İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması 1936-1951

From the Imperial Capital to the Republican Modern City: Henri Prost's Planning of İstanbul 1936-1951

İSTANBUL
ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

İmparatorluk Başkentinden
Cumhuriyet'in Modern Kentine:
Henri Prost'un İstanbul Planlaması
(1936-1951)

From the Imperial Capital to the
Republican Modern City:
Henri Prost's Planning of İstanbul
(1936-1951)

İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Katalogları 7
İstanbul Research Institute Catalogues 7

İstanbul, Nisan / April 2010

ISBN

KATALOG / CATALOGUE

Editörler / Editors: Pierre Pinon, F. Cânâ Bilsel
Danışman / Consultant: M. Baha Tanman
Yayın Koordinatörleri / Publication Coordinators:
Zeynep Ögel, Gülru Tanman
Arşiv Araştırması / Archival Research:
İrfan Dağdelen (İstanbul Atatürk Kitaplığı / İstanbul Atatürk Library)
Çeviriler / Translations: Cem Akaş, Esra Özdoğan, Melis Şeyhun
Katalog Tasarımı / Catalogue Design: TUT Ajans

Renk Ayrımı ve Baskı / Color Separation and Printing:
Mas Matbaacılık A.Ş.
Hamidiye Mah., Soğuksu Cad. No.3 Kağıthane – İstanbul
0212 2941000 - info@masmat.com.tr

Bu katalog, 3 Mayıs 2010 tarihinde Suna ve İnan Kıraç Vakfı İstanbul Araştırmaları Enstitüsü'nde açılan, *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)* sergisi için hazırlanmıştır.

This catalogue has been prepared for the exhibition *From the Imperial Capital to the Republican Modern City: Henri Prost's Planning of İstanbul (1936-1951)* opening on May 3, 2010 at the Suna and İnan Kıraç Foundation İstanbul Research Institute.

© Suna ve İnan Kıraç Vakfı İstanbul Araştırmaları Enstitüsü
© Suna and İnan Kıraç Foundation İstanbul Research Institute

Meşrutiyet Cad. No.47, 34443 Tepebaşı – İstanbul
www.iae.org.tr

SERGİ / EXHIBITION

Küratörler / Curators: Pierre Pinon, F. Cânâ Bilsel
Danışman / Consultant: M. Baha Tanman
Sergi Koordinatörleri / Exhibition Coordinators:
Zeynep Ögel, Gülru Tanman
Sergi Asistanı / Exhibition Assistant: Erkan Bora
Grafik Tasarım / Graphic Design: TUT Ajans
Çeviri / Translation: Melis Şeyhun

İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)

From the Imperial Capital to the Republican Modern City: Henri Prost's Planning of İstanbul (1936-1951)

İSTANBUL
ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

İÇİNDEKİLER
CONTENTS

Giriş
Introduction
M. Baha Tanman & F. Cânâ Bilsel 8

Henri Prost: Paris'ten Roma'ya, Fas'tan İstanbul'a
Henri Prost: From Paris and Rome to Morocco and İstanbul
Pierre Pinon 15

Büyük Peyzajlardan Metropollere: Henri Prost
From Grand Landscapes to Metropolises: Henri Prost
Jean-Louis Cohen 49

Henri Prost'un Şehirciliği ve İstanbul'un Dönüşümleri
The Urbanism of Henri Prost and the Transformations of İstanbul
Pierre Pinon 73

Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü
Henri Prost's Planning Works in İstanbul (1936-1951): Transforming the Structure of a City through Master Plans and Urban Operations
F. Cânâ Bilsel 101

İstanbul'da Modern Bir Pay-ı Taht: Prost Planı Çerçevesinde Menderes'in İcraatı
The Making of a Modern Pay-ı Taht in İstanbul: Menderes' Executions after Prost's Plan
İpek Yada Akpınar 167

Fotoğraflardaki İstanbul - "Arşiv İçinde Arşiv"
İstanbul in Photographs - "Archive within Archive"
Vlada Filhon & Holy Raveloarisoa 201

Prost Arşivi
The Prost Archives
David Peyceré 213

Mimar ve Şehircilik Uzmanı Aron Angel'le Söyleşi
Interview with Architect and Town Planner Aron Angel
Mathilde Pinon-Demirçivi 219

Katalog Catalogue 233

Ayasofya
Hagia Sophia
Pierre Pinon 235

İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı, 1937
European Side of İstanbul Master Plan, 1937
F. Cânâ Bilsel 245

