

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MARTIN WAGNER'İN TÜRKİYE'DEKİ MESLEKİ
ÇALIŞMALARI VE YAYINLARI

Beyza Nur ŞEN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimarlık Tarihi ve Kuramı Programı

Danışman

Doç. Dr. Alev ERKMEN ÖZHEKİM

Temmuz, 2024

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MARTIN WAGNER'İN TÜRKİYE'DEKİ MESLEKİ
ÇALIŞMALARI VE YAYINLARI

Beyza Nur ŞEN tarafından hazırlanan tez çalışması 23.07.2024 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Mimarlık Tarihi ve Kuramı Programı **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Doç. Dr. Alev ERKMEN ÖZHEKİM

Yıldız Teknik Üniversitesi

Danışman

Jüri Üyeleri

Doç. Dr. Alev ERKMEN ÖZHEKİM, Danışman

Yıldız Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Işıl ÇOKUĞRAŞ BAĞDATLIOĞLU, Üye

Yıldız Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Göksun AKYÜREK, Üye

Bahçeşehir Üniversitesi

Danışmanım Doç. Dr. Alev ERKMEN ÖZHEKİM sorumluluğunda tarafımda hazırlanan “Martin Wagner’in Türkiye’deki Mesleki Çalışmaları ve Yayınları” başlıklı çalışmada veri toplama ve veri kullanımında gerekli yasal izinleri aldığımı, diğer kaynaklardan aldığım bilgileri ana metin ve referanslarda eksiksiz gösterdiğimi, araştırma verilerine ve sonuçlarına ilişkin çarpıtma ve/veya sahtecilik yapmadığımı, çalışmam süresince bilimsel araştırma ve etik ilkelerine uygun davrandığımı beyan ederim. Beyanımın aksinin ispatı halinde her türlü yasal sonucu kabul ederim.

Beyza Nur ŞEN

İmza



Bu çalışma, “TÜBİTAK Bilim İnsanı Destek Programları Başkanlığı (BİDEB) 2210-A Yurtiçi Yüksek Lisans Burs Programı” ile desteklenmiştir.



*Aileme
ve
eşime*

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın nihayete ermesinde birçok güzel insanın duası, teşviği ve desteği var, burada onlara gönülden teşekkürlerimi sunmak isterim. İlk olarak, tez çalışmamın danışmanlığını üstlenen, süreç boyunca bana her alanda yol gösterip desteğini ve bilgisini hiçbir zaman esirgemeyen, samimiyeti ve güler yüzü ile tez çalışmam boyunca yanımda olan Doç. Dr. Alev Erkmen'e teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca tez çalışmam sürecinde, 2210-A Yurtiçi Yüksek Lisans Burs Programı kapsamında, maddi olarak destek sağlayan TÜBİTAK Bilim İnsanı Destek Programları Başkanlığı (BİDEB)'na da teşekkür ederim.

Teze ve tartışma konusuna sundukları değerli katkıları, yol göstericilikleri ve ilgilerinden ötürü Doç. Dr. Işıl Çokuğraş Bağdatlıoğlu ve Doç. Dr. Göksun Akyürek'e de teşekkürlerimi sunarım.

Hayatım boyunca, maddi manevi her alanda beni destekleyen, yüreklendiren ve yolumu çizmemde yardımcı olan, kıymetli annem Mehtap Kartal ve babam Mustafa Kartal'a; kardeşlerim Funda Nur Kartal ve Fevzi Alperen Kartal'a her zaman yanımda oldukları için çok teşekkür ederim. Tanıştığımız andan itibaren her zaman bana destek olmaya çalışan, tez sürecimde de benden vaktini, ilgisini ve bilgisini esirgemedi yardımcı olan ablam Kübra Şen Aktaş'a da teşekkürlerimi sunmak isterim. Yüksek lisans sürecinde tanıştığım ve tez yolculuğumuzu birlikte tamamlayacağımız değerli arkadaşlarım Büşra Altundağ ve Beyzanur Tan'a da destekleri ve dostlukları için teşekkür ederim. Türkiye'de bulamadığım kaynaklara erişebilmem noktasında bana destek olan ve Almanya'dan kitap temini sağlayan Benan Karakaş hanıma da bir teşekkürü borç bilirim.

Son olarak, her sıkıntılı ve güzel anımı benimle paylaşan, maddi manevi desteğini hiçbir zaman esirgemeyen, her zaman yanımda olan sevgili eşim Ahmet Şen'e çok teşekkür ederim. Bu güzel insanların hayatımda olması ve yardımları, bu çalışmayı nihayete erdirebilmiş olmak benim için büyük şükür sebebidir. Her şey için minnettarım.

Beyza Nur ŞEN

İÇİNDEKİLER

KISALTMA LİSTESİ	viii
ŞEKİL LİSTESİ	ix
ÖZET	xv
ABSTRACT	xvii
1 GİRİŞ	1
1.1 Literatür Özeti.....	1
1.2 Tezin Amacı.....	4
2 1930’LU YILLARDA AVRUPA’DA MİMARLIK VE MODERNİTE	6
2.1 “Modernlik” ve “Modern Mimarlık” Kavramları.....	6
2.2 Modern Mimarlığın Kısa Tarihi	8
3 CUMHURİYET TÜRKİYE’SİNDE MODERN MİMARLIĞIN İLK YILLARI	19
3.1 Türkiye Mimarlığında “Modernite” Kavramı.....	19
3.2 Mimarlıkta Milli ve Modern Kimlik Arayışları.....	21
3.3 Mimarlık Meslek Alanının Kuruluşu.....	25
3.3.1. Mimarlık Eğitimi	26
3.3.2. Meslek Örgütlenmeleri	27
3.3.3. Mimari Proje Yarışmaları	28
3.3.4. Mesleki Yayınlar.....	28
3.4 Yabancı Mimarlar ve Başlıca Çalışma Alanları	29
3.4.1. Mimari Tasarım	30
3.4.2. Kent Planlama	34
3.4.3. Mimarlık Eğitimi	37
4 MARTIN WAGNER’İN YAŞAMI VE TÜRKİYE YILLARI	41
4.1 Gençlik Yılları ve Eğitimi.....	41
4.2 Almanya’daki Meslek Hayatı	42
4.3 Türkiye’deki Mimarlık Kariyeri	49
4.3.1. İstanbul Belediyesi İmar Müşavirliği.....	50
4.3.2. Güzel Sanatlar Akademisi’nde Şehircilik Profesörlüğü	53
4.3.3. Nafia Vekaleti Şehircilik Mütchassıslığı	56
4.4 Türkiye’den Ayrılışı ve Amerika Yılları	57
5 MARTIN WAGNER’İN TÜRKİYE İÇİN TASARLADIĞI PROJELER (1935-1940)	62

5.1. İstanbul Florya Atatürk Köşkü ve Plajı (1935).....	62
5.2. İstanbul Eminönü Meydanı ve Eminönü-Sirkeci-Sarayburnu Sahil Hattının Düzenlemesi (1935)	73
5.3. İstanbul Taksim’de Surp Agop Mezarlığı Yerine Mahalle Tasarımı (1935)	84
5.4. İstanbul Haliç’te Gazi (Atatürk) Köprüsü Çevresi Tasarımı (1936)	87
5.5. Yenikapı Limanı ve İstanbul Limanı Düzenlemesi (1936)	93
5.6. Türk Tarih Sergisi Sergi Alanı Tasarımı (1937).....	100
5.7. Erzincan Deprem Bölgesi İçin Konut Tasarım Önerisi (1940)	114
6 MARTIN WAGNER’İN ARKİTEKT DERGİSİ’NDE YAYINLANAN YAZILARI (1936-1946)	129
6.1. Şehir İnşaatında Sermayenin Rolü (1936).....	130
6.2. Şehircilikte Sermayenin Yanlış İdaresi (1936).....	132
6.3. İstanbul Şehrinin Düzeltilmesi Meseleleri (1936).....	133
6.4. İstanbul’un Seyrisefer Meselesi (1936).....	134
6.5. İstanbul Havalisinin Planı (1936)	138
6.6. Büyük Şehirler Nasıl Tadil Edilir? (1937).....	144
6.7. İstanbul Nüfusunun Yayılışı ve Münakale (1937).....	149
6.8. İstanbul’un Münakale Tahlili (1937).....	151
6.9. İnşa Etmeyen Bir Millet Yaşamıyor Demektir (1937)	153
6.10. Şehir İnşası Ne Demektir? (1938)	154
6.11. Cadde İnşası (1938)	156
6.12. Türk Şehirleri ve Mevcut Sahalardan İstifade “Ekonomisi” (1938).....	158
6.13. Zلزهه Mıntakası için Düşünülmüş Mukavim; Standart Ev Projeleri (1940)	160
6.14. İstanbul’un Yol Meselesi (1946)	162
7 SONUÇ	165
KAYNAKÇA	170
A TABLO: MARTIN WAGNER’İN YAŞAM ÖYKÜSÜNDEN BAŞLIKLAR	182
B TABLO: MARTIN WAGNER’İN TÜRKİYE İÇİN TASARLADIĞI PROJELER (1935-1940)	188
C TABLO: MARTIN WAGNER’İN TÜRKİYE’DE YAYINLANMIŞ METİNLERİ (1936-1946)	191
D ARAŞTIRMAYA KAYNAKLIK EDEN ARŞİV BELGELERİNİN LİSTESİ	195
TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR	198

KISALTMA LİSTESİ

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AEG	Allgemeine Elektricitaets Gesellschaft
BCA	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
Bknz.	Bakınız
CIAM	Congres Internationaux d'Architecture Moderne
Çev.	Çeviren
Der.	Derleyen
DEWOG	Deutsche Wohnungsgesellschaft mbH
Ed.	Editör
GEHAG	Gemeinnützige Heimstätten-, Spar- und Bau-Aktiengesellschaft
ss.	Sayfa sayısı
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
t.y.	Tarih yok
UNESCO	The United Nations Educational Scientific and Cultural Organization
vb.	Ve benzeri

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1	Secession Binası, Joseph Maria Olbrich, 1898	10
Şekil 2.2	Turbin Fabrikası, Peter Behrens, 1909.....	11
Şekil 2.3	Bruno Taut'un 1914 Köln Sergisi için tasarladığı Cam Pavyon.....	12
Şekil 2.4	Dessau Bauhaus Binası	13
Şekil 2.5	Le Corbusier'nin 1927'de Weissenhof Siedlung için tasarladığı konut.	14
Şekil 2.6	Albert Speer'in tasarladığı Yeni Reich Şansölyeliği, 1938.....	16
Şekil 2.7	Guiseppe Terragni'nin Danteum tasarımı çizimleri.....	17
Şekil 2.8	Arkada Eyfel Kulesi, solda Nazi Alman Pavyonu, sağda Sovyet Pavyonu	18
Şekil 3.1	Ankara Etnografya Müzesi, Arif Hikmet Koyunoğlu, 1928.....	22
Şekil 3.2	Çankara Hariciye Köşkü, Seyfi Arkan, 1933	24
Şekil 3.3	Ankara Sergi Evi, Şevki Balmumcu, 1933	24
Şekil 3.4	İstanbul SATİE Binası, Sedad Hakkı Eldem, 1924	24
Şekil 3.5	Ankara Bahçelievler Planı, Jansen	25
Şekil 3.6	İçişleri Bakanlığı, Clemens Holzmeister, 1932.....	31
Şekil 3.7	Ankara Kız Lisesi, Ernst Egli, 1930.....	32
Şekil 3.8	Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi, Bruno Taut, 1936 ..	33
Şekil 3.9	Ankara Saraçoğlu Mahallesi'nde bir konut, Paul Bonatz, 1944	34
Şekil 3.10	Ankara Planı Genel Hatları, Jansen.....	35
Şekil 3.11	Güzel Sanatlar Akademisi son sınıf öğrencilerinin, Ernst Egli öncülüğünde, Tarihi Yarımada için hazırladığı plan etüdü, 1931-1932	38
Şekil 3.12	Güzel Sanatlar Akademisi son sınıf öğrencilerinin Bruno Taut'un yönergesiyle hazırladığı, Ankara'da memurlar için konut mahallesi vaziyet planı	39
Şekil 4.1	Martin Wagner	41
Şekil 4.2	Martin Wagner tarafından hazırlanan Rüstringen Şehir Meydanı planı	42
Şekil 4.3	Martin Wagner tarafından tasarlanan Siedlung Lindenhof.....	43

Şekil 4.4 Martin Wagner ve Bruno Taut tarafından tasarlanan Siedlung Britz.....	44
Şekil 4.5 Martin Wagner, Bruno Taut ve Richard Linneke tarafından çıkarılan Wohnungswirtschaft Dergisi'nin Kapakları	45
Şekil 4.6 Martin Wagner'in yönetimi ile inşa edilen Schillerpromenade (Beyaz Şehir) Konut Yerleşimi	46
Şekil 4.7 Martin Wagner ve Adolf Behne tarafından çıkarılan Das Neue Berlin Dergisi kapağı	47
Şekil 4.8 Martin Wagner'in yayınladığı Das wachsende Haus kitabı.....	48
Şekil 4.9 Kültür Bakanı Saffet Arıkan'ın 8 Aralık 1926 tarihinde Güzel Sanatlar Akademisi'ne gönderdiği yazı	55
Şekil 4.10 Martin Wagner ve Güzel Sanatlar Akademisi direktörü Burhan Toprak arasında yapılan sözleşme.....	55
Şekil 4.11 Martin Wagner'in Güzel Sanatlar Akademisi'ne yazdığı istifa dilekçesi	56
Şekil 4.12 Martin Wagner, New Town Project, 1945	59
Şekil 4.13 Martin Wagner tarafından 1942 yılında çizilen "The New Boston Center" vaziyet planı	59
Şekil 4.14 1945'de Martin Wagner'in öğrencileri tarafından tasarlanan Boston şehir merkezinin planı ve maketi	60
Şekil 4.15 1951 yılında Martin Wagner tarafından yayınlanan "Wirtschaftlicher Städtebau" isimli kitap	60
Şekil 5.1 Martin Wagner ve Richard Ermisch'in tasarladığı Wannsee Plajı Maketi, 1928	63
Şekil 5.2 Wagner ve Ermisch'in tasarladığı Wannsee Plajı 1930'lar.....	63
Şekil 5.3 Wagner ve Ermisch'in tasarladığı Wannsee Plajı 2000'ler.....	64
Şekil 5.4 Martin Wagner'in Florya Plajı İçin Önerisi	67
Şekil 5.5 Seyfi Arkan tarafından tasarlanan Florya Köşkü	69
Şekil 5.6 Seyfi Arkan'ın Florya Plajı maketi, sahilde tasarladığı otel	70
Şekil 5.7 Seyfi Arkan'ın Florya Plajı Önerisi	70
Şekil 5.8 Henri Prost'un Florya Planı.....	71
Şekil 5.9 Florya Plajı Gazinosu	72
Şekil 5.10 Martin Wagner'in Sarayburnu için önerisi.....	78

Şekil 5.11 Martin Wagner Eminönü Meydanı önerisi, denizden Yeni Cami'ye bakış	78
Şekil 5.12 Martin Wagner Sarayburnu-Sirkeci-Eminönü önerisi	79
Şekil 5.13 Prost Planı ile düzenlenecek Eminönü Meydanı'nda istimlak edilecek binalar	81
Şekil 5.14 İstimlakler öncesinde ve sonrasında Sirkeci Meydanı	82
Şekil 5.15 Prost'un Tarihi Yarımada Planı: Galata Köprüsü-Sarayburnu arasında yeni yol, Arkeolojik Park, Sirkeci-Florya arasında planlanan yol.....	83
Şekil 5.16 İstimlakler öncesinde ve sonrasında Yeni Cami'nin görünüşü.....	83
Şekil 5.17 1930'lu Yıllarda Surp Agop Ermeni Mezarlığı.....	84
Şekil 5.18 Pervititch Haritalarında Ermeni Mezarlığı	85
Şekil 5.19 Günümüzde Surp Agop Mezarlığı'nın bulunduğu arazi; arazide bugün TRT İstanbul Radyo Binası, Divan, Hilton ve Hyatt Regency otelleri bulunuyor	86
Şekil 5.20 1836 yılında Unkapanı-Azapkapı arasına inşa edilen köprü.....	87
Şekil 5.21 Gazi Köprüsü.....	88
Şekil 5.22 Gazi (Atatürk) Bulvarı.....	88
Şekil 5.23 Prost'un Taksim-Yenikapı arasında önerdiği, Gazi Köprüsünden geçen kesintisiz aks	89
Şekil 5.24 Gazi (Atatürk) Bulvarı.....	91
Şekil 5.25 Gazanfer Ağa Medresesi	92
Şekil 5.26 Refik Saydam Caddesi	93
Şekil 5.27 Karaköy Yolcu Salonu	96
Şekil 5.28 Yenikapı Limanı, Henri Prost	98
Şekil 5.29 Alman Yapı Sergisi tabelası (Serginin başlangıçta 1930 yılında yapılması planlanmıştı).....	101
Şekil 5.30 Alman Yapı Sergisi Organizasyon Şeması	102
Şekil 5.31 Alman Yapı Sergisi vaziyet planı.....	102
Şekil 5.32 Solda iki katlı bir modern ev temsili ve sağda Mies van der Rohe tasarımı bir modern iç mekan	103

Şekil 5.33 Alman Yapı Sergisi alanı için yapılan maketler, aynı zamanda Yapı Sergisinde sergilenmiştir.....	103
Şekil 5.34 Alman Yapı Fuarı'ndaki sergi alanlarının modeli, Berlin 1931	104
Şekil 5.35 Türk Tarih Sergisi, Cumhuriyet Dönemi'nin sergilendiği alan	106
Şekil 5.36 Martin Wagner Türk Tarih Sergisi, Sergi alanı planı.....	106
Şekil 5.37 Türk Tarih Sergisi, sergi girişi	107
Şekil 5.38 Türk Tarih Sergisi, sergi alanının olası düzenlemesi; kenarlarda A'dan M'ye Paleolitik dönemden başlayarak 20. Yüzyıla kadar dönemler, ortada Cumhuriyet Dönemi	107
Şekil 5.39 Türk Tarih Sergisi, Tunç Çağı sergilemesi	108
Şekil 5.40 Türk Tarih Sergisi, İhtar Kapısı Aslanlı Pano	109
Şekil 5.41 Türk Tarih Sergisi, Hitit Dönemi Sergilemesi	110
Şekil 5.42 Türk Tarih Sergisi, Türk Tarih Kurumu çalışmalarını gösteren alan. 110	
Şekil 5.43 Türk Tarih Sergisi, Osmanlı ve Selçuklu Dönemi'nin sergilendiği alan	111
Şekil 5.44 Türk Tarih Sergisi, Osmanlı Dönemi Sergilemesi	111
Şekil 5.45 Türk Tarih Sergisi, Cumhuriyet Dönemi sergilemesi	112
Şekil 5.46 Türk Tarih Sergisi, Cumhuriyet Dönemi sergi alanından “Ziraat” konulu afiş.....	112
Şekil 5.47 Türk Tarih Sergisi, Cumhuriyet Dönemi sergi alanından “Kadın” konulu afiş.....	113
Şekil 5.48 Türk Tarih Sergisi, Cumhuriyet Dönemi sergi alanından “Ankara”..	113
Şekil 5.49 Wilhelm Schütte'nin önerdiği mahaller	116
Şekil 5.50 Wilhelm Schütte'nin önerdiği konutların inşaat devreleri	116
Şekil 5.51 Wilhelm Schütte'nin raporunda yer alan, depreme karşı mukavemeti yüksek usullerin gösterildiği çizimler.....	117
Şekil 5.52 Martin Wagner'in önerdiği konut birimlerinin maketi.....	119
Şekil 5.53 Martin Wagner'in tasarladığı, tek odalı bir Iglo evi planı.....	119
Şekil 5.54 Martin Wagner'in tasarladığı, dört modüllü Iglo evi planı	120
Şekil 5.55 Martin Wagner'in tasarladığı, yedi modüllü Iglo evi planı.....	120

Şekil 5.56 Martin Wagner'in önerdiği konutların cephe elemanları detayı	121
Şekil 5.57 Martin Wagner'in önerdiği konutların çizimleri	122
Şekil 5.58 Martin Wagner'in önerdiği konutların çizimleri	122
Şekil 5.59 Martin Wagner'in önerdiği konutlardan oluşan bir mahallenin çizimi	122
Şekil 5.60 Martin Wagner'in Büyüyeabilen Ev projesinin maketi	124
Şekil 5.61 Martin Wagner'in tasarladığı Büyüyeabilen Ev planı	125
Şekil 5.62 Martin Wagner'in tasarladığı Büyüyeabilen Ev'lerden oluşan bir konut yerleşkesi planı	125
Şekil 5.63 Behçet Sabri'nin tasarladığı büyüyen evlerin görünüşleri	126
Şekil 5.64 Behçet Sabri'nin tasarladığı bir büyüyen evin planı ve perspektif görünüşü.....	127
Şekil 6.1 Martin Wagner'in hazırladığı, Türkiye ve bazı Batı ülkelerini teknik gelişmişlik bakımından karşılaştırdığı tablo. Türkiye'nin ekonomik gücü, 1 adet olarak esas alınmıştır.	131
Şekil 6.2 Martin Wagner'in hazırladığı, İstanbul'da nüfus başına düşen sefer miktarını gösterir tablo.....	135
Şekil 6.3 Martin Wagner'in İstanbul için önerdiği ana akslar.....	137
Şekil 6.4 Martin Wagner'in İstanbul'un Hinterlandı için çizdiği eskiz	138
Şekil 6.5 Martin Wagner'in hazırladığı, 1936'da İstanbul'un geniş hinterlandının nüfus yoğunluğunu gösterir tablo	139
Şekil 6.6 Martin Wagner'in hazırladığı, 1936'da İstanbul'un dar ve geniş hinterlandının nüfus yoğunluğunun karşılaştırılması tablo.....	139
Şekil 6.7 Martin Wagner'in İstanbul'un Trakya hinterlandı için önerdiği ana çıkış şoseleri	143
Şekil 6.8 Martin Wagner'in hazırladığı, İstanbul, Berlin ve New York için tesis masraflarını gösterir tablo	147
Şekil 6.9 Martin Wagner'in hazırladığı, İstanbul'un sirkülasyon analizi planı... ..	149
Şekil 6.10 Martin Wagner'in hazırladığı, İstanbul Nüfusunun Mıntikalara Taksimi planı	151
Şekil 6.11 Martin Wagner'in hazırladığı, İstanbul'daki ulaşım şirketlerinin 1913-1936 yılları arasındaki yolcu sayılarını gösterir tablo.....	152

Şekil 6.12 Martin Wagner'in hazırladığı, Londra'da gerçekleştirilen çeşitli ıslah çalışmalarında edilen zararı gösterir tablo 159

Şekil 6.13 Martin Wagner'in Erzincan Depremi Sonrası konut önerileri çizimi 161

Şekil 6.14 Martin Wagner'in hazırladığı, İstanbul ve Berlin'de nüfus başına düşen yol sahasını ve yol harcamalarını karşılaştırır tablo 163



Martin Wagner'in Türkiye'deki Mesleki Çalışmaları ve Yayınları

Beyza Nur ŞEN

Mimarlık Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Doç. Dr. Alev ERKMEN ÖZHEKİM

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye, ülkeyi modernleştirme hedefi kapsamında birçok yabancı uzmanı ülkeye davet etmiştir. Bu uzmanların arasında, Almanya'da Nasyonal Sosyalist Partisi'nin iktidara geldiği 1933 yılından sonra, burada çalışma olanağı kalmayan Alman Yahudi vatandaşlar, sayıca önemli bir çoğunluk oluşturmaktadır. Bu dönemde ülkeye gelen mimar ve kent plancılar hem modern mimarlık eğitim programı oluşturmak hem de modern yapı ve kent planı tasarlamak için görevlendirilmişlerdir. Ayrıca, dönemin mesleki gündem ve tartışmalarına da katkı sağlamışlar, o yılların tek meslek yayını olan Arkitekt'te yazılar yazmışlardır.

Söz konusu Alman Yahudi mimarlardan birisi de 1935-1938 yılları arasında İstanbul ve Ankara'da çalışmış olan mimar/şehirci Martin Wagner'dir. 1926-1933 yılları arasında Berlin Şehir Planlama Müdürlüğü yapmış olan Wagner, belediye ve kooperatifler iş birliğinde birçok toplu konut, sergi, plaj tasarlamış ayrıca dönemin meslek yayınlarında yazarlık ve editörlük yapmıştır. 1935 yılında İstanbul Belediyesi İmar Danışmanı olarak Türkiye'ye gelen Wagner, ülkede kaldığı üç yıl içerisinde, Florya Köşkü ve Plajı tasarımı, Eminönü Meydanı tasarımı, Türk Tarih Sergisi sergi alanı tasarımı başta olmak üzere yedi proje tasarlamıştır. Öteyandan Wagner, İstanbul'un imarına ait düşüncelerini bir makale dizisi halinde Arkitekt'te

yayınlanmıştır. Wagner'in dergide onaltı metni yayınlanmıştır. Türkiye'ye şehirci olarak gelen ve bu alanda, ülkenin gündemini en çok meşgul eden büyük kapsamlı projelerde ismi geçmesine rağmen, Martin Wagner'in, Türkiye'de uygulanan tek projesi, Dolmabahçe Sarayı içerisinde gerçekleşen Türk Tarih Sergisi sergi alanı tasarımıdır. Wagner'in Türkiye yılları, 1938 yılında ABD'ye göç etmesiyle son bulmuştur.

Bruno Taut, Ernst Egli, Henri Prost gibi Avrupalı mimar ve şehir plancılarla birlikte Türkiye mimarlık ortamını paylaşan Wagner, Türkiye'de modern mimarlığın yayılışında etkin olan ilk akla gelen isimlerden biri değildir ve Wagner'in Türkiye yılları üzerine kapsamlı bir çalışma yapılmamıştır. Mimarın Türkiye yıllarını konu alan bu çalışmada, ülkemizdeki yıllarının Türkiye mimarlık ortamına ve kendi kariyerine nasıl katkı sağladığı sorusuyla birlikte daha önce açılmamış bir tartışma alanı açılması amaçlanmıştır; çalışma kapsamında Wagner'in Türkiye'de ilişkisinin bulunduğu projeler derlenmiş, Arkitekt Dergisi'nde bulunan metinleri incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Martin Wagner, 1930'lar mimarlığı, Modern Türk mimarlığı, Türkiye'nin yabancı mimarları, Arkitekt Dergisi.

Martin Wagner's Professional Career and Writings in Turkey

Beyza Nur ŞEN

Department of Architecture

Master of Science Thesis

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Alev ERKMEN ÖZHEKİM

In the early years of the Republic, Turkey invited many foreign experts to the country as part of its goal of modernizing the country. Among these experts, German Jewish citizens who lost the opportunity to work in Germany after the National Socialist Party came to power in 1933 constitute a significant majority. The architects and urban planners who came to the country during this period were tasked with both creating a modern architectural education program and designing modern buildings and urban plans. They also contributed to the professional agenda and discussions of the time and wrote articles in *Arkitekt*, the only professional publication of those years.

One of these German Jewish architects is Martin Wagner, who worked in Istanbul and Ankara between 1935-1938. Wagner, who was the Director of Berlin City Planning between 1926-1933, designed many public housing, exhibitions, and beaches in cooperation with municipalities and cooperatives, and also worked as a writer and editor in the professional publications of the period. Wagner, who came to Turkey as the Istanbul Municipality's Planning Consultant in 1935, designed seven projects within the three years he stayed in the country, including the design of the Florya Palace and Beach, the Eminönü Square design, and the design of the

Turkish History Exhibition area. On the other hand, Wagner published a series of articles on the development of Istanbul in Arkitekt magazine, with a total of sixteen texts published.

Despite coming to Turkey as an urban planner and being involved in major projects that occupied the country's agenda, the only project of Martin Wagner that was implemented in Turkey is the design of the Turkish History Exhibition area within the Dolmabahçe Palace. Wagner's years in Turkey ended with his migration to the USA in 1938.

Wagner, who shared the Turkish architectural environment with European architects and urban planners such as Bruno Taut, Ernst Egli, and Henri Prost, is not one of the first names that come to mind as being active in the spread of modern architecture in Turkey, and a comprehensive study on Wagner's years in Turkey has not been conducted. This study aims to open a previously unexplored discussion area by examining how Wagner's years in our country contributed to the Turkish architectural environment and his own career, by compiling the projects he was involved in Turkey and analyzing his texts published in the Arkitekt Magazine.

Keywords: Martin Wagner, 1930s architecture, Modern Turkish architecture, Foreign architects in Turkey, Arkitekt Magazine.

1

GİRİŞ

Martin Wagner (1885-1957), 1935 ve 1938 yılları arasında Türkiye’de görev yapmış Alman mimardır. Türkiye’ye gelişi öncesinde Berlin şehir planlama bölümünün başkanlığını yapmış, Almaya’nın Nasyonal Sosyalistlerin yönetimini geçmesinin ardından görevini kaybetmiş ve Türkiye’den de aldığı bir davet üzerine İstanbul’a yerleşmiştir. Arkitekt dergisinde İstanbul’un planlanması meselesini ayrıntılı şekilde ele aldığı bir makale dizisinin yanı sıra Atatürk için Florya’da yazlık konut önerisi, sergi alanı tasarımı gibi çalışmalar yapmıştır; ancak Wagner’in plan ve fikirlerinin büyük bir kısmı hayata geçmemiştir. Üç yıllık kısa Türkiye hayatının ardından Harvard Üniversitesi’nden aldığı teklifle Amerika’ya yerleşmiş ve ömrünün sonuna kadar orada kalmıştır.

Wagner, Türkiye’de üç yıl kalmış ve birçok projede söz sahibi olmuşsa da Wagner’in Türkiye’deki mesleki çalışmaları hakkında hazırlanan kapsamlı bir yayın bulunmamaktadır.

1.1 Literatür Özeti

Wagner ile aynı dönemde Türkiye’de bulunmuş Bruno Taut, Ernst Egli, Clemens Holzmeister gibi mimarların aksine Wagner’in Türkiye yılları ve Türkiye’deki işleri kapsamlı bir araştırmaya konu olmamış, mimarın ülkemizdeki mesleki etkinlikleri, Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlık ve planma tarihi ile Türkiye’de çalışmış yabancı mimarları araştıran çeşitli çalışmalarda anılmıştır.

Bu tez kapsamında yararlanılan birincil kaynaklar, Wagner’in 1936-1940 yılları arasında Arkitekt dergisi için kaleme aldığı makalelerdir. Wagner bu makalelerde İstanbul’un planlama meselesi üzerine analizler yapmış, yeni önerilerde bulunmuştur. Ayrıca dönemin gazetelerinden Cumhuriyet, Tan ve Akşam gazetelerinin haberlerinde ve köşe yazılarına cevaben sunduğu mektuplarının gazetelerde yayınlanmasıyla Wagner’in üzerine çalıştığı projeler hakkında bilgi sahibi olunmuştur. 8 Ağustos 1937 ve 20 Kasım 1937 tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde Wagner’in fikirleri mektubu aracılığıyla ve 2 Ekim 1926 tarihli Tan Gazetesi’nde Wagner’in görüşleri röportaj yolu ile paylaşılmıştır.

Türkiye’de Wagner ile çalıştığı bilinen mimar Sabri Oran 1956 yılında Arkitekt’te yayınladığı “Mimar Bernard Wagner’in Türkiye’deki Çalışmaları” isimli makalesinde Martin Wagner’in oğlu Bernard Wagner’in çalışmalarını anlatmış ve makale de Martin Wagner’den de “memleketimize kendi sahasında çok faydalı hizmetlerde bulunduğu”nu söyleyerek bahsetmiştir. (Oran, 1956) Bernard Wagner’in de Arkitekt’te yayınlanmış üç adet makalesi bulunmaktadır. Yine Oran’ın 1957 yılında Wagner’in ölümü ardından kaleme aldığı “Büyük Şehirci Mimar Martin Wagner’in Ölümü” adlı makalesi Arkitekt’te yayınlanmıştır. Oran’ın yazısı Wagner’in hayatının oldukça kısa bir özeti niteliğindedir.

Martin Wagner’in monografisi niteliğindeki ilk metin oğlu Bernard Wagner tarafından yazılmış ve 1985 yılında Almanya’da yayınlanmış “Martin Wagner (1885–1957). Leben und Werk. Eine biographische Erzählung.” isimli kitaptır. Aynı yıl yayınlanan başka bir kitap da Ludovica Scarpa, Martin Kieren ve Klaus Homann’ın editörlüğünü yaptığı “Martin Wagner 1885-1957: Wohnungsbau und Weltstadtplanung. Die Rationalisierung des Glücks” isimli akademi katalogudur.

Üstün Alsaç’ın 1976 yılında yayınlanan “Türkiye Mimarlık Düşüncesinin Cumhuriyet Dönemindeki Evrimi” isimli doktora tezi ise bu konuda yazılmış ilk metinlerden biri kabul edilmekte ve “Cumhuriyet Döneminde Batıya Dönüklük ve Yabancı Mimarlar” bölümünde Martin Wagner’den, akademideki çalışmalarından, Arkitekt dergisindeki makalelerinden bahsetmektedir.

İnci Aslanoğlu’nun 1980 yılında yayınlanan “Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı: 1923-1938” isimli doktora tezinde Martin Wagner’in Türkiye’ye konuk olduğu yıllar, ekonomik, sosyal ve kültürel açılardan incelenmiştir.

Ayşe Nasır, “Türkiye Mimarlığında Yabancı Mimarlar” ismiyle 1991 yılında yayınlanan tezinde, Wagner’e İstanbul’un ilk ciddi analizinin yaptırıldığını; Wagner’in de yaptığı planları bir ön çalışma niteliğinde gördüğünü söylemiştir.

1998’de Bern Nicolai tarafından “Moderne und Exil: Deutschsprachige Architekten in der Türkei, 1925-1955” ismiyle Almanya’da yayınlanan kitap, basıldığı dönemde, erken Cumhuriyet dönemi Türkiye mimarlığı konusunda Almanya, Avusturya ve İsviçre’deki arşiv belgelerini kullanarak yazılmış tek kitap olma özelliğini taşımaktadır. 2011’de ilk kez, Yüksel Pöğün Zander tarafından çevrilerek, Türkçe olarak “Modern ve Sürgün: Almanca konuşulan Ülkelerin

Mimarları Türkiye’de 1925-1955” ismiyle basılmıştır. Nicolai, kitabında çok katmanlı bir kişilik yapısına sahip olan Wagner’in İstanbul’daki yıllarını acı çektiği zamanlar olarak görmüş, bu durumu Berlin’deki “aktif yaşam” dan İstanbul’daki “düşünsel yaşam” durumuna ani geçişinin bir sonucu olarak değerlendirmiştir.

Sibel Bozdoğan, 2002 yılında yayınlanan “Modernizm ve Ulusun İnşası” kitabında Martin Wagner’i Kemalist Türkiye’nin gerçek mimarları arasında saymıştır.

Burcu Doğramacı’nın “kültür transferi” ve “ulusal kimlik” kavramları üzerinden geliştirdiği, Hamburg’da yazdığı, 2008 yılında yayınlanan “Kulturtransfer und nationale Identität. Deutschsprachige Architekten, Stadtplaner und Bildhauer in der Türkei nach 1927” isimli tezinde “Martin Wagner’in Birinci Girişimi: İstanbul’un Yeniden Düzenlenmesi” başlığında Wagner ve Arkitekt dergisindeki makalelerine yer verilmiş, Wagner’in hem kendi ülkesinden gelen hem de Türk meslektaşlarıyla olan ilişkileri arşivlerde bulunan mektuplar aracılığı ile aktarılmıştır.

Esra Akcan’ın ilk aşamasını 2005 yılında doktora tezinde yayınladığı ve 2009’da ilk kez Türkçe olarak yayınlanan “Çeviride Modern Olan: Şehir ve konutta Türk-Alman ilişkileri” isimli kitabı da hem Türk mimarların işlerini hem de yabancı mimarların işlerini tartışmış; Seyfi Arkan’ın Florya Köşkü tasarımı Wagner’in Florya önerisi ile birlikte ele almış, Wagner’in Türk kültürünü anlayamadığını dile getirmiştir. Ayrıca Wagner’in Berlin arka planından gelen “bahçeşehir” kavramına bakış açısını dönemin diğer mimarlarının da bakış açılarıyla birlikte ele almış, Wagner’in bahçeşehir kuramında vurguyu bahçeye değil şehre yapılması gerektiğini savunduğunu söylemiştir.

Murat Gül’ün 2009’da yayınladığı ve 2012’de Türkçe olarak yayınlanan “Modern İstanbul’un Doğuşu. Bir Şehrin Dönüşümü ve Modernizasyonu” isimli kitabında Wagner’den Almanya ve İstanbul’da bulunduğu görevlerle ve planlarının Arkitekt dergisinde bir makale dizisi olarak yayınlanmasıyla bahsedilmiştir.

İlhan Tekeli, 2013 yılında yayınlanan “İstanbul’un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü” kitabında Wagner’den “dönemi için çok ilerici bir plançı” olarak bahseder. Dönemin İmar müdürlüğünü ise Wagner’in sunduğu problematiği kavrayacak bilgidен uzak olarak görmüştür.

İpek Akpınar’ın 2014 yılında yayınlanan “The Rebuilding of İstanbul Revisited: Foreign Planners in the Early Republican Years” isimli makalesinde Wagner’den

Almanya ve Türkiye'deki görevleri, Arkitekt dergisindeki makaleleri ve şehir planını ekonomik boyutlarla ele almasıyla bahsedilmiştir.

Reiner Möckelmann'ın 2016 yılında yayımlanan "İkinci Vatan Türkiye: Ernst Reuter'in Ankara Yılları" isimli kitabında Wagner ve arkadaşı Reuter arasında yazılmış olan mektuplardan kesitlere yer verilmiştir.

Álvaro Sevilla-Buitrago, Wagner'in Amerika'daki çalışmalarını içeren makaleler yazmıştır; "Martin Wagner in America: planning and the political economy of capitalist urbanization" (2017).

Wagner üzerine yazılmış en güncel metinlerden birisi de, 2021 yılında Burcu Doğramacı tarafından "METROMOD Archive" isimli internet sitesine yazılan "Türk Tarih Sergisi" isimli metindir. Metinde Wagner'in uygulanan tek projesi olan Türk Tarih Sergisi alanının nasıl tasarlandığından ve serginin oluşturduğu etkiden bahsedilmektedir. Yazının devamında yer alan sergi alanının fotoğrafları da görsel kaynak oluşturması açısından önemlidir.

Literatürde yer alan bu çalışmalarda, Türkiye'nin daveti üzerine ülkeye gelen ve burada belirli süre boyunca kalıp çalışan mimarlar için "yabancı mimarlar" tanımlaması kullanılmıştır. 1936 yılından itibaren, Zeki Sayar'ın Arkitekt Dergisi'nde yer alan bazı metinlerinde, "yabancı mimarlar" sorun olarak ele alınmıştır. İlerleyen yıllarda da Erken Cumhuriyet Dönemi'ni konu alan çalışmalarda bu "yabancı mimar" tanımlaması devam etmiştir. Uğur Tanyeli, "Mimarlığın Aktörleri" kitabında, "mimar birey" tanımı kullandıktan sonra, memurlar profesyoneller, hocalar gibi başlıklara ek olarak "yabancılar" başlığı altında Türkiye'de çalışmış bazı mimarlara yer vermiş, bu kısımda yer alan yazısının bir bölümünde, bu mimarların misafirliğini vurgulayan, "yabancı konuk mimar" terimini kullanmıştır. Tez kapsamında ise bu mimarlardan, literatürde yer aldığı haliyle "yabancı mimar" şeklinde bahsedilecektir.

1.2 Tezin Amacı

1930'lar Türkiye mimarlık ve şehircilik ortamında, modern mimarinin yayılışında etkili olmuş yabancı mimarlardan, Clemens Holzmeister, Ernst Egli, Ernst Reuter, Bruno Taut gibi uzmanlar ilk akla gelen isimlerdendir. Kendisiyle aynı dönemde Türkiye'ye konuk olan çoğu meslektaşının Türkiye'deki yılları ve mesleki

çalışmaları üzerine birçok eserin bulunduğu günümüzde, Martin Wagner'in Türkiye'deki yıllarını, mesleki çalışmalarını ve yayınlanan metinlerini kapsamlı bir şekilde ele alan bir yayın bulunmamaktadır.

Bu tezde, 1935-1938 yıllarında Türkiye'de çalışmış olan Alman mimar/plancı Martin Wagner'in (1885-1957) Türkiye'de tasarladığı projeler ve yayınlanan metinleri hakkındaki bilgileri derleyen biyografik bir çalışma ışığında "Martin Wagner'in Türkiye yıllarının, Türkiye'deki mimarlık üretimine ve mimarın kariyerine nasıl bir etkisi olmuştur?" sorusunu tartışmak amaçlanmıştır.



1930'LU YILLARDA AVRUPA'DA MİMARLIK VE MODERNİTE

2.1. “Modernlik” ve “Modern Mimarlık” Kavramları

Latince “modernus”tan türetilen ve bugüne ait olan, çağdaş, yeni gibi anlamlara gelen “modern” sözcüğü, ilk kez, 5. yüzyılda, Hristiyanlığın kendinden önceki dinlerden farklı olduğunu vurgulamak için kullanılmıştır (Dostoğlu, 1995). Modernlik olgusu, ortaya çıktığı çağda, Hristiyanlık dünyasını tanımlamaktadır (Özyalvaç, 2013).

Marshall Berman'a göre, modernliğin tarihinin ilk evresi, 16. Yüzyılda başlayarak 18. yüzyıla kadar giden zaman dilimidir. Bu evrede insanlar, modern hayatı yeni algılamaya başlamıştır. Fransız Devrimi ile başlayan 1790'lardaki ikinci evrede ise, devrimin etkisi ile, modern bir halk kitlesi ortaya çıkmıştır. Bu evrede, “moderniste” sözcüğü ilk kez, Jean Jacques Rousseau tarafından, 19. ve 20. yüzyıllardaki anlamıyla kullanılmıştır (Berman, 2013). 20. yüzyılda gerçekleşen son evrede ise “modernleşme süreci neredeyse tüm dünyayı kaplayacak kadar yayılmış; gelişmekte olan modernist dünya kültürü sanatta ve düşünce alanında gözcü başarılar sağlamıştır.” (Berman, 2013: 29)

Berman, modernliği şu şekilde açıklar; “Bugün, dünyanın her köşesindeki insanlarca paylaşılan hayatı bir deneyim tarzı; başka bir deyişle uzay ve zamana, ben ve ötekilere, yaşamın imkânları ve zorluklarına ilişkin bir deneyim tarzı var. Bu deneyim yığınının modernlik diye adlandırmak istiyorum.” (Berman, 2013: 27). Marx'a göre, ise modernlik, “katı olan her şeyin buharlaşıp gittiği” bir evrenin parçası olmaktır (Berman, 2013: 27). Modernlik, gelenekler için kökten bir tehdit olarak görülse de zamanla “kendisine özgü bir gelenekler yığını” oluşturmuştur (Berman, 2013: 28). Fiziksel bilimlerdeki keşifler, sanayileşme, nüfus değişimleri, kitle iletişim araçları ve kapitalist dünya pazarı gibi birçok olgu, modern hayatın girdabının kaynağıdır; bu girdabı oluşturan ve sürekliliğini sağlayan süreçler ise, Berman (2013) tarafından, “modernleşme” olarak adlandırılır. İnsan, modernleşmenin hem nesnesi hem de öznesidir (Berman, 2013). Berman (2013)'a

göre, modernleşme adı verilen süreçlerin beslediği görüş ve düşünceler “modernizm” adı altında toplanmıştır. Baudelaire’a göre, modernizm dönem olarak, kadim kültürlerin ortadan kalktığı, her şeyin değiştiği, ilerlediği ve “hesaba bağlandığı” bir zamanda ortaya çıkmıştır (Baudelaire, 2003). Modernizmin düşünceleri ve toplumu dönüştürmeye başladığı bu dönemde, “tasarıma “akılcı esaslarla” yaklaşma mantığı” da gelişmiştir (Özyalvaç, 2013).

Modernizm ve akıl kavramları da, içindeki buldukları süreçlerde farklı bakış açıları kazanmıştır. Burçin Yıldırım (2007)’a göre, modernite ve akıl kavramları üzerindeki gelişmeler doğrultusunda modern mimarlık dünyasında da değişimler gerçekleşmiştir. Öte yandan bu gelişmeler, modern mimarının tarihi yazılırken de farklı bakış açılarının ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Modern mimarlığın, en geniş anlamda Orta Çağ sonrası tüm gelişmeleri içerdiği düşünülürken, modern mimarının başlangıcı J. M. Richards, Henry Russel Hitchcock, Charles Jencks gibi mimarlık tarihçileri tarafından 20.yüzyıl başlarına kadar ilerletilmiştir (Aslanoğlu, 1988).

Modern mimarının başlangıcı için en çok işaret edilen tarih ise Fransız Devrimi’nin gerçekleştiği 18.yüzyıldır. Sibel Bozdoğan’a göre, modernizm, mimarlık alanında, “iki dünya savaşı arasında Avrupa’da ortaya çıkmış olan devrimci bir estetik kanonu ve bilimsel bir öğretiyi kuşatıyordu” ve bu bakış açısına biçim veren en önemli etmen de başlangıcı 18. yüzyıla dayanan endüstrileşme süreci olmuştur (Bozdoğan, 2002: 16).

“Modern mimarlık” terimi ise, Uğur Tanyeli’ye göre, geç 19. ve 20. yüzyılda üretilmiştir (Tanyeli, 1997). Tanyeli, modern mimarlık terimini şu şekilde anlatır; “(...) kimi yönlerden tutum ve biçim ortaklıkları gösteren yapıları, bunların içinde gruplaştığı farklı davranış, akım ve yönelimlerle, onları var eden düşünsel arka planı nitellemektedir.” (Tanyeli, 1997: 1286). J. M. Richards’a göre modern mimarlık, 20. yüzyılda gelişen ve o dönemin gerektirdiği yeni mimarlık anlayışdır (Aslanoğlu, 1988). İnci Aslanoğlu ise modern mimarlığı, “birbirini izleyen, tamamlayan, ya da yadsıyan, dolayısıyla mimarlık alanını karmaşıklaştıran, aynı zamanda da zenginleştiren çeşitli yaklaşımların bütünü” olarak tanımlamıştır (Aslanoğlu, 1988: 60).

Uğur Tanyeli'ye göre, modern mimarlık, ilk örneklerini verdiği dönemden bu yana "hem artzamanlı hem de eşzamanlı analizde büyük çeşitlilik gösteren bir tavırlar yelpazesi oluşturur." (Tanyeli, 1997: 1286). Mimarlığın geçirdiği değişimi, bilgi alanının değişiminde arayan Tanyeli'ye göre sanatın ve mimarlığın tarihsel evrimi içinde modernizm, önceki dönemler gibi (üslup ve davranış benzerliği bakımından) kolayca kavramsal çerçevelere oturtulamaz (Tanyeli, 1997a).

Teknik ve işlevsel gerekçeler, 18.yüzyılla beraber tasarlama eyleminin ana eksenine haline gelmiştir. Modern mimarlık estetik/biçim sorununu, tasarım içine dahil ettikleri birtakım gereksinim ve olanakların yan ürünü gibi ele almışlardır. Louis Sullivan'ın ortaya attığı "Biçim işlevi izler" sloganı ve Mies van der Rohe'un "Biz bir biçim sorununun var olduğunu kabul etmeyi yadsıyoruz" sözü, modern mimarların işlevselcilik tutumunun ifadeleridir. Tasarımda teknik ve teknolojik paradigmaların belirleyiciliğinin büyümesi de, "makine estetiği" terimini oluşturmuştur. Teknolojinin modern mimarlık içindeki belirleyici rolünü vurgulayan bu terimin ortaya atıcısı olan, Le Corbusier, Walter Gropius gibi isimler, endüstri tasarımının gelişmesinde de rol oynamış, otomobil tasarımları yapmışlardır (Tanyeli, 1997). Tanyeli (1997)'ye göre, modern mimarlığın estetik normları, büyük oranda etik-teknik altyapı üzerine kurulmuştur. Çağa uygun mimarlık oluşturma sorumluluğunda olan mimarlar, çağın mimari dilini oluşturmak adına "rasyonel bir formülasyona" yönelmiştir. Bu rasyonalist temelin en önemli geliştirmesi ise Bauhaus olmuştur. Bauhaus, modernist akımlardan biri olup Türkiye'de de uygulanacak "Uluslararası üslup"un da biçimlenişinde önemli bir rol oynamıştır (Tanyeli, 1997).

Birçok biçimlenme tavrı ve farklı düşünsel altyapılara sahip olan Modern Mimarlık'ın tarihinin ne zaman başladığı konusunda net bir zaman olmasa da "modern mimarlık historiografisinin artık gelenekselleşmiş tutumu 19. yüzyılın mühendislik yapılarını başlangıç alma eğilimindedir" (Tanyeli, 1997: 1287). Bölümün ilerleyen kısmında, modern mimarlığın kısa tarihi, 19.yüzyıl başlangıç alınarak anlatılacaktır.

2.2 Modern Mimarlığın Kısa Tarihi

18. yüzyılda İngiltere'de başlayan endüstrileşme, 19.yüzyılda tüm Avrupa'ya yayılmıştır. Endüstrinin getirdiği mekânsal ihtiyaçlar ve üretim olanakları,

mimaride de yeni mekan arayışları ve yeni malzemelerin kullanımına olanak sağlamıştır. Önce demir, daha sonra çelik ve betonarmenin mimarlık alanına girmesiyle birlikte yeni taşıyıcı sistemler oluşmuş, bu sistemlerin daha geniş açıklıklara, yüksek binalara izin vermesiyle birlikte mimari tasarımın sınırları esnemiştir (Tanyeli, 1997). Bu durum planda da esneklik getirmiş ve cam kullanımını da kolaylaştırmıştır. Öte yandan prefabrikasyon gibi üretim yöntemlerinin kullanılmaya başlanmasıyla mimarlığa da seri üretim girmiştir. Endüstri beraberinde, büyüyen şehirlerle birlikte ulaşım ve konut sorunu ortaya çıkmıştır. Yeni malzemenin kullanıldığı ilk örneklerden biri 1851 yılında Joseph Paxton'un dünyanın ilk uluslararası fuarı için tasarladığı Crystal Palace'tır (Roth, 2019).

19.yüzyılın sonlarına gelindiğinde, endüstri ve yeni malzemeyi kabul edip nitelikli bir tasarım aracına dönüştürmek isteyenlerin dışında endüstri reddedenler de olmuştur. William Morris öncülüğünde ortaya çıkan Arts and Crafts akımı, endüstrinin sanatı yok ettiğini düşünmüş, seri üretimin getirdiği taklit düzenine karşı çıkmıştır (Roth, 2019). Arts and Crafts ile aynı zamanlarda ortaya çıkan bir başka akım Art Nouveau hareketi ise endüstrinin getirdiklerini tamamen reddetmeyip yeni malzemenin nitelikli tasarımlar için yeni biçimlerde kullanılması gerektiğini savunmuştur. Fransa'da ortaya çıkan akım, 1890-1910 yılları arasında farklı ülkelerde farklı isimlerle anılmıştır. Akımın adı, Almanya'da Jugendstil, İspanya'da Modernista, Avusturya'da Secessionstil, Belçika'da Stile des Vingt, İtalya'da ise Stile Liberty olarak anılır (Ayaydın, 2015). Art Nouveau, doğayı ilham kaynağı olarak almış, asimetrik süslemelerde çeliği yoğun olarak kullanmış, bütüncül tasarıma önem vermiştir. Akımın öncülerinden bazıları, Belçika'da Victor Horta, İspanya'da Antony Gaudi, Fransa'da Hector Guimard, Avusturya'da Joseph Maria Olbrich'tir (Şekil 2.1).



Şekil 2.1 Secession Binası, Joseph Maria Olbrich, 1898 (Vikipedi, t.y.)

20. yüzyılın en etkili isimlerinden biri de Art Nouveau'ya karşı yoğun eleştirileri olan Adolf Loos'dur. Avusturyalı mimar, 19.yüzyılın ikinci yarısında Amerika'da ortaya çıkan Chicago Okulu'nun yeni teknolojilerle yüksek yapılar yapan, işlevi cephenin belirleyicisi olarak kullanan, mimaride standartizasyonu ortaya çıkaran bakış açısından etkilenmiştir (Bırol, 2006). 1908 yılında kaleme aldığı "Süsleme ve Suç" makalesinde, mahkumların dövmesini binalardaki bezemelerle bir tutmuş, işlevsel ve süslemesiz mimariyi savunmuştur. Loos'un düşünceleri, başta Le Corbusier üzerinde olmak üzere, mimarlık dünyasında büyük bir etki bırakmıştır (Kortan, 2001: 12).

Endüstrinin kentte oluşturduğu olumsuz gelişmelere karşı bir hareket ise 19.yüzyıl sonunda, İngiltere'de ortaya çıkan, Ebenezer Howard'ın ürettiği Bahçekent modelidir. Bahçekent, çekici sosyal ve eğlence yeri fırsatları sunan ancak kalabalık, kirlili ve yorucu kent ile zengin doğal güzelliklere sahip ancak sıkıcı bir hayata sahip olan kırsal çekici taraflarını alarak yeniden kurulan küçük bir kent modelidir (Akcan, 2009: 48). 20.yüzyıl başında İngiltere'yi etki altına almış olan hareket, Avrupa'da da yayılmaya başlamıştır. İngiltere'de kurulan Garden Cities Association adlı kurum örnek alınarak, Almanya'da 1902 yılında Alman Bahçeşehir Derneği (DGG) kurulmuştur. Hızla yayılan model, ülkenin birçok yerinde yeniden yorumlanarak uygulanmaya başlanmıştır (Akcan, 2009). Martin Wagner de bu modelin uygulayıcılarından biri olacak, 1935 yılında, Türkiye'deki ilk görevi olan Florya

Atatürk Köşkü ve Plajı tasarımında, Florya için bir bahçeşehir önerisinde bulunacaktır.¹

Endüstrinin Avrupa'ya yayılmasıyla birlikte hızlı bir şekilde, tarım ülkesinden sanayi ülkesine dönüşen Almanya, modern mimarlık akımının gelişmesinde en etkili ülkelerden olmuştur. 1907'de kurulan Deutscher Werkbund ise bu gelişimin en önemli araçlarından biri olmuştur. Topluluğun kuruluşuna öncülük eden isimlerden biri de, Martin Wagner'in de stüdyosunda çalışma fırsatı bulduğu, Herman Muthesius'dur (Bingöl, 2019). Topluluğa katılan mimar ve sanatçılar, özellikle Art Nouveau'da bulunan aşırı süslemeciliğe karşıdır ve yalın mimariyi savunmuşlardır. Werkbund'un kurucularından olan Peter Behrens, hem mimari hem endüstriyel üretim alanında önemli bir isimdir. Tasarımcının kendi çalıştığı şirket olan AEG için, 1909'da tasarladığı Turbin Fabrikası, çelik ve camın birarada yalın ve geometrik şekillerde kullanımıyla, endüstri mimarlığına rasyonel çözüm getirmişti (Şekil 2.2) (Nasır, 1991: 169). Behrens'in fabrika tasarımı, endüstriyel mimarinin ilk önemli örneklerindedir. Öte yandan Behrens, şirket için grafik tasarım, reklam tasarımı, ürün tasarımı da yapmıştır. Peter Behrens'in öğrencileri arasında, 1930'lar modern mimarlığından adlarının sık sık geçeceği, Walter Gropius, Mies van der Rohe ve Le Corbusier gibi isimler vardır (Türk, 1998).



Şekil 2.2 Turbin Fabrikası, Peter Behrens, 1909 (Khan Academy, t.y.)

¹ Wagner'in Florya Atatürk Köşkü ve Plajı tasarımı projesinin detayları için Bknz. Bölüm 5.1.

Martin Wagner'in de üyelerinden biri olduğu Deutscher Werkbund, nitelikli tasarımı hayatın içine sokmak ve kamu beğenisi oluşturmak amacıyla sergiler düzenlemiş, kitap ve dergi bastırılmış, konferanslar düzenlemiştir. 1914'te Köln'de gerçekleşen ilk sergide, Bruno Taut, Walter Gropius, Henry van de Velde gibi isimlerin tasarımları yer almıştır. Sergi, topluluğun içindeki görüş ayrılıklarını da ortaya çıkarmıştır; standartlaşma ve sadeleşmeyi savunan Muthesius ve Gropius'un aksine Henry van de Velde ve Bruno Taut'un tasarımları, ekspresyonizmi vurgulamıştır (Bingöl, 2019) (Şekil 2.3).



Şekil 2.3 Bruno Taut'un 1914 Köln Sergisi için tasarladığı Cam Pavyon (Arkitera, t.y.)

1918'de Almanya'da kurulan Weimar Cumhuriyeti dönemi, modern mimarlığın temellerini oluşturacak oluşumlara sahiplik yapmıştır. 1919'da, Arts and Crafts ve Deutsche Werkbund'un temel düşüncelerini oluşturduğu, Bauhaus Okulu, Wagner'in yakın arkadaşı olup kendisine Harvard'da iş imkanı sağlayan, Gropius öncülüğünde Weimar'da kurulmuştur (Roth, 2019). Bauhaus, bütüncül tasarıma ve işlev-nesne uyumuna önem vermiştir. Standartlaşma ve rasyonelleşmeyi savunan Bauhaus, endüstrileşme ve makinayı kullanmayı önemsemiştir. 1925'te Dessau'ya, 1932'de Berlin'e taşınan okul, 1933'te Nasyonal Sosyalist Parti hükümeti tarafından kapatılmıştır (Türk, 1998). Ancak Bauhaus zamanla, bir okul olmanın dışında, bir tasarım yöntemine dönüşmüştür ve modern mimarlığın dönüşümüne büyük katkı sunmuştur. 20.yüzyılın ilk yarısını etkileyen bir üslup olacak Bauhaus'un kurucusu Gropius endüstrinin mimariye katkılarını şu şekilde aktarır;

“Çelik, beton, cam gibi yeni sentetik materyaller, geleneksel inşaat malzemelerinin yerine geçmektedirler. Bükülmezlikleri ve moleküler yoğunlukları; önceki çağlardaki becerilerin açıkça yetersiz kaldığı geniş açıklık ve saydam yapıların inşa edilmesini mümkün kılmışlardır.” (Gropius, 1971, akt. Demiriz, 2019: 55)

Gropius’un bu görüşlerinin ve Bauhaus’un genel ilkeleri olarak sayılabilecek, işlevsellik, yalınlık, geçirgenlik gibi düşüncelerin, özellikle Bauhaus Okulu’nun Dessau’daki binasında tamamıyla uygulanmış olduğu görülür (Roth, 2019) (Şekil 2.4). Yalnızca Almanya’da değil tüm Avrupa’da yayılmaya başlayan Bauhaus etkisi, Nazi Hükümeti’nin Almanya’daki çoğu mimarı ülkeden sürmesiyle Amerika, Türkiye gibi ülkelere yerleşen modern mimarların etkisiyle farklı coğrafyalara da yayılmıştır.



Şekil 2.4 Dessau Bauhaus Binası (Arkitektuel, t.y.)

Öte yandan 1920’lerde Almanya’da, toplumsal ve ekonomik sorunların etkisiyle mimari etkinlikler, belediyeler, kooperatifler ve ticari birliklerle iş birliği içinde gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Özellikle toplu konut üretimine yoğunlaşılın bu dönemde “siedlung” adı verilen yerleşim yerleri inşası hız kazanmıştır. Sadece Ernst May’in Frankfurt şehir mimarı olduğu 1925-1930 yıllarında 15.000 toplu konut inşa edildiği bilinmektedir (Nasır, 1991: 173). Bu dönemde Fritz Schumacher’in Belediye mimarı olduğu Hamburg ve Cornelis van Eesteren’in Kentisel Gelişim Depatmanı başkanı olduğu Amsterdam da sosyal demokrat yönetimli kentlerdendir (Tafari, 1983: 28). Aynı dönemde Berlin şehir planlama

müdürü olarak çalışan Martin Wagner, DEWOG (Alman Konut Yardımlaşma Şirketi) ve bu şirkete bağlı olan kuruluş GEHAG (Konut Tasarruf ve Yapı Şirketi) ve Berlin Konut Yardımlaşma Şirketi gibi kuruluşların açılmasında rol almış ve yöneticilik yapmıştır (Akcan, 2009). 1926-1933 yılları arasında, bu şirketler ve Berlin Belediyesi iş birliği ile Martin Wagner yönetiminde toplu konut yerleşkeleri inşa edilmiştir. Bunlardan en önemlileri, Großsiedlung Siemensstadt ve Großsiedlung Schillerpromenade olarak gösterilebilir. Birinci Dünya Savaşı sonrasında, Deutsche Werkbund tarafından da 1927’de bir konut sergisi düzenlemiştir; Mies van der Rohe’un vaziyet planını tasarladığı Weissenhof Siedlung, Stuttgart’ta inşa edilmiştir. “Modern konut nasıl olmalı?” sorusunun cevabının arandığı sergide, Gropius, Mies van der Rohe, Bruno Taut, Le Corbusier, Peter Behrens ve Hans Scharoun gibi isimlerin tasarımları yer almıştır (Şekil 2.5).



Şekil 2.5 Le Corbusier’nin 1927’de Weissenhof Siedlung için tasarladığı konut (Vikipedi, t.y.)

Sergiden bir yıl sonra, 1928’de ilk kez İsviçre’de CIAM (Congres Internationaux d’Architecture Moderne) Kongresi gerçekleşmiştir (Dostoğlu, 1995). Modern mimarlığın sorunlarının masaya yatırıldığı kongreler, aynı zamanda modern mimarlığın ilkelerini belirleyici rolde görülmüştür (Bozdoğan, 2009). Kent üzerine de fikirlerin tartışıldığı kongrelerin, 1933 yılında Atina’da düzenlenen

dördüncüsünde, kent üzerine modern ilkeler ortaya konmuştur. Kentler için “işlevsel kent” yaklaşımının benimsendiği kongrede, şehircilik ilkelerinin, sosyal, ekonomik ve politik faktörler ışığında gelişmesi gerektiği vurgulanmıştır (Atina Tüzüğü, 1933). 20.yüzyılın başında hakim olan “Güzel Kent” anlayışının yerini Birinci Dünya Savaşı sonrasında, planlamayı kentin ekonomik ve sosyal boyutlarına doğru çeken ve akılcı kapsamlı planlamanın başlangıcını oluşturan “Pratik Kent” yaklaşımı almıştır (Tekeli, t.y.). Bu değişimde, 1929 yılında başlayan Dünya Buhranı da büyük ölçüde etkili olmuştur. Wagner’in şehircilik anlayışı da bu değişimden etkilenmiştir. Özellikle kentlerin ekonomik yönlerine odaklanan Wagner, Türkiye’de de bu anlayışla projeler üretecek ve Arkitekt Dergisi’ndeki yazılarında şehir ekonomisi üzerinde duracaktır.²

1930’larda Avrupa’da CIAM Kongreleri ve kongrelerde alınan kararların etkisiyle tasarımlar sürdürülürken, bu ilkeler dışında hareket eden şehir plancıları da olmuştur. Henri Prost başkanlığında kurulan Fransız Şehircilik Derneği, kentlerde var olan tarihsel verilere dikkat edilerek ve bu veriler korunarak planlama yapma anlayışını bensemişlerdir. 1930-1940 arasında, Agache’ın Rio de Jenario, Greber’in Philedelphia, Forestier’ın Lizbon ve Havana, Ernest Hebrard’ın Selanik ve Atina, Henri Prost’un ise Fas, Paris ve İstanbul planları, bu anlayışla tasarlanmıştır (Kartal, 2020: 82).

Öte yandan, iki ülkede kurulan yeni rejim, anıtsal mimariyi yeniden gündeme sokmuştur. Öncelikle 1922’de İtalya’da Ulusal Faşist Parti’nin iktidara geçmesiyle başlayan faşist hareket, 1933’de Nasyonal Sosyalist Parti’nin Almanya’daki iktidarı ile Avrupa’da modern mimarinin ilerleme süreci doğrudan etkilenmiştir. Modern sanat ve mimarinin karşısında duran yeni Alman hükümeti, 1933’de Bauhaus’u kapatmış, 1938’de Deutscher Werkbund’un faaliyetlerini durdurmuştur. Hitler, bu faaliyetleri ve modern mimarlığı, komünist olarak görmüştür (Nasır, 1991: 175). Modern mimari üslubun, oluşturulmasında öncü ve etken bir rolü olan Almanya, bu gelişmeler üzerine modern mimarlık sahnesinden çekilmiştir. Öte yandan, ülkedeki çoğu mimar, Almanya’dan ayrılmak zorunda kalmıştır. Mies van

² Wagner’in Arkitekt Dergisi’ndeki metinleri detaylı olarak 6. bölümde incelenmiştir.

der Rohe, Walter Gropius gibi bazı isimler önce İngiltere daha sonra ABD’da, Erich Mendelsohn gibi bazı isimler İngiltere ve Filistin’de, Bruno Taut, Martin Wagner gibi bazı isimler de bir süre Türkiye’de faaliyet göstererek uluslararası modernizmin dünyaya yayılmasına öncülük etmiştir.

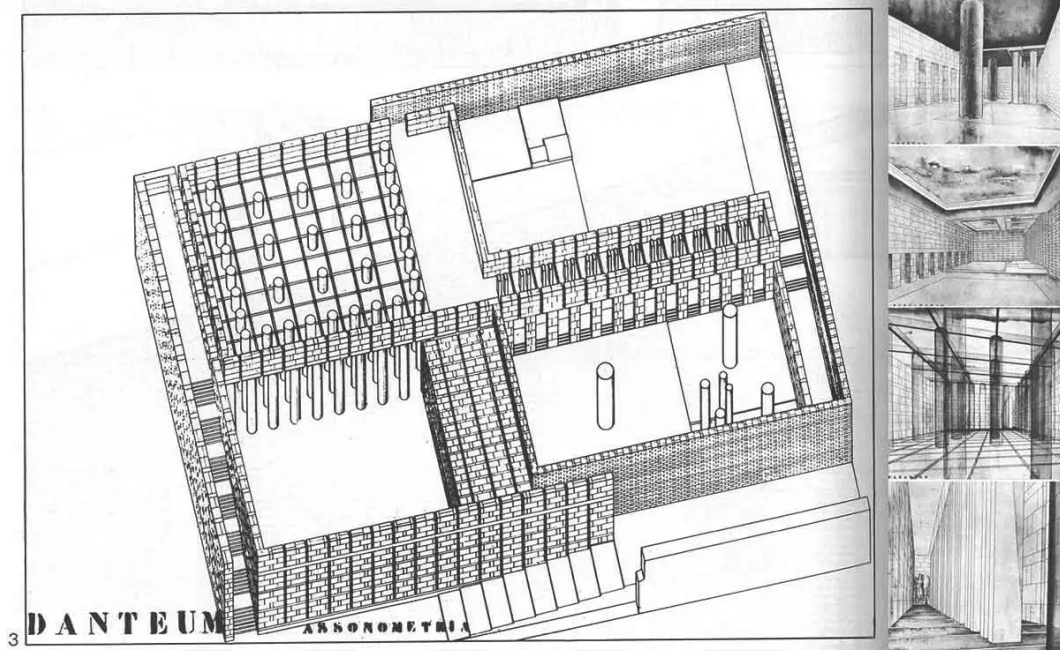
Bu dönemde Almanya’da en etkin mimar, Hitler’in mimarı olarak da bilinen Albert Speer olmuştur. Yeni yapılarda simetri, anıtsallık önemsenmiştir. Konutlar, kırma çatılı olarak inşa edilmeye başlanmıştır. Roma mimarlığında görülen sütunlu girişler ve sütunlu salonlar yeniden gündeme gelmiştir (Şekil 2.6). Kentler içinde yıkıp yeniden, anıtsal cadde ve odaklar oluşturarak yapma eğilimi söz konusu olmuştur. (Fidan, 2002: 19).



