

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL METROPOLİTEN ALANINDAKİ
PLANLAMA EYLEMLERİNİN KADIKÖY MERKEZ
ALANINA ETKİLERİ

Şehir Plancısı: Aylin SAKIZLI

FBE ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALINDA
HAZIRLANAN
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Ayşenur ÖKTEN

İSTANBUL 1995

ÖZET

SUMMARY

GİRİŞ

BÖLÜM 1. KADIKÖY'ÜN GELİŞİMİ

1.1. İLKÇAĞ

1.2. BİZANS DÖNEMİ

1.3. OSMANLI DÖNEMİ

BÖLÜM 2. KADIKÖY MEKANININ DEMOGRATİK VE
YÖNETSEL ÖZELLİKLERİ

2.1. NÜFUS GELİŞİMİ

2.2. MAHALLELER

BÖLÜM 3. KADIKÖY'DE KENTSEL FONKSİYONLAR

3.1. DOKU

3.2. İŞ ALANLARI

3.3. YEŞİL ALANLAR-REKREASYON ALANLARI-AÇIK

ALANLAR

3.4. İSTANBUL'DA DENİZ ULAŞIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ

3.4.1. DENİZ ULAŞIMI

3.4.2. KARA ULAŞIMI

BÖLÜM 4. İSTANBUL'DAKİ PLANLAMA ÇALIŞMALARI VE KADIKÖY

4.1. 1800-1960 LI YILLARDA PUANLAMA ÇALIŞMALARI

4.2. 1960 DAN GÜNÜMÜZE PLANLAMA ÇALIŞMALARI

SONUÇ

HARİTALAR

KAYNAKÇALAR

ÖZGEÇMİŞ

ÖZET

İstanbul'un ilk yerleşimlerinden günümüze kadar süre gelen mekansal değişimleri, farklı iki uygarlığın başkenti olarak geçirdiği toplumsal değişimler ve son yüzyılda ülkemizde oluşan değişimlerin İstanbul'daki etkileri.

Sanayi devrimi ile tüm dünya kentlerinde oluşan değişimler, ekonomik kaynakların yetersizliği ile biraz farklı ve geç olarak İstanbul'da da yaşanmış ve İstanbul'un Metropolitenleşme süreci başlamıştır. Bazı dönemlerde merkezi ya da yerel yönetimin kontrolünde hızlı imar hareketleri gerçekleşmiştir. Bu imar hareketleri kentin her bölümünü etkilemekle beraber en çok sayfiye yerleşimlerinde kendini göstermiştir. İstanbul Metropolitan Alanında Doğu yakasında bulunan Kadıköy yerleşmeside en çok etkilenen yerleşmelerdendir. Sayfiye yerleşmesinde ticari merkez durumuna dönüşen Kadıköy'de 19. yy. dan itibaren başlayan değişim ve gelişmeler sosyal, ekonomik, mekansal açıdan oluşmuştur.

Birinci bölümde, Tarihi Kadıköy Alanının İstanbul'un ilk yerleşme yeri olmasından sonra alanda coğrafi yapısından dolayı ancak Tanzimat döneminden sonra tekrar eski itibarını kazanmıştır.

İkinci bölümde, tarihi merkeze yerleşen ve burada yaşayan halkın sosyal, kültürel özelliklerine göre kademelenmesiyle alanda dağılımları farklılaşmıştır.

Üçüncü bölümde, Vapur seferleri-Demiryollarının çalışmaya başlamasıyla, o zamana kadar İstanbul'un sadece gıda ihtiyacını karşılayan Kadıköy Alanının padişahlar sadrazamlar tarafından sayfiye yeri olarak seçilmesiyle günümüze kadar olan zamanda çalışma alanlarında, eğlence gezinti yerlerinde, konut seçimi ve dağılımında farklılıklar oluşmuştur.

Dördüncü bölümde İstanbul'da 1800 lü yıllarda başlayan planlama çalışmaları sonunda başta İstanbul'un tarihi yapısı olmak üzere tüm alt merkezlerde planlama

alışmalarının başlamasına neden olmuştur. Kadıköy Alanında'da kimi zaman bu alışmalar İstanbul ile beraber kimi zamanda ayrı olarak gerçekleşmiştir.

Sonuç bölümde, Tüm incelemeler sonunda tarih içerisinde belli bir geçmişi olan yerleşmelerin özellikleri koruyabilmeleri için lanlama çalışmalarında Metroliten ölçekten, alt merkez leėine kadar birebir mler getirilmelidir



SUMMARY

With the Industrial Revolutions, all cities on ever the World started to have change into metropolitan unities.

It became a little late and different in Istanbul, because the economical resources were not enough to have changes on time.

In some periods under the management of central authority or under the control of local municipal authorities some constructive happenings are realized. Some parts of Istanbul city have been effected, mostly it is seen on the district of country style housings.

Kadıköy is a part of Istanbul city located on the eastern part of Istanbul metropolitan area. That part is mostly effected from the constructive developments with new settlements.

The appearance of Kadıköy is turned into commercial area from the settlements of country style. The subject changes are started in 19th century at Kadıköy. Those cahges have been as social, economical and locational(housing) changes.

At part one, the historical Kadıköy field was the first settled location of Istanbul. Later Kadıköy has been lost its existing importantcy, but at the period of Tanzimat and later(it is the political reforms of Abdulmejid in 1839 and the period of following in Ottoman history) it gained the same important situation again and became a preferable lobation to ive in.

In part two, the people who are settled on the historical center have been classified themselves according to their social life, cultural specifications ect. and they became to establish groups on some districts of the city.

In part three, the steamboats and railway trains started to work.

While Kadıköy area is just obtaining the needed food materials of the city, at this period the Sultans and primeministers and ministers preferred Kadıköy to live there in a

country style settlement. The location is preferred by those Elite people as a place to live in summertimes. During this period the business areas, amusement places ect. had their different settlement styles on housing preferences.

In part four, which begins from years of 1800s. the planing studies and applications of them are started in Istanbul. Beginning from historical construction of Istanbul all environmental centers had the same changes on their local situations. They were the changes on their local situations . They were the changes on city planning and settlemental situations.

Also the area of Kadıköy has been effected from the new happenings, as it has been on all parts of the city of Istanbul.

In the final part, as the results of all made investigations inside of historical period, some districts of the city who have some certain past settlements and to be preserved as they are. To keep them the city planning works should be made not just in the scale of Metropolitan city, but more specific to the undersections. according to under central scales of 1/1 for to have solutions.

country style settlement. The location is preferred by those Elite people as a place to live in summertimes. During this period the business areas, amusement places ect. had their different settlement styles on housring preferences.

In part four, which begins from years of 1800s. the planing studies and applications of them are started in Istanbul. Beginning from historical construction of Istanbul all environmental centers had the same changes on their local situations. They were the changes on their local situations . They were the changes on city planning and settlemental situations.

Also the area of Kadıköy has been effected from the new happenings, as it has been on all parts of the city of Istanbul.

In the final part, as the results of all made investigations inside of historical period, some districts of the city who have some certain past settlements and to be preserved as they are. To keep them the city planning works should be made not just in the scale of Metropolitan city, but more specific to the undersections. according to under central acales of I/I for to have solutions.

GİRİŞ

Gelişmekte olan Türkiye'de artan nüfus ve kalkınma hızı arasında kapatılamayan farklılık, şehirselleşmelerde sosyal , kültürel yapının işlevsel ve mekansal ilişkiler sisteminin farklılaşmasının temel nedenlerindendir.

Büyükşehir niteliği kazanmış yerleşmelerde sorunların boyutları daha büyüktür. Konut sorunu, gecekondulaşma, sosyal konut üretimiyle doğal yapının yıpratılması ve bozulan ekolojik dengelerin yanı sıra, şehir eski merkezi olarak tanımlanan alanlarda da bu paralel de, sosyal kültürel farklılaşmalar ortaya çıkmaktadır.

Şehir eski merkezlerinin özellikle metropolleşme süreci başlangıcında bulunan İstanbul şehir eski merkezinin yapısal ve işlevsel yapısının farklılaşması kaçınılmazdır.

İstanbul tarihi kuruluş ve gelişmelerin başından bu yana yakın dönemlere kadar konumu ve karakteristik nitelikleri bakımından merkez şehir olma özelliğine sahip olmuş ve bu durumunu her dönemde artan bir önemle korumuştur. Mekansal değer kurgusu ve işlevsel organizasyonlar bakımından hem din, hem dünya işlerinin en olgun çözümlerinin bulunduğu, hem dini hemde idari merkez olma niteliklerinden kaynaklanan işlevsel kompozisyon ve ilişkilerinin mekana yansımalarıyla biçimlenen ve içerik kazanan eski şehir merkezi, zengin bir kültür mirasının toplandığı mekan bütünü olarak ölçek ve boyut kazanmıştır.

Konut, imalat, ticaret, yönetim, din ve diğer sosyal, ekonomik ve kültürel işlevlerin oluşturduğu şehir eski merkezi belirli alanlara ve bu alanlarda oluşan belirli sokaklar ve meydanlarla kendi içinde ilişkili mekanlar olmuştur.

Cumhuriyet dönemi ile birlikte toplumsal değişim ve yeniden yapılaşma koşulları çerçevesinde İstanbul eski merkez alanlarında, nüfus hareketliliği, pazar ekonomisi ve yeni ilişkiler, ulaşım ve taşımacılık konularında değişen değer yargıları mekansal yapıda ve sosyal, kültürel, ekonomik ilişkilerde farklılaşmaları oluşturmuştur.

Şehirselleşme alanlarının büyümeye başlaması, yeni ulaşım aksları, plansız uygulamalar mekanların özelliklerinin bozulmasına neden olmuştur.

İstanbul'un alt merkezi olan Kadıköy Merkezide tarihsel süreç içinde gelişmesini(sosyal-ekonomik-kültürel-demografik) metropolleşen İstanbul ile beraber gerçekleştirmiştir. Doğu Yakasının Ulaşım bağlantılarının başlangıç noktası konumundaki Kadıköy merkezi, İstanbul'un 2 merkezi konumundadır.

Deniz -Kara-Demiryolları Kadıköy'ün gelişmesinde büyük etken olmuştur. İstanbul metropoliten Alanı sadece Tarihi Yarımada çevresinde değil alt merkezler ile dağılmaya başlamıştır. Kadıköy'de bu alt merkezlerdendir.



BÖLÜM I. KADIKÖY'ÜN GELİŞİMİ

1.1. İLKÇAĞ

İstanbul Çevresinin paleolitik çağın ardından iskan edildiği sanılmakla birlikte, bilinen en eski bulguların buzul çağlarında ortaya çıkan paleolojik devrin çeşitli evrelerine ait olduğu görülür.

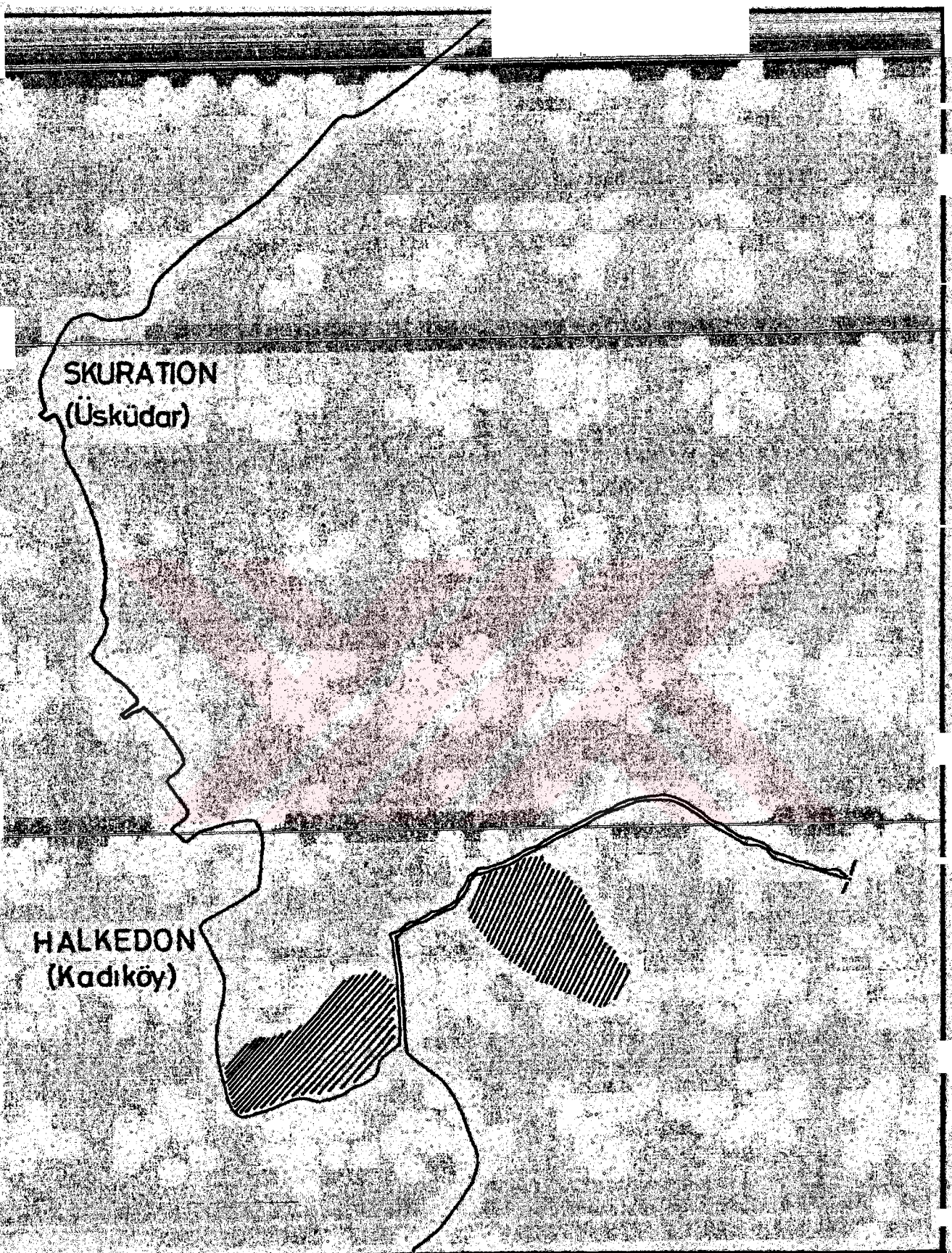
İstanbul ve çevresinin günümüzdeki doğal görünümü ve kıyı çizgisi M.Ö. 5.500 yıllarında tamamlanmıştır. Bu dönemde İstanbul çevresindeki vadi ağzlarında koylar meydana geldiği gibi Kurbağalı Derenin ağzında Kalamış koyu oluşmuştur. M.Ö. 3.000 yıllarında ise deniz yüzeyi bugünkünden 3 ila 5 km. daha yükseğe ulaşır.

Milattan önce 5.000-3.000 arasında İstanbul çevresinde ilk yerleşmelerinin ortaya çıktığı söylenebilir.

Anadolu Yakasında ve belki tüm İstanbul çevresinde tarih öncesine ait en önemli yerleşme alanı Fikirtepe kültürüdür.

Milattan önce 1.000 yılları civarında Fenikeliler tarafından Fikirtepe'de çeşitli kaynaklarda Harhadan adıyla anılan bir ticaret kolonisi oluşturduğu bilinmektedir. Bu dönemde Kuşdili Deresi bir haliç şeklindedir ve kıyı çizgisinde bugüne göre hala çok içeride, Fikirtepe-Hasanpaşa arasında olmalıdır. Daha sonra bu ilk yerleşmenin karşısında Moda Burnu ile Yoğurtçu arasında Halkedon (Bakır Ülkesi) adıyla ikinci bir yerleşme daha oluşur. Kimi kaynaklar Halkedon'un Harhadon'un devamı niteliğinde bir Fenike yerleşmesi olduğunu belirtirken, bazı kaynaklarda buranın bir Grek kolonisi olarak kurulduğunu ifade etmektedir. (HARİTA 1).

Halkedon deniz kıyısında ve dönemin önemli bir su yolu üzerinde kurulmuş olmasına karşın tarımsal karakteri ağır basan bir yerleşme olmalıdır. M.Ö. 680 'de Trakya üzerinden gelen kolonizatörlerin yerleştiği Halkedon bu tarihten sonra büyüyerek Moda Burnu'na yayılır.



SKURATION
(Üsküdar)

HALKEDON
(Kadıköy)

ARITAI İLKÇAĞ

İstanbul ve Marmara çevresiyle Kuzey Egedeki kimi yerleşmelerde ticari ilişkiler içinde bulunan ve kendi parasına sahip olan Halkedon M.Ö. 7. yy.' da Sarayburnu'nda Byzantionun kurulmasının ardından önemini yitirmeye başlar.

M.Ö. 133 'de Bitinya ve Pontus Kralı Mithrodotes şehri kuşatarak ele geçirir. Şehir kısa süre sonra Bergama Devleti'nin ve nihayet M.Ö. 74 'de Roma'nın hakimiyetine girer (İstanbul Ansiklopetisi).

M.S. 2.yy'la beraber Roma'nın Byzantiona yerleşim burayı ikinci başkent olarak kabul etmesi ile hem imar hem de ekonomik hareketler başlatılmıştır. Byzantion merkez kabul edilip surlarla çevrilirken Chalkedonda Romanın yoğun ekonomik ilişkilerinde liman görevi ile çeşitli topluluklarla karşı karşıya kalan Halkedonda küçük çapta ticari mekanlar oluşmaya başlamıştır.

324 tarihinde yine, büyük bir gelişme hareketine giren Byzantion, Roma'nın başkenti olmuş, sınırlarını genişletmiş, ismi ise Konstantinopolis olmuştur. Ancak en önemlisi Hristiyanlığı kabul etmiştir. İşte bu Hristiyanlığı kabul edişin hemen arkasından, her kesimde dini yapı inşa edilmeye başlamış, Chalkedon'da 326 da Moda'da bulunan eski büyük bir tapınak yıkılarak üstüne St.Euphemia Kilisesi inşa edilmiştir. Bu kilisenin etrafında Kadıköy'deki eski yerleşmeden ayrı bir yerleşme olmuştur.

1.2. BİZANS DÖNEMİ

Bizanslıların eline geçen Chalkedon IV.yy.'da İmparator Valesin hışmına uğramış, surlarından söktürdüğü taşları 368 de İstanbul'da Bozdoğan Su Kemerinin yapımında kullanmıştır.(Teoman,Z1984) İmparator Teodos'da Kadıköy'deki Yortu ve Kiliseleri yıktırarak taşlarıyla bazı İstanbul Kilise ve Hamamlarını yaptırmıştır. Geri kalan tapınak kalıntılarını Kanuni Sultan Süleyman yıktırış. Süleymaniye, Kızı Mihrimah Sultan Edirnekapi, Üsküdar Camilerinin yapımında kullanılmıştır. (Kömürcüyan, 1992)

V. yy.da dini tartışmalara sahne olan Kadıköy'de 451 yılında Kadıköy konsili toplanmıştır. Bu konsil orada bulunan eski Apollon mabedinin mevkiinde İmparator Konstantin'in yaptırdığı Aya Efimia Kilisesinde aktadılmıştır. (Şehsuvaroğlu, 1969).

Bizans devrinde gelişen Kadıköy'de Skutarion (Üsküdar) da Hieriya (Fenerbahçe), Rutinyas (Caddebostan) da Anadolu seferinden dönen İmparatorların karaya çıkmaları için birer küçük iskele ile bazı binalar vardır.(Teoman, Z, 1984)

1080 yılında Türkiye Devleti kurucusu Kutalmış oğlu Süleyman Bey, Anadolu Selçuklu Ülkesine Kalkedonu kattıysada son bir kez Bizanslılara geçti.(Şehsuvaroğlu, 1969). 1097'de Goffrey'de Boovillon Haçlı ordularını burada küçük Asyaya geçirmiş. 1024'de IV. Haçlı Ordularının İstanbul'la birlikte Kadıköy'de yağma etmişlerdir (Eyice 1985).

Goffreyde Uillerhaardein'in hatıralarından anlaşıldığına göre Haçlı süvarileri Kalkedonya'da konaklamışlar (Atakok). Haydarpaşa'da bir saray önünde duraklamışlardır (Evyapan). Bu saraya Büyük Konstandin'e ait olduğuna bakılırsa buranın Bizanslılarca değerli sayıldığı anlaşılr (Kömürcüyan 1992).

Ortaçağ Chalkedon'unda günümüze herhangi bir fiziksel iz ulaşabilmiş değildir Haydarpaşa ve Kalamış koyları arasındaki tepelik burun üzerinde yer alan yerleşmenin surları, bugüne göre Altıyol, Sakızağacı, Mühürdar ve Söğütlüçeşme arasında yaklaşık 500-650 m. uzunluğunda kabaca dikdörtgen oluşturacak şekilde uzanıyorda. Muhtemelen Altıyol civarında bir kapı vardı ve şehrin Kalamış koyuna bakan kesiminde de mezarlıklar yeralıyordu.

Şehrin iki limanından ki bir tanesi muhtemelen bugünkü Kadıköy meydanının yerinde, diğeri Söğütlüçeşme civarındaydı-tiyatro, hipotrom, Constantinus Sarayı, Ayia Eufemia ve Eios Yeorgios kiliseleri ile çeşitli yapılardan bugüne herhangi bir iz kalmamıştır. (İstanbul Ansiklopedisi) (Harita 2).

Teoman,Zeki : (1984) A.q.e.

Şehsuvaroğlu : (1969) A.q.e.

Eyice : Bizans Devrinde Boğazici S: 52

Atakok: Kalkedonya Tarihi S:19

Evyapan, G.: Eski Türk Bahçeleri S: 46

Kömürcüyan, (1952) İstanbul tirihi

İstanbul Ansiklopedisi: 4.Cilt, S:331

SKURATION

Saray

iskele

St.Euphemia

iskele

Mezarlıklar

HARİTA 2 : BİZANS DÖNEMİ

1.3. OSMANLI DÖNEMİ

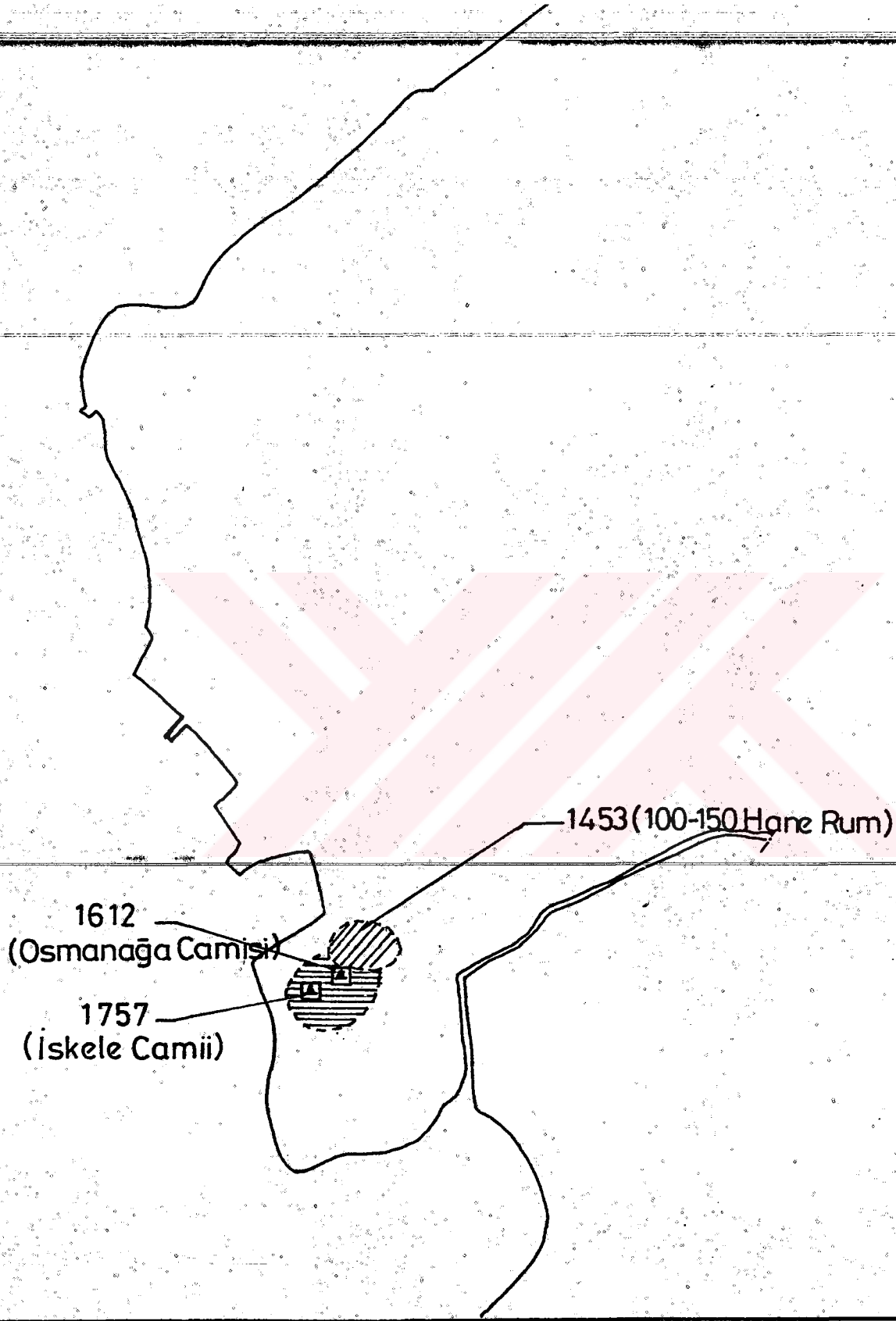
Bizans Döneminde İstanbul'dan bağımsız bir uzantısı olan kendi kendine gelişen Kadıköy, Osmanlılarla beraber farklı bir konuma girmiştir. Bu arada İstanbul şehrine kesin bağlı, bütün ilişkileri eski yarım adadaki saltanat tarafında yürütülen bir yerleşme olmuştur. Bu arada Anadolu Yakasında Üsküdar kentin gözdesi olmuş ve çok hızlı şekilde gelişmeye, büyümeye başlamıştır. Bu yüzden Kadıköy 19.yy.lın yarısına kadar Üsküdar'ın gölgesinde bir kasaba görüntüsü çizmiştir.

