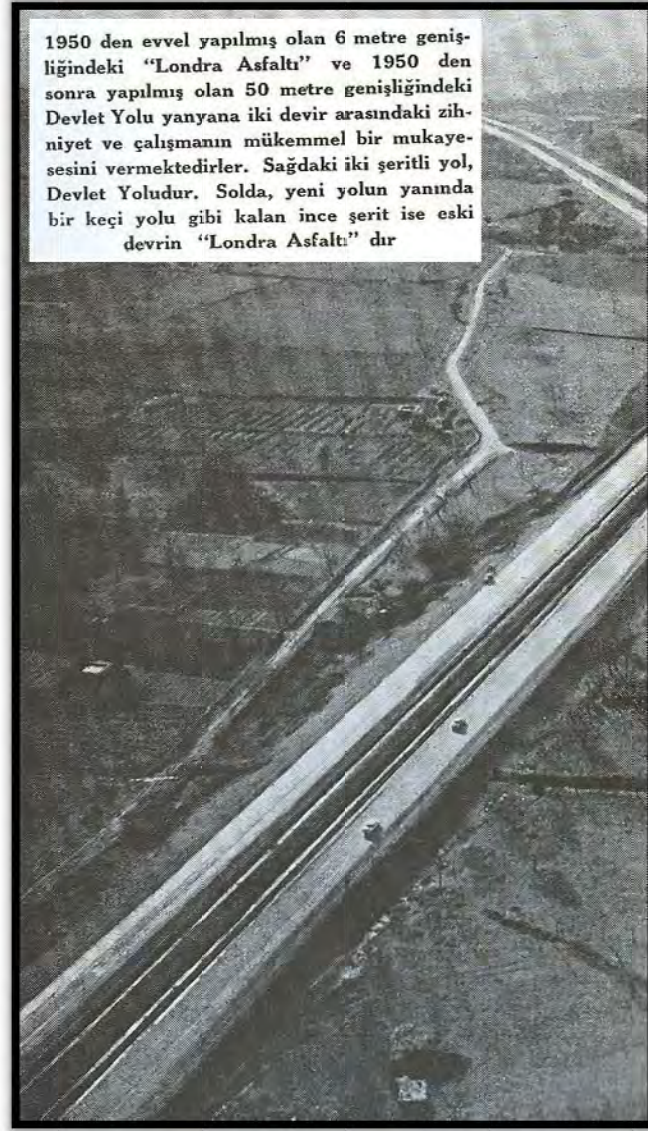


Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul], İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 78.



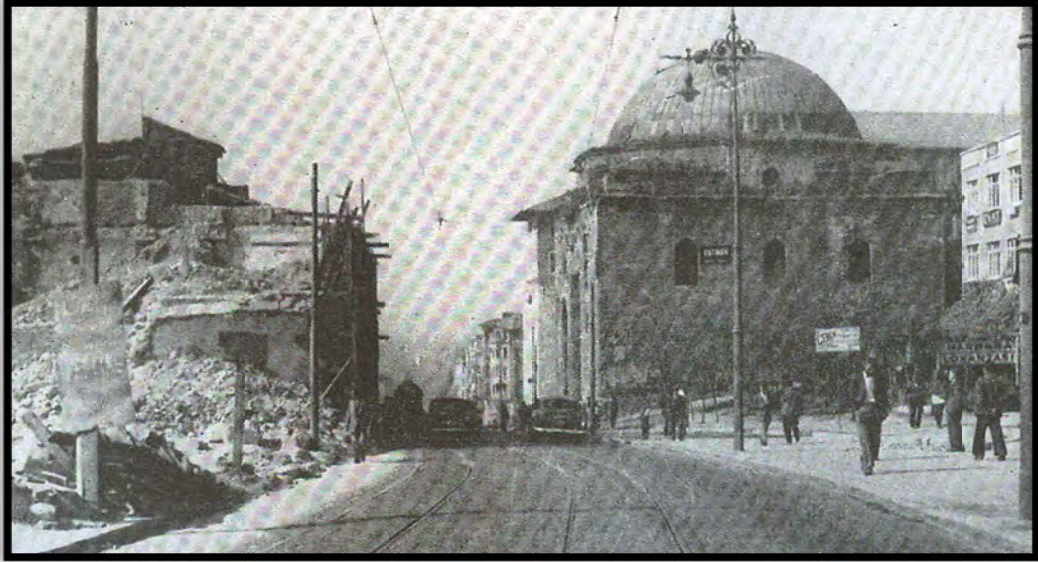
Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul], İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 131.

Ek-23: Menderes döneminde yeniden yapılmış olan Londra Asfaltı'nın (bugünkü adıyla D-100) 1957 yılındaki durumunu gösteren fotoğraf.



Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul], İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 13.