Şekil 2.6 Albert Speer’in tasarladığı Yeni Reich Şansölyeliği, 1938 (Liberation Route Europe, t.y.)

İtalya’da faşizmin mimari üzerindeki etkileri başta daha yumuşak görünmüştür, önemli eserler üretilemese de hem milli hem modernist tutumların olduğu bilinmektedir; örneğin, Guiseppe Terragni’nin Mussolini’nin isteği üzerine hazırladığı Danteum Anıtı projesi, Rönesans etkili mimari öğelere sahip olsa da

dışarıdan modern bir görünüme sahiptir (Şekil 2.7). Ancak ilerleyen yıllarda, mimaride klasisizme geçiş olmuş özellikle neogotik yapılara rastlanmıştır.



Şekil 2.7 Guiseppe Terragni'nin Danteum tasarımı çizimleri (The Collector, t.y.)

Fransa'da da faşizm ve savaşın getirdiği etkiler, inşaat işlerini yavaşlatmıştır. Le Corbusier gibi öncü bir mimar da bu zorlu dönemde daha çok şehircilik üzerine yoğunlaşmıştır. Corbusier'nin fikirleri, Türk mimarlar arasında da yankı bulmuştur. Samih Saim, Arkitekt'teki bir metninde, Corbusier'nin şehir üzerine fikirlerinden büyük bir övgüyle bahsetmiştir; “Yukarıda izah ettiğimiz plan estetik, iktisat, kullanım ve bugünkü düşünüş tarzına mütabakat itibarile de tetkike şayandır.” (Saim, 1931: 48). Zeki Sayar da, Corbusier'nin “La ville Radieuse” kitabını tanıtmış, Fransız mimarın görüşlerini o günkü şehircilik alanı içinde kabul edilmesi zor olarak gördüğünü söylemiştir; “Fakat, bu nazariyeler; bu günkü iş ve yapı, şehircilik âleminin kabul edeceği şeyler değildir. Çünkü içtimaî hayatı değiştirecek bir mahiyeti vardır.” (Sayar, 1935: 310). Corbusier'nin 1933 yılında, özellikle Tarihi Yarımada'ya yoğunlaşarak, İstanbul'un bütününe içeren bir plan önerisi geliştirdiği bilinmektedir (Gül, 2012). Önerileri hayata geçmeyen Corbusier'e göre, projesinin uygulanmamasının sebebi, Atatürk'e yazdığı bir mektuptur;

“Eğer hayatımın en büyük gafı ve en büyük taktik hatası Atatürk'e yazdığım mektup olmasa idi, bugün büyük rakibim Prost yerine güzel İstanbul şehrinin imarile ben uğraşacaktım. Bu mektupta, inkılâp yapmış bir milletin en büyük inkılâpçısına İstanbulu eski hali ile asırların

tozu toprağı ile bırakmasını tavsiye ediyordum. Ne büyük hata ettiğimi sonradan anladım.”
(Demiren, 1949: 230)

İngiltere’de de Almanya’dan gelen mimarların etkileriyle modern mimari üretimler yapılmıştır. Bu dönemin önemli bir etkinliğı, 1937’de Paris’te gerçekleşen Uluslararası Sergi olmuştur. Sergide, Faşist, Nasyonal, Sosyalist rejimlerin simgelendiğı neoklasik pavyonlar dikkat çekmiştir (Şekil 2.8). 1939’da başlayacak İkinci Dünya Savaşı, üretimleri bir süre durduracaktır.



Şekil 2.8 Arkada Eyfel Kulesi, solda Nazi Alman Pavyonu, sağda Sovyet Pavyonu (Vikipedi, t.y.)

Sonuç olarak, 1930’lar, modern mimarinin üretiminin farklı çizgiye evrildiğı yıllar olmuştur. Gerek İtalya gerekse Almanya’daki iktidarların benimsediğı resmi mimari dillerin etkisiyle, neoklasik mimariye geri dönüşler yaşanmıştır. Yine aynı etkiler, modern mimarlığın öncüsü olan birçok Alman mimarın farklı ülkelere göçüne sebep olmuş ve mimarlar gittikleri yerleri, özellikle İngiltere ve Amerika’ya modern mimarlığın merkezi haline getirmiştir. Öte yandan, modern mimarinin, başka kıtalara uzanmasıyla kıtaların bölgesel mimarilerini modern mimari ile birleştirdiğı de görülmüştür (Sözen ve Tapan: 1973: 187).

CUMHURİYET TÜRKİYE’İNDE MODERN MİMARLIĞIN İLK YILLARI

Afife Batur’a göre, “Cumhuriyet’in ilanından İkinci Dünya Savaşı’na uzanan tarih aralığı, diğer birçok alanda olduğu gibi Türkiye mimarlığında da bir “kuruluş ve kurumlaşma” dönemidir.” (Batur, 1998: 209). Bu dönemin mimarlığı hem tarihine bağlı hem de modern olmaya istekli bir durumdur. Ülke, savaştan çıkmış ve ekonomik olarak zor bir durumdur, öte yandan yeni yönetimin “Çağdaş uygarlık düzeyine erişmek” hedefi vardır ve mimarlık bu konuda bir aracı olacaktır. Bu bölümde, ilk olarak Türkiye mimarlığında “modernite” kavramı üzerinde durulacak ardından, Martin Wagner’in Türkiye’ye geldiği dönemde ülkenin mimarlık ortamının nasıl olduğu anlatılacaktır.

3.1 Türkiye Mimarlığında “Modernite” Kavramı

Türkiye topraklarında, modernleşme etkilerinin ne zamandan itibaren görülmeye başlandığına dair kesin bir zaman ortaya konulmasa da 18. Yüzyılın ortalarında Avrupa’ya gönderilen Osmanlı elçileriyle birlikte devlet, toplumsal ve kültürel alanlarda Avrupa’dan etkilenerek bu alanlarda dönüşüme yönelmiştir (Yavuz ve Özkan, 2007).

1721’de Paris’e gönderilen elçiler, Fransız sarayları, mobilyaları ve bezemelerinden etkilenmiş, dönerken beraberlerinde planlar, desenler getirmişlerdir (Yavuz ve Özkan, 2007). Afife Batur (2006)’a göre, Osmanlı’nın ilgiyle karşıladığı nokta, Avrupa mimarlığında sivil yapıların zenginliği olmuştur. İlk değişiklikler de bu alanlarda olmuş, Kağıthane Deresi kıyısında ilk yazlık saray Sadabad, Avrupalı kavramları temsil edecek şekilde inşa edilmiştir (Batur, 2006). 1730’lu yıllarda barok desenlerin tasarımlara girmesiyle birlikte “yeni” kavramını temsil eden bir mimarlık anlayışı ortaya çıkmıştır (Batur, 2006). Aykut Köksal’a göre, Avrupa etkili anlayışların uygulanması, tam anlamıyla içselleştirilmiştir ve bunun bir sonucu olarak “Osmanlı Baroğu” denilen yeni mimarlık anlayışından bahsedilebiliyordur (Köksal, 2002). Osmanlı’ya özgü olan bu akım, İstanbul’da birçok cami, konut ve çeşme yapısında uygulanmıştır. 19. Yüzyıla gelindiğinde

“yeni” düzen, eğitim, mimarlık, resim, askeriye gibi geniş bir alanda etkili olacaktır. Yeniçerilerin kaldırılmasıyla kurulmuş olan yeni ordu, Avrupalı düzende, Nizam-ı Cedid ismiyle kurulmuştur. Yeni askeri birimler için, Avrupa tarzındaki askeri kışlalar inşa edilmiştir (Yavuz ve Özkan, 2007). 1839’da ilan edilen Tanzimat Fermanı ile birlikte modern devlet yapılanması için köklü değişiklikler ve yeniden düzenlemeler önerilmiştir (Batur, 2006).

Bu yıllarda, Dolmabahçe Sarayı, Beylerbeyi Sarayı gibi saraylar, azınlık olan Balyan ailesi tarafından tasarlanırken, Fossati’ler, Jachmund, Alexandre Vallaury gibi Avrupalı sanatçılar da İstanbul’da tasarımlar yapmıştır. Afife Batur’a göre, “Modern” sözcüğü, Osmanlı’da, sözcük olarak ilk kez, Art Nouveau ile kullanılmış ve “L’Art Modern” olarak da anılan eğilim “yeni”nin “modern”e dönüşmesinin yolunu açmıştır (Batur, 2006). Yeniçeri Müzesi, Şeyh Zafir Türbesi ve Kitaplığı gibi yapıların tasarımcısı Raimondo D’Aronco ise, 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başında, bu modern temsilini yüklenen en önemli isimlerden biri olmuştur. Çağdaş yapı teknikleri ve Avrupalı üslupları bilen Osmanlı mimarları yetiştirme yönünde de ilk adımlar 1801 yılında Mühendishane-i Berr-i Hümayun’da gerçekleştirilmiş, yeni bir mimari eğitim programının kurulması için, Ecole des Beaux-Arts model alınarak, 1882 yılında Sanay-i Nefise Mektebi kurulmuştur (Yavuz ve Özkan, 2007).

1897’de Ecole des Beaux-Arts’dan mezun olan Vedat Tek, ülkeye gelerek mimari tasarım ve mimarlık eğitimi alanlarında görev almaya başlamıştır. Vedat Bey, kendi mimari anlayışını, “Türk mimarisini modernize etme düşüncesi” olarak tanımlamıştır (Batur, 2006). Afife Batur (2006)’a göre, “tarihî sürekliliği inşa ederek moderne ulaşmak” hayalinde olan Vedat Bey’in açmak istediği yol, moderne ulaşmanın en zor yollarından biridir. Bu dönemde, Mimar Vedat ve Mimar Kemalettin’in ortaya çıkardığı ve mimarlık tarihçileri tarafından, “Birinci Ulusal Mimarlık” olarak anlandırılacak akım, Aykut Köksal (2002)’a göre, “Türkiye mimarlığının, ilk gerçek “modern” hareketi”dir. Köksal, bu akımın “ulusalcı” olmaktan ziyade Osmanlı mimarlığında yeni bir gelenek kurmak istediğini düşünür ve akımı Yeni-Osmanlı Mimarlığı olarak adlandırır (Köksal, 2002). Köksal’a göre bu akımı, Türkiye’nin modernleşme süreci var etmiştir;

“Geçmişe yönelik *vocabulaire*’ini Osmanlı’nın resmi mimarlığından derleyen Yeni-Osmanlı Mimarlığı, bu sözlüğü bu kez modernleşmenin belirlediği yeni programlarla ortaya çıkan

resmi yapılara uygulamaya gider. Bu durum bir yandan Batı modernleşmesinde de görülen, yeni programlarla eski sözlüğün buluşması olgusuyla koşutluk taşır, bir yandan da eski *vocabulaire-yeni syntaxe* ilişkisindeki bağlamsal bütünlük (ki bu bütünlük ifadesini kaynak ve sonuçtaki resmi program düzleminde bulur) bu mimarlığın 'anlam' çerçevesini doğrular. Mimar Kemalettin'in ve Vedat Bey'in yapılarının neredeyse bütünü modernleşmeyi işaret eden programlar içerir.” (Köksal, 2002: 89-91)

1930'lara gelindiğinde ise yeni kurulan Cumhuriyet rejimi ile birlikte rejimi temsil edecek yeni ve çağdaş eğilim “modernizm” olmuştur (Batur, 2006). Sibel Bozdoğan'a göre, bu dönemin mimari kültürü de bir ideoloji olarak modernizmin içinde gelişmiştir;

“Modern mimari, ülkenin kendi Osmanlı ve İslami geçmişinden kopmuş, cam anlamıyla Batılılaşmış, modern ve laik yeni bir ulus yaratmaya yönelik bu radikal programın hem gözle görülür bir simgesi hem de etkili bir aracı olarak ithal edildi. Bu bakımdan, erken cumhuriyet dönemi Türkiye'sindeki mimariye, yüksek modernist bakış açısının kelimenin tam anlamıyla "somur/betonarme" (concrete) bir tezahürü olarak bakılabilir.” (Bozdoğan, 2002: 18)

Bu dönemin mimari üretimleri, öncelikle yabancı mimarlar eliyle gerçekleştirilmiştir. İlerleyen yıllarda, “yeni mimari” olarak adlandırılan, modern mimari eserleri veren Türk mimarlar da olacaktır. Seyfi Arkan, Zeki Sayar, Şekip Akalın bu isimlerdendir. 3.2. Bölümde, Cumhuriyet'in ilk yıllarında gerçekleşen mimari etkinlikler, daha detaylı incelenmiştir.

Özet olarak, modernleşme etkilerinin mimari üretime girdiği 18.yüzyıldan 1940'lara kadar ele alınan süreçte, modern kavramlar, yeniden üretilerek kullanılmaya çalışılmıştır. Afife Batur, Türkiye mimarlığının modernite ile ilişkisini şu şekilde özetlemiştir;

“Önce Avrupa, sonraları da genel olarak Batılı kavramlarla tanışan ülkelerde geleneksel ve yerel olanla, modernist olanın ilişkisinin gerilimli olacağı bilinen bir olgu. Önemli olan bu ilişkinin kapalı, verimsiz ve yenilik üretemeyen bir tek sesliliğe mahkûm olmaması. Türkiye örneği, kanımca modern kavramını kendisi için yeniden üretebilen bir tarihe sahip. Eksikleri, yanlışları ve güzellikleriyle yeniden inşa edebilmesinin tarihi bu.” (Batur, 2006, p.29)

3.2 Mimarlıkta Milli ve Modern Kimlik Arayışları

1923 yılında Cumhuriyet'in ilan edilmesiyle birlikte Türkiye'de yeni yönetim aracılığıyla topyekun bir modernleşme hareketi gerçekleştirilmiştir. Modern yaşam biçiminin getirdiği yenilikler, giyimden mobilyaya, eğitimden sanata her alana girmiştir. Ülkenin başkenti, İstanbul'dan, modern bir başkent olarak tasarlanması

planlanan Ankara'ya taşınmıştır. Özellikle yeni Başkent'in planlanması ve inşa edilecek kamu yapılarının nasıl olması gerektiği sorunlarıyla birlikte şehircilik ve mimari alanı da yeni kurulan düzen içerisinde yeni gündemlerle var olmuştur. Şehirlerine ve binalarına modern görünüm kazandırma arzusunda olunan yeni Türkiye'nin ilk mimari etkinlikleri, Birinci Ulusal Mimarlık akımının hakim olduğu dönemde gerçekleşmiştir.

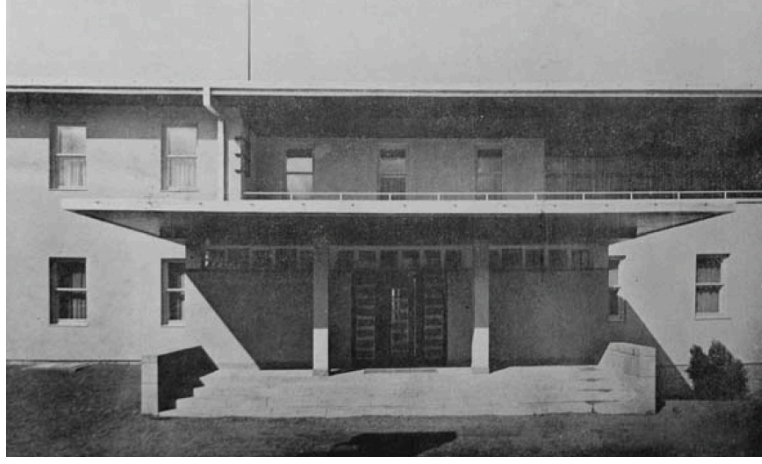
İkinci Meşrutiyet'in ilanı ile daha da güçlenen milliyetçilik hareketlerinin mimarlığı da etki alanına almasıyla ortaya çıkan ve mimarlık tarihçileri tarafından bu şekilde adlandırılan, Birinci Ulusal Mimarlık akımı, Cumhuriyet'in ilk yıllarını da kapsayan 1910-1930 yıllarında etkili olmuştur. Bu dönemde ideoloji-mimarlık ilişkisi, klasik Osmanlı mimari öğelerinin özellikle cephelerde kullanılmasıyla kendini göstermiştir (Aslanoğlu, 1980). Akımın en önemli temsilcileri Vedat Tek ve Mimar Kemalettin'dir. Giulio Mongeri de akımın en önemli yabancı mimarlarından. Akım, başkent Ankara olmak üzere, tüm ülkede uygulanmıştır. İstanbul'da Sirkeci Büyük Postane binası (Vedat Tek, 1909), Beşiktaş İskele (Ali Talat Bey, 1913); Ankara'da Etnografya Müzesi (Arif Hikmet Koyunoğlu, 1928), Ziraat Bankası Genel Müdürlük Binası (Giulio Mongeri, 1929) ve 2. Vakıf Apartmanı (Mimar Kemalettin, 1930) gibi yapılar bu akımın örneklerindedir (Şekil 3.1). Yeni Cumhuriyet'in ideolojisi ile ters düştüğü konusunda eleştiriler alan Birinci Ulusal akım, 1927'de Mimar Kemalettin'in ölümü ile birlikte daha da gözden düşmeye başlamıştır (Aslanoğlu, 2010).



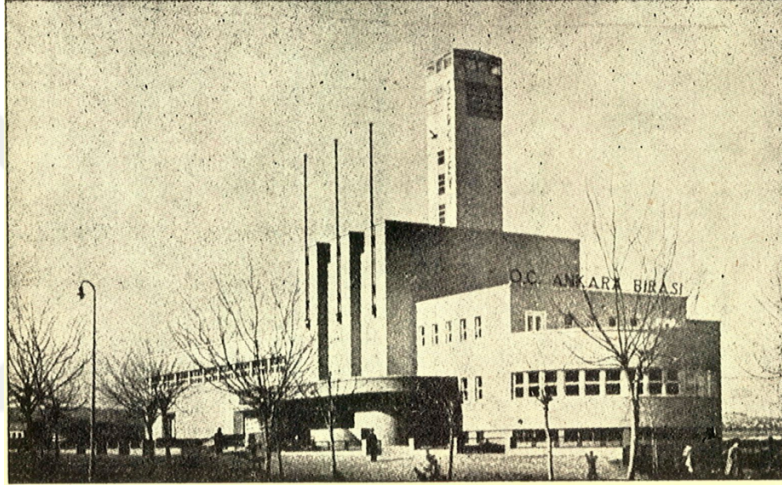
Şekil 3.1 Ankara Etnografya Müzesi, Arif Hikmet Koyunoğlu, 1928 ('Vikipedi', t.y.)

Türkiye’de modern mimarinin başlangıcı için ise 1927 yılı gösterilir (Sözen ve Tapan, 1973; Aslanoğlu, 2010). 1927 yılında çıkan Teşvik-i Sanayi Kanunu ile Türkiye’de çalışma imkanı tanınmıştır. Aynı yıl, Ankara planı için bir yarışma açılmış ayrıca Ernst Egli ve Clemens Holzmeister da Türkiye’ye gelmiştir. “Yeni Mimari” olarak adlandırılan uluslararası üslup, öncelikle ülkeye gelen yabancı mimarlar tarafından uygulanmış, daha sonra Türk mimarlar arasında da kabul görmeye başlamıştır. Devlet yapıları genelde yabancı konuk mimarlar elinde tasarlanmıştır. Bu dönemde ülkeye gelen yabancı mimarların çalışmaları, 3.4. bölümde anlatılacaktır. Ticari binalar ve konutlarda ise genç Türk mimarların modern akım denemeleri görülmüştür. Bunların başında, Seyfi Arkan, Şevki Balmumcu, Bedri Uçar, Şekip Akalın, Abidin Mortaş, Zeki Sayar ve Sedad Hakkı Eldem gelir. Bu mimarlar, akademi, yazın, mimarlık yarışmaları, tasarım ve uygulama gibi alanlarda 1930’lar döneminde yoğun olarak çalışmışlardır.

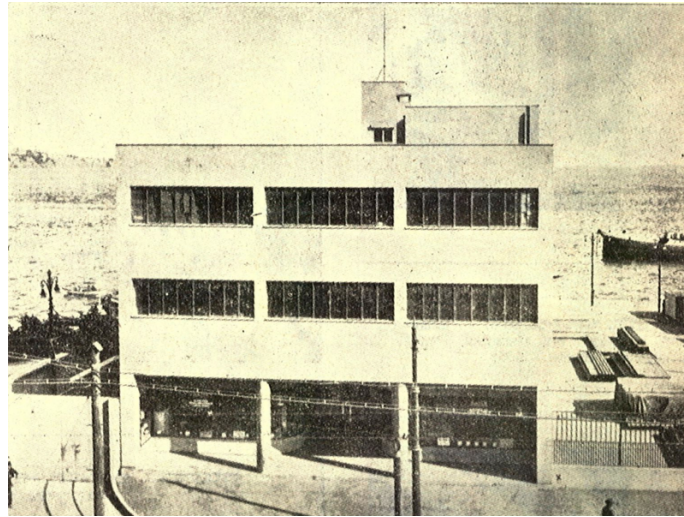
Seyfi Arkan, Güzel Sanatlar Akademisi’nde Vedat Tek’in atölyesinde eğitim görmüş, ardından Berlin Teknik Üniversitesi’nde Hans Poelzig’in öğrencisi olmuştur. 1933 yılında Türkiye’ye döndükten sonra hem akademide hem uygulama alanında çalışmıştır. Çankaya Hariciye Köşkü (1933-1934), İller Bankası Genel Müdürlük Binası (1936-1937) ve Adana Halkevi (1939), Arkan’ın tasarımıdır (Şekil 3.2). Ayrıca Arkan’ın 1935 yılında tasarladığı Florya Cumhurbaşkanlığı Deniz Köşkü projesi üzerinde daha önce çalışan isim Martin Wagner’dir. Şevki Balmumcu da Güzel Sanat Akademisi mezunudur. Mimarın en bilinen projesi, 1933 yılında Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti tarafından açılan yarışma için tasarladığı ve birincilik aldığı Ankara Sergi Evi projesidir (Şekil 3.3). Sedad Hakkı Eldem de Güzel Sanatlar Akademisi mezunlarından. Mezun olduktan sonra üç yıl Avrupa’da bulunmuştur. 1934’te başlattığı “Milli Mimari Semineri” çalışmaları, 1940’ların başında İkinci Ulusal Mimarlık akımını doğuran en önemli çalışmalardan olacaktır. Yalova Termal Oteli (1934-1937), İstanbul SATİE Binası (1934), Ankara Gümrük ve Tekel Müdürlüğü Binası (1938) mimarın bu dönemde ortaya koyduğu ürünlerindedir (Şekil 3.4).



Şekil 3.2 Çankara Hariciye Köşkü, Seyfi Arkan, 1933 (Özkaya, 2011: 85)



Şekil 3.3 Ankara Sergi Evi, Şevki Balmumcu, 1933 (Söylemezoğlu, 1973: 33)



Şekil 3.4 İstanbul SATİE Binası, Sedad Hakkı Eldem, 1934 (Söylemezoğlu, 1973: 31)

Dönemin ürünleri genel olarak rasyonel ve işlevsel tutumlarla ortaya çıkmıştır. Bu tutumlar, Cumhuriyet rejiminin ideolojisiyle de uyumaktadır. Yapı üretiminin dışında kentsel alanlarda da Cumhuriyet rejiminin belirleyiciliği ön plandadır; köylerin planlanması, kentlerin modern ilkelerle yeniden planlanması, işçi ve memur lojmanlarının inşa edilmesi gibi. Türkiye'nin ilk bahçeşehir uygulaması da bu dönemde Ankara'da "Bahçelievler" adıyla inşa edilmiştir (Şekil 3.5) (Akcan, 2009).



Şekil 3.5 Ankara Bahçelievler Planı, Jansen (Nasır, 1991: 194)

Bu on yıla hakim uluslararası modern yaklaşımların yerini ise 1940'larda Sedat Hakkı Eldem'in öncülüğünü yaptığı İkinci Ulusal Milli Mimari akımı alacaktır. Modernlik arayışları, yerini milli arayışlara bırakacak, yalnızca anıtsal yapılarda değil sivil yapılarda da bölgeselci ve klasik unsurlar kullanılmaya başlanacaktır.

3.3 Mimarlık Meslek Alanının Kuruluşu

Bu dönemde Türk mimarların çabaları modern mimarlıkta Avrupalılar kadar başarıya ulaşabileceklerini kanıtlamanın yanında kendilerini mesleki alanda

örgütlemek ve iş alanlarını genişletmek üzerine de odaklanmıştır (Tekeli, 2007: 22). Meslek alanlarını kurma sürecinde mimarlar, inşaat piyasasında “mimar” kimliklerini mühendislikten ayrı olarak var etmeye çalışmış, mimarlık eğitimi programları yeniden düzenlenmiş, mimar mezunların sayısı artmaya başlamış, meslek örgütleri kurulmuş ve mesleğe ait yayın organları oluşmaya başlamıştır.

3.3.1. Mimarlık Eğitimi

Türkiye'nin formal eğitim veren ilk mimarlık okulu olan Sanayi Nefise Mektebi, 1927 yılında, Avusturya'lı mimar Ernst Egli öncülüğünde çağdaş eğitim verecek bir kurum haline dönüştürülüp Güzel Sanatlar Akademisi ismini almıştır. Mimarlık eğitimin verildiği bir diğer kurum da Mühendis Mektebi'dir. Kurum, 1928'te Yüksek Mühendis Mektebi adını alır. 1929'da ayrı bir mimarlık bölümü açılan okul, 1944'te İstanbul Teknik Üniversitesi adını almış ve aynı yıl Mimarlık Fakültesi açılmıştır. 1911 yılında kurulan İstanbul Teknik Okulu'nda (günümüzde Yıldız Teknik Üniversitesi) ise 1942 yılında ayrı bir mimarlık bölümü açılmıştır (Nasır, 1991: 161).

Eğitim alanında yabancı mimarların etkisi büyüktür. Devlet, Avrupa'dan mimarları, yalnızca tasarım ve uygulama alanında değil, danışmanlık ve eğitim alanında da çalışmalarını için davet etmiştir. Nitekim Güzel Sanatlar Akademisi'nin modern dönüşümü Ernst Egli eliyle olmuş, hem Güzel Sanatlar Akademisi'nde hem de İstanbul Teknik Üniversitesi'nde içlerinde Martin Wagner'in de bulunduğu yabancı mimarlar ders vermiştir. Zeki Sayar, yabancı mimarların eğitime olan etkilerini faydalı bulmuştur; “Bu hocalar öğrencilerinin modern çağın mimarlık anlayışını kavramalarını sağlamışlardır. Bu sayede her iki kuruluştan bugünün mimarlık mukadderatını elinde tutan genç kuşaklar yetişti.” (Sayar, 1973, akt. Altan, 2001: 300).

1940'larda henüz mühendislerden ve ressamlardan tam olarak ayrışamamış bir meslek olması mimarlığı daha az tercih edilir yapmıştır. Bu sebeple 1920-1930 arası mimarlık mezunu olanların sayısı 50'yi geçmemiş, 1930-1940 arasında bu sayı 110'u bulmuştur (Kınataş, 2020). 1940 sonrasında ise Teknik okulların da mezun vermesiyle Türk mimarların sayısı giderek artmıştır.

3.3.2. Meslek Örgütlenmeleri

Cumhuriyet yönetimi ile birlikte mimarlık mesleğinin tanınması, çalışma koşulları, hakları, yetki ve ücretleri yasa koruyuculuğu altına alınmış, mimarların örgütlenmelerine olanak sağlanmıştır. Bu amaçla 1927 yılında, 1035 sayılı Mühendislik ve Mimarlık Hizmetleri Kanunu ismi ile ilk yasa çıkarılmıştır. Bu kanunla birlikte mimar ve mühendis ünvanlarının kullanımı sınırlandırılmış, yapı tasarımı ve inşası görevlerinde çalışacakların sahip olması gereken diplomalar belirtilmiş ancak mühendis ve mimarlar arasında bir ayırım yapılmamıştır. Dolayısıyla bu yasanın profesyonelleşme sürecine etkisi kısıtlı olmuştur.

Cumhuriyet dönemi içinde ilk meslek örgütü de 1927’de Türk Yüksek Mimarlar Derneği adıyla Ankara’da kurulmuştur. Dernek 1934’te İstanbul’da daha sonra İzmir ve Bursa’da şube açmıştır. Dernek, Türkiye’deki mimarlık mesleğinin kamuoyu ve devlet tarafından tanınması, mimarların çalışma koşullarının iyileştirilmesi, mimarlıkla ilgili yasa önerilerinin hazırlanması amaçlarıyla çalışmıştır. Ankara’da Yüksek Mimarlar Birliği kurulduğu sırada, 1928’de İstanbul’da da Güzel Sanatlar Birliği kurulmuştur. Birlikte Mimarlık Şubesi’nin yanı sıra tiyatrocular, ressamlar, heykeltıraşlar da bulunmaktadır (Altan, 2001: 300).

Mimarlık örgütlerinin çatışma içinde oldukları bir grup, ülkeye konuk olarak gelen mimarlardır. 1934 yılında çıkan 2443 sayılı kanunla, tüm yapı faaliyetlerinin sorumluluğu Nafia Vekaleti’ne verilmiştir. Bakanlık her ne kadar kamu yapılarının projelendirme ve inşa işlerini özel kişilere verebiliyor olsa da bu kişiler genelde yabancı mimarlar olmaktadır. Kamu yapı faaliyetlerinde görev bulamayan Türk mimarlar, çoğunlukla özel yapı faaliyetlerinde görev almışlardır. Özel yapılarda görevlerin daha çok tanınan kalfa ve mühendislere verilmesi mimarların çalışma alanını daha da kısıtlamıştır. Bu durum dönemin meslek yayını Arkitekt Dergisi’nde de özellikle Zeki Sayar tarafından eleştirilmiş, konuk mimarların faaliyetleri “yabancı mimar sorunu” olarak sıklıkla metinlerde yer almıştır (Sayar, 1938; 1946). Sayar’a göre, Türk mimarlarını daha iyi yetiştirmek için artık yabancılara değil yerli mimarlara iş verilmelidir;

“Artık kendi mimarlarımız yapamaz kanaatini kafalarımızdan söküp atmalyız. Kendi elemanlarımızın yapamıyacağını zannettiğimiz mimarî işlerimizi eski bir itiyat olan yabancı mimara vermekte devam etmemeliyiz (...) Mimarî yetiştirmek ona iş vermekle kabildir. (Otorite) ler şüphesiz farkında olmayarak Türk mimarlarına iş vermedikleri ve

yetiştirmedikleri için ona ve dolayısıyla memleket mimarisine en büyük fenalığı yapıyorlar.”
(Sayar, 1938: 89)

3.3.3. Mimari Proje Yarışmaları

Erken Cumhuriyet Türkiye’sinde yarışmalar, bir iş alma ve iş verme modeli olarak görülmüştür. 1931 yılında Güzel Sanatlar Akademisi ve Güzel Sanatlar Birliği işbirliği içinde, Elazığ’da inşa edilecek bir sinema binası için açılan yarışma, Türkiye’deki ilk ulusal mimarlık yarışmasıdır (Altan, 2007: 73). 1933 yılında ise Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti tarafından, Ankara’da bir Sergi Evi inşası için uluslararası bir yarışma açılmıştır. Yarışmayı, on tanesi yabancılardan gelen yirmi altı proje içinde bir Türk mimarın, Şevki Balmumcu’nun kazanmasıyla Türk mimarların cesareti artmıştır (Tekeli, 2007). Ayrıca yarışma yoluyla, devlet eliyle görevlendirilen yabancı mimarlara karşı Türk mimarların proje alabilme imkanı doğmuştur. Ayrıca, Hariciye Köşkü, İzmir Hal Santrali, İller Bankası projeleri de Türk mimarların birincilik ödülü aldığı yarışmalarda modern eğilimlerle tasarlanan örneklerdendir. Kazandıkları yarışmalarla, Türk mimarlar, mimarlık piyasasına yabancılar kadar modern yapılar tasarlayabildiklerini kanıtlamış, tasarımlarını sunmak için ortam bulmuş ve bilinirliklerini arttırmıştır.

3.3.4. Mesleki Yayınlar

Meslek örgütlerinin yanısıra süreli yayınlar da mimarların örgütlenme faaliyetlerindedir. 1931 yılında Abidin Mortaş, Zeki Sayar ve Abdullah Ziya Kozanoğlu tarafından çıkarılmaya başlanan “Mimar” ilk Türk mimarlık dergisidir. Dergi, 1935 yılında “Arkitekt” adını almıştır. Zeki Sayar, Arkitekt’in yayınlanmasına mimarlığı tanıtmak amacıyla giriştiklerini söylemiştir; “Memlekette mimarlığın tanınmaması, bizi ‘Arkitekt’i yayımlamaya sevketti bir bakıma.” (Tanyeli, 2007: 139). Arkitekt’in genel konularını, yeni yapıların tanıtımı, eleştirileri, mimari proje yarışmaları, meslek politikası, mimarlık kuramı, mimarlık tarihi ve şehircilik olmuştur. Dergi, içeriği ile alanda bir öncü olup, mimarların örgütlenmesi konusunda da düşüncelerin geliştirildiği bir ortam sağlamıştır (Alsaç, 1976: 79). Dergi, 1980 yılına kadar Zeki Sayar’ın çabalarıyla yayınlanmaya devam etmiştir. Martin Wagner, Arkitekt’te 1936-1946 yılları arasında yayınlanan onaltı adet metniyle, şehircilik ekonomisi üzerine yazılar yazan en önemli isimlerden biri olmuştur.

Arkitekt'i izleyen dönemde 1941 yılında "Yapı", 1947 yılında "Eser" adlı dergiler çıkmış, Türk Yüksek Mimarlar Birliği'nin yayın organı "Mimarlık" ise 1944 yılında yayınlanmaya başlamıştır. Ancak bu dergiler, Arkitekt kadar uzun soluklu olmamıştır. Arkitekt gibi bir grup genç mimarın çabalarıyla yayınlanan Yapı Dergisi ve mimarlıktan çok resim, heykel, sinema gibi diğer sanat dallarına odaklanan Eser Dergisi 1950 yılına varmadan; Mimarlık Dergisi ise 1953'te yayımına son vermiştir (Sey, 1998: 33).

3.4 Yabancı Mimarlar ve Başlıca Çalışma Alanları

Türkiye'de modern mimarinin başlangıcı için 1927 yılına işaret edilir (Sözen ve Tapan, 1973; Aslanoğlu, 2010). 1927 yılında çıkan Teşvik-i Sanayi Kanunu ile yabancılara Türkiye'de çalışma imkanı tanınmıştır. Aynı yıl, Ankara planı için bir yarışma açılmış ayrıca Ernst Egli ve Clemens Holzmeister da Türkiye'ye gelmiştir. Cumhuriyet rejiminin getirdiği akılcılık, işlev, yarar ve nesnellik gibi modern kavramları kendi ülkelerinde mimarlık üretimleri içine sokmuş olan Avrupa'lı mimar ile kent plancılarının gelmesi, Türkiye'deki modern milli mimari dil oluşturma tartışmalarını zenginleştirmiştir (Durukan Kopuz, 2018). Cumhuriyet'in ilk yıllarında tüm ülke, sadece mimarlık değil, her alanda birçok uzmanı ağırlamıştır. Özellikle 1933'de Almanya'da Nasyonal Sosyalist Partisi'nin hükümete gelmesi ile birlikte çalışma izni iptal edilen, çoğu yahudi kökenli bilim insanına aynı yıl Türkiye'de gerçekleşen Üniversite Reformu ile yeni bir çalışma alanı açılmıştır.

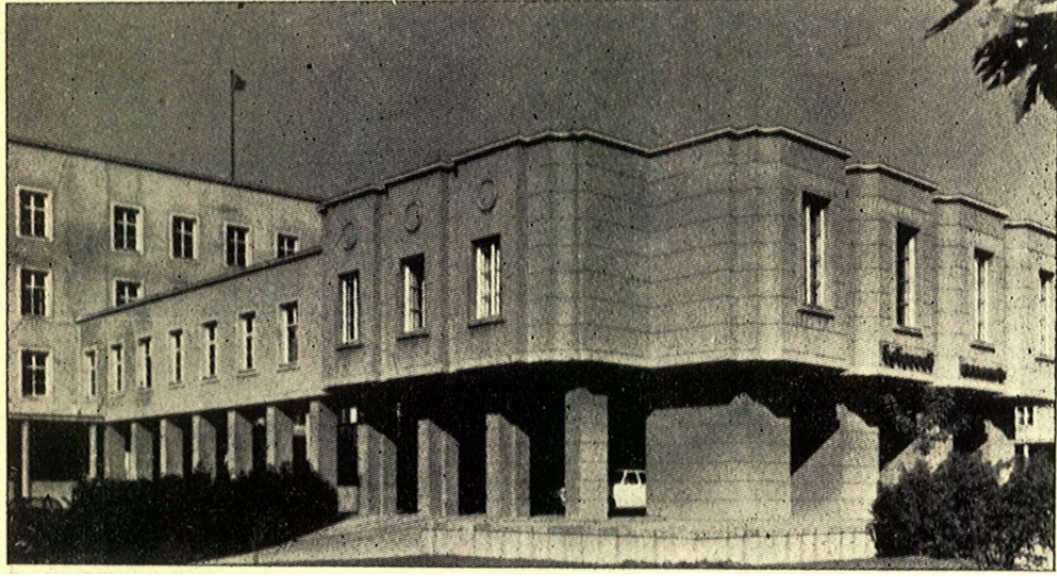
Aykut Kazancıgil'e göre, Üniversite Reformu, 1925'lerde başlayan Kemalist kültür hareketinin bir parçasıdır (Kazancıgil vd., 2000: 119). 1933 yılında, bu hareketle beraber, İstanbul Darülfünun'u kapatılarak onun yerine ilk modern Türk üniversitesi olan İstanbul Üniversitesi açılmıştır. Bu hareketin başarıya ulaşmasına vesile olan en önemli olay aynı yıl Almanya'da iktidar olan Nasyonal Sosyalistlerin, ülkedeki Yahudi ve Nazi rejimine potansiyel düşman olabilecek kişileri görevlerinden alıp ülkeden kovmasıdır (Kazancıgil vd., 2000: 120). İlber Ortaylı'ya göre, ülkelerinde normal bir hayatları olsaydı Türkiye'ye turist olarak bile gelmeyecek bilim insanlarının Almanya'da meydana gelen bu gelişme ile ortada kalıp çalışmak için Türkiye'yi tercih etmelerine sebep olmuştur (Kazancıgil vd., 2000: 122). Matematik, hukuk, filoloji, iktisat, tıp gibi birçok alanda eğitimlik

yapmak üzere Türkiye'ye gelen uzmanlar, Üniversite Reformu'na büyük katkı sunmuştur.

Mimarlık ise diğer bilim dallarından farklı ilerlemiştir; öncelikle mimarlar Üniversite Reformu kapsamında gelmemiştir. Ancak gelen mimarların önemli bir bölümü, neredeyse hiçbiri akademi basamaklarından geçmese de, Güzel Sanatlar Akademisi'nde dersler vermiştir. Uğur Tanyeli'ye göre, “modern Türkiye'de modern bir mimarlık olmalı” düşüncesi, mimarların davetindeki asıl amaçtır, bu mimarlar, yeni mimarinin uygulayıcısı olarak görünmüştür (Kazancıgil vd., 2000: 125). Özellikle Ankara'nın imarı, devlet tarafından önemsenmiş, davet edilen mimarlar da öncelikli olarak, Ankara'da inşa edilecek kamu yapıları ve Ankara'nın şehir planı için görevlendirilmiştir. Öte yandan artan mimar ihtiyacı ile birlikte mimarlık eğitimini de modernleştirme ve yabancı mimarlardan yararlanılma ihtiyacı duyulmuştur. Mimarlık eğitimi veren kurumların İstanbul'da olması, yabancı mimarların birçoğunun hem Ankara hem de İstanbul'da bulunmalarını gerektirmiştir.

3.4.1. Mimari Tasarım

Yabancı mimarların, öncelikli uygulama alanı Ankara olmuştur. 1927 yılında Türkiye'ye gelen Avusturya'lı mimar Clemens Holzmeister, Ankara'daki devlet binalarının tasarımı için görevlendirilmiştir. Holzmeister'in tasarımları arasında, Milli Savunma Bakanlığı (1928-1930), Ankara Orduevi (1930-1933), Cumhurbaşkanlığı Köşkü (1931-1932), Merkez Bankası (1931-1933), İçişleri Bakanlığı (1932-1934), Yargıtay (1933-1934) binaları bulunur (Şekil 3.6). Ayrıca 1937 yılında, Türkiye Büyük Millet Meclisi binasının tasarımı için açılan uluslararası yarışmanın sonucunda Holzmeister'in tasarımı inşa edilmiştir. 1926-1927 yılları arasında inşa edilen, Theodor Post tasarımı Sağlık Bakanlığı binası da Ankara'nın ilk modern mimarlık ürünüdür (Nasır, 1991: 247).



Şekil 3.6 İçişleri Bakanlığı, Clemens Holzmeister, 1932 (Söylemezoğlu, 1973: 28)

Holzmeister ile aynı dönemde Türkiye'ye gelen bir diğer mimar da Ernst Egli'dir. Egli de Holzmeister gibi Viyana Teknik Üniversitesi mezunudur. Egli, 1927-1936 yıllarında Milli Eğitim Bakanlığı bünyesinde danışman mimarlık yapmış, 1930'da Güzel Sanatlar Akademisi'nde Mimarlık bölümü başına geçmiş ve 1936-1940 arasında Türk Hava Kurumu başmimarı olarak çalışmıştır. Musiki Muallim Mektebi (1927-1928), Ankara Erkek Ticaret Lisesi (1928-1930), Ankara Kız Lisesi (1930), İsmet Paşa Kız Enstitüsü (1930), Mülkiye Mektebi (1935-1936) gibi yapılar, Avusturyalı mimarın tasarımlarıdır (Şekil 3.7). Egli'nin İstanbul'da tasarladığı Ragıp Devres Konutu (1932-1933) da modern sivil mimari örneklerindedir. Holzmeister ve Egli'nin uygulamalarından sonra Türk mimarlar da yavaş yavaş uluslararası üslubu benimsemeye başlamıştır; ancak onlar bu üslupla kamuya ait tasarımlar yapamamışlar, ilk örneklerini konut mimarisinde vermişlerdir (Aslanoğlu, 1980: 35).



Şekil 3.7 Ankara Kız Lisesi, Ernst Egli, 1930 (Goethe-Institut Ankara, 2010)

Robert Oerley de Egli ve Holzmeister'dan sonra Türkiye'ye gelen başka bir Avusturyalı mimardır. Ankara Numune Hastanesi (1933)'nin tasarımı, Oerley'e aittir. 1930'larda Ankara'da görevli mimarlardan biri de 1933'de gelen Martin Elsaesser'dir. Elsaesser'in Türkiye ile ilk ilişkisi, Bruno Taut, Hans Poelzig ve Paul Bonatz gibi isimlerin de olduğu gibi, ilk olarak 1916'da açılan Türk-Alman Dostluk Yurdu ile kurulmuştur. 1947'ye kadar Türkiye'de kalan Alman mimarın inşa edilen tek tasarımı Ankara'daki Sümerbank Genel Müdürlüğü binasıdır. Hans Poelzig de 1935 yılında Milli Eğitim Bakanlığı'nda inşaat işleri yöneticiliği ve Güzel Sanatlar Akademisi'nde bölüm başkanlığı yapmak üzere Türkiye'ye davet edilmiştir; ancak gelmeden önce Almanya'da vefat etmiştir. Poelzig'in yerine ise, Martin Wagner'in aracılığı ile Bruno Taut gelecektir. Bruno Taut, 1936-1938 yılları arasında Türkiye'de görev yapmış Alman mimarlardandır. Taut, Akademi'deki görevinin yanında Milli Eğitim Bakanlığı'nın Tatbikat Bürosu yöneticiliği ve okul yapıları baş danışmanlığı görevini yürütmüş, aynı zamanda serbest mimar olarak da uygulamalar yapmıştır. Taut, Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi (1936-1938), Cebeci Ortaokulu (1938), Trabzon Erkek Lisesi (1938), İzmir Cumhuriyet Kız Meslek Lisesi (1938) binalarının tasarımcısıdır (Şekil 3.8).

Taut'un 1938 yılında ani ölümü sonrasında ise Taut'un projelerini yine Almanya'dan Türkiye'ye göç eden mimarlardan olan Franz Hillinger tamamlamıştır. Taut'un tek konut projesi ise kendisi için Ortaköy'de tasarladığı villadır. Taut, Türkiye'de bulunduğu dönemde "Mimari Bilgisi" isimli bir kitap da yazmıştır. Taut, Türkiye'de iki yıl kadar kısa bir süre faaliyet gösterse de ülkedeki modern mimarlık ortamının en önde gelen isimlerinden biri olarak anılır. Birinci Dünya Savaşı öncesinde, Almanya'da modern mimarinin en radikal örneklerini veren isimlerden biri olan Taut'un Türkiye'deki üretimlerinde bölgeselci arayışlar ağır basmıştır. Taut'un tasarımlarında geleneksel öğeleri kullanmaya başlaması ardındaki temel güdüler kesin olarak bilinemese de bu yaklaşımı, Türkiye'de tasarladığı projelerin uygulanmasına olanak sağlamıştır.



Şekil 3.8 Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi, Bruno Taut, 1936
(Ünsal, 1973: 42)

1934-1938 yılları arasında inşa edilen Ankara 19 Mayıs Stadyumu ve İstanbul İnönü Stadyumu'nun tasarımcısı İtalyan mimar Paolo Violi Vietti, Ankara Gençlik Parkı tasarımcısı Fransız Theo Leveau ve Ankara Tıp Fakültesi ile Ankara Hastanesi'nin tasarımcısı Fransız mimar Jean Walter, Alman mimarların dışında 1930'larda Türkiye'de çalışan Avrupalı mimarlardandır.

1940'larda Türkiye Avrupalı uzmanları konuk etmeye devam edecek, Paul Bonatz da bu dönemde Türkiye'de bulunan en önemli mimarlardan olacaktır. Bonatz, kendini "Avrupalı bir üslubu" dayatmaktansa, milli olanı arayan tek yabancı mimar olarak" görmektedir (Akcan, 2009: 362). Türk Evi ve türk üslubuna karşı fikirler geliştiren Bonatz, fikirlerini 1944-1946 yılında Ankara'daki Saraçoğlu Mahallesi'nde uygulamaya geçirmiştir (Şekil 3.9).

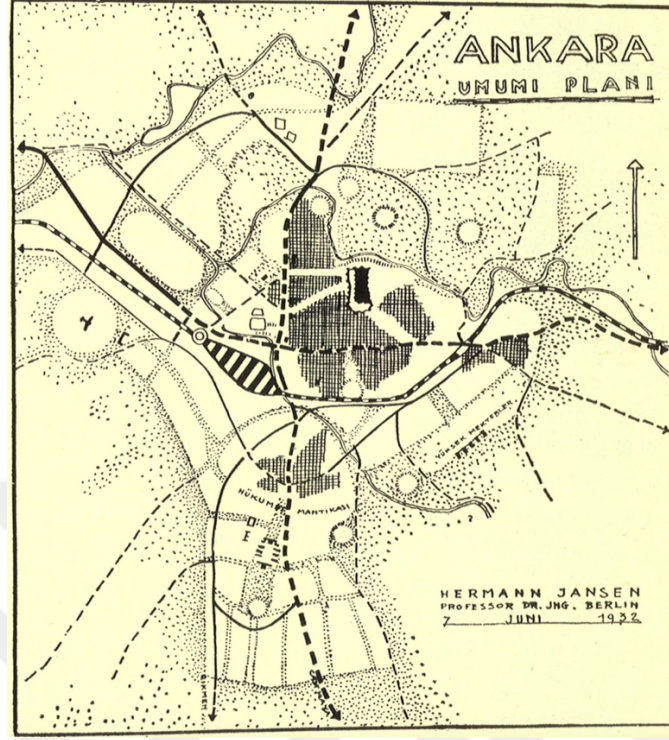


Şekil 3.9 Ankara Saraçoğlu Mahallesi’nde bir konut, Paul Bonatz, 1944 (Goethe-Institut Ankara, 2010)

3.4.2. Kent Planlama

Türkiye’de modern Cumhuriyet’in kurulması ile birlikte kentlerin planlanmasına verilen önem artmıştır. Cumhuriyet’in ilanından sonra Türkiye’deki ilk planlama çalışması, 1922’de bir yangın geçirmiş olan İzmir Alsancak’ta Fransız mimar Rene Danger’in hazırladığı plan üzerinden yapılmıştır. 1924’te ise yeni başkent Ankara için Avusturyalı mimar Carl Lörcher’e bir plan hazırlanmış, 1928 yılında ise Ankara’nın planlanması için davetli bir yarışma açılması sonucunda kazanan Hermann Jansen olmuştur (Cengizkan, 2010). 1930 tarihli Belediye Kanunu uyarınca belirli büyüklükteki yerleşimler için kent planı hazırlama zorunluluğu ile birlikte 1937’de İzmit, 1938’de Mersin, Gaziantep, Ceyhan, Adana ve 1939’da Tarsus’un imar planları hazırlanmıştır (Tekeli, t.y.). Bu şehirlerin imar planları da Jansen tarafından hazırlanmıştır (Nasır, 1991: 283). Ayrıca Jansen, 1935’te Ankara Bahçelievler’de Türkiye’nin ilk bahçeşehir konutlarını tasarlamıştır. Jansen’in arazi kenarında tek ve ikiz evler, ortada ise sıra evler hayal ettiği, evlerin büyük arka bahçelerinin ve küçük ön bahçelerinin bulunduğu, arazinin ortasında ortak aktiviteler için bir mekanın ayrıldığı 317 birimlik projesi, 169 birimlik olarak, daha seyrek bir halde inşa edilmiştir (Akcan, 2009: 153-156). Jansen, planının

onaylandığı 1932'den 1939'a kadar Ankara Belediyesi İmar Danışmanı olarak görev yapmıştır (Şekil 3.10) (Cengizkan, 2010).



Şekil 3.10 Ankara Planı Genel Hatları, Jansen (Söylemezoğlu, 1973: 29)

1930 tarihli Belediye Kanunu, İstanbul için bir imar planı hazırlanmasını zorunlu kılmıştır. İstanbul'un planı da Ankara'da olduğu gibi yarışma ile belirlenmiştir. 8 Şubat 1933 tarihinde TBMM'nde "İstanbul için yaptırılacak imar planının müsabaka yoluyla tespiti amacıyla hazırlanan kanun teklifi" kabul edilir (BCA, 30.1.0.00/81.533.6) ve Alman plancı Hermann Ehlgötz, Fransız plancı Alfred Agache ve Fransız plancı Henri Prost yarışmaya davet edilir (Bilsel, 2010a: 36). Prost o dönemde Paris planlanmasıyla meşguldür ve yarışmaya katılamaz; bunun üzerine Prost ile birlikte Paris planlamasında çalışan şehir plancısı Jacques Henri Lambert yarışmaya davet edilir (Bilsel, 2010a: 36). İstanbul Belediyesi tarafında yarışmaya davet edilen uzmanlara gönderilen, belediye başkanı Muhittin Üstündağ imzalı davet yazısında, bunun bir "planlama konkuru" (planlama yarışması) olmadığı, amaçlananın şehircilik uzmanlarının görüşlerine başvurulması olduğu vurgulanmış ve belediyenin bu uzmanlardan biriyle çalışmak hususunda tercih hakkını sakladığını belirtilmiştir (Bilsel, 2010a: 36). Yarışmacılar İstanbul'a gelmiş, aynı yıl raporlarını tamamlamışlardır. Raporlarda cadde genişletmeler, ana yollar, tarihi eserlerin nasıl korunacağı, yeni köprüler, istasyonlar ve demiryolları,

İstanbul Limanı'nın konumu, şehrin sosyal alanları vb. konular yer almıştır (Anonim, 1935). Değerlendirme komisyonu raporunda, "M. Agache ile M. Lember't'in şehrin düzenine temel olan düşünceleri bilhassa ekonomik bakımdan mübalağalı, M. Elgözt'ün ise daha rasyonel olduğu görülmüştür." denilerek Ehlgözt'ün projesi başarılı bulunmuş ve birinci olarak seçilmiştir (Anonim, 1935: 62). Ancak Ehlgözt'ün projesi nedeni bilinmeyen bir şekilde uygulanmamıştır. Câna Bilsel'e göre (2010: 37), projenin uygulanmamasında "(...) projenin seçiminde etkili olmuş olan Nafia Vekâleti (Bayındırlık Bakanlığı) ile İstanbul Belediyesi arasındaki bir anlaşmazlık etkili olmuş olabilir."

İstanbul planlama yarışmasına katılan Agache, 1933'te, Erzurum ve Trabzon için de imar planları hazırlamıştır (Sözen, 1984: 169). İstanbul planlama yarışmasının sonuçlanmasıyla aynı dönemde Martin Wagner İstanbul'a gelmiştir. İstanbul Belediyesi İmar Müşavirliği görevi ile 1935 yılında Türkiye'ye gelen Wagner, 1937'de Nafia Vekaleti Şehircilik Danışmanlığı görevine getirilmiştir. 1938 yılında Amerika'ya giderek görevinden ayrılan Wagner'in yerine Gustav Oelsner gelmiştir.

Wagner'in Türkiye'ye geldiği yıl İstanbul imar planını hazırlaması için Henri Prost'a teklif gitmiş, 1936 yılında göreve başlayan Prost, 1950 yılına kadar görevine devam etmiştir. 1936-1950 yıllarında bölgesel nazım planları hazırlayan Prost'un tasarımları kısmen uygulanmıştır.

Anadolu kentleri üzerine araştırmalar yapan Ernst Egli de 1936-1940 yılları arasında Niğde, Tavas, Kızılcabölük, Balıkesir, Edirne ve Samsun şehir planlarını tasarlamıştır (Nasır, 1991: 259). Ernst Reuter de Türkiye'de görev yapmış şehircilerdendir. İktisat Vekaleti'nde tarife uzmanı olarak görev yapan Reuter, Wagner aracılığı ile Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Okulu'nda şehircilik dersleri vermeye başlamıştır.

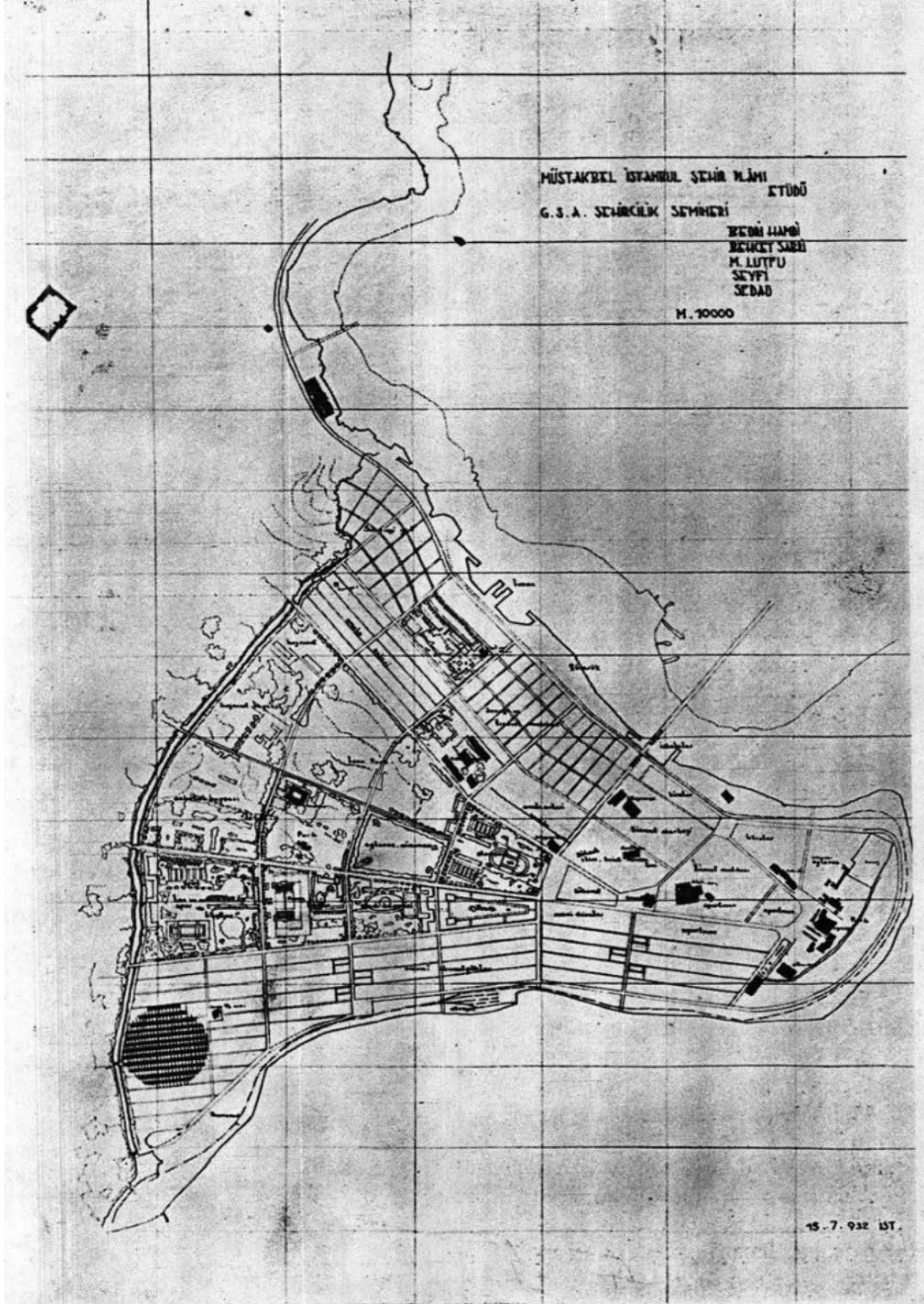
Ayşe Nasır, bu dönemde yapılan kent planlama çalışmalarının, gelecek için tahminde bulunmayı sağlayacak sosyo-ekonomik araştırmalardan, haritalardan, verilerden yoksun olduğunu, planların soyut bir güzelleştirme kavramına dayandığını söylemiştir (Nasır, 1991: 289).

3.4.3. Mimarlık Eğitimi

Cumhuriyet'in kurulduğu yıllarda, Türkiye'de mimarlık eğitimi veren tek kurum Sanayi Nefise Mektebi'dir. Guilio Mongeri ve Vedat Tek'in atölyelerinin bulunduğu okul, ulusal mimarlık akımı çerçevesinde eğitimini sürdürüyordur. Yeniden imar edilen Türkiye için yeni yönetimin çok sayıda nitelikli mimar ihtiyacı oluşur, bu nedenle mimarlık ve mühendislik eğitimleri, Atatürk ilkeleri öncülüğünde yeniden düzenlenmiştir. 1927 yılında Türkiye'ye gelen ve Milli Eğitim Bakanlığı'nda danışman mimarlık yapan Ernst Egli, mimarlık eğitiminin düzenlenmesi için de görevlendirilmiştir. Güzel Sanatlar Akademisi olarak yeniden adlandırılan okulun Mimarlık Bölüm başkanlığına Ernst Egli getirilmiştir. Egli'nin öncülüğünde Vedat Tek ve Mongeri'nin atölyeleri kapatılmış, modern mimari atölyesi kurulmuştur. Egli, Akademi'nin yeni düzeni için Avrupa'daki "Techische Hochschule" programını yeniden yorumlayarak uygulamıştır (Nasır, 1991: 290). Egli'nin program içine eklediği birçok dersten biri de Şehircilik'tir. Dersler, teorik anlatımların yanısıra pratiklerle desteklenmiştir. Akademideki son sınıf öğrenciler tarafından tasarlanmış İstanbul planları olduğu bilinmektedir (Şekil 3.11) (Anonim, 1932). Ayrıca Behçet Ünsal, Egli'nin Türk mimarisini araştırmaya önem verdiğini ve Akademi'de Milli Mimari Semineri'ni Egli'nin başlattığını söyler (Ünsal, 1973: 38). 1933 yılında gerçekleşen Üniversite Reformu sırasında Akademi'de Egli'nin yaptığı değişiklikler yeterli görülüş, başka bir değişime ihtiyaç duyulmamıştır (Nasır, 1991: 297).

1936 yılında Egli'nin Akademi'nin Mimarlık Bölümü'nün yenilenmesi için sunduğu programın kabul edilmemesi ve gerekli ödeneği vermemesini sebep göstererek istifa etmesinin ardından bölüm başkanlığı için Hans Poelzig ile görüşülmüştür; ancak Poelzig, Türkiye'ye gelmeden vefat etmiştir. Onun ardından ise Martin Wagner aracılığı ile Bruno Taut, Akademi'de bölüm başkanlığı görevine davet edilmiştir. Taut'un bölüm başkanlığı yaptığı yıllarda, Martin Wagner, Erich Zimmerman, Wilhelm Schütte, Margarate Schütte Lihotzky, Franz Hillinger de Akademi'de görev yapmış mimarlardandır. Taut'un Akademi'deki son sınıf öğrencilerine, memurlar için ekonomik konut tasarımı konusunu çalıştırdığı ve öğrencilerin Ankara'da inşa edilecek toplu konut önerileri hazırladığı bilinmektedir (Şekil 3.12) (Anonim, 1937). Taut'un ölümünden sonra ise Alman mimar Robert

Volhoelzer 1941 yılına kadar Mimarlık Bölümü başkanlığı yapmış, Akademi’de başkanlık yapan son yabancı mimar olmuştur.



Şekil 3.11 Güzel Sanatlar Akademisi son sınıf öğrencilerinin, Ernst Egli öncülüğünde, Tarihi Yarımada için hazırladığı plan etüdü, 1931-1932 (Anonim, 1932: 259)



Şekil 3.12 Güzel Sanatlar Akademisi son sınıf öğrencilerinin Bruno Taut'un yönergesiyle hazırladığı, Ankara'da memurlar için konut mahallesi vaziyet planı (Anonim, 1937: 212)

Akademi'de yabancı mimarlar eşliğinde değişiklikler yapılırken, Yüksek Mühendis Mektebi'nde de değişiklikler yapılmaktadır. Mektebin, 1929'da açılan Mimarlık Bölümü'nde öğretmenlik yapmış yabancı mimarlar şunlardır; Bruno Taut (1936), Fransız Mimar Debes, Margarate Schütte Lihotzky (1938-1940), Clemens Holzmeister (1940-1949), Gustav Oelsner (1940-1949), Paul Bonatz (1947-1950). Bonatz, mimari eğitimde Egli ile başlayan rasyonel, işlevci tutumun yerini bölgeselci, klasik düşüncelere bırakmasında etkili isimlerden biri olmuştur (Nasır, 1991: 302).

Yabancı mimarların uygulamaları yanında eğitimdeki rolleri de Türkiye'de ortaya çıkan ve uygulanan üslupları etkilemiş, öğrencilerden başlayarak, mimarlık çevresinde mimari bir bilinç oluşturmaya yardımcı olmuştur.

Sonuç olarak, 1930'larda Türkiye'de görev yapmış yabancı mimarların büyük bir kısmı Almanya'da Nasyonal Sosyalist Partisi'nin iktidarından kaçan Alman vatandaşlardan oluşmaktadır. Kimi uzun kimi kısa süre ülkede kalan bu mimarların genellikle hem uygulama hem eğitim alanlarında görev aldığı görülmektedir. Öte yandan ülkeye gelen bu mimarların büyük bir kısmı Ankara'nın imar faaliyetleri için çalışmış, özellikle devlet yapılarını tasarlamıştır. Yabancı mimarların İstanbul ile bağlantısı büyük ölçüde Akademi sayesinde olmuştur. Direkt İstanbul'a gelen mimarlar ise, İstanbul şehir planı için gelmiştir. 1933'teki yarışma için gelen

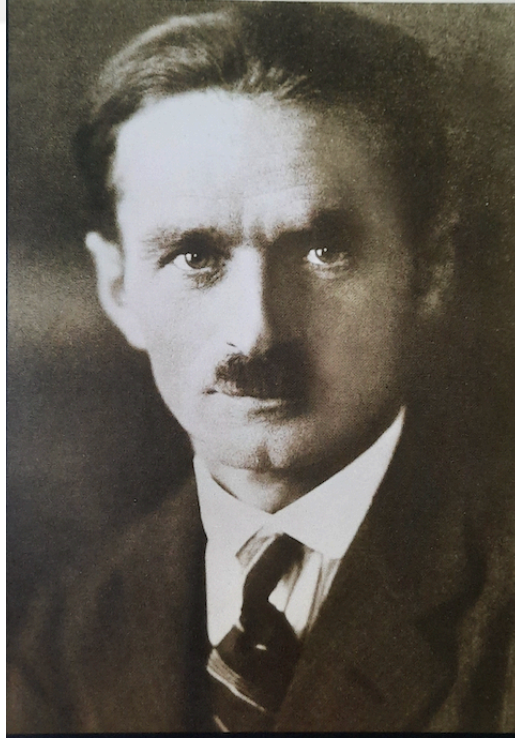
Ehlgötz, Agache ve Lambert bu isimlerdendir. Bu tezin ana konusunu oluşturan Martin Wagner de, yarışmanın sonucunun açıklanmasından sonraki süreçte, 1935'te İstanbul'a imar danışmanı olarak ve Belediye bünyesinde çalışmak üzere gelmiştir.



MARTIN WAGNER'İN YAŞAMI VE TÜRKİYE YILLARI

4.1 Gençlik Yılları ve Eğitimi

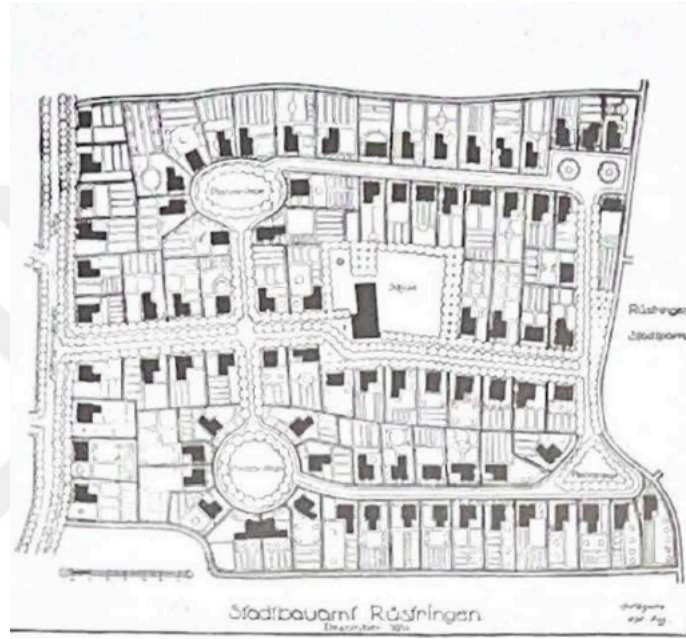
Martin Wagner, 1885 yılında Almanya, Königsberg'de doğmuştur (Şekil 4.1). Üniversiteye başlamadan önce, 1903 yılında, kent sosyolojisi alanında çalışmalar yapan Georg Simmel'in Berlin'deki derslerine katılmaya başlamıştır. Wagner'in dinamik şehircilik anlayışının bu derslerle beraber gelişmeye başladığı düşünülmektedir (Scarpa, Kieren ve Homann, 1985: 8). Wagner, Mimarlık eğitimine 1905 yılında Berlin Charlottenburg Teknik Üniversitesi'nde başlamış, 1908'de Hermann Muthesius'un stüdyosunda çalışmış ardından Dresden Üniversitesi'nde şehir planlama ve ekonomi alanlarında dersler almıştır. 1910 yılında üniversite eğitimini tamamlayarak Dresden Üniversitesi'nden mezun olan Wagner, 1915 yılında kentlerdeki yeşil alanlar üzerine doktora tezini tamamlamıştır (Scarpa vd., 1985: 158).