İlk Türk mahalleleri bugün Osman Ağa Camii'nin bulunduğu çevrede elişmiştir. Burada Sarı Kadı Mehmet Efendi tarafından bugünkü Osman Ağa camii'nin olduğu yerde bir mescit yaptırılmıştır. Bu mescit yerine 1612' de Babüssade Ağası Osman Ağa tarafından bugünkü cami yaptırılır. Bir diğer cami ise III. Mustafa'nın (hd.1757-1774) çarşı içinde yaptırdığı iskele camiindir. (Harita 3)

Fransız seyyah Grelot Fenerbahçe'nin oradaki padişah sarayının XVII. yy.daki vaziyetini anlatır. (Kömürcüyan 1992). 10 mil kadar genişliğinde olan Kadıköy denizinin içinde uzanan bir dilim muntehasında büyük bir fener vardır. Aynı dilin üzerinde Fener Köşkü denilen güzel bir padişah köşkü mevcuttur. Fener Köşkü'de hemen hemen diğer bütün köşkler gibi bir kare teşkil eden ve etrafı büyük bir damla örtülü galerilerle birçok sütunlarla yapılmıştır. Köşk gayet muntazam ve çok güzel bir bahçenin içinde bulunur.

Keza I. Süleyman'ın (Kanuni) Fenerbahçe'deki sahil sarayı ve bahçesinde yörenin yönetici sınıf arasındaki cazibesini gösteren bir diğer örnektir ki II. Beyazıd döneminde (1481-1512) yaptırılan bu saray Teskiretül-Bünyan'a göre Mimar Sinan tarafından esaslı bir onarım görür. Fetihten sonra uzun süre İstanbul'un mimarı ile uğraşmış; Kadıköy, merkezde olmadığından imara katılmamıştır. Ancak kent, İstanbul kadısı Hızır beye verilmesiyle gelişmeye başlamış Chakedon olan ismi Kadıköy olarak değişmiştir.

Ermeni mezarlığının kapısının üstündeki 1740 tarihli kitabeden onların XVIII.y.y. asrın başında buraya yerleşerek kendileri için bir mabed yaptıkları belirleniyor.



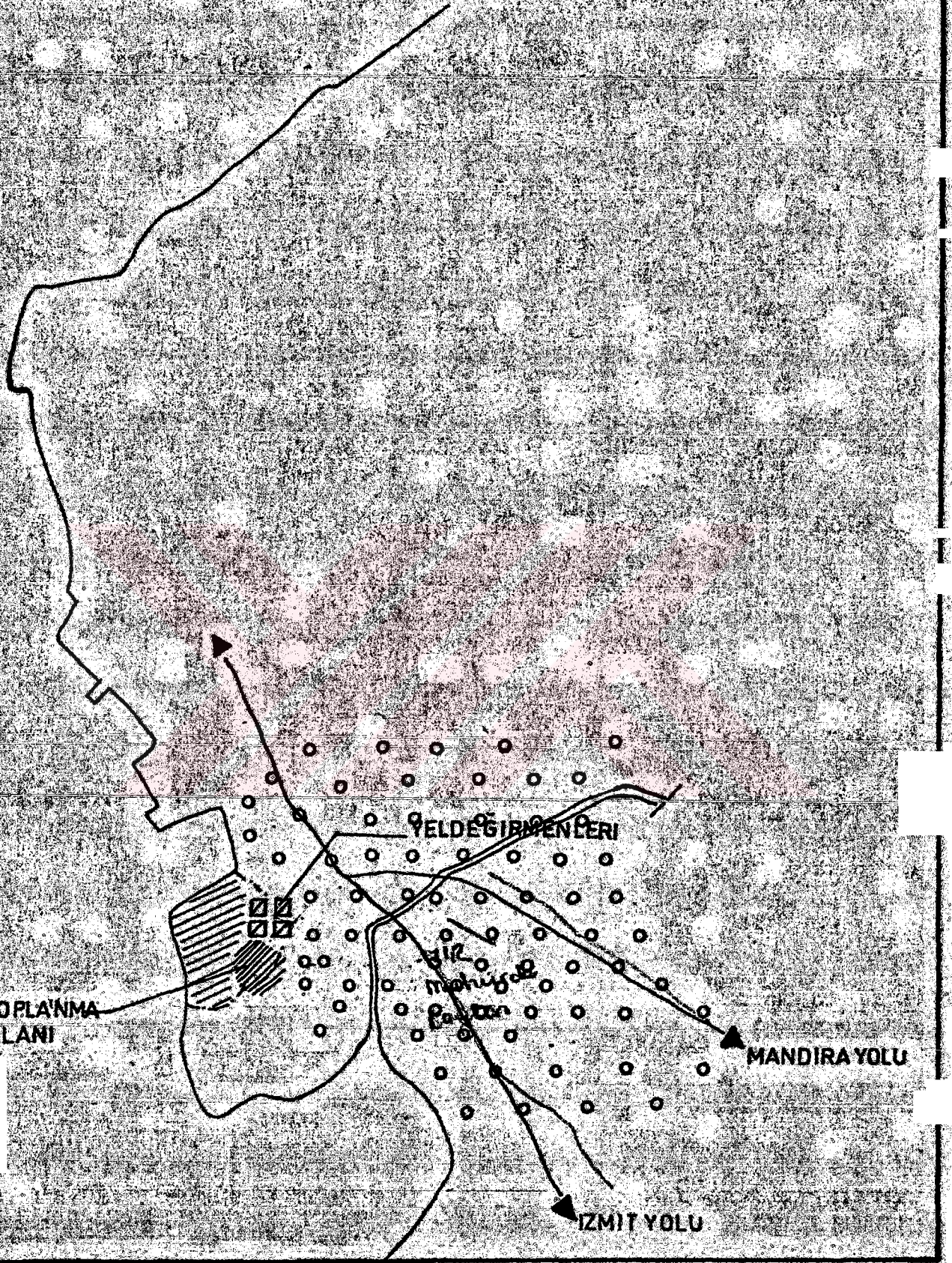
HARİTA 3: OSMANLI DÖNEMİ

Mabed 1814 de Surp Takavor adı altında yeniden yapılmış, 1858 senesinde de bugünka kagir Kilise inşa edilmiştir(Şehsuvaroğlu 1969)

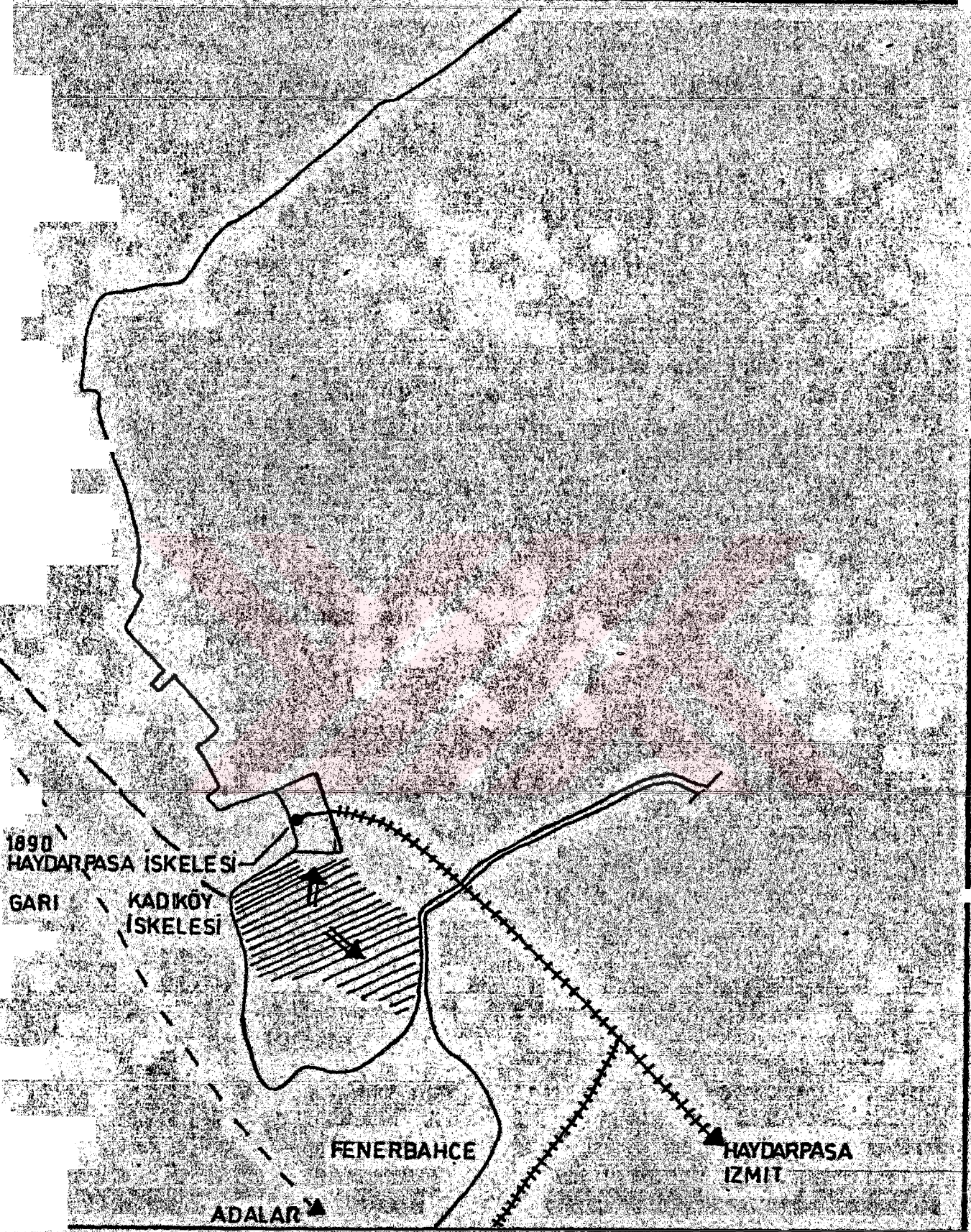
Hatta I. Abdülhamit döneminde (1774-1789) bu günkü Yeldeğirmeni muntikasında saray ve şehrin un ihtiyacını karşılanması için 4 yel değirmeni inşa edilir ki, 1903 de bu değirmenlerin son kalıntıları yıkılmıştır. Mühürdar kesiminin III. Mustafa'nın Paşalarından Moldovani Ali Paşa'nın Mühürdarı Ahmed Efendi tarafından 1770 de oluşturulmuş bağlardan dolayı yöre önceleri Mühürdar Bağları, daha sonraları kısaca Mühürdar olarak anılır. Bahariye Yeniçeri ve Bostancı askerlerine yazlık esbiselerin dağıtıldığı ve muhtemelen Hidrellez şenliklerinin yapıldığı bir yerdir. Doğuda Söğütlüçeşme çivarlarında iki ana yolun varlığı görülür. Mandıra yolu bugünkü Kayışdağı caddesine yakın bir güzergah üzerinde boş alanların içinden geçerek Göztepe-Merdivenköy yönüne uzanırken İzmit yoluda günümüzün Bağdat caddesini andırır bir çizgi üzerinde önemli bir kervan yolu olarak doğuya uzanmaktadır. Bugünkü Altıyol'un ilerisinden Fenerbahçeye doğru Kızıltoprak, varlığını yakın zamanlara kadar sürdürmüş oldukça geniş bir çayırdır. 1782'de bu çevrede kurulan bir tuğla atölyesinin adından çevreye tuğlacılık başlar. Bu yüzden yöreye uzun bir süre Tuğlacıbaşı denir. Kalamış koyu kıyıları yer yer bataklık ve sazlıklarla kaplıdır. Kimi yazarlar Kalamış ismini kamış anlamında kıyıdaki bu sazlıklardan geldiğini söylemektedir. (Harita 4).

XIX. yy.ın başlarında Kadıköy İskele ve çarış çevresindeki mahalle büyüklüğünü korumaktadır. Moda burnunun Kalamış koyuna bakan yamaçları ile Söğütlüçeşme ve Kızıltoprak arası 1228/1813 tarihli "Konstantin Kamar Haritası"na göre keşif yeşillikler sınırları belirtmiş bahçe ve bostanlarla kaplıdır. Kroki özelliğine sahip bu harita üzerinde Merdivenköy ve İzmit yakası seçilebilmekte, Fenerbahçe'de ise birkaç yapı ve ağaç kümeleri görülmektedir. (İstanbul Ansiklopetisi)(Harita 5).

XIX. yy. özellikle ilk yarısı Kadıköy ve çevresinde temel karakteri mevsimlik kullanımlar oluşturulmasına karşın çökmekte olan İmparatorluğun durumu ile doğru orantılı olarak askeri faaliyetlerinde etkisini hissettirdiği dönem olur. 1806 da başlayan Osmanlı Rus savaşı sırasında Rus'ların müddefiki İngiliz donanmasının ani olarak İstanbul önlerine gelmesi, Harem ile arasında kıyı tahkimatı yapılmasını gerektirir. Keza 1833 de Kavalalı Mehmet Ali Paşanın isyanında Mısır ordusu Kütahya'ya geldiği zaman Kadıköy



HARİTA 4 : XVIII. YÜZYIL DA KACI



HARİTA 5: XIX YY.DA KADIKÖY

civarında da tahkimat yapıldığı gibi 1838 de Fenerbahçe'de yarım adanın gerisindeki geniş bir alan büyük talim sahası Kırım savaşı sırasında İngilizler Ordugahlarını Haydarpaşa çayırına kurarken bu alanda gittikçe daha çok askeri talimlerin yapıldığı bir yer oluşunu 1872 de Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattı yapılırken Feneryolu ile Fenerbahçe burnu arasına bir hat döşenir. Özellikle I. Dünya savaşında askeri amaçla kullanılan bu hattan 1934 de Fenerbahçe'ye yapılan cephaneliğe nakliyat için arada sırada, fakat sadece askeri amaçlar için yararlanılır ve 1970 de sökülür. (İstanbul Ansiklopetisi).

1860'ların başında 1880 lere kadar çeşitli düzeltmelerle yayımlanan Stolpe haritası yerleşmenin Abdülaziz dönemindeki (1861-1876) durumunu göstermektedir. Haydarpaşa Askeri Hastanesi Kadıköy'ün Kuzey sınırını çizmektedir. Kadıköy merkezi Yoğurtçu yakınlarına kadar büyümüştür. Haydarpaşa koyu üzerinde tek sıra halinde yapılan yapıların yerleştiği görülmektedir. Küçük Moda çevresinde birkaç yapı dışında tüm çevre bağlar ve yeşilliklerle kaplıdır. (İst.Ans.)

"93 Harbi" olarak bilinen Osmanlı-Rus savaşı sonrası gelen göçmen kabilelerinin bir kısmı Anadolu Demiryolu üzerinde hat boylarına yerleştirilmiştir. 150-200 kadar Bulgar göçmen aile Göztepe'nin kuzeyine yerleştirilir. Balkan Savaşı sonrasında'da göçmenlerin bir kısmı yine Göztepe kısmına yerleştirilir. Göçmenlerin yerleştirilmesiyle hatboyunda yeralan küçük çarşı şeklini alan ticari nüveler ortaya çıkmaya başlar.(İst.Ans.)

XIX. yy. sonlarına doğru moda çevresinde gayri müslüm ve levantenlerin yerleştiği görülmektedir. Göztepe, Erenköy, Bostancı çevresinde daha farklı yerleşme karakteri belirmiştir. Buralarda II.Abdülhamit dönemindeki önde gelen aileler geniş araziler içinde köşkler yaptırır. Fenerbahçe'ye doğrudan gayri müslüm ve levanten aileler geniş araziler içine sayfiye yerleri yaptırırlar. 1868'de yabancıların mülk sahibi olmalarına izin veren yasal düzenlemelerin ardından varlıklı levantenlerin Kadıköy ve çevresindeki mülklerinde artış olur. (İst.Ant.)

Cumhuriyet arifesinde Kadıköy'ün İstanbul'un en gelişmiş semtlerinden olduğu söylenebilir. O dönem için İstanbul'un bir çok yerinde olmayan kamu ve altyapı hizmetlerinin Kadıköy'de sağlanmış olduğu buna karşılık yangın gibi İstanbul'u tehdit ve tahrip eden bir afetin Kadıköy'ü pek az etkilediği görülür.

Cumhuriyetle birlikte Kadıköy 1928 elektrik yine aynı yıl Üsküdar Kısıklı arasında tramvay şeklinde kentsel hizmetler gelmiştir. Üsküdar, Haydarpaşa ve Bağlarbaşı-Haydarpaşa arasına 1929'da sonra'da 1934'te Haydarpaşa Altıyol, Kadıköy iskele ve Kadıköy, Altıyol, Kızıltoprak, İhlamur, Feneryolu, Suadiye, Bostancı tramvay hatları eklenmiştir.

1938-1949 arasında Kadıköy-Üsküdar yolunun Haydarpaşa'da demiryoluna rastlayan kesimine bir köprü yapılması, Bağdat caddesinin Kartala kadar asfaltlanması, Kadıköy Halkevi'nin inşası bir dönemin Kadıköy'de ki en önemli operasyonları olur.

1945'te İETT bünyesine katılırken toplu ulaşım alanında tramvayları desteklemek amacıyla 1947'den itibaren otobüs işletmesini'de başlanır.

BÖLÜM 2. KADIKÖY'DE KENTSEL FONKSİYONLAR

2.1. NÜFUS GELİŞİMİ

Fatih İstanbul'u fethettiğinde Kadıköy bugünkü çarşı civarında toplanmış köy görünümlü ve yerleşmedeki hane sayısı birkaç yüzle sınırlıdır. Çokluk tarımla uğraşan yoksul Rumların yaşadığı Kadıköy'de fetihten sonrada uzunca bir süre önemli bir Türk nüfus görülmemektedir(İstanbul Ansiklopedisi)

XVIII y.y.'a ait çeşitli kaynaklara göre daha içerilerde Merdivenköy, Erenköy ve İçerenköy taraflarında bağbahçe tarımıyla uğraşan önemli bir Türk nüfusa sahip köyler bulunduğunu belirtmektedir(Kömürcüyan 1952).

Eremya Çelebinin Kadıköy'deki Ermenilerden bahsetmemesi, kendi zamanında (1680-1684) orada henüz Ermeni bulunmadığını gösterir. Kadıköy'deki Ermenilerden ilk bahseden Sarkis Tıbir kendi zamanın da (1800) Türk ve Rumlardan başka az miktarda Ermeni olduğunu ve onların Surp Asduadzadzin adlı çok eskimiş ve yıkılmaya yüz tutmuş küçük bir kiliseleri olduğunu söyler.

Kadıköy ile ilgili ilk ayrıntılı resmi veri 1882 Nüfus sayımına göre (toplam 7003) değişik etkin gruplara dağılımı şöyledir: Müslüman 2.965(%42), Rum 1.822(%25.9), Ermeni 1.831(%2) Bulgar 28(%0.4), Musevi 249 (%4) (Kayra 1990) Kadıköy bu tarihte Büyükdere (%32.26), Yeniköy (%33.95) ve Beşiktaş(%37.36) sonra Müslüman nüfusun en düşük orana sahip olduğu yerleşmedir. Yızyıl başında Moda Burnu İngilizlerin,Küçük Moda Fransızların kendi içlerine dönük yaşadıkları yerlerdi. Buralarda az sayıda

İstanbul Ansiklopedisi 4.Cilt

Kömürcüyan 1952; İstanbul'un Tarihi

İtalyan Leventerlerde rastlanmaktadır. Rumlar çoğunlukla Altıyol ve Bahariye'de, Museviler Yeldeğirmeni'nde, Türkler ise daha çok Haydarpaşa ve Yeldeğirmeninde yoğunlaşmaktadır(HARİTA6).

1906-1907 Nüfus sayımında Kadıköy'de Müslüman nüfusun toplam nüfusa oranının bir miktar arttığı görülür. Müslüman 12,589(%44,8), Rum 7,994(%28,45), Ermeni 4,988(%17,75), Bulgar 50(%0,17), Protestan 126(%0,44), Musevi 1,732(%6,16) yabancı 589(%2,09), diğer (Süryani, Keldoni, Çingene)22(%0,078) yüzyıl başında Rum nüfusunun Kadıköy de Ermeni nüfusa göre daha önemli bir ağırlığa ulaştığı görülmektedir.

1330/1914 Nüfus sayımında ise Kadıköy ve Üsküdar nüfusunun birarada değerlendirildiği görülür. Müslüman 70.447(%63,10), Rum 76.244(%68,29), Ermeni 30,642(%27,44), Protestan 329(%0,29), Musevi 6,836(%6,1), Süryani-Keldoni- Çingene 23 (%0,02), Bulgar-Surp-Ulah 196(%0,017) olmak üzere toplam 184,717

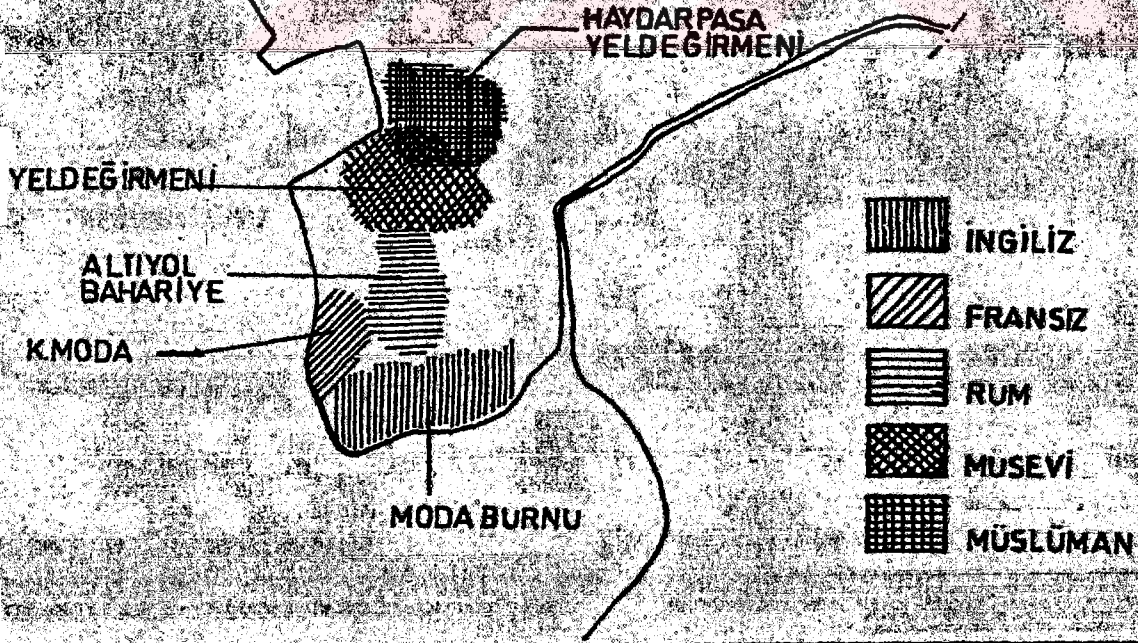
Kadıköy'de nüfus Cumhuriyet yıllarından sonra 1950 li yıllara kadar Müslüman, Ermeni, Rum karışımı halkı beraber yaşamıştır. 1950 li yıllardan sonra kentleşme sonucunda Kadıköyünde nüfusunda artmalar görüldü.

1965-75 yılları arasında İstanbul'daki ilçelerin nüfus artış hızı TABLO 2 de, görüldüğü gibi %237,1 ile %5,2 arasında değişmektedir. İki ilçesinin nüfusları azalmıştır. İstanbul ilinde nüfusu ençok artan Bakırköydür.

Bakırköy'ü %117,8 oranı ile Kadıköy izlemektedir. Bunlara karşılık Beyoğlu ve Eminönü ilçeleri nüfus kaybetmektedir(Tümertekin E, 1979).

Anadolu yakasında nüfus artış hızı 1970-75 yılları arasında yüksek artış oranına ermiştir. Bunda Boğaz köprüsünün yapılışı ve ona bağlı olarak yerleşmenin Anadolu yakasında yoğunlaşması büyük rol oynamıştır (Tümertekin, E, 1979)

Kayra, C, 1990, İstanbul Mekanlar ve Zamanlar, 19
Tümertekin, E ,1979; İstanbul'da Nüfus Dağılışı



HARITA 6 : 1882 YILINDA KADIKÖYDE NÜFUSUN YAPISI

Kadıköy ilçesinin, doğu ilçeleri arasındaki payı 1970-85 arasında %36.8 den %32,5'e düşerken Kartal ilçesinin %25,7 den %32,2, Üsküdar ilçesinin %26 dan %27,6 dır.(Tablo 3)

Bunun nedeni Kadıköy'ün potansiyel konut alanının azalmış olması ve arazi değerlerinin yükselmesidir.

Yıllar	Beykoz	%	Kadıköy	%	Kartal	%	Üsküdar	%	Toplam
70	76	11,5	242	36,8	169	25,7	1,71	26	658
75	93	9,3	36,3	36,4	28,7	28,8	25,5	25,5	998
80	115	8,5	468	34,3	414	30,3	366	26,9	1363
85	136	7,7	578	32,5	574	32,2	490	27,6	1777

Tablo 2. Doğu Yakası İlçelere Göre Nüfus

Yıllar	Beykoz	Kadıköy	Kartal	Üsküdar	Ortalama
1975	22,4	50,0	69,8	49,1	51,7
1980	23,7	28,9	44,3	43,5	36,6
1985	18,3	23,5	38,4	33,9	30,4

Tablo 3. Doğu Yakası İlçeleri Nüfus Artış Hızı(ZET, 1988)

Kadıköy'de yaşayan çalışan nüfus %38,5 i Kadıköy' de %35 e yakın kısmı ise Avrupa yakasında çalışmaktadır.