Atmeydanı ya da "Büyük Cumhuriyet Meydanı" ve Adalet Sarayı
Atmeydanı (Hippodrome) or "The Great Republican Square" and "The Palace of Justice"
Pierre Pinon 279

Arkeoloji Parkı
The Archaeological Park
Pierre Pinon 289

Atatürk Bulvarı ve Fatih Meydanı
Atatürk Boulevard and Fatih Square
Pierre Pinon 305

Kapalıçarşı Çevresi ve Eminönü Meydanı
The Grand Bazaar Area and Eminönü Square
Pierre Pinon 319

Kentsel Ulaşım ve Metro Projesi
Urban Transportation and the Metro Project
F. Cânâ Bilsel 337

Serbest Sahalar: Parklar, Geziler, Meydanlar...
Espaces Libres: Parks, Promenades, Public Squares...
F. Cânâ Bilsel 349



Katalog
Catalogue

Kentsel Ulaşım ve Metro Projesi

Urban Transportation and the Metro Project

F. Cânâ Bilsel

Henri Prost, İstanbul planlamasında bireysel özgürlüğü ön plana çıkaran bir anlayışla, otoyollardan oluşan bir ana omurga ve ulaşım ağı oluşturmayı hedeflemiştir. 1936 tarihli raporlarında Boğaz'ın bir köprüyle nereden geçilmesi gerektiği üzerine de bir inceleme yapmış, bunun için en iyi noktanın Rumelihisarı-Anadolu Hisarı arası olduğu sonucuna varmış; fakat bunu o günün koşulları içerisinde yapılabilir bulmamıştır.[1] Bu nedenle, Boğaz'ın her iki yakasında otomobil trafiğinin akışını feribotlarla sağlamaya yönelmiş;[2] feribot iskeleleri için yer seçimi alternatifleri aramış ve Kabataş ve Üsküdar'da iskele düzenlemeleri yapmıştır.

Prost, geniş bir alana yayılmış olan İstanbul kentsel alanında toplu taşımayı etkin bir biçimde çözebilmek için tramvaylar, otobüs ve troleybüsler, metro ve şehirlerarası ulaşım konularını ayrı başlıklar altında inceleyen bir rapor hazırlamıştır.[3] Bu raporda, otomobil trafiğiyle birlikte işlemesindeki sorunlar nedeniyle trafik sıkışıklığına yol açmaları, rayları yolların aksında döşenmiş olduğu

Putting emphasis on individual freedom, in his plans for İstanbul, Henri Prost proposed to create a major spine composed of motorways, with a new transportation network. In his reports dated 1936, he had studied the best possible locations for building a bridge across the Bosphorus and suggested that the point between Rumelihisarı and Anadolu Hisarı was best suited for such an endeavor. Yet, he concluded that the project was not feasible under the given conditions.[1] He thus opted to facilitate the flow of traffic between the two sides of the Bosphorus by means of ferry boats;[2] he sought alternative locations for ferry ports and made port arrangements in Kabataş and Üsküdar.

With a view to introducing effective solutions to public transportations across the sprawling urban space of İstanbul, Prost drafted a detailed report that addressed the question of trams, buses, trolley buses, metro, and intercity transportation under separate headings.[3] In this report, he noted that the tram lines had to be re-

için yayaların otomobil trafiğini aşarak karşıdan karşıya geçmelerinde sorunlar oluşması nedeniyle, tramvay hatlarının İstanbul'dan kaldırılması gerektiği yönünde görüş bildirmiştir. Prost tramvayların yerine, Türkiye'nin bir petrol üreticisi ülke olmadığını da göz önüne alarak, yine elektrikle çalışan troleybüs hatlarının yerleştirilmesini uygun bulmuş ve bu amaçla çalışmalar yapmıştır. Ancak kentin cadde ve sokaklarındaki trafik sıkışıklığını azaltarak kentin bir noktasından diğerine hızlı ulaşımı sağlayacak olan en etkin çözüm, metro sisteminin inşa edilmesidir.