Şekil 4.1 Martin Wagner (Demir, 2008: 81)

4.2 Almanya'daki Meslek Hayatı

Wagner, üniversiteden mezun olduktan sonra 1911'e kadar Berlin-Weißensee Belediyesi'nde çalışmıştır. 1911 yılında Hamburg'a gitmiş ve oradaki inşaat idaresinde görev yapmıştır. Aynı yıl, Rüstringen şehrinin şehir imar dairesi müdürü olup ve 1914 yılına kadar bu görevde kalan Wagner, bu dönemde, kentin imar planları, yeşil alanlar ve sosyal konut projeleri üzerinde çalışmıştır (Şekil 4.2) (Scarpa vd., 1985: 158).

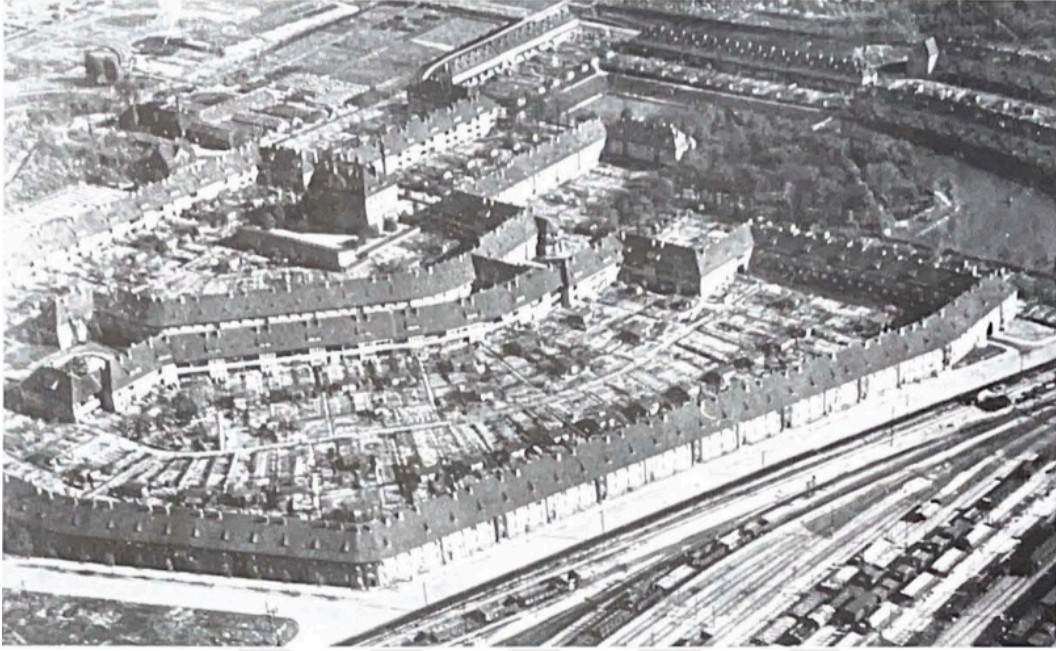


Şekil 4.2 Martin Wagner tarafından hazırlanan Rüstringen Şehir Meydanı planı (Scarpa vd., 1985: 161)

1918 yılında Birinci Dünya Savaşı'na katılmak üzere askere alınan Wagner, savaş sırasında, özellikle yapım süreçlerinin rasyonelleştirilmesi konularıyla ilgilenmiştir. Bu kapsamda, Taylor yönetim ilkelerinin³ inşaat sektöründe uygulanması üzerine çalışmıştır. 1919 yılında, Schöneberg Belediyesi Wagner'i şehir planlama mimarı olarak göreve davet etmiştir. Wagner, burada, yapım süreçlerindeki rasyonelleşme çalışmalarını pratiğe dökme imkanı bulmuş, örneğin, Siedlung Lindenhof projesinde bu yaklaşımlarını uygulamıştır (Şekil 4.3) (Scarpa

³ Taylor'un Bilimsel Yönetim İlkeleri, Amerikalı iktisatçı ve mühendis Frederick Winslow Taylor tarafından geliştirilen, iş akışlarını analiz eden ve sentezleyen bir işletme teorisidir. Ana amacı ekonomik verimliliği, özellikle de işçi verimliliğini arttırmaktır.

vd., 1985: 158). Aynı yıl, savaş sonrası dönemdeki politikalara da ilgi duymaya başlamış, sosyalist fikirlere yakın durmuş, işçi hareketlerinin yanında yer almış ve Sosyal Demokrat Parti'ye katılmıştır (Scarpa vd., 1985: 159-160).



Şekil 4.3 Martin Wagner tarafından tasarlanan Siedlung Lindenhof (Scarpa vd., 1985: 165)

Schöneberg'de şehir planlama memurluğu yaptıktan sonra Alman İnşaat Locaları Birliği olan Verband sozialer Baubetriebe (VSB)'in kurucuları arasında rol alan Wagner, 1925 yılına kadar birliğin genel müdürlüğünü yapmıştır (Scarpa vd., 1985: 158). Kamu yararına ekonomik, modern konut inşa etme amacıyla kurulan dernek, 1924 yılından sonra DEWOG (Deutsche Wohnungsgesellschaft) isimli araştırma enstitüsü ve GEHAG isimli ucuz ve modern toplu konut projeleri üreten kooperatifin alt kuruluşu olarak çalışmıştır (Akcan, 2009: 266). DEWOG, 1923 yılında, Wagner'in planları doğrultusunda, işçi sendikaları tarafından kurulmuş olan, kamu yararına çalışan konut şirkettir. Amacı, işçiler ve dar gelirli kesimler için ucuz konut üretmektir. Wagner, DEWOG aracılığıyla, endüstrileştirilmiş ve rasyonelleştirilmiş yapım yöntemleri üzerinde çalışmış, büyük ölçekli toplu konut projelerinin gerçekleştirilmesine katkı sağlamıştır. Martin Wagner ve Bruno

Taut'un tasarladığı Siedlung⁴ Britz de GEHAG tarafından gerçekleştirilmiş yapılardan biridir; yapı içerisinde çok sayıda yeni konut tipleri, çok çeşitli konut blokları, bloklar arasında geniş bahçeler ve bunlarla bütünsel bir biçimde kent sokakları tasarlanmıştır (Şekil 4.4) (Akcan, 2009: 267).



Şekil 4.4 Martin Wagner ve Bruno Taut tarafından tasarlanan Siedlung Britz (Scarpa vd., 1985: 167)

Wagner aynı zamanda bahsi geçen kuruluşların dergilerinde editörlük ve yazarlık yapmıştır (Scarpa vd., 1985: 166). Çıkardıkları Wohnungswirtschaft Dergisi'nde, DEWOG'un kurucuları olan Martin Wagner, Bruno Taut ve Richard Linneke'ye ek olarak Walter Gropius, Heinrich Tessenow ve Leberecht Migge'nin de yazıları yayınlanmış, dergi, konut üzerine üretken bir tartışma alanı doğurmuştur (Şekil 4.5) (Akcan, 2009: 266).

⁴ Zeki Sayar, Arkitekt Dergisi'nde yayınlanan "Yeni Şehirlerin İnkişafı ve "Siedlung"lar" metninde, "siedlung"u "mahalle" olarak tercüme etmiştir (Sayar, 1932: 215).



Şekil 4.5 Martin Wagner, Bruno Taut ve Richard Linneke tarafından çıkarılan Wohnungswirtschaft Dergisi'nin Kapakları (Scarpa vd., 1985: 166; Akcan, 2009: 266)

Esra Akcan, özellikle, Martin Wagner'in 1925'te Wohnungswirtschaft Dergisi'nde yayınlanan "Englische Gartenstädte" (İngiliz Bahçeşehirleri) ve "Das Problem der Reinen Gartenstadt" (Saf Bahçeşehrin Sorunları) makalelerine dikkat çeker ve Wagner'i Siedlung konut tipinin gelişiminde önemli bir isim olarak görür;

"Wagner, 1924'ten Türkiye'ye gelene kadar Berlin'deki modern toplu konut kavramının erken bahçeşehir tipinden Weimar Siedlung tipine dönüşmesinde en etkili isimlerden biri oldu. İngiliz bahçeşehirleri üzerine yazdığı metinlerinde, GEHAG tarafından yapılan Siedlungen ile bahçeşehir kavramı arasındaki farka dikkat çekti." (Akcan, 2009: 268)

Wagner'e göre bahçeşehir, fakir halkın ihtiyaçlarını karşılamada yetersiz kalmaktadır. Konut inşasının ekonomik başarısı, şehirden uzak yerlerde bahçe içinde müstakil evlerin inşasını terk edip var olan şehirler yeniden canlandırılarak, kent içinde çok aileli blokların inşasıyla gerçekleşebilir (Akcan, 2009: 269-271).

Wagner, yatırımcı, plancı, yönetici, mimar, mühendis, iktisatçı gibi çeşitli aktörlerin ortak bir yönetim altında çalışmasıyla gerçekleşebilecek Siedlung projeleri için, mimarı bir yönetici konumunda görmüştür (Akcan, 2009: 294). Wagner'in 1926 yılından sonra, yönetici mimar konumunda gerçekleştireceği projeler de bulunmaktadır.

Wagner, 1926 yılında Berlin’de şehir planlama müdürlüğü görevine getirilmiştir, bu görevde iken Berlin’in imar planı için çalışmalar yapmanın yanında toplu konut projeleri ile de ilgilenmiştir. 1927’de, sosyal konut üretimi için Amerikan bankalarından büyük ölçekli bir kredi sağlanması konusundaki girişimlerde bulunmuştur; ancak girişimleri, başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Ayrıca Wagner, 1929 yılında Berlin’deki inşaatlar için bir kanun teklifi hazırlamıştır (Scarpa vd., 1985: 167-168).

Wagner, 1928-1929 yıllarında, Berlin’de gerçekleştirilen büyük kentsel konut projelerinin planlanması ve koordinasyonu sürecinde aktif rol oynar; örneğin Schillerpromenade (Beyaz Şehir) Konut Yerleşimi, Wagner’in yönetimi altında gerçekleştirilen ilk büyük konut projelerinden biridir, Wagner, projenin ön planlama çalışmalarını yürütmüş ve proje mimarlarını seçme sürecinde etkili olmuştur (Şekil 4.6) (Scarpa vd., 1985: 172). UNESCO Dünya Mirası Listesi’nde yer alan yerleşkedeki binaların tasarımı, İsviçreli mimar Otto Rudolf Salvisberg ve Berlinli mimarlar Bruno Ahrends ve Wilhelm Büning tarafından yapılmıştır. Martin Wagner yönetiminde inşa edilen bir diğer yerleşke Siemensstadt Konut Yerleşkesi’dir. Wagner, bu proje için de projenin ön planlama çalışmalarını yürütmüş ve proje mimarlarını seçmiştir. Wagner’in görevlendirdiği mimarlardan biri olan Hans Scharoun, yerleşimin kentsel planlama alanında sorumlu olmuştur (Scarpa vd., 1985: 172). UNESCO Dünya Mirası Listesi’nde yer alan yerleşkenin tasarımında görev alan diğer mimarlar şunlardır; Walter Gropius, Otto Bartning, Hugo Häring, Fred Forbát ve Paul Rudolf Henning.



Şekil 4.6 Martin Wagner’in yönetimi ile inşa edilen Schillerpromenade (Beyaz Şehir) Konut Yerleşimi (‘Arcguide’, t.y.)

Şehir planlama ve konut projeleri dışında, yazın hayatında da aktif rol aldığını söylediğimiz Wagner, 1929’da Adolf Behne ile birlikte, “Das Neue Berlin” (Yeni Berlin) dergisini çıkarmaya başlamıştır (Şekil 4.7). Dergide, modern mimarlık, sanat ve kent planlaması konularına yer verilmiş, derginin modeli, “Das Neue Frankfurt” dergisi olmuştur. Wagner, aynı zamanda dergide, 1924’te ekonomist Walther Astor ve 1929’da Şehir Meclis Üyesi olan mimar Ernst Reuter ile birlikte yaptığı iş gezilerinden edindiği Amerika kentlerindeki deneyimlerini aktarmıştır. Scarpa, kitabında, derginin, Wagner’in yakın çevresindeki mimarlar, sanatçılar ve kent plancılarının çalışmalarına iyi bir genel bakış sağladığı ifade etmiştir. (Scarpa vd., 1985: 172).



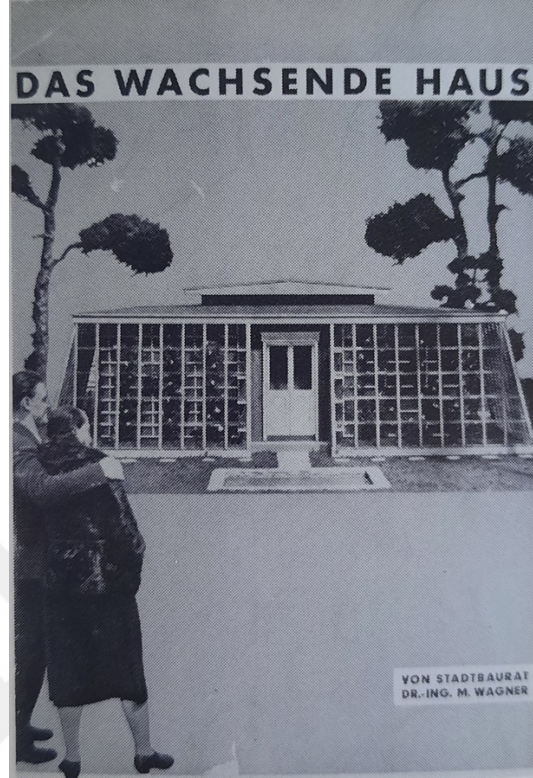
Şekil 4.7 Martin Wagner ve Adolf Behne tarafından çıkarılan Das Neue Berlin Dergisi kapağı (Scarpa vd., 1985: 172)

1930 yılında, ekonomik krizin etkisiyle belediye bütçesindeki kısıntılar nedeniyle Wagner, planlama çalışmalarında zorluk yaşamaya başlar. Wagner, bu dönemde ekonomik örgütlenme, işgücü politikaları, banka-finans sektörünün kent planlama üzerindeki rolü gibi konulara yoğunlaşmıştır (Scarpa vd., 1985: 172).

Wagner, 1931 yılında, arazi spekülasyonuna ve kamu mülklerinin özelleştirilmesine yönelik girişimlere karşı çıkarak, Nisan ayında Sosyal Demokrat Parti’den istifa eder. Ancak aynı yıl, Prusya Sanat Akademisi üyeliğine seçilir (Scarpa vd., 1985: 172-174).

Wagner, 1932 yılında “Sonne, Luft und Haus für alle” yarışması için “büyüyen ev” projesini geliştirmiştir (Scarpa vd., 1985: 174). Aynı yıl, “Das wachsende Haus” (Büyüeyebilen Ev) isimli, Almanya’da Hans Poelzig, Max ve Bruno Taut, Hans

Scharoun, Eric Mandelsohn, Ludwig Hilberseimer gibi önemli mimarların tasarımlarını derlediği kitabını yayınlamıştır (Şekil 4.8) (Akcan, 2009: 313).



Şekil 4.8 Martin Wagner'in yayınladığı Das wachsende Haus kitabı (Scarpa vd., 1985: 175)

Wagner 1933 yılı başında, politik bir eyleme katılan iki öğrencinin Sosyal Nasyonalist bir bakan tarafından okuldan atılmasına tepki olarak Prusya Sanat Akademisi'nden istifa eder (Akcan, 2009: 150). Aynı yılın Mart ayındaki seçimlerden sonra ise Nasyonal Sosyalist Partisi'nin iktidara gelmesiyle Berlin İmar Müdürlüğü görevinden alınır (Nicolai, 2011: 184). Sosyal Demokrat olduğu bilinen Wagner, "Reich Başkanının, Halkın ve Devletin Korunmasına" ilişkin 28 Şubat 1933 tarihli emri, 24 Mart 1933 tarihli Yetki Yasası ve 7 Nisan 1933 tarihli "Devlet memurları statüsünün yeniden belirlenmesine" ilişkin yasa ile beraber hukuki bir dayanak oluşturularak işinden edilir (Klaus-detlev Grothusen, 1981). Bu süreçte maaşı kesilen ve Almanya'da çalışma izni bulunmayan Wagner, Berlin'deki evini satmak zorunda kalmıştır ve 1934 yılında karısının imzasıyla birkaç makale yayınlamıştır (Scarpa vd., 1985: 174). Aynı dönemde Deutsche Werkbund'un Nasyonal Sosyalist hükümetin politik ilkelerini kabul etmesi üzerine Gropius'un da aralarında bulunduğu birkaç isimle beraber topluluktan ayrılmıştır (Nicolai, 2011: 184).

4.3 Türkiye'deki Mimarlık Kariyeri

Wagner'in sürgüne giden yolculuğunun başlangıcı, 1933-1935 yıllarıdır. Martin Wagner'in oğlu Bernard Wagner'e göre, bu yıllar babasının en zor yıllarıdır (Nicolai, 2011: 184). Prusya Sanat Akademisi ve Werkbund'dan ayrılması, Nasyonal Sosyalist hükümet tarafından işinin elinden alınması ve çalışma izni bulamamasıyla Wagner, artık Almanya'yı terk etmenin yollarını aramaya başlar. Wagner'in yurtdışındaki arkadaşları, kendisine uygun bir pozisyon bulma arayışına girmiştir. Aynı dönemde, Avrupa üzerinden Amerika Birleşik Devletleri'ne gitmek üzere Almanya'dan ayrılmış olan Walter Gropius, İstanbul'daki Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Bölümü'nün başkanlığı için öneride bulunması istendiğinde Wagner'i tavsiye etmiştir (Nicolai, 2011: 185). Her ne kadar bu görev Wagner'e verilmemiş olsa da, Gropius'un bu tavsiyesi Wagner'in Türkiye ile olan ilk bağlantısını kurmasına vesile olmuştur. Nicolai'nin verdiği bilgilere göre, ikinci bağlantı kanalı ise 1935 yılında, İstanbul'da, şu anda AKM'nin bulunduğu yerde inşa edilmesi planlanan tiyatro ve konser salonu binası yarışmasını kazanarak İstanbul'a gelmeye ve Güzel Sanatlar Akademisi'ne katılmaya hazırlanan Alman mimar Hans Poelzig aracılığıyla olmuştur (Nicolai, 2011: 185). Poelzig vasıtasıyla Wagner'e İstanbul Belediyesi İmar Danışmanlığı teklifi iletilmiş ve Wagner, bu işe oldukça ihtiyaç duyduğu için teklifi kabul etmiştir (Scarpa vd., 1985: 174). Ali Cengizkan (2009) ise, Wagner'in Poelzig'den önce İstanbul'a geldiğini ve Poelzig'in İstanbul'daki bağlantılarını kurmasında yardımcı olduğunu belirtir.

Wagner, Türkiye'ye gelmeden iki ay önce, Poelzig'in Türkiye'deki görevi üzerine, Gropius'a yazdığı bir mektupta, Türk hükümetinin, "yeni üslup" kurma arzusunu küçümsemiştir:

"(Poelzig) Hala daha hem İstanbul'daki ikameti hem de Yüksek Okul'da içerisinde "yeni Türk üslubu"nu yaratacağı bir atölye kurabilmesine ilişkin görüşmelerini sürdürmektedir. Bütün bu yeni ülkeler ne kadar naifler! Herbiri hemen yeni bir üslup ile tarihe geçmek arzusundalar." (Wagner, 1935, akt. Nicolai, 2011: 192)

Bernd Nicolai, 1935 yılında Gropius'a yazdığı bir mektupta Wagner'in Türkiye deneyimini, sürgün sonrası içsel bir toparlanma süreci olarak değerlendirdiğini söyler ve Wagner'in kişiliğine dikkat çeker:

“1933 yılında Berlin İmar Müdürlüğü görevinden alınan Martin Wagner, çok katmanlı bir kişilik sergilemektedir. (...) Wagner, politik kişiliğinden dolayı prensiplerine bağlılığından bir an için bile vazgeçmemesi nedeniyle sürgün durumuna sürüklenmiştir. Oldukça dik başlı ve insanlarla ilişkilerinde zor bir karakter olan, yazışmalarında kısmen iğneleyici keskin bir tavır okunabildiği ve eski meslektaşı Ernst Reuter gibi 1933 öncesinde iş yoğunluğu çok fazla olan Wagner, vatanını ve işini kaybetmiş olmaktan dolayı çok acı çekmiştir. Bu gerçeklik, onun “aktif yaşam” (vita activa) durumundan, “düşünsel yaşam” (vita contemplativa) durumuna ani geçişinden kaynaklanmıştır: İstanbul’da yaşadığı yılların, “sadece içsel olarak kendi kendini toparlama süreci” olduğunu ifade etmiştir.” (Nicolai, 2011: 183)

Sürgünün ardından geçen iki yıldan sonra ise, meslektaşı Ernst May’e yazdığı bir mektupta, Wagner, İstanbul’u birinci sınıf bir bekleme alanı olarak tanımlayacaktır; “(...) burada gerçekten cenneti andıran, birinci sınıf bekleme salonumda belli ki biraz daha sebat etmem gerekecek.” (Wagner, 1937, akt. Nicolai, 2011: 183)

Wagner, Türkiye’de bulunduğu yıllarda İstanbul Belediyesi ve Nafia Vekaleti bünyesinde çalışmış, Güzel Sanatlar Akademisi’nde şehircilik dersleri vermiştir.

4.3.1. İstanbul Belediyesi İmar Müşavirliği

1935 yılında Almanya'dan ayrılıp İstanbul’a gelen Wagner, ilk olarak İstanbul Belediyesi’nde imar danışmanı olarak görev yapmış ve bu pozisyonda aylık 800 lira maaş almıştır (BCA, 30.18.1.2/52.1410). Wagner’in sözleşmesi başlangıçta iki aylık, ardından iki yıllık olarak düzenlenmiştir (Nicolai, 2011: 185, 187). İki yıllık sözleşmesi onaylandıktan sonra ailesi de İstanbul’a gelen Wagner, Kadıköy Moda’da yaşamıştır (Bilen, 2022: 98). İstanbul’a geldiğinde Wagner’i karşılayan kişi, planlama bürosundan meslektaşı Sabri Oran olmuştur. Oran, ilk karşılaşmalarını şu şekilde anlatmaktadır;

“1935 senesinin güzel bir Mayıs günü idi. İstanbul Belediyesi namına Venedik tariki ile gelmekte olan ve Belediye imar Müşaviri olarak tayin edilmiş bulunan eski Berlin imar Müdürü (Stadtbaudirektör) Martin Wagner’i rıhtımda karşılamağa memur edilmiştim. Martin Wagner’i o güne kadar hiç görmemişim. Yalnız Berlin’in çok faal ve enerjik imâr Müdürü olduğunu kitap ve birçok mecmualarda okumuştum. Vapur rıhtıma yanaşırken hiç görmediğim bir adamı, bu kadar kalabalık bir kitle içinde nasıl tanıyacağımı kendi kendime düşünüyorum ve kafamda buna bir çare bulmağa uğraşıyordum. Çok geçmeden Vapur rıhtıma yanaştı, yolcu iskeleleri yere iner inmez ilk gelen yolcuya Almanca «Siz Stadtbaurat» Martin Wagner değil misiniz? diye hitap etmek mecburiyetinde kaldım. Hayretler içinde «beni nasıl tanıdınız?» sorusuna, dayanamadım sizin gibi enerjik ve faal bir imar Müdürüne ancak böyle Vapurdan birinci inmek yakışır cevabını verdim. Yüzü biraz kızardı ve tevazu içinde «yoksa kıyafetimde bir tuhafılık mı var» diye sordu. Hayır kıyafetinde hiçbir acayıplik yoktu. ... Esas

mesale şapkada değil, onun enerjik karakterinde ve faal yaratılışında olduğu muhakkaktır.”
(Oran, 1957: 82)

Nicolai'nin aktardığı bilgilere göre, Wagner'in çalıştığı imar bürosunun müdürlüğünü Ziya Kocainan yapmakta ve bu büroda üç mimar daha görev almaktadır (Nicolai, 2011: 187). 1935 yılında Wagner'in Gropius'a yazdığı mektuptan alınan bilgilere göre, Wagner'in çalışma arkadaşlarından yalnızca Sabri Oran, Stuttgart'ta Bonatz'ın yanında asistanlık yaptığı dönemde bir miktar kent planlama deneyimine sahiptir ve Wagner, planlama çalışmalarının yetersizliklerinden şikayetçidir (Wagner, 1935, akt. Nicolai, 2011: 187). Aynı mektupta Wagner'in, Leman Tomsu ve Emin Onat'tan da bahsettiği bilinmektedir (Nicolai, 2011: 196). Leman Tomsu, Wagner ile aynı büroda çalışan mimarlardan biridir (Dostoğlu ve Erkaslan, 2013). Wagner, 1937 yılında Heinrich Tessenow'a, Leman Tomsu'nun yanında çalışmak istediğini belirten bir referans mektubu da yazmıştır (Wagner, 1937, akt. Akcan, 2009: 151).

Cumhuriyet gazetesinin 7 Aralık 1935 tarihli haberine göre, Wagner'in görevi, gelecekteki şehir planına bir hazırlık olmak üzere şehirde incelemeler yapmak ve bu konuda bir rapor hazırlamaktır. İpek Akpınar (2014: 60), bir makalesinde Wagner'in İstanbul'a şehre ait raporlar hazırlamak için geldiğini söyler. Cana Bilsel (2010: 105) ise, Wagner'in Arkitekt Dergisi'nde “İstanbul Havalisinin Planı” üzerine yazdığı makaleyi (Wagner, 1936d; 1936e) danışmanlık sürecinin parçası olarak hazırlanan bir rapor olarak değerlendirmiştir. Wagner'in Arkitekt Dergisi'ndeki diğer metinleri de Türkiye ve İstanbul'daki şehir planlama çalışmaları üzerine yapılan araştırma, karşılaştırma ve önerileri içermektedir.

Martin Wagner'in İstanbul'daki ilk görevi, Florya Atatürk Köşkü ve Plajı projesi olmuştur. Ancak Wagner'in bu projesi hayata geçirilmemiş ve bu görev, kendisinin haberi olmadan Seyfi Arkan'a verilmiştir (Nicolai, 2011: 186). İstanbul Belediyesi'nde çalıştığı süreç içerisinde, Eminönü Meydanı, Atatürk Köprüsü çevresi, Surp Agop mezarlık alanı düzenlemeleri ve İstanbul limanı önerisiyle adı geçecek olan Wagner'in Türkiye için toplam yedi proje önerisi bulunmaktadır. Bu projelerden sonuncusu, Wagner Türkiye'den ayrıldıktan bir yıl sonra, 1939 yılında gerçekleşen Erzincan depremi sonrasında tasarladığı Iglo Evi projesidir. Wagner'in projeleri uygulama fırsatı bulamamış; yalnızca, 1937 yılında Dolmabahçe Sarayı'nda gerçekleşen Türk Tarih Sergisi için yaptığı sergi alanı tasarımı hayata

geçirilmiştir. Wagner'in Türkiye'de üzerinde çalıştığı projeler, ayrıntılı olarak beşinci bölümde ele alınacaktır.

Wagner'in projelerinin uygulanmadığı alanlarda gerçekleştirilen tasarımlar Henri Prost tarafından yapılmıştır. 1933 yılında düzenlenen İstanbul planlama yarışmasına davet edilen ancak o yıllarda, Paris Planlama Bürosu'ndaki işlerinin yoğunluğu nedeniyle bu daveti kabul edemeyen Prost, 1935'te Yalova'nın imarı ile ilgilendiği için İstanbul'da bulunmuştur. İstanbul'a gelişinin ardından kısa bir süre sonra Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ tarafından kendisine İstanbul planlamasını yürütme görevini sunulmuştur. Prost, Ekim 1935'te bu teklifi kabul etmiştir; ancak belediye bünyesinde kurulacak planlama birimine danışmanlık yapmak için ekibin harita mühendisi, şehir plancısı, topoğraf ve teknik ressamlardan oluşmasını şart koşmuştur (Bilsel, 2010: 109). Prost'un İstanbul şehir planı için seçilmesinde Atatürk'ün rolü olabileceği düşünülmektedir (Akpınar, 2010: 4). 1936 yılında imzalanan sözleşmesi başlangıçta iki yıllık olarak yapılan Prost'un sözleşmesi, birer yıllık ve üçer yıllık sürelerle uzatılarak 1951 yılına kadar devam etmiştir (Bilsel, 2010: 110).

Wagner'in İstanbul'a gelişinden hemen sonra planlama işinin başına getirilen Prost, Wagner'in adıyla anılan Eminönü Meydanı düzenlemesi, Gazi Köprüsü çevresi düzenlemeleri ve İstanbul Limanı gibi projelerde de yer almıştır. Prost'un projeleri, Wagner'inkilerin aksine uygulanmıştır. Prost, İstanbul'a ikinci kez davet edilerek gelmiş ve belediye onunla çalışmak için özel bir ekip oluşturmuştur. Prost'un, birlikte çalışılmak istenen ve yetki verilmek istenen bir plancı olduğu bu bakımlardan açıkça görülmektedir.

Prost'un bu görev için tercih edilme nedenleri arasında, İzmir'de de imar çalışmaları yaparak Türkiye hakkında bilgi sahibi olması, Kuzey Afrika'nın İslami şehirlerinde Batılı planlama ilkelerini uygulama deneyimine sahip olması ve bu deneyimi sayesinde eski başkenti seküler bir görünüme kavuşturabileceği düşüncesi yer almaktadır (Gül, 2012: 147). Sonuç olarak, hem İstanbul'a gelmesi istikle beklenen Prost'un gelmiş olması hem de ona verilen yetkinin Wagner'inkine kıyasla daha geniş olması, desteğin Prost'a yönelmesine ve Wagner'in tasarım yapma ya da projelerinin uygulanma olasılığının azalmasına yol açmıştır.

Wagner'e göre, Prost'un şehir plancılığı, Türkiye'de istenenle örtüşmektedir; ancak kendisinininkiyle farklıdır ve onunla birlikte çalışmak, Wagner için imkansızdır;

“Rusya’da gördük ki, aynı Avrupa’da da kapitalizmle olduğu gibi sanat ve kültürde belli ki önce bütün yanlış yollardan geçilmesi gerekiyor. Türkiye’de de aynı doğa kanunu işliyor: Burada şimdilik Avrupa’da çoktan eskimiş olan şeyler hoşagidiyor. Bu nedenle çoktan yıllanmış olan Paris Şehir Planlaması’nın propagandasını yaptığı sürece Prost’un buradaki işi gayet kolay. (Prost) bir önceki yüzyıla ait ‘sanat’ı ve ecole de beaux arts ile burada benim modern şehir planlaması anlayışıyla olduğundan çok daha iyi biçimde sözünü dinletebiliyor.” (Wagner, 1937, akt: Nicolai, 2011: 188)

Wagner, İstanbul’un planı için çok sayıda istatistiki ve ekonomik araştırma yapmanın yanı sıra, planın uygulanabilmesi için bir kanun teklifi hazırlayarak dönemin Nafia Vekili Ali Çetinkaya’ya sunmuştur (Akbulut, 1993: 392). Wagner’in bu önergesi hakkında daha fazla bilgiye sahip olmasak da, bir gazete haberinde Wagner’in Eminönü için önerilerde bulunduğu ve bu önerilerin mevcut yasalarla uygulanamayacağı, bu yüzden Wagner’in bir çözüm arayışında olduğu belirtilmiştir (Cumhuriyet, 14 Ağustos 1935). Bu durum, Wagner’in yasal düzenlemeler için bir teklif sunmuş olmasının muhtemel olduğunu göstermektedir.

Birçok proje ile birlikte adı geçmesine rağmen Wagner, İstanbul Belediyesi’ndeki görevi ile kendi için umduğu aktif meslek hayatına geri dönememiştir. Arkadaşı Ernst Reuter, 1937 yılında Ellie Howard’a yazdığı bir mektupta Wagner’in İstanbul Belediyesi’ndeki çalışmalarına ilişkin şunları söylemiştir; “Adeta ölü bir konum. (...) Ne zaman bir araya gelsek, tek bir düşünce içerisinde oluyoruz: Almanya nereye gidiyorsun? Bu fevkalade heybetli güzel ülke ne hallere düştü?” (Reuter, 1937, akt. Nicolai, 2011: 183)

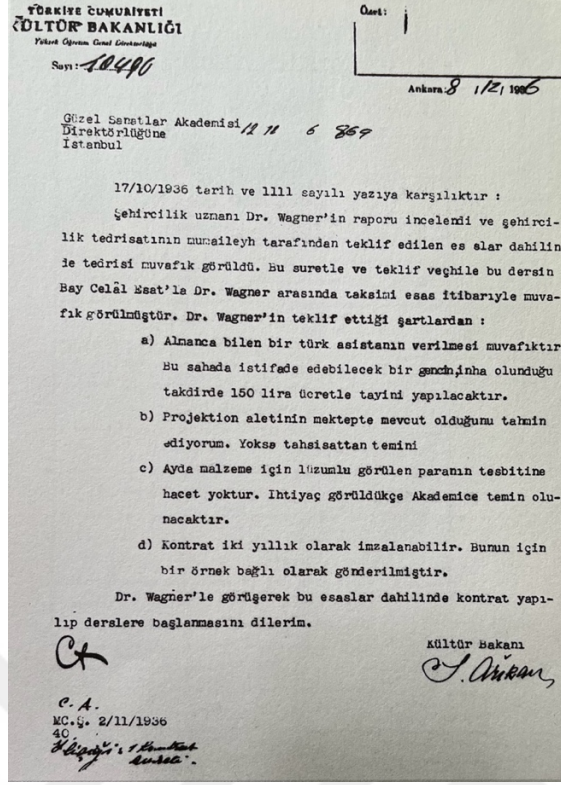
4.3.2. Güzel Sanatlar Akademisi’nde Şehircilik Profesörlüğü

Wagner, İstanbul Belediyesi’ndeki görevinin yanında, 1936 yılının sonlarına doğru Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Bölümünde şehircilik derslerine girmeye başlamıştır. Wagner’in ders vermeye başlamadan birkaç ay önce Eylül 1936’da Bruno Taut’u Türkiye’ye, Güzel Sanatlar Akademisi’ne çağırarak bir mektup yazdığı bilinmektedir. Wagner, bu mektupla Hans Poelzig’in ani ölümü üzerine boşalan Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Bölümü Başkanlığı görevi için, 3 yıldır Japonya’da sürgünde bulunan ve keyfinin pek yerinde olmadığını düşündüğü arkadaşı Taut’u önermiştir ve önerisi kabul edilmiştir (Nicolai, 2011: 200). Taut

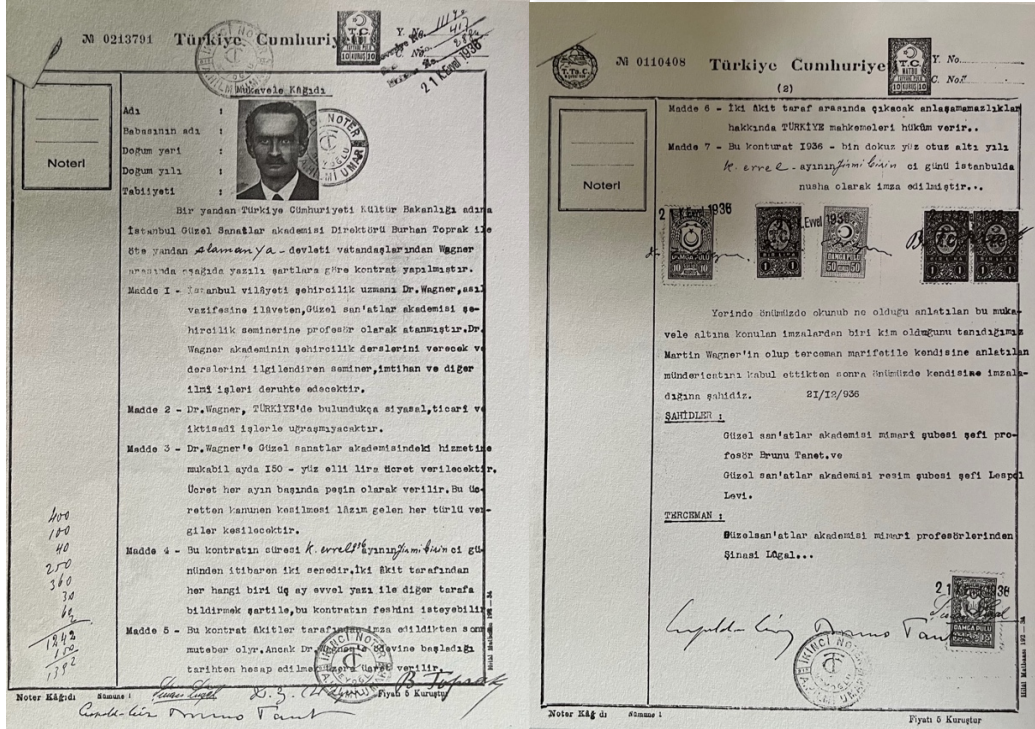
aynı zamanda Nafia Vekaleti'nde de çalışmaya başlamıştır. Wagner, Taut'u davetinden sonraki düşüncelerini şöyle açıklar; "Bizim burada genel olarak hem Almanlar hem de Türklerden oluşan pek hoş bir çevremiz var. Burası yaşamak için gayet elverişli. Yalnızca pek fazla bir mesleki başarı göremeyeceğiz." (Nicolai, 2011: 200). Wagner'in düşüncelerinin kendi mesleki hayatında haklılık payı olması ile birlikte Wagner, Taut için yanılmıştır. Wagner'den daha kısa süre bulunduğu Türkiye'de Taut, hem akademideki hem de bakanlıktaki göreviyle yeni Cumhuriyet'in iki önemli şehri olan İstanbul ve Ankara'da aktif görev yapmış, aralarında Ankara Üniversitesi Dil Tarih ve Coğrafya Fakültesi, Ankara Atatürk Lisesi, İzmir Cumhuriyet Kız Enstitüsü, Trabzon Lisesi gibi erken Cumhuriyet döneminin simge yapıları da bulunan toplam 24 projesi uygulanmıştır.

Wagner, Taut'un bölüm başkanlığı yaptığı dönemde Güzel Sanatlar Akademisi'nde çalışmaya başlamıştır. Dönemin Kültür Bakanı Saffet Arıkan, 8 Aralık 1936 tarihli yazısında şehircilik eğitiminin Wagner'in hazırladığı rapor doğrultusunda yürütüleceğini, derslerin Celal Esad Arseven ile Wagner arasında paylaşılacağını ve Wagner'in derslerini işlerken bir Türk asistanın kendisine yardım edeceğini yazmıştır. Ayrıca, Wagner ile görüşülüp kontratın yapılmasını istemiştir (Şekil 4.9) (Demir, 2008: 241).

21 Aralık 1936'da ise Güzel Sanatlar Akademisi direktörü Burhan Toprak ile Wagner arasında iki yıllık bir sözleşme imzalanmıştır (Demir, 2008: 242). Bu sözleşmeye göre Wagner, aylık 150 lira ücret alacaktır. Sözleşmenin altında Wagner'in arkadaşı ve Güzel Sanatlar Akademisi Mimari Şubesi Şefi Bruno Taut ile Resim Şubesi Şefi Leopold Levy'nin imzaları bulunmaktadır (Şekil 4.10) (Demir, 2008: 242).



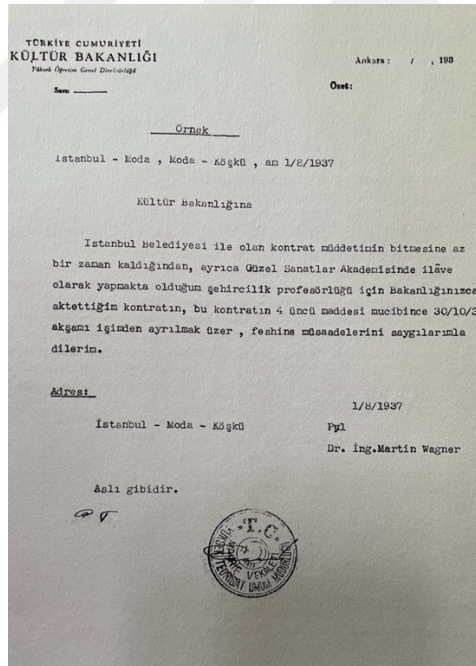
Şekil 4.9 Kültür Bakanı Saffet Arıkan'ın 8 Aralık 1926 tarihinde Güzel Sanatlar Akademisi'ne gönderdiği yazı (Demir, 2008: 241)



Şekil 4.10 Martin Wagner ve Güzel Sanatlar Akademisi direktörü Burhan Toprak arasında yapılan sözleşme (Demir, 2008: 242)

Wagner'in kadro tahsisi Bakanlar Kurulu tarafından onaylanmış ve Wagner, 5 Nisan 1937'de "şehircilik muallimi" olarak göreve başlamıştır (Demir, 2008: 243). Ataman Demir'in verdiği bilgilere göre, Güzel Sanatlar Akademisi'nin 1937 yılında yayınlanan tanıtım broşüründe, eğitim kadrosunun verildiği listede Wagner, "Mimari Şubesi, İktisadi ve Teknik Şehircilik Profesörü" olarak yer almaktadır (Demir, 2008: 85).

Wagner, Güzel Sanatlar Akademisi'ndeki görevini "yan iş" olarak tanımlamaktadır (Bilen, 2022: 99) ve işe başlamasından dört ay sonra, 1 Ağustos 1937'de, İstanbul Belediyesi ile olan sözleşmesinin yakın zamanda bitecek olmasını gerekçe göstererek, Akademi'deki görevinden 30 Ekim 1937'de ayrılmak üzere dilekçe vermiştir (Şekil 4.11) (Demir, 2008: 243). Bu dilekçe, 23 Kasım 1937'de Kültür Bakanlığı tarafından onaylanmış ve Wagner, toplamda yedi ay sürdürdüğü görevinden ayrılmıştır (Demir, 2008: 243). Wagner'in yerine Seyfettin Arkan'ın göreve başlamasının kesin gerekli olduğu, Güzel Sanatlar Akademisi tarafından Kültür Bakanlığı'na bildirilmiştir (Demir, 2008: 244).



Şekil 4.11 Martin Wagner'in Güzel Sanatlar Akademisi'ne yazdığı istifa dilekçesi (Demir, 2008: 243)

4.3.3. Nafia Vekaleti Şehircilik Mütihazassıslığı

1937 yılında İstanbul Belediyesi ile olan sözleşmesi uzatılmayan Wagner, Nafia Vekaleti Şehircilik Mütihazassısı olarak görevlendirilmiş ve bu görevdeki 7 aylık

kadrosu 27 Kasım 1937 tarihinde onaylanmıştır (BCA, 30.18.1.2/80.96.19). Bu pozisyonda Wagner'in sorumluluk alanı genişlemiş ve Wagner, tüm Türkiye'nin şehir planlama müdürlüğünü üstlenmiştir. Wagner, göreve başlamasının ardından Almanya'da bulunan meslektaşı Hans Scharoun'a yazdığı bir mektupta şöyle demiştir;

“Nafia Vekili, bütün Türkiye'nin şehir planlamasının organizasyon ve yönetimi görevini bana verdi. Kulağa ne kadar hoş geliyor değil mi? Gerçekte elde ne organizasyon ne de iş gücü adına neredeyse hiçbir şey yok ve her şeyin sıfırdan kurulması gerekiyor. Üstüne üstlük ülke beş parasız, ancak şu ana kadar geliştirilmiş olan planlara bakılırsa Amerika'nın fakir bir dilenci olduğu düşünülebilir. Şimdi gelin de arzu edilen ve mümkün olan karşısındaki bu tezatlıkla bir şey yapın bakalım.” (Wagner, 1937, akt. Nicolai, 2011: 189)

Wagner, ülkenin istekleri ile mevcut ekonomik durumunun zıt olduğunu anlatmış ve bu nedenle, görevinde başarılı olamayacağını düşünmüştür. Wagner, 1938 yılında Amerika'dan gelen teklifi kabul ederek Nafia Vekaleti'ndeki görevinden ayrılacak ve bu göreve 1939 yılında Gustav Oelsner getirilecektir.

Ankara'da bulunduğu dönemde, Siyasal Bilgiler Okulu'nda verilmesi planlanan şehircilik dersleri için Wagner'e teklif gönderilmiştir (Alsaç, 1976: 132). Wagner, okulda yalnızca üç konferans vermiş ve bu konferansların metinleri Siyasi İlimler dergisinde yayımlanmıştır (Wagner, 1937e; 1937f; 1937g). Ancak, Siyasal Bilgiler Okulu'ndaki görevi kabul etmeyerek yerine Ernst Reuter'i önermiştir (Doğramacı, 2008: 226).

4.4 Türkiye'den Ayrılışı ve Amerika Yılları

Türkiye'ye büyük bir umutla gelen Wagner, burada istediği üretkenlikte bir ortam oluşturamamış, istediğini Amerika'da aramış, oradaki arkadaşı Gropius'tan destek istemiştir (Nicolai, 2011: 189). Wagner Güzel Sanatlar Akademisi'nde çalıştığı sırada Harvard Üniversitesi'nde görev yapan Gropius'a şunları yazmıştır;

“İstanbul için arka arkaya kağıtlar doldurmayı sürdürüyorum, oysa bunların hiçbirinin gerçekleşmeyeceğini biliyorum. (...) Bunu (Güzel Sanatlar Akademisindeki görev) yan iş olarak yapmaktayım. Asıl işim, İstanbul Belediyesi'nin Teknik danışmanlığı. Her ne kadar bu sonsuz güneşli olağanüstü kentten, Marmara denizinden, iyi niyetli insanlardan ve hareketli yaşamdan bir gün ayrılmak ne kadar zor gelse de sonuçta yaratıcı çalışmalar yapmak çok daha ağır basıyor. ABD'ye çağırılırsam ve bu benim maddi gereksinimlerimi, Türkiye'nin şimdiye dek yaptığı kadar iyi karşılayacak olursa teklifi bir an bile düşünmeden

kabul ederim. Örneğin sizin okulunuzda bir şehircilik profesörlüğünü seve seve kabul ederdim, Amerika'dan aldığım haberlere göre pratik ve ekonomik şehircilik ve şehir planlaması gittikçe önem kazanıyormuş.” (Wagner, 1937, akt. Bilen, 2011: 99)

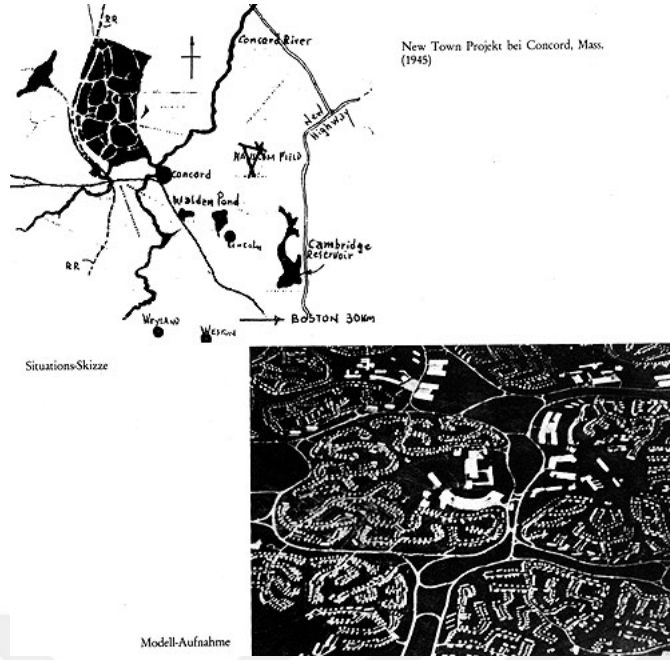
Wagner bu sözleriyle, Gropius'a hangi şartlar altında, nerede çalışmak istediğini iletmiştir. Wagner ile aynı dönemde Türkiye'de bulunan arkadaşı Ernst Reuter de Amerika'da uygun bir pozisyon için Gropius'la iletişim kurmaktadır. Aslında Reuter, Wagner'in aksine Türklerin modernleşme programının bir parçası olmaktan heyecan duyuyordur (Akcan, 2009: 260). Gropius ise Reuter'a yazdığı bir mektupta, Türkiye'den ayrılmak istemelerini anlayabildiğini söylemiştir;

“Aslında bence Wagner de İstanbul'da yeteneklerini ve deneyimini layıkıyla kullanabileceği bir konumda değil. Sizin ve Wagner'in oradan uzaklaşma eğiliminde olmanızı gayet iyi anlayabiliyorum, zira doğal olarak Türkiye'nin kültürel koşulları insanın kendini geliştirmesine hiçbir şekilde olanak sağlayabilecek bir durumda değil.” (Gropius, 1937, akt. Nicolai, 2011: 189).

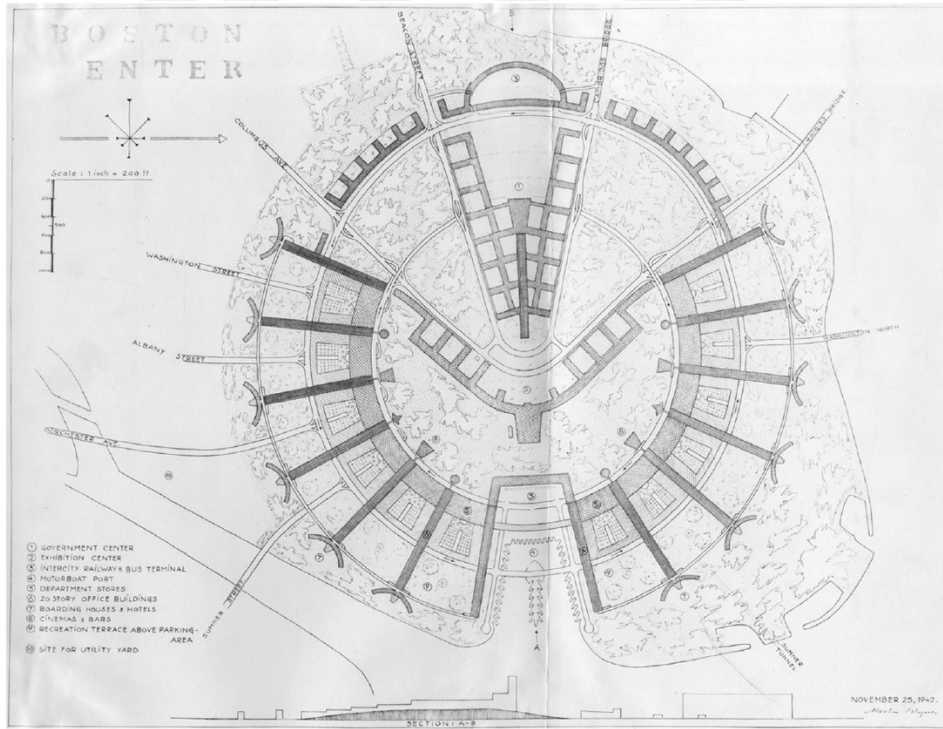
Wagner'e Gropius'un aracılığıyla 1938 yılında, Harvard Üniversitesi'nden davet gider ve Wagner bu daveti kabul eder. Reuter, Temmuz 1938'de arkadaşı Heinz Guradze'ye yazdığı bir mektupta Wagner'in bu teklifi, Türkiye'de aldığından daha az bir ücret alacak olmasına rağmen kabul ettiğini söyler;

“Şu anda Amerika'da yaşayan Gropius, Harvard Üniversitesi'ndeki görevi bulmasında ona yardımcı oldu. Wagner, Amerika'da buradakinden daha az kazanacak olmasına karşın bu yeni görevi tercih etti. İleride gerektiğinde bana yardımcı olacağına çok eminim.” (Reuter, 1938, akt. Möckelmann, 2020: 109)

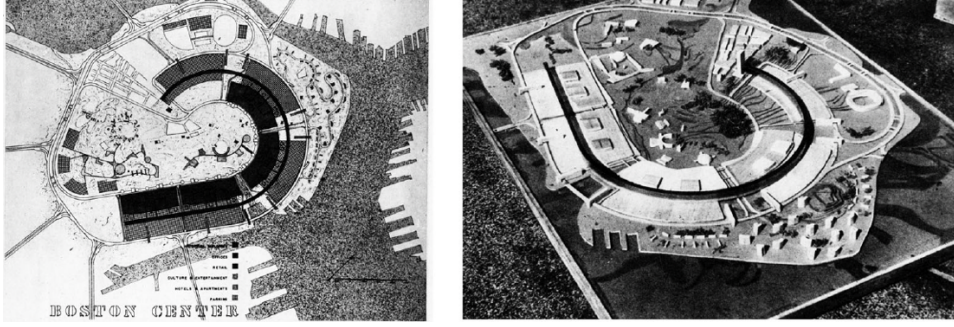
1938 yılında Harvard Üniversitesi'nde profesörlüğe başlayan Wagner, 1950 yılına kadar görevine devam etmiş ve emekli olmuştur. Wagner'in ABD'deki yılları, teorik çalışmalarına ve ders vermeye odaklanarak geçmiştir. Akademideki görevi boyunca öğrencileri ve meslektaşısı Gropius'la birlikte Weston Weyland, Concord New Town (Şekil 4.12) gibi projeleri tasarlamıştır (Scarpa vd., 1985: 176). 1945 yılında Wagner, Harvard'daki öğrencileriyle birlikte Boston metropoliten alanı için kapsamlı bir bölgesel yeniden düzenleme projesi tasarlamıştır. Bu proje, kentsel çekirdeklerin yeniden inşasını ve çevre bölgelerde alt-kentsel yerleşim alanlarının oluşturulmasını içermektedir (Şekil 4.13, 4.14) (Buitrago, 2017: 487-490).



Şekil 4.12 Martin Wagner, New Town Project, 1945 ('Karlsruher Institut für Technologie', t.y.)



Şekil 4.13 Martin Wagner tarafından 1942 yılında çizilen "The New Boston Center" vaziyet planı (Buitrago, 2017: 496)



Şekil 4.14 1945’de Martin Wagner’in öğrencileri tarafından tasarlanan Boston şehir merkezinin planı ve maketi (Buitrago, 2017: 496)

Wagner, Amerika’da kapitalist kentleşme süreçlerinin mantığını içselleştirmeye çalışmış, kentin merkezini yüksek gelir gruplarına yönelik bir tüketim alanına dönüştürmeyi ve alt sınıfların banliyölere yerleştirilmesini öngörmüştür. Wagner, bu radikal kentsel yeniden yapılanma önerilerini gerçekleştirmek için, kamu-özel sektör işbirliğinin ve özel sermayenin önemli olduğunu düşünür (Buitrago, 2017: 488-497). Wagner’in Amerika deneyiminde, Weimar Dönemi’ndeki görüşlerinin bir uzantısı olarak, kentsel mekanı sermayenin lehine yeniden yapılandırma fikirleri, Türkiye’de olduğu gibi proje ve yazılarında kendini göstermiştir.

Wagner, emekliliğinden birkaç yıl önce Almanya’ya şehir planlama memurluğu için başvurular yapmış; ancak başvuruları cevapsız kalmıştır. Emekliliğinden sonra ise meslek hayatı boyunca yazdığı metinlerini toparlamak için çalışmalar yapmış, 1951 yılında “Wirtschaftlicher Städtebau” isimli kitabını yayınlamıştır (Şekil 4.15). 1952 yılında, sürgün edildikten sonra ilk kez Almanya’yı ziyaret etmiş, 28 Mayıs 1957 günü Amerika’da vefat etmiştir (Scarpa vd., 1985: 176).



Şekil 4.15 1951 yılında Martin Wagner tarafından yayınlanan “Wirtschaftlicher Städtebau” isimli kitap (Scarpa vd., 1985: 176)

Wagner'in oğlu Bernard Wagner de 1956-1957 yılları arasında Türkiye'de bulunmuş, Bursa imar planı için bir taslak ve konut sorununa ilişkin bir rapor hazırlamıştır (Wagner, 1956; 1956a; 1957).

Özet olarak, 1935-1938 yılları arasında Türkiye'de bulunan Wagner, İstanbul Belediyesi İmar Müşavirliği görevi ile İstanbul'a gelmiş, kısa bir süre Güzel Sanatlar Akademisi'nde şehircilik dersleri vermiş ardından Ankara'da Nafia Vekaleti Şehircilik Mütahassıslığı görevine getirilmiştir. İstanbul'da bulunduğu dönemde Bruno Taut, Ernst Reuter gibi isimlerin, Türkiye'de görevler almasına aracılık etmiştir. İstanbul'un imarına ait projelerin yanında İstanbul'un planlanmasına ait meseleleri de Arkitekt Dergisi'ndeki metinlerinde tartışmıştır. Wagner'in kent planlamasına dair fikirleri, Almanya'da olduğu gibi sermaye üzerine gelişmiş, Amerika'da da Wagner, projelerine benzer görüşlerle devam etmiştir.

MARTIN WAGNER'İN TÜRKİYE İÇİN TASARLADIĞI PROJELER (1935-1940)

Martin Wagner'in ismi, Türkiye'de bulunduğu 1935-1938 yıllarında, İstanbul'un imarına yönelik beş proje önerisi, bir sergi alanı tasarımı ve bir deprem sonrası konut önerisi olmak üzere yedi proje üzerinde geçmektedir. Wagner'in uygulanan tek önerisi Dolmabahçe'de yapılan Türk Tarih Sergisi alanı için hazırladığı tasarımlardır. Bu bölümde Wagner'in Türkiye'deki projeleri incelenecektir.

5.1. İstanbul Florya Atatürk Köşkü ve Plajı (1935)

1935 yılında iki aylık bir sözleşme ile İstanbul'a gelen Martin Wagner, ilk olarak dönemin İstanbul valisi ve belediye başkanı Muhittin Üstündağ'ın talebi üzerine, Florya'da Atatürk için bir yazlık ev de içeren plaj kompleksinin tasarımını üstlenmiştir (Nicolai, 2011: 185).

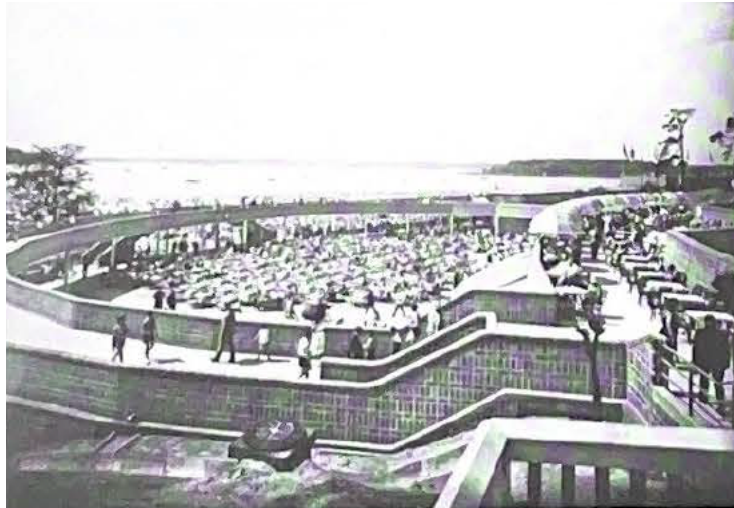
Wagner, bu görev ile mimari kariyerinde ikinci defa bir plaj tasarımı üzerinde çalışmış olur: 1928 yılında Almanya'da Richard Ermisch ile birlikte Wannsee Plajı'nı tasarlamıştır (Şekil 5.1, 5.2, 5.3) (Scarpa vd.,1985: 171). Plajın ilk tasarımı, 1915 yılında yalnızca Wagner tarafından yapılmış; ancak bilinmeyen bir nedenle bu proje uygulanmamış ve 1928 yılında aynı alan Wagner ve Ermisch tarafından yeniden tasarlanmıştır. Bu yeni tasarımın ise 1929 yılında yaşanan Büyük Buhran nedeniyle yarısı uygulanabilmiş; geri kalanı ise 1933'te iktidara gelecek Nazi hükümetinin beğenisini kazanmadığı için inşa edilmemiştir (Durhan, 2009: 97). Projede yer alan büyük ölçekli, teraslı, radyal planlı restoranlar ve yat limanı ekonomik sebeplerle inşa edilmeyen bölümlerdir, inşa edilmeyen bu bölümler, Ludovica Scarpa'ya göre, projeyi daha işlevsel ve kullanıcı odaklı hale getirmiştir (Scarpa, 1985: 20). 1275 metre sahil şeridine sahip olan ve 355.000 m² alana yayılan plaj tesisi ('Divisare', t.y), plaj kabinleri, yeme-içme birimleri, spor tesisleri, çocuklar için oyun alanları, motel, açık hava tiyatrosu, kaplıca gibi çeşitli fonksiyonları içeren yapılardan oluşmaktadır ('Bauhaus Kooperation', t.y). İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Lütüfî Kırdar döneminde çıkardığı, İstanbul'da yapılan ve yapılacak imar çalışmalarını anlatan "Güzelleşen İstanbul" kitapçığında,

Florya Plajı ile ilgili bölümde Florya'nın da Wannsee gibi bir turizm merkezi haline getirilmek istendiğinden söz edilmiştir;

“Deniz kenarında bulunmayan ve tabii plajları olmayan bazı Avrupa şehirlerinde, -mesela Berlin'deki Vanze gibi- suni göller yapılmış ve bunların etrafında onbinlerce insanın banyo yapmalarını mümkün kılacak plajlar, kabineler ve gazinolar vücutte getirilmiştir. ... Floryanın Avrupada emsali pek çok olan bir deniz banyoları kasabası haline sokulması, İstanbul'un imar planında dahildir.” (Daver vd., 1944).



Şekil 5.1 Martin Wagner ve Richard Ermisch'in tasarladığı Wannsee Plajı Maketi, 1928 (Scarpa vd., 1985: 173)



Şekil 5.2 Wagner ve Ermisch'in tasarladığı Wannsee Plajı 1930'lar (Scarpa vd., 1985: 173)



Şekil 5.3 Wagner ve Ermisch'in tasarladığı Wannsee Plajı 2000'ler (Fotoğraf: Hiepler Brunier) ('Divisare', t.y.)

Florya, Marmara denizi kıyısında bir sahil şeridine sahiptir ve İstanbul'da plaj kavramının ortaya çıktığı ilk bölgelerdendir. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, İstanbul'da denize, kıyıdan uzun bir iskele ile ulaşılan, etrafı tahtalarla çevrili barakalardan oluşan "deniz hamamları" ile girilmeye başlanmıştır. 1917 yılında gerçekleşen Rus Devrimi sonrasında ülkelerinden kaçan Ruslar'ın bir kısmı Florya'ya yerleşmiştir. Ruslar, plajları Avrupa'da olduğu gibi kullanmışlar, denizde kadın erkek birlikte, mayolar giyerek yüzmüş, kumsalda güneşlenmişlerdir. Rus göçmenler, modern plaj kültürünü beraberlerinde getirmişlerdir (Toprak, 2018). 1920'lerinde sonunda, deniz hamamları yerini plajlara bırakmış; İstanbul'un ilk modern plaj tesisleri kurulmaya başlanmıştır. Suadiye, Heybeliada, Büyükkada ve Moda bu tesislerin kurulduğu yerlerdendir.

Deniz hamamlarından plaj kültürüne geçişte, Atatürk'ün Florya'da, Cumhurbaşkanlığı yazlık köşkünün inşasıyla birlikte, halkın ve basın önünde mayo ile denize girmesinin de önemli bir katkısı olmuştur. İlerleyen yıllarda, inşa edilen plaj gazinoları ile beraber, plaj kültürü, denize girmenin ötesine geçmiş, halkın lokantalarında her öğün yemeklerini yeyip, geceleri müzikli eğlencelere ve

dans yarışmalarına katıldığı, tüm günü plajda geçirdiği bir yaz aktivitesine dönüşmüştür (Toprak, 2018).

1930 yılında Florya'nın, Rum ve Yahudi sakinlerin açtığı küçük plajlarla turizm merkezi haline gelmeye başlamasıyla, şehir sınırları içerisine alınarak halk plajı olarak düzenlenmesi kararı alınmıştır. Bu kararın amacı, halkın deniz ve kıyılardan daha fazla yararlanmasını sağlamaktır. Aynı dönemde deniz hamamları talimatnamesi hazırlanmıştır. 1931 yılında Florya sahasının Osmanlı döneminde hazireye ait olduğu ispatlanmış ve plaja dönüştürülecek arazinin kamulaştırılması için çalışmalar başlamıştır. Ancak, belediye ile arazideki hak sahipleri arasında çıkan anlaşmazlıklar süreci yavaşlatmıştır. 1935 yılında ise Atatürk'ün Yeşilköy civarında yaptığı gezinti ve Florya'da konaklaması sonrasında, Florya'nın imarı için verdiği emirle birlikte imar işleri hızlanmıştır. Bu şekilde merkezi otorite de bu işe dahil olmuştur (Durhan, 2009: 293-295).

Zafer Toprak, Atatürk'ün Florya'nın imarına yönelik düşüncelerini şu şekilde sıralamıştır;

“Buraya her yaştan İstanbullunun yararlanabileceği modern tesisler ve kendisine de bir yer yapılmasını arzuluyordu. Böylece Ankara'dan İstanbul'a gelişlerinde, mevsim yaz ise, devlet işlerini de buradan sürdürecektir, fırsat buldukça da denize girecekti.” (Toprak, 2018: 42)

9 Haziran 1935 tarihli Cumhuriyet gazetesi haberine göre, Florya'nın ve İstanbul'un imarıyla ilgili olarak Belediye Fen Heyeti tarafından düzenlenen bir toplantıya imar müşaviri Martin Wagner ve Yalova'nın imarı için Türkiye'de bulunan Henri Prost katılmıştır. Prost'un Florya'nın imarıyla ilgili fikirleri alınmıştır. Belediye, 1935 yılı için bu işe 300 bin lira ayırmıştır. Akşam gazetesinin 27 Haziran 1935 tarihli bir haberinde ise Wagner'in Florya için bir proje ve bir rapor hazırladığı belirtilmiştir. Wagner projesinde, yapılacak otelin yerini göstermiş ve mevcut şimendifer hattının değiştirilmesini önermiştir. Projeyi gerçekleştirmek için iki buçuk milyon liraya ihtiyaç olduğunu, ancak belediyenin plaj çevresinde istimlak ettiği arazileri satması ve arazilere yapılacak evlerden elde edilecek kazançlarla bu miktarın kısa sürede geri alınabileceğini düşünmüştür. Haberde, Prost'un da bir proje hazırlığında olduğu ve belediyenin iki projeden birini tercih ederek gelecek yıl inşaatla başlayacağı belirtilmiştir. 28 Haziran 1935 tarihli Cumhuriyet gazetesinde ise Akşam gazetesinin haberi, “Şar imar müşaviri Wagner'in Florya'nın imarına dair yeni bir proje yapmakta olduğu hakkında Akşam

gazetesinde çıkan bir haber doğru değildir.” denilerek yalanlanmış ve Wagner’in sadece mevcut proje üzerinde ileride gerçekleşecek imar etkinlikleri için bazı etüdler üzerinde çalıştığı, proje için Wagner ve Prost’tan yalnızca fikir alındığı söylenmiştir. 1 Mart 1936 tarihli Cumhuriyet gazetesi haberinde de Belediye Reisi yapılacak imar çalışmalarını anlatırken Wagner’in Florya için bir proje hazırlamakta olduğu haberlerinin doğru olmadığını, Wagner’in önceleri böyle bir işe girmek istediğini fakat daha sonra vazgeçtiğini ve Florya planını Seyfi Arkan’ın hazırladığını söylemiştir.