Kadıköy ilçesi sınırları içinde ağırlıklı olarak atölye, büro bölüm, toptan perakende, mal satış hizmetleri gerçekleşmektedir(Grafik 1)(ZET, 1988)

Kadıköy serviste çalışan nfs açısından 24,274 kişi ile Beyoğlu, Şişli ve Eminönü ilçelerinden sonra İstanbul'un 4. Büyük İlçesidir(KUBAT, S, 1990)

2.2. MAHALLELER

1877 yılı belediye teşkilatında Kadıköy'deki mahallelerde bulunan ev adedi o vakit dairelerin sınırlı ve mahallelere ait düzenlenmiş ve taş basma evrakın sıralanması esnasında, ele geçen eski bir teftenden alınarak aşağıda gösterilmiştir(KUMBARACIBAŞI 1976)

Mahalle Adı	Ev
İbrahimağa Mah.Zaviyesi Üsküdar'da	44
Osmanağa Mah. Zaviyesi Kadıköy de	646
Caferağa Mah. Zaviyesi Kadıköy de	675
Hacı Mustafa Ef.Mah.Zaviyesi Kızıltoprak ta	96

1884 yılı Mayısın 23 de Onuncu dairesi vergi katibi tarafından düzenlenmiş bir çizelge de dairenin 1883 yılında yalnız 4 mahalleden ibaret olduğu saptamıştır. Bu mahallenin ev ve dükkanlarının adedi aşağıda gösterilmiştir(KUBAN 1970)

KUBAT,S 1990 : The Projection of Lond use Pattern inCBD

KUMBARACIBAŞI,N 1970: İstanbul Metropoliten Alanında Kadıköy Merkez Alanı

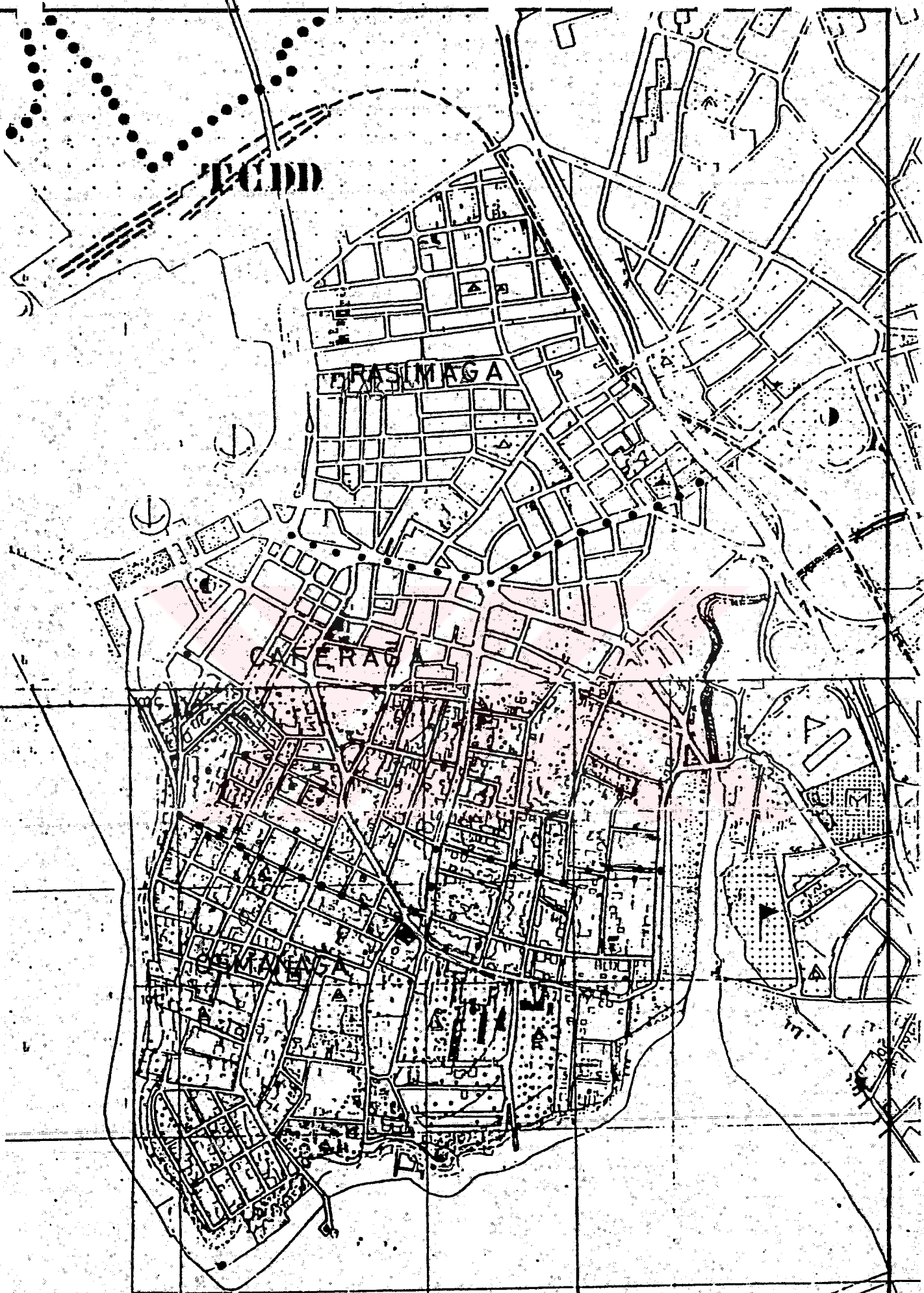
KUSAN,D, 1970: İstanbul'un Tarihi Yapısı

Mahalle Adı	Ekilmiş ve ekilmemiş	Ev	Dükkan
Osmanağa	657	885	290
Cağfer Ağa	291	882	205
Tuğlacıbaşı Musafa Ef.	58	95	8
İbrahimağa	25	53	13
Toplam	1031	1913	516

II. Abdülhamid dönemi paşalarının yaptırdığı cami ve kamu yapılarının çevresinde Yer yer mahalleler oluşmuştur. 1882 de Kızıltoprakta istasyon yakınında II. Abdülhamidin maarif nazırı Zühtü Paşa Tarafından cami ve okul yaptırılır. 1896 da Kızıltoprak mahalle haline gelir. 1875 yılında yine Göztepe istasyon yanında bir cami yapılır. 1877 de Erenköy deki nüfus artışı Sahrayıcedit adında yeni bir mahalle doğururken 1888 de Erenköyde bir istasyon vardır. 1887 de Babiali muhafızı Cemal Paşanın yaptırdığı çift havuzlu köşk yöreye adını verir ve Çiftelhavuzlar mevkii ortaya çıkar. Keza Suadiye'ye doğru Mustafa adında birinin gezintiye çıkanlara çeşitli ihtiyaç maddeleri satmak amacıyla Bağdat Caddesi'nin o zamanki ıssızlığı içinde açtığı kulübeden bakkal dükkanı, gelip geçenlerce isabetli bir karar olarak görülmez ve Şaşkınbakkal olarak nitelenir. Suadiye'de ise 1907'de II. Abdülhamid'in maliye nazırı Reşat Paşa, kızı Suat Hanım adına Suadiye Camii'ni yaptırır.

Ertesi yıl da Suadiye mahalle olur. Daha ileride demiryolu ile canlılık kazanan bir diğer yerleşme de Bostancı'dır. Demiryolunun hizmete girdiği 1873'te mahalle olan Bostancı'da vakıf arazisi üzerinde 1914'te Vakıflar Nezaretince bir cami ve okul yaptırılır. Daha iç kesimde Kozyatağı 1906'da İçerenköy'den ayrılarak Kadıköy'ün 11. mahallesi olurken, Göztepe de Merdivenköy'den ayrı bir mahalle olur. Demiryolu hattı boyunca istasyon yakınlarda inşa edilen her bir cami ve yer yer okul gibi kamu hizmet yapıları hangi yerleşmelerin belirli bir büyüklük ve nüfus eşiğine ulaştıklarını göstermesi yönünden ilginçtir. Bu açıdan bakıldığında Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Suadiye ve Bostancı, 20. yy.'ın başında Kadıköy'ün oldukça gelişmiş banliyöleri olarak kabul edilmektedir. 23. Mart 1930 da Kadıköy ilçe olur bu tarihte Kadıköy, Erenköy ve Kızıltoprak olmak üzere iki bucağı vardır.

Kadıköy merkez de Rasimağa, Osmanağa ve Caferağa Mahalleleri olmak üzere üç mahalle olarak düzenlenmiştir. Mahallelerde toplam nüfus 1985 yılında 79,000 kişi olan nüfusu 1990 yılında %25 azalma göstererek 59,000 kişi olmuştur(HARİTA 7)



HARİTA 7 : MAHALLE SINIRLARI

99B

Tablo 4. Kadıköy İlçesi Mah.Göre Nüfus Dağılımı(1990)

Osmanağa	15,334
Caferağa	38,707
Rasimpaşa	23,253
Zütüpaşa	12,538
Koşuyolu	9,803
Acıbadem	33,670
Hasanpaşa	15,584
Fikirtepe	25,540
Eğitim	18,857
Merdivenköy	33,829
Dumlpınar	21,660
Fenerbahçe	26,699
Feneryolu	31,790
Göztepe	52,441
Caddebostan	40,584
Erenköy	43,462
Kozyatağı	49,564
Sahrayıcedid	4,828
Suadiye	38,253
Bostancı	38,094
Yenisahra	17,310
İçerenköy	31,611
Küçük Bakkalköy	19,013
Kayışdağı	6,769
TOPLAM	646,200

BÖLÜM 3. KADIKÖY DE KENTSEL FONKSİYONLAR

3.1. DOKU

Kadıköy'de konut alanları ile ilgili bilgiler İstanbul'un fethinden sonra daha detaylı alınmaya başlanmıştır. Genellikle yerleşim alanı olarak bahsedilmektedir.

İlk çağlarda Kurbağalıdere civarında yerleşim alanları oluşmuş daha sonra Bizans Döneminde İstanbul yakası ile bağlantı sağlamak amacıyla iskele çevresinde yerleşim alanları görülmektedir(HARİTA I)

Osmanlı Döneminde Kadıköy'de yerleşmeler daha da yoğunlaşmıştır. Bostancıya kadar uzanan geniş saha içinde yeralan sultan ve üst düzey yöneticilere ait köşk ve sahil sarayları, bahçeler yer almaktadır.

XIII y.y başında Osmanlının kurduğu yoğun dış ilişkilerle, Kadıköy'ün tarihinde yeri olan Levanterler, Moda, Altıyol, Yoğurtçu civarında küçük mahalleler kurmuşlardır.

XIX y.y.'nin ilk yarısında Hallet'in yaptığı harita'da Moda'da yazlık malikanelerin kurulmuş olduğunu göstermektedir.

XIX y.y. sonlarında Moda ve çevresinde gayrimüslüm ve levantenlerin yerleştiği görülmektedir. Göztepe, Erenköy, Bostancı çevresinde daha farklı yerleşme karakteri belirlmiştir. II. Abdülhamit dönemindeki önde gelen aileler geniş araziler içindeki köşkler yaptırır. 1868 de yabancıların mülk sahibi olmalarına izin veren yasal düzenlemelerin ardından varlıklı levanterlerin Kadıköy ve çevresindeki mülklerinde artış olur(İstanbul Ansiklopedisi)

Kadıköy'de 1860 yılındaki büyük yangından sonra İstanbul'un Balat yerleşmesinde de görülen ızgara plan uygulaması yapılmıştır.

Dönemin anlayışına uygun olarak çağdaş bir kent formu elde edecek yer yer 8-10 m. genişliğinde doğrusal sokaklar açılır ve çarşı içinde yapı aralarının köşelerinin kırılması yoluyla bugünde mevcut olan meydancıklar oluşturur. Plan bu açılardan özellikle 1856 Aksaray yangını sonrası İtalyan Luigi Stokarî'nin yaptığı planı hatırlatmaktadır. O dönemde bir Avrupalı seyyah da bu duruma işaret ederek şöyle der:

"Kadıköy kısa bir süre önce tamamen yanmışken tıpkı şimdi bir Avrupalı kenti gibi yeniden inşa edilmekte ve gözle görülür bir biçimde her ulustan insanın barındığı İstanbul'un en gözde semti olarak görülmektedir(İst. Ans.)

1870'li yıllarda Yavuz Sultan Selim vakfına ait Fenerbahçe ve yakın çevresinde 100 dönümün çok üzerinde bir arazi parçası Belçika, Fransız, İsviçreli ve Alman 4 levanten aileye satılır. (İst.Ans.)

1880'li yılların başlarında Göztepe çevresinde arşını 30 paradan 1000 dönümlük bir arazi satın alan tütün alan Tütüncü Mehmet Efendi elindeki araziye 10 ve 25 dönümlük parsellere bölerek devletin önünde gelen memur ve bürokratlarına satmaya başlar. Göztepe'nin imara açılması 1882 tarihli Ebniye kanununun 18. maddesi ile o zaman tek şehir içinde yeni bir alanın iskana açılabilmesi için gerekli padişah izni bazı sınırlamalarla kaldırılır. (İst.Ans).

XIX. yy'ın son 20 yılında önemli bir gelişmede Yeldeğirmeni'nde görülür. Haydarpaşa Koyunun gerisinde uzanan askeri talimlerinin yapıldığı talimhane arazisinde düzgün sokaklarıyla bir mahalle görülür. 1845 yılının şubatında da Kadıköy ilk postanesi bu çevrede görülür. 1885 yılındaki Kuzguncuk yangınından sonra Museviler Yeldeğirmeni'ne gelir ve 1899'da burada havralarını kurarlar. Rumların rağbet ettiği bir yerleşme olarak 1898'de Rum Ortatoks kilisesi açılır. Haydarpaşa garı ile diğer liman tesisleri ve demiryolu inşaatı yolu ile işletmesinde çalışan Almanlar'da Yeldeğirmeni'ne

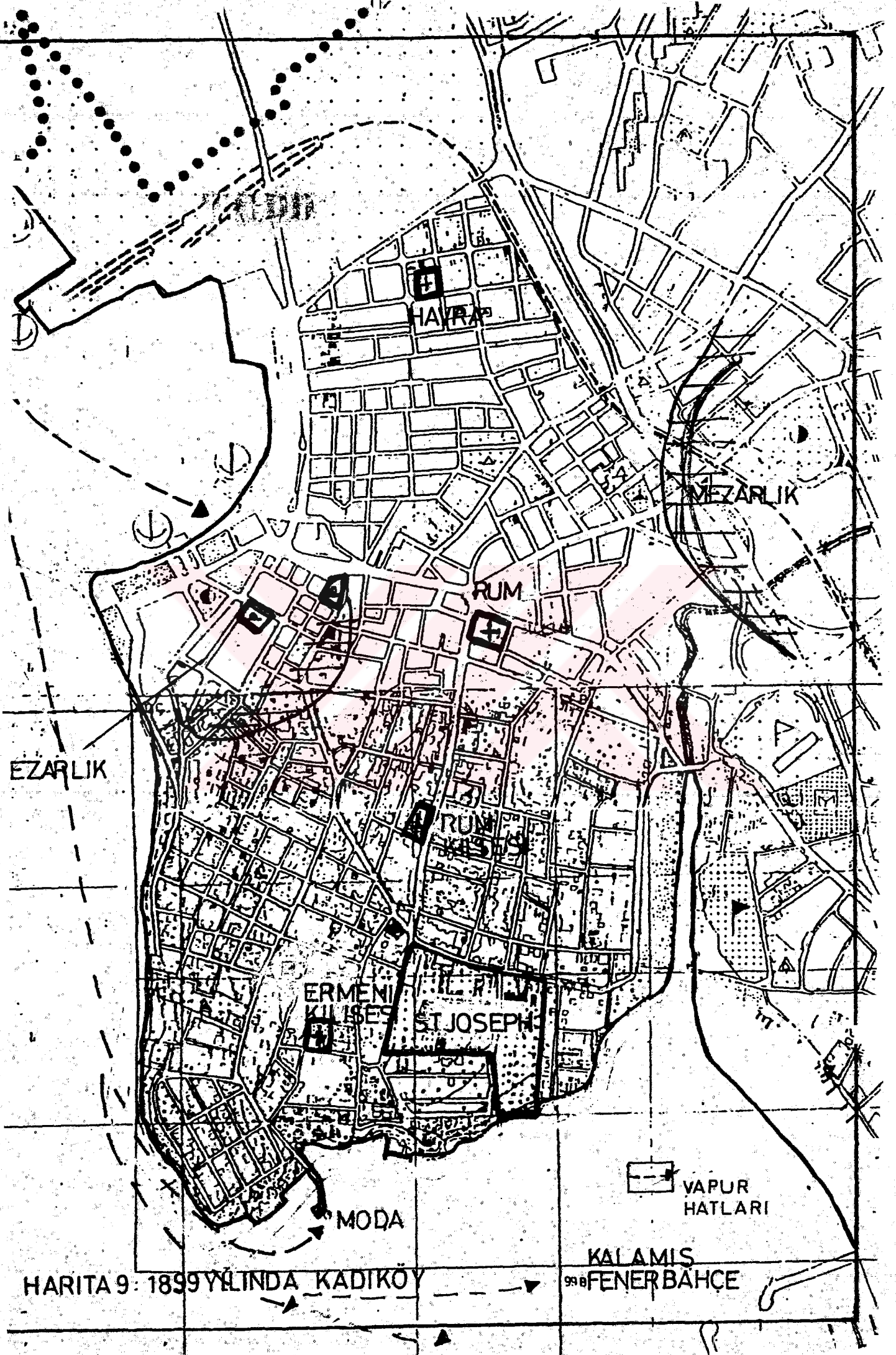
yerleşerek Osmangazi İlkokulunu yaparlar. İstanbulun ilk apartmanlarının yapıldığı yerler Yeldeğirmeni'dir. (HARİTA 8).

Demiryolundan sonra 1899-1903 tarihlerinde Mendirek iki Silo ve depolarıyla birlikte birkaç yıl içinde şehir girişinde endüstriyel karakteri en yüksek nokta haline gelmiştir. XX. yy'ın başında Kadıköy ve iskeler çevresi cami, Rum ve Ermeni kiliseleriyle çeşitli resmi yapıların toplandığı ve çarşının yer aldığı merkezdir. 10. Belediye dairesini oluşturan Kadıköy Belediye binası henüz Altıyola yakın Söğütlüçeşme Caddesi üzerindeki eski yerindedir. Yeldeğirmeni'nde bir Katolik rahibe, bir Alman, bir Rum okulu ve bir de sinagog vardır. Bahariye ve Moda'da ise, birer Rum, Ermeniye Katolik, Latin Katolik ve Anglikan Kiliseleri ile 1870 te kurulmuş Saint-Joseph Fransız Omulu yer almaktadır. Cami ve Türk mezarlıkları ağırlıklı olarak iskele çevresinde ve Söğütlüçeşme civarında toplanmıştır. Bu yıllarda Kadıköy dışında Moda ,Kalamış,Fenerbahçe ye vapur çalışmaktadır.Demiryolu boyunca istasyon çevresinde ortaya çıkan yerleşmeler büyümüştür.(HARİTA 9)

1911'in kış sonunda Kadıköy, Haydarpaşa, Kurbağalıdere ve Moda Burnu arasında geniş alana yayılmış durumdadır. Haydarpaşa'nın kuzeyinde Üsküdar'a doğru olan yolun çevre Tıp Fakültesi, Haydarpaşa Numune Hastanesi, Veterinerlik Okulu, Haydarpaşa Askeri Hastanesi ile doludur. Yeldeğirmeni tarafında Mütakere yıllarında İngiliz askerlerinin talimatanlarından arta kalan geniş çayırlar yer almaktadır. Çarşı, Bahariye, Moda, Söğütlüçeşme yerleşmesinin yoğun olduğu alanlardır. Küçük Moda bahçelievler ve köşklerden oluşan seyrek dokuya sahiptir. Saint Joseph Lisesi'nin arazisi geniş bir açıklık oluşturmaktadır. Kuşdili Deresi'nin ötesinde Kızıltoprak'a doğru geniş bağ, bahçe ve çayırlar uzanmakta, bu arada Union Club Futbol Takımı sahası görülmektedir.(HARİTA 10)

Haydarpaşa Köprüsü yapılmadan tramvaylar Kadıköy Altıyol ağzından ayrılarak Yeldeğirmeni ve İbrahimağa yolunu takip ettikleri günlerde (1935-41) yıllarda tek atlı çekçek arabaları vardı.

Bu yıllarda Kadıköy-Üsküdar tramvay güzergahındaki Yeldeğirmeni, Haydarpaşa ve İbrahimağa semtlerinde kagir ve ahşap olmak üzere çok güzel bir çevre ve evler vardı. Ağaç ve çiçeklerle dolu bahçeler semtte ayrı bir güzellik vermekteydi. Nüfus çok azdı.



HARITA 9: 1899 YILINDA KADIKÖY

KALAMIS
99B FENERBAHÇE

HASTAHANE
DEMİRYOLU

MODA'DA
İAŞIKANELER

İTİCARET

KONUT

ÇAYIRLAR

HARİTA 10: 1911 YILINDA KADIKÖY

998

Hemen hemen herkez birbirlerini tanır sabah ve akşamın ilk saatlerinde işlerine gider ve dönerken insanlar kaldırımdan güleryüzle selamlaşırdı.

Tramvaylar iskeleden kalkar Altıyol'da üçe ayrılırlardı. Gidiş yönleri Üsküdar-Gazhane-Feherbahçe, Bostancı ve Moda idi. Yazları Üsküdar, Bostancı, Fenerbahçe'ye çift vagon çalıştırılır, Altıyol ağzı o günlerin enfazla rağbet gören pek canlı ve güzel kavşak noktası idi. Sinemalar caddesi ile bütün teşkil ederdi. (TÜRKMEN, 1993)

Bahariye'eki en büyük sinema 1938 de Küçük Moda yönünde giderken sol kolda kalan Opera sinemasıdır (BELGE,M, 1990)(HARİTA 11)

Hale, Süreyya, Opera sinemalarından ve hatta Halkevinden çıkan halk Altıyol'dan dağılırdı. Rasim ve Nefis Pastahaneleri çok rağbetteydi. Bunların sırasında kırtasiyeci Fecir, Şeref Beyin Üçkardeşler Terzihanesi, Fab Suat karşı tarafta dört katlı bir konakta faaliyet gösteren ikiz kardeşler Fotograf Atölyesi, Net Kitapevi, berber Mehmet Efendi dükkanı, Merkez Eczanesi, köşesinde Kayışdağı çeşmesi bulunan Asot Efendinin tarihi hamamı yeralırdı.

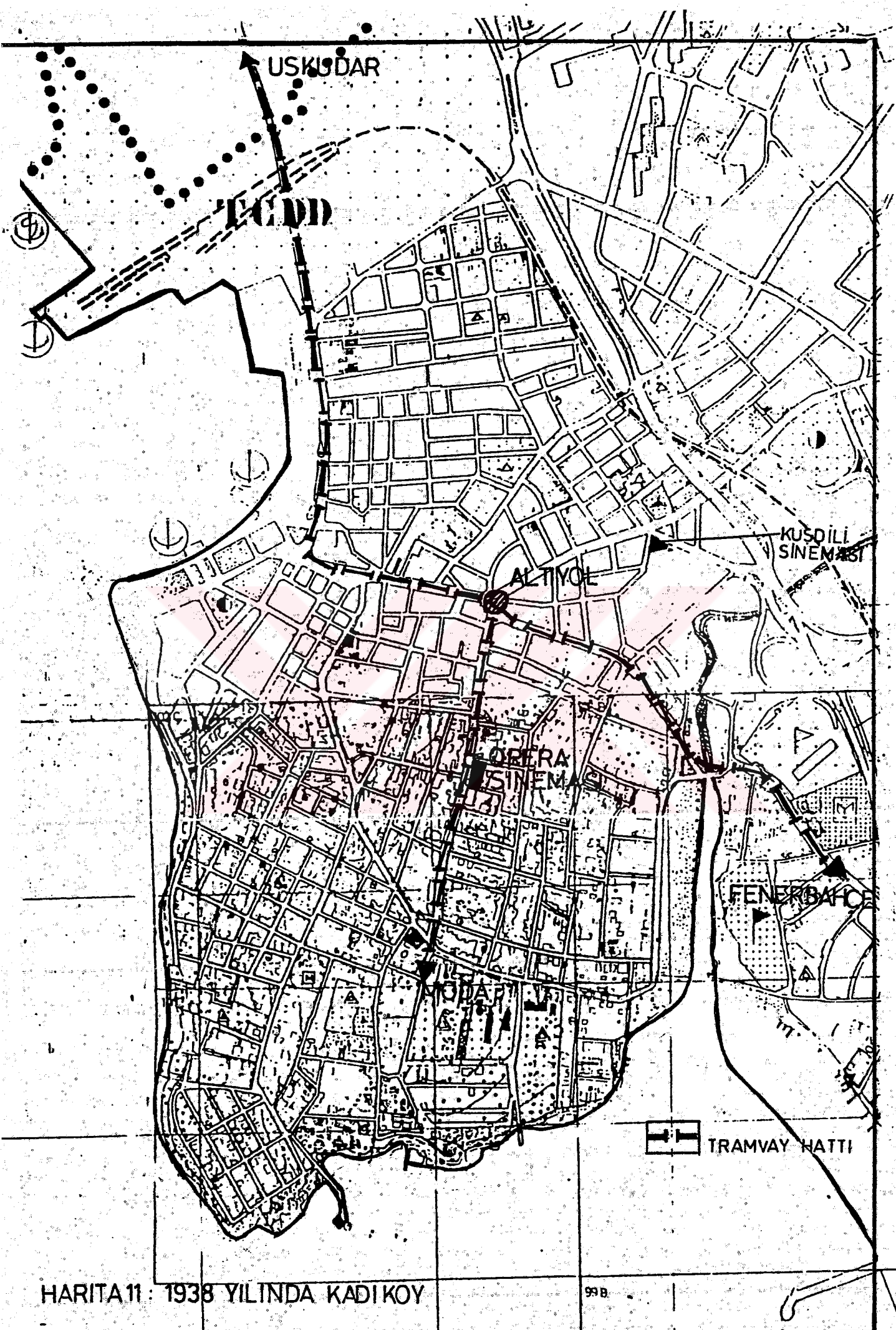
Kuşdili ve Söğütlüçeşme Caddeleri arasında kalan adanın sonu veya başka bir tarifle adanın ortasında yeralan Çilek sokağının nihayetlendiği bölge Kurbağalıdere'ye açılan geniş bir çayıra sahipti(Kuşdili çayırı). Kurbağalıdere Söğütlüçeşmeye doğru kayıkların girebildikleri, etrafı çok güzel ahşap evler ve ağaçlarla kaplı bir mesire yeri idi.

Bugün Tramvay müsesi olan alanda Kuşdili sineması yer alırdı.

Altıyoldan Söğütlüçeşme Caddisini takiben Karakolhane Caddesine saptığımızda bu cadde çevresinde ahşap konakları, sinemaları çarşısı ile çok güzel bir piyasa caddesi idi. Tramvay bu caddeyi şenlendirir genellikle gayrimüslimlerin oturduğu bu semtin akşamları bilhassa çok renkli olurdu. Bu caddenin nihayetinde İbrahimağa'ya gidiş demiryolu köprüsünün altından geçilerek yapılırdı.

TÜRKMEN,M. 1993: "Kadıköy'den Üsküdar'a" İstanbul Dergisi

BELGE, M, 1990, İstanbul Ansiklopedisi



HARITA 11 : 1938 YILINDA KADI KOY

İbrahimağa doğru yaklaştıkça tamamen eski bir yerleşmeyle karşı karşıya gelinirdi. Çok güzel ahşap evleri, camisi, çarşısı çeşmesi ve çeresi ile bir sessiz huzurlu yaşantı yeri idi. Ön tarafı demiryolu tesislerine ve Haydarpaşa Garı yönünde bakardı.