Prost, topografyası çok hareketli olan İstanbul'da metronun çok pahalıya mal olacağı öngörüsünde bulunmasına karşın, bir metro hattının İstanbul'un planlamasıyla ilişkili olarak hangi güzergâhtan geçmesi ve istasyonlarının hangi noktalarda konumlandırılmasının uygun olacağı konusunda etütler yapmıştır. Bu araştırma sonucunda, metro hattını ayrıntıda üç kısımda incelemiştir: Yedikule-Eminönü arası, Haliç geçişi ve Karaköy-Taksim arası. Metro hattını, tarihi yarımadada, banliyö trenleriyle kente gelenlerin zaman kaybetmeden metroya transferlerini sağlamak için Yedikule'den başlatmaktadır. Metro hattı, eski demiryolu güzergâhını izleyerek Atatürk Bulvarı'na, buradan da Beyazıt Meydanı'na ulaşmaktadır. Hat, Beyazıt'tan Eminönü'ne Yeniçeriler Caddesi'ni izledikten sonra, Kapalıçarşı'nın yanından ve Mahmutpaşa Yokuşu'nun altından geçerek Eminönü'ne inmektedir. Kapalıçarşı İstasyonu'nun tarihi Bedesten'in altında çözülmesi, Prost'un metro projesinin en ilginç noktalarından biridir. Şehircinin tarihi yapıyla modern bir ulaşım teknolojisini bütünleştirme anlayışını bu çözümde bir defa daha ortaya koymaktadır (Kat. no. 25, 26 ve 27).

Prost'a göre metro projesinin çözülmesi en

moved from İstanbul to prevent the traffic jam they caused. Running alongside automobiles, the tramway tracks were laid on the axes of the roads, which caused difficulties for pedestrians to cross vehicle traffic. Taking into consideration the fact that Turkey was not an oil-producing country, Prost had concluded that trams should be replaced by electrically-operated trolley bus lines and he conducted studies in this respect. However, the most effective and most rapid solution for transportation and traffic congestion across the streets and avenues of the city was the construction of a metro system.

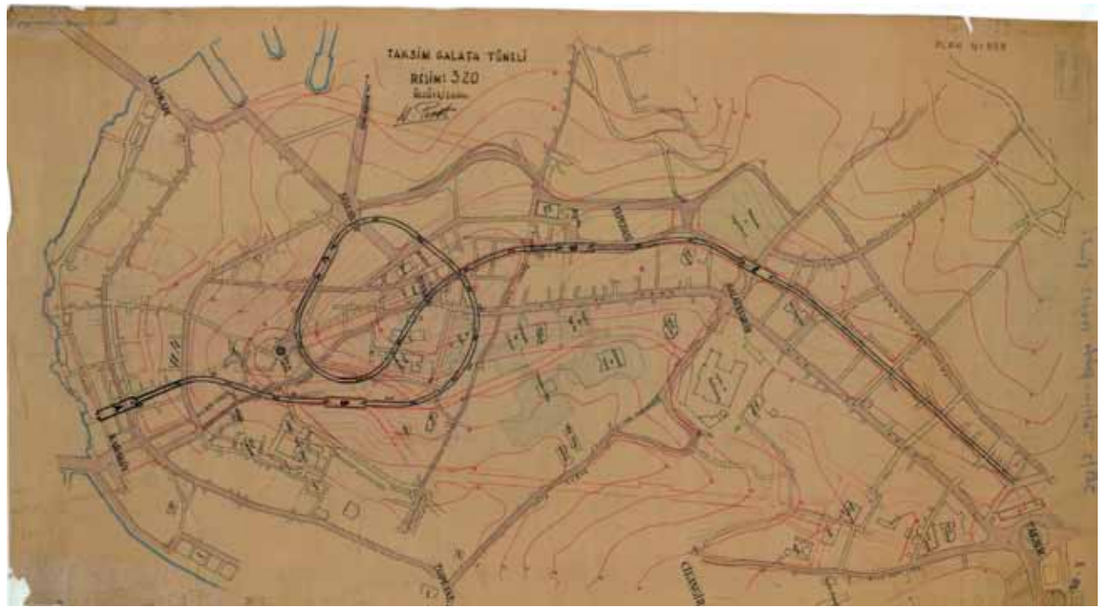
Although Prost foresaw the costliness of a metro system in a city with an eventful topography such as İstanbul, he conducted studies on the possible subway lines and the location of metro stations in relation with his plans. His detailed studies on the subway line were focused on three distinct areas: between Yedikule and Eminönü, the crossing of the Golden Horn, and between Karaköy and Taksim. In order to provide the rapid transfer of commuter train passengers to metro lines, he initiated the subway line in Yedikule, on the Historic Peninsula. Following the former railway route, the metro line would reach Atatürk Boulevard and from there to Beyazıt Square. After running from Beyazıt to Eminönü via Yeniçeriler Caddesi, the metro line would pass next to the Grand Bazaar and below Mahmutpaşa Yokuşu and descend to Eminönü. The installation of the Grand Bazaar Station below the historic Bedesten was one of the most intriguing features of Prost's metro project. The urbanist's notion of integrating modern transportation technology with a historic structure was once again manifested clearly in this solution (Cat. nos. 25, 26 and 27).