20 Ağustos 1935’te Gropius’a yazdığı bir mektup kesitinde Wagner, görevin kendisine vali tarafından verilen, kentsel bir ölçekte, içinde Atatürk için denizin ortasında bir hamam ve yazlık evin bulunacağı planlama görevi olduğunu; ancak haberi olmadan Atatürk tarafından Seyfi Arkan’ın görevlendirildiğini söyler ve kendisi henüz projeyi bile tamamlayamamışken Seyfi Arkan’ın projesinin dört hafta içinde uygulanmış olmasından yakınır (Wagner, 1935, akt. Nicolai, 2011: 185). Seyfi Arkan, Çankaya’da Hariciye Köşkü’nün yapımı sırasında Atatürk’ün beğenisini kazanmıştır, bu durumun, Florya Köşkü tasarımında Atatürk tarafından görevlendirilmesinde etkisi olduğu düşünülmektedir (Batur, 1993: 325). Esra Akcan (2009: 123) ise kitabında, 1935 yılında Atatürk’ün Florya Köşkü için Martin Wagner ve Seyfi Arkan arasında bir yarışma düzenlediğini ve dönemin gazetelerinin, Arkan’ın Atatürk’ün hayat tarzını anladığı ve evi ile halk plajı arasında kurmak istediği ilişkiyi doğru tanımladığı için seçildiğini yazdığını söylemiştir. Arkan, kendi projelerini sunmak için hazırladığı bir broşürün “konkurlar” kısmında Florya Köşkü’nden, hususi bir müsabaka neticesinde kendisinin birincilik ödülü aldığı bir proje olarak bahsetmiştir (Özkaya, 2011: 99).

Zafer Toprak da Florya için hazırlanan ilk projede, Atatürk’ün halkla iç içe olma isteğinin karşılanmadığını ve bu nedenle ilk projenin reddedildiğini söyler;

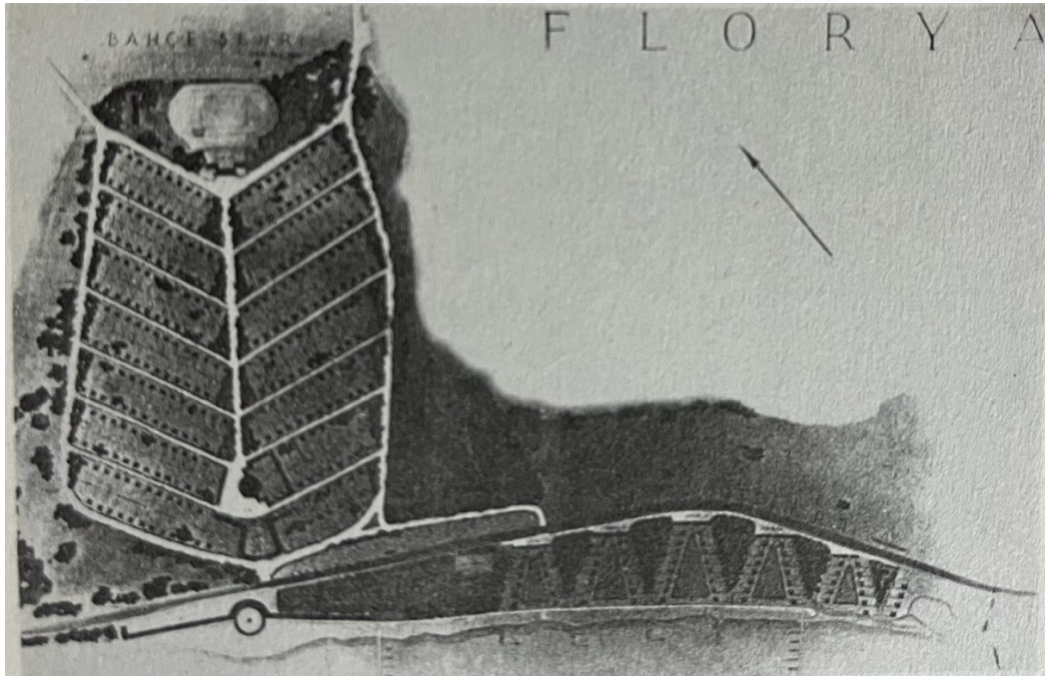
“Florya Deniz Köşkü için hemen bir proje hazırlandı. Ancak bu projeyi yapanlar, her şeyden önce Cumhurbaşkanı’nın güvenliğini düşündüklerinden, Atatürk’ün bir isteğini “kulak arkası” etmişlerdi. Bu projeye göre, köşk kumsalın sonundaki bir tepecik üzerine yapılacak, aşağıda da bir banyo yeri hazırlanacaktı. Bu arada demiryolu hattının da geriye çekilmesi planlanmıştı. Bölge -Gazi’nin isteğinin aksine- tamamen halka kapatılacak, Atatürk’e özel bir yer haline getirilecekti. (...) Gazi, yeniden hazırlanarak kendisine sunulan üç projeden, Cumhuriyet döneminin ilk mimarlarından Seyfi Arkan’ın hazırladığı çalışmayı beğendi. Mimarı, daha önceden yaptığı Çankaya’daki Hariciye Köşkü inşaatı nedeniyle tanıyordu.

Ama bu beğenide daha çok, mimarın deniz köşkünü bir halk plajıyla birlikte, bir bütün olarak ele alması etkili olmuştu.” (Toprak, 2018: 42)

Toprak, Florya için üç proje hazırladığını belirtmiş ancak Seyfi Arkan dışındaki tasarımcılardan bahsetmemiştir. Toprak’ın bahsettiği ilk projenin, Wagner’in tasarımı olması muhtemeldir. Daha önce bahsedilen Cumhuriyet Gazetesi haberinde Wagner’in Florya projesi anlatılırken, tren hattının geçtiği yerin değiştirildiğinden söz edilmiştir.

Wagner’in tasarımının ulaşabildiğimiz tek planında (Şekil 5.4), sahil şeridinde üçgen şekilde ayrılmış parsellerde ortak alanlı konutlar ve arazinin üst kısmında yine ortak alana açılan konutların ve yeşil alanların oluşturulduğu bir bahçeşehir projesi karşımıza çıkmaktadır. Bu planda, Atatürk için tasarlanan köşkün nerede yer aldığı anlaşılamamaktadır.

Akcan’a göre, Wagner, Florya’yı bahçeler içinde müstakil evler tasarlayarak Almanya’daki gibi bir bahçeşehir dönüştürmeyi ve kıyıda Atatürk’ün evini inşa etmeyi önermiştir; Arkan ise Atatürk’ün evini denizin üzerinde yüzen bir kütle olarak tasarlamıştır ve burayı bir eğlence merkezi olarak düzenleyip Atatürk’ün halkla kaynaşabileceği bir yer haline getirmiştir (Akcan, 2009: 123).



Şekil 5.4 Martin Wagner’in Florya Plajı İçin Önerisi (Akademie Der Künste Arşivi, akt. Akcan, 2009: 122)

Wagner, Atatürk Köşkü'nün tasarımında, İstanbul'un yazlık kasırlarından ilham aldığını söylemiştir;

“Bu görevin Wansee'deki projeden sonra beni nasıl heyecanlandırıldığını tahmin edersiniz. Ancak sonuç itibarıyla Seyfi (Arkan) Wansee'den bir villayı denizen ortasına yerleştirdi ve ben Berlin'den gelen birisi olarak İstanbul'daki fevkalade köşklerin işlevlerine başvurduğum ve suyun ortasına gerçek bir yazlık kasır yerleştirdim. Yaptığım proje ile gurur duyuyorum; dört elemana (su, rüzgar, ışık, hava) karşı değil, elemanlarla beraber düşünülerek inşa edilmiş olduğu için ve ayrıca sadece çizilmiş değil, mimar olarak kugulanmış olduğu için.” (Wagner, 1935 akt. Nicolai, 2011: 186).

Wagner'in Florya Plajı tasarımı, plaja gelen halkı küçük bahçelere bölmekte ve istenenin aksine Atatürk ve halkı da ayırıştırılmaktadır. Wagner'in tasarımında geleneksel Türk kasırlarıyla kurduğu ilişki, yeni modern Cumhuriyet'in vermek istediği imajın tersinde yer alıyor olabilir, ayrıca gazete haberlerinden anlaşıldığı üzere, Wagner'in projesi Belediye'nin bütçesini aşmaktadır, bu durumların hepsi Wagner'in projesinin uygulanmamasında etkili olmuş olabilir. Bununla beraber aynı bölge için daha önce Atatürk'ün beğenisini kazanan Seyfi Arkan ve ülkeye İstanbul planı için davet edilen Henri Prost'un da çalışmalar yapıyor olması, Wagner'in projelerini geri plana atmış olabilir.

Öte yandan, Almanya'daki kariyerinde bahçeşehirler üzerine eleştiriler yazmış, bahçeşehir konut tipinin siedlunglara dönüşmesinde önemli bir isim olmuş olan Wagner'in Türkiye'deki ilk tasarımının bir bahçeşehir önerisi olması ilginçtir.

Seyfi Arkan'ın uygulanan projesi, bir köprü ile kıyıya bağlanan deniz üzerinde bir köşk (Şekil 5.5) ve köşk için servis yapıları, plajda soyunma kabinleri, çarşı, halk plajı evlerini kapsamaktadır, bu yapıların inşasına Köşkün inşasından sonra başlanmıştır (Özkaya, 2011: 99).



Şekil 5.5 Seyfi Arkan tarafından tasarlanan Florya Köşkü (Salt Araştırma, Gültekin Çizgen Arşivi)

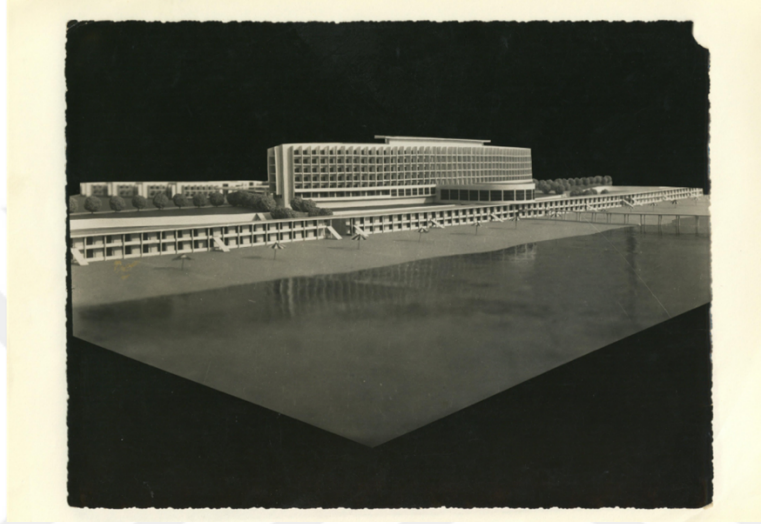
Wagner, Gropius'a yazdığı bir mektupta, Seyfi Arkan'ın tasarımını sert bir dille eleştirmiştir;

“Gropius, eğer burada Corbusier ve diğer ‘modern’lerin mimar yerine moda terzisi yetiştirerek nasıl bir günaha girdiklerini görebilseydiniz bütün takipçileri tapınaktan dışarıya kovalardınız. Türkiye’deki gençlik Avrupa’da çizim yapmayı öğrenmiş ama bina yapmayı değil. Güya Poelzig’in öğrencisi olmuş ve iki yarıyıl boyunca dalga geçmiş bir genç, hocasının şanı ile buraya geliyor ve fevkalade seri olan eli ile doğanın içine Corbusier ve Mies harmanı karmakarışık bir çizim yapıyor. (...) İşin kötüsü ise, o türden ‘modern’ bir evin ‘işlevsel yapı’ymış gibi görüldüğü için hoşagidiyor olmasıdır, ancak gerçekte yapı en önemli fonksiyonlarından çok uzaktır.” (Wagner, 1935, akt. Nicolai, 2011: 185-186)

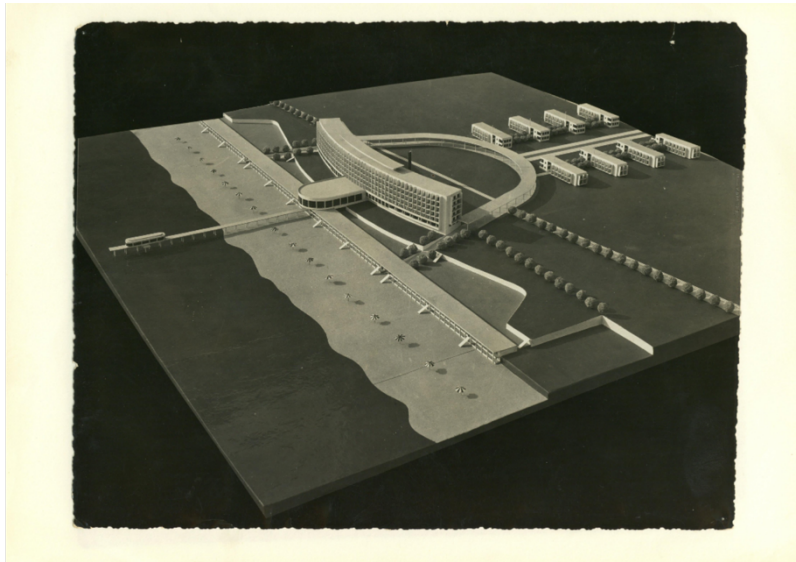
Esra Akcan ise Arkan'ın tasarımı bir fantezi olarak yorumlamıştır: “Arkan'ın olağandışı karakteriyle ilgi çeken avangard evi, hem eğlencenin, hem de makina estetiğinin dramatik bir resmini çiziyordu.” (Akcan, 2009: 126). Ancak Akcan, bu köşkün, Osmanlı dönemindeki deniz hamamlarıyla olan benzerliğine dikkat çekmiş ve Wagner'in bu ilişkiyi göremediğini söylemiştir. Akcan'a göre Arkan'ın evi Türkiye’de kübik mimarinin zaferidir (Akcan, 2009: 127).

İnşa edilmesi 43 gün süren Florya Köşkü, 1935 yılında tamamlanmıştır. Köşkün inşasının ardından Seyfi Arkan, Florya'nın imarı için de çalışmıştır ve Avrupa plajlarında incelemelerde bulunmuştur (Durhan, 2009: 298). Arkan, Florya plajı ve civarının planlarını hazırladığını söylemiş ve bu çalışmasının da içinde olduğu

çalışmalarına dayanarak, ülkenin imar bekleyen şehirlerinde hizmet edebilmek amacıyla şehir planlarında çalışabilmesi için gerekli olan “şehir-ci-mimar” belgesini talep etmiştir (Özkaya, 2011: 27). Arkan, Florya için, büyük oteller, oyun parkları, küçük pansiyonlardan oluşan bir proje hazırlamıştır (Şekil 5.6, 5.7) (Durhan, 2009: 298); ancak Florya'nın imarında başlangıçta inşa edilen köşk ve plaj için servis birimleri haricinde Arkan'ın projeleri hayata geçirilmemiştir. Florya'nın imarı için Henri Prost'un hazırladığı projeler uygulanacaktır.

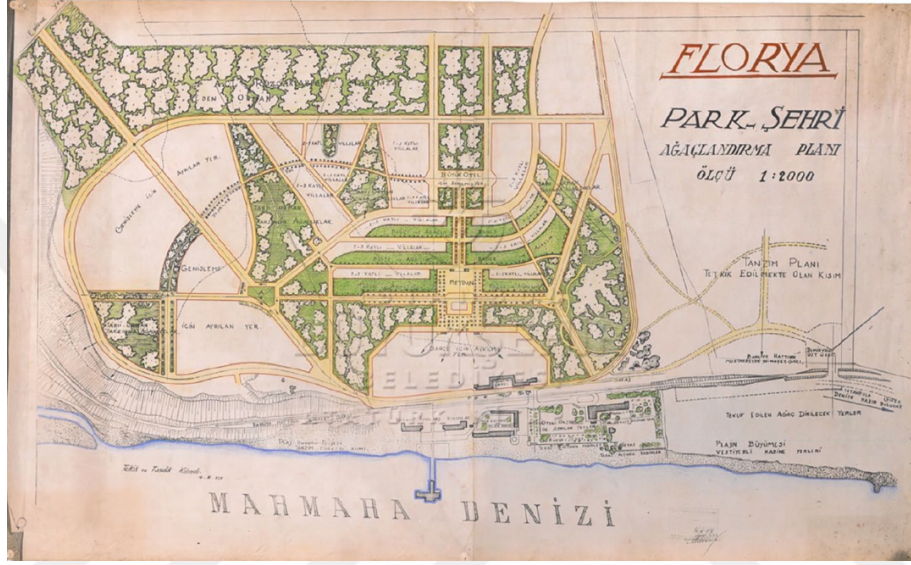


Şekil 5.6 Seyfi Arkan'ın Florya Plajı maketi, sahilde tasarladığı otel (Salt Araştırma, Fazıl Aysu Arşivi)



Şekil 5.7 Seyfi Arkan'ın Florya Plajı Önerisi (Salt Araştırma, Fazıl Aysu Arşivi)

Aynı zamanda, Wagner ve Prost'un Türkiye'de karşılaştığı ilk çalışma alanı Florya olmuştur. Florya'nın imarına karar verildikten sonra yapılan bir toplantıda hem Wagner'in hem de Yalova'nın imarı ile ilgilendiği sırada İstanbul'da bulunan Prost'un fikirleri alınmıştır (Cumhuriyet, 9 Haziran 1935). Seyfi Arkan'ın Florya Köşkü projesi uygulanmış; ancak Florya'nın imarına dair Wagner'in ve Seyfi Arkan'ın hazırladığı projeler uygulanmamış, 1936 yılında İstanbul'a gelen Prost, Florya'nın imarı ile ilgilenmeye başlamıştır (Şekil 5.8).



Şekil 5.8 Henri Prost'un Florya Planı (Atatürk Kütüphanesi Koleksiyonu, akt. Hamiloğlu, 2022: 1268)

Prost Florya üzerine yaptığı çalışmalarda, demiryolu ile deniz arasında kalan kısmın sıhhi tesisatının iyileştirilmesi ve altyapı eksiklerinin giderilmesine öncelik vermiştir (Prost, 1937: 119). Prost'a göre Florya'nın mevcut ulaşım imkanları şu an için yeterlidir, bu nedenle konut yapımında acele edilmemeli, öncelikle bölgedeki arsaları kıymetlendirmek adına çalışılmalıdır; araç ve yaya yolları düzeltilmeli, arsalarda ve yol kenarlarında ağaçlandırma çalışmaları yapılmalı, plajın eğlence alanları düzenlenmelidir; gittikçe kullanımı artacak olan otobüs, otomobil, bisiklet seferleri için araç yolları düzenlenmelidir (Prost, 1937: 124). Prost'a göre, bu bölge, yalnızca haftasonu kalabalık grupları ağırladığı için bir otele de ihtiyaç yoktur; otel yerine kamp alanları düzenlenebilir (Prost, 1937: 123). Florya'nın cazibesini yaz ayları dışında da devam ettirecek şeyler ise bölgede inşa edilecek bir gençlik parkı ve deniz suyu havuzları olacaktır (Prost, 1937: 123). Prost için, Küçükçekmece'de bulunan antik kalıntıların ortaya çıkarılarak ziyaret edilebilecek bir bölgede toplanması ve Topkapı-Florya yolu üzerinde bulunan Sinan Paşa Köşkü'nün de

ziyarete açılması bölgenin cazibesini arttıracak unsurlardandır. (Prost, 1937: 126-127).

Prost, Wagner ve Arkan'dan farklı olarak, öncelikli yatırımların konaklama birimlerinden ziyade bölgenin rekreasyon alanları ve altyapısına yapılması gerektiğini düşünmüştür. Florya'nın imarına yönelik uygulamalar bu doğrultuda gelişmiştir. Prost'un planlarının uygulanması devam ederken, 1938 yılında, Rüknettin Güney tarafından tasarlanan Florya Plajı Gazinosu inşa edilmiştir (Şekil 5.9) (Hamiloğlu, 2022: 1267). Aynı dönemde bir otel projesi hazırlanmış; ancak 2. Dünya Savaşı nedeniyle bu proje uygulanamamıştır (Daver vd., 1944).

Cumhuriyetin ilk yıllarında, özellikle modernleşme projelerinin idealleriyle bağlantılı olarak Florya'nın imarına özel bir önem verilmiştir. Bu dönemde başlayan çalışmalar, ilerleyen yıllarda da sürmüş ve sonuç olarak Florya, Cumhuriyet tarihinin en popüler plajlarından biri olmuştur.



Şekil 5.9 Florya Plajı Gazinosu (Daver vd., 1944, akt. Salt Araştırma, Üner Kırdar Arşivi)

5.2. İstanbul Eminönü Meydanı ve Eminönü-Sirkeci-Sarayburnu Sahil Hattının Düzenlemesi (1935)

Florya'nın imarının hükümet otoritesinin de içinde bulunduğu birçok farklı çevre tarafından tartışıldığı dönemde üzerine konuşulan bir diğer mevzu da İstanbul'un ticaret merkezi olan Eminönü'nde yapılacak imar çalışmalarıdır. Martin Wagner'in ismi de dönemin gazete haberlerinde, hem Eminönü Meydanı genişletme çalışmalarıyla hem de Eminönü-Ahırkapı aksında yapılan sahil düzenlemeleri çalışmalarıyla birlikte geçmiştir.

19. yüzyılın sonlarında Galata Köprüsü'nün inşasıyla birlikte, Eminönü, sanayileşmenin etkilerini görmeye başlamış, demiryolu'nun Sirkeci'ye gelişi, ulaşımında önce atlı sonra elektrikli tramvayların kullanılması, buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması, İstanbul seçkinlerinin Boğaz kıyılarına yerleşmeleri ve yeni depo, rıhtım yapılarıyla Eminönü'nün çehresi değişmiştir (Kuban, 2021: 244). Dış ticaretin artmasıyla birlikte, geleneksel çarşı düzeninin devam etmesine ek olarak, mağaza, banka, sigorta şirketi, büro gibi yapılar Eminönü'nde faaliyet göstermeye başlamıştır.

Cumhuriyet'in ilanından sonra da Eminönü, imarına öncelik verilen bölgelerden olmuştur; 1930'da belediyelere imar planı yapma zorunluluğu getiren Belediye Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle beraber Eminönü, İstanbul'da imarı düşünülen ilk yerlerden biri olur. Bu dönemde bir imar planı yapılmasa da istimlakler yapılarak Eminönü Meydanı'nın genişletilerek yeniden düzenlenmesi fikri ortaya atılmış ancak hem vakıflar ve belediye arasında çıkan anlaşmazlıklar hem de İstanbul'un planı üzerinde çalışacak uzmanın belirlenmemiş olması bu doğrultuda bir girişim yapılmasını engellemiştir (Durhan, 2009).

Eminönü, 1933 yılında açılan yarışmayla beraber plan ve rapor hazırlayan Agache, Ehlgötz ve Lambert'in planlarına konu olmuştur. Yarışmacıların raporlarında genel olarak yer alan konular; demiryolları, hava yolları, denizle nakliyat, limanlar, caddeler, tarihi yapılar, yeni ulaşım araçları, İstanbul'un bölgelere ayrılması, oluşturulacak kamusal alanlar ve imarın nasıl uygulanacağıdır.

Ehlgötz'ün şehri 3 kısma ayırdığı planında Eminönü ve çevresi, İstanbul Kısmı'nda yer alır. Ehlgötz, Sirkeci'den Sarayburnu'na kadar uzanan bir liman yapılmasını önermiştir. Aynı zamanda Sirkeci'deki gar, yolcu garı olarak kalacak, eşya transferi

için Haliç sahili boyunca geçecek yeni bir demiryolu yapılacaktır. Ehlgötz, Yeni Cami önündeki meydanın düzenlemesinin sirkülasyon için çok önemli olduğunu, sirkülasyonun idaresi için Yeni Cami önünün açılacağını ve bu bölgeye yeni köprülerin yapılmasıyla sirkülasyonun hafifleyeceğini söyler. Yeni Cami Meydanı'ndan Sirkeci'ye kadar gidecek yeni bir cadde açılacak, bu caddeyle "istasyon meydanı" sorunu çözülecektir. Yeni Cami Meydanının sirkülasyonu dairevi şekilde olacak, cami önünde ve sahilde arabalar için park yerleri bırakılacaktır. Planlar günümüze ulaşmamış olsa da rapordan Eminönü için bir sirkülasyon planı hazırlandığı bilinmektedir. (Ehlgötz, 1934)

Agache ise Sirkeci Garı'nın mevcut vaziyetinde yeni ihtiyaçları karşılamayacağını düşünerek garın Yenikapı'ya nakledilmesi gerektiğini söyler. Garın taşınmasıyla birlikte serbest kalacak bölgeye de bahçeli evlerden oluşan yeni mahalleler yapılabilir. Agache, Sirkeci ile Galata Köprüsü arasında uzanan bölgeye uğrama limanı, Galata Köprüsü ile Gazi Köprüsü arasındaki bölgeye ticaret limanı önermiştir. Eminönü, Agache'ın ticaret bölgesi olarak önerdiği alan içinde kalmaktadır. (Agache, 1934)

Lambert ise Galata Köprüsü'nün kaldırılarak köprünün bulunduğu yerden Gazi Köprüsü'ne kadar bir liman yapılmasını ve Haliç'te bir asma köprü yapılmasını önerir. Lambert'in Sirkeci Garı'na yönelikse iki fikri vardır; biri garı yerinde bırakarak yenilemek ikincisi ise garı Yenikapı'ya taşımak. Sirkeci'de yolcu ve araba taşıyacak feribotlar için bir gar ve iskele öneren Lambert, Sirkeci'den Sarayburnu'ya giden yolda 500 m sonra ikinci bir iskele de önermiştir. (Anonim, 1935)

Ehlgötz dışındaki plancılar, Eminönü Meydanı için özel olarak önerilerde bulunmamışlar ve tüm plancılar Eminönü-Sirkeci-Sarayburnu sahil hattında limanlar önermişlerdir. Ehlgötz'ün planları birinci olarak seçilse de uygulanmamış ve İstanbul'un imarı için yeni bir isim konuşulmaya başlamıştır. Bu isim yarışmaya davet edilen ancak katılmayan Henri Prost'tur. Prost'tan birkaç ay önce belediye imar müşaviri olarak çalışmaya gelen Martin Wagner de Eminönü'nün düzenlenmesi yeniden konu olduğunda ismi geçen plancı olacaktır.

12 Ağustos ve 14 Ağustos 1935 tarihli Cumhuriyet gazetesi haberlerine göre, Eminönü Meydanı'nın genişletilerek düzenlenmesi ve Eminönü-Eyüp arasında bir

yol açılmasının planlanması görevi Wagner'e verilmiştir. Sıla Durhan (2009: 184), görevin ilk önce Wagner'e verildiğini daha sonra bu alanların Prost'un planlarına dahil olduğunu söyler. Durhan (2009: 99), aynı zamanda Prost'a imar planı hazırlama görevinin doğrudan verilmesiyle birlikte 1935 yılında adı sıklıkla gazete haberlerinde geçen Wagner'den 1936 yılından itibaren söz edilmemeye başladığını ve Wagner'in kendini bir anlamda geri çekerek yazılarıyla var olmayı tercih ettiğini söyler; Wagner'in raporlarının hazırlandığı dönemde kullanılmasa da Prost'un raporlardan yararlandığını düşünür.

Wagner'in projedeki rolünü gazetelerden izlediğimizde; 11 Ağustos 1935 tarihli Akşam gazetesi haberine göre belediye, Eminönü Meydanı'nı istimlaklerle genişletmeyi planlıyordu, Wagner hazırlık yapmak için görevlendirilmiş ve Yeni Cami'nin etrafının nasıl açılacağını, yol istikametlerini belirleyecektir; ayrıca müzeler idaresi bölgedeki eski yapıları inceleyecektir. 12 Ağustos 1935 tarihli Cumhuriyet gazetesinde de Eminönü'ne dair incelemeler bittikten ve Wagner'in planları hazırlamasından sonra istimlaklere başlanacağı yazar. 14 Ağustos'ta da Wagner'e Eyüp ve Eminönü arasındaki caddenin tasarlatıldığı yazar; aynı zamanda bölgenin istimlakine dair de Wagner'in fikirleri alınmıştır, Wagner hazırladığı raporda, Eminönü'nün deniz tarafında bulunan bir kapı özelliği taşıdığını, buradan kentin çeşitli noktalarına dağılımın gerçekleştiğini, bu nedenle Eminönü'nün "modern" bir şekilde düzenlenmesi ve Yeni Cami'nin etrafındaki dükkanların istimlak edilerek yıkılması ve caminin görünür hale getirilmesi gerektiğini belirtir (Cumhuriyet, 1935).

Wagner'in Eminönü için çizdiği plan geniştir, plana göre yapılması gereken istimlaklerin yapılması ise hem belediyenin o yılki bütçesi için hem de mevcut istimlak kanunlarına göre mümkün değildir; bu nedenle belediye sadece cadde için gerekli istimlakleri yapacaktır (Cumhuriyet, 14 Ağustos 1935). Cumhuriyet gazetesinin 22 Ağustos 1935 tarihli haberinde ise yeni caddenin yapımına başlanmasına karar verildiği ancak inşaatın sahil tarafında çöküntülere sebep olabileceği ve bunu önlemek için Wagner'in rıhtım yapma fikri öne attığı söylenir. Wagner'in projesine göre yeni caddenin bu rıhtım üzerinden gitmesi ve tramvay hattının da bu caddeden geçmesi önerilir (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1935). Wagner ayrıca Sirkeci Garı'nın yerini uygun bulmakla beraber bu garın yalnızca yolculara

ayrılması gerektiğini; eşyaların taşınma işi içinse Kazlıçeşme’de yeni bir gar yapılması gerektiğini söyler (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1935).

Aynı haberde Wagner’in liman konusuna dair fikirlerine de yer verilir; Wagner, eğer İstanbul’da serbest bir liman inşa edilmek isteniyorsa bunun için en doğru yerin mevcut bir limanın yanı olacağını ve bunun için de Galata Köprüsü’nden başlayan ve Tophane’ye uzanan sahanın en uygun yer olduğunu ancak burada da rıhtımı genişletmenin gerekli olduğunu söylemiştir. Ancak yazar, Wagner’in fikrinin uygulanması için geniş sahalarda istimlak yapılması gerektiğini ve belediyenin buna uygun bütçesi olmadığını ve yakın zamanda da böyle bir yük altına girmek istemeyeceğini belirterek Wagner’in sözlerine yer verir;

“Her hangi alanda olursa olsun bir uzman ortaya bir proje, bir fikir ve yahut bir prensip attığı vakit, evvela bunun kabili tatbik olup olmadığını düşünmelidir. Eğer tatbiki kabilsen bu fikir veya proje ortaya sürülmelidir. Aksi takdirde semeresiz olarak kafa yormak, vakit israf etmektir ki bu da abesle iştilgal etmek demektir. Binaenaleyh bugün üzerinde çalıştığımız sahalarda müstakbel İstanbulu yakışacak şekilde eserler vücuda getirmek gayesi ile Urayın (Belediyenin), şehir bedayii, sıhhati, tecimi ve saire namına yapmağa mecbur olduğu istimlaki yapabilmesi için nasıl hareket etmesi lazım geldiğini de düşündüm. Bu husustaki fikirlerimi de proje ile beraber bugünlerde şarbaylığa vereceğim.” (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1935)

Wagner, projesinin uygulanabilmesi için nasıl bir yol izleneceğine dair fikirlerini proje ile beraber yakın zamanda belediye başkanlığına vereceğini söyler. Dönemin Nafia Vekili Ali Çetinkaya’ya da bir kanun teklifi ilettiği bilinir (Akbulut, 1993: 392) ancak sonraki tarihlerde Wagner’in adı bu projeye tekrar birarada geçmemektedir ve Eminönü’nü düzenleme projesi Prost tarafından hazırlanacaktır.

Prost’un planlama yapacağı haberlerinin gündemde olduğu günlerde Yunus Nadi bir yazısında Prost’a çağrıda bulunmuş; şehir merkezine yakın yerlerde halka açık deniz hamamlarının gerekliliğinden bahsetmiş, bunların halka zahmet vermeyecek konumda olmaları gerektiğinin altını çizmiş, Sarayburnu’nu da bunun için ideal bir konum olarak göstermiştir (Cumhuriyet, 13 Temmuz 1937). Prost hazırladığı planlarda Sarayburnu ve Galata köprüsü arasında bir yürüyüş yolu önermiş, Nadi’de buna istinaden Sarayburnu’nun ulaşımının kolaylaşacağını, bu yolun keyifli bir gezinti yolu olacağını ve bununla birlikte saray yakınındaki parkların düzenlenmesi ve büyümesi gerektiğini söylemiş, parkların düzenlenmesi sırasında da deniz tarafında bir deniz hamamı yapımının böylece mümkün olabileceğini

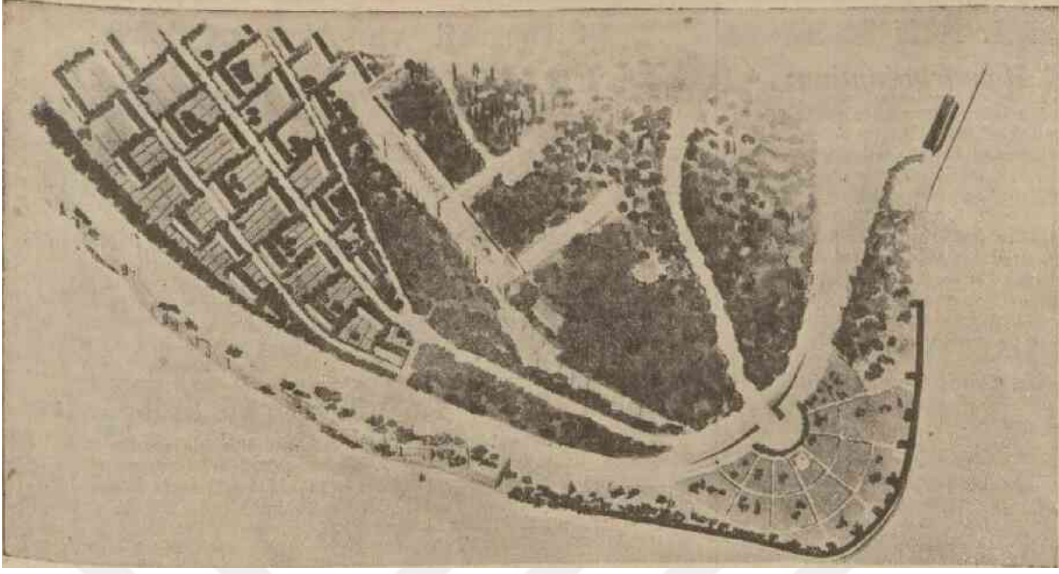
belirtmiştir (Cumhuriyet, 13 Temmuz 1937). Wagner, Nadi'nin bu yazısının ardından bir mektupla Nadi'nin fikirlerine katıldığını ve bu düşüncelerin kendisini sevindirdiğini belirtmiştir (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1937). Wagner mektubunda, Sarayburnu'nun güzelliğinden ne derece etkilendiğinden ve bu bölgenin imarına yoğunlaşılmasının öneminden bahseder ve kendisinin iki sene önce hazırladığı planda Eminönü'den Sarayburnu'nun ucuna kadar bir gezinti yolu önerdiğini yazar. Mektubun sonunda krokilerinin asıllarının belediyede bulunduğunu, görmek istenirse kendisinin de izahat yapmaya hazır olduğunu söyler. Ayrıca Wagner, krokilerini Sarayburnu'nun şehircilik noktasında elinde bulundurduğu mevkiyi aydınlatması açısından önemli görmektedir (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1937). Ayrıca Wagner'in, Sirkeci'den başlayarak Florya'dan geçecek ve buradan da Londra-İstanbul yoluna bağlanan bir otomobil yolu önerdiği bilinmektedir (Tan, 2 Ekim 1936). Wagner'in Sirkeci-Florya yolu önerisi ileriki yıllarda Prost planları kapsamında uygulamaya konulacaktır.

Belediyenin bu planlarla ilgilenip ilgilenmediği ya da uygulanmama sebepleri kesin olarak bilinmemektedir; ancak bu planların da maddi sebeplerden ötürü incelenmeyip uygulanmamış olması muhtemeldir.

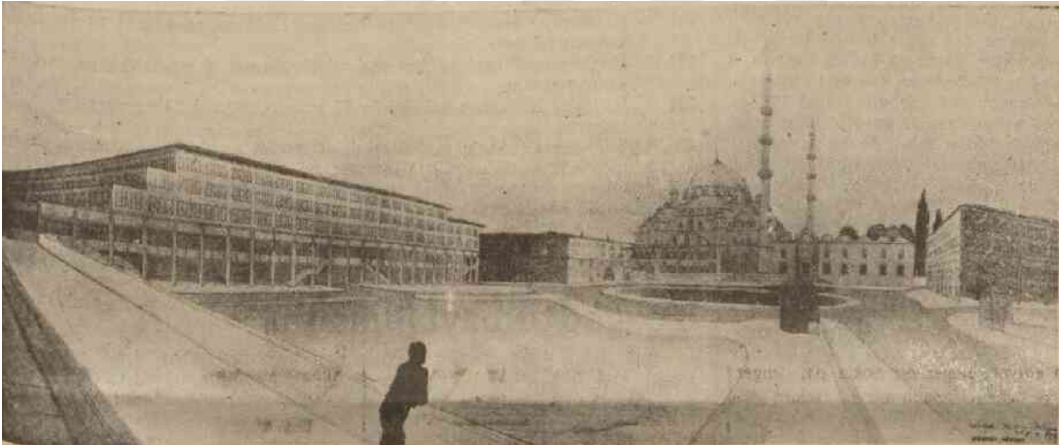
Wagner'in planlarına bakıldığında (Şekil 5.10, 5.11), Eminönü-Sarayburnu arasında geniş yolcu ve eşya iskeleleri önerdiği görülür, yolcu ve eşya iskelesinin önerildiği yer, Ehlgötz, Agache ve Lambert'in önerileriyle paraleldir. Ehlgötz gibi Wagner de Yeni Cami meydanının genişletilmesi gerektiğini düşünür. Wagner'in planlarında, bu meydanı istimlaklerle genişlettiği, Gülhane ve Sarayburnu parklarını genişlettiği, Sarayburnu Parkını yarım daireyi ışınsal bahçelerle bölümlere ayırdığı, Ahırkapı tarafında bir otel ve plaj önerdiği görülür. Plajın arkasındaki araziye ise aralara yeşil alanlar ve bahçeler koyarak parsellere ayırmıştır. Wagner, bu alanı, bir zengin mahallesi olarak tasavvur etmektedir; Tan gazetesi ile yaptığı bir röportajda, duvarındaki Sarayburnu krokileri dikkatini çeken gazeteciye şunları aktarmıştır;

“Bu da bir tasavvur. Vaktile Bizans imparatorları burada otururlarmış. Çünkü İstanbul'un en güzel yerlerinden biri de buradadır. Ben, bostanların olduğu bu yeri, bir zengin mahallesi yapmak tasavvurunda bulundum. Buraya seyyahlar için bir otel, bir plaj, gazino da yapmak kolay. Bir taraftan otomobil yoluna, bir taraftan da Sirkeci istasyonuna beş dakikada gidilebilir bir mahalle. Hem de, hiç bir masraf yapmadan bu mahalleyi meydana çıkarmak

mümkündür. Hatta, çok fena olan Gülhane Hastanesi'ni yıkıp yerine mükemmelini yapmak şartile.” (Tan, 2 Ekim 1936)



Şekil 5.10 Martin Wagner'in Sarayburnu için önerisi (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1937)

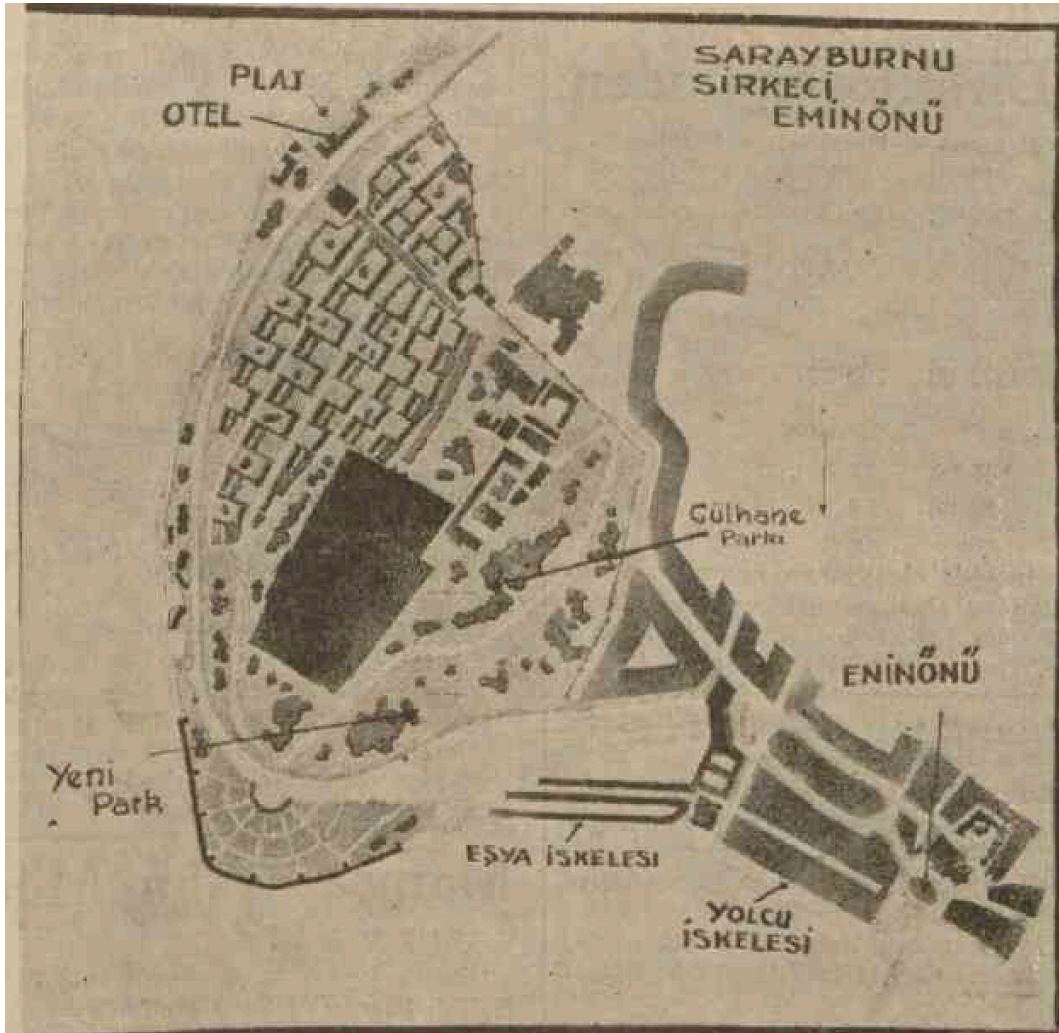


Şekil 5.11 Martin Wagner Eminönü Meydanı önerisi, denizden Yeni Cami'ye bakış (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1937)

Wagner'in düşüncelerinde en göze çarpan noktalardan biri, bölgenin tarihi ile Bizans imparatorları üzerinden kurduğu bağlantıdır; Bizans imparatorlarının yaşadığı yerler zengin mahallesi olacaktır; Delfi Kahini'nin sözleri üzerine Bizans İmparatorluğu'nun kurulduğu Sarayburnu bölgesi, mevcut kent için de güzelliğini koruyan ve yeniden düzenlenmesi gereken bir bölgedir (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1937). Bu düşünceleri dikkat çekici yapan şey ise, Wagner'in çizimlerinde en İstanbul'un en yoğun tarihi eser birikimine sahip bölgesinde hiçbir tarihi cami, kilise, saray, han, çarşı vb. yapılarını göstermeyip yerlerine yeni düzenlemeler

yapmış olmasıdır. Yeni Cami'nin arkasındaki Mısır Çarşısı haricinde de yapı bırakmayıp çevresini tamamen istimlak ederek bu meydanın açılmasını önermiştir (Şekil 5.12). Wagner'e göre bu yıkımlar, Eminönü'nün modern bir şekilde düzenlenmesi için gereklidir, bu düşünceleri Cumhuriyet Gazetesinde şu şekilde aktarılır;

“Wagner verdiği raporda Eminönünün deniz cihetinden şehrin bir kapısı sayılması lazım geldiği ve bu itibarla şehrin dört tarafına ayrılan caddelerin başlangıcı olan Eminönünün gayet modern bir şekilde tanzim edilmesi, Türk mimari san'atının şaheserlerinden biri olan Yenicaminin bütün azametile, ta uzaklardan, görünebilmesi için etrafındaki dükkanların istimlak edilerek yıktırılması lazım geldiğini ileri sürmüştür.” (Cumhuriyet, 14 Ağustos. 1935)



Şekil 5.12 Martin Wagner Sarayburnu-Sirkeci-Eminönü önerisi (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1937)

Tarihi eserlerin etrafını boşaltarak görünür hale getirme fikri ilk kez ortaya atılıyor değildir. İstanbul'un bir bütün olarak planlaması meselesinin ele alındığı ilk

dönemde, 1865 yılında gerçekleşen Hocapaşa yangını sonrasında kurulan Islahat-ı Turuk Komisyonu, Ayasofya Camisi ve Süleymaniye Külliyesi'nin anıtsallıklarını engellediği düşüncesi ile bu yapılara bitişik ahşap evlerin yıkılmasını önermiştir. Zeynep Çelik (2019)'e göre bu düşünce, Avrupa'daki korumacılık kavramı ile ilişkilidir ve Haussman'dan ödünç alınmıştır; Haussman'a göre anıtlar, diğer yapılardan soyutlandıklarında ihtişam kazanırlar. Tarihi yapılara yönelik bu bakış açısı ilerleyen dönemlerde de karşımıza çıkar; Hocapaşa yangınından yaklaşık elli yıl sonra Cemil Paşa, şehreminliği döneminde Ayasofya ve Sultanahmet arasındaki ahşap evlerden oluşan mahalleyi yıktırır ve yerine bir park yapılır (Bilsel, 2015). 1950'lere gelindiğinde Menderes'in imar hareketlerinde de bu anlayış hakim olmuştur. Uğur Tanyeli (2004)'ye göre "köhne" olanı yıkarak "tarihi" olanın değerini vurgulamaya çalışan bu gibi planlama hareketleri, modernleştirme söylemi barındırmasının yanı sıra tarihsel olana değer verme iddiasındadır ancak aslında tarihseli hedef alan bir aşk-nefret ilişkisi göstermektedir.

Eminönü'nde de imar hareketleri bu düşünceyle başlamıştır; 1930'da Yeni Cami'nin etrafındaki binaların yıkılarak caminin ortaya çıkarılması ve Eminönü Meydanı'nın genişletilmesine dair ilk fikirler ortaya çıkmıştır. 1933 yılında yapılan yarışma için rapor hazırlayan Ehlgötz'ün fikirlerinde Yeni Cami çevresi için yıkımlar öngörülmüş; ancak bunun amacı sirkülasyonun kolaylaştırılması olarak gösterilmiştir. 1935'te hazırlanan Wagner'in planında ise yapılması gerekli olan yıkımların amacı Yeni Cami'yi görünür kılmaktır.

Eminönü Meydanı'nın düzenlenmesi 1937 yılında Prost planları ile tekrar gündeme gelir ve Prost'un planı da Yeni Cami'nin etrafının boşaltılarak ortaya çıkarılmasını amaçlıyordur (Durhan, 2009: 185). Planın uygulanabilmesi için yapılan ilk iş istimlakler konusunda karşılaşılan sorunları çözmek ve bürokratik işlemleri halletmektedir. Bu konuda Nafia Vekili Ali Çetinkaya da etkili isimlerden olmuş, belediyeye bütçe sağlamıştır. Bu doğrultuda yeni istimlak yasaları da çıkarılmıştır (Durhan, 2009). Prost meydan projesini istimlakler başladıktan sonra hazırlamaya başlar, Durhan (2009: 198), bu durumu Eminönü'nde gerçekleştirilmek istenen meydanın bir genişletme projesinden öteye gitmediği ve meydan kavramı üzerinde fazla düşünülmeyeceği şeklinde yorumlar; bununla birlikte bir yabancı uzmanın (Prost'un) varlığının planlamayı meşrulaştırmak için kullanıldığını düşünür. Bununla beraber Prost'un planlarını da meşru ve uygulanabilir kılan şey, Nafia

Vekaleti'nden destek almasıdır; daha önce aynı bölge için plan hazırlayan Wagner'in planları, belediyenin bütçesini aştığı ve mevcut kanunlarla yapılamayacağı yönünde eleştirilmiştir.

Prost planları çerçevesinde, Eminönü Meydanı batı yönünde bazı yapı adalarının ortadan kalkmasıyla iki katı büyüklüğe ulaşmıştır. Eskiden meydan çevresinde konumlanan Valide Hanı yıkılmıştır. Yeni Cami'nin avlusunu kuzeyden çevreleyen yapı blokları yıkılmış cami hariminin kuzeydoğu ve kuzeybatı bölümleri Eminönü Meydanı ile birleşmiştir (Şekil 5.13) (Bilsel ve Çin, 2008: 87).



Şekil 5.13 Prost Planı ile düzenlenecek Eminönü Meydanı'nda istimlak edilecek binalar (Daver vd., 1944, akt. Salt Araştırma, Üner Kırdar Arşivi)

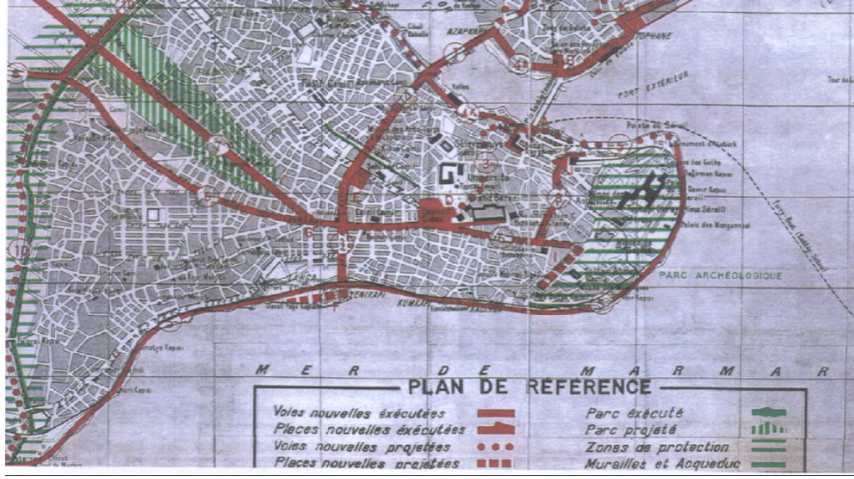
Eminönü'nde yapılan düzenlemelerle eş zamanlı olarak Sirkeci'de de garın etrafında bir meydan oluşturmak için yıkımlar yapılmıştır. Bu meydan için proje hazırlayan kişi Nafia Vekaleti mimarı Theo Leveau olmuştur; proje kapsamında gar

etrafında bulunan ufak bir cami ile binaların yıkımı gerekli görülmüştür (Şekil 5.14) (Durhan, 2009: 264). Prost, Sirkeci Garı'nın yalnızca banliyö trenlerine ve yük vagonlarına ayrılmasını önermiştir (Prost, 1937: 106). Ayrıca Prost planları kapsamında Sirkeci'den Florya'ya uzanan bir yol açılacaktır.



Şekil 5.14 İstimlakler öncesinde ve sonrasında Sirkeci Meydanı (Daver vd., 1944, akt. Salt Araştırma, Üner Kırdar Arşivi)

Prost, Sarayburnu önerisini, Wagner ve Yunus Nadi'nin de vurguladığı gibi Sarayburnu'nun güzelliğine vurgu yaparak anlatır: "Boğaziçi'ne giriş manzarası dünyada eşi olmayan bir yerdir." (Prost, 1937: 107). Parkın mevcut hali halkın çoğu için ulaşılamaz bir konumdadır, Prost Galata Köprüsü ve Sarayburnu parkı arasında bulunan iş sahalarının kaldırılarak yerine sahil boyunca devam edecek ağaçlı ve geniş bir gezinti yeri önermiştir. Sarayburnu Parkı'nın arkasında kalan kısımda Topkapı Sarayı'ndan Ayasofya'ya kadar olan bölge arkeolojik bir park olarak düzenlenecektir (Şekil 5.15) (Prost, 1937: 107).



Şekil 5.15 Prost'un Tarihi Yarımada Planı: Galata Köprüsü-Sarayburnu arasında yeni yol, Arkeolojik Park, Sirkeci-Florya arasında planlanan yol (Çin, 2006: 84)

Prost'un planlarının bir kısmı uygulanabilmiştir; Eminönü ve Sirkeci meydanları çevrelerindeki binalar yıkılarak genişletilmiş, meydanların çevresindeki yolların bir kısmında genişletilme ve iyileştirmeler yapılmış, Yeni Cami'nin önü açılmış (Şekil 5.16), Sarayburnu park olarak yeniden düzenlenmiş, Sirkeci-Florya yolu (Kennedy caddesi) için yıkımlar başlatılmıştır (Akpınar, 2003: 199).



Şekil 5.16 İstimlakler öncesinde ve sonrasında Yeni Cami'nin görünüşü (Daver vd., 1944, akt. Salt Araştırma, Üner Kırdar Arşivi)

Prost'un projesi de yıkımlar içerse ve bu yıkımlar gerçekleştiği dönemde eleştiri ve tartışmalara konu olsa da Wagner'inkine kıyasla içinde bulunduğu tarihe çok daha duyarlıdır. Wagner, yazılarında, (Wagner, 1937) "bir şehri tamamen yıkıp yerine yenisini yapma" düşüncesini eleştirse de Eminönü için çizdiği planlarında modernleştirici hamleleri oldukça yıkıcı ve içinde bulunduğu tarihi birikimden habersiz görünmektedir.

5.3. İstanbul Taksim'de Surp Agop Mezarlığı Yerine Mahalle Tasarımı (1935)

1930 yılında kabul edilen Belediye Kanunu, İstanbul'un imar planı hazırlanması girişimlerini hızlandırdığı gibi belediyelere birtakım yetkiler de vermiştir. Kanuna göre İstanbul'daki bazı mezarlıklar Vakıflar'dan Belediye'ye devredilecektir; bu mezarlardan biri de günümüzde Taksim Divan Oteli'nin bulunduğu bölgede yer alan Surp Agop Ermeni mezarlığıdır (Şelik 5.17) (Durhan, 2009: 325). Mezarlık, hem kapladığı alanın büyüklüğünden hem de Taksim'de bulunduğu prestijli noktadan dolayı belediye için dönüştürmeye uygun bir alan olmuştur (Şekil 5.18).



Şekil 5.17 1930'lu Yıllarda Surp Agop Ermeni Mezarlığı (Dadyan, 2015)



Şekil 5.18 Pervititch Haritalarında Ermeni Mezarlığı (Nalcı ve Dağlıoğlu, 2011)

Belediye, mezarlığın kendisine devri için Ermeni Cemaati'yle arasındaki sorunları çözmeye çalışırken, mezarlık arsasının nasıl değerlendirileceğine dair fikirler de ortaya çıkmaya başlamıştır. 1930 yılında nereye yapılacağı henüz belli olmayan bir tiyatro binası veya stadyum inşası için Surp Agop mezarlığı arazisi önerilmiştir (Cumhuriyet, 21 Ekim 1930; 20 Aralık 1930). 1932 yılında belediye, arsanın bir kısmını peşin olarak satın şehir mezarlığı yapmaya, kalan kısmını da taksitle satmaya karar vermiştir (Cumhuriyet, 5 Mayıs 1932). Ancak bu kararların uygulamasına geçilmemiştir.

1934 yılında ise mezarlık arazisi üzerinde bahçeli ve az katlı konutlardan oluşacak yeni bir mahalle inşa edilmesi söz konusu olmuştur (Cumhuriyet, 3 Aralık 1934). 20 Eylül 1935 tarihli Cumhuriyet gazetesinde yeni mahallenin projesini hazırlama görevinin Martin Wagner'e verildiği yazar; ancak projeye ilişkin bir bilgi bulunamamıştır.

1938 yılında ise İstanbul imar planlarını hazırlayan Henri Prost, "İstanbul Hakkında Notlar" metninde mezarlık arazisi için önerilerde bulunur. Prost, arsa satışlarının gerekli istimlakler ve yollar yapıldıktan sonra gerçekleştirilmesini önerir (Prost,

1938: 119). Prost'a göre, mezarlık arazisi üzerine kurulacak yeni mahallenin tasarımı, Dolmabahçe'ye doğru inen bir kısım arazi ile beraber ele alınmalı, bu mahalle ile Dolmabahçe arasındaki kısma, Paris'teki "Bous de Boulogne" benzeri bir park inşa edilmelidir (Prost, 1938: 118).

Öte yandan, 1939 yılında Nafia Vekaleti Bahçeler Mütahassısı Theo Leveau İstanbul'a yeşil alanları incelemek üzere gelerek mezarlık arazisini de içine alan bir plan hazırlamıştır (Durhan, 2009: 332); bu plan uygulanmamış ve plana ait detaylar bulunamamıştır.

1940 yılına gelindiğinde ise Prost, bölgeye dair planlar tasarlamaya başlamıştır. Prost, bölgenin geniş bir "kültür park" niteliğinde, yeşil alanları, bir kapalı spor salonunu ve dağcılık kulübünü, yeni binaları barındıran bir alan olmasını düşünmektedir. Bu planlarla mezarlığın ön tarafında bulunan, Ermeni cemaatine ait binaların istimlakı gerçekleşmiş; ancak Prost'un projesi hayata geçmemiştir. İlerleyen dönemlerde arsaların açık arttırma ile satışı gerçekleşir. (Durhan, 2009: 333) Günümüzde mezarlık arazisi üzerinde Divan, Hilton ve Hyatt Regency otelleri ve TRT İstanbul Radyosu binasının bir bölümü bulunmaktadır (Şekil 5.19) (Johnson, 2015: 424).



Şekil 5.19 Günümüzde Surp Agop Mezarlığı'nın bulunduğu arazi; arazide bugün TRT İstanbul Radyo Binası, Divan, Hilton ve Hyatt Regency otelleri bulunuyor (Nalcı ve Dağlıoğlu, 2011)

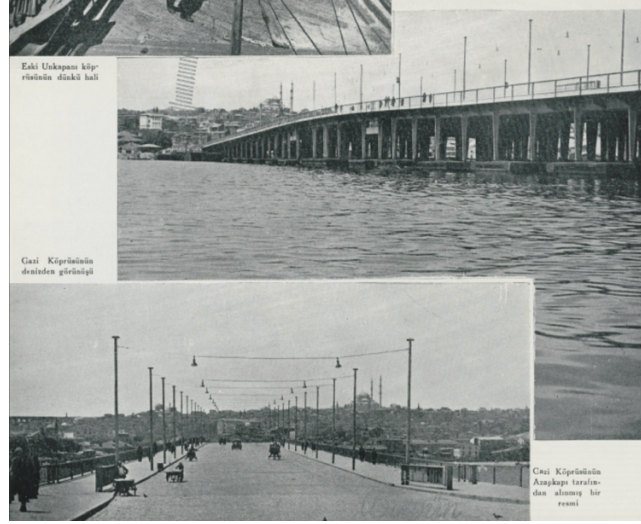
5.4. İstanbul Haliç'te Gazi (Atatürk) Köprüsü Çevresi Tasarımı (1936)

Daha önce ismi 1935 yılında Eminönü Meydanı düzenlemesi ile birlikte anılan Martin Wagner'in, bir sonraki yıl, inşa edilecek Gazi Köprüsü'nün iki ucunda açılacak meydanlar için de tasarımlar yaptığı bilinmektedir.

Haliç'in iki yakasını birleştiren ilk köprü 1836 yılında Azapkapı-Unkapanı arasında ahşap olarak inşa edilen Hayratiye Köprüsü'dür (Şekil 5.20) (Tekeli, 2010: 33). Mevcut şehir dokusu içerisinde yol açma çalışması da bu köprü'nün devamında, sultanın araba ile geçişini kolaylaştırmak üzere ilk kez bu dönemde yapılmıştır (Bilsel, 2015: 497). Hayratiye Köprüsü'nün yerini 1872 yılında eskisinden daha uzun ve geniş olan demir köprü almıştır (Tekeli, 2010: 33). Bu köprü, 1912 yılında sökülmüş ve 1877 tarihinde yapılan Galata-Eminönü Köprüsü Unkapanı-Azapkapı aksına taşınmıştır (Durhan, 2009: 168). 1936 yılında çıkan bir fırtınada harap olan bu köprü yerine ise 1939 yılında Gazi Köprüsü inşa edilmiştir (Şekil 5.21) (Kahya ve Tanyeli, 1993: 327). Tekeli, bu köprü'nün açılışını, belediye başkanı Lütfi Kırdar döneminde yürütülen, İstanbul'un yol sisteminde önemli değişiklikler yapan imarasyonlarının bir parçası olarak görmektedir (Tekeli, 2010: 44).

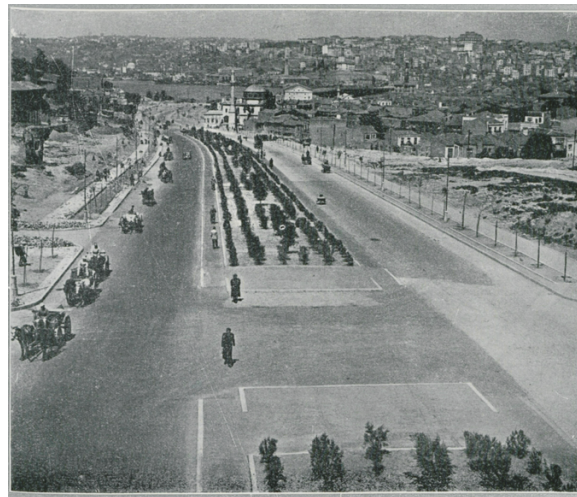


Şekil 5.20 1836 yılında Unkapanı-Azapkapı arasına inşa edilen köprü (Bilsel, 2015: 497)

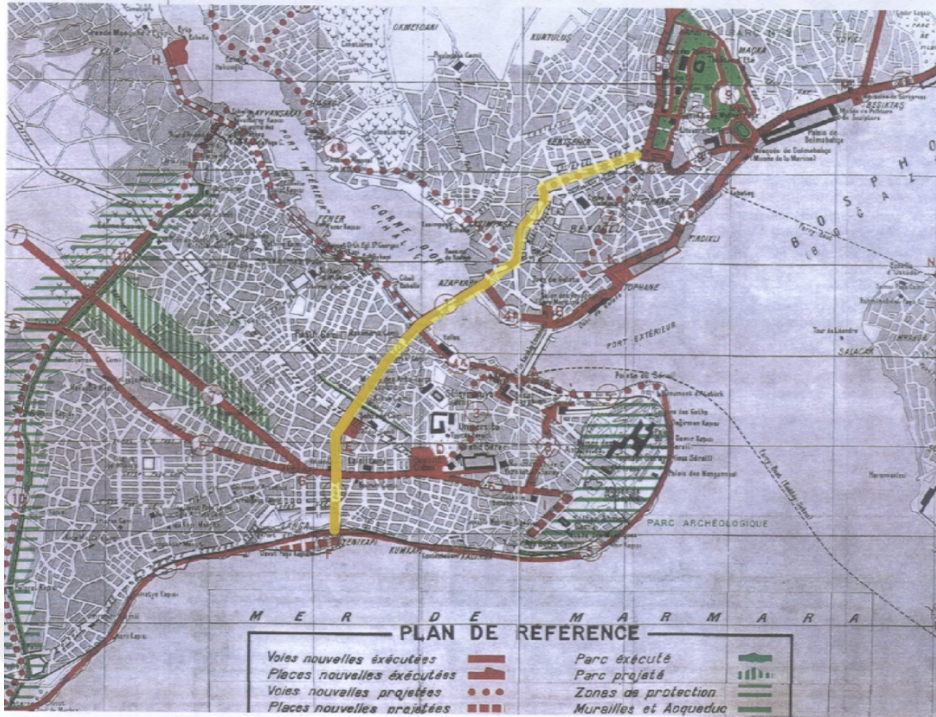


Şekil 5.21 Gazi Köprüsü (Daver vd., 1944, akt. Salt Araştırma, Üner Kırdar Arşivi)

Gazi Köprüsü'nün inşa edilmesi hazırlıkları 1927 yılında başlamıştır (Kahya ve Tanyeli, 1993: 327). 1929 yılında ise köprü ile birlikte Gazi Caddesi de ele alınmıştır (Durhan, 2009: 169). Durhan (2009: 170), bu dönemde caddenin, köprü ile birlikte bir bulvar haline getirilmesinin (Şekil 5.22) ve köprünün her iki tarafında birer meydan düzenlenmesinin planlandığını söyler. Bulvar, ileriki yıllarda Prost planları kapsamında 50 metre genişliğinde inşa edilen; Yenikapı, Aksaray, Saraçhanebaşı, Unkapanı arasında uzanan ve buradan Gazi Köprüsü ile Beyoğlu yakasına bağlanan önemli bir aks olarak karşımıza çıkacaktır (Şekil 5.23) (Tekeli, 2010: 46).