İbrahimağadan dönüp Kadıköy-Haydarpaşa Rıhtım Caddesinin devamına geldiğimizde (Tıbbiye Caddesi) buranın sağlı sollu, hastaneler, mektepler, Selimiye Kışlası bulunmaktaydı.(TÜRKMEN, M, 1993)

Aynı dönemlerle ilgili olarak Ahmet Cemal moda ile ilgili izlenimlerini şöyle anlatmaktaydı;

"Bahariye Caddesi, hemen bütünüyle bahçeli köşklere ve iki, üç katlı evlerden oluşmıyordu. Bahariye caddesi'nin yukarı ucu, sağda Eczacı Alaaddin Bey'in iki katlı, koyu tuğla güzel evi ile noktalanırdı. Moda'nın İlklerinden" Bakkal Mehmet Efendi'nin dükkanı da bu evin hemen yanındaydı.

Alaaddin Bey'in evinin tam karşısında bulunan, beşgen(ya da altıgen) biçimi, birkaç katlı bir kuleyi andıran, ahşap köşk sanırım Bahariye/Moda geçişinin en ilginç yapıtlarındandı. (Bu binanın bulunduğu alan şuanda MC Donald havuzu).

Alaaddin Bey'in evinin hizasından Moda Caddesi ne uzanan yolun sonuna doğru, yine sağda göz doktoru, Esat Paşa'nın eşi Makbule Hanımefendinin evi yeralırdı. Bahariye Caddesinden Cem Sokağı ile Moda Sokağının birleştiği köşede yükselen Sirkeci Apostol'a ait apartman Moda Caddesindeki "Yeni" apartmanların ilklerindendi.

Moda Caddesinin Stasuli'nin pastanesi ile Kız Enstitüsü arasında kalan bölümü hem çarşı, hemde "meyhaneler" bölümüydü.

Moda Caddesi deyince "Yeni Moda Eczanesi"nden söz etmemek elbet olanaksızdır. Kuruluşu 1902 olan eczane; İstanbul'un hala "yapma ilaç" hazırlayan sayılı eczanelerindendir.

Yaz akşamları "karşıdan" moda'ya varupla dönmek, o kendine özgü mimarisiyle, şipşirin moda iskelesinden inmek; uzun iskele boyunca solda, orkestranın çoktan bir "akşam üzeri" müziği çalmaya başladığı Moda Deniz Klübü'nü, sağda ise kayıkhaneyi ve onun üstündeki Koça'da randevulaşmış olmak.

Moda burnundaki iki otelin moda Palas ve Moda Palas Otellerinin bu semte her zaman "kozmpolit" bir hava kazandırdığını düşünmüşümdür"

Özellikle Kadıköy mezkezde yoğunlaşmış olan orta ve üst gelir grubu gayrimüslim ve Levantenlerin maddi güçleri ile doğru orantılı olarak, daha büyük kaynak gerektiren kagir binalar inşa etmiş olmaları ve yerleşmenin oldukça planlı bir gelişme ile dar sokak organik bir dokudan çok araba ulaşımına elverişli doğrusal sokakların açılmış olması ve nihayet banliyolardaki geniş araziler içindeki köşklardan oluşan seyrek bir yerleşme dokusunun büyük yangınların Kadıköy'de daha az görülmesi neden olmuştur.

Cumhuriyetin kuruluşundan on yıl sonra kuzeyde Yeldeğirmeni'nden güneyde Moda Burnuna kadar olan alana tamamen dolduğu görülür. Kadıköydeki banliyoler içindeki köşkların oluşturduğu sayfiye yerleri devam etmektedir. İstanbul'da beyaz Rusların tanıttığı plaj Moda, Fenerbahçe, Caddebostan, Suadiye gibi tüm İstanbul'da tanınan plajlar ortaya çıkarmıştır.

1950'li yıllarda tüm İstanbul gibi Kadıköy'ün de yaşantısını ve çehresini etkileyen iki önemli gelişme vardır. Türkiye'nin girmekte olduğu hızlı kentleşme süreci içinde büyük kentlerin çevrelerinde gecekondu mahalleleri oluşmuştur. Kadıköyde ilk gecekondu 1950'lerin ikinci yarısında, bu yüzyıl başlarına kadar bir eğlence ve gezinti yeri olan Fikirtepe ortaya çıkar. 1950-1952 arasında dar gelirlilerin konut sahibi olmaları amacıyla Koşuyolu mevkiinde bahçe içinde müstakil evlerden oluşan bir mahalle oluşur).

bir çok benzeri gibi sonuçta hedef gelir grubu yerine orta ve orta-üst gelir grupları'nın bir mekanı haline gelen Koşuyolu'nda, Türkiye deneyimi içinde nitelikli ve iyi planlanmış bir konut çevresi yaratılır.

1950'lerdeki ikinci gelişme ise Menderes operasyonları olur. her ne kadar Menderes operasyonları'nda daha öncekiler gibi ağırlıklı olarak şehrin Avrupa yakasında uygulamaya konulur ve Anadolu yakasında uygulamaya konulur ve faaliyetler daha sınırlı tutulursa da, bu dönemde Kadıköy'de bir dizi yeni yol açılması yada yol genişletilmesi

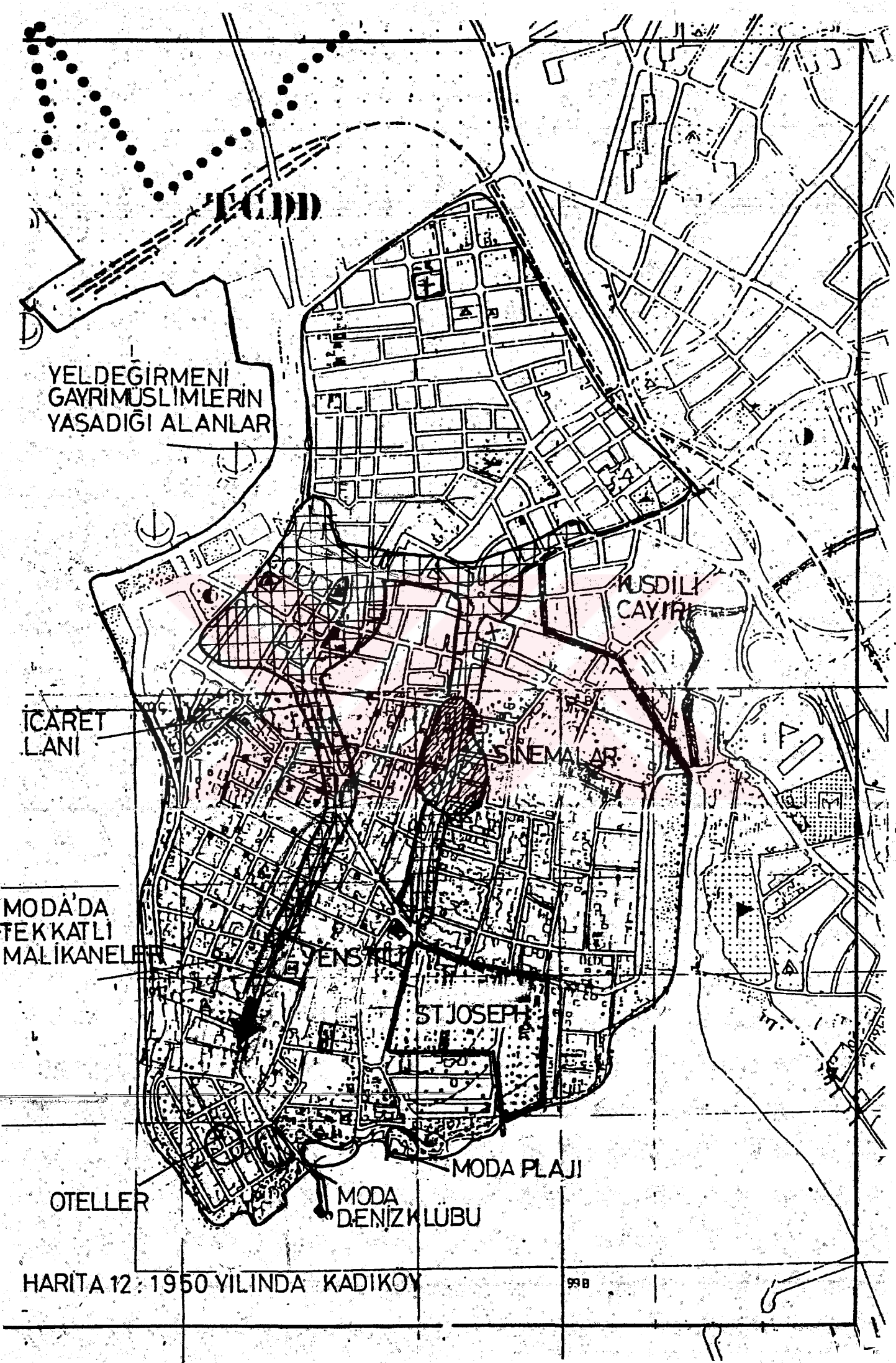
türünden imar uygulamaları yapılır. Bu dönemde, Kadıköy ve Bostancı'ya kadar olan sahada yapılan veya yapılması düşünülen yol çalışmaları şunlardır: Üsküdar-Karacaahmet-Kurbağalıdere yolu, Bağdat Caddesi, Kadıköy-Altiyol, Kadıköy-Duvarıdibi-Üsküdar yolu, Kadıköy-Moda sahil yolu, Moda-Kalamış-Fenerbahçe sahil yolu, Fenerbahçe-Çiftelavuzlar-Caddebostan sahil yolu, Kızıltoprak-İçerenköy yolu, Merdivenköy-Uzunçayır-Kısıklı-Beylerbeyi yolu, Çamlıca-Acıbadem-Kadıköy yolu, Kadıköy-Koşuyolu, Merdivenköy-Kısıklı yolu, Göztepe-Merdivenköy yolu, Suadiye-İçerenköy yolu, Merdivenköy-Bostancı yolu, Bostancı-İçerenköy yolu, Caddebostan-Erenköy-Merdivenköy yolu. Bu yolların tümü gerçekleştirilememiştir. (HARİTA 12)

Özellikle sahil yollarının inşası çok sonraları 1980'lerde mümkün olmuştur. Yine yapılması öngörülen yol çalışmalarından büyük kısmı yol genişletmesi ve asfaltlanması olmuştur. Bu dönemde Kadıköy Meydanı'nda ele alınmıştır. Daha önceki dönemde çevrede yer alan bazı yapı adalarının yıkılması yoluyla genişletilmiş olan meydanda refüjlü yollar, otoparklar ve yeşil alanlara yer veren bir proje düşünülmüştür. Mevcut iskele binasının yenilenmesi ve hal binasının otogar olacak şekilde tadil ve restore edilmesine de meydan için düşünülen proje de yer verilmiştir. Araç trafiğine öncelik veren bir anlayışa sahip olduğu görülen proje de araba vapuru iskelesi ve araç bekleme yerlerinin düzenlenmesinden de bahsedilmiştir. Yol düzenleme çalışmaları dışında bu dönemin bir diğeri imar uygulaması da Moda Deniz Klubü için büyük bir oteli de içeren yeni bir tesis yapımı olmuştur. Meydan projesi gibi bu çalışmada büyük ölçüde sonuçsuz kalmıştır.

3.2. İŞ ALANLARI

Kadıköy alanında Bizans Döneminde İstanbul yakası ile bağlantılar deniz ulaşımı ile sağlanmadan önce kendi gereksinmelerini sağlıyorlardı. Deniz ulaşımı ile beraber İstanbul bölümünün tarımsal ihtiyaçlarının karşılanmasıyla Rumlar tarafından balıkçılık başladı. Balıkçılık ile beraber iskele çevresinde küçük ticaret birimleri olmuştur.

Osmanlı Dönemine kadar balıkçılık, tarım ile İstanbul'un ihtiyaçlarının karşılandığı Kadıköy'de Osmanlılar tarafından cami, medreselerin (Osmanağa-İskele Camii) yapılmasıyla müslüman nüfusun yerleşmesiyle ticarete canlılık başlamıştır. Kadıköy dışında Boğaz köylerinde 'de sahil yerleşmeleri ve ticaret görülmektedir.



Haydarpaşa Garının yapılması çalışmalarında Yeldeğirmeni, Gayri müslimlerin Moda ve çevresinde yerleşmesiyle modaya doğru iskeleden ticaret gelişmeye başlamıştır.

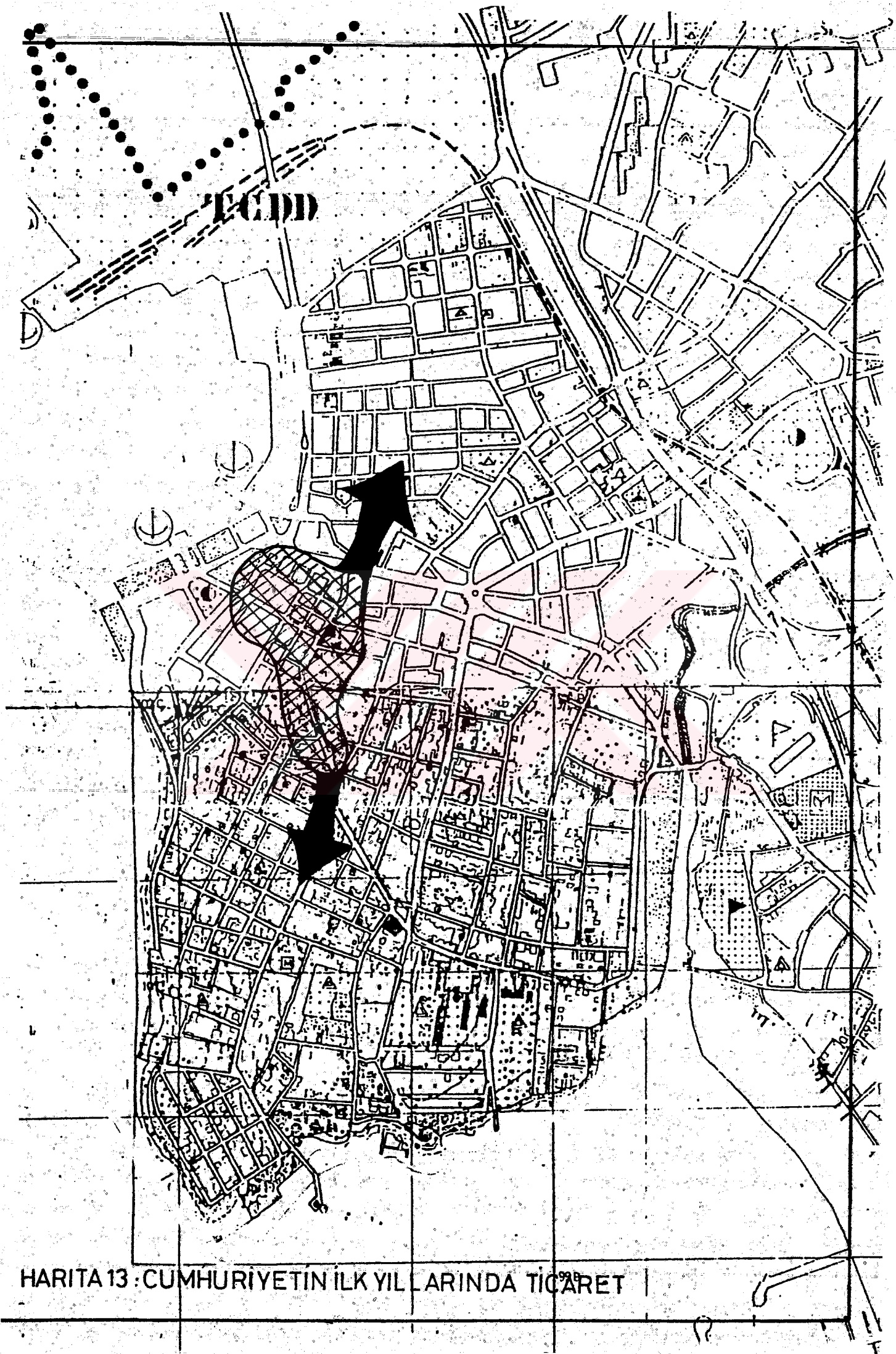
Cumhuriyetin ilk yıllarında;

İskele Camii'nin giriş kapısının bulunduğu Yasa Caddesinden yukarı çıkıp sağa Mühürdar Caddesine döndükten sonra bu cadde ile Çarşının en kalabalık yeri olan Serasker Sokağı'nın kesiştiği noktayı merkez sayarsak sağda mavakkithane Cad, yukarda hafif yokuşu çıktıktan sonra Moda Caddesinin eski eşya satılan uzantısı, solda ana caddeyi geçtikten sonra bugünkü Migros'un arkasında eskiden kerestecilerin bulunduğu Başçavuş Sokağı ve aşağıda'da cümle kapısının bulunduğu Tavus Caddesinin sınırladığı bölge Kadıköy'ün çarşısını oluşturunuyordu (GİZ,A, 1990)

Kadıköy Çarşısı Altıyol'da sona ererdi. Altıyol'un üç kolu olan Bahariye, Kuşdili ve Söğütlüçeşme Cad.lerinde az yürüdükten sonra dükkan sayısı azalırdı. Aradaki Çilek sokağında sadece evler vardı. Bahariye Caddesi sinemaların giriş ve çıkışında kalabalıklaşırdı.

Kadıköy Çarşısından sonra, Moda, Yeldeğirmeni, Kurbağalıdere ve Kızıltoprak Semtlerinde de ikinci derecede çarşılar vardı. Bostancı'ya kadar olan bölgede çarşılar, fırınlar ve kasabı ile istasyon çevresinde kurulmuşlardı(HARİTA 13)

Günümüzde ise Kadıköy'de hizmetler sektörü ağırlıktadır. Hizmetler Sektöründe en ağırlıklı sektör parakende ticaret (%48,6) ve mali hizmetler (%24) dür.Parakende ticarete gıda ve giyim, mali hizmetlerde ise sigorta ve mali kurumlar ilk sırayı almaktadır. Alanda gıda ve giyim alt sektör ağırlıktadır. Giyim Söğütlüçeşme ve Bahariye de, Gıda alanının geneline yayılmıştır. Moda Burnuna doğrudan alt katlarda ticaret ağırlıktadır. Alanda Salı Pazarı civarında otayedek parçacılar, Yeldeğirmeni bölümünde inşaat malzemeleri de yer almaktadır(HARİTA 14).



HARITA 13 : CUMHURİYETİN İLK YIL LARINDA TİCARET

3.3. YEŞİL ALANLAR-REKREASYON ALANLARI-AÇIK ALANLAR

Osmanlı Döneminde Haydarpaşa Kuşdili Deresi(Kurbağalıdere), Çamlıca yamaçlarına doğru Acıbadem, Koşuyolu ile Fenerbahçe önde gelen çayır ve mesire alanlarıdır.

XVIII y.y. da özellikle Lale devri boyunca Kadıköy çevresinde mesire yeri olarak öneminin arttığı bir dönemdir. Haydarpaşa çayırı Kuşdili ve Yoğurtçu çayırları, Moda Çayırı ve uzunçayır halkın rağbet ettikleri gezinti alanlarıdır. Ancak, bunlardan Haydarpaşa, Kuşdili ve Uzunçayırlar aynı zamanda saray ve devlet büyüklerinin atları için olduğu kadar ordu atları için de otlak vazifesini görmektedir.

Demiryolunun yapılmasıyla ikiye bölünen Haydarpaşa Çayırının üst tarafına İbrahimağa, denize yakın bölümüne Haydarpaşa Çayırı denilirdi(GİZ,A, 1990)

Cumhuriyet döneminde yalnızca Kadıköy de Kuşdili, Uzun Çayır, Moda Çayırı, kalmıştı. Kuşdili çayırı ve Söğütlüçeşme Caddeleri arasında kalan adanın sonu veya başka bir tarifle adanın ortasında yer alan Çilek sokağının nihayetlendiği bölge Kurbağalıdereye açılan geniş bir çayıra sahipti.

Moda Çayırı Büyük Moda ve Küçük Moda diye ikiye ayrılırdı. Büyük moda Cumhuriyete kadar çayır ile kaplıydı. Moda Çayırının XIX y.y. II. yarısından önce Küçük Modaya kadar yayılmaktaydı.

Kadıköyün en büyük çayır alanı bugünkü Ankara Asfaltının geçtiği şehir dışı bir alanı kaplayan Uzunçayırdı. uzunçayır yada diğer adıyla Gazhane çayırı 1906 yılında Galatasaray Futbol Klübüne kiralanmıştı.

Günümüzde Kadıköy'de Haydarpaşa Çayırı Devlet Meriyolları tarafından işgal edilmiştir. İbrahimağa çayırı Yeldeğirmeninde Karakolhane Caddesiyle demiryolu arasında kalan kısımda Moda Çayırı ise çay bahçelerinin bulunduğu alanda kalmıştır. uzunçayır ise Çevre yolunun yapılmasıyla tamamen ortadan kalmıştır.

3.4. İSTANBUL'DA DENİZ ULAŞIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ

- ŞİRKET-İ HAYRİYE

"Şirketi Hayriye" Türkiye'de bir kentte yaşama geçirilen ilk yığinsal ulaşım sistemidir. İstanbul boğazındaki köyler arasında ve kent merkeziyle ulaşım bu şirketin kurulmasıyla düzenli bir şekil almıştır.

- ŞİRKET ÖNCE BOĞAZ ULAŞIMI

19. Y.y. ikinci yarısına kadar Boğaz kıyıları bir yerleşme yöresi olarak pek kullanılmamaktaydı. Yakamünü Lütfi'nin yazdıklarına göre yüzyılın başlarında (19 y.y.) Rumeli yakasında Yeniköy,, Anadolu yakasında Kanlıca'dan daha yukarı kıyıları bilenler pek yokmuş. Hatta Beykoz ve Kadıköy dolayları bir nev'i sürgün yeri olarak kabul edilmekteymiş.

- ŞİRKETİN KURULUŞU

Boğaziçinde düzenli gemi seferleri yapacak bir şirketin kurulması düşüncesi 1851 de Sadaret Müsteşarı Fuat Efendi(Keçecizade) ile Cevdet (Paşa) efendi tarafından ortaya atılmıştı.

Yurttaşların bu şirketten hisse alması özendirilmişti. Hisse senetleri 3000 kuruşdu. Şirketin kuruluşuna mütakiben Baltacı Mandaki Aracılığı ile Londra'ya 3 vapur sipariş etmiştir. 1864 yılında Ali Hilmi Efendi döneminde 16, Reşat Efendi döneminde 18, 1869 yılında Hüseyin Haki Bey döneminde Seyyar, Terakki ve Sürat vapurları 3 adet araba vapuru hizmete girmiştir. İlk arabalı varup Kabataş-Üsküdardır. 1872 yılında varup sayısı 34 olup, adalara sefer yapılmıştır.

1875	46 Haki Bey dönemi
1906	47 Hafız Vehbi Bey
1912	72 Ali Bey dönemi adet olmuştur.

Savaşlarda Şirket gemilerinden geniş ölçüde yararlanılmıştır. İtalyan savaşında arabalı vapur, Balkan savaşında da İzmit, Şarköy, Tekirdağ Yeşilköy arasında ulaşım ağı kurulmuştur. (ÇAVDAR, T 1982)

ÇAVDAR, T, 1982: Kentici Ulaşımın Tarihsel Gelişimi

Yıl	Yolcu Sayısı
1880	8.634.500
1885	8.393.600
1890	9.049.500
1895	9.872.100
1900	9.746.300
1905	10.078.300
1910	14.135.900
1912	16.395.5

Şirketi Hayriye'nin Büyüme Dönemine ilişkin Sayısal Bulgular.

Kaynak: Şirketi Hayriye Salnamesi 1330

İskelelere Göre Sayısal Bilgiler(1912 yılı)

İskele

Beşiktaş	4858
Ortaköy	1667
Arnavutköy	1557
Bebek	590
Emirgan	299
İstinye	481
Yeniköy	640
Tarabya	522
Büyükdere	1024
Sarıyer	689
Y.Mahalle	434
Beykoz	995
Kanlıca	373
A.Hisarı	669
Çengelköy	937
Beyler	1184
Kuzguncuk	2166
Üsküdar	8262

Kaynak: Şirket-i Hayriye Salnamesi, 1330

3.4.1. DENİZ ULAŞIMI

1846'da Kadıköy ve Adalara pek ilkel şekilde vapur işletilmeye başlanmıştı. 1864'de devlet Marmara hattı için kurduğu Fevaid-i Osmaniye isimli ilk vapur işletmesine tersaneden iki küçük varup verdi. Birkaç yıl sonra bunlar çalışamaz hale gelince İngiliz tezgahlarına üç vapur ısmarlandı. Bu taşıtlar gelinceye kadar Marmara'da vapur işletmeciliği Şirket-i Hayriye ye yüklenmişti. İsmarlanan vapurlar 1875 de gelince Kadıköy ve ada seferleri bir süre için düzene girecekti. 1876 da Abdülaziz'in saltanatının sonuna doğru Fevaid-i Osmaniye'nin adı İdare-i mahsusa'ya çevrildi.(GİZ, A1990)

Haydarpaşa liman tesislerinin yapımına 1899 da Anadolu-Bağdat demiryolu kumpanyası tarafından başlanmış ve 1903 yılında tamamlanmıştır. 609 metre uzunlukta dalgakıran 450 m uzunlukta rıhtım ile 3600m² alanda biri 10 diğeri 5 bin ton kapasitede 2 adet , silo bu arada inşa edilmiştir.(DERYA,E 1982)

Meşrutiyetten sonra 1910'da bugünkü Deniz Yolları İşletmesi'nin temeli olan (Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi) kuruldu.

Limanlar arası seferlerle birlikte Kadıköy ve Marmara hattıda bu kuruluş verildi. Seyr-i Sefain devrinde 1911 yılının güz tarifesinde Köprüden Haydarpaşa ve Kadıköy'e günde 22, Adalar'a 12, Moda, Kalamış, Fenerbahçe'ye 6 sefer yapılıyor, bazı ada vapurları Kartal, Pendik ve Yalova'ya gidiyordu. (GİZ, A1990)

Cumhuriyet Hükümeti 1924 yılında çıkardığı 506 sayılı kanunla Haydarpaşa limanını satın alır.(DERYA,E 1982)

3.4.2. KARA ULAŞIMI

İstanbul'un her iki yakasında görünen değişiklik 1890 da banliyo trenlerinin ve tramvayların çalışmaya başlamasıdır.