Ek-24: Ordu Caddesi'nin, Beyazıt Meydanı'na vardığı noktanın 1957'deki inşa faaliyetleri öncesindeki ve inşaat halindeki durumunu gösteren fotoğraflar. İkinci fotoğrafta, seviye indirme çalışmaları yapılmaktadır. Her iki fotoğrafta da yer alan Beyazıt Hamamı, basında, yıkılarak yolun genişletilmesi için çok kere gündeme gelmiş olan tarihi bir yapıdır.



Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul],
İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 34.



Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul],
İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 38.

Ek-25: Beyazıt ve Aksaray Meydanları'ndaki inşaat faaliyetlerini gösteren fotoğraflar (1957).



Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul],
İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 37.



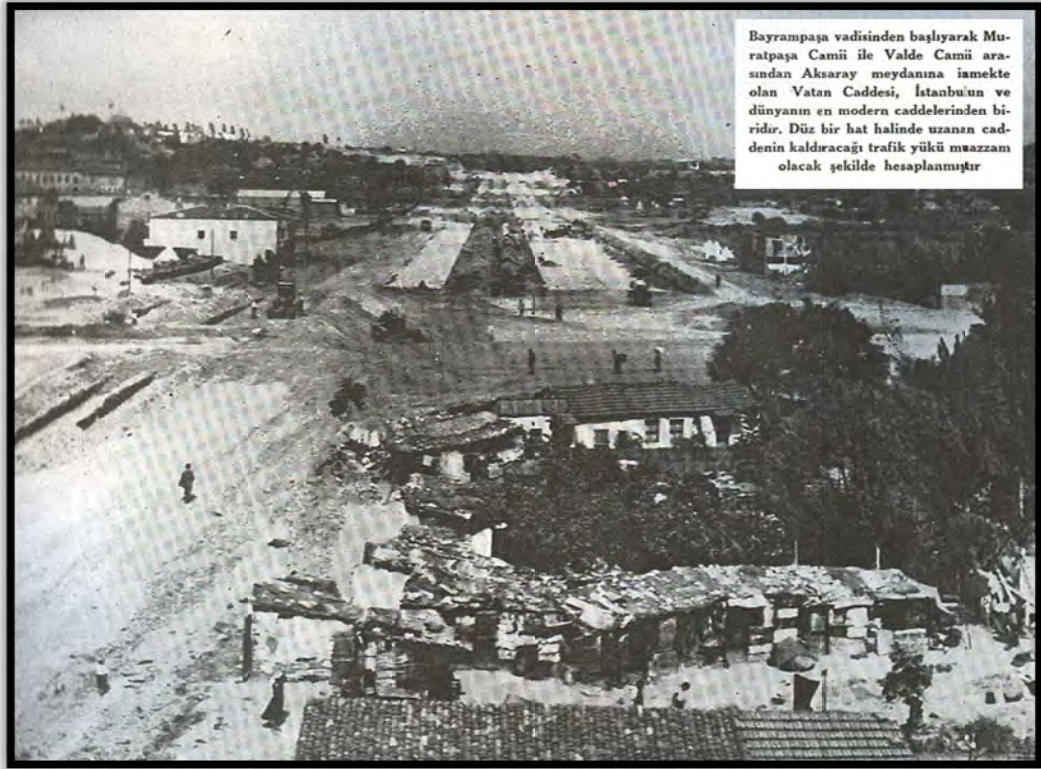
Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul],
İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 20.

Ek-26: Eyüp düzenlemesi ve yapılması planlanan Boğaziçi asma köprüsünün çevreyolları içinde yer alan üçüncü Haliç köprüsü maketi önünde, Başvekil'e bilgi verilirken çekilmiş bir fotoğraf (1957).



Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul], İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 62.

Ek-27: Vatan Caddesi inşaatından bir fotoğraf (1957).



Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul],
İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 24.

Ek-28: Karaköy Meydanı'nın, 1957 yılındaki genişletme faaliyeti öncesi ve sonrasına ait fotoğraflar.



**Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul],
İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 84.**



**Kaynak: İstanbul'un Kitabı – Kitap I, [İstanbul],
İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, [1957], s. 85.**

Ek-29: Başvekil Adnan Menderes'e, "İstanbul Fahri Belediye Reisi" ünvanının verilmesine dair 1 Haziran 1957 tarihli Belediye Meclisi kararı.