Şekil 5.22 Gazi (Atatürk) Bulvarı (Daver vd., 1944, akt. Salt Araştırma, Üner Kırdar Arşivi)



Şekil 5.23 Prost'un Taksim-Yenikapı arasında önerdiği, Gazi Köprüsünden geçen kesintisiz aks (Sarı aks yazar tarafından gösterilmiştir; Harita: Çin, 2006: 84)

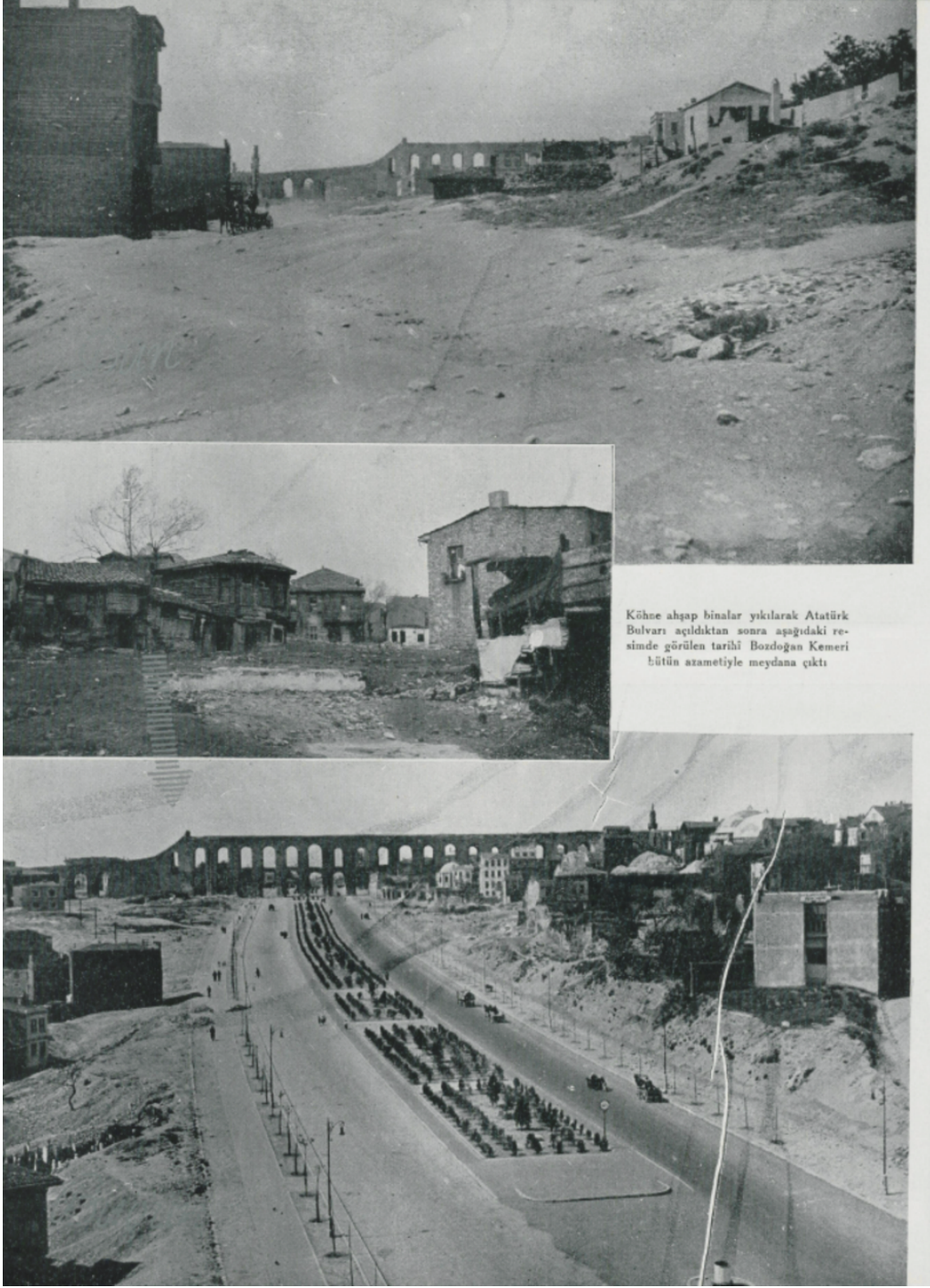
Köprü'nün projesi 1930 yılında tamamlanmış ancak; 1935 yılına kadar hem ekonomik sebepler hem de İstanbul imar planını hazırlayacak plancının belirlenme süreci köprü ile ilgili girişimleri duraklatmıştır. 1935 yılında ise köprü meselesi yeniden gündeme gelir ve aynı yıl köprü'nün yapımı ihale ile Alman firmalar grubuna verilmiştir (Kahya ve Tanyeli, 1993: 327). Köprü 29 Ekim 1939'da kullanıma açılmıştır.

1936 yılında Belediye Fen Heyeti, inşa edilecek Gazi Köprüsü'nün her iki tarafında açılması düşünülen meydanlar için gerekli olan istimlaklere ait bir harita hazırlar, bu harita, şehir planlarını hazırlayan Prost'un incelemesi ve onayının ardından son şeklini alacaktır (Cumhuriyet, 5 Eylül 1936). Yeni açılacak meydanların ortasında bir bahçe, bahçelerin ortasında da büyük heykeller bulunacak; tramvay hatları, bahçelerin yanından geçecektir (Cumhuriyet, 5 Eylül 1936). Cumhuriyet gazetesinde 22 Haziran 1938'de çıkan bir habere göre ise planların ilk halini hazırlayan kişi Martin Wagner'dir. Prost, bu planlar üzerinde değişiklik yapmıştır ve Belediye, Başbakanlık tarafından söz verilen parayı aldıktan sonra planın uygulamasına başlayacaktır (Cumhuriyet, 22 Haziran 1938).

Prost'un önerilerine göre, tramvay hattı köprüden geçmemelidir; bunun sebebi ise yeni tramvay hattı inşası için yapılması gereken istimlaklerin masraflarının karşılanmasının güç oluşudur (Durhan, 2009: 172). 1940 yılında, Prost'un önerdiği, Taksim'den Tepebaşı'na, oradan Azapkapı'ya ulaşan ve Gazi Köprüsü ile Haliç'i geçip Atatürk Bulvarına bağlanan oradan da Yenikapı'ya ulaşım son bulan aks için istimlak çalışmalarına başlanmıştır (Bilsel, 2015: 516; Durhan, 2009: 175).

Prost'un önerileriyle Yenikapı'dan Unkapanı'na uzanan 50 m genişliğindeki Gazi (Atatürk) Bulvarı açılmış, Bulvar üzerindeki Bozdoğan Kemer, Gazanferağa Medresesi, Şeb-Safa Hatun Camisi gibi tarihi yapılar restore edilmiş, Unkapanı Meydanı yeniden düzenlenmiş, Gazi Köprüsü'nün Azapkapı ucundaki meydan açılmış ve köprünün bu ucundan Şişhane'ye bağlanan cadde genişletilip asfaltlanmış, Refik Saydam Caddesi olarak açılmıştır; yapılması öngörülen Taksim bağlantısı ise yapılamamıştır (Şekil 5.24, 5.25, 5.26) (Tekeli, 2013: 150).

Prost'un Gazi Köprüsü'nün iki ucundaki meydanların planlarını, Wagner'in tasarladığı planlar üzerinde değişiklikler yaparak hazırladığı Cumhuriyet Gazetesi'ndeki haberlerden anlaşılrsa da; Wagner'in planlar üzerine çalışıp çalışmadığı konusunda ve planların detayları hakkında başka bir bilgiye ulaşılamamıştır.



Şekil 5.24 Gazi (Atatürk) Bulvarı (Daver vd., 1944, akt. Salt Araştırma, Üner Kırdar Arşivi)



Atatürk Bulvarının meydana çıkardığı Gazanfer Ağa medresesinin yeni ve eski hali

Atatürk Bulvarının meydana çıkardığı Gazanfer Ağa medresesinin etrafı tanzim edilerek tamire başlanırken



Şekil 5.25 Gazanfer Ağa Medresesi (Daver vd., 1944, akt. Salt Araştırma, Üner Kırdar Arşivi)



Şekil 5.26 Refik Saydam Caddesi (Daver vd., 1944, akt. Salt Araştırma, Üner Kırdar Arşivi)

5.5. Yenikapı Limanı ve İstanbul Limanı Düzenlemesi (1936)

İstanbul'un bir limana sahip olmasının gerekliliği ve sonrasında bu limanın yeri ile ilgili tartışmalar, Martin Wagner'in İstanbul'da bulunduğu yıllarda yoğun bir şekilde varlık göstermiştir. İstanbul Limanı'na ilişkin ilk tartışmalar, İstanbul'un imarı henüz gündemde değilken, limanın Kumkapı, Yedikule veya Küçükçekmece bölgelerinden hangisinde inşa edileceğine dair bir konuda, 1916 yılında gündeme gelmiştir. İstanbul'da Hükümetin en fazla müdahale ettiği bu imar etkinliğine dair tartışmalar 1920'li yılların sonundan itibaren giderek hız kazanmıştır (Durhan, 2009: 134).

1929 yılında İstanbul limanı, Galata, Sirkeci ve Haydarpaşa'da bulunan ve yolculara hizmet eden rıhtımlardan ibarettir (Doğaner, 1991: 123). 1930 yılında

kabul edilen Belediye Kanunu ile birlikte İstanbul'un imar planı hazırlanması girişimleri başlamış ve bu durum İstanbul'un liman gereksinimi ve limanın yapılabileceği yerlerle ilgili tartışmaları arttırmıştır. 1931 yılında liman konusunda, İstanbul'a planlama uzmanı olarak davet edilebileceği öngörülen Jansen'e danışılmıştır (Durhan, 2009: 138). 1933 yılında ise, İstanbul'un imar planının hazırlanması için açılan yarışmaya davet edilen Ehlgötz, Agache ve Lambert'in raporlarında liman konusuna özel olarak yer verdiği görülür. Yarışmanın değerlendirme raporunda liman konusuna ayrı bir başlık açıldığı dikkat çekmekle birlikte, yarışmanın değerlendirme jürisinde bir de liman uzmanının yer alması istenmiştir (Durhan, 2009: 139).

Agache'a göre (1934: 43), Haliç, İstanbul'da bir şehir limanı vazifesi gören bölge olmalıdır. Agache, ayrı bir başlık altında ele aldığı limanlar konusunda, limanların, oraya uğrayacak gemilerin işlevine göre ayrılması gerektiğini söyler; ticari liman, serbest liman, uğrama limanı, küçük gemiler için balık ve kabotaj limanları, küçük eğlenti gemileri limanları (Agache, 1934: 46-47). Uğrama limanı için, Galata Köprüsü ve Sirkeci arasında bulunan mevcut yerin uygun olduğunu; ticaret limanının, Galata Köprüsü ile Gazi Köprüsü arasında uzanan bölgede olabileceğini; serbest liman için ise Bizans limanının da bu bölgede bulunduğu Yenikapı civarında bulunması gerektiğini söyler (Agache, 1934: 47).

Lambert ise liman konusunda birbirinden farklı fikirler sunmuştur; birincisi Galata köprüsünün kaldırılıp limanın buradan Gazi Köprüsü'ne kadar devam etmesi ve Haliç'te bir asma köprü kurulmasıdır (Anonim, 1935: 62). Durhan (2009: 139), Lambert'in bu önerisinin, 1930 yılında İstanbul Ticaret Odası'nın bir komisyon oluşturarak hazırladığı raporda geçen görüşlerle aynı doğrultuda olduğunu düşünür. İkinci olarak limanın Hasköy'e doğru uzanmasını, üçüncü olarak Boğaziçine doğru uzanması; dördüncü olarak ise Haydarpaşa'da kurulmasını düşünen Lambert, bu fikirlerin her birinin sakıncalarını belirterek bunlar yerine İstanbul limanının Kumkapı'dan Bakırköy'e uzanan geniş bir alan üzerine kurulmasını önerir (Anonim, 1935: 62).

Yarışma sonunda planları birinci olarak seçilen Ehlgötz'e göre ise, mevcut liman çok küçük olup büyük bir liman tesisi yapımına uygun değildir; mevcut limanın doğal bir liman olarak görülen Haliç'e uzatılması da hem teknik hem ekonomik açılardan mümkün görünmemektedir (Ehlgötz, 1934: 19-20). Ehlgötz, liman için

iki yer önerir; Yenikapı ve Haydarpaşa. Yenikapı’da limanın maruz kalacağı rüzgarla kum dolmasının bir engel teşkil edebileceğini söyleyen Ehlgötz, bu duruma karşılık tedbirlerin alınabileceğini ancak tedbirlerin masraflı olacağını belirtir (Ehlgötz, 1934: 20). Ancak Ehlgötz bu fikirlerini yalnızca bir yorum olarak belirtmiş, liman yerinin kesin olarak belirlenmesini ülkenin ekonomistlerine bırakmış ve projesinde limanı Sirkeci’den Sarayburnu’na kadar uzatmayı önermiştir (Anonim, 1935: 62).

Komisyon, Ehlgötz’ün fikirlerini “M. Elgötz bu hususta en bilgili bir mütehassısın söyleyebileceği düşünceleri ortaya koymuş (...)” (Anonim, 1935: 63) diyerek daha uygun bulduğunu belirtmiştir. Ancak İstanbul limanı konusuyla ilgilenen isimlerden Ehlgötz’ün önerilerine eleştiriler gelmiştir. Dönemin İstanbul Belediyesi Yollar ve Köprüler Direktörü olan mühendis Galip Alnar (1935: 326), Arkitekt dergisinde yayınlanan bir metninde, Ehlgötz’ün fikirlerinin uygulandığı takdirde vakit ve para kaybettireceğini söyler; Sarayburnu-Sirkeci arası limanın en akıntılı yeridir, dolayısıyla buraya yanaşmak ve buradan kalkmak güçtür, aynı zamanda kaza çıkarmaya çok müsaittir. Abidin Daver de, Ehlgötz’ün limanın Yenikapı’da yapılmasına ilişkin önerisini eleştirir; Daver’e göre Haliç gibi doğal bir liman varken yıllarca uğraşarak Yenikapı’da yapay bir liman yapmak daha masraflı olacaktır (Cumhuriyet, 15 Şubat 1935).

Ehlgötz’ün projesi uygulanmak üzere seçilse de uygulanmamıştır ve ilerleyen yıllarda onun önerilerinden bağımsız olarak 1935’te Haliç’te rıhtımların uzatılması üzerine araştırma ve çalışmalar başlamıştır (Durhan, 2009: 141).

1936 yılında ise, o dönemde İstanbul Belediyesi İmar Müşaviri olarak çalışan Martin Wagner’in de İstanbul limanı için çalışmalar yaptığı bilinmektedir. Bernd Nicolai, kitabında, Wagner’in 1937 Şubat’ında Ernst Reuter’e gönderdiği bir mektubu kaynak göstererek şu bilgileri verir;

“Wagner mimarlıkla iki kere daha meşgul olmuştur, her ikisi de şehir planlama bakış açıyla ve ilginç biçimde deniz kenarındadır: Bunlardan biri, Temmuz 1936’da Yeni Kapı için yeni bir liman; diğeri ise, İstanbul için genel bir liman düzenlemesidir. Liman düzenlemesi, Galata Rıhtımı’na yapılacak yapı için açılan uluslararası yarışmaya paraleldir ve bir terminal binasının inşa edilmesiyle sonuçlanmıştır. Günümüze ulaşmamış olan planlar, Wagner tarafından uygulamaya geçirilmemiştir.” (Nicolai, 2011: 196)

Nicolai, Wagner'in meşgul olduğu bu işlerin, Florya Plajı düzenlemesi, Eminönü Meydanı düzenlemesi, Haliç'in iki yakasındaki meydan düzenlemeleri çalışmalarında olduğu gibi, deniz kenarında olmasını ilginç bulmuştur.

Nicolai'nin bahsettiği uluslararası yarışmanın 1936 yılında açılmış olan İstanbul Limanı Yolcu Salonu Proje Müsabakası olması muhtemeldir. Galata'da bulunan Merkez ve Rıhtım hanları arasındaki araziye yapılacak bir deniz garı projesi için İktisat Bakanlığı ve İstanbul Liman Direktörlüğü tarafından açılan yarışmaya dördü yurtdışından gelmek üzere 21 proje katılmıştır (Anonim, 1937: 41). Yarışma jürisi ve teknik heyeti içerisinde Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ, Güzel Sanatlar Akademisinin profesörü Bruno Taut, Belediye İmar Müdürü Ziya Kocainan gibi isimler bulunmaktadır. Yarışma sonucunda yarışmaya katılan projelerin hiçbiri yeterli görülmemiş; aralarında İstanbul için imar planı yarışması kapsamında proje hazırlayan Alfred Agache, Seyfi Arkan, Emin Onat ve Sabri Oran'ın da projelerinin bulunduğu 7 adet proje, fikirlerinden yararlanılmak üzere satın alınmıştır (Anonim, 1937: 41).

Satın alınan projelerden birinin mimarı olan Rebiî Gorbon, diğer projelerle benzemeyen fakat temelde diğerleriyle aynı düşünceye sahip olan özgün bir proje üretmiş; bu proje uygulanmıştır (Şekil 27) (Bilal, 2019: 54).



Şekil 5.27 Karaköy Yolcu Salonu (Fotoğraf: Kayıhan Türköz, akt. Kaya, 2022)

Galata Rıhtımına yapılmak istenen bina için bir şehircilik danışmanından fikir alınmış olması ve bu ismin de İstanbul Belediyesi İmar Müşaviri Martin Wagner

olması mümkündür; ancak Wagner'in ismi ne yarışma jürisinde ne teknik heyet içerisinde ne de yarışma ile ilgili başka kaynaklarda geçmemektedir.

Öte yandan Wagner, eğer İstanbul'da serbest bir liman inşa edilmek isteniyorsa bunun için en doğru yerin mevcut bir limanın yanı olacağını ve bunun için de Galata Köprüsü'nden başlayan ve Tophane'ye uzanan sahanın en uygun yer olduğunu ancak burada da rıhtımı genişletmenin gerekli olduğunu söylemiştir. Haber yazarı ise Wagner'in fikirlerinin gerektirdiği istimlakler ve oluşturacağı maddi yük açısından hayata geçirilemeyeceğini düşünmüştür (Cumhuriyet, 22 Ağustos 1935).

Yenikapı, Wagner'in büyük yeni bir liman yapılması için uygun gördüğü bir yerdir; Wagner, bir röportajında Yenikapı limanı için planlar hazırladığını söylemiştir (Tan, 2 Ekim 1936).

Wagner'e göre İstanbul'un imarına başlanmadan önce yapılacak en önemli iş liman yerini tespit etmektir; mevcut liman, İstanbul için yeterli olmayıp dönemin teknik imkanlarından mahrumdur. Eski liman küçük ticari gemilere ve yolcu gemilerine ayrılarak Yenikapı'da büyük ticari gemiler için yeni bir liman yapılmalıdır. Yenikapı, demiryollarına ve Gazi Bulvarı ile araç yoluna kolayca bağlanabilecek bir konumdadır, ayrıca sahil arkasında kalan bostanlar ve boş araziler sanayi sahası yapılmaya uygundur (Tan, 2 Ekim 1936).

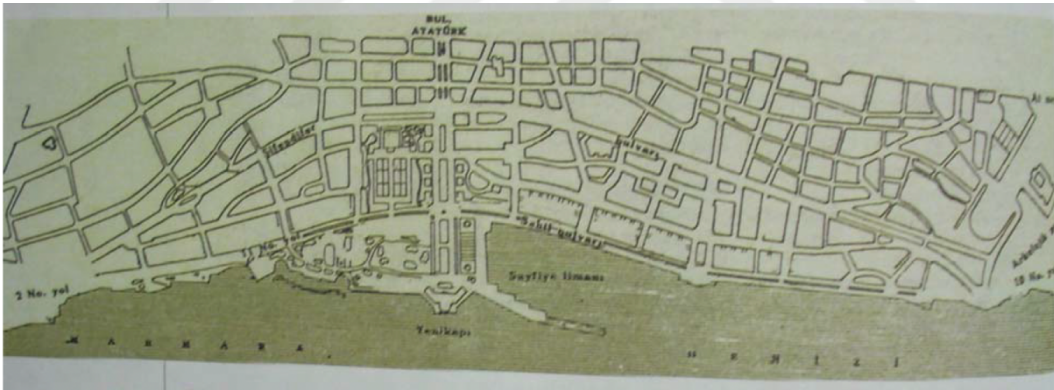
Wagner'in planına göre limanda, aralarında vapur tamiri için iki adet havuz bulunan üç rıhtım olacaktır. İlk rıhtım, sahil rıhtımı olup 900 metredir. İkinci rıhtım, sahile paralel olan rıhtımın iç tarafında 500 metre ve diğer rıhtıma bakan tarafta 700 metredir. Son rıhtımın ise içi 550, dışı 1200 metredir. Sonuçta 3800 metrelik rıhtımı ile mevcut İstanbul limanının iki buçuk katı bir rıhtım öngörülmektedir. Limanın önünde rıhtımlara paralel olarak konumlanan, yaklaşık 800 metre uzunluğunda bir dalga kıran yapılacaktır (Tan, 2 Ekim 1936).

Yapılacak bu limanla nakliye kolaylaşacak, gereksiz nakliye işleri ortadan kalkacaktır. Öte yandan şehrin o günkü limanının bulunduğu Sirkeci, ticari eşyaların kalabalığından kurtulacaktır (Tan, 2 Ekim 1936). Ancak bu yeni liman yapıldıktan sonra İstanbul'un imarı düşünülmeğe başlanabilir. İmara başlamadan önce de belediye, inşaat yapılabilecek ve yapılamayacak yerleri tespit etmeli ve istimlak konusunu en ucuz şekilde hallettirebilecek bir imar kanunu çıkarmalıdır (Tan, 2 Ekim 1936).

Wagner bu önerilerine karşılık olarak gelen “Böyle bir liman çok pahalıya mal olmaz mı?” sorusuna da şu şekilde cevap verir;

“Bu liman şehrin istikbali, imarı ve ekonomik vaziyetinin inkişafı için elzemdir. Pek tabii bunu belediye bütçesi ile yapmak kabil değildir. Hükümetin de yardımı lazımdır. Buna rağmen, bu liman pahalıya mal olmaz. Çünkü evvela tedricen ve merhale merhale yapılabilir. Sonra yapılacak masraf, nihayet on senede limanın varidatı ile kapatılabilir ve daha sonra, böyle bir liman büyüklük itibarile Hamburg limanının dörtte biri kadar olacağından ve Teknik bütün vasıtalara malik olacağından, İstanbul’un ticari ve iktisadi vaziyetini düzeltereği gibi yukarıda söylediğim gibi, imarı için en esaslı noktayı halletmiş olur.” (Tan, 2 Ekim 1936)

Wagner’in önerilerine ait planlara ulaşamamıştır ve belediyenin bu planları değerlendirip değerlendirmedeği bilinmemektedir. Ancak Wagner’in düşünceleri, o yıllarda İstanbul imar planlarını hazırlayan Prost’un önerileriyle benzer yöndedir. 1936 yılının Eylül ayında liman ve rıhtımlar üzerine çalışmaya başlayan Prost’un ilk çalışma alanı Galata Rıhtımı ve çevresidir (Durhan, 2009: 141). Burayı, yabancı gezginlerin geleceği bir liman olarak düşünen Prost, Yenikapı’da daha geniş ticari bir liman tasarlamıştır (Şekil 28) (Akpınar, 2003: 75).



Şekil 5.28 Yenikapı Limanı, Henri Prost (Boysan, 1999, akt. Durhan, 2009: 150)

Prost’un fikirleri ile Ehlgötz’ün fikirleri arasında da benzerlikler bulunmaktadır. Prost’un liman konusunda fikirleri şu şekildedir; Galata Rıhtımı’nın Haliç’e doğru genişletilmesi şehircilik açısından ve ekonomik açıdan uygun değildir. Haliç’te zemin koşulları nedeniyle rıhtım inşa edilmesi masraflıdır (Prost, 1937: 127). Galata Rıhtımı ve civarında, Rumeli ile yolcu ve eşya nakliyatını sağlayacak şekilde otomobil yolları düzenlenmelidir (Prost, 1937: 120). Sirkeci Rıhtımı demiryolu ulaşımına hizmet etmelidir ve yolcu trenleri ile büyük eşya trenlerinin yolu ayrılmalıdır. Galata ve Sirkeci rıhtımları zaman geçtikçe büyüyen gemi boyutlarını

kaldırarak büyüklükte değildir; bu büyük gemiler, Boğaz'ın manzarasını bozacağından Boğaz'a da rıhtım yerleştirmek uygun değildir; uluslararası yolcu garı ile feribotu Atatürk Bulvarı'nın sonunda tesis etmek üzere Marmara kıyısında bir liman kurulmalıdır. Demiryolu ile yolcuların Anadolu'ya geçişi sağlanması halinde Anadolu yakasında bir limana gereksinim kalmayabilir (Prost, 1937: 122). Prost ayrıca, kendisinin liman konusunda uzman olmadığını belirtmiş ve limanın maliyetinin ve işletme sorunlarının uzman kişiler tarafından incelenmesini, bu incelemelerden sonra bu projenin imar planında yer alıp almamasına karar verilmesini teklif etmiştir (Prost, 1937: 122). Bu doğrultuda, imar planı onaylandığında, liman konusunun incelenmesine devam edilmesine karar verilmiş ve Prost, Haydarpaşa ile Kızkulesi arasındaki sahayı da liman yeri için önermekle birlikte tercihinin sanayi için daha uygun alanlara sahip olan Yedikule ile Bakırköy arasındaki saha yönünde olduğunu belirtmiştir (Durhan, 2009: 142). Prost'un liman konusuna çekingen yaklaşımı Ehlgötz'ünki ile benzerlik göstermektedir; ikisi de liman yerinin belirlenmesi konusunda hükümete söz hakkı vermiştir. Ayrıca Prost, Wagner gibi sanayi bölgesi ve limanın birbirine yakın olması gerektiğini düşünmektedir.

1944 yılında ise Ehlgötz ve Prost'un önerdiği gibi liman yerinin belirlenmesi konusunda çalışmak üzere bir komisyon kurulur (Durhan, 2009: 143). Komisyon incelemeleri sonucunda, merkezi hükümet, limanın, şehirle olan ilişkisinden çok Anadolu'nun beslemesiyle ilişki gördüğünden, Haydarpaşa'ya inşasına karar verir; bu karar, Prost'un Haydarpaşa'nın arka bölgesini sanayi gelişimi bakımından olanaklı bulmadığını söylemesine rağmen verilmiştir (Bilsel, 2015: 520). Ayrıca Prost'un sayfiye mahallesi olarak planladığı Kadıköy bölgesi sanayi mahallesi olacaktır. Bu karara hem bölgede ikamet edenlerden hem ticaret ve sanayi ile uğraşan kesimden hem de mühendislik çevrelerinden Tevfik Sadullah gibi isimlerden, eleştiriler gelmiştir. Kamuoyunun tepkisi üzerine liman konusunun yeniden incelenmesine, gerekirse yeni yabancı uzmanlar getirilmesine karar verilmiştir (Durhan, 2009: 146-150). Durhan'a göre, yabancı bir uzmana danışılması kararı, verilen kararı meşrulaştırmak için tercih edilmiştir (2009: 150).

1952 yılında Zeki Sayar'ın Arkitekt dergisinde yayınladığı makalesinden bu dönemde ne Prost ne de bakanlık tarafından karar verilen yerlere liman inşasının gerçekleşmediği; hatta liman konusunda herhangi bir adım atılmadığı

anlaşılmaktadır; Sayar'a göre İstanbul'un liman meselesi, önerilen yerlerde yeni limanların inşasının gerçekleşmemesi yanısıra mevcut limanın ıslahı için de çalışılmamasıyla, bir yılan hikayesidir (Sayar, 1952: 3).

Sayar, makalesinde başında İstanbul'un limanları için 25-30 senedir el sürülmediğini söylerken, Yunanistan'da yapılan ve İkinci Dünya Savaşı'nın verdiği hasarlardan dolayı yenilenmekte olan Pire limanı ile karşılaştırma yapar (Sayar, 1952: 3). Pire limanı, İstanbul limanının ilk konu olduğu dönemde 1929 yılında Ahmet Hamdi Başar'ın da örnek verdiği ve ileride İstanbul'u geçeceğini düşündüğü limandır (Erkal, 2010: 47). Aynı limandan 1936'da Wagner, yeni ve teknik araçlarla İstanbul Limanı'nı geçtiğini söyleyerek bahseder (Tan, 2 Ekim 1936).

Wagner, İstanbul planına ancak liman meselesinin çözümünden sonra başlanabileceğini savunmuş olsa da, plancılar, belediye, bakanlık gibi farklı çevreler tarafından üzerine düşünülen liman meselesi, hiçbir çevre tarafından öncelenip çözüme kavuşturulamamış; sayılan tarafların birbiriyle çelişen düşüncesi de bunun en etkili sebeplerinden olmuştur.

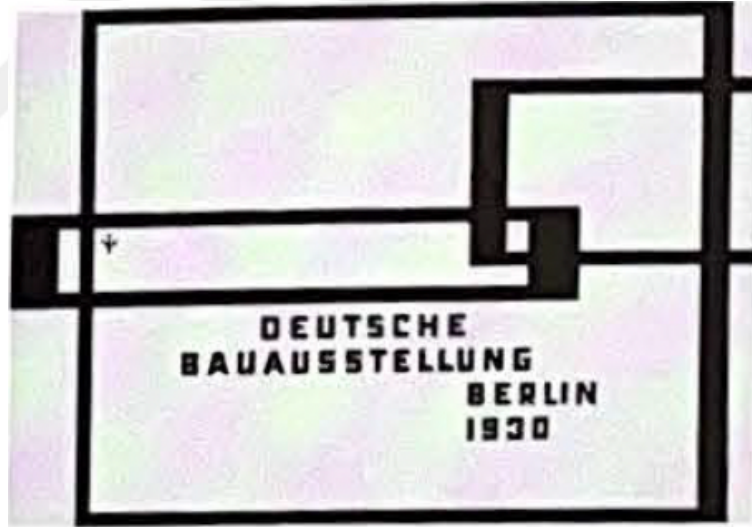
5.6. Türk Tarih Sergisi Sergi Alanı Tasarımı (1937)

Martin Wagner'in Türkiye'ye gelişinden iki yıl sonrasına tekabül eden, 20-26 Eylül 1937'de İstanbul Dolmabahçe Sarayı'nda İkinci Türk Tarih Kongresi toplanmıştır. Türk Tarih Tezinin doğruluğunu kanıtlamak üzere gerçekleştirilen çalışmalar ve sonuçlarının aktarıldığı sunumların yanısıra sarayın muayede salonunda bir tarih sergisi açılmıştır (Özkılıç, 2016: 23).

İlk kongreden farklı olarak uluslararası katılımın da olması sebebiyle Atatürk, sarayın büyük muayede salonunda bir tarih sergisinin düzenlenmesini istemiştir. Serginin amacı, Türk Tarih Tezine bilimsel dayanakların sözlü olarak ifade edildiği konferansları maddi bulgularla desteklemek ve kanıtlamak; Türklerin tarih boyunca insanlığa sunduğu katkılara genel bir bakış sunmak ve böylece Türklerin "ilk kültür yaratıcılığı ve ilk kültür liderliği rolünü" göstermektir (İğdemir, 1967). Mayıs ayında hazırlıklarına başlanan serginin planlarını Martin Wagner hazırlamıştır ve 24 Mayıs 1937'de dört sayfalık bir raporla sergi planı Atatürk'e sunulmuş, Atatürk aynı gün bu raporun altına: "Düşündüklerimize pek uygundur; hemen işe

başlanmasını dilerim.” sözlerini yazarak kuruma geri göndermiştir (İğdemir, 1967: 657).

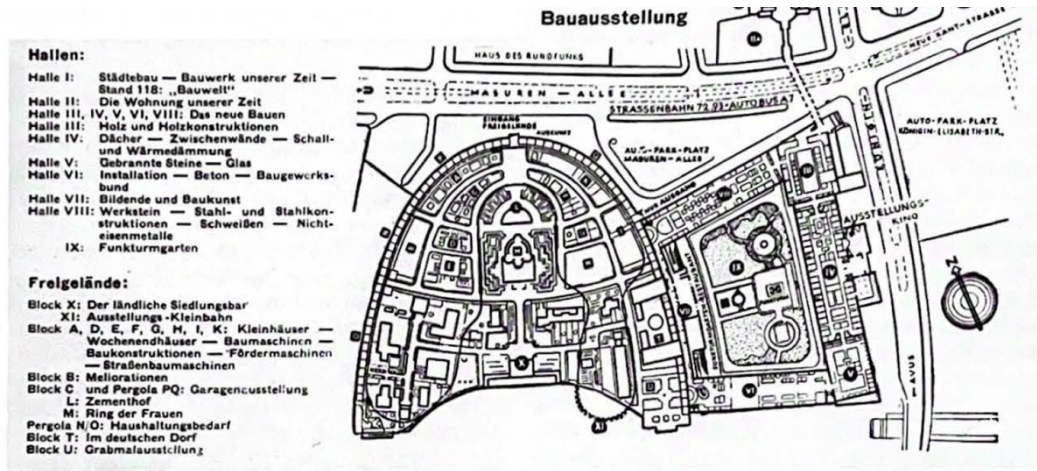
Sabri Oran (1957: 83), Wagner’in planları, Atatürk’ün emri ile çok kısa bir sürede hazırladığını ve uygulamalarını kontrol ettiğini söylemiştir. Türkiye’de önerileri ve projelerinin çoğu teoride kalan Wagner’in uygulanan tek projesi, bu sergi alanının tasarımıdır. Wagner, sergiler konusunda deneyimlidir; Berlin’de Hans Poelzig ile birlikte Alman Yapı Sergisi’ni organize etmiştir (Şekil 5.29, 5.30) (Doğramacı, 2021: p.4). Wagner ve Poelzig, Berlin Belediyesi ve Yapı Sergisi Vakfının ortaklığında Berlin şehir merkezindeki, açık fuar alanında, 150.000 m² alan üzerinde düzenlenen sergi için bir master plan hazırlamıştır (Şekil 5.31). Bu plana göre, sergi alanı, yeni Berlin’in bir parçası olarak tasarlanmıştır. Sergi fikri 1925 yılında ortaya çıksa da, Berlin Belediyesi ve Yapı Sergisi Vakfı arasındaki finansman konusundaki anlaşmazlıkları, teknik yetersizlikler ve serginin kapsamı ve odağı konusundaki tartışmalardan ötürü, sergi, 1931 yılında açılmıştır (Scarpa vd., 1985: 66-81).



Şekil 5.29 Alman Yapı Sergisi tabelası (Serginin başlangıçta 1930 yılında yapılması planlanmıştı) (Scarpa vd., 1985: 71)



Şekil 5.30 Alman Yapı Sergisi Organizasyon Şeması (Scarpa vd., 1985: 71)



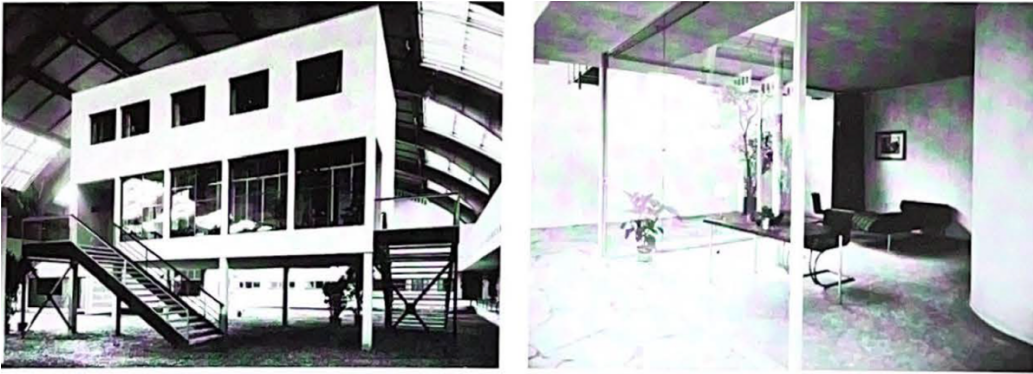
Şekil 5.31 Alman Yapı Sergisi vaziyet planı (Scarpa vd., 1985: 75)

Büyük kentin hızlı değişimi ve parçalanmışlığı karşısında, Wagner, düzenli, rasyonel ve tipikleştirilmiş bir kent vizyonu önermiştir. Serginin temel amacı, "üretken yapının" (produktives Bauen) sergilenmesi ve tanıtılmasıdır. Bunun yanında, sergide, yapım sürecinin rasyonelleştirilmesi ve standardizasyonu gibi konular ön plandadır. Wagner, bu yaklaşımın yapı sektörünün iyileştirilmesine katkı sağlayacağını düşünmektedir. Ek olarak, sergi, konut sorunu ve büyük kent sorunlarına çözüm önerileri sunmayı hedeflemektedir. Yapı bilimleri, sanatı ve endüstrisi gibi alanları bütüncül bir şekilde ele alacak olan sergi, bilimsel ve kültürel bir araştırma enstitüsü işlevi görecektir (Scarpa vd., 1985: 66-81).

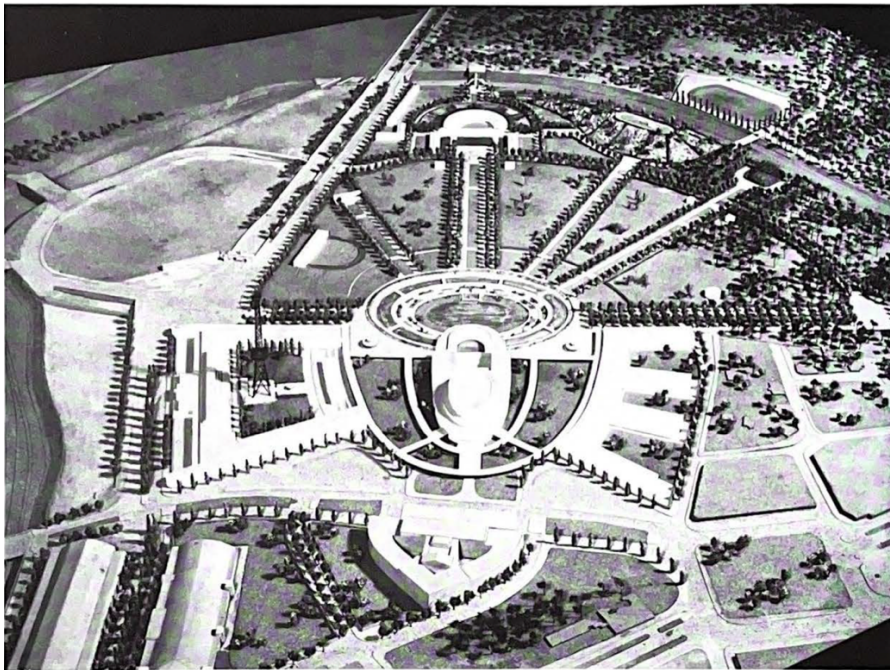
Öte yandan, serginin bir propaganda amacı da vardır; ki bu da Türk Tarih Sergisi'nin amaçlarıyla benzerlik gösterir. Sergi, Almanya'nın yapı sektörünün güçlü yönlerini uluslararası alanda tanıtmayı amaçlamakta olup Berlin'in "dünya

kenti” kimliğini pekiştirme çabasının bir parçası olmuştur (Scarpa vd., 1985: 66-81).

Alman Yapı Sergisi, dönemin üretken mimarlarının projelerinin sergilenmesi için de önemli bir platform olmuştur. Sergide, Hans Poelzig, Peter Behrens, Bruno Taut, Erich Mendelsohn, Ludwig Mies van der Rohe, Otto Bartning, Hugo Häring, Hans Scharoun gibi isimlerin tasarımları yer almıştır (Şekil 5.32) (Scarpa vd., 1985: 76). Sergi, başlangıçta 10 yıl süre ile kalıcı olarak planlansa da Mayıs 1931-Ekim 1931 arasında 5 ay süre ile açık kalmıştır (Şekil 5.33, 5.34).



Şekil 5.32 Solda iki katlı bir modern ev temsili ve sağda Mies van der Rohe tasarımı bir modern iç mekan (Scarpa vd., 1985: 75)



Şekil 5.33 Alman Yapı Sergisi alanı için yapılan maketler, aynı zamanda Yapı Sergisinde sergilenmiştir (Scarpa vd., 1985: 79)



Şekil 5.34 Alman Yapı Fuarı'ndaki sergi alanlarının modeli, Berlin 1931 (Scarpa vd., 1985: 81)

Alman Yapı Sergisi'nin içerdiği amaç, Wagner'in şehirci kimliği ile örtüşmektedir; ancak Türk Tarih Sergisi, şehirci olarak ülkede bulunan bir mimarın tasarlaması için oldukça sınırlı bir alan olmuştur.

Türkiye'de kendisine verilen, Türk Tarih Sergisi için sergi alanı planlarını hazırlama görevinde Wagner, birçok Türk tarihçi ile birlikte çalışma imkanı bulmuştur; sergi bölümlerinin düzenlenmesinde başkanlık yapan İstanbul Müzeleri U. Müdürü Aziz Oğan, Türk Tarih Kurumu başkanı Hasan Cemil Çambel, tarihçi Afet İnan ve mimar Emin Onat bu isimlerdendir (Özkılıç, 2016: 23-26). Türk Tarih Sergisi için Wagner ve on kişilik bir ekip, Dolmabahçe Sarayı'nda kurdukları ofis ve atölyede çalışmıştır (Doğramacı, 2021: p.4).

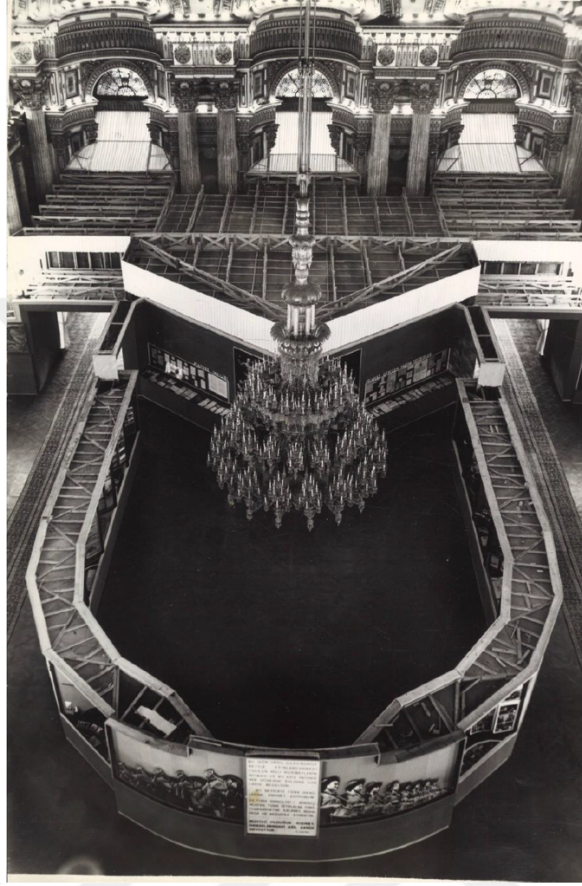
Dönemin Türk Tarih Kurumu Sekreteri Uluğ İğdemir, sergi hazırlıklarını şu şekilde aktarmıştır;

“Tarih sergisine büyük önem veriliyordu. Bütün Elçiliklere yazılar yazılarak Müzelerde bulunan ve dünya uygarlığını karakterlendiren eserlerin ya asılları, yahut kopyeleri istendi. İrak Hükümeti Bağdat Müzesinde bulunan çok değerli bir Suse vazosunu özel bir memurla İstanbul'a gönderdiği gibi, Fransa Hükümeti de Sadrazam İbrahim Paşa'nın Birinci Francois'ya yazdığı mektupların orijinallerini bu sergiye yollamak nezaketini gösterdi. Öteki devletler de müzelerinin en değerli parçalarından güzel mulajlar yaptırarak sergimize armağan ettiler. Serginin plânlarını, o zaman İstanbul Belediyesinde çalışan ünlü Alman

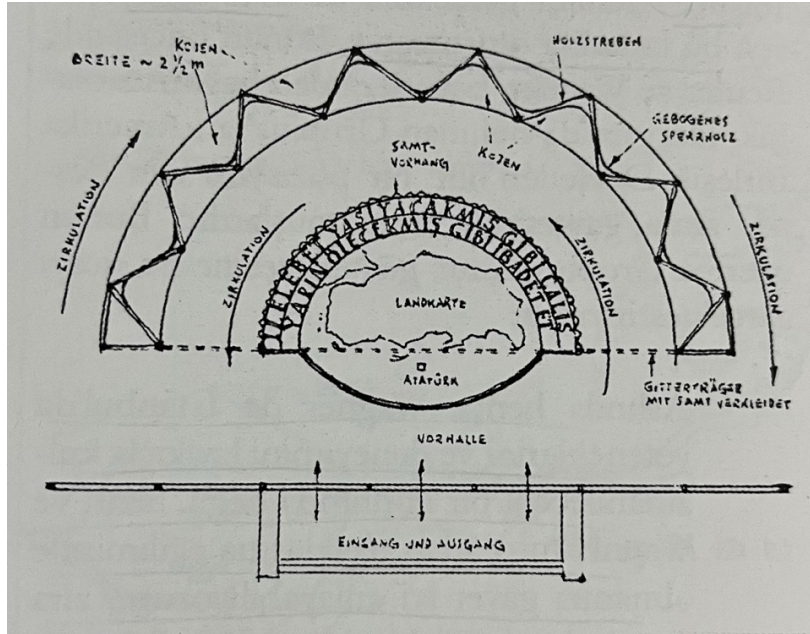
şehircisi Prof. Dr. Wagner hazırladı. Tarih öncesinden Cumhuriyet devrine kadar dünya uygarlığı'nı kronolojik bir sıra ile canlandıran serginin girişine büyük bir dünya haritası çizilmiş ve etrafına Atatürk'ün 1931'de Türk Tarih Kurum'una yazdığı bir mektuptan: “*Tarih yazmak, tarih yapmak kadar önemlidir. Yazan yapana sadık kalmazsa, değişmeyen hakikat insanlığı şaşkırtacak bir mahiyet alır.*” Sözüleri büyük harflerle yazılmıştı. Bu şeref köşesinin ortasına Atatürk'ün bir büstü konacaktı.” (İğdemir, 1967: 657-658)

Uluğ İğdemir'in makalesinin sonuna eklediği, sergi planlarının Atatürk'e sunulduğu rapora göre sergi alanı şu şekilde planlanacaktır; insanlık tarihinin bütün devirleri kronolojik sırayla kendilerine ayrılan bölümlerde sergilenecek, serginin merkezinde Cumhuriyet devri bulunacaktır (Şekil 5.35). Sergi, “Cumhuriyetin ilmi çalışmasının ve büyük kültür hareketinin bir tasviri” olacaktır. Sergi, Cumhuriyet fikrinin atası Atatürk'ün el yazıları, imzaları, tarihi anlarda kullandığı dürbün, kılıç vb. aletlerinin bulunacağı bölüm etrafında kurulacaktır. Her tarih devri içinde o devirde Türkler'in hareket halinde bulunduğu noktalar, kırmızı oklarla, büyük bir harita üzerine işaretlenecek ve o devre ait eşyalar vitrinler içinde sergilenecektir. Sergide tarihi eşyaların yanı sıra maketler, resimler, fotoğraflar, planlar, grafikler, afişler bulunacaktır. Cumhuriyet devrini gösteren bölümde, Büyük Millet Meclisi'ne, Hukuk İnkılabına, Kurtuluş Savaşı'na ait belgeler yer alacaktır. Her tarih devrine ait bölümde o devirle ilgili uzmanlıkları bulunan yabancı uzmanlardan fikir alınacaktır. La Turquie Kemalist dergisi, sergiye özel bir sayı çıkaracaktır. (İğdemir, 1967) Sergide kullanılacak haritalar, Afet İnan ve Emin Onat tarafından hazırlanmıştır (Özkılıç, 2016: 25).

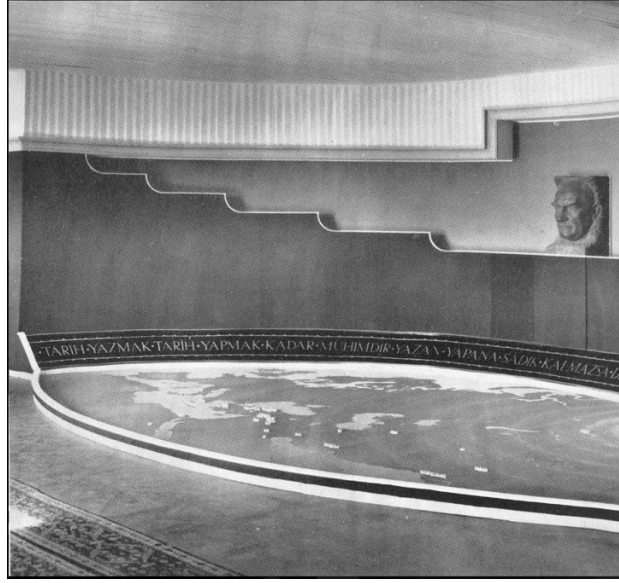
Kaynaklarda, Wagner'e ait olan planlardan yalnızca sergi girişi bölümünün planına ulaşılabilmektedir (Şekil 5.36). Sergi alanında ziyaretçiyi, daha önce Türkiye'de Ankara Güven Anıtı gibi eserler vermiş, Alman heykeltıraş Josef Thorak'ın eseri olan bir Atatürk büstü karşılamış, büst, sergi için Münih Sanat Müzesi'nden getirtilmiştir (İğdemir, 1967: 658). Büstün önündeki zeminde bir Dünya haritası bulunmaktadır. Büstü çevreleyen yarım daire, ahşap konstrüksiyonun zeminle birleştiği yere Atatürk'ün sözü yazılmıştır (Şekil 5.37).



Şekil 5.35 Türk Tarih Sergisi, Cumhuriyet Dönemi'nin sergilendiği alan (Türk Tarih Kurumu Arşivi, akt. Özkılıç, 2016: 327)

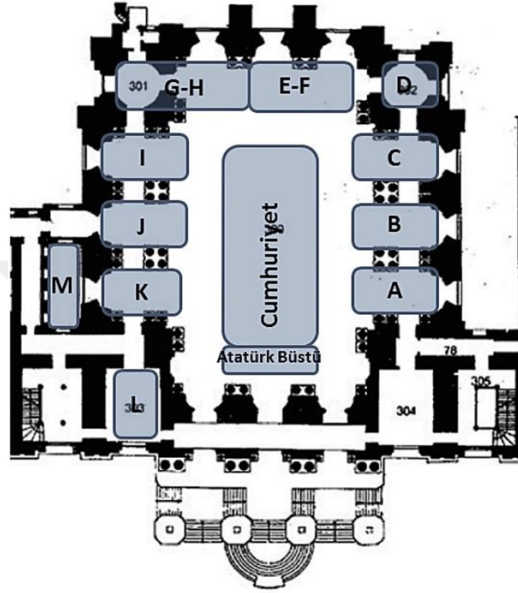


Şekil 5.36 Martin Wagner Türk Tarih Sergisi, Sergi alanı planı (Nicolai, 2011: 190)



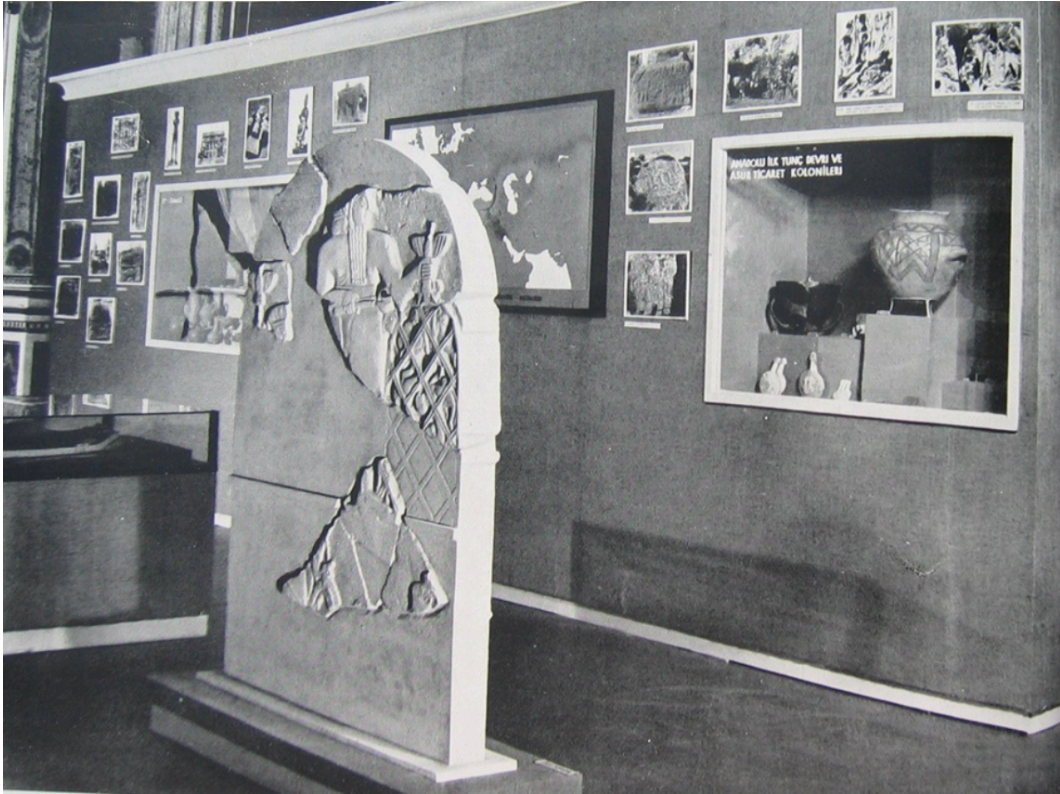
Şekil 5.37 Türk Tarih Sergisi, sergi girişi (Türk Tarih Kurumu Arşivi, akt. Özkılıç, 2016: 32)

Serginin merkezindeki alan Cumhuriyet Dönemi'ne ayrılırken; muayede salonunun üç duvarı, prehistorik dönemden Osmanlı dönemine kadar sıralanan bölümlere ayrılmıştır (Şekil 5.38) (Özkılıç, 2016: 27).



Şekil 5.38 Türk Tarih Sergisi, sergi alanının olası düzenlemesi; kenarlarda A'dan M'ye Paleolitik dönemden başlayarak 20. Yüzyıla kadar dönemler, ortada Cumhuriyet Dönemi (Özkılıç tarafından, İhsan Sungu'nun verdiği bilgilere göre hazırlanmıştır; Özkılıç, 2016: 29)

Türk Tarih Tezi'nin odaklandığı Hitit, Sümer, Frig, Yunan, Etrüsk, Roma, Bizans, Hun, Avar, Uygur, Selçuklu ve Osmanlı kültürleri, kendilerine ayrılan bölümlerde, Türk Tarih Kurumu'nun arkeolojik kazılarda elde ettiği bulguların yanı sıra yurt içi ve yurt dışındaki müzelerden ödünç alınan tarihi eserlerle sergilenmiştir (Şekil 5.39, 5.40, 5.41, 5.42, 5.43).



Şekil 5.39 Türk Tarih Sergisi, Tunç Çağı sergilemesi (La Turquie Kémaliste, Özel Sayı, 1937: 18)



Şekil 5.40 Türk Tarih Sergisi, İştâr Kapısı Aslanlı Pano (La Turquie Kémaliste, Özel Sayı, 1937: 62)



Şekil 5.41 Türk Tarih Sergisi, Hitit Dönemi Sergilemesi (La Turquie Kémaliste, Özel Sayı, 1937: 19)



Şekil 5.42 Türk Tarih Sergisi, Türk Tarih Kurumu çalışmalarını gösteren alan (La Turquie Kémaliste, Özel Sayı, 1937: 73)



Şekil 5.43 Türk Tarih Sergisi, Osmanlı ve Selçuklu Dönemi'nin sergilendiği alan
(Türk Tarih Kurumu Arşivi, akt. Özkılıç, 2016: 315)

Ahşap konstrüksüyonla dikilen duvarlarda vitrin görevi görecek nişler oluşturulmuş, sergilemeler bu vitrinlerde gerçekleştirilmiştir. Serginin bir bölümünde Wagner, duvara yerleştirdiği 16.yüzyıl'dan kalma orijinal bir kapının çevresine çiniler yerleştirmiştir (Şekil 5.44).



Şekil 5.44 Türk Tarih Sergisi, Osmanlı Dönemi Sergilemesi (La Turquie
Kémaliste, Özel Sayı, 1937: 72)

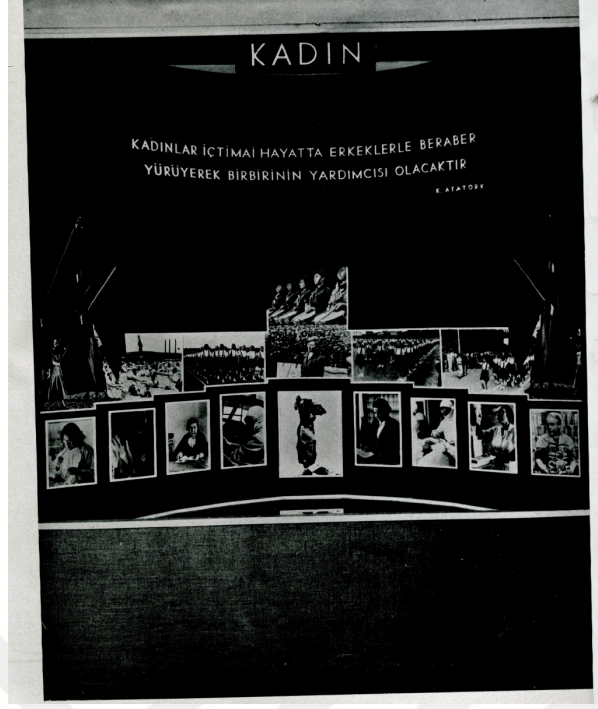
Serginin merkezinde yer alan Türkiye Cumhuriyeti döneminin ana temaları, sağlık, spor, tarım, eğitim, finans, ordu, kadın ve yeni başkent Ankara olmuş; Wagner, bu temaları hem sanatsal hem de öğretici bir biçimde, fotoğraflar, çizimler, istatistiksel diyagramlar kullanarak afişlerle sergilemiştir (Şekil 5.45, 5.46, 5.47, 5.48) (Doğramacı, 2021: p.5). Doğramacı'ya göre Türklerin modernleşme çabası, en azından, Wagner'in sergide kullandığı sans serif yazı tipiyle ortaya çıkmıştır (2021: p.6).



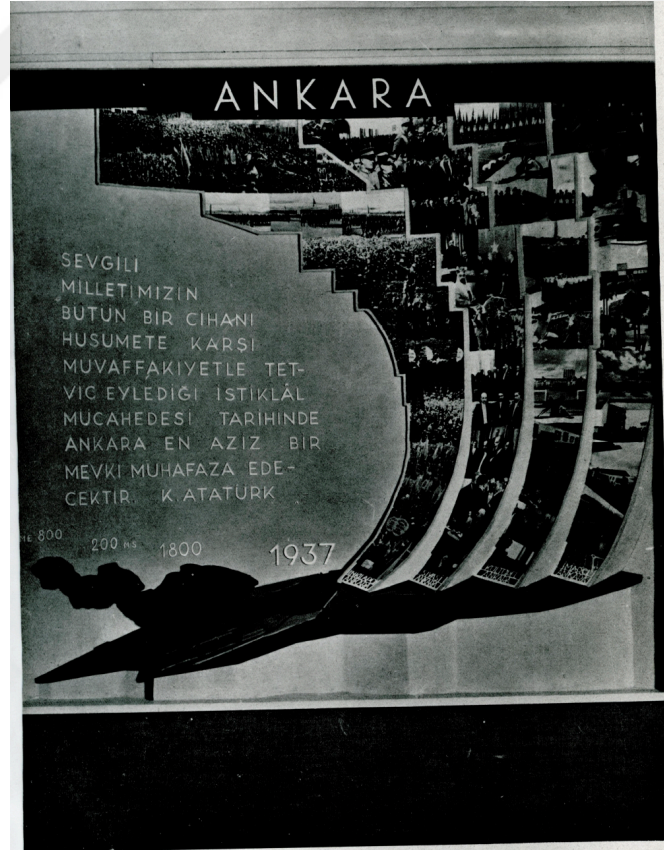
Şekil 5.45 Türk Tarih Sergisi, Cumhuriyet Dönemi sergilemesi (La Turquie Kémaliste, Özel Sayı, 1937: 74)



Şekil 5.46 Türk Tarih Sergisi, Cumhuriyet Dönemi sergi alanından “Ziraat” konulu afiş (La Turquie Kémaliste, Özel Sayı, 1937: 76)



Şekil 5.47 Türk Tarih Sergisi, Cumhuriyet Dönemi sergi alanından “Kadın” konulu afiş (La Turquie Kémaliste, Özel Sayı, 1937: 89)



Şekil 5.48 Türk Tarih Sergisi, Cumhuriyet Dönemi sergi alanından “Ankara” (La Turquie Kémaliste, Özel Sayı, 1937: 94)

Sergi, 20 Eylül 1937 günü saat 10'da Atatürk tarafından açılmıştır. Milletvekilleri ziyaretleri için aynı gün 11.30-14.30 saatleri ayrılmıştır. İlerleyen günlerde sergiyi, kurultay davetlileri ve öğretmenler gezmiştir. Ayrıca belli birkaç gün, öğretmenler için bilimsel açıklamalar eşliğinde yapılacak sergi ziyaretlerine ayrılmıştır. Yabancı davetliler ve Tarih Kurumu görevlileri, sergiyi her zaman gezebilecektir (Türk Tarih Sergisi Programı, 1937).

Sergi, Ekim 1937'de halka açılmış, halka açıldığı günden Ağustos 1938'e kadar 154.125 kişi tarafından ziyaret edilmiştir. Sergiye gösterilen ilginin yoğun olduğu, 1935 yılı genel nüfus sayımında İstanbul nüfusunun 883.599 olduğu göz önünde bulundurularak anlaşılabilir (Özkılıç, 2016: 35).

Nicolai (2011: 189), serginin açıldıktan birkaç hafta sonra değiştirildiğini söylemiştir. Sergi, Atatürk'ün isteği üzerine, uzun süre halka açık olacak şekilde, kalıcı sergi haline getirilmiştir; ancak 1938'de Atatürk'ün ölümünün ardından Dolmabahçe Sarayı'nda düzenlenecek törenler için kaldırılmıştır (İğdemir, 1973: 45). Serginin nasıl değiştiği hakkında bilgi vermeyen Nicolai'nin söz ettiği değişiklik, sergiyi kalıcı hale getirmek için yapılan düzenlemeler olabilir.

Bu sergi alanının tasarımı, Wagner'in İstanbul'da bulunduğu dönemde aldığı son görevdir. 1937 yılı sonunda Ankara'da görev yapmaya başlayan mimarın başka bir projesine ulaşamamıştır. Wagner'in Türkiye için tasarladığı son proje, ülkeden ayrılışından bir yıl sonra gerçekleşen Erzincan Depremi vesilesi ile olacaktır.

5.7. Erzincan Deprem Bölgesi İçin Konut Tasarım Önerisi (1940)

27 Aralık 1939 tarihinde Erzincan'da 7.9 büyüklüğünde bir deprem meydana gelmiştir. Deprem, 33.000 kişinin ölümüne ve 80.000 binanın yıkımına sebep olmuştur. Bu yıkıcı deprem, mimarları, depreme dayanıklı ev ve deprem sonrası konut tasarlama konusunda teşvik etmiştir. Esra Akcan (2009: 333), bu amaçla üretilen proje ve kuramların, tasarımcıları tarafından, köy reformunun bir parçası olarak görüldüğünü düşünmektedir.

Behçet Ünsal, depremin hemen ardından verdiği konferanslarda köylerde sistematik araştırma yapmanın aciliyetini vurgulayan isimlerden biridir. Ünsal'ın konuşmaları, Arkitekt dergisinde bir metin halinde yayınlanmıştır (Ünsal, 1939). Ünsal, yapacağı konuşmalarının çerçevesini şu şekilde çizer;

“Zelzeleye karşı gelecek, önleyecek veya hafifletecek inşaat şekilleri ne olmalıdır. Zelzele her yapıyı muhakkak tahrip eder mi? Yıkar mı? Kerpiç mi daha iyidir, ahşap mı, yoksa betonarme mi? Fakat betonarme binalarda tuzla buz olacak derecede yıkıldıktan sonra bu tarzı inşayı memleketimizde tatbik devam edecek miyiz, yoksa kendimize yeni bir inşa şekli mi aramalıyız?... İşte buna benzer daha bir takım zihin bulandırıcı düşünceler. Ben daha ziyade bu cihazları aydınlatmağa çalışacağım ve söyleyeceklerime Dikili ve Erzincan zelzelelerinden canlı misaller ve şahitler ilâve edeceğim.” (Ünsal, 1939: 267)

Ünsal’a göre, deprem bölgelerindeki tahribatın sebepleri, bilgisizlik, tekniksizlik, işçilik, tatbik ve kontrol hatalarıdır (Ünsal, 1939: 267); depremin hasar verdiği yapılar, Amerika, İtalya, Japonya gibi başka memleketlerdekenden, ülkenin endüstriyel durumu, yaşam şekli, elindeki imkanlar bakımından farklı inşai özelliklere sahiptir, dolayısıyla ülkenin kendi yapısına dair araştırma ve incelemeler yapılmalı, buna göre yol alınmalıdır (Ünsal, 1939: 269).

Her şeyden önce yapılması gerekense milli bir inşa kültürünün oluşturulması ve köy mimarisinin kurulmasıdır;

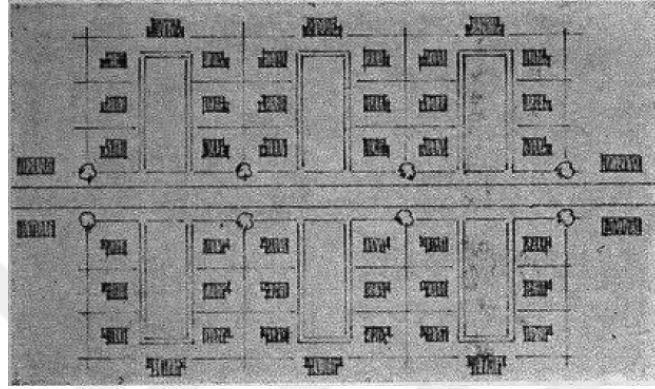
“Evvêlâ milli bir iskân ve inşa kültürü, endüstrisi ve politikası kurulmalıdır. Köy ve şehri çamur malzemeden çamur harçtan kurtaracak şekilde tedbirler alınmalıdır. Kireci, çimento, tuğlayı memleketin köylerine kadar yaymalı ve köylünün kullanabilmesini temin etmelidir. İnşaat usta ve kalfa mekteplerimizi çoğaltmalı ekser vilâyetlerimizdeki alaylı usta ve kalfaları tasfiye etmelidir. Bugünkü zelzele mintakalarında inşaat ustası kursları açacak tedbirler alınmalıdır. Köy eğitmeni köylünün her işte hocası olduğu kadar onun inşaat ustası hocası, köyün inşaat kontrolü vazifesini de yapacak şekilde yetiştirmelidir. Standardize inşaat elemanlarını havi bir köy evi tipleri bulmalıyız. Köy mimarisini kurmalıyız. Köyü (en serie) olarak inşa etmeli ve bu inşaatın kontrolünü de temin etmelidir.” (Ünsal, 1939: 272)

Ünsal’ın depremzedeleri barındırmak için de iki önerisi vardır; birincisi kurulup sökülebilen, standart barakalar; ikincisi ise, kalıpları ve iskeletleri standardize edilerek gönderilecek dökme beton evlerdir (Ünsal, 1939: 274).

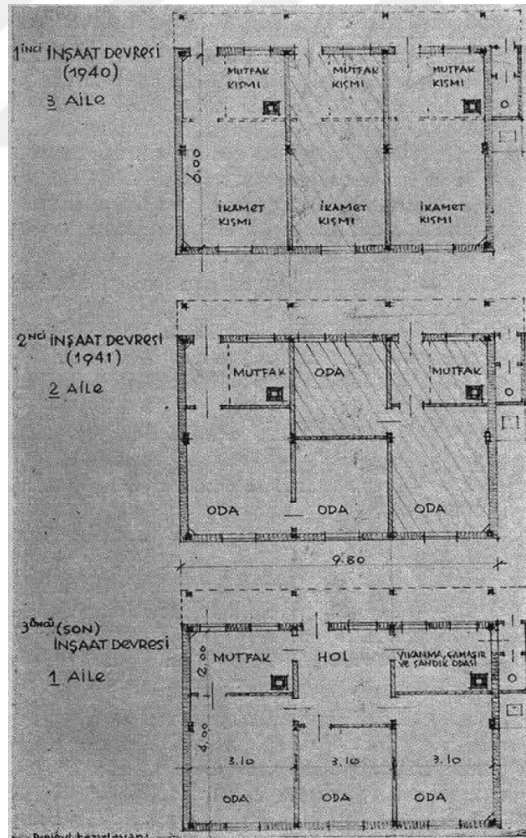
Wagner’in Türkiye’den ayrıldığı yıl Almanya’dan Türkiye’ye gelen Wilhelm Schütte de depremden sonra, Güzel Sanatlar Akademisi direktörü Burhan Toprak’ın isteği ile depreme dayanıklı ev ve deprem sonrası ikametgah sorunu hakkında bir rapor hazırlamış, Schütte’nin fikirleri, Arkitekt dergisinde yayınlanmıştır (Schütte, 1940; 1943).