GİZ, A, 1990: Bir Zamanlar Kadıköy

DERYA, E. 1982: İstanbul Limanının Kuruluşu

Bu değişimle daha önce sahil boyunca uzanan yerleşmeler yeni bir büyüme yönü bulmuştur.

1914 ten sonra elektrikli tramvay sistemi değişik yöndeki bu gelişmeyi hızlandırmıştır. 1851 de Şirket-i Hayriye nin kurulması Anadolu Yakasını tercih edilir duruma getirmiştir. 1837 de Boğaz da bir Rus, bir de İngiliz varupı çalışmaya başlamıştı. 1845 de Üsküdar a yaz ve kız düzenli seferler konularak günde 8 sefer yapılmıştır. (BAY,DER, 1938). 1911 yılında iki yakada atlı tramvaylar ile günde ortalama 30.000 kişi taşınmıştır. 1913 yılında kentin Anadolu Yakasında da elektrikli tramvay işletmesi gündeme gelmiş ve bu işletmenin imtiyazı merkezi Pariste bulunan Omnium d'Entreprise şirketine verilmiştir.

Demiryolu nun gelişmesi 1871 ile 1873 yılları arasında hükümetçe gerçekleştirilmiş ve 91km Haydarpaşa-İzmit hattı açılmıştır. Haydarpaşa-Gebze 22 Eylül 1872, Gebze-Pendik 1 Ocak 1873 . Osmanlı Hükümeti Anadolu yakasında demiryollarında başarılı olamaması üzerine Bağdat Demiryolu nu 1888 de Deutsche Banka vermiştir. 1890 yıllarında Haydapaşa, Kızıltoprak, Göstepe, Erenköy, Bostancı, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla, Gebze, Dil İskelesi, Tavşancı, Hereke, Yarımca da duruyordu(BA,DE, 1938)

1927 yılında günde 9300 yolcu taşınıyordu. Martin Wagner 1930 lu yıllarda İstanbul'un toplam 100 km lik tren yolu ve deniz kıyısında yerleştiğini bu dokuz hattan birinde Kadıköy den Bostancı ya oradan Pendige uzandığını belirtmektedir.(WAGNER,M,1936). 1935 yıllarında Kadıköy, Haydarpaşa, Moda, Fenerbahçe ve Gazhane yollarının imtiyazının verilmesi ile Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları Şirketi kurulmuştur. 1935 yılında 23.950 m lik hattını tamamlayan şirket 56 vagonu ile günde 17.800 yolcu taşıyordu.(Üsküdar, 1932).

Anadolu Yakasında ilk otobüs taşımacılığı 1926-1927 yıllarında özel girişimçilerle Kadıköy İskelesinde ve Moda arasında ukurulan hattır. 1930 lu yıllarda valilikle belediyenin birleşmesi ile Feneryolun dan Bostancıya kadar olan yolun asfaltlandığı görülür. 1940 lı yıllarda da varlığını sürdüren Üsküdar-Kadıköy Havalisi Tramvay Şirketi

BAYINDIRLIK İŞLERİ DERGİSİ, 1938, S.5 A.g.e

WAGNER,M,1936. İstanbul'un Seyirsefer Meselesi

Üsküdar ve Havalisi Halk Tramvayları, 1932.

ve şebekesinde araç sayısında bir artış olmamasına rağmen günde taşıdığı ortalama yolcu sayısının 25.500 e çıkarmıştır. 1945 de bu sayı günde ortalama 39.500 e çıkmıştır. Şirket 1943 de İsveç ten 5 otobüsle de taşımacılığa başlamış ama bunu daha sonra sürdürememiştir.

1940-1945 yıllarında Lütfi Kırdar ın Valiliği döneminde İstanbul'un Anadolu yakasındaki yol gelişmeleri şöyledir;

Üsküdar İskele Meydanının düzenlenmesi

Üsküdar-Beykoz yolunun genişletilmesi

Üsküdar-Şile yolunun asfaltlanması

Çamlıca'yı çeviren yolların yapılması

Haydarpaşa Köprüsü

Kadıköy-Haydarpaşa Rıhtım Caddesinin yapılması

Kadıköy İskele meydanının düzenlenmesi

Kadıköy-Fenerbahçe yollarının yenilenmesi

Bağdat Caddesi, Selamiçeşme, Kartal, Pendik yolu

Kartal- Yakacık yolu

1945 - 1950 yıllarında Anadolu Yakası tramvay İşletmesinde bir gelişme olmamasına rağmen günde ortalama 37.800 yolcudur. Bu yıllarda banliyo trenlerinin taşıma sayısı günde ortalama 16.700 dur.

1945-1950 döneminde Üsküdar-Kadıköy Havalisi Tramvay Şirketi 11 otobüsle günde ortalama 4888 yolcu taşıyordu. 1955 yılına kadar yolcu sayısını günde ortalama 41.300 e çıkarmıştır. Şirket 1955 de İ.E.T.T. bünyesine girmiştir.

1960 1ı yıllarda Anadolu Yakasına açılan kentin bundan sonraki gelişimini etkileyen başlıca yollar;

1- Haydarpaşa-Pendik Devlet yolu

2- Bu yola paralel Kurbağalıdere den Bostancıya uzanan Bağdat Caddesi

1 Temmuz 1961 de Pendik-Tuzla arasının, 20 Temmuz 1963 de Tuzla-Gebze arasının şerit haline getirilmesidir. 1965 banliyo yolcu sayısı 24.500 dür. 1965-1970 yıllarına gelindiğinde Boğaz da araç geçiş talebinin artması üzerine köprü projesi gündeme gelmiştir. Arabalı vapurlar da bekleme süresi dahil 1968 de Kabataş-Üsküdar 36.9, Sirkeci-Harem önce 44.3, normal de 92.3 dakikadır. 1955 yılında ortalama geçiş süresi otomobil ile 28, 1968 yılında 37 dakikadır. 1955 yılında kamyon ile ortalama geçiş süresi 34.1968 yılında 93 dakika olmuştur. Bu artışlar köprünün yaptırılmasının en önemli gerekçesi olarak kullanılıyordu(De Levw, 1968)

1969 yılında Haydarpaşa-Gebze hattının elektrik ile işletilmeye açılması ile bu mesafe 125 dakikadan, 61 dakikaya düşmüştür. Aynı uygulamayla Haydarpaşa-Gemlik 60 dakikadan 38 dakikaya düşmüştür. Bu gelişme Anadolu banliyosunda günde ortalama 42.300 yolcu taşınmıştır. Bu dönemde İ.E.T.T. Anadolu yakasında 34 hat ile hizmet vermektedir. 1971 yılında İ.T.Ü.nün yaptığı araştırmaya göre Kadıköy, Kartal, Pendik ve Yakacık arasında Doğaz Köprüsü yapımı için antlaşmanın imzalanması ile Kadıköy'ün Anadolu yakası ile bağlantısını kolaylaştıracak ancak ileriki yıllarda kentsel yerleşmesini alt üst edecek bir dönem başlıyordu.

1975 yılında normal bir günde Anadolu Banliyosunda taşınan ortalama yolcu sayısı bir önceki döneme göre büyük ölçüde artış göstererek 80.100 kişiye ulaşmıştır.

1980 yılında banliyo ile 8500 yolcu taşınıyordu. 1980 yılında Kadıköy bağlantılı 1021 minibüs çalışıyordu.

DE LEUW, 1968: Chather International Inci..

BÖLÜM 4. İSTANBUL'DA PUANLAMA ÇALIŞMALARI VE KADIKÖY

4.1. 1800-1960 LI YILLARDA PLANLAMA ÇALIŞMALARI

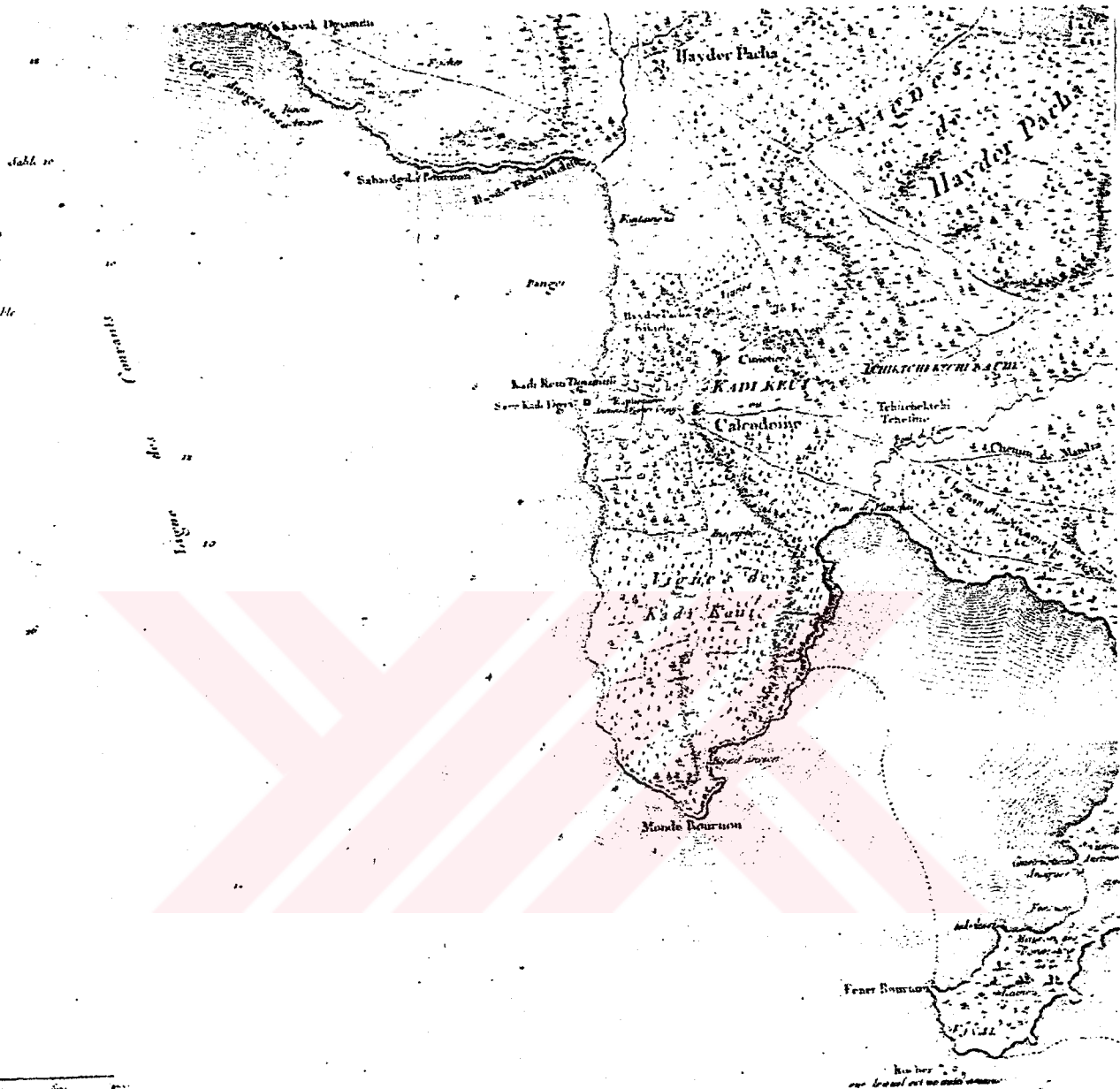
Kadıköy'ün ilk ciddi ölçümlere göre yapılan ilk harita planlarından biri Mühendis F.R.KAUFFER'in 1776 tarihli çizimidir(Kayra1990)(Harita15). Plana göre Kadıköy iskele ve çarşı çevresinde az çok belirginleşmiş bir kaç yapı adasından ibarettir. Geride İbrahim Ağaya mezarlıklar, çevrede ise geniş bağ ve bostanlar bulunmaktadır. Acıbadem yönüne uzanan Hadım Haydarpaşa'nın bağlarının yanısıra, güneyde Moda Burnuna kadar da bağlar vardır. Söğütözü civarında da iki ana yolun varlığı görülür. (İst.An) Kadıköy ve Haydarpaşa yönünden girildiğinde iki cami göze çarpar. Bunlardan biri Kadı camii, bir başka adıyla Sarı Kadı camii Kadıköy'e adını veren bu camii 1612 yılında mescit olarak yapılmış daha sonra Bağbussaade Ağası Osman Ağa tarafından yaptırılan İskele camiidir.

Bunların gerisinde kasabanın içinde Euphemea Kilisesi daha gerilerde şimdiki Yoğurtçu semtinin bulunduğu yerde yazılı anıt kalıntıları bulunur, Bugünkü Altıolağzı'nın kırık;bağlık boşluklar halinde olduğu görülmektedir.

Küçük kentin güneyi tamamıyla bağlar;bahçelerle örtülü. Burada, İstanbul'u çevreleyen öteki tarım arazisi gibi, büyük kentin sebzesi ve meyvesi yetiştirilmektedir.

Bu arazinin en güney uçundaki burnunun adı Kaufferin planında Monde Burnu olarak gösteriliyor. Monde burnunun o tarihlerde karanın bittiği yer olarak gösterildiği ve adlandırıldığı düşünülebilir. Ama daha sonraki haritalarda yine burası Moda Burnu olarak geçiyor.

Kuzeyde, bu günkü Yeldeğirmeni ve Hasanpaşa bölgesinin topraklarında bağlar bahçelerle çevrili Kurbağalı Derenin üstünde denize yakın yerde tahta köprü, daha içerde ise birkaç köprü vardır. Bu yöre bu tarihlerde tümü ile Çiçekçibaşı ile XVI. yy.ın büyük



15. KAUFFER

kumandanı olan devlet adamı Haydarpaşa'nın malıdır. (Kayra 1990)

İstanbul'da Tanzimatın ilanından II. Meşrutiyete kadar uzanan sürede, kentin gelişmesi, büyük yangın alanları ve yeniden yerleşmeye açılacak alanlar için yapılan mevzii planlar ve Ebriye Nizamnamelerinin uygulanmasıyla yönlendirilmeye çalışılmıştır. Kentin yapısı, kentin tümünü kapsayan bir planın uygulanmasıyla değil, parça parça yapılan, mevzii planların mozaikler halinde yanyana gelmesiyle dönüşmüştür.

Meclis-i Ebriye'ce sadece İstanbul'da uygulanmak üzere 1848 ve 1849 yıllarında Ebriye Nizamnameleri hazırlamıştır. Nizamnamenin ilk uygulaması 1848 yılında Pangaltı'da Mekteb-i Harbiye'nin karşısında 27 hektar alanın yerleşmeye açılmasında olmuştur. 1955 yılında sondaki yangın alanlarında, bu nizamnameler uygulanarak, yangın yeri planları yapılmıştır.

1864 yılında çıkan Sirkeci'den Kumkapı'ya kadar uzanan alanda 3500 binayı yakan Hocapaşa yangını bir dönüm noktası olmuştur. Yangın yerlerindeki planlamada mülkiyetin yeniden düzenlenmesine olanak sağlanıyordu. Yeni alanların yapılaşmaya açılmasında, bu alanların planlarının yapılması ve padişah iradesi alınması koşulu getiriliyordu.

Kadıköy'de 1860 yangını sonrasında ızgara plan ilkelerine göre oluşturulmuş, doğrusal sokaklardan oluşan bir plan uygulaması yapılır.

1860 yangını o tarihlerde iskele meydanı çevresinde güney ve kuzey'e doğru bir kaç yapı adasını kaplayan ve bugünkü Altıyol'da sona eren mütevazı büyüklükteki bir yerleşmede yerleşmenin ana omurgasını oluşturan Söğütluçeşme Caddesinin İskele yakınında güneyinde ve kuzeyinde yeralan birkaç yapı adası dışında tümünde ektili olur. Henüz yeni yeni gelişmeye başlayan kasaba büyüklüğündeki bu yerleşim için neredeyse bütünü küllerden bir yangın çok etkili olmuş olmalıdır.

Kayra, Cahit 1990; İstanbul Mekanları ve Zamanları

Kayra, C, 1990; A.q.e.

Yangın sonrası iskele çevresi ve sahildeki Haydarpaşa Caddesi'nin başlangıcına rastlayan bir alan o dönemin anlayışını yansıtan bir ızgara plan hazırlanır. Çarşı için hazırlanan planlar da yapı adalarının köşelerinin kırılması suretiyle küçük meydancıklar oluşturulması aynı yıllarda İtalyan Luigi Strocari'nin Aksaray yangını sonrası yaptığı planlardaki tasarımlarını hatırlatmaktadır. Yangın sonrası muhtemelen Luigi Stocari veya kendi yetiştirdiği yardımcıları tarafından yapılmış olmalıdır. Yer yer 800 ile 1000m genişlikle doğrusal sokaklar açılır. Ancak sur içindeki pek çok yangın sonrası planlama çalışmasında görülen çevre bağlantılarının zayıf kalması sorunu bi kez çözümlenir ve yerleşme ölçeğinde küçük olmasının etkisiyle ızgara planların yerleşme bütünüyle bağlantılar sağlanır. Böylece ızgara planlı yangın alanlarının mevcut dokuya entegrasyonu başarıyla çözümlenmiş olur.

Ancak Kadıköy'ü İstanbul'daki diğer birçok örnekten ayıran özellik, tüm yangın sonrası planlama çalışmalarında ızgara planla beraber uygulamaya konulmasına çalışan ancak pek başarılı olunmayan kagir yapı yapma zorunluluğunun bu kez şaşırtacak ölçüde gerçekleşmiş olmasıdır.

İkinci Abdülhamit döneminde de kentin yapılanması benzer mevzii planlarla benzer biçimde denetlenmeye çalışıldı. 1882 yılında Ebniye Kanunu çıkartıldı. Bu kanun da büyük ölçüde daha önceki nizamnamelerin kurallarını içeriyordu. Yangın yeri düzenlemelerinde ve yolların genişletilmesi halinde arsanın 1/4 kadarının ücretsiz alınabileceği ve yeni yerleşmeye açılacak alanlarda arsa sahiplerince bir karakol ve mektep yerinin kamuya terkedilmesi düzenlenen alan içinde kanalizasyonun yapılması, ayrıca kaldırımların yapılması içinde Şehremaneti'ne belli bir para yatırılması hükümleri getirilmişti. Bunların dışında yasa İstanbul'un üst gelir gruplarının köşklerinin yapıldığı alanlarda parselleme kolaylığı getiriyordu. Genel kural olarak yapılaşmaya açılacak alanlar için Padişah iradesi gerekirken, Kadıköy, Çamlıca ve Boğaziçi gibi İstanbul'un semtlerinde bağ ve bahçelerde birer dönümden az olmamak üzere köşk inşa etmek koşuluyla Padişah iradesi olmadan ifraz imkanı sağlanıyordu. Bu alanlar için Şehremaneti'nin onayını almak yetecekti.

Bu dönemde de kentin yapılanması mevzii planlarla yönlendirildi. Artık demiryollarında banliyo trenleri işlemekte olduğu için bu mevzii planlar tren istasyonlarının çevresinde sayfiye yerleşmeleri kurmak için de yapılmaya başlamıştır. Nitekim Göztepe, Tütüncü Mehmet Efendi'nin aldığı 1000 dönüm toprağı, 10-25

dönümlük köşk parsellerine bölerek, satması üzerine oluşmuştur. Zeytinburnu'nda bir Ermeni mahallesi kurmak için yapılan plan uygulanmamıştır. 1880 li yıllarda kentte orta tabakaların doğuşuna paralel olarak sıra evler ve apartmanlar gibi yeni konut türleri ortaya çıkmaya başlamıştır.

1913 yılında Kadıköy Belediye Başkanı Celal Esat Arseven Kadıköy'ün planlanması amacıyla oldukça detaylı bir plan hazırlamıştır.

a. Kadıköy-Üsküdar: Kadıköy iskelesinden başlayarak Haydarpaşa Caddesi, Haydarpaşa İstasyonu ve Üsküdar.

b. Kadıköy-Çamlıca: Söğütlüçeşme Caddesi, Halitağa Sokak, Su Terazisi, Kızlarağası Sokak, Acıbadem, Çamlıca.

c. Kadıköy-Merdivenköy: İskele, Söğütlüçeşme, Gazhane, uzuncayır, Merdivenköy, Sahrayıceded

Erenköy, Caddebostan, İhlamur, Tahtaköprü, Moda, Kadıköy. Bu hatlardan bir bölümü Fenerbahçe'ye gidecektir.

Kent 1913 de ticaret ve pazar kenti olmadığından geniş bir arazi olduğundan yolların geniş tutulması 20-30 metrelik caddeler açmaktan çekinilmemiştir.

Kadıköy-Rıhtım	20 m
Haydarpaşa-Kadıköy Mühürdar	20 Ağaçlı
Kadıköy-Moda	20 Ağaçlı
Bahariye	15 m
Bağdat	20 Ağaçlı
Söğütlüçeşme-Uzunçayır	15 m
Fenerbahçe	20 Ağaçlı
Diğer Sokaklar	12 m

- Yoğurtçu Parkının Mısırlıoğlu-Talimhane'den geçerek Haydarpaşa'ya geniş cadde.

- Söğütlüçeşme Caddesi Altıyolağzına gelen kısım kazılarak yokuşun eğiminin azaltılması

- Moda Caddesi ile Söğütlüçeşme Caddesinin birleştirilmesi

- İskeleden Moda Caddesi yolunun düzeltilmesi

- Bahariyenin Altıyolağzına gelen kısmının düzeltilmesi

- Bağdat Caddesi Söğütlüçeşme Hamamı yanındaki kısmı tasviye edilmesi ve asıl Bağdat Caddesi Mısırlıoğlu tarafından dolaşarak hafif bir eğimle Kuşdili Çayırına inmesi.

- Kurbağalıere üstüne taştan-betonarme dört köprü yapılmasıdır.

- Yoğurtçu Parkının sonuna denize yakın

- Tahtaköprü yerine

- Şimdiki Kurbağalıdere köprüsü

- Gashane.

1913'de Arseven'e göre Kadıköy ve civarında oturan halkın çoğunluğu gelir sahibi, geçimi yerinde, İstanbul'a inip çıkmaya elverişli memurlar ve tüccarlardır. Kent halkı da bu kitleye hizmet edecek işçi,hizmetçi, esnaf ve diğer el sanatçılarıdır. Sanayi yoktur. Fabrika yoktur. İstanbul'un banliyosu bir sayfiye yeridir.

Arseven 1913'lerde 50 yıl sonranın tahmiri edilemeyeceğini, fakat Haydarpaşa demiryolu-Bağdat hattı yüzünden önem kazanacağını belirtmiştir. Liman büyüyecek, limandaki işlevler çoğalacak fakat Beyoğlu ve Galata'daki ticaret buraya akmayacaktır. Komisyoncular, birkaç banka şubesi yeralacaktır.

Liman ve demiryollarında çalışan işçiler ve Bostancı'dan İzmit körfezine kadar yapılacak fabrikalarda çalışacak memurların yerleşme yeri olacaktır.

Proje yapımında dikkate alınması gereken noktalar:

- 1- Sokakları sınıfa ayırarak her sınıfa ayrı bir genişlik verilmesi,
- 2- Meydanlar, parklar, bahçeler, küçük meydanların belediye gereksinmelerine göre yerlerini ve sınırlarını saptamak.
- 3- Bunlar yapılırken eski binaları koruyacak şekilde plan öngörmek,

4- Okul, cami, kilise, park, iskele, istasyon noktaların toplumsal yerlerini başlangıç tutarak kentin değişik noktalarını buralara kısa yollarla bağlamak.

5- Binalar ve cepheleri bulundukları sokaklara göre zorunlu plan ve şekilleri önceden belirtmek ve özel yasalarla bağlamak ve her sokağın karakterine göre yükseklikler belirlemek,

6- Kentin çarşı ve pazarının yanında meydanlar haller yapmak,

7- Kenti sosyal ve ekonomik yönleri ile özel bölümlere ayırmak:

Resmi binalar bölümü

Ticaret ve alışveriş bölümü

Koşu ve spor bölümü

Tiyatro, kahvehane, eğlence bölümü

İskan bölümü

Meydanlar

İskele, Hal, Sığır (Altıyol), Yoğurtçu, Söğütlüçeşme, Talimhane, Haydarpaşa, Moda, Yeldeğirmeni, Hasanpaşa, Kızıltoprak, Göztepe, Feneryolu, Bostancı

Parklar

Haydarpaşa, Yoğurtçu, Kurbağalıdere, Moda, Rıza Paşa, Rıhtım Bahçesi.

Hal

Rıhtım yanında, Haydarpaşa Caddesi

Resmi ve Genel Binalar

Resmi : Yeni Rıhtım ve Mühürdara doğru

Ambarlar : Haydarpaşa ve İbrahim Ağa.

Kentin Diğer Kısımları

Moda'da Çevizli, Bahariye'de Bahçeli Evler, Uzunçayır Koşu Yeri. Köylerin hepsinde dönümden aşağı arazilere inşaat izni verilmemelidir.

3 Nisan 1930'da çıkarılan 1580 sayılı kanun ile İstanbul 10 Belediye şubesine ayrılıyor ve Kadıköy'de bunların içinde yer alıyordu. Aynı kanun geniş bir görev alanı çizerek altı yapı ile ilgili tüm yetkiyi belediyelere veriliyordu.

II. Meşrutiyetin ilanından sonra İstanbul'da planlama çalışmalarından çok Avrupa'dan gelen mimar ve mühendisler tarafından haritaların hazırlanması, yeni haritaların yapılmasıyla uğraşmıştır. Planlama çalışmaları İstanbul bütününde değil bölgesel olarak planlamalar yapılmıştır. 1922 yılında Care Löcher'e 1/2000 ölçekli Beyoğlu Nazım Planı, Cibali-Fatih Altınmermeri kapsayan yangın alanı için Rahtree'ye planlar yaptırılmıştır. 1926-1928 yıllarında Lörcher Üsküdar ve Kadıköy'ün 1/10000 ölçekli nazım imar planını yapmıştır. Bu planda yapı yoğunluklarının, şekil sisteminin ve yol kademelenmesinin ayrı ayrı planlar halinde çizilmiştir.