zor olan bölümü Haliç geçişidir. Şehirci, metro hattının Haliç'i geçebileceği 4 ayrı alternatifi tartıştıktan sonra bunlardan ikisi üzerinde ayrıntılı olarak durmuştur: Eminönü'nden Karaköy'e havadan bir köprüyle ya da gemilerin geçişine izin verecek şekilde, deniz yüzeyinin 10 metre altından bir asma tünelle geçiş.[4] Haliç'ten bakıldığında tarihi yarımadanın siluetini ve özellikle de Süleymaniye'nin görünümünü kapatacağı için havadan geçen köprüyü tercih etmemekle birlikte, şehirci bu iki alternatif hattın Eminönü üzerinden Kapalıçarşı ve Beyazıt'a nasıl çıkacağını ayrı ayrı etüt etmiştir.[5] Metro hattının Haliç'i denizin altından bir tünelle geçtiği alternatifte, Eminönü'nden, Tahmis Caddesi ve Mahmut Paşa Yokuşu'nun devamında açılacak yeni yolu izleyerek Çakmakcılar İstasyonu'na ulaşmaktadır. Bu alternatifte Eminönü İstasyonu yeni köprü yakınında yer alacak, böylece metro istasyonundan çıkan yolcular, kolaylıkla vapurlara ulaşabilecektir (Kat. no. 28). Metro hattının Haliç'i havadan geçtiği ikinci alternatifte, Prost'a göre Süleymaniye, Rüstem Paşa Camii ve Yeni Cami'nin estetik görünümüne zarar vermemesine dikkat edilmelidir. Bu alternatifte hem Eminönü hem de Çakmakçılar İstasyonu yerden 10 metre ve 8 metre yükseklikte viadük üzerinde çözülecek, ardından Mahmut Paşa Yokuşu'nun devamındaki yeni yolu ve Fincancılar Caddesi'ni izleyerek tünele girecektir (Kat. no. 29).

Metro güzergâhı üzerindeki ikinci sorun alanı ise Galata ve Beyoğlu arasındaki bölümdür. Haliç'ten Şişhane'ye ulaşan metronun bundan sonra Beyoğlu'nun kotunu bulması, belirli bir eğimin üzerinde hareket edemeyen metro trenleri için çözülmesi gereken bir sorundur. Bu amaçla, metro tünelinin helezon biçimli bir daire çizerek yükselmesi planlanmıştır (Şek. 1). Bu çözümün avan-

According to Prost, the most complicated portion of the metro project was the Golden Horn crossing. After having deliberated four different alternatives for the metro line to cross the Golden Horn, the urbanist primarily focused on two possibilities: A bridge from Eminönü to Karaköy *or* an underwater suspension tunnel 10 m below sea level that would allow ships to cross.[4] While Prost did not prefer an aerial bridge as it would obstruct the silhouette of the Historic Peninsula, and particularly that of Süleymaniye when viewed from the Golden Horn, he nonetheless reviewed separately how these two alternative lines would access the Grand Bazaar and Beyazıt via Eminönü.[5] In the option of traversing the Golden Horn via a submerged tunnel, the metro line would run from Eminönü, follow the new road to be opened in the continuation of Tahmis Caddesi and Mahmut Paşa Yokuşu, and finally reach Çakmakcılar Station. Accordingly, the Eminönü Station was to be located near the new bridge, providing easy access for metro passengers to reach the boats. (Cat. no. 28) In the second alternative of traversing the Golden Horn with a bridge, Prost found that the aesthetic views of Süleymaniye, Rüstem Paşa Mosque and Yeni Cami (Mosque) had to be well preserved. Accordingly, both Eminönü and Çakmakçılar Stations were to be built on 10 and 8 m-high viaducts, respectively, and, following the new road –in the continuation of Mahmut Paşa Yokuşu- and Financılar Caddesi, it would enter the tunnel (Cat. no. 29).