Schütte’nin sunduğu tekliflerin hareket noktası, halkın ihtiyaçları ve ülkede mevcut olan malzemeler ile işçilerdir. Öncelikle geçici mahalleler oluşturmalı, bir yandan da kalıcı mahallelerin inşası gerçekleşmelidir. Geçici mahallelerdeki barakalar da

yıkılmayıp kullanıma devam edilecektir. Bu mahallelerdeki evler, ilk zamanlarda birkaç aile tarafından kullanılan ve yeni evler yapıldıkça diğer ailelerin o evlere taşınmasıyla tek bir aile tarafından kullanılmaya devam edecek şekilde, esnek yapılar olacaktır ve evlerin hem kendilerine özel bahçeleri hem de diğer evlerle beraber kullanacakları ortak dış alanları olacaktır (Şekil 5.49, 5.50) (Schütte, 1940: 75-76).



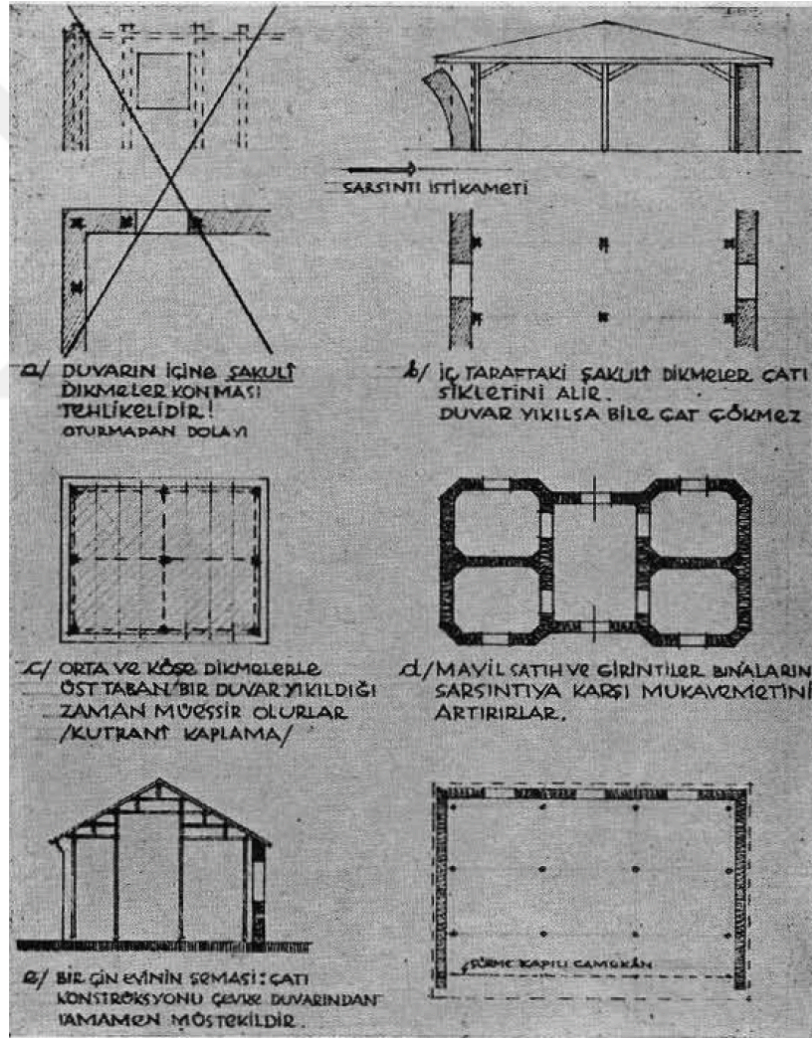
Şekil 5.49 Wilhelm Schütte'nin önerdiği mahaller (Schütte, 1940: 80)



Şekil 5.50 Wilhelm Schütte'nin önerdiği konutların inşaat devreleri (Schütte, 1940: 80)

İnşa edilecek yeni evlerde, depreme karşı dayanıklı olabilecek, tedariki mümkün olan ve bölgedeki işçiler tarafından işlenebilecek her türlü malzeme kullanılabilir; mahalli malzemenin kullanımı daha ekonomiktir (Schütte, 1940: 77).

Schütte'nin raporu, öncelikle bölgeye daha sonra da ülkeye özgü malzemelerin listesini çıkarıp bunların kullanım olanakları, dayanıklılıkları ve depreme karşı emniyetli binaların inşası için hangi prensiplerle kullanılmalrı gerektiğini açıklaması, çeşitli yapı tiplerini daha dayanıklı yapabilecek detaylar göstermesi ve bunların inşasıyla ilgili teknik bilgiler vermesiyle oldukça kapsamlıdır (Şekil 5.51) (Schütte, 1940).



Şekil 5.51 Wilhelm Schütte'nin raporunda yer alan, depreme karşı mukavemeti yüksek usullerin gösterildiği çizimler (Schütte, 1940: 83)

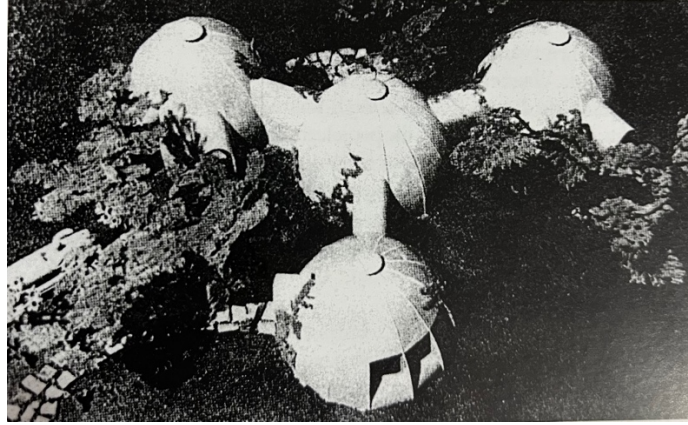
Schütte'ye göre, deprem riskine karşı önerileri, ülkenin her yerinde aşama aşama uygulanmalıdır, ülkenin kültürel gelişimi bu uygulamalara paralel olarak ilerleyecektir;

“Bunun için de en müessir çare bütün memlekette ikametgah ahvalini sistematik ve tedrici bir surette iyileştirmektir. Yukarıda denilen (İnşa istasyonları) nın tesis edilmesi, pencere, kapı ve saire gibi tiplenmiş ve ucuz imali kabili aksamın hazır ve emre amade bulundurulması, inşaat işlerinde ihtisaslı işçilerin yetiştirilmesi ve bir de sıkı inşaat nizamları ve bunların kontrolü gibi tedbirler alınınca mesken ahvalinin iyileştirilmesi kolaylaşır. İkametgahların konstrüksif bakımdan islahı sıhhi ve kültürel iyileşme ile elele gider ve böylece Anadolunun kovulmuş olduğu kültürel yükseliş yolunda kıymetli bir unsur mahiyetini alır.” (Schütte, 1940: 87)

Depremden bir yıl önce Türkiye'den ayrılmış olan Martin Wagner de 1939 yılında deprem bölgesi için kullanılabileceğini düşündüğü büyüyeabilen prefabrik konut projesi ile Türkiye ile yeniden ilişki kurmuştur. Wagner, projesini, asıl olarak afet bölgeleri ve askeriyede kullanılabilecek şekilde tasarlamıştır (Nicolai, 2011: 190). Wagner'in projesinin ayrıntıları ise Arkitekt dergisinde yayınlanmıştır; bu öneri, Wagner'in proje olarak yayınlanan ilk önerisidir (Wagner, 1940).

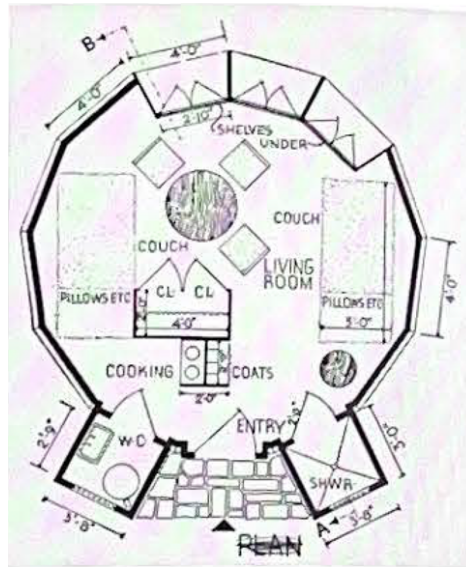
Metinde Wagner'in önerileri birincil ağızdan değil; dergi ekibi ve New York Times gazetesi yazarı Janes Jones'in proje için yazdıkları üzerinden aktarılmaktadır. Yazıya Wagner'in önerilerinin uygulanmasının mümkün olmadığı belirtilerek başlanır; “Halen bir fikir halinde bulunan ve ancak büyük fabrikasyon hareketine ve sermayeye muhtaç olan bu tip evlerin bizim için tatbiki gayri kabil olsa bile orijinal olması münasebetile neşrediyoruz.” (Wagner, 1940: 12)

Wagner, Türk köylüsüne bir borcu olarak uzun zamandan beri yapmayı düşündüğü projeyi, duyduğu Erzincan depremi haberinden sonra hazırlamaya başlamış ve Amerika'daki Türk Büyükelçiliği'nden projelerinin birer kopyası istenmiş, ardından projelerini büyükelçiye sunmuştur (Şekil 5.52) (Wagner, 1940: 12).

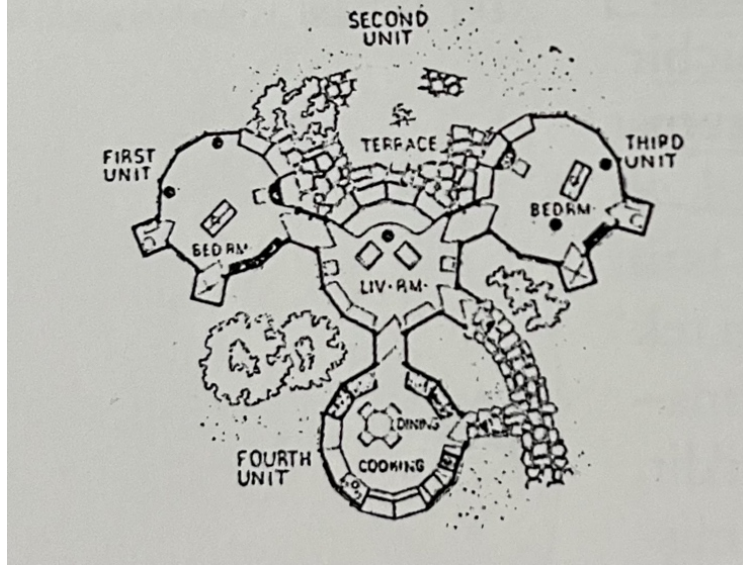


Şekil 5.52 Martin Wagner'in önerdiği konut birimlerinin maketi (Scarpa vd.,1985: 22)

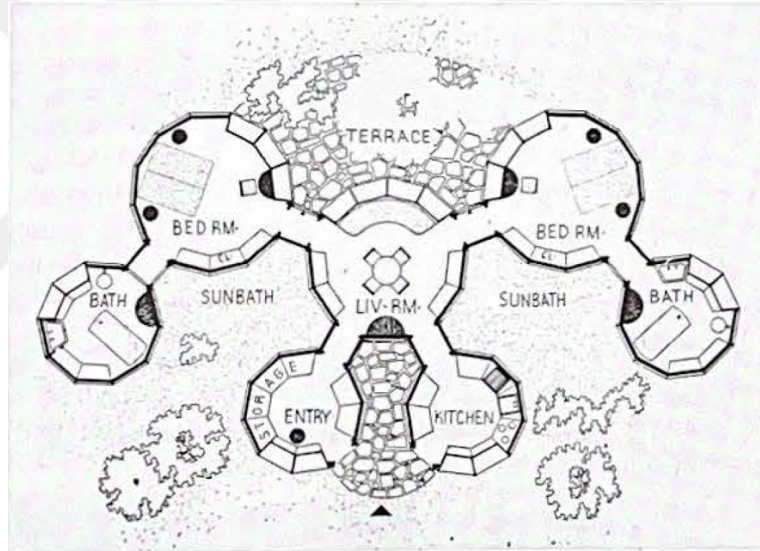
Wagner, projeyi fakir halk için üretmiştir; büyük binalar yapılması pahalı olacağından bu evler, tek katlı ve tek odadan oluşmaktadır. Tek odalı bir ev 500 dolara mal olmakla birlikte, bu miktar normal bir oda masrafının üçte biridir (Şekil 5.53). Takılıp sökülebilen modüllerden oluşan evlerin bütün parçaları fabrikada üretilip getirilecektir. İglo benzeri bir odalı modüller birbirine bağlanarak ihtiyaca göre sayısı artıp azalabilecek birkaç odalı, mutfaklı bir evi meydana getirecektir (Şekil 5.54, 5.55). Odalar birbirine üstü kapalı geçitlerle bağlanacaktır (Wagner, 1940: 13).



Şekil 5.53 Martin Wagner'in tasarladığı, tek odalı bir İglo evi planı (Nicolai, 2011: 190)



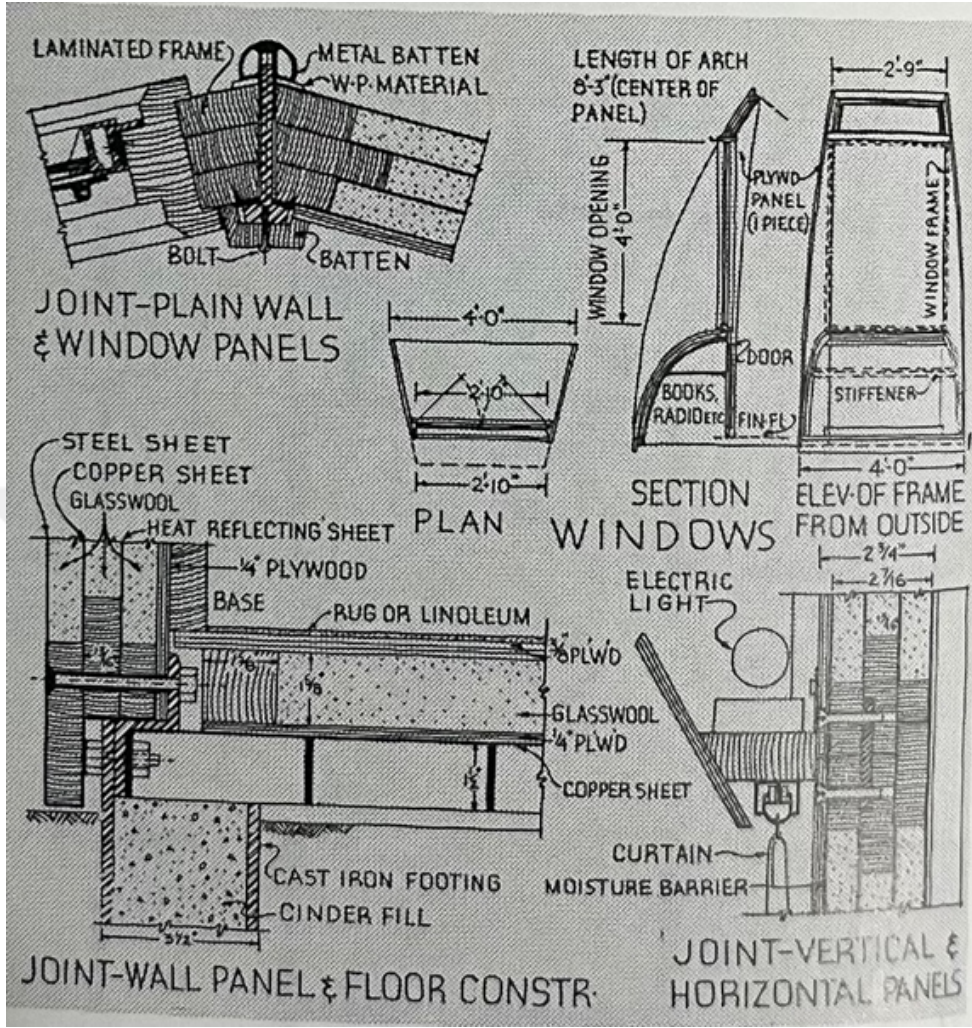
Şekil 5.54 Martin Wagner'in tasarladığı, dört modüllü Iglo evi planı (Nicolai, 2011: 190)



Şekil 5.55 Martin Wagner'in tasarladığı, yedi modüllü Iglo evi planı (Scarpa vd., 1985: 22)

Duvarlar, dıştan içe doğru; emaye çelik, fiberglas, bakır, fiberglas, ısı yalıtımı, fiberglas, kontraplak tabakalarından oluşacaktır (Şekil 5.56). Wagner'e göre bu duvarlar, kesinlikle dışarıdaki soğuk havayı içeri geçirmeyecektir. Evlerin bodrumu bulunmayacak, toprak yazları serin, kışları sıcak tutan bir eleman görevi görecektir. Evlerin ısıtma ve aydınlatmaları içinse elektrik kullanılacaktır, elektrik ve havalandırma tesisatları, evlerin kubbe çatıları altında bulunacaktır. Öte yandan bu çatı formu, kar ve yağmur birikintilerini kolayca aşağı tahliye edecektir. Bu evler sabit olmayıp istendiği zaman sökülüp taşınıp tekrar takılabilecektir. Ayrıca bu

şekilde inşa edilen evler, yangına, depreme ve fırtınaya karşı, son derece dayanıklı olacaklardır (Wagner, 1940: 13-14).



Şekil 5.56 Martin Wagner'in önerdiği konutların cephe elemanları detayı (Scarpa vd., 1985: 22)

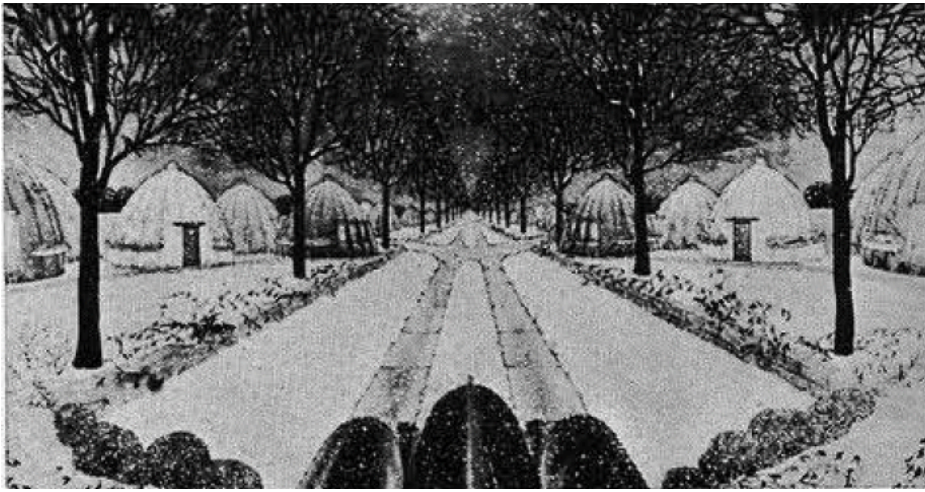
Wagner'in tasarımı, kullanılan malzemelerle birlikte görünüş olarak da alışılmışın dışındadır (Şekil 5.57, 5.58, 5.59). Wagner, evlerin ilk bakışta çirkin görünebileceğini; ancak onlara yavaş yavaş alışılacağını ve otomobil ya da lokomotiflerde olduğu gibi, iglolar için de geliştirme ve olgunlaştırmaların yapılacağını öne sürmüştür (Wagner, 1940: 14).



Şekil 5.57 Martin Wagner'in önerdiği konutların çizimleri (Wagner, 1940: 12)



Şekil 5.58 Martin Wagner'in önerdiği konutların çizimleri (Wagner, 1940: 13)



Şekil 5.59 Martin Wagner'in önerdiği konutlardan oluşan bir mahallenin çizimi (Wagner, 1940: 13)

Yıldız Sey (2007: 167), Anadolu köyleri ve köylüsü hakkında çok az bilgiyle tasarlanan bu evlerin, Janes Jones'un New York Times gazetesinde haberinde bir kara mizah konusu olduğunu düşünmektedir;

“Profesör Wagner fakir halka mahsus evlerin inşası hususundaki plânlarında tabiatı ve bilhassa ilk insanlarla hayvanların yaptıkları meskenleri taklid etmiştir. Profesör bu evlere dair çizmiş olduğu resimleri mavi, sarı, kırmızı ve beyaz boyalarla da boyamış olmakla bunlar uzaktan âdeta bir çiçek bahçesi manzarasını irae eylemektedirler.” (Wagner, 1940: 14)

Janes Jones, aynı haberde, Wagner'in bu projeyi Türkiye'de bulunduğu dönemde uygulamayı düşündüğünü ancak ülkenin kısıtlı sanayi imkanlarından dolayı başaramadığını yazmıştır (Wagner, 1940: 13). Metni yazan Arkitekt dergisi ekibi de Türkiye'de yapı endüstrisinin olmadığını söyleyecek, önerilerin uygulanmasının mümkün olmadığını belirterek başladığı yazıyı aynı görüşlerini yineleyerek bitirmiştir;

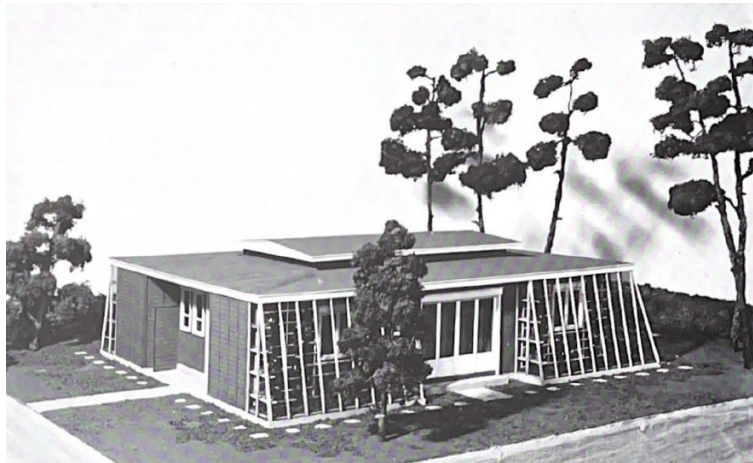
“Bize göre; Wagner'in projesinin tahakkuku kendi mektubunda da zikrettiği gibi büyük bir sermaye işidir. Ve aynı zamanda içtimaî bir değişiklik addolunabilir. Tahakkuku Türkiye gibi yapı endüstrisi bulunmayan bir memlekette değil ancak Amerikada kabildir. Yukarıdaki izahattan da anlaşılacağı veçhile madenî inşaat bahalıdır. Bu fabrikasyon evvelâ Amerika gibi zengin ve endüstrisi vâsi bir memlekette revaç bulursa bilâhare bizim memleketimize gelebilir. Yani bir otomobil arabası gibi Wagner tipi ev taammüm ve tekamül etmeli, fabrikasyonu bollaşmalı ve maliyeti asgarîye inmelidir ki bunları bizim vaziyetimizde bulunan memleketlerde kullanılabilsin. Diğer taraftan binaların yarım küre şekilleri, içindeki ikamet şartları, köylere uygun olup olmayacağı meseleleri vardır ki bunlar da düşünülecek mühim noktalardır.” (Wagner, 1940: 14)

Wagner'in önerileri, diğerlerinin aksine bağlamından kopuk olarak ortaya atılmıştır. Derginin ortaya koyduğu ekonomik ve teknik kaygılar, barındırılan en yoğun malzemelerin kil, taş ve ahşap olduğu bir bölgede ve sanayisi gelişmemiş bir ülkeye yapılacak evlerde fabrika üretimi fiberglas, emaye çelik gibi malzeme kullanılmasını öneren proje için oldukça anlaşılır görünmektedir. Öneriler, prefabrik konut üretimi kapsamında yeni bir adım atsa da Anadolu köy ve köylüsü hakkında çok az bir bilgi ile üretilmiş; dolayısıyla uygulama noktasında karşılık bulmamıştır. Öte yandan şehirlerin imarı için sermayenin önemini her fırsatta vurgulayan Wagner'in sanayisi gelişmemiş bir ülkede önerdiği malzemeler için hammadde ve üretim masraflarını hesaba katıp katmadığı bilinmemektedir.

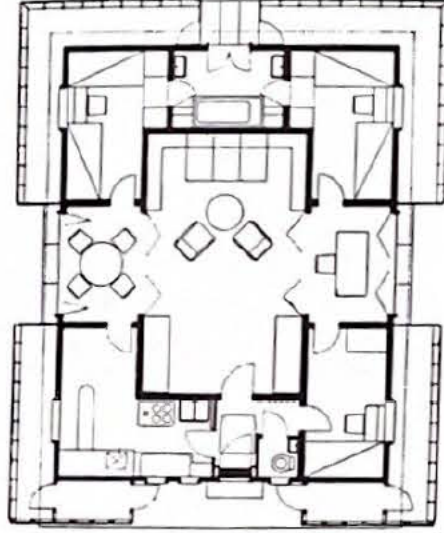
Erzincan depremi sonrasında, depreme dayanıklı konut inşası konusunda yapılan detaylı araştırmalar ve dikkat çekici çalışmalar yapılmıştır; ancak bu çabalar, etkili olmamış ve ilerleyen yıllarda depremler yıkıcılığını devam ettirmiştir.

Wagner'ın seri üretimle üretilen konut fikri ise, 1920'lerde üzerine yoğunlaştığı ekonomik toplu konut üretimi fikirlerine kadar uzanmaktadır. Wagner'ın *Wohnungswirtschaft Dergisi*'nde yayınlanan metinleri, Siedlung konut modelinin temelini oluştururken, seri üretime dair fikirlerine de yer vermiştir; Wagner'e göre, konutların yapım maliyetinin azalması seri üretimle mümkün olur, konut birimleri seri üretilebilir şekilde tasarlanmalıdır (Akcan, 2009: 295). Ayrıca toplu konutta mekanlar, kullanıcının istek ve zamanla değişen ihtiyaçlarına göre dönüşebilen esneklikte olmalıdır (Akcan, 2009: 303).

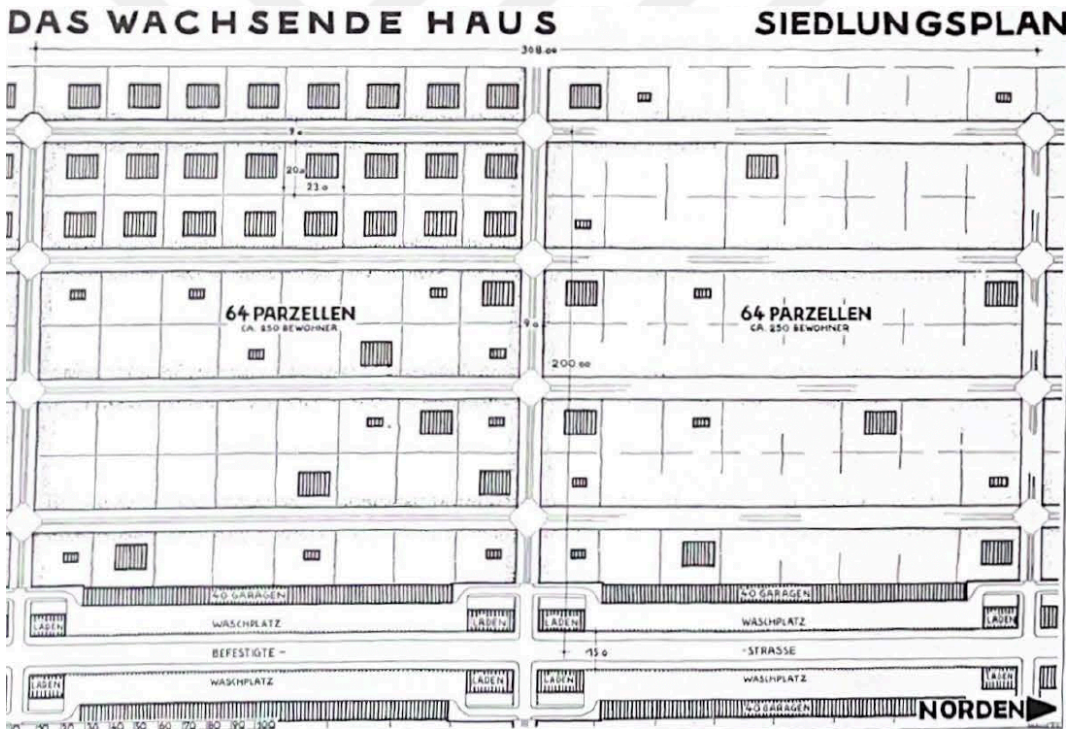
Bu fikirlerinin yön verdiği doğrultuda Wagner, 1932 yılında Almanya'da, Iglo projesine benzer şekilde, bir yarışma için, "Büyüeyebilen Ev" projesini hazırlamıştır. Büyüeyebilen Ev projesinde, temel ihtiyaç mekanlarının bulunduğu bir çekirdek birimi çevresinde, sonradan çekirdeğin etrafına ihtiyaca göre yeni birimler eklenerek genişleyebilecek bir konut önerilmiştir. Konut birimleri, Iglo'da olduğu gibi prefabrikasyon ile üretilecektir. Wagner'ın amacı, ekonomik kriz koşullarına uyum sağlayabilen esnek mekan alternatifi sunmaktır. Aynı zamanda bu konut modeli, asgari yaşam koşullarına uymak yerine geleceğin belirsiz koşullarına cevap verebilir, toplumsal ve bireysel değişimlere uyum sağlayabilir (Scarpa vd., 1985: 21).



Şekil 5.60 Martin Wagner'ın Büyüeyebilen Ev projesinin maketi (Scarpa vd., 1985: 175)



Şekil 5.61 Martin Wagner'in tasarladığı Büyüyeabilen Ev planı (Wagner, 1940: 21)



Şekil 5.62 Martin Wagner'in tasarladığı Büyüyeabilen Ev'lerden oluşan bir konut yerleşkesi planı (Scarpa vd., 1985: 175)

Ludovica Scarpa'ya göre bu öneri, Wagner'in, modern kentin hızlı değişimine uyum sağlayabilen, esnek ve işlevsel bir kent anlayışını yansıtan “dinamik şehir” fikrinin konuta yansımadır (Scarpa vd., 1985: 21).

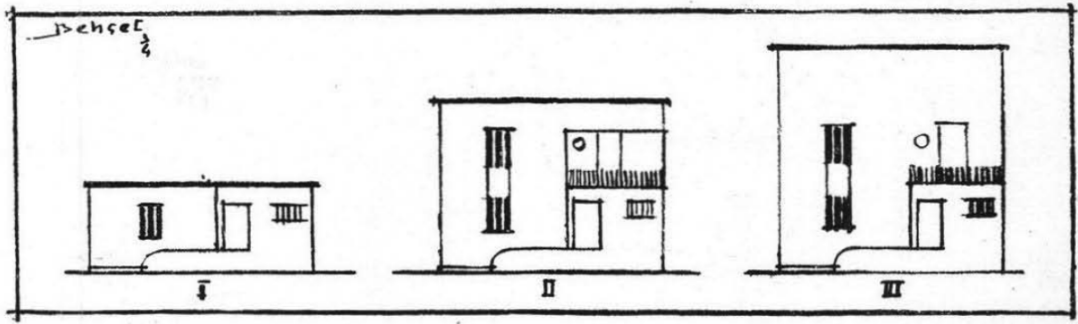
Scarpa, 1940 yılında tasarlanan Iglo evlerinin de benzer niyetlerle ortaya konulduğunu düşünmektedir ve Bruno Taut ile tasarladıkları Britz yerleşkesi ile

İglo evleri arasında yalnızca 14 yıl olduğuna dikkat çekmiştir. Scarpa'ya göre, Wagner'in İglo tasarımında, işlevsellik fikri ile beraber mimarlık, tamamen ortadan kalkmıştır (Scarpa vd., 1985: 21). Scarpa, İglo evlerinin, mimariyle olan ilişkisini eleştirmiştir;

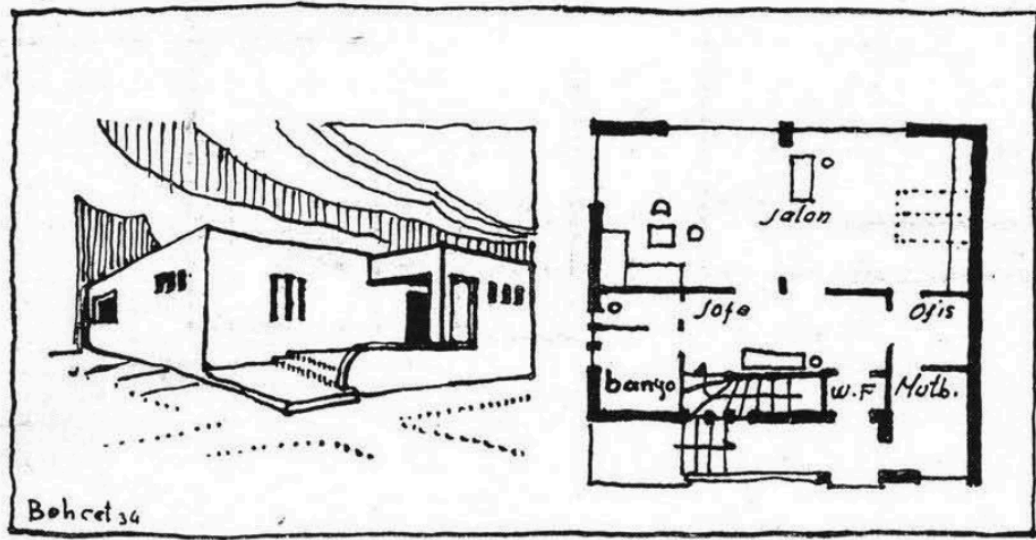
““Dünyanın zenginlerinin, dilencilerini kıskanacağı kadar hayat ve güzellik dolu bir taşra kasabası inşa etme” isteğinde, sadece modern “görünen” mimariye yer yoktur. İglo Evi, 1920'lerde “Ford'un arabası gibi” evler inşa etme girişiminin geç bir sonucudur. İglo evin, bir karavan ya da bisiklet kadar mimariyle ilgili bir unsur olduğu söylenebilir.” (Scarpa vd., 1985: 22)

Wagner'in İglo tasarımı, Türkiye'de hem ekonomiliği açısından hem de biçimsel olarak eleştirilmiş, biçimsel eleştiriler, uluslararası camiada da var olmuştur.

Ayrıca Wagner, 1932 yılında Das wachsende Haus (Büyüeyebilen Ev) isimli, Almanya'da Hans Poelzig, Max ve Bruno Taut, Hans Scharoun, Eric Mendelsohn, Ludwig Hilberseimer gibi önemli mimarların tasarımlarını derlediği kitabını yayınlamıştır (Akcan, 2009: 313). Behçet Sabri de, Wagner'in kitabından ilham alarak büyüeyebilen evler tasarlamıştır (Şekil 5.63, 5.64). Behçet Sabri'nin önerileri, Wagner'inkilerden farklı olarak düşeyde, katların artmasıyla oluşacak bir büyüme planı ile tasarlanmıştır (Sabri, 1934: 44).



Şekil 5.63 Behçet Sabri'nin tasarladığı büyüeyen evlerin görünüşleri (Sabri, 1934: 43)



Şekil 5.64 Behçet Sabri'nin tasarladığı bir büyüyen evin planı ve perspektif görünüşü (Sabri, 1934: 44)

Wagner, 1941 yılında da iki yıldır üzerinde çalıştığı “Prefabricated Housing” isimli kitabı yayınlamıştır. Aynı yıl, prefabrike konut konusunda aynı fikirde olduğu çalışma arkadaşı Gropius’la beraber, 77.Kongre’de Ulusal Göç konusunu araştıran komiteye, “Konut Sorununa Karşı En İdeal Çözüm Nasıl Ortaya Çıkar?” başlıklı bir bildiri sunmuştur (Gropius ve Wachsmann, 2021: 20). Başlıktaki soruya cevapları şu şekilde olmuştur;

“Güncel imkanlara sahip ve standart parçalardan oluşan, farklı ebatlardaki çeşitli ev tiplerinde kullanılacak yüksek kaliteli, düşük maliyetli yeni bir konut tipi yaratmak. Bu konutlar istendiğinde kalıcı kullanım için uygun olacak şekilde sökülüp yeniden kurulabilir nitelikte olmalıdır.” (Gropius ve Wachsmann, 2021: 21).

Wagner, 1942 yılında ise, Amerika’da “The Igloo Hause” ismi ile projesinin patentini almıştır.

Martin Wagner’in Türkiye’de çalıştığı projelerinin büyük bir kısmı gerçekleşmemiştir. Wagner’in İstanbul içinde çalıştığı alanların tamamı daha sonra Prost planları kapsamında ele alınıp düzenlenmiştir. Türk Tarih Sergisi sergi alanı tasarımı ve Florya projesi için Wagner’in görevlendirilmesi üzerine başladığı bilirse de diğer alanlarda böyle bir durum olup olmadığı bilinmemektedir. Wagner’in fikirlerinin gözardı edilmesinin bir sebebi, projeler için görevlendirilmiş olmaması olabilir. Aynı zamanda, gazete haberlerinden de izlenebildiği gibi, her ne kadar çözümler sunsa da, Wagner’in önerilerinin uygulanması, ülkenin o dönemki ekonomik şartları içerisinde oldukça zordur.

Öte yandan, aynı planlar üzerinde, benzer dönemlerde İstanbul'un planlanması için görevlendirilen Henri Prost'un çalışıyor olmasının Wagner'in fikirlerini geri plana atmış olması muhtemeldir. Uğur Tanyeli'ye göre, ne Wagner, Türkiye'nin planlama talebinin ardındaki güdülerini anlayabilmiş ne de Türkiye'deki yöneticiler, Wagner'in yaptıklarından yararlanabilme olanağı bulabilmiştir (Tanyeli, 2007: 399). Yine Tanyeli'ye göre, Wagner'in reel bir kentsel işlerlik zeminine uydurmaya çalıştığı tasarımlarında göttüğü kaygılar, Prost'ta mevcut değildir ve Prost, "İstanbul'u batı kenti haline getirmek" isteğinde olan yöneticileri anlamıştır (Tanyeli, 2007: 399).

Sonuç olarak Wagner'in Türk Tarih Sergisi sergi alanı tasarımı dışındaki hiçbir planı çeşitli sebeplerle uygulanma imkanı bulamamıştır. Wagner'in Türkiye'de söz söylediği tek alan ise proje tasarımı değildir.

MARTIN WAGNER'İN ARKİTEKT DERGİSİ'NDE YAYINLANAN YAZILARI (1936-1946)

Mimarlık ve kent üzerine yazmak, Martin Wagner'in kariyerinde önemli bir yer tutmuştur. Almanya'da Soziale Bauwirtschaft, Wohnungswirtschaft, Das Neue Berlin dergilerinde yazarlık ve editörlük yapmış olan Wagner, Türkiye'de de dönemin tek meslek yayını olan Arkitekt Dergisi için bir dizi metin kaleme almıştır.

Wagner'in Arkitekt Dergisi'nde 1936-1946 yılları arasında, oniki tanesi İstanbul'da olduğu dönemde, üç tanesi Ankara'da olduğu dönemde, biri ise Amerika'da olduğu dönemde yazılmış; toplamda onaltı adet metin yazdığı bilinmektedir. Bu metinlerin ondört tanesi kendisi Türkiye'de iken yayınlanmıştır ve içlerinden iki tanesi Güzel Sanatlar Akademisi'nde verdiği derslerden derlenmiştir.

Wagner'in dergide yer alan metinlerinden ilki, 1936 tarihli “Şehir İnşaatında Sermayenin Rolü”dür (Wagner, 1936). Sonuncusu ise “Türk Şehirleri ve Mevcut Sahalardan İstifade “Ekonomisi””dir.

Wagner'in Türkiye'den ayrılmasının ardından Dergi ile tek teması ise 1939 yılında gerçekleşen Erzincan depremi sebebi ile olmuştur. Wagner, deprem sonrasında yaşadığı üzüntüyü dile getirmiş ve Türk köylüsüne bir borcu olarak uzun zamandan beri yapmayı düşündüğü projeyi, Erzincan depreminden sonra hazırlamaya başladığını söylemiştir (Wagner, 1940: 12). Bu yazıdan sonra dergi ile tekrar temas kurmamıştır; ancak 1936 yılında, İstanbul'da iken yazdığı “İstanbul'un Yol Meselesi” metni dergi tarafından 1946 yılında yayınlanmıştır (Wagner, 1946).

1930'larda, dergide tartışılan ana konular; mesken, Türkiye'de şehircilik, yeni Türk mimarisi, milli mimari oluşturmak, ucuz konut tasarımı, köylerin imarı, yabancı mimarlar, Türk mimarların tasarladığı projeler, yarışma projeleri, yabancı memleketlerdeki imar işleri üzerinedir. Wagner'in yazılarının genel çerçevesi ise şehir ekonomisi ve İstanbul'un imarı üzerine yoğunlaşmıştır.

Arkitekt Dergisi'nde daha önce şehircilik üzerine yazılan yazılar, sınırlı sayıdadır. Bu yazıların büyük bölümü Burhan Arif Ongun tarafından yazılmıştır. Burhan Arif metinlerinde, Ankara ve İstanbul'un imarı, yeni şehirlerin nasıl inşa edileceği, Avrupa'da konut sorununa karşı ortaya çıkan şehircilik çözümleri, modern bir

şehrin nasıl olması gerektiği gibi meselelerin yanısıra şehircilik tarihini de konu almıştır. Samih Saim de özellikle Avrupa'daki şehircilik faaliyetleri üzerine yazmıştır. Derginin kurucularından Zeki Sayar ise metinlerinde daha çok Türkiye'deki imar faaliyetleri üzerinde durmuştur. Sayar metinlerinde, köylerin imarı, ekonomik kriz döneminde inşa faaliyetlerinin nasıl olması gerektiği gibi konuları ele almıştır. Türkiye'ye konuk olan mimarlardan Ernst Egli ve Wilhelm Schütte de dergide şehircilik üzerine yazmıştır. Egli, mesken meselesi üzerine dururken Schütte de benzer şekilde ikametgah bölgelerini konu almıştır. Dergide Wagner'in İstanbul Belediyesi'nden çalışma arkadaşı Sabri Oran'ın da hazırladığı Yalova ve Kadıköy planları ve şehircilik yarışmaları üzerine yazdığı yazıları bulunmaktadır. Wagner ise metinlerinde ağırlıklı İstanbul kentinin imarı üzerinden, kent ekonomisine yoğunlaşmıştır.

Bu bölümde, Wagner'in Arkitekt Dergisi'nde yayınlanan metinleri incelenecektir.

6.1. Şehir İnşaatında Sermayenin Rolü (1936)

Wagner, dergide yer alan ilk metnine İstanbul'un plana olan ihtiyacının vurgusuyla başlar;

“Yeni İstanbul şekil almak istiyor. Yeni vücuduna yeni ruhta bir biçim vermek istiyor. Bin senelik Romalı ruhu ve beş yüz senelik eski Türk ruhu bu şehre çehre vermişti. Bu çehre yüksek güzelliğiyle bugün de bizi tamamen cezbediyor. Fakat yeni Türk hayatı ve yeni Türk ruhu bu güzelliği daha fazla işlemek istiyor. Çünkü, inşa etmiyen bir millet yaşamıyor demektir.” (Wagner, 1936: 139)

Wagner, metni yazdığı dönemde İstanbul'u planlama görevinin Prost'a verildiği haberini de vererek, Prost'un yeni Türk halkının isteğini uygulayacak bir plancı olduğunu söyler. Esra Akcan bu metin ve sonrasında yayınlanan iki metnin arkasındaki gizli güdülerden birinin Prost'un güzel ama ekonomik açıdan sorumsuz olan planlarını eleştirmek olduğunu söyler (Akcan, 2009: 281). Wagner'e göre, bir şehir planı, plancının uygulamalarından bağımsız şekilde gelişmektedir (Wagner, 1936: 139).

Wagner'e göre inşa edilen bir şehir, içinde bulunduğu memleketin ve halkının sermaye kudreti ile doğrudan ilgilidir. “Sermaye” kavramı, kent planlamasını biçimlendiren başlıca etmen olarak, Wagner'in nerdeyse bütün metinlerinde karşımıza çıkar. Ona göre sermaye, şehrin ikinci bir plancısıdır;

“Şehirler mevcut olalıberi, daima iki mimar ve iki şehirci vardır: Plân yapanın ruh, fen ve san’at kudreti ile plânı tatbik edenin, ekonomi ve sermaye kudreti. Şehirleri yalnız mimarlar değil, sermaye de yapmıştır.” (Wagner, 1936: 139)

Wagner’e göre, Konstantin ve Süleyman’ın şehrini inşa eden kudret, dünyanın en büyük devletlerinin sermayesi olmuştur; ancak şu anki İstanbul, şehircilik noktasında örnek aldığı Avrupa şehirlerinden çok daha fakirdir, dolayısıyla onların yaptığı yanlış ve hatalara düşme lüksü, plansız ve amaçsız çalışmalar içine girme lüksü yoktur (Wagner, 1936: 140-141). Wagner, Türkiye’nin ekonomik gücünün azlığını, Türkiye ve bazı batı ülkelerinin teknik gelişimlerini karşılaştırarak oluşturduğu tabloda gösterir (Şekil 6.1);

Memleketler	Makine sarfiyatı	Otomobil mevcudu	Altın ve para tedavülü	Dış ticaret
Türkiye	1	1	1	1
Yunanistan	2.3	4.3	0.9	2.6
İtalya	9.7	9.7	1.7	3.2
Fransa	14.5	45.5	5	6.8
Almanya	35.8	14.7	2	6.7
İngiltere	53.4	49.5	4	13.5
Birleşik Amerika	126.7	370.5	6	5.3

Şekil 6.1 Martin Wagner’in hazırladığı, Türkiye ve bazı Batı ülkelerini teknik gelişmişlik bakımından karşılaştırdığı tablo. Türkiye’nin ekonomik gücü, 1 adet olarak esas alınmıştır. (Wagner, 1936: 140)

Ayrıca Wagner, şehir imarının halkın gelirlerine nasıl yansıtacağını da Berlin’le karşılaştırır. Berlin’de halk, şehrinin inşa faaliyetleri için, gelirinin %37’sini vermek durumundayken İstanbullu için bu oran yaklaşık olarak %60’tır ki bu da halkı zor bir duruma sokar (Wagner, 1936: 141). Dolayısıyla bir şehrin inşası konu olduğunda ilk düşünülmesi gereken şey ekonomidir;

“Eğer bir umumi plân sadece güzel fakat tatbiki tamamen imkânsız bir resim albümü olarak kalmıyacaksa, o zaman, ekonomik ve şehir inşacılığı bakımından plânlayışın teknik ve güzel san’at bakımından plânlayıştan sonra değil, bilâkis onunla muvazi, hattâ ondan evvel yürümesi lâzım gelir.” (Wagner, 1936: 141)

Burhan Arif de İzmit imar planı üzerine yazılan, Wagner’inki ile aynı yıl Arkitekt’te yayınlanan metninde, Jansen’in planını ele almış ve maliyetin düşünülmemiş

olmasını eleştirmiştir ve Wagner gibi her şeyden önce bunun ele alınması gerektiğini düşünmüştür;

“Yeryüzünde yapılamaz hiçbir şey yoktur. Yalnız iyi bildiğim bir yerin cüz'i bir parçasını incelemek ile çıkan mahzurları bertaraf edebilmek ve bir plân tatbik edip tamamlayabilmek, işin evvelâ bir mali portresini çizmek ve keşfini tasavvur etmekle kabildir.” ([Ongun] Burhan Arif, 1936: 15)

6.2. Şehircilikte Sermayenin Yanlış İdaresi (1936)

Önceki metnin devamı niteliğinde olan bu metinde Wagner, İstanbul'un ekonomisinin güçsüzlüğünün sebeplerini açıklar (Wagner, 1936a: 187). Wagner'e göre, bu durumun birden çok sebebi vardır;

1. Romalılar ve Osmanlı zamanında şehrin, bugünkü siyasal ve ekonomik duruma uymayacak şekilde, geniş sahalara yayılmış olması.
2. İstanbul'un gelirinin büyük bir kısmını sağlayan limanın, ekonomik kriz ve başka sebeplerle, Birinci Dünya Savaşı öncesindeki döneme göre yarı yarıya küçülmüş olması.
3. İstanbul'un kendi aldığı vergilerin %75'ini devlet hazinesine veriyor olması.
4. Hususi sermayelerin, arsa fiyatlarını karşılanamayacak fiyatlara çıkarması ve bu sermayelerin değer kaybedecek binalara yatırılması.

Wagner'e göre, toprak rantının artması, pasif bir gelir getirdiği için milli ekonomiye katkı sağlamadığı gibi halkı fakirleştirmektedir. Bu durumu milli ekonomiye katkı sağlayacak şekilde dönüştürmek de her toprak sahibinden cadde bitişiğindeki toprağını devlete bırakmasını zorunlu kılarak mümkün olabilir (Wagner, 1936a: 187-188).

5. İkametgah bölgelerindeki yapılaşmanın hem şehir planından yoksun olup halkın kendi zevkine göre binalar inşa etmesi.

Wagner'e göre ikametgah bölgelerinde, hususi sermayenin yanlış yerlere sarfedilmesinin sebepleri de yeni usullerin uygulanması için iyi usta bulunamaması, yapı sahiplerinin tasarruf kaygısı ile iyi usta kullanmamaları, İstanbul'da henüz bir evin, tüm inşaat süreçlerini yönetip kontrol edecek inşaat şirketlerinin bulunmaması ve mevcut yapı kanununun yetersizliğidir (Wagner, 1936a: 188).

Ernst Egli de Arkitekt'te yayınlanan metninde iskan ve mesken meselesini detaylıca ele almış, Wagner'in değindiği sorunlara da değinmiştir. Egli de arsa spekülasyonunu mesken meselesinin en büyük düşmanı olarak görmektedir ve bu duruma şu şekilde çözüm sunar;

“Toprağa mahsus olan bu hukuk tesis edilmedikçe, şehir belediyesi, bir arazi politikası ile arazi spekülasyonuna karşı mücadele etmekle mükelleftir. Bu, şu suretle mümkündür. 1.) Şehir o kadar çok arsa satın alır ki, yegane büyük arsa sahibi haline girer ve böylece fiatlar üzerine bir nazım tesiri yapabilir. 2.) Arsa satımlarında kıymet artma vergisi, inşaat için değil de spekülasyon için satın alınan metruk arsalar üzerine bazı vergiler çıkarır ve nihayet arsa sahibine istimlak dolayısıyla verilecek teminatı onun arsa için verdiği vergiye uygun bir hadde tesbit eden bir istimlak kanunu neşreder.” (Egli, 1936: 192)

Wagner, arsa spekülasyonuna dair daha kapsamlı çözüm yollarına bir sonraki makalesinde yer verecektir.

6.3. İstanbul Şehrinin Düzeltilmesi Meseleleri (1936)

Wagner'e göre yükselen arsa fiyatlarını çıkarılan yeni kanunlarla indirmek mümkündür; ancak bu durumun da mahzurları vardır;

“Fakat şehirci bilmelidir ki, şimdiki fiatlara dokunan bu çareler arazi sahiplerine büyük sermaye zararları getirdikleri gibi, memleket iktisadiyatı noktai nazarından da şehir ve hükümete, arsa ve bina vergisi şeklinde, altın yumurtalar veren tavuğu öldürmek olur. Bundan dolayı hükümetin, vergi alâkası, arsa ve ev kıymetlerinin yükselmesiyle mütenasıptir.” (Wagner, 1936b: 217)

Bu durumlardan ötürü şehirci, hem devlete katkı sağlayacak hem de halkı olumsuz etkilemeyecek bir çözüm yolu bulmalıdır. Wagner, dar ve küçük arazilerden oluşan, arsa ve kira fiyatlarının çok yüksek olduğu ve inşaa faaliyetlerinin az olduğu yeni sebze hali ile Haliç, Galata köprüsü ve Eyüp caddesi arasındaki şehir kısmını örnek olarak gösterir (Wagner, 1936b: 217). Bu bölgede halkın sermaye kaybetmeden modern inşaa yapmasının bir yolu bölgenin belediye tarafından birlikte ıslahıdır ki bu durum, Avrupa'da belediyelerin zarar etmesiyle sonuçlanmıştır;

“Belediyenin bütün bu kısmı satın alarak veya istimlâk ederek sonradan tekrar yeniden inşaa etmesiyle mi? Böyle bir metod için belediye çok fakirdir. Garbi Avrupa şehirlerinin yaptıkları tecrübeler öğretiyorlar ki, bu metod belediyeler için ancak büyük zararlarla kabili icradır.” (Wagner, 1936b: 217)

Wagner'in çözüm için önerisi ise şu şekildedir;

“Ben böyle bir yolu atideki tarzda görüyorum: 1-Bu şehir kısmının teknik, ekonomi ve şehircilik noktai nazarlarından hatasız bir plânının tanzimi. 2-Bu hususî gaye için ıslah işini finanse edecek yeni organizasyon kurulması.” (Wagner, 1936b: 217)

Wagner’e göre, bölgenin planında, sirkülasyonu kolaylaştıracak şekilde caddeler genişletilmeli, önceki durumda mevcut olan binalar göz önüne alınarak yeteri şekilde dükkan, depo, altyapı tesisatı, durak, rıhtım vs. planlanmalıdır. Bu şekilde bölgenin kıymeti korunur hatta artırılır (Wagner, 1936b: 217-218).

Planlama işinden sonra yapılacak şey ise belediye ile arsa sahiplerinin ortaklığında bir birlik (veya şirket) kurulmasıdır;

“Şirket ilk önce, arazi ve bina sahiplerinin mevcut sermayelerile, yani bu araziye ipotek ettirmek suretile çalışır ve bu meyanda mal sahiplerinin hisseleri de o suretle kayıt yapılmıyarak emniyet altında bulundurulur. Bittabi mal sahiplerinin, şirket tarafından satın alınmak suretile elden çıkmamış olmak şartile, hisse varakalarını devlet bankalarına satmak veya ödünç verip para almak hakkına malik olmaları lâzımdır ve kanun bunu temin etmelidir. Tapu defterinde birinci sütun serbest bırakılarak buraya şirket tarafından işlerin ilerlemesi ile yeni inşaat için alıp sarfedilen sermaye miktarı kaydedilir, ki böylelikle her türlü zarardan vikaye edilmiş olur.” (Wagner, 1936b: 218)

Bu sistemde kar ve zarara belediye ve arsa sahipleri hisseleri doğrultusunda ortaktır. Wagner bu ortaklığa “düzeltme şirketi” ismini verir. İstanbul’un hem halka hem de devlete zarar vermeden düzeltilmesi de bu şirket sayesinde mümkün olacaktır (Wagner, 1936b: 218).

6.4. İstanbul’un Seyrisefer Meselesi (1936)

Wagner bu yazısında, “iktisadî bir şehir inşacılığı bakımından İstanbulda seyrisefer acaba nasıl bir inkişaf gösterecektir?” sorusuna cevap aramaktadır (Wagner, 1936c: 252).

Wagner, İstanbul’un ulaşımını yazarken ilk olarak şehirde nüfus başına düşen senelik sefer sayısını ve masraflarını gösteren bir tablo oluşturmuş ve İstanbul’u Berlin’le karşılaştırmıştır (Şekil 6.2).

Seyrüsefer vasıtası	Sefer eden kişiler	Nüfus başına sefer adedi	Nüfus başına sefer masrafı
1.) Şark Demiryolları güzergâhındaki banliyö seferleri (1935)	3.024.000	4	0.35 Lira
2.) Anadolu hattındaki banliyö seferleri (1931)	3.073.000	4	0.30 »
3.) Tünel seferleri (1931)	7.929.000	11	0.18 »
4.) Tramvay seferleri (1931)	63.214.000	90	4.30 »
5.) Otobüs hatları (1932) (Tahminidir)	3.000.000	4	0.40 »
6.) Otobüs seferleri (1932) (Tahminidir)	4.800.000	7	1.00 »
7.) Kayık seferleri (1932) (Tahminidir)	900.000	1	0.12 »
8.) Haliç vapurları (1931)	4.944.000	7	0.41 »
8.) Şirketi Hayriye (1931)	10.072.000	14	1.70 »
10.) Akay hatları (1931)	11.563.000	16	1.50 »
Yekûn	112.519.000	158	10.26 »

Şekil 6.2 Martin Wagner'in hazırladığı, İstanbul'da nüfus başına düşen sefer miktarını gösterir tablo (Wagner, 1936c: 252)

İstanbul'da yapılan sefer sayısı, Berlin'ininkinin yarısından daha azdır. Wagner'e göre İstanbul'un ulaşımının geliştirilmesi için daha çok yol katedilmesi lazımdır. Ancak mevcut durumda varolan en önemli sorun, ikametgah mahalleleri ile iş ve alışveriş mahallelerinin birbirine çok uzak olması ve bu durumun halkın masraflarını arttırarak şehre de masraf olarak geri dönmesidir (Wagner, 1936c: 252).

Wagner, İstanbul halkının ulaşım alışkanlıklarını değerlendirir;

“İstanbullular yer değiştirmeye ve göç etmeye pek mütemayildir. Bu temayül çok bariz olarak görünüyor. Böyle bir temayül, ortaçağa mensup evini bırakarak modern eve geçmek isteyen bir şehirde hatalı bir iş sayılamaz ise de; böyle yepyeni sermayelerle inşa edilen mahalleler, kısa bir zaman sonra yeniden göç etmeği mucip olacak kadar gayri mütekamil bir tarzda tertip edilirse, o zaman işde hata olduğunu kabul etmek lâzım gelir. Maalesef İstanbulda bu vaziyet vardır ve diğer Avrupa şehirlerinde olduğundan çok daha fazladır.” (Wagner, 1936c: 252)

Zamanın değişmesi, beraberinde yer değiştirme isteğini getirmektedir; ancak bu istek, yeni yerleşim yerlerine ve oralara yapılan hizmete değer kaybettirerek zarar verir. Wagner'e göre, modern inşacılığın hedefi ise kıymetleri düşürmek değil korumaktır (Wagner, 1936c: 252).

Wagner, İstanbul'da en çok kullanılan ulaşım araçlarının otobüs, tramvay ve yeraltı şehir trenleri ile süratli şehir trenleri olduğunu söyler ve tüm ulaşım araçlarının tek bir idare altında toplanması gerektiğini düşünür;

“Büyük şehirlerde seyrisefer siyasetinin başlıca gayesi şehirlie ucuz, sür'atli ve bununla beraber verimli olmak üzere, azamî miktarda gidiş - geliş vasıtalarını temin etmektir. Bu hedefe, her nakil vasıtasının ötekine rekabet ederek onun verimliliğini boğmak ve böylece seyriseferin daha iyi bir surette işlemesine engel olmak gibi hareketlerle bittabii varılamaz. Bu sebeple İstanbuldaki bütün seyrisefer araçlarının Belediyenin idaresi altında birleştirilmesi lâzımdır.” (Wagner, 1936c: 253)

Wagner'in hesaplamalarına göre, bir şehirde en pahalı ulaşım aracı yeraltı demir yoludur;

“Bundan İstanbul için çıkarılacak tabii netice şudur: yeni bir yeraltı demiryolu inşası teknik bakımından mümkün ise de kat'iyen düşünülemez, çünkü bu yol kat'iyen verimsizliğinden başka, otobüs ve tramvay yolcularını kendisine çekmek suretile onları da verimsiz hale getirir.” (Wagner, 1936c: 253)

Bu sebeplerden ötürü Wagner, İstanbul-Florya ve Haydarpaşa-Pendik hızlı tren hatlarının geliştirilmesi ve ucuzlaştırılmasına yoğunlaşılması gerektiğini söyler. Bu hatlar, gidip geldikleri noktaların şehir için öneminden ötürü gelişmeye müsait hatlardır (Wagner, 1936c: 253).

Wagner'e göre, yeni şehrin planlayıcılarından biri de makinalardır ve makinalar ile insanların hayat kanunları ahenk içinde olmalıdır aksi taktirde makinaların sunduğu hizmetten tam anlamıyla yararlanılamayacak, ulaşım araçları boş seferler yapacaktır. Bu durum ulaşım masraflarını arttırmaktadır. Wagner, bu birlik olamama halini “modern büyük şehrin bir hastalığı” olarak tanımlar (Wagner, 1936c: 254).

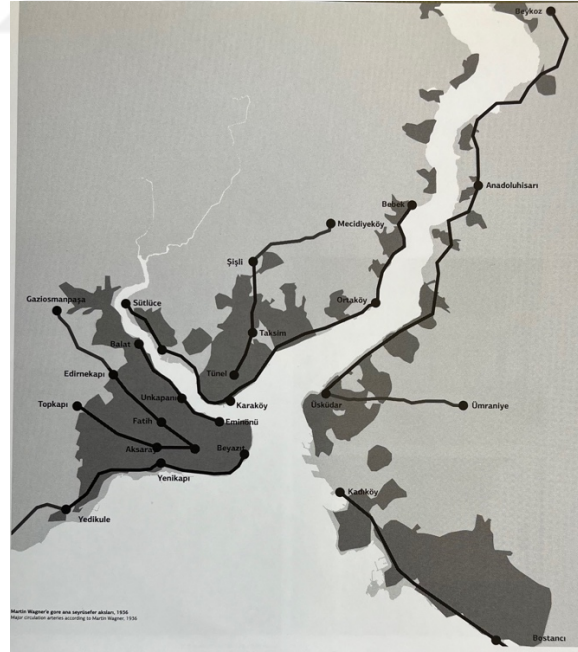
Wagner, İstanbul'da otomobil ulaşımının gelişimini milli gelir, yol ve ulaşım ihtiyacı bakımından engellerle dolu görür ancak yine de otomobil yollarının inşası gereklidir ve Wagner'e göre bu durum modern şehir plancısının en büyük sorunlarından biridir;

“Ortaçağdan kalma büyük şehirde otomobil seyriseferi meselesini esaslı surette halletmiye yarar bir çare henüz hiç bir büyük şehir belediyesi ve hiç bir şehir inşacısı tarafından bulunamamıştır. (...) Bu kuvvet şehir inşacılığında tamamen yeni bir sistem bulunmasını emrediyor.” (Wagner, 1936c: 255)

Ayrıca, Wagner, ulaşım önerilerini sunarken, İstanbul'un 9 şerit-şehir etrafında geliştiğini tespit etmiştir. Bu şerit-şehirler, cadde veya demiryolu gibi bir ana ulaşım aksı etrafında 300-400 metre genişliğinde gelişmiştir. Wagner'in tespit ettiği şerit-şehirler şu şekildedir;

“1.) Eminönünden; Unkapanı ve Balat üzerinden, Eyübe uzanan Band-Şehir. 2.) Beyazıddan; Fatih üzerinden, Edirnekapıya uzanan Band-Şehir. 3.) Beyazıddan; Aksaray üzerinden, Topkapıya uzanan Band-Şehir. 4.) İshakpaşadan; Yenikapı ve Yedikule üzerinden, Floryaya uzanan Band-Şehir. 5.) Karaköyden; Azapkapı ve Hasköy üzerinden. Sötlüceye uzanan Band-Şehir. 6.) Tünelden; Taksim üzerinden. Şişli ve saireye uzanan Band-Şehir. 7.) Karaköyden; Ortaköy üzerinden, Bebek ve saireye uzanan Band-Şehir. 8.) Üsküdar'dan; Anadoluhisarı üzerinden, Beykoza uzanan Band – Şehir. 9.) Kadıköyünden; Bostancı üzerinden, Pendiğe uzanan Band-Şehir. Bütün bu Şerid-Şehirler cadde veya demiryolu gibi bir ana seyrisefer hattı güzergâhında, bu hattın ya bir tarafında veya her iki tarafında ve genişliği 300 ile 400 metre arasında olmak üzere gelişmişlerdir.” (Wagner, 1936c: 255-256)

Wagner'in band-şehir önerisi, İstanbul 1910-2010: Kent Yapılı Çevre ve Mimarlık Kültürü Sergisi'nde plana dökülmüştür ve Prost'un bu aksları, Tünel-Unkapanı-Atatürk Bulvarı-Aksaray-Yenikapı aksıyla bağlayıp, İstanbul'un ana trafik aksının belirlediği düşünülmüştür. (Şekil 6.3).

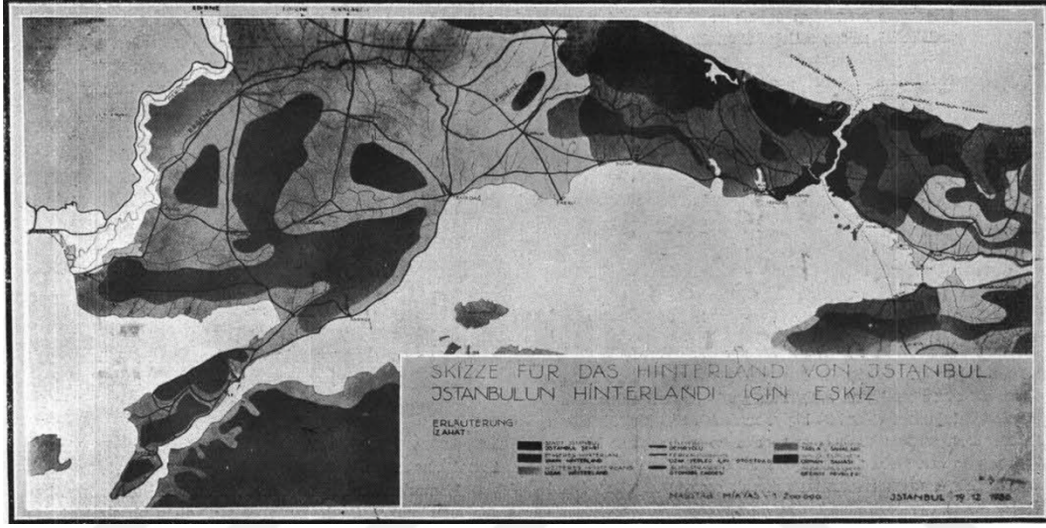


Şekil 6.3 Martin Wagner'in İstanbul'da tespit ettiği şerit-şehirler (Bilgin vd., 2010)

6.5. İstanbul Havalisinin Planı (1936)

Wagner, 1936 yılında ard arda sayılarda “İstanbul Havalisinin Planı” isimli iki makale yayınlamıştır. Wagner’in İstanbul için en kapsamlı önerileri, bu metinlerde yer almaktadır.

Metnin başında, İstanbul hinterlandı için Wagner’in çizdiği eskiz çalışması yer alır (Şekil 6.4). Wagner bu çizimde, İstanbul’u çevresiyle birlikte, demiryolları ağını da katarak göstermiştir.