1930'lu yılların ilk yarısı Cumhuriyetin Osmanlı döneminden kalma tüm kent yönetimi ve imar yasalarının değiştiği yıllar olmuştur. 1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı Belediyeler ve 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunları, 1933 yılında çıkarılan Belediyeler Bankası Kanunu, 1933 yılında çıkarılan Belediyeler Bankası Kanunu, 1933 yılında Ebniye Kanununun yerine geçmek için çıkarılan "Yapı ve Yollar Kanunu" ve nihayet 1934 yılında çıkarılan "Belediye İstimlak Kanunu" yeni bir kentsel yönetim çerçevesi oluşturuyordu. Cumhuriyet yönetimi için kentin imarı demek çağdaş bir görüntü kazanması olduğu kadar da sağlıklı bir yaşam çevresi oluşturması demekti. Bu çerçeve İstanbul'daki birikimden çok Ankara'nın modern bir başkent olarak kurulması için harcanan gayretlerin getirdiği bir deniyim birikimini yansıtıyordu. 1580 ve 1593 sayılı yasaya göre belli bir büyüklüğün üstündeki belediyelerin plan yapması ya da yaptırması zorunluluğu getirilmişti.

Kadıköy'de de 1932-1933 yıllarında üç ayrı plancının hazırladığı fakat uygulamaya geçmeyen planlar bulunmaktadır.

Agache göre Mühürdar'dan Kadıköy'den İskele Meydanı dahil, Harem'e kadar bir sanayi bölgesi, Haydarpaşa'da ticaret bölgesi.

Elgotz'e göre Haydarpaşa uygun bir liman, Kadıköy'de ve Haydarpaşa'da birer alan iş ve ticaret bölgesi olarak ayrılacak Kurbağalıdere'nin arkasında bir sanayi merkezi.

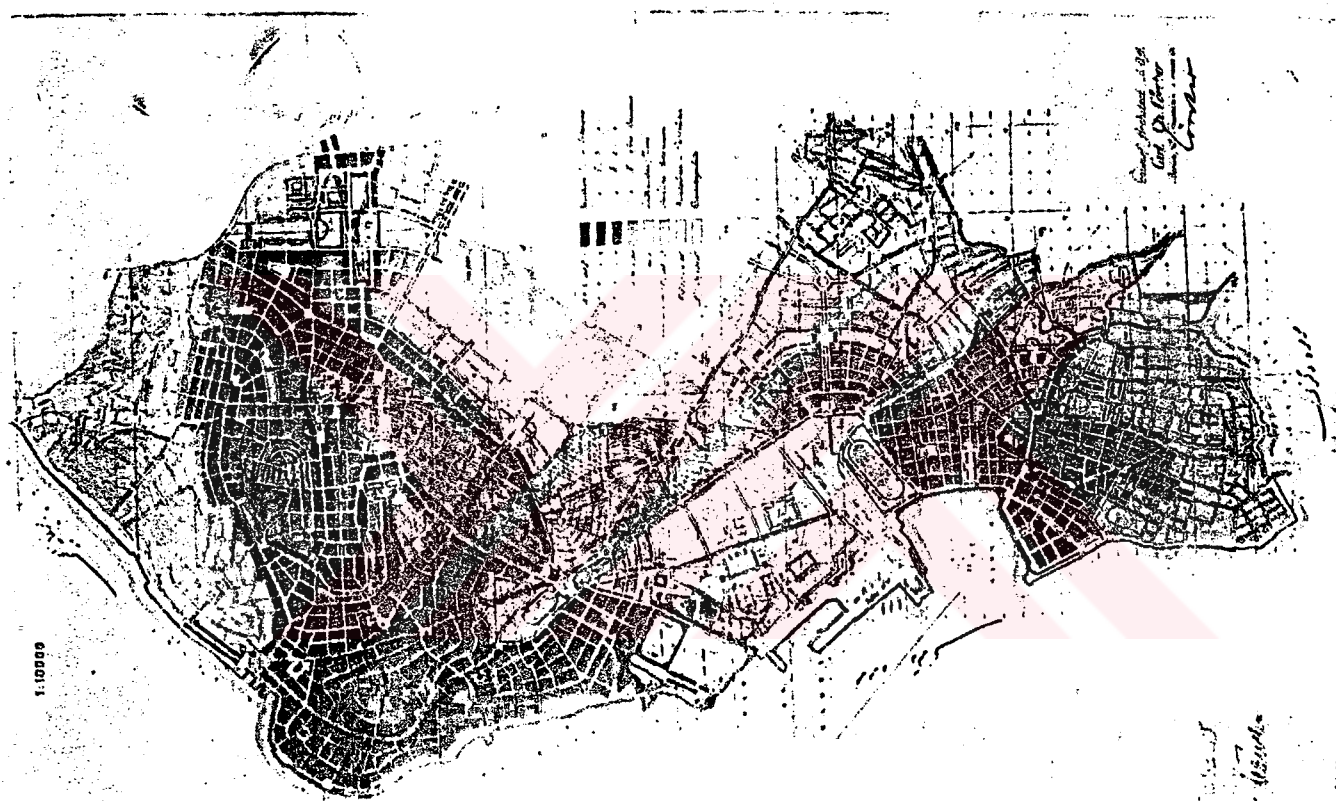
Lambert Boğaz sahilinden gelen kornis yol Üsküdar-Haydarpaşa-Kadıköy sahillerini izleyerek Moda'dan küçük moda'ya bir viyadük ile geçilerek Yoğurtçu Parkına uzanacaktır.(HARİTA16)

1938 yılında Sabri Onan tarafından yaptırılan İmar planının etüdleri yapılırken öncelikle semtler arasındaki ulaşım meseleleri ile bu semtlerin sahildeki iskelelere ulaşımını temin eden cadde şebekeleri ele alınmıştır.

Moda'ya giden, Moda Caddesi, Söğütluçeşme Caddesi, Haydarpaşa, Rıhtım, Mühürdar'a giden sahil yolları etüd edilmiştir. Haydarpaşa yolu rıhtım boyunca denize doğru genişletilecektir. Bu yolun bir kısmı Nafia Vekaletince yeni yapılmakta olan köprü üzerinden ve ondan sonra hastane önünden geçerek Üsküdar'a, diğer kısmı ise yeni düzenlenen köprü başındaki meydan'dan sonra yine doldurularak Haydarpaşa garına gidecektir. Bağdat Caddesi Ankara-İstanbul yolu olacaktır. (Kumbaracıbaşı 1976).

1936 yılında Prost İstanbul'a plan yapmak için çağrılıyordu.Prost planı hızlı nüfus artışının söz konusu olmadığı bir dönemde yapılmıştır. Prost planında, Sarayburnu limanının kaldırılmasını, Yenikapı'da bir büyük liman yapılmasını, Anadolu yakasında Haydarpaşa yanındaki limanın geliştirilmesini önermektedir. Yük trenleri Sirkeci'ye kadar girmeyecek. Yenikapı'daki uluslararası garda kalacaktır. Kentin merkezi iş alanında önemli bir değişiklik yoktur. Yalnız bunun dışının geniş yollarla çevrilmesi istenilmektedir. "Münevverler Akropolü" olan üniversitenin Beyazıt-Şehzadebaşı arasında geliştirilmesi önerilmektedir. Boğaziçi'ndeki tüm sanayiler kaldırılacak, Haliç bir sanayi aksı haline getirilecektir. Halicin sol sahilindeki konut dokusunun kademeli olarak boşaltılması önerilmiştir. Yeniden düzenlenen yangın alanları dışında yeni konut gelişmelerinin Taksim Mıca arasında, Maçka-Beşiktaş-Mecidiyeköy üçgeni içinde, Kurtuluş sırtlarında, Anadolu yakasında ise Moda ve Marmara sahillerinde olması düşünülmüştür. İki büyük yeşil alan önerilmektedir. Bir numaralı park diye bilinen, surların içinde. Yenibahçe'deki park bir kültür parkı ve spor alanı olacaktır. Maçka-

KUMBARACIBAŞI N, 1976; İstanbul Metropolitan Alanında Kadıköy Merkez Alanı



1:100,000

Legend
Water
Railroad
Highway
City Boundary
Elevation

San Francisco, Cal.
1907
G. D. Carter
Carter

W. H. H. H.

Harbiye-Taksim arasındaki iki no'lu park içinde ise spor ve sergi sarayı, açık hava tiyatrosu vb. tesisler yerelacaktır. Sarayburnu Parkı Küçük Ayasofya ve Ayasofya arasında bir arkeolojik park öneriliyordu. Atmeydanı, çevresine gelecek kamu binalarıyla bir Cumhuriyet Meydanı olarak tasarlanmıştı. Planda birçok meydanın yeniden düzenlenmesine ilişkin öneriler yer almıştır(HARİ TA17).

İstanbul'da bu dönemde otomobil sayısı çok az olmasına karşın Prost, kentin yol sistemini, Paris'teki deneylerini de gözönüne alarak, otomobil gerçeğine göre planlamıştır.

Taksim'i Haliç Köprülerine bağlayacak iki hızlı otomobil yolu önerilmiştir. Bunlardan birincisi olan Yenikapı limanından başlayıp Unkapanı'na uzanan Atatürk Bulvarı, bunun uzantısındaki Atatürk Köprüsü ile Azapkapı'ya bağlanıyor, Oradan Şişhane yoluyla İngiliz Sefaretine ulaşıyor. Daha sonra da Taksim'e bağlanıyordu. İkincisi ise Taksim'i Karaköy'e bağlayacak bir kısmı tünel olan bir yoldu. Kentin Avrupa yakasında Boğaz yolu önerilmiştir. Böylece Boğaziçi'nin güçlü bir biçimde Taksim'e bağlanması amaçlanmıştır. Haliç'in etrafını saran sanayi yolunun Atatürk Köprüsü'nden Yenikapı Limanına bağlanması düşünülmüştür. Londra-Edirne yolunun Vatan Caddesi ile bir no.lu park içinden geçerek kente bağlanması öngörülmüştür. Anadolu yakasında Üsküdar Meydanı ana trafik düğüm noktası olarak düzenlenmiştir. Bu noktadan çıkan Şile, Küçük Çamlıca, Ankara yolları içerilere doğru uzanıyordu.

Ana kararları böyle özetlenebilecek bir plan hazırlanırken, 1939 yılında İsmet İnönü'ye yakınlığıyla tanınan Lütü Kırdar Vali ve Belediye Reisi olarak atanıyordu. Belediye Bankası eliyle Hükümetin sağladığı olağanüstü bir kaynakla da planın belirli kesimlerini uygulamaya koyuyordu. Başta Eminönü, Taksim Meydanları olmak üzere birçok meydan düzenlemesi yapıldı. Yenikapı'dan başlayan Atatürk Bulvarı gerçekleştirildi. Bu yolun Beyoğlu yakasındaki uzantısı İngiliz Sefaretine kadar yapıldı. Planın iki numaralı parkı, Maçka kesimi ve Taksim gezisi gerçekleştirildi. Prost planının uygulamada en aksayan yanı Yenikapı Limanı'nın yapılamayışı oldu.

1930 yılında çıkarılan yeni belediye ve Umumi Hıfzısıhha Kanunu tüm belediyeler gibi İstanbul Belediyesini'de plan yapma arayışına itmiştir. Bu arayış Prost'un plan çalışmalarına başlayana kadar sürmüştür.

Tarihi yarımada ve Beyoğlu'nun planlarından sonra Prost Çamlıca, Üsküdar,Kadıköy'ü kapsayan bir Nazım Planı hazırlamış ve 1940 yılında onaylatmıştır.

Prost'un hazırladığı bu planla tüm yeni yerleşmelerin Moda ve Marmara sahillerinde yapılması kararlaştırılmıştı. Fenerbahçe'deki askeri alan sivilleştirilerek yerleşime açılması, Yat klubu yarımadaının batı sahiline bitişik koyda otel uygun görülmüştü. Bağdat yoluna bağlayan tek hatlı demiryolu sökülerek bugün Hatboyu Caddesi olarak bilinen yol açılmıştır.

Planlama gereği Üsküdar-Kabataş arabalı vapur seferlerine ağırlık verilmiş buna ilave olarak Sirkeci-Haydarpaşa arabalı vapur seferlerinin başlatılmasına karar verilmiştir.

Bu yöreyi etkileyen en büyük imar hareketi Bağdat Caddesinin genişletilerek açılmasıdır. Bu yolun açılması ile Göztepe, Fenerbahçe, Erenköy, Bostancı gibi şehrin sayfiye yerleridir.

Cumhuriyet öncesinde saray mensupları ile azınlıklara ait büyük parselli bir yerleşimin hakim olduğu bölge azınlıkların Türkiye'yi terki ya da mülklerin varislere devri ile arsalarda bölünmeler başlamıştır. Ulaşımda kolaylıklar arsa bedellerinde büyük artışlara neden olmuştur.

Yaşanan büyük ifrazlara rağmen bu bölge de 1950 yılında yapılan gecekondu sayımında Adalarla beraber 34 dır.

1930-1950 yılları arasında Bağdat Caddesi ile bağlantılı birçok yol açılmıştır. Yeni yolların açılması ile konut stoklarında azalma ve konut üretimindeki düşüklük daha sonraki dönemlerde kötü kentleşmenin temellerini atacaktır. (Kızıldere, S, 1989)

1950 yılından sonra İstanbul'un şehirleşme hızı birden yükselmişti. Bu artış kent planlamasını dört önemli sorunla karşı karşıya bırakıyordu. Kentin nüfus artışının gerektirdiği konut arzı sağlanamıyordu. Bunun sonucu olarak önce, Zeytinburnundan başlamak üzere kentin çevresinde gecekondu mahalleleri oluşmaya başlamıştı. İkincisi, İstanbul'un plan ve belediye sınırları dışında kalan alanlarında tarlalar parsellenerek hızla satılmaya başlamıştı. Bu spekülatif faaliyet karşısında Yapı ve Yollar Kanununun hükümleri yetersiz kalıyordu. Üçüncüsü, İstanbul'un o zamana kadar düşünülmeyen bir hızla sanayileşmeye başlamasıydı. Sanayi arsası talebi hızla artmıştı. Plan içinde bu talebin yanıtı yoktu. Dördüncüsü ise geçmişe göre otomobil, dolmuşvb. motorlu araçların artışının kent içi trafiğinde dar boğazlar yaratmaya başlamasıydı.

Başlangıçta bu sorunları çözmek için yapılan kurumsal düzenlemeler sınırlıydı. 1956 yılında Belediyenin sınırları büyütüldü. 5656 sayılı yasayla belediyelerin konut yapımındaki görev alanları genişletildi. Konut finansmanına yardımcı olarak şekilde Emlak Bankasının programlarında değişiklikler yapıldı. Sosyal Sigorta kaynakları devreye sokulmaya çalışıldı. 1954 yılında tapu yasasında yapılan bir değişiklikle kat mülkiyetine olanak sağlandı. Tüm bu düzenlemeler yaşanan hızlı kentleşmenin boyutları karşısında çok güçsüz kalıyordu.

1956 yılı İstanbul'un imarı açısından kritik bir yıl oldu. Bu yılda, 6785 sayılı yeni imar, 6830 sayılı yeni istismak yasaları TBMM'en geçti. Hemen hemen aynı günlerde dönemin başbakanı Adnan Menderes İstanbul'da gösterişli bir imar operasyonu başlattı.

Operasyon üç şeyi gerçekleştirmek istiyordu. Bunlardan birincisi trafiği rahatlatmaktı. bunun için trafiğin düğümlendiği meydanlar ve ana yollar yıkımlarla genişletiliyor, o zamana kadar görülmedik hızla ve genişlikte yollar açılıyordu. Bu yollar karayolu mühendislerince kentin topografyasına ve tarihsel eserlerine duyarlılık göstermeden gerçekleştiriliyordu. Bu operasyonlarda İstanbul'da yıkılan bina sayısı 7289 a ulaştı. Operasyonun ikinci amacı ise kenti güzelleştirmekti. Bu Hausmanian bir estetik anlayıştı. Meydanların ve camilerin çevrelerinin açılmasına dayanıyordu. Üçüncüsü ise camilerin ve dini yapıların restorasyonunu yapmaktı. Bir yandan tutucu çevrelerden siyasal destek sağlamaya dönük bu eylem, aynı zamanda Menderes'in imar operasyonunun tarihi çevreyi tahrip ettiği biçimindeki eleştirilere bir yanıt olarak kullanılıyordu.

1957 yılında Almanya'da planlama uzmanı Högg çağrıldı. Hem uygulamayı yönlendirecek, hemde kentin tümü için bir öneri geliştirecekti. Bu öneri içinde 1956 yılında bir ABD firmasına yapılabirlik etüdü yaptıran Boğaz Köprüsüde bulunacaktı.

1958 yılında İller Bankasınca K.Han'da İstanbul İmar ve Planlama müdürlüğü kuruldu. Bu büronun müdürlüğüne Cevat Erbel getirildi. Ünlü İtalyan plancısı Luigi Piccinato'nun yönlendiriciliğinde İstanbul Metropoliten alanı planı hazırlanmaya başladı. Bu plan daha tamamlanamadan 27 Mayıs 1960 müdahalesiyle Menderes İktidardan uzaklaştırılınca imar operasyonu da durmuş oldu.

4.2. 1960 DAN GÜNÜMÜZE PLANLAMA ÇALIŞMALARI

Piccinato'nun hazırladığı planlama çalışmaları 1/10.000 ölçekli "Geçit Devri Nazım Planı" 1960 yılı sonunda tamamlanmıştı. Bu planda 2,5 milyon nüfusun 30.000 hektar alana yerleştirilmesi öngörülmüştür. Piccinatonun önerisi daha öncekilerden iki bakımdan ayrılıyordu. Bunlardan birincisi, kent planının çözümünü kent içinde hapsolarak değil, bölgesel düzeydeki bir yerleşme şeması içinde aramasıydı. İkincisi ise daha önceki plan çalışmalarının benimsediği radyo-konsantrik kent biçimi yerine desantralize, açık, doğrusal bir şemayı getirmesiydi. Piccinato eski İstanbul ve Beyoğlu yerleşmelerinin artık doymuş olduğunu, daha fazla yüklenmemelerini önermiştir. Desantralize edilecek yeni yerleşmeler tüm kentin belkemiğini oluşturacak bir yol sistemine asılacaktı. Bu belkemiği Londra Asfaltından başlayarak sur dışından geçerek Ayvansaray civarında üçüncü köprüyle Haliç'i aşacak. Boğaziçi üst kornişiyile bağlanacak, Ortaköy-Beylerbeyi arasında Boğazı aşacak, Anadolu yakasında Ankara yoluna bağlanacaktır.

Bu plan meslek çevrelerinde genellikle olumlu karşılanmış olmasına karşın, İmar ve İskan Bakanlığı bu planı, yapılacak bölge planlama çalışmalarına göre revize edilmesi gerektiği görüşle onaylamamıştır.

İstanbul Metropoliten alan planının dayanacağı Doğu Marmara planı hemen hemen öngörülen zamanda tamamlandı. Bu plan İstanbul, İzmit ve Adapazarı şeridinin gelişme problemlerini çözmeye yönelmişti. Planda İstanbul'un "küçük bir büyük şehir" olduğu, kentleşmesinden çekinilmemesi gerektiği savunuluyordu. Plan yirmi yıl sonra İstanbul'un nüfusunun 5.000.000'a ulaşacağını öngörüyordu. Plan varolan yerleşme

dokusunun 1 milyon nüfus emeceğini kabul ederek 2 milyon kişi için yeni yerleşme alanları ayırıyordu. Planda ilkesel olarak yerleşme birimlerinin 1200 hektar olacağı ve 340000 nüfua hizmet edeceği düşünülüyordu. Plan beş milyon nüfusu olan kentin dört milyonunun doğrudan denizleilişki kuracak biçimde Büyükçekmece ve Gebze arasında yayılmasını öneriyordu. Bu yayılmada arazi kullanış ilkeleri olarak, kıyıların yeşil alanlara ve mesire yerlerine ayrılması, bunun gerisinde konut alanlarının yer almasını, konutların gerisinde Piccinato önerisindeki gibi doğrusal bir bölgesel yolun bulunmasını, daha geride de sanayinin yer alması uygun bulunmuştu. Planda İstanbul'un uluslararası bir merkez niteliğini kazanması için 1380 hektar bir alanın uluslararası örgütsel ve kültürel faaliyetlere ayrılması düşünülüyordu.

Bölge planlama çalışması bir sonuca ulaşmış olsa da, 1963 yılı sonunda Turgut Cansever'in ayrılması üzerine bunu izleyecek nazım plan çalışmaları bir sonuca ulaşamamıştır. 1964 yılında 1/5.000 ölçekli Suriçi Nazım Planı onanmıştır.

1960 lı yılların ortalarına kadar zaman zaman yapılan aflarla yasalaştırılan gecekondular 1966 yılında çıkartılan 775 sayılı yasayla toplumun gerçeği olarak kabul ediliyordu.

1966-1970 yılları arasında İstanbul metropoliten alanındaki belediyelerde 127 tane ıslah, 20 tane tasfiye bölgesi saptanmıştır. 1970 yılı sonuna kadarda 35 gecekondulu önleme bölgesi ilan edilmiştir. 1972 yılında imar yasasına ek olarak çıkarılan 1605 sayılı yasada, bu sorun birden çok belediyeyi ilgilendiren metropoliten alanlarda İmar ve İskan Bakanlığı'na ilgili belediyelerin kararı olmadan metropoliten imar planlarını yapma yada yaptırma yetkisi verilerek aşılmıştır.

İmar İskan Bakanlığı'nın Bölge Planlama Bürosu'nun elemanlarıyla ve onun çalışmalarına dayanarak kuruldu. Piccinato ikinci kez bu büroya danışmanlık yapmak için çağrıldı. Piccinato'nun bu kez önerdiği plan şeması uzun vadeli bölgesel bir alt yapı planlamasına dayandırılmıştır. Eğer varolan gelişme eğilimine bırakılırsa "hinterlandı boşalmış fakirleşmiş bir ahtapot metropol" meydana gelecektir. Oysa bölgesi içinde aralarında boşluklar bulunan şehirler oluşturarak büyüyen, gelişmeyi tüm bölgeye yayan ve doğal kaynakları tahrip etmeyen sağlıklı bir büyüme dokusu ortaya çıkarılmak istenmektedir. Bunu sağlamak konusunda Piccinato'nun önerdiği esas araç, hızlı yollar

sistemi ve limanlardır. Bu şema artık Doğu Marmara ile sınırlı kalmayıp tüm Marmarayı kapsayan öneridir.

Nazım Plan Bürosunun yeni planı hazırladığı 1967-1968 yılları, İstanbul'un kaderini belirleyecek olan, Boğaz Köprüsünün yapılması hakkında, kamuoyunda çok yoğun tartışmaların yapıldığı yıllar olmuştur. 1971 yılında 1/25.000 ölçekli bir nazım plan çizilmek zorunda kaldı.

Hazırlanan Nazım Plan taslağında 1990'da metropoliten alanın nüfusunun 5.5 milyon olması, bu nüfusun yüzde 67'sinin batı, yüzde 33'ünün doğu yakasında yaşaması öngörülüyordu. Boğaz Köprüsü ve Çevre Yolları sisteminden yararlanarak kente açık esnek bir yapı kazandırılmak istenmektedir. Bu yollarla kıyıdan içerde ikinci bir eksen yaratılarak yoğun şehirselle alanlar ve sahiller üzerinde baskının azaltılması istenmektedir. Bu ikinci iç eksen sahildeki eksenden batıda Silivri'den ayrılmakta, doğuda Gebze'nin doğusunda tekrar bağlanmaktadır. bu geniş alanda kentsel büyümenin organize edilebilmesi için ikinci derece yönetici merkezlerin organize edilmesi istenmektedir. Önerilen merkezlerden biri Zeytinburnu'nun kuzeyindedir. Bu merkezin oluşması tarihi yarımada içindeki trafik sıkışıklığını azaltma için yapılması gereken tarihi merkezdeki ulaştırma ve depolama faaliyetlerinin desantralizasyonuna dayandırılmıştır. Önerilen ikinci merkez Mecidiyeköy-Zincirlikuyu arasındadır. Metropolün batısında Bakırköy ve Küçükçekmece'nin, doğusunda Kartal ve Pendik'in, tarihi yarımada'nın kuzeybatısında Esenler'in bu tür merkezler olma niteliğini kazanması istenilmektedir. Planda 875 hektar yeni sanayi alanı önerilmiştir. Planda somutlaştırılmış bir çok merkezden uzaklaştırma kararı vardır. Batıdaki triyaj garları, marşandiz garı, otogarlar, toptancı halleri, Sirkeci'deki nakliye ambarları, demirciler çarşısı bunlar arasındadır. Tarihi yarımada'nın yükü böylece azaltılmak istenmiştir.

Bu plan 1971 yılı askeri müdahalesi sonrasında bir bilim kurulunun incelemesine tabi tutulmuştur. Kurulun bu planın kararlarının yeterli bilimsel araştırmayla desteklenmediğini belirtmesi üzerine de Bakanlıkça onanmamıştır. bunun üzerine bir yandan yeni araştırmalar programlanırken, öte yandan bu planı uygulamaya bir an önce sokmak için İller Bankası'na metropoliten alandaki İstanbul dışındaki belediyelerin planlarını yapmak ve yaptırmak için "İstanbul Mücavir Belediyeler İmar Planlama Bürosu" kurdurulmuş, başına da Cevat Erbel getirilmiştir. Bu tür arayışlar sürerken Dünya Bankası devreye girmiştir.

1972 yılında Türk Hükümeti Dünya Bankasıyla İstanbul Şehirsel Gelişme Projesinin dış finansmanını sağlayacak bir anlaşma yaptı. Bu anlaşmada İstanbul Nazım Plan Bürosunda çalışacak yabancı uzmanlar ile birlikte bu büronun hazırladığı Nazım Plan Şeması'nın geliştirilmesi yanısıra, bu şemadan bir kısmı Dünya Bankasınca finanse edilecek projelerin ve programın tanımlanması amaçlanmıştı. Genel çalışmalar yanısıra beş proje alanı olarak; "gecekondulu alanların ıslahı doğu yakasında geliştirilecek kentsel merkezin projelendirilmesi, halin yerinin değiştirilmesi projesi, Damoc kanalizasyon projesinin gözden geçirilmesi, trafik mühendisliği ve denetimi seçilmiştir.

1967-1968 yıllarında geliştirilen planlar sonrasında köprünün tamamlanmasından sonra Üsküdar nüfusuna 350.000, Kadıköy nüfusu ise 400.000 yeni nüfus ekleneceği tahmin edilmiştir. 1971 yılındaki askeri müdahaleden sonra bu çalışmalar "Danışma Kurulu" tarafından incelemeye alınmıştır. Kadıköy civarı için yeni planlar hazırlanmış ve bu planlamada özel bürolar tercih edilmiştir.