Another problematic zone on the metro line was the section between Galata and Beyoğlu. Once having reached Şişhane from the Golden Horn, reaching Beyoğlu level for the metro line was a problem that needed to be resolved for



Şek. 1 Taksim-Galata metro tüneli, 1/2000 ölçekli, H. Prost imzalı plan. (İstanbul Atatürk Kitaplığı)
Fig. 1 Metro tunnel between Taksim and Galata, plan in 1/2000 scale, signed by H. Prost. (İstanbul Atatürk Library)

tajı Şişhane yakınlarında ve Beyoğlu'nda iki istasyon yapılabiliyor olmasıdır. İkinci çözüm ise, İsviçre'de uygulanan bir mekanik sistemle tarihi tünel doğrultusunda, 600 metre yükseklik farkını doğrudan çıkan bir hattır. Bundan sonra metro hattı Tünel Meydanı'ndan sonra Tepebaşı'na yönelerek İngiliz Konsolosluğu arkasından İstiklâl Caddesi'ne paralel olarak yeni açılacak olan caddeyi (Tarlabaşı Caddesi) izleyerek Taksim'e ulaşacaktır.[6]

Böylece, kentin güneydeki tarihi merkezi ve kuzeydeki yeni merkezi, Yenikapı ve Taksim arasında iki ana otoyol sistemi ile kurulan ana omurga, yeraltından da metro hattıyla desteklenmektedir. İstanbul'da ancak 21. yüzyılın eşiğinde uygulanmasına başlanan metro hattının, yaklaşık olarak Prost'un önermiş olduğu bu güzergâhı izlemesi dikkate değerdir.

Notlar

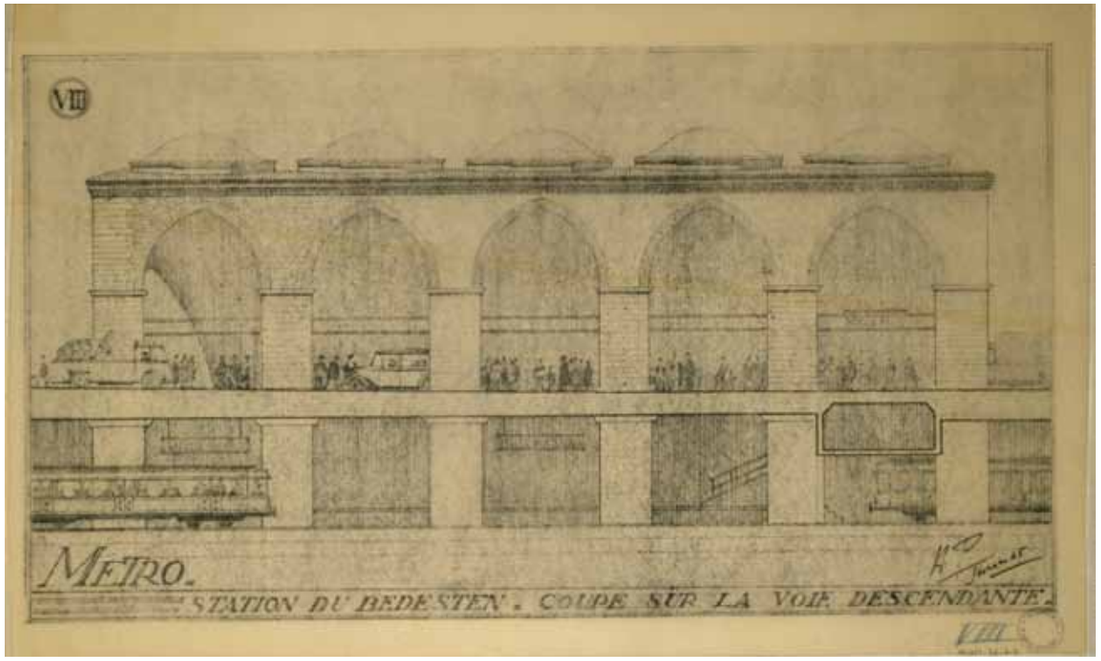
1 H. Prost, Jonction Europe-Asie par un pont (Note no. 22, 10.08.1937), *Les Transformations d'İstanbul* (Cilt I), *Documentation*, 18-22.
2 H. Prost, Jonction Europe-Asie par ferry-boat (Note no. 23. 10.08.1937), a.g.e., 23.
3 H. Prost, Les transports en commun et leurs répercussions sur les aménagements de la côte européenne d'İstanbul (Note no. 386), *Les Transformations d'İstanbul* (Cilt VI), *Circulation-Aviation*,
4 H. Prost, Annexe No. 1. Traversée de la Corne d'Or, a.g.e., 17-21.
5 H. Prost, Chemin de fer Métropolitain de Bayazid à Eminönü, a.g.e., 25-35.
6 H. Prost, Chapitre III : Exposé de l'avant-projet d'un chemin de fer metropolitain, a.g.e., 10-16. IFA'daki Henri Prost arşivinde, İstanbul Belediyesi Elektrik, Tramvay ve Metro İşletmeleri'ne ait 15 Eylül 1955 tarihli, 1/5000 ölçekli, "İstanbul Metrosu 1 No.lu Hat" başlıklı bir metro planı bulunmaktadır. Prost'un İstanbul'dan ayrılışından sonra geliştirilmiş olan bu planda, Kumkapı'dan başlayıp Mecidiyeköy'de son bulan metro güzergâhı, Prost'un önerisine göre kimi farklılıklar göstermektedir. IFA/AA/Fonds Prost, HP.ARC.30/33.