Şekil 6.4 Martin Wagner’in İstanbul’un Hinterlandı için çizdiği eskiz (Wagner, 1936d: 301)

Wagner, bir büyük şehri anlayabilmek için onun hinterlandı hakkında bilgi sahibi olmak gerektiğini düşünür; “Bir büyük şehri anlayabilmek için onun hinterlandını, hayat muhitini, civarındaki gezinti, eğlenti ve istirahat yerlerini ve saireyi tetkik etmek lâzımdır.” (Wagner, 1936d: 301). Ancak Wagner, bu konuda yeterli bilgiyi alabileceği kaynaklara sahip değildir;

“Bu yazıların sahibi, İstanbul hinterlandının mes’uliyetli bir plânını yapabilmek için icap eden kifayetsiz vesaika malik değildir. Bilhassa, bu iş için lâzım olan istatistik ve jeopolitik malûmat hemen de hiç mevcut değil. Bundan başka, işlenmekte olan araziye, ham madde istihsal edilen veya edilebilecek olan yerlere, yol şebekesine ve saireye dair haritalar yok. Bu sebeplerden dolayı, aşağıdaki izahatımız, İstanbulda havalı plânının yapılması hususunda, sadece bir münakaşa açılmasına teşvik demek olacaktır.” (Wagner, 1936d: 301)

Burhan Arif de, Dergide yayınlanan “İstanbul’un İmarı Hakkında Notlar” metninde, Wagner’in bahsettiği eksikliklere değinmiştir;

“Maalesef bu hususta toplanmış dokümanlar pek noksandır. Şehrin bilcümle Avrupa beledivelinde olduğu gibi şehirciliğe ait bir kütüphanesi mevcut değildir. ... Bir imar işinde vesaik olabilecek esas mesai: 1-Muhtelif semtlerdeki emlakın ve boş arsaların bugünkü itibari kıymetlerine göre grafikler tesbiti. 2-Semtler göre nüfus kesafetini gösterir grafikler. 3-Şehrin hıfzı sıhhası cihetinden plân etüdü.” ([Ongun] Burhan Arif, 1931: 151)

Wagner, İstanbul için önerilerini altı başlık altında sunmuştur; nüfus sahası, araziden istifade meselesi, sudan istifade, nakliyat planı, sanayi planı ve İstanbul hinterlandından gezinti, eğlence ve istirahat yerleri halinde istifade düşünceleri.

Wagner, nüfus sahası konusunda öncelikle İstanbul’un dar ve geniş hinterlandını nüfus yoğunluğu bakımından karşılaştırmıştır (Şekil 6.6). Wagner’e göre İstanbul’un geniş hinterlandını oluşturan şehirler, Şekil 6.5’te Wagner’in oluşturduğu tabloda gösterilmiştir;

Vilâyetler	Büyükük	Nüfus	Km2 başına düşen nüfus kesafeti
1.) İstanbul	5.568 Km ²	833.414	158.6
2.) Edirne	7.565 »	184.801	24.4
3.) Kırklareli	5.660 »	172.344	30.4
4.) Tekirdağ	5.950 »	193.537	32.5
5.) Gelibolu	730 »	19.876	27.2
6.) Gebze	740 »	28.343	38.3
7.) Karamürsel	924 »	19.405	21.0
8.) İzmir	1.220 »	69.842	57.2
Yekûn	28.297 Km ²	1.521.562 kişi	54 kişi (Km ² başına)

Şekil 6.5 Martin Wagner’in hazırladığı, 1936’da İstanbul’un geniş hinterlandının nüfus yoğunluğunu gösterir tablo (Wagner, 1936d: 301)

	Nüfus	Mesafe	Km2 başına kişi
a.) İstanbul şehri	740.805 Kişi	253 Km ²	2.900
b.) Dar hinterland	92.609 »	5.315 »	17.5
c.) Geniş hinterland	780.657 »	28.044 »	23
d.) Büyük İstanbul	1.521.562 »	28.297 »	45

Şekil 6.6 Martin Wagner’in hazırladığı, 1936’da İstanbul’un dar ve geniş hinterlandının nüfus yoğunluğunun karşılaştırılışı tablo (Wagner, 1936d: 302)

Wagner’e göre, İstanbul’un dar hinterlandının geniş hinterlandından daha az yoğunluğa sahip olması sağlam bir durum değildir;

“Modern iskân mütehasısları bu hali sevmezler ve pek sağlam bir vaziyet saymazlar. Kilometre başına 2.900 kişi düşen kalabalık büyük şehir, civarın nüfusunu çekerek orasını boşaltır. Nasıl bir miknatıs demir kıymıklarını çekerse, büyük şehirler de civardaki araziden köylüleri emer, köklerini koparır ve onları şehre getirir.” (Wagner, 1936d: 302)

Wagner’e göre “köyden kaçış” önüne geçilmesi gereken bir durumdur ve bu durumun önlenmesi için önerisi şu şekildedir;

“Sağlam bir havali plânı yaparken, büyük şehir ile içerilek yerler arasında bir intikal sahası vücade getirmeli ve buraya yüksek ziraat tekniği ile çalışan sebze ve meyva bahçeleri yapmalı, bu bahçelerde nüfus bahçıvanlıkla uğraşarak şehrin civarını sureti mahsusada inbat etmeli ve köylü ile şehirli arasında bir intikal unsuru olmalıdır.” (Wagner, 1936d: 302)

Wagner, İstanbul hinterlandındaki köylüyü, İstanbul sanayisi için müşteri olarak kabul eder, bu nedenle İstanbullu, köylüden ucuza mal almaya çalışarak onu fakirleştirmemeli, tam tersi şekilde yüksek fiyatlara alarak köylünün alım gücünü yükseltmelidir. Öte yandan, Wagner, İstanbul hinterlandının 1927 ve 1935 yıllarındaki nüfuslarını karşılaştırarak ulaştığı nüfus artışı sonucunun, birçok memur ve şehirlinin Ankara’ya taşınmış olmasına rağmen gerçekleştiğini ve bu durumun köylü göçmenlerden kaynaklandığını düşünmektedir (Wagner, 1936d: 302). Wagner’e göre, izlenmesi gereken nüfus politikası şu yöndedir;

“Gerek şehirde, gerekse havalisinde refahın umumî surette gelişmesi için şehir dışında kalan havalinin nüfusunu değil, satın alma kudretini şehre çekmek her modern büyük şehir için bir menfaat meselesidir.” (Wagner, 1936d: 303)

Wagner’e göre, şehrin merkezindeki nüfus yükünü azaltmak için köylüyü köyelerine bağlayacak tedbirlerin alınması gerekmektedir. Wagner’in köylüyü yerinde bırakacak bir önerisi, onlara köyde şehirlerdeki imkanları vermektir;

“Köy halkının yerinden daha oynamaz bir hale getirilmesi lâzımdır. Bunun için de zaten en iyi çare köyler civarında sanayi hayatı kurmak ve böylelikle köylülere sanayide çalışmak imkânı vermektir. Bundan başka, köyler halkına şehre mahsus kültür kaynakları da verilmek lâzımgelir ki bu meyanda mektepler, alım satım mahalleri, sinemalar ve seyyar sinemalar, Halkevleri ve saire sayılabilir.” (Wagner, 1936e: 336)

Köy, köylü, köylerin imar konusunun sıkça yer aldığı Arkitekt’te köylülerin köyde bırakılması gerektiği ile ilgili fikirler de Wagner’den önce ve sonra yer almıştır.

Wagner gibi Lübke de 1939 yılında yayınlanan metninde “köyden kaçış”ın önüne geçilmesi gerektiğini söyler;

“Bugün umumiyetle görülen ve “köyden kaçış” denilen bir cereyan vardır. Köy halkı yolunu ve fırsatını bulunca memleketini terkedip şehirlere taşınır. Bu cereyanla mücadele etmek, köy ve kırlık yerlerdeki halkı yerlerine bağlamak lâzımdır.” (Lübke, 1939: 139)

Lübke'nin bu duruma sunduğu çözüm de Wagner'in intikal sahası fikirleri ile benzerlik göstermektedir;

“Köyle şehir arasındaki mütakabil gidiş geliş hareketlerini tanzim etmek ve aynı zamanda da orta şehirlerde, hattâ küçük şehirlerde icabeden kültür bina ve tesisatını meydana getirmek mühim bir vazife mevzuudur.” (Lübke, 1939: 140)

Neşe Gurallar, Arkitekt'te yer alan “köylüyü köyde bırakmak”, “köylüyü köyde modernleştirmek” gibi söylemlerin, köyün planlanması meselesini odağa taşıdığını düşünür (Gurallar, 2014). Köycülük hareketine paralel olarak köye ilişkin fikirler de artmaya başlamıştır.

Zeki Sayar da, Sibel Bozdoğan'ın (2002) şaşırtıcı bulduğu, “İç Kolonizasyon” başlığını koyduğu metinlerinde, göçmenlerin Avrupa'daki boş kalan sanayi işçilerine uygulandığı gibi, kırsaldaki kolonilere dağıtılmasını önermiştir (Sayar, 1936, 1936a). Önerisine Filistin, Almanya gibi ülkelerdeki uygulamaları gösteren Sayar, halkı bu şekilde çiftçiliğe teşvik etmeyi medenileştirici bir yöntem olarak görmektedir;

“Zirai koloniler sayesinde memleketin muhtelif mıntakalarına bir nisbet dahilinde mütesaviyen taksim edilecek halk zümresi şehirlerin gayri sıhî tecemmü mıntakalarından kurtarılmış olacaktır ve Almanya gibi sanayileşmiş bir memlekette ileride olması muhtemel dahilî iş buhranlarının da bu suretle bertaraf edileceği muhakkaktır.” (Sayar, 1936a: 232)

Egli de, mesken sorununun çözümü için, kentler dışında köylere de yönelinmesi gerektiğini söyler ve iç kolonizasyona dikkat çekerek Zeki Sayar'ın “İç Kolonizasyon” başlıklı ilk yazısına referans vererek, mesken ve koloniler hakkında fikirlerini belirtir;

“Mekanın değişmez bir surette arzettiği muatta ile iklim tesirlerini hesaba katarak ve yapı tekniğinin ve yapı hıfzıssıhhasının en modern telakkilerini tatbik ederek ucuz, sıhhi ve güzel meskenlerin ve kolonilerin tesisi lazım geldiği fikrindeyim.” (Egli, 1936: 195)

Abidin Mortaş da yeni Rus mimarisini anlattığı metninde, Rusya'daki köylerin medenileştirilmesine değinirken ([Mortaş] Abidin, 1932), Abdullah Ziya'da köylülerin “parazit” olmalarını engelleyecek imar yöntemleri sunmuştur ([Kozanoğlu] Abdullah Ziya, 1935).

Wagner de yazısının devamında köylüyü köyde bırakmak için alınması gereken tedbirlere yer verecek ve ilerleyen metinlerinde de köylüler hakkında yazmayı sürdürecektir.

Wagner'ın bir diğer önerisinde, İstanbul hinterlandında boş olan tarım arazilerine göçmenler yerleştirilmeli, bu sahalara yüksek ziraat için gerekli teknik imkanlar sağlanmalıdır; bu sayede şehrin ihtiyacı olan gıda maddeleri buradan temin edilebilir; ancak bu noktada arazilere tarım için gereken su meselesinin çözülmesi gereklidir (Wagner, 1936d: 303-304).

Çin'de tarım işleri için organize edilmiş su sistemini örnek veren Wagner, Türkiye'de böyle önlemler alınmadığını ve Türkiye'nin su bakımından fakir olduğunu düşünmüştür. Ancak yine Wagner, ortaya koyduğu yağış miktarı rakamlarıyla, Türkiye'deki yağış miktarının Almanya'yayla aynı olduğunu söyler ve denize dökülüp boşa giden yağmur sularına dikkat çeker. Wagner'in yağmur sularını toplamak için iki önerisi vardır; yüksek yerlerdeki ormanlardan vadilere doğru su kanalları yapmak ve barajlar inşa etmek (Wagner, 1936d: 304).

Wagner'e göre, İstanbul hinterlandında basit barajlar inşa etmek için en uygun yerler; Trakya'daki Ergene Vadisi, Riva Vadisi, Alibey ve Kağıthane köy vadileridir. Wagner, Terkos Vadisi'nin de doğal bir baraj niteliğinde olduğuna dikkat çekmiştir. Ayrıca İstanbul'un yakın çevresinde tarım arazileri oluşturulursa atık sular da bu bölgelere yönlendirilerek kullanılabilir (Wagner, 1936d: 304-305).

Wagner, taşımacılık için de önerilerini sunmadan önce, taşımacılık için kullanılan yolların neden iyileştirilmesi gerektiğine dikkat çeker;

“Ortaçağda İstanbul'a gelen ve İstanbul'dan giden şoselerden hemen de münhasıran gıda maddeleri ve yakacak odun münakalâtı için istifade edilmiştir. Nakil vasıtası da taşımak için eşek, çekmek için öküz idi. ... Bu eski transport vasıtalarını modern transport vasıtaları olan binek otomobili ve kamyon ile karşılaştıracak olursak eski bir günlük yolculuğun şimdi bir saatlik, hattâ yarım veya çeyrek saatlik yolculuk haline geldiğini görürüz. ... Görülüyor ki modern transport vasıtaları dolayısıyla İstanbulun hinterlandı çok genişlemiştir. Bu genişleyişin bugün o kadar göze çarpmayışın sebebi şoselerin henüz iyi bir şekilde yapılmamış olmasındandır.” (Wagner, 1936d: 306)

Wagner, şehirlerarası karayolları için, Anadolu yakasında, Üsküdar-Pendik-İzmit, Üsküdar-Ömerli-Şile, Üsküdar-Beykoz-Riva ana çıkış şoselerinin inşa edilmesi

gerektiğini düşünür (Wagner, 1936d: 306). Trakya hinterlandı için de Şekil 6.7’de gösterilen şoseleri önermiştir;

1.) Eyüpden Edirnekapıdan	}	Terkosa
2.) Topkapı - Çatalca - Belgrad - Karadeniz		
3.) Topkapıdan Silivrikapıdan	{	Küçükçekmece { Çorlu - Edirneye Silivriye { Tekirdağ - Geliboluya
4.) Taksim - Şişli - Büyükdere - Kilyosköy.		

Şekil 6.7 Martin Wagner’in İstanbul’un Trakya hinterlandı için önerdiği ana çıkış şoseleri (Wagner, 1936d: 306)

Wagner, askeri yollar içinde Silivri-Gelibolu ve Silivri-Edirne istikametindeki çıkış şeselerini önemli görmüştür. Uzak mesafeler şose şebekesi içinse Sofya-Edirne-İstanbul-İzmit-Ankara-Şam-Bağdat-Singapur istikametini önerir (Wagner, 1936e: 333). Ayrıca, Wagner’e göre “dünyanın en büyük bir görülmeğe değer şehri” olan İstanbul, İtalya, İsviçre ve Almanya gibi ülkelerin, uzak mesafeler için otomobil yollarını inşa ettiği o dönemde, otomobilli seyahat ulaşımına kayıtsız kalamaz;

“Bilhassa, zengin Avrupalılar için mühim bir seyahat hedefi olan İstanbul şehri, Edirnedeki Eminönüne kadar gelen ve hiçbir yol tarafından katedilmeyen böyle bir “otomobil yolu” inşa etmek imkânını mutlaka hazır bulundurmalıdır.” (Wagner, 1936e: 333)

Wagner’e göre, demiryolu ulaşımının yerini otobüs, kamyon ve otobüsler almıştır ve almaya devam edecektir, bu nedenle Avrupa’dan gelip İstanbul’a ve Ankara’ya uğrayarak Şam’a gidecek Şark Demiryolu’nun yapımına para harcamak yerine, uzak mesafe yollarına yoğunlaşılmalıdır. Dolayısıyla demiryolunun kesintisiz geçişi için Sarayburnu-Üsküdar arasında yapılması düşünülen köprüye de gerek yoktur ki İstanbul, bu köprü yapımı maliyetinin altından kalkabilecek güçte değildir;

“Fakat nerede kurlursa kurulsun bu köprünün kaç malolacağını iyi düşünmek lâzımdır. Bugünlerde inşaatı bitmiş olan ve rampalarile birlikte takriben 13.000 metre uzunluğunda bulunan San Franzisko - Oakland köprüsü yuvarlak hesap 100 milyon Türk lirasına malolmuştur. Bize kalırsa, Boğaziçinde kurulacak bir köprü şöyle bir hesapla takriben 25 - 30 milyon Türk lirası ister. Demek ki sadece bu köprü, Edirnedeki İstanbulla yapılacak tamamen yeri bir uzak mesafe otomobil şosesi kadar pahalı olacaktır. Acaba bu kadar yüksek masrafların mes’uliyeti iktisat bakımından hoş görülebilir mi?” (Wagner, 1936e: 334)

Wagner, Şark Demiryolu projesi yerine ise 1935 yılında Budapeşte’de toplanan “Alliance internationale de Tourisme” birliği tarafından ileri götürülen, her ülkenin

kendi sınırları içerisindeki yolların inşasından sorumlu olduğu, Londra-İstanbul yolunun inşa edilmesini önerir (Wagner, 1936e: 333).

Wagner, sanayi bölgesi için de şehir dışları ve köylerden başka bazı üretim kalemleri için hammaddelerin olduğu bölgeleri önermiştir;

“İnşaata ait maddeler imal edecek fabrikaların, nakliyat meselesi dolayısıyla, müstehlik sahalarının mümkün olduğu kadar yakınında kurulması icap ettiği halde, şeker fabrikaları, değirmenler, yem maddeleri imal eden fabrikalar, süt işliyen müesseseler, konserve fabrikaları, tabakaneler ve saire gibi zirai sanayie ait işletmeler bu gibi maddelerin yetiştirildiği ziraî sahaların merkezinde tesis edilebilirler, elverir ki kuruldukları yerler otomobil şoselerine ve kuvvei muharrike cereyanı şebekesine iyi bir şekil ve surette bağlı bulunsun. Aksi halde Marmara sahillerinde kurulmaları daha muvafık olur ve bu takdirde de lâzım olan kömür kolayca temin edilebileceği gibi mamulât ve masnuatını da müstehlik sahalarına iletilmesi deniz vasıtasıyla gayet kolay olur.” (Wagner, 1936e: 336)

Wagner’ın İstanbul hinterlandı için gezinti, eğlence ve istirahat yerleri hakkındaki düşüncelerini anlatmaya başlarken, halkın geliri az ve kanaatkar olmasından ötürü gezinti ve eğlence gibi ihtiyaçları olmadığını ancak yavaş yavaş “weekend” kültürünü benimseyeceklerini düşünür;

“Bununla beraber hiç şüphe etmiyoruz ki, seneler geçtikçe ve bilhassa refah arttıkça İstanbul halkı da Avrupada İngilizce bir tâbir ile “Weekend” denilen “hafta sonu” usulünü sevecek ve İstanbul halkı da Avrupanın büyük şehirleri halkı gibi cumartesi günü öğleden başlayarak pazartesi sabahına kadar süren tatil zamanını köylerde, kırlarda, tabiatla başbaşa kalarak geçirmeği bir ihtiyaç olarak duyacaktır. O zaman, İstanbul şehri böyle dinlenme yerleri bulmakta her halde güçlük çekmeyecektir.” (Wagner, 1936e: 336)

Wagner, İstanbul’un gezinti yerleri olarak, Boğaziçi sahilini, Kilyos Plajını, Belgrad Ormanını, Florya’yı ve Terkos Gölünü saymıştır. İstanbul hinterlandının gezinti yerleri ise şunlar olacaktır; Gelibolu, Yalova, Bursa, Çatalburnu, Adalar. Sayılan bölgeler, Wagner’e göre, İstanbul havalisinin planı yapılırken göz önünde tutulmalıdır (Wagner, 1936e: 336-337).

6.6. Büyük Şehirler Nasıl Tadil Edilir? (1937)

Metin, 1937 yılında ard arda iki sayıya bölünerek yayınlanmıştır. Wagner, metinde modern şehircilik ilkeleriyle büyük şehirlerin nasıl imar edileceğini anlatmıştır. Ayrıca bir büyük şehrin imarının ne kadar mal olacağını sorgulamıştır.

Wagner’e göre şehirlerin inşacıları hiçbir zaman “şehir inşacısı” olmamıştır;

“Zamanımızın şehir inşacıları unutuyorlar ki kendileri “şehir inşacısı” değillerdir. Ne zamanımızın büyük şehirleri, ne de eskiler, şehir inşacıları tarafından inşa edilmişlerdir, Şehirler çok daha kuvvetli âmiller tarafından, yani makineler ve sermayeler tarafından, inşa edilir.” (Wagner, 1937: 57)

Wagner, şehirlerin inşacılarının her dönemde makina ve sermaye olduğu düşüncesini şu şekilde desteklemeye çalışır;

“Makine ve sermayenin büyük şehirlerimizin yaratılmasında ve şekil almasında hakiki âmil vaziyetinde buldukları keyfiyetinin ne kadar doğru olduğunu tebarüz ettirmek için şöyle düşünelim: Büyük şehrin makinelerinin, yani büyük münakalat makinelerinin, su ve kanalizasyon makinelerinin, havagazı ve elektrik makinelerinin yalnız iki hafta tamamen atıl kaldığını farzediniz. Artık büyük şehirden hayır kalır mı? Yine düşünelim: Büyük şehir doğru akmakta olan sermayeler bir gün kesiliversin... Artık büyük şehir bütün teknik, sivilizasyonel ve kültürel tesisatı ile birlikte yıkılmaz ve nihayet tamamen ölüp gitmez mi?” (Wagner, 1937: 57)

Ayrıca Wagner, makine ve sermayeyi büyük şehrin esas kuvveti olarak nitelendirir ve bu kuvvetlerle şehrin yeni yayılış tarzının planlanması gerektiğini düşünür (Wagner, 1937a: 71).

Wagner’e göre planlı şehirler yapma isteği ve bunun nasıl olacağına dair soruları ortaya çıkaran en büyük gelişimlerden biri otomobil olmuştur. Otomobille beraber, telgraf, telefon, radyo, günlük gazete gibi iletişim araçları, kentlerdeki merkeziliği bozmaya başlamıştır. Bunun neticesinde sermaye de bir noktada toplanmak yerine yayılmaya başlamıştır. Böylelikle sermayenin kıymeti ve tek noktada toplanması gerekliliği anlaşılmaya başlanmıştır (Wagner, 1937: 58). Planlı şehir gerekliliğini ortaya çıkaran bir başka durum ise şöyle gelişmiştir;

“Berlin, Viyana, Amsterdam, Frankfurt, Mayn şehirlerinde harpten sonra yapılmış olan yeni iskânlar her ne kadar çok daha iyi ve pek kıymetli şeyler iseler de, şehir inşacıları böyle, eski bir şehir ağı içine yeni delikler yamalamakla büyük şehirlerin organizminde esaslı bir iyilik elde edilemeyeceğini anlamakta gecikmediler. İşte böylelikle ki; artık her tarafta, büyük şehirlerin organik ve plânlı bir surette tadilâta mazhar olabilmesi için ne yapmak icap ettiği suali zihinleri işgal etmeğe başladı.” (Wagner, 1937: 58)

Wagner, bu soruyu ilk ortaya atanların, “şehir inşacılığını sadece güzellik ve artistlik zaviyesinden gören şehir inşacıları” olduğunu söyler ve Le Corbusier’i örnek gösterir (Wagner, 1937: 58). Wagner’e göre, Corbusier’nin Paris’in imarı için sunduğu önerilerin hayata geçirilmemesinin sebebi, Corbusier’nin “makine ve

sermayenin şehir inşacılığında kendine mahsus kanunları olduğunu henüz kafi derecede anlamamış” olmasıdır (Wagner, 1937: 58).

Zeki Sayar da Arkitekt’te Corbusier’in La ville Radieuse kitabı hakkında yazmış, yazısının sonunda Corbusier’nin iyi bir yazar olduğunu ancak fikirlerinin o günkü şehircilik ilkeleri içinde kabul edilip uygulanabilecek fikirler olmadığını belirtmiştir (Sayar, 1935: 310).

1931 yılında “Lö Korbüziye’nin Muasır Şehri” başlıklı yazısında ise Samih Saim, Corbusier’nin “üç milyon nüfuslu muasır bir şehir” planı üzerinden fikirlerini anlatmış ve onu bir ıslahatçı ya da reformist olmaktan ziyade bir inkılapçı olarak tanımlamıştır (Saim, 1931: 44). Saim’e göre, Corbusier’nin yeni şehir planı, “estetik, iktisat, kullanım ve bugünkü düşünüş tarzına mütabakat itibarile de tetkike şayandır.” (Saim, 1931: 48)

Corbusier’nin plancılığının başarılılığı sebebine değindikten sonra Wagner, daha verimli bulduğu planlama yöntemlerini ortaya koyan Thomas Adams’ın fikirlerine yer vermiştir; “Hiçbir şehir inşacısı şehir inşa edemez. Yapabileceği yegâne şey, şehirlilere şöyle demektir: İşte yaptığım plân! Bu plâna göre hareket edebilirsiniz. Fakat mimar, siz kendinizsiniz” (Wagner, 1937: 58). Ancak Wagner, “şehirlilerin carî teknik ve ekonomik ahvaline uygun surette düşünülmüş, hesaplanmış ve şekillendirilmiş” bir plan hazırlanmadan, şehirlilerin şehrin mimarları olamayacağını söylemiştir (Wagner, 1937: 58).

“Bir büyük şehrin ne kadara mal olacağı”nı hesaplariken ise Wagner, İstanbul, Berlin ve Newyork şehirlerinin tesis maliyetlerini ortaya koymuştur (Şekil 6.8).

3 büyük şehrin umum tesis masrafları				
	İstanbul	Büyük Berlin	Büyük Newyork	
1.) Nüfus	740.000	4.300.000	10.000.000	
2.) Umum tesis masrafları (Milyon Mark olarak)	1.360[*]	27.500	196.000	
3.) Nüfus başına isabet eden umum tesis masrafları (Mark olarak)	1.840	6.350	19.600	
4.) Milli gelirden nüfus başına isabet eden miktar, (1929 da, Mark olarak)	300	1.800	5.000	
5.) İstanbulla nisbetle emsal	6	6	17	
...[*] Tarihi san'at abideleri hariçtir.				

Şekil 6.8 Martin Wagner'in hazırladığı, İstanbul, Berlin ve New York için tesis masraflarını gösterir tablo (Wagner, 1937a: 71)

Wagner'e göre, şehir plancılarını hayal aleminden kolayca çıkartacak olsa da şehirciye bir hareket noktası da gösterecek bu tablo, şu sonuçları vermektedir;

“Bu üç şehrin gelirin birbirleriyle mukayesesi de şu neticeyi verir: İstanbulluya nazaran Berlinli takriben 6 misli, Newyorklu ise takriben 17 misli daha zengindir. Bu zenginliği bittabi sadece rakamların ifadesi itibarile kastediyoruz. İşte böyle bir mukayeseden anlaşılıyor ki, her şehir ayağını sermaye ve gelir yorganına göre uzatmakla mükelleftir ve fakir bir şehir, şehir inşacılığı bakımından, zengin bir şehrin yapabileceğini yapamaz.” (Wagner, 1937a: 71)

Wagner, şehir plancısının hareket noktasının, nüfus başına düşen şehir masrafını azaltma hedefi olduğunu düşünür. Bunun için yapılacak ilk iş ise “durmadan çalışmak isteyen makine ve sermaye”ye karşı çalışma sistemini 2 ya da 3 vardiyalı yapmaktır. Bu sayede hem ulaşım araçlarından hem makinalardan hem de çalışanlardan alınan verim artacaktır (Wagner, 1937a: 72).

Wagner'e göre, şehrin boşa giden sermaye yatırımları belirlenmelidir, şehirler de şirketler gibi senelik kar zarar hesaplarını tutmalıdır; çünkü “şehrin boşa giden ve istifade edilemeyen sermaye yatırımları şehrin çalışan halkı tarafından verilmiş paralardır ve şehrin iradından, yani eşya fiyatlarının yüksekliği, vergilerin yüksekliği, harçların ve sairenin yüksekliği şeklinde ödenmektedir.” (Wagner, 1937a: 73).

Wagner'in bir büyük şehri planlamak için verdiği tüm önerilerin çıktığı en önemli nokta, iktisat planını öncelemektir; “İktisadi havalı plânlayışı ve mahal plânlayışı yapılmadan iktisadi şehir inşa edilemez.” (Wagner, 1937a: 74)

Wagner, benzer konulara 1937’de Ankara Siyasal Bilgiler Okulu’nda verdiği konferansta da değinmiştir. şehircilikte sermayenin önemi üzerine yaptığı konuşmada, bir Anadolu kenti olan Akhisar’ı da İstanbul, Berlin ve New York arasında yaptığı karşılaşmaya eklemiştir (Wagner, 1937e).

İstanbul’un imarının ne kadara mal olacağı konusu ise Wagner’in Arkitekt’teki aynı konulu metninin yayınlanmasından sekiz ay sonra Cumhuriyet Gazetesi’nde gündeme gelecektir. Yunus Nadi, 17 Kasım 1937 tarihli gazetenin “İstanbul’un imarında devlete ve memlekete düşen vazifeler” başlıklı başmakalesinde İstanbul’un imarı için devletin yardım yapacağı bilgisini almış, devletin yıllık 2,5 milyon lira vermesini yerinde bulmuştur. Nadi’ye göre devletin vereceği paraya ek olarak İstanbul halkından alınan vergilerin artırılması ve yıllık 2,5 milyon lira da belediyeden bu iş için para ayrılması kolay olacaktır. Bu sayede 2,5+2,5 toplamda yıllık 5 milyon lira ile on yıla kalmadan İstanbul’un imarı tamamlanabilecektir (Cumhuriyet, 17 Kasım 1937).

Wagner bu yazı üzerine gazeteye İstanbul’un yıllık beş milyon lira ile imar edilemeyeceğine dair ağıklamalarda bulunduğu bir mektup göndermiştir. Wagner’in bu mektubu, gazetede paylaşılmış, mektuptan önce de Yunus Nadi, İstanbul’un imarının ne kadar kolay olduğuna dair yorumlarda bulunmuştur; “İstanbul’un imarı en kolay işlerdendir, çünkü bu şehir zaten tarihi ve bedii güzelliklerle dolu bir beldedir. Siz ona sadece çekidüzen vereceksiniz, o kadar.” (Cumhuriyet, 20 Kasım 1937). Nadi’ye göre, Wagner onları yanlış anlamıştır;

“Doktor İstanbul’un imarını, adeta İstanbul’u baştan başa yıkarak onun yerine yeniden bir şehir ikame edeceğimiz gibi bir manada anlamıştır. (...) Ancak biz İstanbulun imarı işini, İstanbulun modern anlayışlara göre düzeltilmesi manasında telakki ediyoruz.” (Cumhuriyet, 20 Kasım 1937)

Wagner’e göre, İstanbul’un imarı için yıllık 37 milyon liraya ihtiyaç vardır. Wagner, İstanbul şehrini Berlin ile karşılaştırmış ve Berlin’in İstanbul’dan 3,5 kat daha değerli bir halde olduğunu söylemiştir. İstanbul’un Berlin derecesine yükselmesi için 1,7 milyar liraya ihtiyaç vardır. Wagner, İstanbul’u Batı şehirleri seviyesine yükseltecek araçları şu şekilde sıralamıştır;

“1-Hususi ve umumi sermaye teşekkülüne yardım etmek. 2-Kabili tahakkuk olmıyan projelerden uzak kalan, tamamile ekonomik gayeler güzen ve bazı Avrupa şehirlerinin imarında görülen budalaca hatalardan sakınan planlaşma ve icraat programı. 3-Mufassal bir

Wagner, İstanbul nüfusunun büyük bir kısmının gelirlerinin az olmasından ötürü toplu taşıma araçlarından yararlanmadığını ve iş yerlerini evlerine yakın yerlerde aradıklarını söyler. Wagner'e göre, bu durum İstanbul planı hazırlanılırken dikkat edilmesi gereken bir husustur;

“Şehirciliğin en mühim esaslarından biri olan ikamet ve çalışma mıntakaları arasındaki bu gayet tabii inkişaf, bilhassa topoğrafik vaziyetinden dolayı, geniş sahillerile büyük bir sahaya yayılan İstanbulun yeniden inşasında, daha büyük bir ehemmiyet kesbeder. Böyle büyük mikyasta yayılmış şehirler ancak modern nakil vasıtalarıyla bağlanabilirler.” (Wagner, 1937b: 112)

Bu düşüncesine karşın Wagner, ulaşım araçlarına yapılacak masrafı zararlı bulmuştur ve bunun yerine çalışma yerleri ile ikametgah yerlerini birbirine yakın şekilde konumlandırarak bir siedlung sistemi önermiştir. Wagner'e göre şehrin az gelirli nüfusunun oturduğu yerlerde bu sistem zaten gelişmiştir; örneğin Fatih-Eyüp bölgesinde toplu taşıma kullanımı İstanbul'un ortalama seyahat miktarından daha düşüktür çünkü, halk, yakındaki iş yerlerinde çalışmaktadır (Wagner, 1937b: 112). Wagner, Kadıköy'ün de halkın gelirinin yüksek bir bölge olduğunu ve İstanbul'un ortalama seyahat miktarından daha fazla seyahat ettiklerini söyler (Wagner, 1937b: 112).

Öte yandan Wagner, İstanbul'daki nüfus dağılımını dengesiz bulmaktadır. Wagner'e göre gereğinden yoğun ve gereğinden seyrek nüfuslu bölgeler, buldukları bölgelerin sıhhatini, ekonomisini etkileyerek, şehrin düzgün bir şekilde gelişmesini engeller. Bu nedenle Wagner, İstanbul'daki nüfusun yayılışının dengelenmesi gerektiğini düşünmektedir; ona göre bu iş için önce inşaat kanunları hazırlamak gerekir (Wagner, 1937b: 113). Wagner'in İstanbul için öngördüğü inşaat şekli ise şöyledir; “İstanbulun hârikulâde tabii manzarası ve topoğrafik vaziyetinden dolayı 2, 3 ve 4 katı tecavüz etmiyen ve her eve büyük bir bahçeyi temin eden bir inşaat tasnifi arzu edilir.” (Wagner, 1937b: 113).

Wagner'e göre, ulaşım araçlarının mı mevcut inşaatı takip edeceği; inşaatın mı ulaşımına tabi olacağı konusu da tartışılmalıdır. Wagner, modern şehircilik anlayışı içerisinde inşaatın ulaşımına tabi olduğunu söyler (Wagner, 1937b: 113). Wagner, İstanbul için, yanlarına inşaat sahaları kurulacak yolları ise şu şekilde belirlemiştir;

“Biz burada mevkileri icabı İstanbulun en seri ve en fazla iş yapma kabiliyetli hatları olarak inkişafa müstaid Sirkeci - Filorya ve Haydarpaşa - Pendik banliyö hatlarına işaret etmek

Wagner, bir tabloyla birlikte, İstanbul'daki ulaşım firmalarının 1913 yılından 1936 yılına kadar kaybettiği yolcu miktarını ortaya koymuştur (Şekil 6.11).

Münakale firmaları	Sene	Yolcu	Sene	Yolcu	Kaybedilen yolcu	Kazanılan yolcu
1. Şirketi Hayriye	1913	= 18.613.000	1936	= 9.131.000	9.482.000	
2. Haliç	1913	= 10.321.000	1935	= 3.602.000	6.719.000	
3. Akay	1927	= 11.694.000	1935	= 11.083.000	611.000	
4. Tramvay	1926	= 62.202.000	1934	= 56.012.000	6.190.000	
5. Tünel	1927	= 10.843.000	1934	= 6.906.000	3.937.000	
6. Şark Banliyösü	1929	= 3.792.000	1935	= 3.024.000	778.000	
7. Anadolu Banliyösü	1929	= 3.375.000	1935	= 2.521.000	845.000	
8. Kadıköy Tramvayları	1928	= 1.378.000	1934	= 3.057.000		1.679.000
9. Otobüs			1936	= 3.904.000		
10. Taksi		(Tahminen)	1936	= 4.750.000		

Şekil 6.11 Martin Wagner'in hazırladığı, İstanbul'daki ulaşım şirketlerinin 1913-1936 yılları arasındaki yolcu sayılarını gösterir tablo (Wagner, 1937c: 143)

Wagner'e göre bu yolcu kayıplarının sebepleri şunlardır; Birinci Dünya Savaşı, 1929'da patlayan ekonomik kriz, birbirine rakip ulaşım firmalarının artması (özellikle otomobil ve otobüs kullanımının yaygınlaşması) ve ikamet ve ticaret bölgelerinin yer değiştirmesi (Wagner, 1937c: 144-145).

Wagner, İstanbul'da ulaşım araçlarının idaresinin tek bir elden olması gerektiğini düşünmektedir. Birtakım araçlarının birbirine rakip olarak birbirinin yerini almasını eleştirir. Örneğin, Şark demiryolları alınmış, bu hatta ulaşım ucuzlatılmış, ancak aynı hatta otobüs ulaşımına izin verilmiştir, bu durumda otobüs ulaşımının verimi az olacaktır; benzer eleştiriler Taksim-Yenimahalle otobüs hattı içinde geçerlidir: "Bu hat da tramvay münakalatına Taksim ve Şişli arasında lüzumsuz bir rekabet yapıyor. Bu da Şişliden itibaren işletilmeğe başlanmalı ve tramvaya yolcu getirici olarak kullanılmalıdır." (Wagner, 1937c: 144).

Wagner'e göre, İstanbul'un modern bir şekilde planlanması için atılacak ilk adım ulaşım planının hazırlanmasıdır;

"Müttehid bir münakale politiği takip edilmeden, İstanbul şehrinin modern şehircilik prensiplerine uygun bir inkişafını düşünmeğe kat'iyen ihtimal yoktur. Bundan dolayı İstanbul şehri, bütün kuvvetini münakalâtın plânlanmasında ve seyrindeki bu vahdeti tesise sarfetmek mecburiyetindedir." (Wagner, 1937c: 145)

Nitekim 1928'de Berlin, 1933'te ise Londra şehirleri, tüm ulaşım araçlarını tek bir firma altında toplamıştır. Wagner'e göre, İstanbul'da da bu şekilde, tüm araçları yönetecek, gerekli yerlerde yollar açıp kapayacak, şehrin ulaşım planını hazırlayacak, şehrin ulaşımının istatistiğini tutacak yeni bir firma açılmalıdır (Wagner, 1937c: 146).

Wagner, İstanbul'un nüfusunun mntikalara taksimi planına göre, ulaşım planının ilerlemesi gereken yönü de çizmiştir;

“1. Haliç ve Boğaziçinin iki sahiline muvazi modern münakale yollarının en iyi bir döşeme ile inşası ve bu yolda modern otobüs münakalatının temini. (Beşiktaş - Bebek tramvay yolu bu takdirde kaldırılarak yerine otobüs münakalesi temin edilmelidir.) 2. Beyoğlu ile İstanbul arasında işliyen bazı tramvay hatlarının otobüs veya trolleybüse kalbedilmesi ve Galata köprüsü tramvay münakalatını tahfif etmek için bu vesaitin Atatürk köprüsünden geçirilmesi. 3. Haliç ve Boğaziçi sahil yollarının inşasından sonra vapur münakalatı karşı sahiller arasında işliyen feribot münakalatına tahvil edilmeli ve yolculara aynı biletle diğerk nakil vasıtalarına aktarma etmek hakkı verilmelidir. 4. Bugünkü tünelin, ufak bir tadilâtle bir istikamette giden tramvay münakalatı için kullanılıp kullanılmıyacağı meselesi de teknik noktâi nazardan tetkik edilir. (1934 de Tünel yolcuları 6.900.000 ve Şişli - Tünel tramvay yolcuları 1933 de 7.409.000 dir.)” (Wagner, 1937c: 146)

6.9. İnşa Etmeyen Bir Millet Yaşamıyor Demektir (1937)

Wagner 1937 yılının son aylarında yazdığı metninde Atatürk'ten ve onun şehir planına verdiği önemden övgülerle bahseder;

“Türk Devletinin önderini sadece başarmış olduğu işlerden tanıyanlar bile pek iyi bilirler ki o, düşünce ve tasavvurları hemen işe kovalattırır ve bu işleri. Hükümetinin “Rasyonel ve plânlı çalışması” ile emniyet altına almasını bilir. Modern Türkiyenin yeni Başşehri Ankara da bir zamanlar tam mânasile bir tasavvurdu ve sonra iş haline gelmiştir.” (Wagner, 1937d: 276)

Bu içerikte bir metnin, Wagner'in uygulanan tek projesi olan, kendisine Atatürk tarafından verilen Türk Tarih Sergisi sergi alanı tasarımı görevinden hemen sonra yazılmış olması ilginçtir.

Wagner, Türkiye'deki modernleşme çalışmalarıyla beraber şehircilik çalışmalarına da önem verildiğini anlattıktan sonra, neden modern idare edilen şehirlerde şehir planının hükümetin bir parçası haline geldiği sorusuna cevap aramıştır.

Wagner'e göre medeniyet, New York'da olduğu gibi, bir dizi makina kulelerinin bir araya gelmesiyle oluşacak bir olgu değildir. “En medeni ve en müferreh seviye”ye ulaşmak için insan-makina ilişkisi doğru bir şekilde kurulmalıdır (Wagner, 1937d: 277). Wagner, makinaların liberalizm düşüncesi altındaki kullanımını eleştirir;

“Herkesin dilediğini yapmasına hak vermiş olan ve makine devrinin en modern köle yığınlarını ihtiva eden Liberalizm, bu makine devrini boşa işliyen müthiş bir motor haline

sokmuş ve onu insanlara hizmetkâr yapacak yerde insanları onun altında ezilen birer köle haline getirmekten başka bir şey becerememiştir.” (Wagner, 1937d: 276)

Wagner, 19. yüzyılda herkese dilediğini yapma özgürlüğü veren düşünceleri, şehirlerin plansızca gelişmesinin en büyük sebebi olarak görmüştür. Wagner’e göre, özellikle fakir milletler, 19. yüzyılda yapılan hatalara düşmemeye dikkat etmelidir (Wagner, 1937d: 277).

Wagner için modern şehir inşacılığının şartları şunlardır; spekülasyona dayanan arsa sermayesinden kaçınmak, tüm devletin şehir planlarını tek bir elden yönetmek, hacimlerin planlanışını ekonomik planlarla birlik halde ortaya koymak, inşa programını şehrin bugünkü ve yarınki büyüklük ölçülerine göre hazırlamak. Wagner’e göre şehrin yarınki halinde, yani büyüyüşünde de ekonomik ve teknik sınırlar çizilmelidir. Şehir uçsuz bucaksız bir büyümeye terk edilmemelidir. (Wagner, 1937d: 277).

Wagner’e göre, her millet kendi yaşayışına göre bir yapılaşma ortaya koymalıdır;

“Her modern milletin kendine göre bir yaşayışı vardır ve yapılarının da buna göre biçimlendirilmesi lâzımdır. Civarın tabii manzarası, iklim, milletin âdetleri, teamülleri de ayrıca bir biçimlendirilme tarzı isterler ve bu biçim-verişin başka manzaralardan, başka iklim şartlarından farkı pek de az olmayacaktır.” (Wagner, 1937d: 278).

Wagner için, Türkiye’de milli bir yapılaşma ortaya koymanın yolu, Türk mimarların halktan, okullarından ve hükümetten göreceği desteğe bağlıdır. Mimarlar özellikle halkın isteklerine dikkat etmeli, tarihlerinde bulunan sanatların ne kadar bereketli olduğunu görmelidir;

“Bu güzel sanat, gıdasını Türk an’anesinde bulacaktır. Fakat göğdesi, yaprakları, çiçekleri ve yemişleri, içinde yaşadığımız zamana kadar, hattâ gelecek zamanlara kadar, yükselmelidir ve nesiller bizim Yirminci asır çocukları olduğumuzu, devrimizin bütün yapılarının da makine için ve makine ile yapılmış bulunduğunu asla inkâr edemeyeceklerdir. Bu yol, Türk milletini en medenî ve en müreffeh varlığa yükseltecek yoldur. Tarihte yeni hayat daima yeni yapı demektir. Bugün de inşa etmeyen bir millet, yaşıyor sayılamaz.” (Wagner, 1937d: 278)

6.10. Şehir İnşası Ne Demektir? (1938)

Metin, Martin Wagner’in Güzel Sanatlar Akademisi’nde verdiği bir dersten alınmıştır. Wagner’in derste daha önceki metinlerinde yer alan, büyük şehirlerin hastalıkları, bir büyük şehrin ne kadara mal olacağı, şehir inşasında makina ve sermayenin önemi gibi konulara yer vermiştir.

Wagner metinde, öncelikle, şehir imarı ve şehir inşası terimleri üzerinde durmuştur ve şehir plancısının esas vazifelerinden birini açıklamıştır;

“Şehir imarı ve inşası aslında hayat yaratmak ve iktisat vücade getirmekten başka bir şey değildir. Ve şehir mütehasşısının esas vazifelerinden biri de yeni Türk hayat ve iktisadına en uygun ve yalnız ona mahsus olan (Specifique) kıyafeti vermektir. Garbî Avrupa şehirlerinin arta kalan kıyafetlerini yeni Türkiyeye ithal etmek ve bu 19 uncu asır şehirlerinin bütün hata ve günahlarını bir defa da yeni Türkiyede yaşamakla yeni Türkiyenin ne devletine ne de milletine hizmet edilmiş olur.” (Wagner, 1938: 21)

Wagner’e göre, Türk uzmanlar, Avrupa’dan neyi alıp neyi bırakacağını iyi bilmelidir. Ayrıca Wagner’e göre, “şehre sanatkarane bir şekil verme” olgusu, 19. yüzyıldan kalmıştır. Bir milletin hayat ve iktisadı sanata uydurulamaz;

“Bir milletin hayat ve iktisadının teşekkülüne karşı hiç bir san'at inkişaf edemez. İşte yeni bir hayat ve iktisadın oluş ve teşekkülünün bir merhalesinde bulunan zamanımızın; eski devirlerin san'at eser ve başarımlarına karşı ihtiyatla uzak durmasının en esaslı sebebini teşkil eder.” (Wagner, 1938: 21)

Wagner, Avrupa’da şehir inşacılığında yön değiştirilmesinin en büyük sebebini Fransız İhtilali olarak görür. İhtilal’le birlikte hayat ve iktisat kuvvetleri, kültür çevresine bağlı olmaktan çıkmıştır, özgürlük tanımı ekonomik olarak da temellendirilmiştir. Böylece şehir inşası da yön değiştirmeye başlamıştır. Makinanın gelişimi ve şehirlerdeki nüfuslar birbirine paralel olarak artmıştır. Modern zamanın köleleri, makina ve sermaye olmuştur (Wagner, 1938: 22).

1936 yılında yayınlanan “İstanbul’un Seyrisefer Meselesi” metninde büyük şehirlerinin bir hastalığını makina ve insan hayatının ahenk içinde olmaması olarak gördüğünü söyleyen Wagner, hastalık vurgusunu burada da yaparak ne makinaya ne de insana göre ihtiva edilmeyen planlarda, bunların israf olduklarını söyler (Wagner, 1938: 22);

“(…) yani biz zor çalışan insan ve makine kuvvetini her yerde israf ediyoruz. Eğer büyük şehrin hayat ve iktisadi bünyesini makine kuvveti esasına göre tanzim veya ayar etseydik, hayat standardını bugünden çok daha yükseltebilirdik.” (Wagner, 1938: 24)

Öte yandan makina çağı, makinaların köle olduğu düzeni değiştirmeye başlamış ve insan makinanın kölesi haline getirmiştir;

“Bu suretle modern makine esirleri hayat, iktisat ve asrî şehir yapıcısı olmuş oluyorlar. Bunların emrile şehir başka şekil alıyor ve yeni şehir bina ediliyor. Makine şehirlerimizin

eski dar çerçevesini parça parça etti. Yani hayat ve iktisat şekli aynı zamanda yeni şehir tesisatı icab ettirdi.” (Wagner, 1938: 23)

Wagner’e göre makinanın getirdiği şehir anlayışına en iyi örnek, New York’dur. New York’da 20.000 insan bir gökdelenin inşası için çalışmakta, ulaşım metrolarla yer altına indirilmektedir. Büyük şehir, bir çıkmaza girmiştir ve “Bu çıkmazdan kurtulmak için biricik çare varsa o da ancak ya bir zelzele veya dinamittir.” (Wagner, 1938: 23).

Wagner, geleceğin şehirlerini ise “şerit-şehirler” olarak tasvir etmektedir çünkü artık makina, şehrin şeklini belirlemektedir ve bu makinalar, demiryolu, şehir trenleri ya da ana caddeler boyunca uzanan şerit şehirleri meydana getirir. Ayrıca Wagner’e göre, yine makinalar, şehrin iktisadi planlayışını dikte eder. Bu şekilde bir planlama özellikle fakir ülkeler için büyük önem taşımaktadır;

“Pek çok zengin olanlar yani yaptıkları ikametgâh saraylarının fiyatlarını sormayabilirler, yahut pek zengin şehir veya memleketler şehir imarına ait fantastik plânları fiyatını sormadan tahakkuk ettirmek yükünü ihtiyar edebilirler. Bugünkü makine devrinin seneden seneye pahalılaştan şehir inşasının maliyet fiyatı üzerinde düşünmek fakir memleketlerin esas meselesi olmalıdır.” (Wagner, 1938: 24)

6.11. Cadde İnşası (1938)

Bu metin de Wagner’in 1937 yılı Ocak ayında Güzel Sanatlar Akademisi’nde verdiği bir dersten alınmıştır. Wagner, metinde İstanbul’da inşa edilecek yaya yolları üzerine fikirlerini anlatmıştır.

Wagner’e göre, kaldırımlar, insan süratinin çok üzerinde araçların kullanılmaya başlanmasıyla ayrı bir önem kazanmıştır. Bu yolların ebatları, inan ebatları, hareketleri ve yolun işleklil derecesine göre belirlenmelidir. Şehir inşacısının bu konudaki vazifesi ise yolun yükünü, alacağı tedbirlerle mümkün olduğunca azaltmasıdır (Wagner, 1938a: 57-58). Wagner’in kaldırımlar için önerisi şu şekildedir;

“Bir yaya yolu her birisi 0.85 metre genişliğinde en az 4 dane gidiş izi ihtiva etmeli. Bunlardan 2 danesi bir cihete doğru diğer 2 si de aksicihete doğru kullanılmalı. Bu izlerden kenarda olanlar, yani kaldırımın kenar ve evlere muttasıl olan taraflarında olanlar (gezinti izi) olmalı. Çünkü birinci halde insanlar vesaiti nakliyyeye, ikinci halde ise dükkânlara ve saireye dikkat etmek mecburiyetinde olduklarından yavaş yürürler. Diğer iki dahili iz ise yürüyüş izi

diyelim Bu iz sayesinde insanlar, caddenin vesaiti nakliyyeye mahsus olan ortasına geçmeden biri birlerini geçebilirler.” (Wagner, 1938a: 58)

Wagner, kaldırım genişliğini belirleyen bir deîğer etmenin de yer altında bulunacak tesisat elemanları olduğunu düşünmüştür. Kaldırımların altında bulunması gereken altyapı unsurlarını şu şekilde sıralar; posta kablosu, itfaiye ve polis için kablo, su ve havagazı boruları, elektrik kabloları, yağmur ve pis su tahliye boruları ve yağ, petrol boruları (Wagner, 1938a: 59).

Wagner’e göre, ağaçlar hem gidiş gelişi görmeye hem de ulaşımına mani olur bu sebeple kaldırımlara konulmamalıdır;

“Bu da bize tabiati tekniğin birbirleriyle uyuşmadığını binâenaleyh her birine ayrı ayrı hayat imkânı vermenin zaruri olduğunu gösteriyor. Bu itibarla sokağın manzarasını ağaçtan mahrum etmek istemeyen şehir mütehassısı ona başka bir yer vermek mecburitetindedir.” (Wagner, 1938a: 59)

Wagner, yaya yollarından bahsederken, büyük şehirlerde outran insanların yürüme ihtiyacına da değinir;

“Meslek sahibi insanların ekseriyet itibariyle oturarak çalışmak mecburiyetinde kalmaları ve modern makinelerdeki çalışma usullerinin insan bedenini tek taraflı çalışmağa sevketmesi insanın vücudündeki azaların tekrar ahenkli bir şekilde işlemlerini temin edecek “uzun yürümelere-Auslauf” büyük bir ihtiyaç hissettirmektedir.” (Wagner, 1938a: 60)

Wagner’e göre şehir plancısı, ihtiyaç duyulan bu yürüme yollarını, araç ulaşımından uzakta ve doğa manzaralarının görünebileceği yerlere koymalıdır. Ayrıca yaya yolları, üzerlerinde keten örtüler ya da sarmaşıklarla, sokak üstündeki evlerden çıkan konsollarla veya kolonatlı inşa edilmeleriyle yaz aylarında güneşten korunmalıdır (Wagner, 1938a: 60).

Wagner, metinde New York’da uygulanan katlı yaya yollarını da eleştirmiştir, bu yolların inşası hem kanuni hem mali olarak zor olmakla birlikte katlı yollar, işlevsizdir ve zoraki çabalamalardır;

“Hiç bir vakit büyük şehirler hastalığının şifasına götürmeyen bu zoraki çabalamalar, plânlar yerine modern şehir mimar ve mütehassısı, bu büyük dünya şehirlerini tekrar eski tabîi, insanî ve iktisadî vaziyetine nasıl getirebileceğini düşünmeği unutmamalıdır.” (Wagner, 1938a: 60)

Wagner, yaya yollarının maliyetini ise 1934 yılında Berlin’de inşa edilen yaya yollarının fiyatlarından yola çıkarak hesap eder. Buna göre;

“Berlin şehrinin bütün yaya yollarının inşa masrafı 125 milyon Türk lirası tutmuş olacaktır ki adam başına takriben 30 Türk lirası düşecektir. Berlin'den daha geniş bir sahaya yapılan istanbul şehri bütün yaya yollarını, beher metre murabbainı vasatî olarak 5 Türk lirası üzerinden yaptıracak olsa beher şehirliye isabet eden masraf belki de 50 Türk lirasını ve bütün masraf da 35 ilâ 40 milyon Türk lirasını bulacağdır. Bu rakkamlar da insana şehir imar ve inşasında tam yerine tasarruf etmesinin ve sermayeyi beyhude ve fuzulî olarak bir yere gömerek asıl hayatî ehemmiyeti haiz olan ve daha fazla hasılat getiren ve gösterişli olan yerlerden mahrum etmesinin ehemmiyetini göstermektedir.” (Wagner, 1938a: 61)

6.12. Türk Şehirleri ve Mevcut Sahalardan İstifade “Ekonomisi” (1938)

Wagner’e göre, “Plânlı bir şehirciliğin ilk şartı plânlı bir “mevcut sahalardan istifade ekonomisi” dir.” (Wagner, 1938b: 82).

Wagner, bu metinde şehrin genişletilerek boş mevcut sahalardan istifade ve şehrin ıslahı ile mevcut sahalardan istifade ekonomisi üzerine düşüncelerini yazmıştır.

Wagner, Avrupa’da şehir genişletme politikasının liberal bir zihniyetle, herkesin istediğini yapması halinde ilerlediğini düşünür. Wagner’e göre, boş topraklardan istifade edilirken, belediyeler yükselen arsa kıymetlerine karşı planlı bir ekonomi takip etseler dahi, zarar edilebilir. Wagner bu durma sebep olarak şunları sayar; belediyeler, satın aldıkları bir arsanın ne zaman değerleneceğini kesin olarak bilemezler, satın aldıkları arsalarla bütünlüğü bozan ve başkalarına ait küçük küçük arsalar olacaktır ve belediyeler kendi arsa fiyatlarını arttırırken hususi arsaların da fiyatları artabilir (Wagner, 1938b: 82).

Bu durum Avrupa’da mevcut olan durumdur, Türkiye’de ise “Türk belediyelerinin “mevcut sahalardan istifade ekonomisi” yaparken Avrupa şehirlerinde toprak alım, satımı işlerinde elde edilmiş olan tecrübelerden başka Türkiyeye has olan ahval ve şartları da göz önünde bulundurmaları lâzımdır.” (Wagner, 1938b: 83). Örneğin, Türk şehirlerinde görülen büyümeler, Avrupa’dakine göre daha küçüktür ve bu büyümeler, üzerinde tarım yapılan arazilerde değil de daha önce inşa edilmiş bulunan arazilerin tekrar inşası niteliğindedir. Ayrıca Türkiye’de belediyelerin sermaye kuvvetleri de daha azdır. Bu sebeplerden ötürü Wagner, Türk şehirlerinde büyüme yoluyla “mevcut sahalardan istifade ekonomisi”nin Avrupa’dakinden daha güç olduğunu düşünmüştür (Wagner, 1938b: 83).

Wagner, şehrin ıslahı yoluyla mevcut sahalardan istifade etmekte de zorluklar barındırdığını düşünür;

“Şehrin ıslahı, yani pek eskimiş şehir kısımlarının ve mahallerin yenilenip modernleştirilmesi yolunda “mevcut sahalardan istifade ekonomisi” nin daha ilk karşılaşılan güçlüğü bu mevzuun ucuz tarlaların mübayaasına veya istimlâkine değil de üzerinde binalar bulunan yüksek kıymette şehir sahalalarına, yani yüksek bir toprak rantı getiren sahalara temas etmesindedir.” (Wagner, 1938b: 83)

Öte yandan, Wagner’e göre, bu şekilde yapılan ıslah işleri her zaman belediyenin zarar etmesi ile bitmiştir. Wagner bu duruma Londra’da gerçekleştirilmiş çeşitli çalışmaları örnek verir (Şekil 6.12).

1.) Garrik Street, 1861 senesinde icra edilmiştir.	28 %
2.) Southwork Street, 1864 senesinde icra edilmiştir.	63 %
3.) Queen Victoria Street 1871 senesinde icra edilmiştir.	47 %
4.) High Street 1869 senesinde icra edilmiştir.	67 %
5.) Piccadilly Circus	67 %
6.) Strand to Holborn, keşfe göre	34 %

Şekil 6.12 Martin Wagner’in hazırladığı, Londra’da gerçekleştirilen çeşitli ıslah çalışmalarında edilen zararı gösterir tablo (Wagner, 1938b: 84)

Wagner, “Şehir ıslah işini Avrupa şehirlerinde bile son derece güçleştiren ve pahalılaştıran bütün bu sebepler Türk şehirlerin de bittabi daha kuvvetli bir derecede kendilerini gösterirler.” diyerek Türk şehirlerinde, Avrupa’dakinden farklı bir şekilde, nasıl bir ıslah çalışması yapılması gerektiğini anlatır (Wagner, 1938b: 84).

Wagner’in önerileri şu şekildedir; şehirde bulunan tüm devlet kurumlarına ait arsaların kaydı çıkarılmalı, hangi arsaların elde kalacağı hangilerinin satılacağı belirlenmeli, belediyelere özel alım hakları tanıyan yeni bir kanun çıkarılmalı, inşaat sahaları için keşif raporları hazırlanmalı, belediye arsaların alımı, değişimi vb. konularda acele etmeyip fırsatlar beklemeli, emlak piyasası devamlı olarak takip edilip vergi, fiyatlandırma vb. konularda gerekli tedbirler alınmalı, yenisini yapma işine hemen girilmeyecekse ev, işyeri vb. binaların yıkımları hemen yapılmamalı, istimlak uygulamalarını pahalılaştıracak çalışmalara karşı önlemler alınmalı (Wagner, 1938b: 84-85).

Wagner' göre, Türk şehirlerinde düşünülmesi gereken bir mevzu da evleri yıkılan halkın büyük kısmının kira masraflarını karşılayamayacak olmasıdır;

“Şehirlerin tamamen ikametgâh mahallelerinden ibaret bulunan eski kısımlarında ıslah ameliyesi yapabilmek için pek uzun bir zamana ihtiyaç vardır. Bu sebeple, mevcut eski ikametgâhları vakitsiz ve radikal bir surette yıkmak doğru değildir.” (Wagner, 1938b: 86).

Wagner, yazısını yine sermayenin önemini vurgulayarak bitirmiştir; “gerek yeni şehirler esnasında, gerekse eski şehirlerin ıslahında en kudretli şehircilik mütehassısı her zaman için sermayedir.” (Wagner, 1938b: 86).

Metnin sonuna dergi tarafından, Wagner'in Türkiye'den ayrılış haberini üzümlere aldıklarına dair bir not düşülmüştür. Dergi ekibi, Wagner ile temaslarının süreceğini bildirmiştir;

“Yakında memleketimizi terkedecek olan kıymetli ilim adamı ile mecmuamız daimî temasını devam ettireceğini karilerine bildirir. Doktor Wagner'in Türkiyede bulunduğu müddet zarfındaki mesaisinin bilhassa tam bir ilim adamı olarak çalışması nazarı dikkati celbediyordu.” (Wagner, 1938b: 86)

Wagner'in dergi ile tek teması ise 1939 yılında gerçekleşen Erzincan Depremi sebebi ile olacaktır.

6.13. Zelzele Mıntakası için Düşünölmüş Mukavim; Standart Ev Projeleri (1940)

1939 yılının Aralık ayında Erzincanda büyük bir deprem meydana gelir. Deprem sonrasında Behçet Ünsal ve Wilhelm Schütte'nin depreme dayanıklı konut ve deprem sonrası konut inşası hakkında yazıları Arkitekt Dergisi'nde yayınlanmıştır⁵ (Ünsal, 1939; Schütte, 1940). Depremden bir yıl önce Türkiye'den ayrılmış olan Martin Wagner de 1939 yılında deprem bölgesi için kullanılabileceğini düşündüğü büyüeyebilen prefabrik konut projesi ile Türkiye ile yeniden ilişki kurmuştur. Wagner'in projesinin ayrıntıları Arkitekt dergisinde yayınlanmıştır; bu öneri, Wagner'in proje olarak yayınlanan ilk önerisidir (Şekil 6.13) (Wagner, 1940).

⁵ Behçet Ünsal ve Wilhelm Schütte'nin önerilerin detayları için bkz. Bölüm 5.7.



Şekil 6.13 Martin Wagner'in Erzincan Depremi Sonrası konut önerileri çizimi
(Wagner, 1940: 12)

Metinde Wagner'in önerileri birincil ağızdan değil; dergi ekibi ve New York Times gazetesi yazarı Janes Jones'in proje için yazdıklarından aktarılmaktadır. Yazıya Wagner'in önerilerinin uygulanmasının mümkün olmadığı belirtilerek başlanır; "Halen bir fikir halinde bulunan ve ancak büyük fabrikasyon hareketine ve sermayeye muhtaç olan bu tip evlerin bizim için tatbiki gayri kabil olsa bile orijinal olması münasebetile neşrediyoruz." (Wagner, 1940: 12)

Wagner, depremden sonra Ressam Melek Celal'e yazdığı bir mektupta, depreme tepkisini Türkiye'de olan bir anısıyla anlatır;

"Güzel memleketinizde vukua gelen zelzeleden dolayı çok müteessirim. Türkiyede bulunduğum sırada bir arkadaşım ile beraber Yeşilırmak vadisinde yaptığım bir gezinti sırasında halinden fakir olduğu anlaşılan fakat sıhhatli ve çok güzel bir ihtiyar köylüye tesadüf etmiştim. Resmini çekmek için kendisinden müsaade istedim. Verdi. Sevincimden bu jestine karşı sıhhatime rakı içmesi için ona bir lira vermek istedim. Mert ihtiyar parayı şiddetle reddetti. Bu hareketimden utandım. Biraz sonra arkadaşım ile bir ağaç gölgesi altında istirahat ederken; sebep olduğum köylünün merdane hareketine karşı Türk köylüsüne nasıl yardım yapabileceğimi düşünüyordum. Benim yardımım olsa olsa meslekî bilgimi kullanarak, fakir köylüler için ucuz ve tedariki kolay ev projeleri hazırlamak olabilirdi. İşte şimdi, zelzele felâketini duyduktan sonra; daha o zamandan beri beni düşündüren bu projeleri hazırlamağa tevessül ettim." (Wagner, 1940: 12)

Wagner, Türk köylüsüne bir borcu olarak uzun zamandan beri yapmayı düşündüğü projeyi, duyduğu Erzincan depremi haberinden sonra hazırlamaya başlamış ve Amerika'daki Türk Büyükelçiliği'nden projelerinin birer kopyası istenmiş, ardından projelerini büyükelçiye sunmuştur (Wagner, 1940: 12).

Wagner'in önerileri⁶, prefabrik üretim sistemi ile seri olarak üretilip yerinde kurulacak, iglo benzeri modüllerin birbirine bağlanmasıyla büyüeyebilen konutlardan oluşmaktadır.

Wagner'in önerisine yer verdikten sonra, Dergi ekibi, yazıyı başladığı şekilde, Wagner'in önerilerinin Türkiye'de uygulanmasının mümkün olmadığını söyleyerek bitirmiştir;

“Bize göre; Wagner'in projesinin tahakkuku kendi mektubunda da zikrettiği gibi büyük bir sermaye işidir. Ve aynı zamanda içtımâî bir değişiklik addolunabilir. Tahakkuku Türkiye gibi yapı endüstrisi bulunmayan bir memlekette değil ancak Amerikada kabildir.” (Wagner, 1940: 14)

Wagner'in her metninde önemini belirttiği sermaye meselesine, bu önerilerini sunarken değinmemiş olması ilginçtir. Wagner, bu metinden sonra ise dergi ile tekrar temas kurmamıştır.

6.14. İstanbul'un Yol Meselesi (1946)

1946 yılında, Wagner'in 1936 yılında yazmış olduğu “İstanbul'un Yol Meselesi” metni yayınlanmıştır. Dergi ekibi, yazının yazıldığı günden yayınlandığı güne kadar İstanbul'un yol meselesinde bir değişiklik olmadığını Wagner'in etüdünün faydalı olacağını belirtmiştir;

“Şehrimizin yolları hakkında çok esaslı düşünceleri, incelemeleri ve tavsiyeleri ihtiva eden bu yazı; o günden bugüne kadar, İstanbul belediyesinin yol davasında, hiç bir değişiklik olmadığından, bütün tazeliğini muhafaza etmektedir. Bu itibarla halen Amerika'da bulunan Martin Wagner'in bu değerli etüdünü yayınlamağı faideli bulmaktayız.” (Wagner, 1946: 87).

Wagner, İstanbul ve Berlin'de nüfus başına düşen yol miktarını karşılaştırır; bu karşılaştırmaya göre, Berlin halkı, İstanbul halkından 5 kat daha zengin ve Berlin'de ulaşım miktarı İstanbul'un 2.5 katı olduğu halde İstanbul'da nüfus başına düşen yol sahası Berlin'in iki katıdır. Yine tabloya göre, Berlin'de nüfus başına yol için harcanan para miktarı, İstanbul'dakinin 2.5 katıdır. (Şekil 6.14) Wagner'e göre

⁶ Martin Wagner'in önerilerin detayları için bkz. Bölüm 5.7.

bu durumlardan, İstanbul'un imar projesinde, yol inşaatı hususunda büyük bir tadilat yapılması gerektiği sonucu çıkar (Wagner, 1946: 87).

	İstanbulda	Berlinde
Yol cinsi nüfus başına isabet eden yol sahası		
Asfalt	0,2 Metre M. 6 liradan	1,2 Lira 1,7 Metre M. 8 Liradan 13,6 Lira
Şöşe	3,2 » » 2 » »	6,4 » 0,4 » » 2,5 » » 1,0 » »
Kaldırım	4,6 » » 3 » »	13,8 » 3,9 » » 10 » » 39,0 » »
Kaldırımsız	3,0 » » » » »	13,8 » 3,9 » » 10 » » 39,0 » »
Yekûn	11,0 metre burabbai	21,4 Lira 6 M. Murabbai 53,7 Lira

Şekil 6.14 Martin Wagner'in hazırladığı, İstanbul ve Berlin'de nüfus başına düşen yol sahasını ve yol harcamalarını karşılaştırır tablo (Wagner, 1946: 87)

Wagner'e göre, İstanbul'da inşa edilen yollara harcanan sermayeler heba olmuştur;

“Daimî surette istifade edilmeyen veya kabiliyetinin azamisi miktarında istifade edilmeyen bir yol sahası lüzumsuz ve ölü bir sermaye mahiyetindedirki böyle lüzumsuz ölü sermayeye ne zengin nede fakir bir memleket tahammül edebilir.” (Wagner, 1946: 88).