1973 yılında Dünya Bankası ile yapılan anlaşmada, yapılmakta olan çevre yolları ve köprü tamamlandıktan sonra Kadıköy civarında oluşturulacağı gelişmenin yönlendirilmesi amaçlanmıştır.

1970 li yıllara gelindiğinde İstanbul Merkez Belediye sınırları içinde kalan Kadıköy ilçesinde nüfus artışlarının hemen hemen tümü imar faaliyeti belediye tarafından denetlenen bölge içerisinde gerçekleşmiştir. Kadıköy ilçesinin 1970-75 dönemindeki hızlı nüfus artışının tek nedeni Boğaz Köprüsünün kentin zamanın mekanında "time space" yaptığı değişimdir. Kadıköy yakasında mahalleler bir gruplaşmaya tabi tutulduğunda üç bölge belirlenebilir. Bunlar, Kadıköy, Kızıltoprak, Erenköy, Kızıltoprak ve Erenköy bölgeleri Bağdat Caddesi boyunca gelişen mahalleleri içermektedir.

İstanbul M.İ.A.'na uzaklık gözönüne alındığında, (Boğaz Köprüsü açılmadan önce) açık bir konumsal avantaja sahip Kadıköy kesimi oldukça yavaş gelişirken (%17) diğer kesimlerde çok daha yüksek artışla gerçekleşmiştir(%64 ve %81).

1970 yılında Kadıköy kesimi toplam nüfus yoğunluğu brüt 1734/ha iken bu sayı Kızıltoprak kesiminde ise %44,5 dirsi/ha.

1976 yılında bu döneme kadar yapılan çalışmaları değerlendirerek yeni bir strateji öneren bir rapor hazırlandı. Bu raporda 1995 yılında Büyük İstanbul kentsel alanında 6,7-9,2 milyon nüfus bulunacağı, bu nüfusun yüzde 70'inin batı yakasında, yüzde 30'unun doğu yakasında oturması öngörülüyordu. Bu strateji içinde öngörülmeyen İkinci Boğaz Köprüsü çalışmaları Başbakanlığın bir direktifiyle TCK tarafından başlatıldı. Dıştan verilen bu siyasal kararları veri kabul eden, yabancı uzmanların katılımını yararlı biçimde yönlendirerek, bir yatırım programı oluşturarak dış kaynakları harekete geçiremeyen, bu dönemde yeni planlama ele alışlarına ve kavramlarına kapalı kalan büro, büyük ölçüde 1971 yılı önerisine dönüş niteliğindeki 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planını 1980 yılında onaylatmıştır. Bu planda 1995 yılında İstanbul'un nüfusunun 7,1 milyon olacağı bu nüfusun yüzde 33'ünün doğu yüzde 67'sinin batı yakasında oturacağı öngörülmüştür.



SONUÇ:

Kadıköy alanı Bizans Dönemine kadar tarım ve balıkçılıkla uğraşmıştır. Bugünkü iskele çevresinde balıkçı köyü olan ve Bostancıya kadar bağ ve bahçe alanları İstanbul'un tarımsal ihtiyaçlarını karşılamıştır.

Tanzimatın İstanbul'da yarattığı batılılaşma süreci ile levanten ve gayri müslimlerin dinlenme ve ikinci konut yerleşmesi olmuştur. Tramvay daha sonra Haydarpaşa garının yapılması-deniz ulaşımının önem kazanması, ikincil konutdan sürekli konut alanlarına geçişin başlangıcıdır. Ulaşımın önem kazanması ile nüfus çekmeye başlayan Kadıköy de büyük konaklar yıkılmaya başlamıştır. Kendi hinterlandına hizmet eden ticaret ve eğlenme ve dinlenme alanları bulunmaktadır. 1960 lı yıllarda alınan ve 1974 yılında gerçekleşen I. Boğaz Köprüsü çevre yolu bağlantısı ile beraber Doğu Yakasının merkezi durumuna gelen Kadıköy, Haydarpaşadan-Söğütluçeşme-Kalamış Koyuna kadar bağ ve bahçe olan alanları nüfusun artması, eski binaların yıkılıp yerine apartmanların yapılmasıyla ikincil konut özelliğini kaybetmiştir.

İlkönceleri İstanbul'un dinlenme alanı olan alan, İstanbul Metropoliten Alanında 1 merkez durumuna yükseldi.

İlkönceleri İstanbul'da farklı kimlikle (dinlenme-sayfiye alanı) bulunan Kadıköy alanı plansız gelişme, planlama çalışmalarında birebir çözüm önerilerinin bulunamaması, planlama çalışmalarının global kalması, kent merkezlerinin gerçek kimliklerinden uzaklaşmasını, yeni merkez olmaya doğru götürmektedir. Kent merkezlerinde oluşan problemlerin, merkezin tarihi-sosyal-ekonomik-kültürel değerleri çerçevesinde cevap aranması gerekmektedir. Böylece ken merkezleri köhneleşmekten, yok olmaktan kurtulacaktır.

KAYNAKÇALAR

- 1- Ahmet, R. (1930) : İstanbul Hayat-ı Hicri Onikinci Asırda (1100-1200), İstanbul,
- 2- Akbulut, R. (1992) : Tanzimattan Cumhuriyet'e İstanbul ve Kadıköy, M.S.U. Tez.
- 3- Akçura, T. (1971) : Ankara-Türkiye Cumhuriyetinin Başkenti Hakkında Monografik bir Araştırma, Ankara: O.D.T.Ü. Yayını
- 4- Akdağ, M. (1974) : "Türkiye'nin Batılılaşmasını Zorunlu Kılan Tarihsel Koşullar" Cumhuriyetin 50. Yıl Yıldönümünü Anma Kitabı, Ankara A.Ü. DTCTF Yayınlar No: 239 S:191-199
- 5- Akın, O. (1992) : Kentsel Büyüme Beraberindeki Yoğun Yapılaşma Talebinin Yerleşik Alanlar Üzerindeki Etkiler, Yerleşim Yazıları, Y.T.Ü. Yayını No:2
- 6- Akşin, S. (1977) : "Osmanlı ve Türk Toplumundaki Sınıf Yapısı Üzerine Bir Deneme" Toplum ve Bilim 2 S:31-46.
- 7- Aktüre, S. (1981) : 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, Ankara: O.D.T.Ü.
- 8- Ali, (1976) : İstanbul'da Elli Yıllık Önemli Olaylar, İstanbul Sander Yayınları.

- 9- Arı, H. (1994) : Ekonomik ve Toplumsal Gelişmelerin Apartmanlaşma Sürecinde Konut Birimlerine Etkileri. İ.T.Ü. Tez.
- 10- Arslan, R. (1993) : Kent Planlamasında Değerlendirme Teknikler. İstanbul:Y.T.Ü. Yayını
- 11- ---- (1958) : 19. Asırda İstanbul Haritası İstanbul. İstanbul, Fethi Derneği, İ.E. Yayınları.
- 12- Arslan, R. (1980) : "Sosyo-Ekonomik Acıdan Kent" İstanbul: I.D.M.M.A. Yayın No:1
- 13- Arslan, R. (1974) : İstanbul'da Kentsleşme Sürecinde Yapısal Değişme" İ.Ü.İ.F. Sosyoloji Konferansı.
- 14- Ayverdi,E.H. (1958) : Fatih Devri Sonlarında İstanbul Mahalleleri, Şehrin İskan ve Nüfusu Ankara: Ankara Vakıflar Umum Müd.
- 15- Aysu, E. (1990) : Şehir Planlamasında Yoğunluk İstanbul: M.S.U. Tez.
- 16- Balamir, M. (1991) : Kentleşme, Kentsel Süreçler ve Kent Yapısı Türkiye I. Şehircilik Kongresi Ankara:O.D.T.Ü.SBP Yayını S: 13-55.
- 17- Batur, A. Yücel,A. : "İstanbul'da Ondokuzuncu Yüzyıl Sıra Evleri Fersan,N. (1979) : Koruma ve Yeniden Kullanım İçin Monografik Araştırma" O.D.T.E.M.E.T.U. (1979-5) Sayı:2 S:185-207.

- 18- Berkoz, L. (1991) : Türkiye'de Metropolenleşme Sürecinde Kentsel İlişkiler Konusunda Araştırma: İstanbul Metropolen Kent Örneği İ.T.Ü.Dr.Tezi.
- 19- Bilgin, V. (1984) : Sosyal Değişme Açısından Şehir ve Şehirleşme Olayı İstanbul: İ.Ü.İ. Fakültesi S: 37-50, 103-137.
- 20- Boran, B. (1990) : Sanayi Sonrası Şehir Formunun Transformasyonu İ.T.Ü. Tez.
- 21- Boysan, B. (1993) : Politik Hummanin Silinmeyen İzleri.İstanbul Dergisi:(1993-4)S:84-89
- 22- Çebeci, D. (1989) : Sosyolojik Açidan Tanzimat Dönemi İstanbul'unda Türk Aile Hayatı Üzerine Bir Değerlendirme. İ.Ü. Sos.Bil.Enst.Tez.
- 23- Cemal,A. (1992) : Bir Zamanlar Moda İstanbul Dergisi (1992-3) S: 93-97.
- 24- Cezar, M. (1963) : "Osmanlı Devrinde İstanbul Yapılarında Tahribat Yapan Yangınlar ve Tabii Afetler" Türk Sanatı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri,İ.İstanbul İGSA Türk Sanatı Tarihi Enstitüsü.
- 25- Denel, S. (1982) : Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekanlarda Değişim Nedenleri O.D.T.Ü., Ankara.O.D.T.Ü. Mim.Fak. Yayınları Dizisi.
- 26- DİE : 1990 Genel Nüfus Sayımı Geçici Sonuçları

- 27- Dirimtekin,F.(1972) : "19. Y.Y'dan Bugüne Kadar İstanbul TTOK
Belleteni, 36/315.
Ekim-Aralık, S:3-9
- 28 ---- : İstanbul'da Türklerin Beş Asırlık İmar ve İskan
Hareketleri İst.Bel.Mecmuası, 14. Sayı, S: 163-
165.
- 29- Eren, D. '1979) : Planlama Sürecindeki İstanbul'da Konut
Alanlarının Gelişimi ve Yeni Konut
Yerleşmeleri İçin Bir Yöntem. Balıkesir:
B.D.M.M.A.
- 30- Erdeveci,M. (1988) : Beyoğlu İstiklal Caddesinin (Taksim-
Galatasaray Aksı Gelişimi ve Rehabilitasyonu
İ.T.Ü. Tez.
- 31- EYİCE,S(1980) : Tarih içinde İstanbul ve Şehrin Gelişimi
Atatürk Konferansları CVIII(1975) Ankara,
5989-92
- 32- Gautier,Th. : İstanbul (Derleyen Ç.Gülersoy, Çeviren
N.Berk) İstanbul, İstanbul Kitaplığı.
- 33- GİZ,A (1990) : Bir Zamanlar Kadıköy İstanbul, İletişim
Yayınları
- 34- ---- (1940) : "Tanzimattan Evvel Garplılaşma Hareketleri",
Tanzimat I, İstanbul Maarif Matbaası S: 13-30
- 35- Kahraman,S. (1986) : Beyoğlu'nun Tarihsel Mekansal Gelişimi ve
Çağdaş Rehabilitasyonu. Y.Ü. Tez.
- 36- Kartal, K. (1982) : "Kentleşme Sürecinde Toplumsal Değişme
Odağı Olarak Ankara". Kentsel Bütünleşme:
Ankara T.G.A.V. S:123-163.

- 37- Kayra,C. (1990) : Eski İstanbul'un Eski Haritaları İst. Büyükşehir Belediyesi Sayı:19-32, S: 33-36.
- 38- Kayra,C. (1990) : İstanbul Mekanlar ve Zamanlar İstanbul:Ak Yayınevi.
- 39- Keleş, R. (1972) : Türkiye'de Şehirleşme Konut ve Gecekondu
Ankara:Gerçek Yayınevi.
- 40- Keleş, R. (1982) : "Türkiye'de Kentleşme ve Kentsel Gelişme Politikaları" Kentsel Bütünleşme
Ankara:T.G.A.V. S:123-163.
- 41- Kıray, M. (1982) : "Toplumsal Değişme ve Kentleşme" Kentsel Bütünleşme Ankara:T.G.A.V. S:57-66.
- 42- Kıray, M. (1984) : "İstanbul, Metropoliten Kent" Mimarlık (1984-1) Sayı: 199 S:28-33.
- 43- Kıray, M. (1971) : Ankara-Türkiye Cumhuriyeti'nin Başkenti Hakkında Monografik Bir Araştırma
Ankara:ODTÜ. Mim.Fak.Yayını
- 44- Kılınçarslan,İ.(1979) : İstanbul, İ.T.Ü. (Basılmamış Doktora Tezi)
- 45- Kılınçarslan,İ.(1979) : İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri.İ.T.Ü. Matbaası.
- 46- Kızıldere,S. (1989) : İstanbul'un Metropolitenleşmesi Sürecinde İmar Hareketleri ve Bağdat Caddesi Örneklemeşi. Y.Ü. Tez

- 47- Kongar,E. (1979) : Toplumsal Değişme Kuramları ve Türkiye Gerçeği. Ankara Bilgi Yayınları.
- 48- KUBAT,S,(1990) : The Projection Of Landuse Pattern in CBD of Istanbul A Case Study of Beyoğlu Istanbul; İ.T.Ü. Mim.Fak.Şehir ve Bölge Planlama Böl.
- 49- Kömürcüyan,E.C. : İstanbul Tarihi XVII. Asırda İstanbul Cev:
(1952) Hrand D. Andreasyon İ.Ü. Ed.Fak. Yayını No: 506.
- 50- Kumbaracıbaşı,N. : İstanbul Metropoliten Alanında Kadıköy
(1976) Merkez Alanı B.D.M.M.A. Tez.
- 51- Kuban,D. (1993) : "Koloni Şehrinden İmparatorluk Baskentine"İstanbul Dergisi (1993-4) S:10-24
- 52- Kuban,D. (1970) : "İstanbul'un Tarihi Yapısı" Mimarlık (1970-5)Sayı: 79 S:26-48
- 53- Kuban, D. (1971) : İstanbul'da Korunulacak Bölgeler İçin Ayrıntılı Özellikler ve Koruma Modulteleri. Şehircilik Enst. Dergisi Sayı: 1 S:42-70
- 54- ----- (1977) : "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine Bir Bakış" Amme İdaresi Dergisi. Ankara TODAİE, Cilt 10, Sayı 2.
- 55- ----- (1974) : Tanzimattan Sonra Mahalli İdareler (1840-1878) Ank.TODAİE Sevinç Matbaası..
- 56- Macarlıoğlu,A. (1965) : Şehirleşme Hareketleri Demografik Sosyal-Ekonomik Yönleri İle. Ankara: İmar İskan Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müd.

- 57- Mara, I.A. (1987) : Tarih İçinde Tarabya'nın Gelişimi İ.T.Ü. Tez.
- 58- Marulyalı, Y. (1991) : İstanbul'da Üst Gelir Dilimine Ait Kontu Alanlarını Yer Değişim Süreci İ.T.Ü. Tez.
- 59- Müller, G.Max. (1978) : İstanbul'dan Mektuplar Cev: Arife Buğra Tercüman 1001 Temel Eser 131.
- 60- Ortaylı, I. (1986) : İstanbul'dan Sayfalar İstanbul: Hil Yayın.
- 61- Piccinato, (1970) : Büyük İstanbul Nazım Planı Ana Hatları İzah Raporu. Mimarlık (1970-5) Sayı: 79 S: 49-54.
- 62- Prost, H. (1940) : Anadolu Sahili Nazım Planını İzah Eden Rapor İstanbul: İstanbul Bel. Mat.
- 63- Prost, H. (1941) : Anadolu Sahili 1/2000 Mikyaslı Nazım Planını İzah Eden Rapor İstanbul: İstanbul Bel. Mat.
- 64- Prost, H. (1938) : İstanbul Hakkında Notlar 1937 İstanbul: İstanbul Bel Mat.
- 65- Şahin, G. (1987) : Kullanıcıların Sosyo-Ekonomik Yapılarının Toplu Konut Yapımında Yer Seçimine Etkisi İ.T.Ü. Tez.
- 66- Sertoğlu, M. (1977) : "İstanbul" İslam Ansiklopedisi 53. Cüz, İstanbul, ME Basımevi Sayı: 1135-1214/44.
- 67- Şimşek, S. (1987) : Kadıköy Yeldeğirmeni'nde Tarihsel Araştırma ve Mimari Dokunun İncelenmesi Y.Ü. Tez.
- 68- Tanyeli, U. (1992) : Süreyya Paşa İstanbul Dergisi İstanbul: (1992-2) S: 117-123.

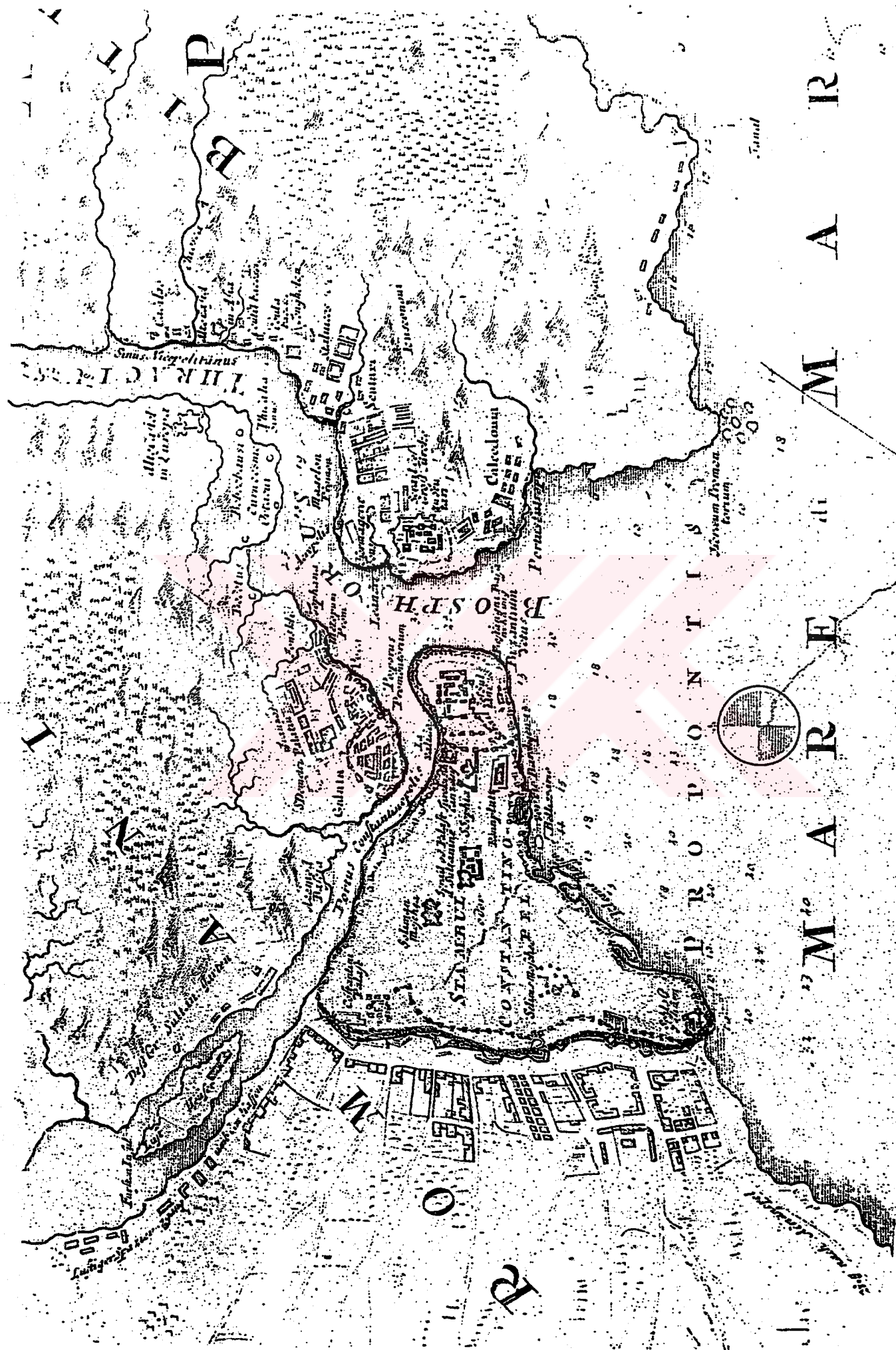
- 69- Tekeli, İ. (1968) : Sosyal Sistemler, Sosyal Değişimde Yerleşme Yapısı İ.T.Ü. Tez.
- 70- Thevenot (1939) : İstanbul'da Nüfus Dağılışı, İst. İ.Ü.Edebiyat Fakültesi matbaası.
- 71- TUMERTEKİN, E (1979) : (1655-1656)'da İstanbul ve Türkiye. (Çeviren R.E. Koçu) İst.Çığır Kitabevi.
- 72- Tekeli, İ. (1943) : İcabında Plan.... İstanbul Dergisi (1993-4) S:26-37
- 73- Tuncel, M. (1980) : Türkiye'de Kent Yerleşmelerinin Tarihçesine Toplu Bakış İstanbul: İ.Ü.Coğ.Ens.Der.S:23.
- 74- Tuncer, M. (1990) : Ankara Tarihi Kent Dokusu Nasıl Korunuyor Ne Yapılabilir? Planlama Ankara TMMOB S.P.O. Yayın 90 3/4 Sayı: 8, S: 50.
- 75- Türek, T. (1989) : 19. Y.Y. Başından İtibaren İstanbul'u Etkileyen Mimari Akımlar, Mimarlar ve Detay Özelliklerinin İncelenmesi Tez.
- 76- Türkmen, M. (1993) : Kadıköy'den Üsküdar'a İstanbul Dergisi: İstanbul (1992-5 S:129-135
- 77- Uslu, C. (1990) : İstanbul'un Batı Yakası Yerleşme Bölgeleri ve Sorunları İ.T.Ü. Tez.
- 78- Uysal, I. (1979) : Büyük İstanbul Metropoliten Alanı Doğu Yakası İçin Gelişme Modeli İ.T.Ü. Tez.
- 79- Yıldızcı, A.C. (1977) : İstanbul'da Kentsel Doku İle Yeşil Doku Arasındaki İlişkiler ve İstanbul Yeşil Alan Sistemi İçin Bir Öneri. İ.T.Ü. Tez.

- 80- Yenen, Z. (1989) : Osmanlı Dönemi Türk Yerleşmelerinde Sosyal Donatım Yapıları ve Kent Bütünü İle İlişkileri. Yerleşim yazıları: Y.U.S.B.P. Yayını. S: 142-166.
- 81- Yücel, A. (1977) : Kentsel Doku Topluluklarının Tasarlanmasında Sosyal İçeriğinin Değerlendirilmesi ve Bir Kuramsal Yaklaşım Denemesi. İ.T.Ü. Tez.
- 82- WAGNER,M, 1936 : İstanbul'un Seyir Sefer MeselesiS: 9 syf 225
- 83- ZET 1988 : Piyasa Araştırma E/5 Koridoru Nazım İmar Planı Analitik Çalışması İstanbul
- 84- --- : Bayındırlık İşleri Dergisi,1938, S.5 syf.106 Yıl 5
- 85- ---- : "Üsküdar ve Havalisi Halk Tramvayları." 1932, Syf 48

ÖZGEÇMİŞ

1968 Yılında İstanbul da Doğdu. İlkokulu Yeşilbahar İlkokulunda , Ortaokulu Göztepe Ortaokulu , Lise yi Erenköy Kız Lisesinde Okudu. 1985 Yılında kazandığı Yıldız Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünü 1991 Yılında Dönem 3:sü Olarak Bitirdi. 1991 Yılında Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir Planlama Bölümünü Kazandı.





DER DARDANELLEN VOR CONSTANTINOPOL

(ANA

Carakoloden (Istanbul'a), Johann Baptist Homann

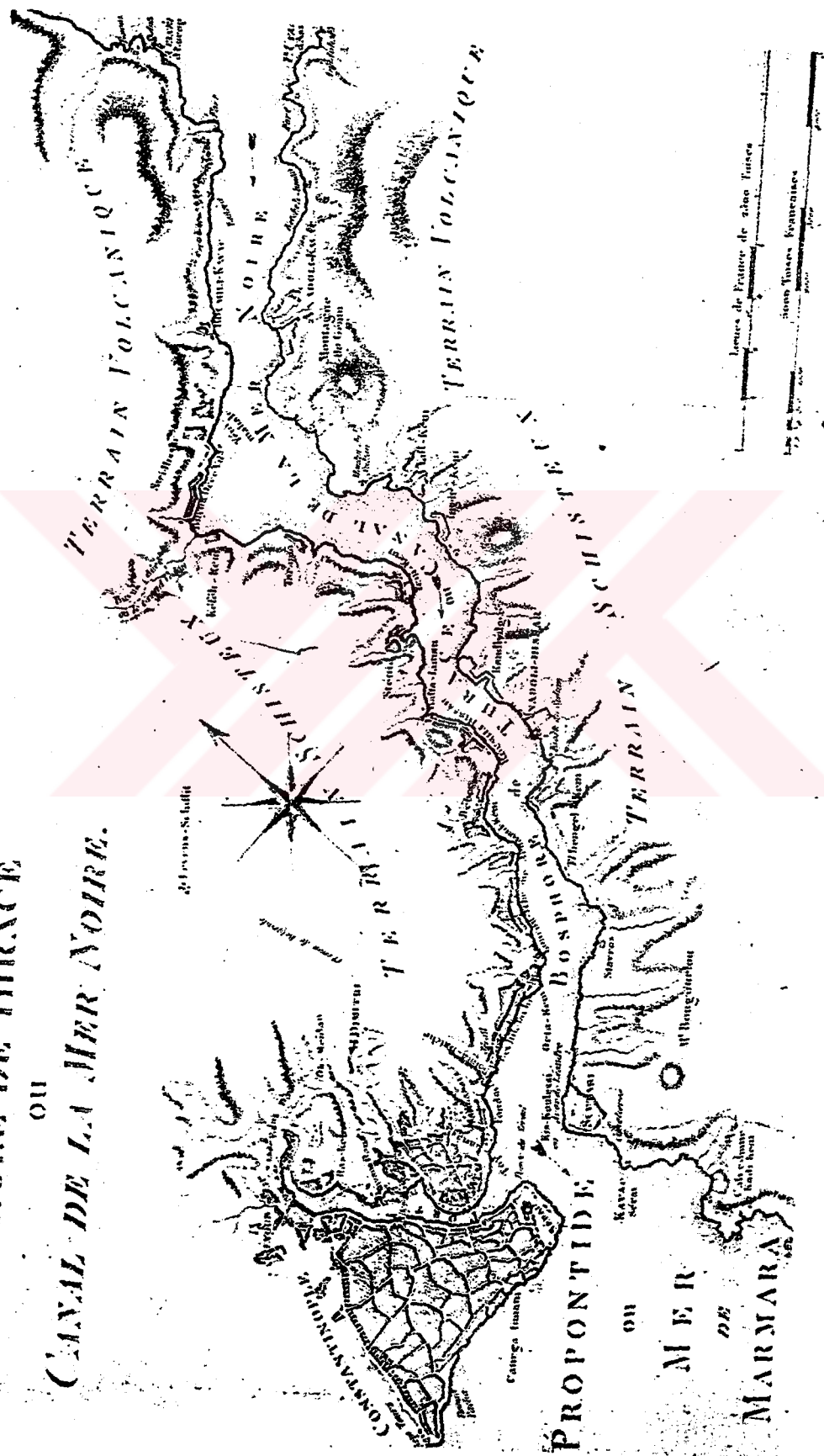
VVVVV



GRUND SERAIL A CONSTANINOPLE (İSTANBUL'DA BÜYÜK SARAY. GRELOT 1680)



BOSPHORE DE THRACE OU CANAL DE LA MER NOIRE.