metro cars that could not ascend a certain slope. Therefore, it was projected that the metro tunnel would ascend the slope in a helicoid curve (Fig. 1). The advantage of this solution was the possibility to construct two stations near Şişhane and in Beyoğlu. A second solution was to opt for a mechanical system employed in Switzerland to build a line that would directly cross the 600-meter level difference in the direction of the historic tunnel. From this point onwards, the metro line would travel first to Tünel Square and to Tepebaşı, and reach Taksim by passing behind the British Consulate and following the new avenue (Tarlabaşı Caddesi) that would be opened parallel to İstiklâl Caddesi.[6]

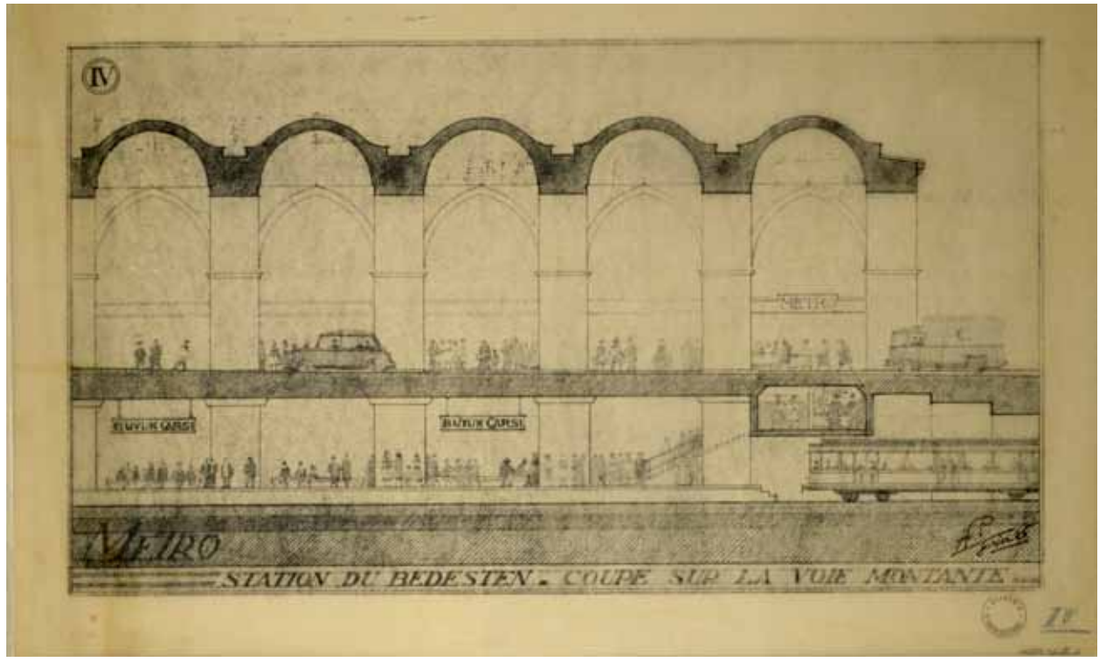
Hence, the main spine created with two main motorways between Yenikapı and Taksim, namely the city's historic center in the south and its new center in the north, would be supplemented by an underground metro line as well. It is important to note that the present metro line, the construction of which was only initiated in the wake of the 21st century, follows approximately the same route proposed by Prost.