052



KARAR	
No.	Tarih
957/119	
İSTANBUL BELEDİYE ENCÜMENİ	
Belediye Meclisi kararı	
<p>TEVCIHİ:</p> <p>Sayın Baş Vekil Adnan Menderes'e Belediye Meclisininin bir şükran ifadesi olarak İstanbul Şehri Fahri Belediye Reisiliği Ünvanının tevcih ve kendisine bir hatıra olmak üzere şehircilik arzmasını havi bir plâk verilmesi H.</p> <p>F A H R İ B E L E D İ Y E K A R A R İ :</p> <p>Müessesileri olarak şeref duyulan ve Türk Devletinin sevinçli olan eşsiz İstanbul'un bir yıla yakın bir zamandanberi, Sâzenen inâf ve güzelleşme hareketlerine nihayet kavuşmuş bulunması hasebiyle</p> <p>Şehre şükranla olan bu halisane mütevazı gülsüz pek Muhterem Baş Vekilimiz Adnan Menderes olup, güzel Şehrimiz gösterilen faaliyetler neticesinde her gün birer daha bitin ihtiyac ve hoybetile kaybolma çabasında ve bu hareketin sevrilmesinin büyük emekleri geçmekte olan Sayın Belediye Reisinin Profesör Ökçe ve en büyükünden en büyükler her bütün hizmet edenlere Meclisçe teşekkür edilmesi ve kıymetli ürgümlerimiz Sayın Adnan Menderes'e Meclisin xxx bir şükran ifadesi olarak İstanbul Şehri Fahri Belediye Reisiliği ünvanının tevcihini ve kendisine bir hatıra olmak üzere şehircilik arzmasını havi bir plâk verilmesi hakkında azanın ekseriyetinin inazla bir tekrar Belediye Meclisininin 1/6/1957 tarihli toplantısında okunarak uzun uzun alkışlanarak ittifakla kabul edilmiştir. - 4 Haziran 1957</p>	

v/s

Kaynak: İBBKA, Meclis:43.957/119.1/6/1957, (4 Haziran 1957).

Ek-30: Başvekil Adnan Menderes'e, İstanbul'un şükranlarını ifade eden bir "altın mala" verilmesine dair 1 Şubat 1960 tarihli Belediye Meclisi kararı.

59.960

KARAR	
No.	Tarih
590/5	
İSTANBUL BELEDİYE MECLİSİ	
Belediye Meclisi kararı	
<u>İTİFAKI :</u> Sayın Başvekil Adnan Menderes'e altın mala verilmesi h. <u>SİFASİ TEKLİF VE KARAR :</u> İstanbul'un ismarının hakiki sahibi olan Sayın Başvekil Adnan Menderes'e İstanbul'un şükranlarını ifade eden bir altın malanın verilmesi Belediye Meclisinin 1/2/1960 tarihli toplantısında Nuri Bro- tar tarafından teklif edilmiş ve bu sifahi teklif reyçe vazedilerek ittifakla kabulü kararlaştırılmıştır.	
20 Şubat 1960	
 	
h.	

Kaynak: İBBKA, Meclis:59.960/5.1/2/1960, (20 Şubat 1960).

Ek-31: Başvekil Adnan Menderes'e, Belediye Meclisi'nin bağlılık ve şükran hisleriyle dolu olduğunun ve emirlerinde bulunulduğunun duyurulması hakkında bir telgraf çekilmesine dair 1 Şubat 1960 tarihli Belediye Meclisi kararı.

049

KARAR		İSTANBUL BELEDİYE MECLİSİ
No.	Tarih	
	960/6	
		<i>K: 960/25 Şubat</i>
		Belediye Meclisi kararı
		<p>KARAR VE GEREKLERİ :</p> <p>İstanbul'un inarı hususunda büyük gayretler sarfeden Sayın Başvekil Adnan Menderes'e Belediye Meclisinin baflılık ve şükran hisleriyle meşbu ve emirlerinde bulunulduğunun duyurulması hakkında bir telgrafın çekilmesine dair.</p> <p>TAKRİR VE İZAHATA :</p> <p>Meclisimizin 1960 mali yılı çalışmalarına bağladı 1 bugünde, İstanbulu temsil eden mühterem azaların bugüne kadarki çalışmalarına bir yenisinin ekleneceğine kanaati bulunulduğu,</p> <p>Özel İstanbulumuzun inarı hususunda büyük gayretler sarfeden ve Belediye Meclisinin ittifakla almış olduğu karar gereince fahri Başkanımız bulunan Sayın Başvekil Adnan Menderes'in çalışmaları neticesi her gün biraz daha güçleşen İstanbul şehrinin müessesileri olarak hakiki inar yapıcısı bulunur Sayın Başvekil Meclisin baflılık ve şükran hisleriyle meşbu bir telgraf çekilmesi ve emirlerinde bulunulduğunun duyurulması hakkında azadan İhsan Altunel, Nuri Beşer ve Davut Sadıker Gök'er tarafından müşterek imzalı baflı tahrir Belediye Meclisinin 1/2/1960 tarihli toplantısında okunarak ittifakla kabulü kararlaştırıldı.</p> <p style="text-align: right;">20 Şubat 1960</p> <p style="text-align: right;"><i>Şeyfeddin Orhan</i></p> <p style="text-align: left;"><i>İsmail</i></p> <p style="text-align: left;">Cı.</p>

Kaynak: İBBKA, Meclis:59.960/6.1/2/1960, (20 Şubat 1960).