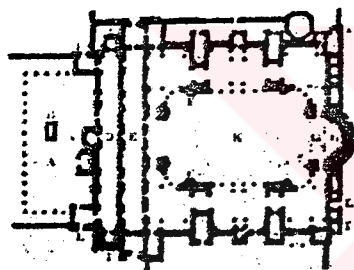
ISTANBUL VE YÖRESİ XVIII. Y.Y.

CONSTANTINOPLE and the BOSPHORUS.

THE PRINCES ISLANDS.

British Statute Miles.

2. Collected about 10 islands near the island of St. George. The
islands are small, the highest is a few miles long and
the sea is the same as the sea in the bay of St. George.
The islands are composed of the same material as the bay of St. George.



THE
PRINCES ISLANDS.

FORE DE THRACE SAMPIENDARENA XUUIYY

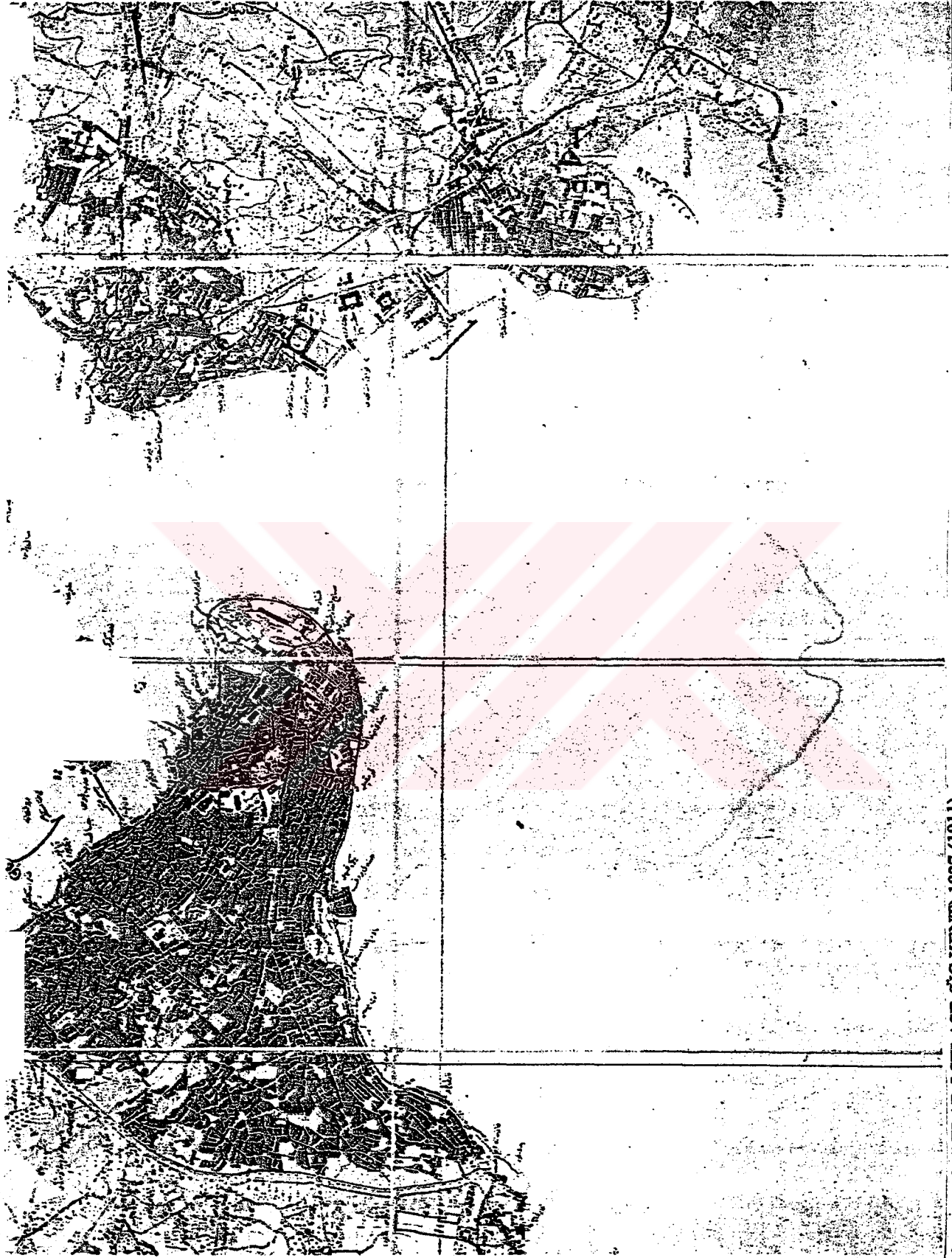
قائمة المدن والبلدان في
الجزيرة العربية

الجزيرة العربية

مكة المكرمة

ISTANBUL VE CİVARI 1324 (1908)

1:100,000



ÜÇ KENT 1827 (1911) BELAD-I SELASE

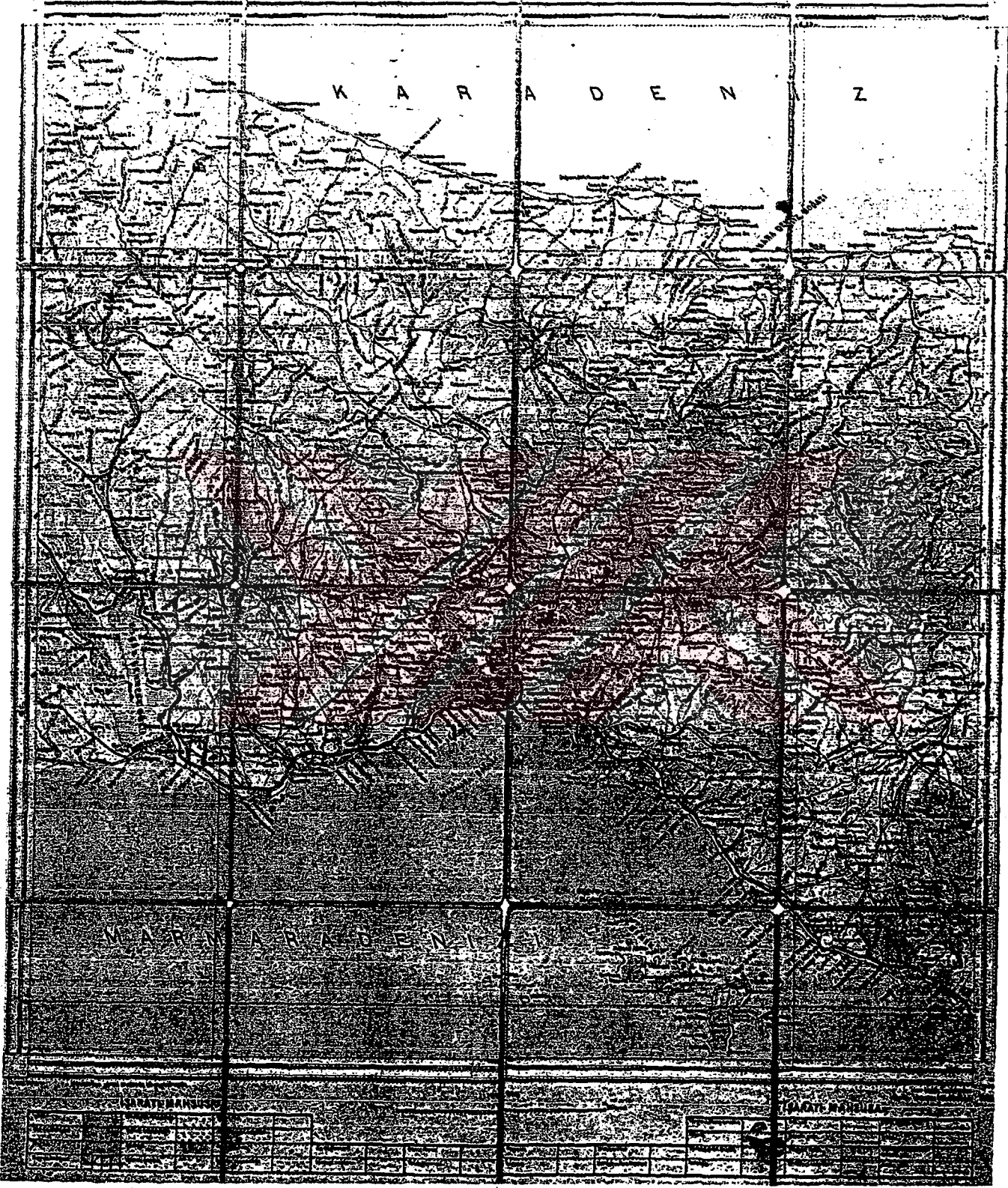
ERKAN-I HARBİYE MATBAAASI

İSTANBUL

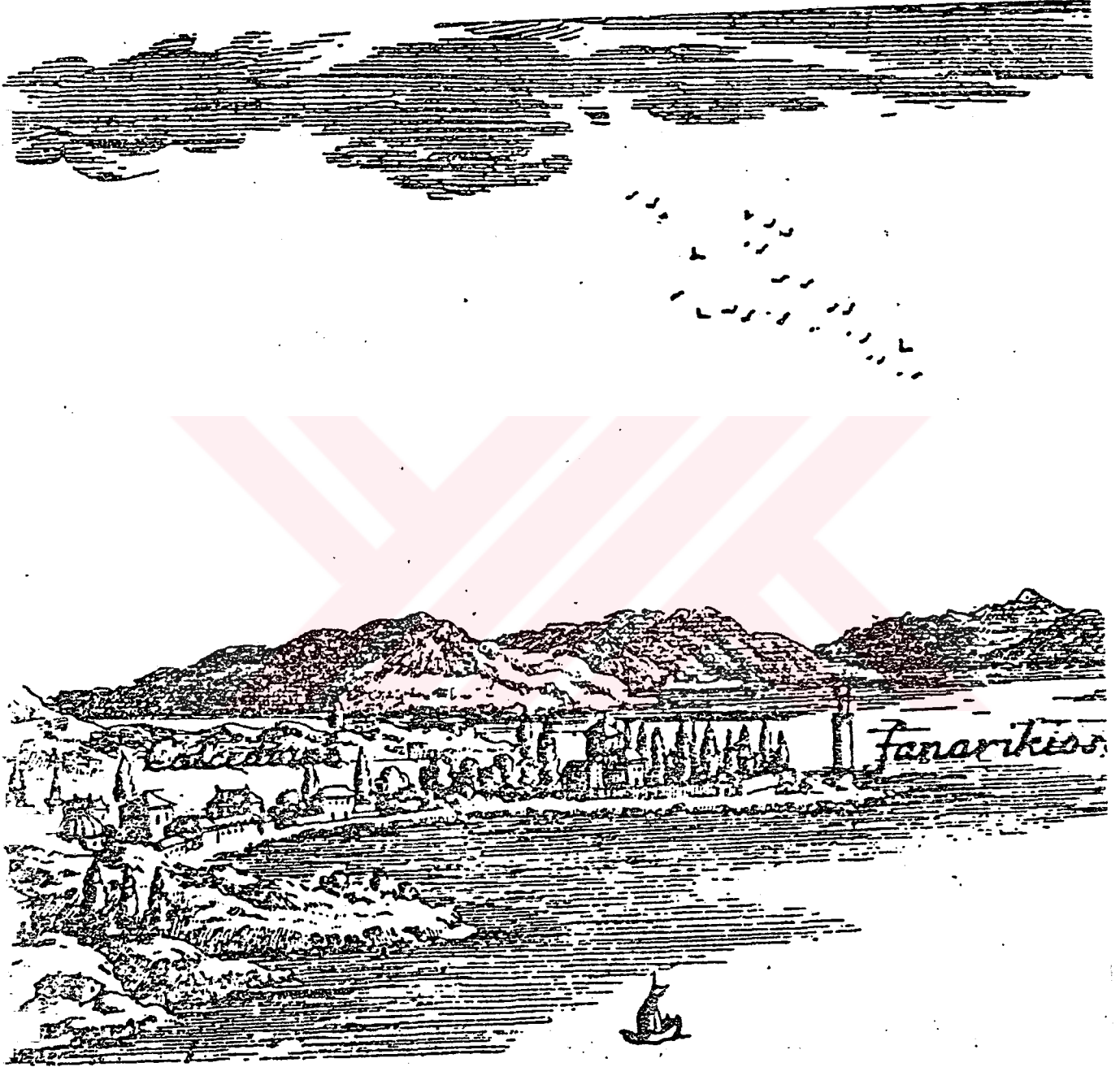
1:25000 MİLYA İKİNCİ HARİTADAN TAYİNLEN TERSİM EDİLMİŞTİR.

K A R A D E N İ Z

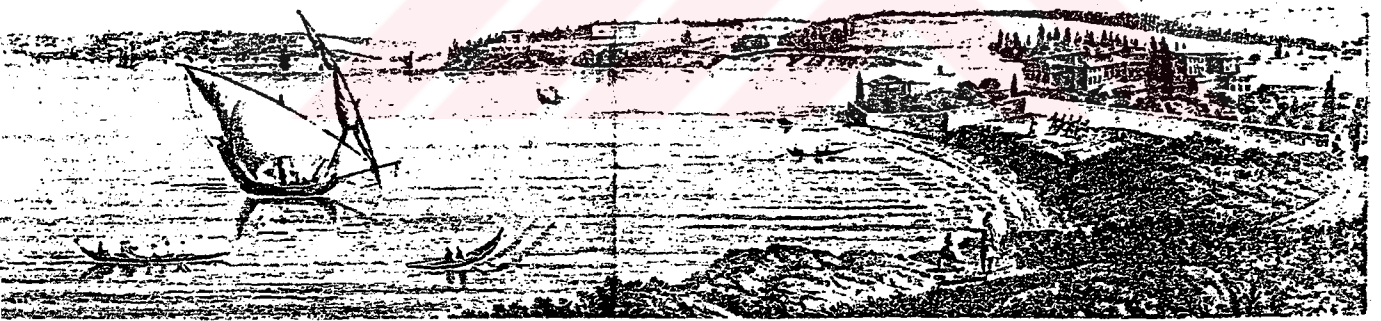
M A R M A R A D E N İ



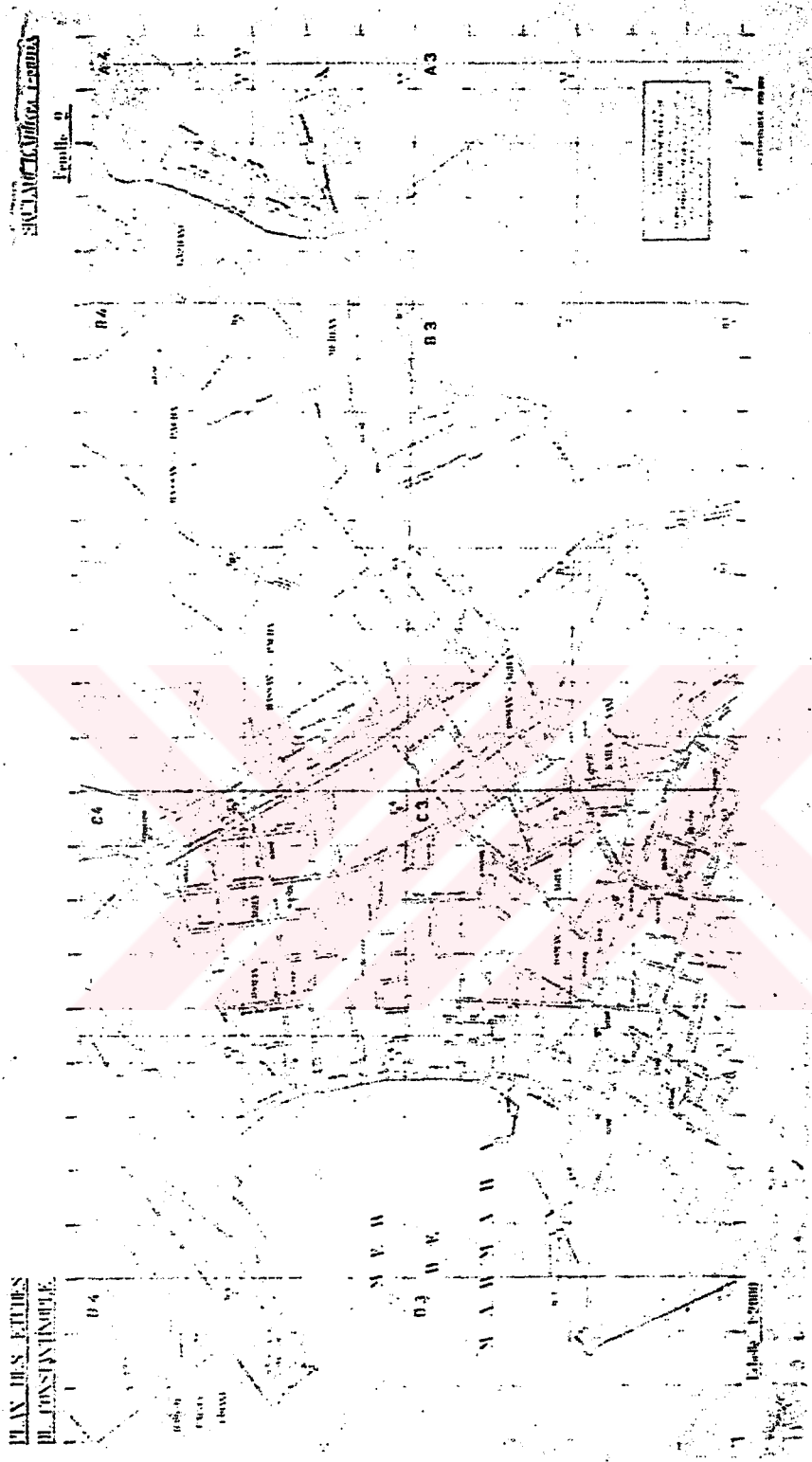
İSTANBUL 1934



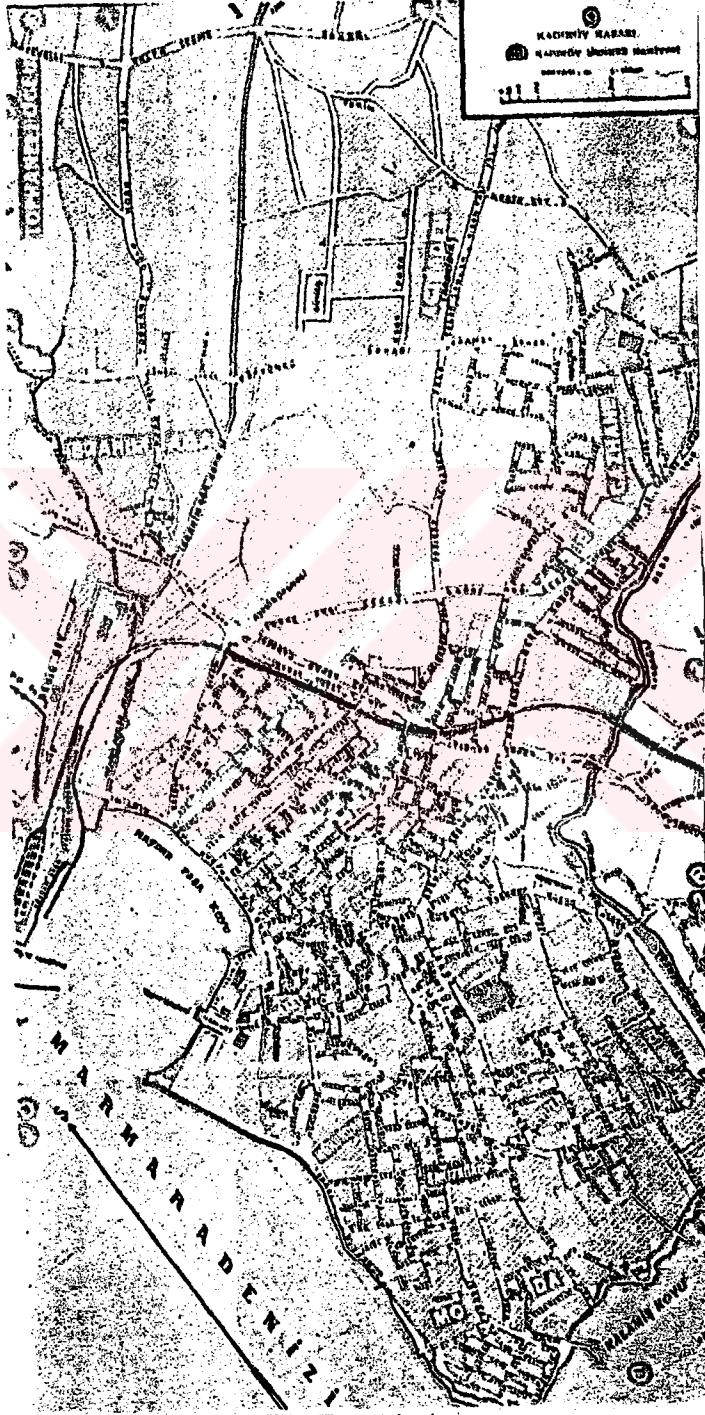
FENERBAHÇE VE ADALAR, GRELOT 1680



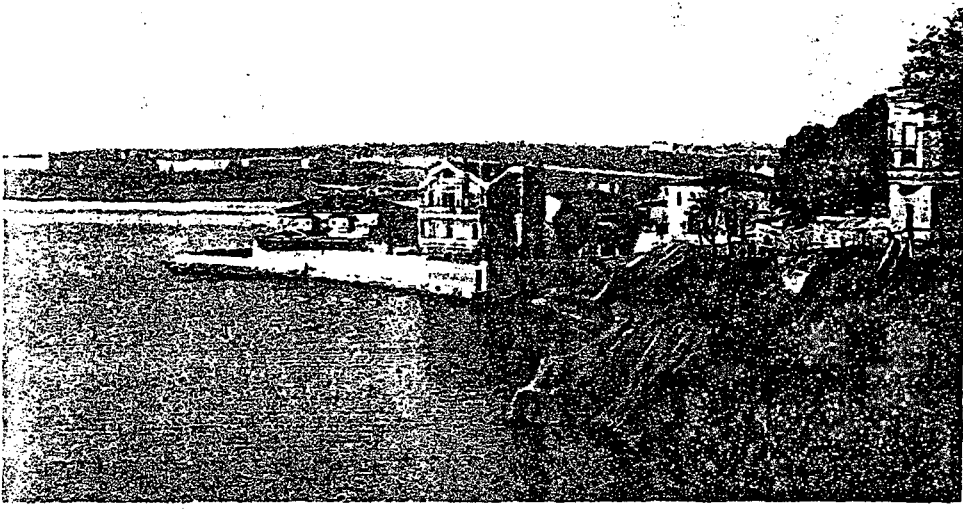
KADIKÖY VE MÜHÜRDAR XVIII YY SONU MELLİNG



ÜSKÜDAR-KADIKÖY-MODA İNŞAAT VE KEŞİYAT OSMANLI ANONİM ŞİRKETİ 1918-1919

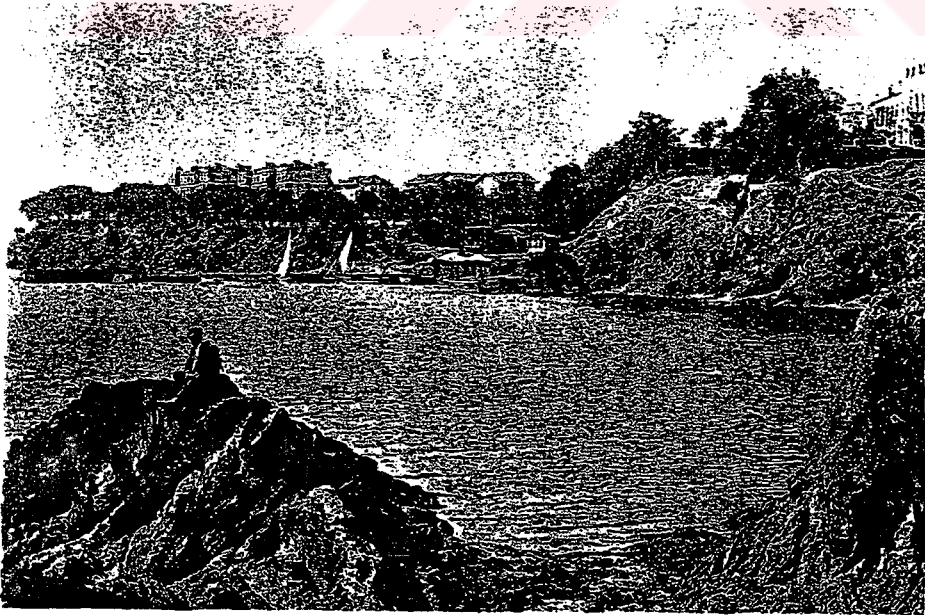


KADIKÖY 1934
İSTANBUL REHBERİ



Mühürdar

Gökhan Akçura koleksiyonu



Moda Burnu

Gökhan Akçura koleksiyonu



İstanbul / Kadıköy, Kurbağalıdere, eski ahşap evler. (25 x 37.5 cm., resim kâğıdı üzeri) Muhlis Türkmen 1983



İstanbul / Kadıköy - İbrahimağa, ahşap

evler. (37.5 x 50 cm., resim kâğıdı üzeri akrilik) Muhlis Türkmen 1988