Bunun çözümü ise şehir plancısının iki önemli vazifesine bağlıdır; birincisi yol inşaatı masraflarını, şehrin iş ve ekonomik düzeylerine bağlı sınırlarda tutması, ikincisi, asgari bir yol alanı üzerinde azami miktarda ulaşımı sağlayabilecek bir yol bulması (Wagner, 1946: 88).

Öte yandan Wagner'e göre, bir şehirci, yollar için mutlaka randıman hesabı yapmalıdır ve hem şehirci hem belediyeler ucuz yollar inşa etmekten kaçınmalıdır, çünkü, yolların daimi bakım masraflarına ek olarak ucuz yollar üzerinde hareket eden araçlar da bu yollardan etkilenir (Wagner, 1946: 88-89). Ayrıca lüzumsuz yere geniş yollar yapılmamalıdır, şehircilik uzmanı, her sokağa vereceği genişliği bu sokağın seyrüsefer miktarına göre belirlemelidir;

“Üzerinde kâfi miktarda seyrüsefer hareketi olmayan bir sokağı sırf göze iyi görünsün diye 50 metre genişliğinde ve muhteşem bir cadde haline sokmanın ve bu suretle bütçesini lüzumsuz faiz, amortisman, bakım ve temizleme ve aydınlatma masrafları ile yüklemenin hiç bir manası yoktur.” (Wagner, 1946: 89)

Wagner'in, İstanbul'da izlenecek yol inşası politikasına önerileri şu şekildedir;

1-Şehrin imar ve iktisat planı yapıldıktan sonra ulaşımın gerekli olmadığı noktalarda gereksiz yollar kaldırılmalıdır.

2-Şehrin bugünkü ve gelecekteki ulaşımı hakkında fikir edinilmeli ve bu ulaşımın gelecekteki bazı bölgelerin ve ana caddelerin karakterini belirleyeceği göz önünde bulundurulmalıdır.

3-Toplu taşımada kullanılan hızlı araçlar için özel yollar yapılmalı ve bu yollar verimli olacaksa inşa edilmeli.

4-Sayfiye yerleri mümkün olduğunca hızlı ulaşım araçları yolları ile kente bağlanmalı.

5-İş bölgeleri, ikametgah bölgelerine yaklaştırılmalı. (Wagner, 1946:90)

Wagner, ikametgah bölgelerindeki yollar için de öneriler de bulunmuştur;

“Seyrüsefere mahsus arka yollar ikametgâh medhallerinin önünden geçmeyip bunlarda 100 ilâ 200 metre mesafeden geçer ve ikametgahlarda bu ana yollara yaya kaldırımları veya park yolları vasıtasile irtibat ettirilir.” (Wagner, 1946:90).

Wagner’e göre, bu şekildeki uygulamalar, ikametgah bölgelerindeki ulaşım sesini ve kirliliği azaltacak, kapı önünde oynayan çocuklar ulaşımın tehlikeli hallerinden korunacak ve su, gaz, elektrik tesisatları, daha ucuz ve kolay şekilde bölgelere gelebilecektir. Bu sistem yurtdışında da uygulanmaktadır; “Yukarıda tavsiye edilen sayfiye sistemi Almanya’da bazı şehirlerde şehir haricî ikametgâh mıntakalarında taammün etmiş ve Nevyork şehrinin Radburn bahçelik mıntikasında da tatbik edilmiştir.” (Wagner, 1946: 94).

Bu metin, Wagner’in Arkitekt Dergisi’nde yer alan son metnidir. Wagner, dergideki yazılarında, Türk şehirleri, şehircileri ve İstanbul şehri için analizler yapmış, önerilerde bulunmuştur. Wagner, Almanya’da edindiği deneyimle, Türkiye’deki şehircilik sorunlarını, oradaki gibi çözmeye çalışmıştır; Siedlung tipi mahalle yerleşimleri önermiş, GEHAG türünden bir örgüt kurulması gerektiğini düşünmüştür (Wagner, 1936b; 1937b). Ancak Wagner’in dergide sunduğu fikirleri de projeleri gibi uygulanmamıştır.

7

SONUÇ

1930'lar mimarlığı, dünyada modernizmin Birinci Dünya Savaşı sonrası ve İkinci Dünya Savaşı öncesi değişim geçirdiği bir dönemde var olmuştur. Bu dönem, Türkiye'de de Kemalist rejimin benimsediği yeni ideolojilerin değiştirip dönüştürmeye çalıştığı yaşam alışkanlıkları ve ortaya çıkan yeni ihtiyaçlarla birlikte modern mimarının doğduğu bir dönemdir. Dönemin milliyetçi düşünceleri, modernin sorgulandığı ve millileştirilmeye çalışıldığı bir mimarlık ortamını beraberinde getirmiştir (Bozdoğan, 2002).

Aynı yıllarda, Almanya'nın siyasi ortamında da hareketlenmeler başlamıştır. Nasyonal Sosyalist Partisi'nin iktidara gelmesiyle işlerinden edilen sosyal demokrat ve Alman Yahudi uzmanlar, çalışmak için ülkelerinden ayrılmak zorunda kalmıştır. Ülkelerinden ayrılarak Türkiye'ye gelen Alman mimarlar, ülkede modern mimarlığın gelişiminde önemli yer tutmuştur. Tezin konusu da bu mimarlardan biri olan ve 1935-1938 yıllarında Türkiye'de bulunan Martin Wagner'dir. Mimarın Türkiye'deki yılları konu alınarak bu yılların, Türkiye mimarlık ortamına ve Wagner'in kariyerine nasıl katkı sağladığı sorusuyla yeni bir tartışma alanının açılması amaçlanmıştır.

Türkiye'ye gelmeden önce Berlin şehir planlama müdürü olarak görev yapan Wagner'in aktif bir çalışma hayatı vardır; çeşitli derneklerdeki başkanlık ve üyeliklerinin yanı sıra yayıncılık ve yazarlık görevleri de üstlenmiştir. 1935'te İstanbul Belediyesi İmar Danışmanı olarak İstanbul'a gelen Wagner'in mesleki sorumlulukları azalmıştır. Wagner, Belediye'deki görevine ek olarak Güzel Sanatlar Akademisi'nde de şehircilik derslerine girmiş ve Arkitekt dergisinde düzenli olarak makale yayınlamıştır. Türkiye'ye geldiği tarihten itibaren İstanbul'da görev yapan Alman mimar, 1937 yılı sonunda Nafia Vekaleti'ne tayini üzerine, birçok yabancı mimarın en önemli üretim alanlarından biri olan Ankara'da çalışmaya başlamıştır.

Araştırma ve bulgular göstermektedir ki, Türkiye'de modern mimarlığın yayılışında etkili olmuş Alman mimarlar arasında Wagner, ilk akla gelen isimlerden değildir. Literatüre genel bir bakış atıldığında, kendisiyle aynı dönemde ülkede

bulunan Bruno Taut, Ernst Reuter, Ernst Egli gibi isimlerin aksine, Wagner'in Türkiye yıllarına ilişkin bütüncül ve kapsamlı bir çalışma yapılmadığı görülmüştür. Bu durumun sebeplerinden biri, Wagner'in ülkedeki üretiminin ve bu üretime dair kaynak sayısının sınırlı olması olabilir.

Wagner'in proje tasarımı alanında en çok çaba gösterdiği dönem İstanbul'da bulunduğu dönemdir. Üzerine çalıştığı projelerde Wagner'in ismine genellikle dönemin gazetelerinde rastlanmaktadır. Öte yandan Wagner, İstanbul planlaması üzerine, gazetelerde yazılan köşe yazılarını takip edip bunlara cevaben kendi fikirlerini mektuplarla sunmuştur. Wagner'in İstanbul Limanı, Eminönü Meydanı, Eminönü-Ahırkapı sahil yolu gibi alanlar için hazırladığı projelerin detaylarına bu yazılardan ulaşılmıştır. Literatürde yer alan diğer yayınlarda ise Florya Köşkü ve Plajı tasarımı, Türk Tarih Sergisi ve Erzincan Deprem Konut önerisi dışındaki projelerinden bahsedilmemiştir. Almanya'da Wagner'in mesleki biyografisi üzerine yazılmış yayınlarda da Türkiye'de ürettiği projelerden ve yazdığı metinlerden bahsedilmemiştir.

Türkiye'de yedi adet proje ile adı birlikte geçen Wagner'in en bilinen projesi, kendisine verilen ilk görev olan, Florya'da Atatürk için bir yazlık köşk ve Florya plajı tasarımıdır. Almanya'da yazdığı metinlerde bahçeşehirlerin sorunlarına değinip bahçeşehirin siedlung tipine evrilmesinde en önemli isimlerden olan Wagner, Türkiye'de tasarladığı Florya Plajı ve Ahırkapı projelerinde, bahçeşehir tipi yerleşimler önermiştir. Bunun sebebi, 1930'lar Türkiye'sinde Jansen tarafından tasarlanan bahçeşehir projelerinin Ankara'da kabul görüyor olması olabilir.

Şehirci olarak ülkeye gelen Wagner'in uygulanan tek projesi ise 1937 yılında gerçekleşen Türk Tarih Sergisi için, Atatürk'ün isteği üzerine tasarladığı sergi alanı projesi olmuştur. Wagner, İstanbul özelinde birçok büyük kentsel projede adını geçirse de uygulanabilen tek projesi, ilginç bir şekilde, Dolmabahçe Sarayı içerisinde yer alan mütevazi bir sergi alanı tasarımıdır.

Üzerine çalıştığı kentsel projeler, dönemin Türkiye gündemini en çok meşgul eden konulardadır; Eminönü Meydanı düzenlemesi, Haliç'te Atatürk Köprüsü çevresinin tasarımı ve İstanbul Limanı üzerine Wagner'den önce 1933'teki yarışmaya katılan Ehlgötz, Agache ve Lambert fikirler üretmiştir. Bu çalışma alanlarına ek olarak Florya Plajı ve Surg Agop mezarlığı yerine yapılacak yeni yerleşim yeri için ise

Wagner'den bir yıl sonra, İstanbul planını hazırlamak görevi ile Türkiye'ye gelen Henri Prost fikirler üretmiştir. Florya Plajı, Eminönü Meydanı, Eminönü-Sarayburnu sahil hattı düzenlemesi, Gazi Köprüsü'nün iki ucu olan Unkapanı ve Azapkapı'nın imarı Prost planlarına göre gerçekleştirilmiştir.

Wagner'in projelerinin uygulanmasının ya da Wagner'e başka görevler verilmesinin önündeki engellerden birinin Henri Prost olması muhtemeldir. Prost, Türkiye'deki yöneticilerin daha önce de İstanbul'a davet ettiği ve İstanbul'un imar planlarını hazırlaması istenen bir plancıdır. Ayrıca Prost, Türk yöneticilerin de istediği gibi, kent planlaması üzerinde daha önce Avrupa'da uygulanan yaklaşımları uygulamıştır. Wagner ise kente, henüz yeni gündemde olan işlevsel ve etkin kent anlayışı ile yaklaşmıştır. Uğur Tanyeli'nin söylemleriyle Martin Wagner, "kent planlamayı "güzel bir kent" inşa etmek olarak anlamayan yeni Alman kuşağının temsilcisi" olarak Türkiye'de deneyimlerini aktarmak istemiştir (Tanyeli, 2007: 399). Dolayısıyla "güzel kent" tasarlamak isteyen Prost'un planı, yöneticiler tarafından uygulanması istenen modele daha uygun görülmüş olabilir. Wagner'in kent planlama anlayışı ise Türkiye'de talep edilenle örtüşmemiştir.

Yenikapı Limanı önerisi ve Eminönü Meydanının genişletilmesi projelerinde olduğu gibi iki şehircinin ortak görüşte olduğu proje alanları da bulunmaktadır. Gazi Köprüsü'nün iki ucunda açılacak meydanlar için hazırlanan plan ve İstanbul planının ana akslarını tasarlama, Prost'un Wagner'in fikirlerinden yararlandığı düşünülen alanlar da bulunmaktadır; ilk olarak, dönemin gazetelerinde Gazi Köprüsü'nün iki ucunda gerçekleştirilecek imar faaliyetleri için Prost'un Wagner'in çizdiği planlar üzerinde değişiklik yaptığı söylenmiştir. İkinci olarak, Prost'un İstanbul'un ana akslarını tasarlarken, Wagner'in tespit ettiği şerit-şehirlerden yararlandığını düşünülmektedir. İstanbul Limanı'nda olduğu gibi, Wagner ve Prost'un benzer görüşlerde olduğu alanlar da vardır. İki şehirci de İstanbul'da kurulması düşünülen yeni liman için Yenikapı'yı uygun görmüş ve sanayi bölgesi ile limanın birbirine yakın olması gerektiğini düşünmüştür.

Wagner'in 1937 yılında, Güzel Sanatlar Akademisi'nde çalıştığı dönemde, Gropius'a yazdığı mektuptan anladığımız kadarıyla, Wagner artık, projelerinin gerçekleşmeyeceğinin farkındadır ve yaratıcı çalışmalar yapmak istiyordur, bu nedenle Gropius'tan kendisini Harvard'a aldırması için yardım istemiştir. Benzer zamanlarda Ernst May'e yazdığı mektupta ise Türkiye'yi bir bekleme salonu olarak

gördüğünü ve bir süre daha burada beklemek zorunda olduğunu söylemiştir. Bu mektupları yazdığı dönemde Wagner, Ankara’da, Nafia Vekaleti’nde çalışmaya başlamak üzeredir. Wagner’in Ankara’daki görev süresi kısadır ve buradaki çalışmaları hakkında literatürde bir bilgi bulunamamıştır. Yalnızca, yazdığı bir mektuptan, Wagner’in görevini yerine getirmeyi, ülkenin ekonomik şartlarının yetersizliğinden ötürü, zor bulduğu bilinmektedir. Birçok yabancı mimarın ülkede en aktif üretimlerini gerçekleştirdiği şehir olan Ankara’da, Nafia Vekaleti’nde çalışmaya başlayan Wagner’in bu görevdeyken ürettiği bir proje olduğuna dair herhangi bir belgeye rastlanmamıştır. Bu dönemde ailesi İstanbul’da kalmış, kendisi de Siyasal Bilgiler okulundan gelen Şehircilik Kürsüsü başkanlığı teklifini reddetmiştir. Bu tarihsel detaylar, Wagner’in Ankara’da uzun süre kalmak istemediğini düşündürmektedir. Wagner’in Ankara’daki günleri, kendisine Harvard’dan gelecek teklifi beklediği bir zaman dilimi olarak okunabilir.

Wagner’in Türkiye’deki en somut katkısı yazdığı mimari metinler olmuştur. İstanbul’da bulunduğu yıllarda Arkitekt Dergisi ile yakın temasta bulunmuştur. Dergiye düzenli olarak yazılar yazmıştır. Wagner’in en bilinen metni “İstanbul Havalisinin Planı”dır; Wagner’in bu metninin, İstanbul Belediyesi’ndeki, gelecekteki şehir planları için araştırma yapıp rapor hazırlama görevine istinaden hazırladığı rapor olduğu düşünülmüştür. Öte yandan Wagner’in metinleri, şehirleri planlamanın ekonomik yönüne odaklanıp fikirlerin istatistiki verilerle destekleniyor oluşuyla dergide şehircilik üzerine yazılmış olan diğer metinlerden ayrılmıştır. Wagner’in yazılarında yer alan ilkeler de uygulama alanında yankı bulamamıştır. Arkitekt’teki her yazısında şehirlerin sermayesinin kent planlama üzerindeki önemine değinen Wagner’in Florya Plajı, Eminönü Meydanı ve Yenikapı Limanı tasarımları ile ilgili, dönemin gazetelerinde yer alan yazılarda, planların belediyenin bütçesine uymadığı söylenmiştir. Deprem sonrası konut tasarım önerisinin ise Arkitekt Dergisi ekibi tarafından, ülkenin ekonomik koşullarına uygun olmadığı söylenmiştir. Diğer projelerin uygulanmama nedenine dair tarihsel bir veri bulunmamaktadır.

Erken Cumhuriyet Dönemi’nin yabancı mimarlarından olan Wagner, Almanya’da uygulamaya başladığı modern kent planlama anlayışını Türkiye’de devam ettirmek istemiştir; ancak, gazete haberlerinden anlaşıldığı üzere, ülkenin ekonomik ortamı fikirlerinin uygulanmasına izin vermemiştir. Wagner, Türkiye’de yoğun olarak

kentsel alanda proje önerileri ve fikirleri ortaya koymuş, Arkitekt Dergisi'ndeki metinleriyle şehircilik yazınına katkıda bulunmuş, işlevsel kent planlama anlayışını, Türkiye'ye tanıtan ilk mimarlardan biri olmuştur. Ülkenin gündeminde olan alanlarda projeler üretmesinin ve ülkenin tek meslek dergisinde yazılar yazmasının yanında, dönemin popüler yayınlarını takip edip mimarlık ve planlama alanlarında tartışmalara katılıyor olması, Wagner'in ülkenin mimarlık piyasasında aktif rol almak istediğini göstermektedir.

Mektuplarında sık sık bahsettiği üzere, Türkiye, Wagner için, doğal güzelliklerine hayran olduğu İstanbul'da yaşama fırsatı sunan, keyifli vakit geçirdiği arkadaş ortamlarının bulunduğu, maddi gereksinimlerinin yeterli düzeyde karşılandığı, kendi deyimiyle "birinci sınıf bir bekleme salonu" olmuş; Wagner'in mesleki kariyerinde ise Almanya ile Amerika arasındaki bir durak görevi görmüştür.

KAYNAKÇA

- Agache, A. (1934). İstanbul Hakkında Notlar, *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995* içinde (s. 39-53), TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.
- Akbulut, M.R. (1993), “Wagner, Martin”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* içinde (c.7 s.392-392), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul.
- Akcan, E. (2009). *Çeviride Modern Olan: Şehir ve Konutta Türk-Alman İlişkileri*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Akcan, E. (2012). Ernst Reuter ve Türkiye’de Sosyal Konut, *Mülkiye*, Sayı: 36(275), ss. 105-118.
- Akpınar, İ. (2003). *The Rebuilding Istanbul After the Plan of Henri Prost, 1937–1960: From Secularization to Turkish Modernization*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). University College London, Londra.
- Akpınar, İ. (2010). İstanbul’u (Yeniden) İnşa Etmek: 1937 Henri Prost Planı, *2000’den kesitler II: Cumhuriyet’in Mekanları/Zamanları/İnsanları, Doktora Araştırmaları Sempozyumu Kitabı* içinde (s.107-124), Dipnot Yayınları ve ODTU Yayınevi, Ankara.
- Akpınar, İ. (2011). İstanbul, “Yıkarak Yapmak”..., *Betonart Dergisi*, Kış 2011(29), 40-42.
- Akpınar, İ. (2014). The Rebuilding of İstanbul Revisited: Foreign Planners in the Early Republican Years. *New Perspectives on Turkey*, 50, 59-92. Doi: 10.1017/S0896634600006580
- Alnar, G. (1935). İstanbul’un Liman Meselesi, *Arkitekt*, Sayı: 1935-11-12 (59-60), s. 325-326.
- Alsaç, Ü. (1976). *Türkiye Mimarlık Düşüncesinin Cumhuriyet Dönemindeki Evrimi*, KTÜ Baskı Atelyesi, Trabzon.
- Altan Ergut, E. (2001). Zeki Sayar, Türkiye’de Mimarlığın Profesyonelleşme Sürecinde Bir Mimar, *Mimarlık*, Sayı: 300, ss. 14-22.
- Altan Ergut, E. (2007). Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye Mimarlığı ve Modernleşme: Mesleğin Profesyonelleşmesi Sürecinde Yarışmalar ve Yabancı Mimar Problemi, *80. Yılında Cumhuriyet’in Türkiye Kültürü* içinde (ss.73-84), Mimarlar Odası Yayınları, Ankara.
- Anonim (1932). İstanbul Planı Etüdü, *Mimar*, Sayı: 1932-09 (21), ss. 258-259.
- Anonim (1935). İstanbul Şehir Planı, *Arkitekt*, Sayı: 1935-02 (50), ss. 61-68

- Anonim (1937). İstanbul Limanı Yolcu Salonu Proje Müsabakası, *Arkitekt*, Sayı: 1937-02 (74), s. 41-56.
- Anonim (1937). Tip ve Sıra evler, *Arkitekt*, Sayı: 1937-08 (80), ss. 211-218.
- Arctguide. Großsiedlung Schillerpromenade, Berlin (Erişim: 07.05.2024), Erişim Adresi: <https://www.arctguide.de/projekte/bauen-im-bestand/grosssiedlung-schillerpromenade-berlin/#slider-intro-5>
- Arkitektuel, Dessau Bauhaus (Erişim Tarihi: 27.05.2024), Erişim Adresi: <https://www.arkitektuel.com/dessau-bauhaus/>
- Arkitera, Cam Pavyon, Bruno Taut (Erişim Tarihi: 27.05.2024), Erişim Adresi: <https://v3.arkitera.com/v1/gununsorusu/2002/10/08.htm>
- Aslanoğlu, İ. (1980). *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı* (3.Basım), Bilge Kültür Sanat, Ankara.
- Aslanoğlu, İ. (1998). Modernizmin Tanımı, Sınırları, Erken Yirminci Yüzyıl Mimarlığında Farklı Tavrılar, *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 8:1, s. 59-66.
- Aslanoğlu, İ. (2010). 1930'lar Türk Mimarisinde Erken Modernizm, Altan Ergut, E., İmamoğlu, B. (Ed.), *Cumhuriyet'in Mekanları Zamanları İnsanları* içinde (ss. 25-31), Dipnot Yayınları, Ankara.
- Atina Tüzüğü (1933). Kaynak metin: La Charte d'Athenes Paris, 1943 (Türkçe'ye çev. Mert Erdil), Erişim Adresi: <http://www.alanbakanligi.gov.tr/evrak/turkce/1933-Atina-tuzugu.pdf>
- Ayaydın, A. (2015). Art Nouveau Akımına 21. Yüzyıl Perspektifinden Bir Bakış, *ulakbilge*, 3 (6), s.59-73.
- Batur, A. (1993), Florya Cumhurbaşkanlığı Köşkü, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* içinde (c.3 s.325-326), Kültür Bakanlığı-Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul.
- Batur, A. (1998). 1925-1950 Döneminde Türkiye Mimarlığı, Sey, Y. (Ed.), *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık* içinde (ss. 209-235), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Batur, A. (2006). Türkiye Mimarlığında "Modernite" Kavramı Üzerine, *Mimarlık*, Sayı: 329.
- Baudelaire, C. (2003). *Modern Hayatın Ressamı* (Çev.Ali Berktaş), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Bauhaus Kooperation. Wannsee Lido (Erişim: 04.02.2024), <https://bauhauskooperation.com/reisen/orte/ortsdetailseite/ort-141>

- Bayındır Uluskan, S. (2007). Atatürk Döneminde İstanbul'un İmarı Ve Henri Prost Planının Basındaki Yankıları (1936- 1939). *Erdem*, 16 (48), 109-156. Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/erdem/issue/44053/542761>
- Berman, M. (2013). *Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor* (16. Baskı) (Çev. Ümit Altuğ-Bülent Peker), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Bilal, E. (2019). *Galataport Yenilenme Sürecinde Cumhuriyet Dönemi Kültür Mirası Üzerine Bir Değerlendirme: Galata-Karaköy Yolcu Salonu* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Maltepe Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bilen, H. (2022). *Moda'nın Mülteci Alman Profesörleri*, Kadıköy Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul.
- Bilgin, İ., Akın, G., Koysan, B., Bozdoğan, S. Güvenç, M., Korkmaz, T. Ünlü Yücesoy, E. (2010), *İstanbul 1910-2010 Kent, Yapılı Çevre ve Mimarlık Kültürü Sergisi Kitabı*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Bilsel, C. (2010). Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü. Pinon, P., Bilsel, C. (ed.), *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)* içinde (s.101-165), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Katalogları 7, İstanbul.
- Bilsel, F. C. (2010a). Türkiye'de Şehircilik Yarışmalarının İlk Otuz yılı (1927-1957): Cumhuriyet'in Kent İnşasında Uluslararası Deneyim. *Tmmob Şehir Plancıları Odası Yayını Planlama Dergisi*, Sayı 50, 29-47.
- Bilsel, F. C. (2015) Geç Osmanlı Döneminden Cumhuriyet'e Çağdaş Şehir Düşüncesi Ve İstanbul Planlaması. Yılmaz, C. (Ed.), *Büyük İstanbul Tarihi* içinde (Cilt 8 s.496-534), İBB Kültür A.Ş Yayınları, İstanbul.
- Bingöl, İ. (2019). Bauhaus'dan önce: Deutscher Werkbund ve Osmanlı İmparatorluğu, *Mimarist*, 2019/2, s. 56-62.
- Biröl, G. (2006). Modern Mimarlığın Ortaya Çıkışı ve Gelişimi, *Megaron*, Mimarlar Odası Balıkesir Şubesi Yayını, Ekim 2006, s. 3-16.
- Bozdoğan, S. (2002). *Modernizm ve Ulusun İnşası: Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari Kültür* (çev. Tuncay Birkan), Metis Yayınları, İstanbul.
- Buitrago, A.S. (2017). Martin Wagner in America: Planning And The Political Economy Of Capitalist Urbanization, *Planning Perspectives*, Vol. 32, No. 4, 481-502. Doi: 10.1080/02665433.2017.1299636
- [Ongun] Burhan Arif (1931). İstanbul'un İmarı Hakkında Notlar, *Arkitekt*, Sayı: 1931-5, ss. 149-153.

- Cengizkan, A. (2009). Hans Poelzig Ankara'da (Erişim: 02.05.2024), Erişim Adresi: <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=358&RecID=1979>
- Cengizkan, A. (2010). Türkiye için Modern ve Planlı bir Başkent Kurmak: Ankara 1920-1950, Erişim Adresi: <https://www.goethe.de/ins/tr/ank/prj/urs/geb/sta/trindex.htm>
- Çin, T. (2006). *Transformation Of A Public Space In Istanbul: The Eminönü Square* (Yüksek Lisans Tezi). Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- Dadyan, S. (2015). Şehrin En Büyük Mezarlığından Ülkenin En Önemli Merkezine, Taksim (Erişim: 14.04.2024), Erişim Adresi: https://www.mimarizm.com/gezi-mekan/sehrin-en-buyuk-mezarligindan-ulkenin-en-onemli-merkezine-taksim_115990
- Daver, A., Günay, S. ve Resmor, M., (1944), *Güzelleşen İstanbul*, XX. Yıl, Maarif Matbaası, İstanbul.
- Demir, A. (2008). *Arşivdeki Belgeler Işığında Güzel Sanatlar Akademisi'ndeki Yabancı Hocalar: Philipp Ginther'den (1929)-(1958) Kurt Edman'a kadar*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Akademisi, İstanbul.
- Demiren, Ş. (1949). Le Corbusier ile Mülâkat, *Arkitekt*, Sayı: 1949-11-12 (215-216), ss. 230-231.
- Demiriz, A. (2019). Cumhuriyet Mimarlığının Uluslararası Dönemi: 1940-1970 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Divisare. Richard Ermisch, Martin Wagner Strandbad Wannsee (Erişim: 01.04.2024), Erişim Adresi: <https://divisare.com/projects/327926-richard-ermisch-martin-wagner-hiepler-brunier-strandbad-wannsee>
- Doğaner, S. (1991). İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri, *İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, Sayı:8, s. 115-144.
- Doğramacı, B. (2008). *Kulturtransfer und nationale Identität. Deutschsprachige Architekten, Stadtplaner und Bildhauer in der Türkei nach 1927*. Gebr. Mann Verlag, Berlin.
- Doğramacı, B. (2021). Türk Tarih Sergisi, METROMOD Archive (Erişim: 20.04.2024) Erişim Adresi: <https://archive.metromod.net/viewer.p/69/2949/object/5141-10990980>
- Dostoğlu, N. T. (1995). Modern Sonrası Mimarlık Anlayışları, *Mimarlık*, Sayı: 263, ss. 46-50.

- Dostoğlu, N. T., Erkaslan, Ö. E. (2013) *Leman Cevat Tomsu: Türk Mimarlığında Bir Öncü, 1913-1988*, TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, İstanbul.
- Durhan, S. (2009). *Erken Cumhuriyet İstanbul'unda Kentsel Değişim (1928-1950)* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Durukan Kopuz, A. (2018). Türkiye'de Erken Cumhuriyet Dönemi Yabancı Mimarların İzleri, Franz Hillinger Örneği, *Megaron*, Sayı: 13(3), ss. 363-373.
- Egli, E. (1936). Şehirlerde Mesken ve İskân Meselesi (Çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1936-07 (67), ss. 191-195.
- Ehlgötz, H. (1934). İstanbul Şehrinin Umuni Planı. Özler, Ş. (Der.) (2007), *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995 içinde* (s. 13-39), TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.
- Erkal, N. G. (2010). "Bugün Liman Kara Olmuştur": İmparatorluk-Cumhuriyet Eşğinde İstanbul Rıhtımlarının Dönüşümü, Akpınar, İ. (Der.), *Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010 içinde* (s.31-49), Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul.
- Fidan, A. (2002). *Cumhuriyet Sonrası Türk Mimarlığı ve Yabancı Mimarların Etkileri* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Goethe-Institut Ankara, Ankara Kız Lisesi (Erişim Tarihi: 24.05.2024), Erişim Adresi: <https://www.goethe.de/ins/tr/ank/prj/urs/geb/bil/mad/trindex.htm>
- Goethe-Institut Ankara, Saraçoğlu Mahallesi (Erişim Tarihi: 24.05.2024), Erişim Adresi: <https://www.goethe.de/ins/tr/ank/prj/urs/geb/sie/sar/trindex.htm>
- Gropius, W., Wachsmann, K. (2021). 7. *The American Prefab as a Crisis Response. In The Dream of the Factory-Made House.* <https://doi.org/10.1162/a8667414.209f27d1>. Erişim adresi: <https://mitp-arch.mitpress.mit.edu/pub/aoygemts/release/1>
- Gurallar, N. (2014). Kent ve Köy Algısı: Arkitekt (1930'lar), *Mimarlık*, Sayı: 379, Erişim Adresi: <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=393&RecID=3482>
- Gül, M. (2012). *Modern İstanbul'un Doğuşu* (Çev. B. Helvacıoğlu), Sel Yayınları, İstanbul.
- Hamiloğlu, C. (2022). Modernity and Leisure: The Construction of Florya Beach in Istanbul (1935-1960), *Journal of Urban History*, Vol. 48(6) 1261–1280.
- Hellgardt, M. (1987). Martin Wagner: the work of building in the era of its technical reproduction, *Construction History*, Vol. 3 (1987), pp. 95-114.

- İğdemir, U. (1967). Türk Tarih Kurumu Binasının Giriş Holündeki Atatürk Büstünün Öyküsü. *Bellekten*, 31, 657-659.
- İğdemir, U. (1973). *Cumhuriyetin 50. Yılında Türk Tarih Kurumu*, TTK, Ankara.
- Johnson, B. (2015). 1453'ten Günümüze İstanbul'un Hristiyan ve Yahudi Mezarlıkları, Yılmaz, C. (Ed.), *Büyük İstanbul Tarihi* içinde (Cilt 5 s.418-427), İBB Kültür A.Ş Yayınları, İstanbul.
- Kahya Y. ve Tanyeli G., (1993), "Unkapanı Köprüleri", *Anadol, Ç. (Yay. Kor.)*, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* içinde (c:7, ss. 326-327), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul.
- Karlsruher Institut für Technologie. Wagner, Martin (Erişim Tarihi: 29.04.2024), Erişim Adresi: <https://kg.ikb.kit.edu/arch-exil/482.php>
- Kartal, H. B., Kartal, A. N. (2020). 1900-1950 Arasındaki Döneme Dair Kentsel Bakışlar, Sorgulamalar, *Kent ve Çevre Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 2, Sayı: 2, ss. 74-87.
- Kaya, İ. N. (2022). Türkiye'nin İlk Deniz Ulaşımı Yapılarından Biri: Karaköy Yolcu Salonu (Erişim: 19.04.2024) Erişim Adresi: <https://www.gzt.com/arkitekt/turkiyenin-ilk-deniz-ulasimi-yapilarindan-biri-karakoy-yolcu-salonu-3685587>
- Kazancıgil, A., Ortaylı, İ., Tanyeli, U. (2000). "Niye Geldiler, Niye Gitiler? Kimse Anlamadı", *Cogito*, Sayı: 23, Yapı Kredi Yayınları, s. 119-132.
- Khan Academy, Peter Behrens, Turbine Factory (Erişim Tarihi: 27.05.2024), Erişim Adresi: <https://www.khanacademy.org/humanities/art-1010/architecture-design/international-style/a/peter-behrens-turbine-factory>
- Kılavuz, A. (2021). Florya Atatürk Deniz Köşkü, TBMM Basımevi, İstanbul.
- Kınataş, N. (2020). Abidin Mortaş: Bir Mimari Biyografi (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Klaus-detlev Grothusen (1981). 1933 Yılından Sonra Alman Bilim Adamlarının Türkiye'ye Göçü. *Bellekten*, 45, 537-550.
- Kortan, E. (2001). Alolf Loos: Süsleme ve Suç, *Yapı*, Sayı: 236, ss. 12.
- [Kozanoğlu], Abdullah Ziya (1935). Köy Evleri Proje ve Yapıları İçin Toplu Rapor, *Arkitekt*, Sayı: 1935-07-08 (55-56), ss. 203-204.
- Köksal, A. (2002). Türkiye Mimarlığında Modernleşme ve Ulusalcılık, *Arredamento Mimarlık*, Sayı: 07-08, s. 89-91.
- Kuban, D. (2021). *İstanbul 1600 Yıllık Bir Müzedir Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları* (2. Basım), YEM Yayınları, İstanbul.

- Kuruyazıcı, H. (2002). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Alman Mimarlar, *Arkitekt*, S. 4.
- Liberation Route Europe, Yeni Reich Şansölyeliği (Erişim Tarihi: 27.05.2024), Erişim Adresi: <https://www.liberationroute.com/de/pois/843/new-reich-chancellery>
- Lübke, H. (1939). Orta Büyüklükteki Şehirlerin İmar Bakımından Vazifeleri (Çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1939-05-06 (101-102), ss. 139-140.
- [Mortaş], Abidin (1932). Yeni Rus Mimarîsi, *Mimar*, Sayı: 1932-02 (14), ss. 43-45.
- Möckelmann, R. (2016). *İkinci Vatan Türkiye, Ernst Reuter'in Ankara Yılları*, Çeviren: Ahmet Arpad, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Nalcı, T., Dağlıoğlu, E. C. (2011). Gezi Parkı'nın Yanı Başındaki Ermeni Mezarlığı (Erişim: 14.04.2024), Erişim Adresi: <https://www.agos.com.tr/tr/yazi/2794/gezi-parki-nin-yani-basindaki-ermeni-mezarligi>
- Nasır, A. (1991). *Türk Mimarlığında Yabancı Mimarlar* (Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Nicolai, B. (2011). *Modern ve Sürgün. Almanca Konsulan Ülkelerin Mimarları Türkiye'de 1925-1955* (Çev. Yüksel Pöğün Zander), Mimarlar Odası Yayınları, Ankara.
- Oran, S. (1957). Büyük Şehirci Mimar Martin Wagner'in Ölümü, *Arkitekt*, Sayı: 1957-02 (287), s.82.
- Özkaya, B. Ö. (2011). *Seyfi Arkan Monografisi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özkılıç, M. (2016). *1937 İkinci Türk Tarih Kongresi Sergisinde Arkeoloji, Sanat ve Mimarlık Tarihinin Temsili* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özyalvaç, A. N. (2013). Mimarlıkta Modernite Kavramı ve Türkiye. *FSM İlmî Araştırmalar İnsan Ve Toplum Bilimleri Dergisi*, Sayı:1, s. 294-306.
- Prost, H. (1937). İstanbul Hakkında Notlar. Özler, Ş. (Der.) (2007), *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995* içinde (s. 101-136), TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.
- Prost, H. (1948). İstanbul (çev. Zühtü Feran), *Arkitekt*, Sayı: 1948-03-04 (195-196), ss. 82-85.
- Roth, L. M. (2023). *Mimarlığın Öyküsü* (2.Baskı) (Çev. Ergün Akça), Kabalcı Yayınevi, İstanbul.

- Sabri, B. (1934). Büyüyebilen Evler Projesi, *Mimar*, Sayı: 1934-02 (38), ss. 43-45.
- Saim, S. (1931). Lö Korbüziye'nin Muasır Şehri, *Mimar*, Sayı: 1931-2, ss. 44-48.
- Salt Araştırma, 'Güzelleşen İstanbul XX.Yılı' Başlıklı kitapçık, Üner Kırdar Arşivi (Erişim: 07.04.2024), Erişim Adresi: <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/214766>
- Salt Araştırma, Florya Atatürk Deniz Köşkü, Gültekin Çizgen Arşivi (Erişim: 04.04.2024), Erişim Adresi: <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/70039>
- Salt Araştırma, Florya Plaj Projesi'nin maketi, Fazıl Aysu Arşivi (Erişim: 04.04.2024), Erişim Adresi: <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/2784>
- Sarıaslan, Ü. (2017). Aramızdan Ayrılışının 80. Yılında Bruno Taut. Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Mimarı, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara.
- Sayar, Y. (2004). Türkiye'de Mimari Proje Yarışmaları 1930-2000: Bir Değerlendirme, *Mimarlık*, Sayı: 320, Erişim Adresi: <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=38&RecID=838>
- Sayar, Z. (1932). Yeni Şehirlerin İnkişafı ve "siedlung"lar, *Mimar*, Sayı: 1932-07-08 (19-20), ss. 213-216.
- Sayar, Z. (1935). La Ville Radieuse, *Arkitekt*, Sayı: 1935-10 (58), ss. 309-310.
- Sayar, Z. (1936). İç Kolonizasyon, *Arkitekt*, Sayı: 1936-02 (62), ss. 46-51.
- Sayar, Z. (1936a). İç Kolonizasyon, *Arkitekt*, Sayı: 1936-08 (68), ss. 231-235.
- Sayar, Z. (1938). Hadiseler: Yabancı Mimara Verdiğimiz Servet, *Arkitekt*, Sayı: 1938-03 (87), ss. 89.
- Sayar, Z. (1946). Meslek Politikası: Yabancı Mimar Problemi!.., *Arkitekt*, Sayı: 1946-09-10 (177-178), ss. 201-202.
- Sayar, Z. (1952). İstanbul Limanı, *Arkitekt*, Sayı: 241-242, s. 3-4.
- Sayar, Z. (1953). İstanbul ve Etrafı, *Arkitekt*, Sayı: 1953-09-12 (263-264-265-266), ss. 167-168.
- Scarpa, L., Kieren M., Homann, K. (1985). *Martin Wagner 1885-1957. Wohnungsbau und Weltstadtplanung*, Die Rationalisierung des Glücks, Berlin.
- Schütte, W. (1940). Zelzele Sahalarının Yeniden İmarı Hakkındaki Düşünceler (çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1940-3-4, s. 78-87.

- Schütte, W. (1943). Yer Depremleri Hakkında Yeni Araştırmalar (çev. Adnan Kolatan), *Arkitekt*, Sayı: 1943-09-10 (141-142), s. 211-215.
- Sey, Y. (1998). Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Mimarlık ve Yapı Üretimi, Sey, Y. (Ed.), *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık* içinde (ss. 25-41), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Sey, Y. (2007). Yeni Vatandaşların Barındırılması: Konut Politikaları ve Toplu Konut, (ed. Holod, R., Evin, A., Özkan, S.), *Modern Türk Mimarlığı* içinde (s. 157-182), TMMOB Mimarlar Odası, Ankara.
- Söylemezoğlu, H. K. (1973). Mimarlığımız 1923-1950, *Mimarlık*, Sayı: 2, ss. 24-33.
- Sözen, M. (1984). Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı (1923-1983), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.
- Sözen, M., Tapan, M. (1973). *50 Yılın Türk Mimarisi*, İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- Şen, F. (2018), *Ayyıldız Altında Sürgün. Türk-Alman İlişkilerinde Tarihsel Bir Kesit (1933-1945)*, Kaynak Yayınları, Ankara.
- Tafari, M. (1983). Radikal Mimarlık ve Kent (çev. Mehmet Adam), *Mimarlık*, Sayı: 197, ss. 26-31.
- Tanyeli, U. (1997). Modern Mimarlık, *Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi* içinde, Cilt 2, ss. 1286-1289.
- Tanyeli, U. (1997a). Modernizmin Sınırları ve Mimarlık, *Modernizmin Serüveni* içinde (Haz. Enis Batur), YKY Yayınları, İstanbul.
- Tanyeli, U. (2004). Düşlenmiş Rasyonalite Olarak Kent: Türkiye’de Planlama ve Çifte Bilinçlilik, İlkin, S., Silier O. ve Güvenç, M. (Ed.), *İlhan Tekeli İçin Armağan Yazılar* içinde (ss. 505-537), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Tanyeli, U. (2007). *Mimarlığın Aktörleri: Türkiye 1900-2000*, Garanti Galeri, İstanbul.
- Tekeli, İ. (2010). *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Tekeli, İ. (2013). *İstanbul’un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Tekeli, İ. (2015). İstanbul’un Modernleşme Öyküsü. Yılmaz, C. (Ed.), *Büyük İstanbul Tarihi* içinde (Cilt 1 s.182-215), İBB Kültür A.Ş Yayınları, İstanbul.

- Tekeli, İ. (t.y.). Türkiye’de Kent Planlamasının Gelişimine Nasyonal Sosyalistlerden Kaçanların Katkıları (Erişim: 02.02.2024), Erişim Adresi: <https://www.academia.edu/29997906>.
- The Collector, Terragni’s Danteum: An Architectural Masterpiece on Paper (Erişim Tarihi: 27.05.2024), Erişim Adresi: <https://www.thecollector.com/terragni-danteum-architectural-masterpiece/>
- Toprak, Z. (2018). Deniz Hamamından Plaja Bir Nostaljinin Öyküsü, *İstanbul’da Deniz Sefası* içinde, İstanbul: Pera Müzesi Yayını, s. 8-85.
- Türk, G. (1998). *Endüstriyel Tasarımcı Olarak Peter Behrens* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Uluengin, M.B., Turan, Ö. (2005). İmparatorluğun İhtişam Arayışından Cumhuriyet’in Radikal Modernleşme Projesine: Türkiye’de Kentsel Planlamanın İlk Yüz Yılı, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, Cilt 3, Sayı 6, 2005, 353-436.
- Ünsal, B. (1939). Zelzele Karşısında Yapı, *Arkitekt*, Sayı: 1939-11-12 (107-108), s. 267-274.
- Ünsal, B. (1973). Mimarlığımız 1923-1950, *Mimarlık*, Sayı: 2, ss. 34-45.
- Vikipedi, Ankara Etnografya Müzesi (Erişim Tarihi: 24.05.2024), Erişim Adresi: https://tr.wikipedia.org/wiki/Ankara_Etnografya_M%C3%BCzesi
- Vikipedi, Exposition Internationale des Arts et Techniques dans la Vie Moderne (Erişim Tarihi: 24.05.2024), Erişim Adresi: https://en.wikipedia.org/wiki/Exposition_Internationale_des_Arts_et_Techniques_dans_la_Vie_Moderne
- Vikipedi, Joseph Maria Olbrich (Erişim Tarihi: 24.05.2024), Erişim Adresi: https://en.wikipedia.org/wiki/Joseph_Maria_Olbrich
- Vikipedi, Weissenhof Siedlung (Erişim Tarihi: 27.05.2024), Erişim Adresi: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wei%C3%9Fenhofsiedlung>
- Wagner, B. (1956). Türkiye’de Mesken Meselesi, *Arkitekt*, Sayı: 1956-02 (284), ss. 78-80
- Wagner, B. (1956a). Türkiye’de Mesken Meselesi II, *Arkitekt*, Sayı: 1956-03 (285), ss. 119-139
- Wagner, B. (1957). Bursa İşçi Evleri Projesi, *Arkitekt*, Sayı: 1957-01 (286), ss. 35-36.
- Wagner, M. (1936). Şehir İnşaatında Sermayenin Rolü (çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1936-05-06 (65-66), ss. 139-141.

- Wagner, M. (1936a). Şehircilikte Sermayenin Yanlış İdaresi (çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1936-07 (67), ss. 187-188.
- Wagner, M. (1936b). İstanbul Şehrinin Düzeltilmesi Meseleleri (çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1936-08 (68), ss. 217-218.
- Wagner, M. (1936c). İstanbul'un Seyrisefer Meselesi (çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1936-09 (69), ss. 252-256.
- Wagner, M. (1936d). İstanbul Havalisinin Plânı (çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1936-10-11 (70-71), ss. 301-306.
- Wagner, M. (1936e). İstanbul Havalisinin Plânı (çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1936-12 (72), ss. 333-337.
- Wagner, M. (1937). Büyük Şehirler Nasıl Tadil Edilir? (çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1937-02 (74), ss. 57-58.
- Wagner, M. (1937a). Büyük Şehirler Nasıl Tadil Edilir? (çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1937-03 (75), ss. 71-74
- Wagner, M. (1937b). İstanbul Nüfusunun Yayılışı ve Münakale (çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1937-04 (76), ss. 112-114.
- Wagner, M. (1937c). İstanbul'un Münakale Tahlili (çev. Emin Onat), *Arkitekt*, Sayı: 1937-05-06 (77-78), ss. 143-146.
- Wagner, M. (1937d). İnşa Etmeyen Bir Millet Yaşamıyor Demektir (Çev. Adnan Kolatan), *Arkitekt*, Sayı: 1937-10-11 (82-83), ss. 276-278.
- Wagner, M. (1937e). Şehircilikte Sermaye, *Siyasi İlimler* (çev. Belirtilmemiş), Sayı: 78, ss. 323-332.
- Wagner, M. (1937f). Şehircilikte Makine, *Siyasi İlimler* (çev. Belirtilmemiş), Sayı: 80.
- Wagner, M. (1937g). Şehircilikte Organizatörün Rolü, *Siyasi İlimler* (çev. Belirtilmemiş), Sayı: 81, ss.513-521.
- Wagner, M. (1937h). İstanbul'un İmarına Dair Teknik ve Ekonomik Meseleler, Her Ay, Sayı: Mart-Nisan 1937, ss. 20-37.
- Wagner, M. (1938). Şehir İnşası Ne Demektir? (çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1938-01 (85), ss. 21-25.
- Wagner, M. (1938a). Cadde İnşası (çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1938-02 (86), ss. 57-61.
- Wagner, M. (1938b). Türk Şehirleri ve Mevcut Sahalardan İstifade "Ekonomisi" (Çev. Adnan Kolatan), *Arkitekt*, Sayı: 1938-03 (87), ss. 82-86.

- Wagner, M. (1940). Zelzele Mıntakası için Düşünölmüş Mukavim; Standart Ev Projeleri (çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1940-01-02 (109-110), ss. 12-14.
- Wagner, M. (1946). İstanbul'un Yol Meselesi (çev. Belirtilmemiş), *Arkitekt*, Sayı: 1946-03-04 (171-172), ss. 87-90,94.
- Yavuz, Y., Özkan, S. (2007). Osmanlı İmparatorluğunun Son Yılları, *Modern Türk Mimarlığı* içinde, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara.
- Yıldırım, B. (2007). *Mimarlıkta Modernite ve Süreklilik* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.



TABLO: MARTIN WAGNER'İN YAŞAM ÖYKÜSÜNDEN BAŞLIKLAR

Martin Wagner'in yaşam öyküsünden önemli görülen noktalar ve bu noktalar arasında dünyada ve Türkiye'de olan önemli gelişmeler, bir tablo halinde sunulmuştur.

Ek A: Martin Wagner'in Yaşam Öyküsünden Kesitler (1885-1957)

Tarih	Martin Wagner'in Yaşamından/Tarihten Önemli Olaylar
05.11.1885	Konisberg'de doğdu.
1905	Berlin Charlottenburg Teknik Üniversitesi'nde mimarlık eğitimine başladı.
1907	Deutscher Werkbund kuruldu.
1908-1909	Hermann Muthesius'un stüdyosunda çalıştı, Dresden Teknik Üniversitesi'nde ders aldı.
1910	Dresden'de öğrenimini tamamladı.
1910-1911	Berlin-Weißensee Belediyesi'nde çalışmaya başladı.
1911-1914	Rüstringen'de belediye imar dairesi başkanlığı yaptı.
28 Temmuz 1914	Birinci Dünya Savaşı başladı.
1914	Büyük Berlin Derneği'nde stüdyo yöneticiliği yaptı.

1915	Şehirlerde yeşil alanlar konulu doktora tezini tamamladı.
1918	Askerliğini yaptı.
11 Kasım 1918	Birinci Dünya Savaşı sona erdi.
1918-1920	Schöneberg’de şehir planlama memurluğu yaptı. Lindenhof yerleşkesini tasarladı.
1919	Weimar’da Bauhaus Okulu kuruldu.
1919	Nasyonal Sosyalist Alman İşçi Partisi kuruldu.
1920	Verband sozialer Baubetriebe (VSB)’ı kurdu.
1920-1925	Verband sozialer Baubetriebe (VSB)’de genel müdürlük yaptı.
1920-1921	VSB’nin Soziale Bauwirtschaft dergisinde editörlük yaptı.
1922	Internationalen Baugildendenverbandes derneğini kurdu.
29 Ekim 1923	Türkiye Cumhuriyeti devleti kuruldu.
1924	Deutsche Wohnungssorge AG (DEWOG)’de genel müdürlük ve bağlı kuruluşu GEHAG’da denetim kurulu üyeliği yaptı.
1924	Amerika’ya iş gezisi yaptı.
1924-1926	Bruno Taut ile Siedlung Britz’ı tasarladı.

1924-1932	Bruno Taut ve Richard Linneke ile beraber Wohnungswirtschaft Dergisi'ni çıkardılar.
1925	German Garden City Society ile Hollanda ve İngiltere'ye seyahatler yaptı.
1926-1933	Berlin şehir planlama ofisi müdürlüğü yaptı ve Berlin için şehir planları tasarladı.
1927	Stuttgart'ta Werkbund konut sergisi gerçekleşti.
1928	İsviçre'de 1. CIAM Kongresi gerçekleşti.
1928	Hans Poelzig ile birlikte Charlottenburg'daki sergi merkezi tasarımını yaptı.
1928-1930	Richard Ermisch ile Wansee Plajı tasarımını yaptı.
1929	Frankfurt'ta 2. CIAM Kongresi gerçekleşti.
1929	Das Neues Berlin dergisinde editörlük yaptı.
1929	Berlin inşaat kanunlarını hazırladı.
1929-1931	Wagner'in yürütücülüğünde Siemensstadt ve Weiße Stadt yerleşkeleri inşa edildi.
1930	Brüksel'de 3. CIAM Kongresi gerçekleşti.
1930	Moskova'ya seyahat yaptı ve orada şehir plancısı olarak iş teklifi aldı, reddetti.
1931	Deutsche Bauausstellung (Alman Yapı Sergisi) sergi alanı tasarımlarını hazırladı.

1931	Prusya Sanat Akademi'si üyeliğine seçildi.
1 Nisan 1931	SPD'den istifa etti.
1932	“Herkes için Güneş, Hava ve Ev” Sergisi için “Büyüeyebilen Ev” projesini tasarladı.
1933	Atina'da 4. CIAM Kongresi gerçekleşti.
1933	Türkiye'de Üniversite Reformu gerçekleşti.
1933	Nasyonal Sosyalist Alman İşçi Partisi iktidara geldi.
Şubat 1933	Prusya Sanat Akademisi'nden istifa etti.
14 Mart 1933	Berlin şehir planlama sorumlusu olarak görevden alındı, maaşı kesildi, mimar olarak çalışması yasaklandı.
1935	Türkiye'den gelen teklifle beraber Türkiye'ye göç etti.
28 Şubat 1935	İstanbul Belediyesi imar işleri müşavirliğinde çalışması kabul edildi ve iki aylık kadro aldı.
Haziran, 1935	İstanbul Belediyesi ile iki yıllık sözleşme imzaladı.
Ekim, 1935	Henri Prost'a İstanbul planlama görevi teklif edildi ve Prost teklifi kabul etti.
Aralık, 1935	Atina Belediyesi tarafından konferans vermek için davet edildi.
21 Haziran 1936	Prost ile İstanbul Belediyesi Planlama birimi danışmanlığı için iki yıllık sözleşme yapıldı.

Kasım 1936	Bruno Taut Türkiye’de göreve başladı.
21 Aralık 1936	Güzel Sanatlar Akademisi’ne iki yıllık ataması yapıldı.
1937	Paris’te 5.CIAM Kongresi gerçekleşti.
1937	Ankara Siyasi İlimler Okulu’nda konferans verdi.
Mayıs, 1937	Türk Tarih Sergisi için sergi alanı tasarımları hazırladı.
Temmuz, 1937	İstanbul Belediyesi’ndeki sözleşmesi yenilenmedi.
30 Ekim 1937	Güzel Sanatlar Akademisi’nden kendi isteği ile ayrıldı.
27 Kasım 1937	Nafia Vekaleti Şehircilik Mütchassıslığı göreviyle yedi aylık kadrosu onaylandı.
1938	Gropius aracılığı ile Amerika’ya yerleşti, Harvard Üniversitesi’nde profesörlüğe başladı.
1 Eylül 1939	İkinci Dünya Savaşı başladı.
1941	“The Igloo House” Projesi için patent başvurusunda bulundu.
1942	“The Problem of the Cities and Towns” isimli konferansı verdi.
1943	Gropius ve Harvard Üniversitesi öğrencileriyle “Weston-Weyland” Projesini tasarladı.
1944	Amerika Birleşik Devletleri vatandaşı oldu.
1945	Concord yakınlarında “New Town” Projesini tasarladı.

1945	Amerikan Sanat ve Bilim Akademisi üyeliğine seçildi.
1945	Boston'un yeniden planlanması için çalışmalar yaptı. Projeleri uygulanmadı.
1945	Berlin Sanat Akademisi'ne yeniden üye oldu.
2 Eylül 1945	İkinci Dünya Savaşı sona erdi.
1950	Emekli oldu.
1952	Almanya'yı ziyaret etti.
28 Mayıs 1957	ABD Cambridge'de vefat etti.

B

TABLO: MARTIN WAGNER'İN TÜRKİYE İÇİN TASARLADIĞI PROJELER (1935-1940)

Martin Wagner'in Türkiye için tasarladığı projeler, kronolojik olarak, kapsamları ve birincil kaynakları ile tablo şeklinde sunulmuştur.

Ek B: Martin Wagner'in Türkiye İçin Tasarladığı Projeler (1935-1940)

Sıra	Tarih	Adı	Kapsamı	Durumu	Kaynakça
1	1935	İstanbul Florya Cumhurbaşkanlığı Yerleşkesi	Atatürk için Florya'da yazlık köşk tasarımı ve Florya plajı projesi	Uygulanmadı. Yerine Seyfi Arkan projesi uygulandı. (1936)	Cumhuriyet (09.06.1935), Akşam (27.06.1935), Cumhuriyet (28.06.1935)
2	1935	İstanbul Eminönü Meydanı düzenlenmesi	Eminönü Meydan düzenlemesi ile Eminönü-Eyüp hattı için yeni yol önerisi	Uygulanmadı.	Akşam (11.08.1935), Cumhuriyet (12.08.1935), Cumhuriyet (14.08.1935), Cumhuriyet (22.08.1935), Cumhuriyet (08.08.1937)
3	1935	İstanbul Taksim'de Surp Agop mahalle tasarımı	Surp Agop mezarlığı yerinde yapılacak yeni konut alanı	Uygulanmadı.	Cumhuriyet (20.09.1935)

4	1936	İstanbul Haliç'te Atatürk Köprüsü çevresi tasarımı	Atatürk Köprüsü'nün Tarihi Yarımada tarafında bulunan Fatih-Unkapanı arasında ve Avrupa Yakası tarafında bulunan Beyoğlu'nda açılması düşünülen meydanların tasarımı	Uygulanmadı.	Cumhuriyet (05.09.1936), Cumhuriyet (22.06.1938)
5	1936	Yenikapı limanı ve İstanbul limanı	İstanbul Limanı'nın Yenikapı'da inşa edilmesine dair öneriler	Uygulanmadı.	Wagner'in Ernst Reuter'e yazdığı 17 Şubat 1937 tarihli mektup (akt. Nicolai, 2011), Cumhuriyet (22.08.1935), Tan (02.10.1936)
6	1937	Türk Tarih Kurumu Sergisi	Dolmabahçe Sarayı'nda Türk Tarih sergisi alanı tasarımı	Uygulandı.	La Turquie Kemalist, Özel Sayı, 1937
7	1940	Zelzele Mıntıkası İçin İglo tasarım önerisi	1939 Erzincan depremi sonrasında	Uygulanmadı.	Wagner, 1940

			prefabrik sistemle tasarlanmış evlerin deprem bölgesi için kullanılması önerisi		
--	--	--	--	--	--



C

TABLO: MARTIN WAGNER'İN TÜRKİYE'DE YAYINLANMIŞ METİNLERİ (1936-1946)

Martin Wagner'in Arkitekt, Siyasi İlimler ve Her Ay dergilerinde yayınlanan metinleri, yayınlanma tarihine göre, kapsamı belirtilerek tablo halinde sunulmuştur.

Ek C: Martin Wagner'in Türkiye'de yayınlanmış metinleri (1936-1946)

Sıra	Tarih	Başlığı	Niteliği	Kapsamı	Kaynağı
1	1936	Şehir İnşaatında Sermayenin Rolü	Makale	Sermaye ve ekonominin şehir planlaması için önemi	Arkitekt, 65-66
2	1936	Şehircilikte Sermayenin Yanlış İdaresi	Makale	İstanbul şehrinde sermayenin yanlış kullanımı	Arkitekt, 67
3	1936	İstanbul Şehrinin Düzeltilmesi Meseleleri	Makale	İstanbul'u ıslah ve imar etmenin yolları	Arkitekt, 68
4	1936	İstanbul'un Seyrisefer Meselesi	Makale	İstanbul'un trafiği üzerine yorum ve öneriler	Arkitekt, 69
5	1936	İstanbul Havalisinin Plânı	Makale	İstanbul için ön planlama çalışması	Arkitekt, 70-71
6	1936	İstanbul Havalisinin Plânı	Makale	İstanbul için ön planlama çalışması	Arkitekt, 72

7	1937	Büyük Şehirler Nasıl Tadil Edilir?	Makale	Savaş sonrası Avrupa'da kent planı	Arkitekt, 74
8	1937	Büyük Şehirler Nasıl Tadil Edilir?	Makale	Bir büyük şehir ne kadara mâl olur?	Arkitekt, 75
9	1937	İstanbul Nüfusunun Yayılışı ve Münakale	Makale	İstanbul için sirkülasyon analizi	Arkitekt, 76
10	1937	İstanbul'un Münakale Tahlili	Makale	İstanbul nüfusunun bölgelere bölünmesi planı	Arkitekt, 77-78
11	1937	İnşa Etmeyen Bir Millet Yaşamıyor Demektir	Makale	Atatürk'ün kent planına verdiği önem ve Türkiye'de yeni planlama çalışmaları	Arkitekt, 82-83
12	1937	Şehircilikte Sermaye	1937 yılında Ankara Siyasal Bilgiler Okulu'nda verilen konferans metni	Şehircilikte sermayenin önemi, Türk şehirlerinin İstanbul ve Akhisar özelinde sermaye kuvvetlerinin incelenmesi ve sermayenin doğru şekilde kullanılmasının yolları	Siyasi İlimler, 78
13	1937	Şehircilikte Makine	1937 yılında Ankara Siyasal Bilgiler Okulu'nda verilen konferans metni	Şehircilikte makinanın rolü ve önemi	Siyasi İlimler, 80

14	1937	Şehircilikte Organizatörün Rolü	1937 yılında Ankara Siyasal Bilgiler Okulu'nda verilen konferans metni	Şehircilikte organizasyon ihtiyacı, devletin ve şehir plancısının organizasyon ihtiyacını karşılamasının yolları	Siyasi İlimler, 81
15	1937	İstanbul'un İmarına Dair Teknik ve Ekonomik Meseleler	Türk İktisadiyatçılar Cemiyeti'nde verdiği bir konferans metni	İstanbul'un imarının ekonomik olması adına hangi yönlerde ilerlenmesi gerektiği	Her Ay, Mart-Nisan, 1937
16	1938	Şehir İnşası Ne Demektir?	Wagner'in Güzel Sanatlar Akademisi'nde verdiği bir dersin metni	Şehir inşasında makina ve sermayenin rolü	Arkitekt, 85
17	1938	Cadde İnşası	Wagner'in 1937 yılı Ocak ayında Güzel Sanatlar Akademisi'nde verdiği bir dersin metni	Berlin ve New York'daki kaldırım örnekleriyle beraber İstanbul'un yaya yolları için öneriler	Arkitekt, 86
18	1938	Türk Şehirleri ve Mevcut Sahalardan İstifade "Ekonomisi"	Makale	Şehri genişletmek ve var olan şehri ıslah etmek	Arkitekt, 87
19	1940	Zelzele Mıntakası için Düşünölmüş Mukavim; Standart Ev Projeleri	Makale	1939 Erzincan deprem bölgesi için Iglu benzeri ev öneri projesi	Arkitekt, 109-110

20	1946	İstanbul'un Yol Meselesi	Makale	İstanbul için yol etüdü. 1936 yılında yazılmıştır.	Arkitekt, 171-172
----	------	--------------------------	--------	---	----------------------



D

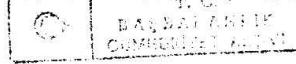
ARAŞTIRMAYA KAYNAKLIK EDEN ARŞİV BELGELERİNİN LİSTESİ

T. C. BAŞVEKALET MUAMELÂT MÜDÖRŁÖĐÖ		KARARNAME		T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ		
Şube:						
Sayı: 2						
2073						
Berlin belediyesi fen işlerinde bulunmuş olan Dr. Mühendis - Martin Wagner'in 800 lira aylık ücretle İstanbul belediyesi imar işle- ri müşavirliğinde çalışdırılmasına izin verilmesi; Dahiliye vekilliği nin 10/2/935 tarih ve 87/25 sayılı tekeresi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 28/2/935 de onanmıştır.						
28/2/935						
REİSİCÜMHUR						
<i>K. Atatürk</i>						
Bş.V.	Ad.V.	M.M.V.	Da.V.			
<i>J. İmami</i>	<i>S. Sancar</i>	<i>A. Çayır</i>	<i>S. Kaya</i>			
Ha.V.	Ma.V.	Mf.V.	Na.V.			
<i>P. Orad</i>	<i>E. Çiğdem</i>	<i>B. Çiğdem</i>	<i>A. Çetinkaya</i>			
İk.V.	S.İ.M.V.	G.İ.V.	Zr.V.			
<i>C. Bayaz</i>	<i>S. R. Yıldırım</i>	<i>Kana Karhan</i>	<i>Mühürkaya</i>			
030	18	01	02	52	14	10

Ek D.1 BCA 30.18.1.2/52.14.10 numaralı belge: Dr. Mühendis Martin Wagner'in
İstanbul Belediyesi İmar İşleri Muavinliğinde çalıştırılması.

7731

Kararname



Ücreti Umumî Muvazene kanununun 5 inci maddesi mucibince 1937 malî yılı bütçesinin (E) cetveline dahil 730 cu (Ecnebi Mu - tahassıslar ve Tercümanları) faslına konulan tahsisattan verilmek üzere Yapı işleri Umum Müdürlüğünde Mütahassıs Mühendis olarak çalıştırılacak Profesör Dr. Mühendis Martin Wagner'e ait ilişik (7) aylık kadronun tasdiki; Hafia Vekillığının 6/II/937 tarih ve 12553/14872 sayılı tezkeresi ve Maliye Vekillığının 23/II/937 tarih ve III43/490I sayılı matalânamesi üzerine icra Vekilleri Heyetince 27/II/937 tarihinde onanmıştır.

27/II/937

REİSİCUMHUR

K. Atatürk

Bş. V.

C. Başbakan

Ad. V.

A. Sarı

M. M. V.

V. Başbakan

Da. V.

S. Kay

Ha. V.

A. B. Başbakan

Ma. V.

A. Başbakan

Mf. V.

S. Başbakan

Na. V.

A. Başbakan

İk. V. ve Zr. V.V.

S. Başbakan

S. I. M. V.

Dr. A. Atatürk

G. I. V.

K. Atatürk

Zr. V.

030 12 01 02 80 96 19

Ek D.2 BCA 30.18.1.2/80.96.19 numaralı belge: Yapı İşleri Umum Müdürlüğü'nde uzman mühendis olarak çalıştırılacak Prof. Dr. Müh. Martin Wagner'e ait 7 aylık kadronun tasdiki.

Amir Ra
C.I.CI

Rapt numarası									
Kaydettim	K.A. <i>[Signature]</i>								
Hariciye Vekâleti				D.II.Ş.IV		Müdürlüğü			
Evrakın umumi numarası	Müstenit oidugu evrakın numarası	Şubenin kayıt numarası	Mübeyyiz	Müevvit	Muavin	Müdür	Müvvellet	Pais	
28679	Dahiliye 31/8	38/2128	14.1.39 B. Ağaç			15.1.1939	E. C. Ş.	40 13.1	
Evrakın hususî numarası									
90									
Evrakın tarihi									
17 K.Sani 1939									
Hulâsa									
<p style="text-align: center;">Monsieur le Professeur</p> <p>En réponse à la lettre en date du 9 octobre 1938 que vous aviez adressée à M. le Président de la République concernant les 780 livres que vous supposiez avoir à recevoir de la Préfecture d'Istanbul, j'ai l'honneur de vous faire savoir que du fait d'une omission de la comptabilité de la Préfecture, vos honoraires vous ayant été versés intégralement pendant toute la durée de votre service dans le pays et sans prélevement des impôts auquel ils devaient être astreints, non seulement la Préfecture ne vous est point redevable, mais, déduction dudit ^{faite} montant, vous restez encore débiteur d'une somme totale de 2098 livres au fisc, somme qui aurait dû être prélevée tous les mois ^{sur} vos honoraires comme impôt.</p> <p style="text-align: right;">d'agrée</p> <p style="text-align: center;">Veuillez agréer Monsieur le Professeur les assurances de ma haute considération.</p> <p style="text-align: right;">P. Le Ministre</p> <p style="text-align: right;">Le Ministre Plénipotentiaire</p>									
<p>Profesör Wagner'in alacağı h. 1938</p> <p style="font-size: small; color: red;">17.05.2022 tarih ve 34439357 sayılı Karar ile gizliliği kaldırılmıştır.</p>									
<p style="font-size: small; color: red;">17.05.2022 tarih ve 34439357 sayılı Karar ile gizliliği kaldırılmıştır.</p>									

Ek D.3 BCA 502/22188.97382.2 numaralı belge: Harward Üniversitesi profesörlerinden Martin Wagner'in İstanbul Belediyesi Fen müşavirliğinde istihdam edildiği sırada maaşından kesilen 780 lirayı talep etmesi.

TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR

Konferans Bildirisi

1. Şen, B. N., Erkmen, A. (2024). Martin Wagner's Professional Career in Turkey, 8th International "Artemis" Scientific Research Congress, Bükreş.