Notes

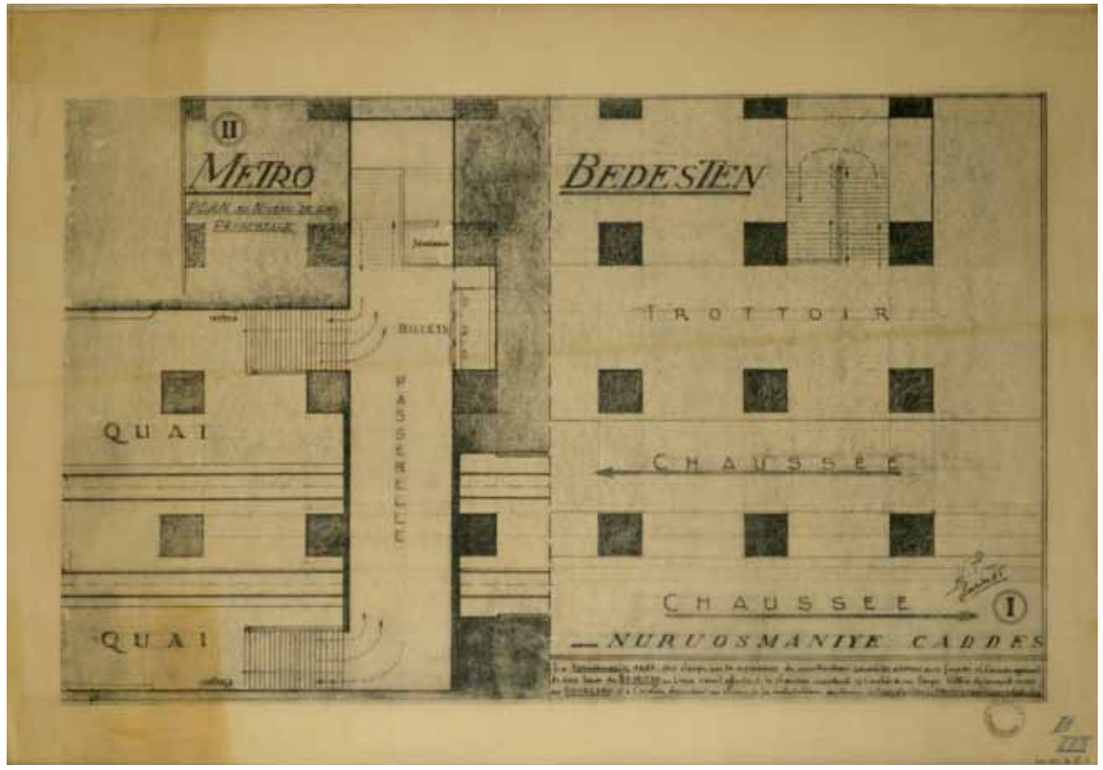
1 H. Prost, Jonction Europe-Asie par un pont (Note no. 22, 10.08.1937), *Les Transformations d'İstanbul* (Volume I), *Documentation*, 18-22.
2 H. Prost, Jonction Europe-Asie par ferry-boat (Note no. 23. 10.08.1937), *ibid*., 23.
3 H. Prost, Les transports en commun et leurs répercussions sur les aménagements de la côte européenne d'İstanbul (Note no. 386), *Les Transformations d'İstanbul* (Volume VI), *Circulation-Aviation*,
4 H. Prost, Annexe No. 1. Traversée de la Corne d'Or, *ibid*., 17-21.
5 H. Prost, Chemin de fer Métropolitain de Bayazid à Eminönü, *ibid*., 25-35.
6 H. Prost, Chapitre III : Exposé de l'avant-projet d'un chemin de fer metropolitain, *ibid*., 10-16. The Henri Prost Archive preserved at IFA includes a metro plan of 1/500 scale. Dated 15 September 1955 and entitled, "İstanbul Metro Line No. 1," the plan belongs to İstanbul Municipality Electricity, Tram and Metro Administration. Developed after Prost's departure from İstanbul, the plan includes a metro line running from Kumkapı to Mecdiyeköy and diverges at various points from Prost's proposal. IFA/AA/Fonds Prost, HP.ARC.30/33.



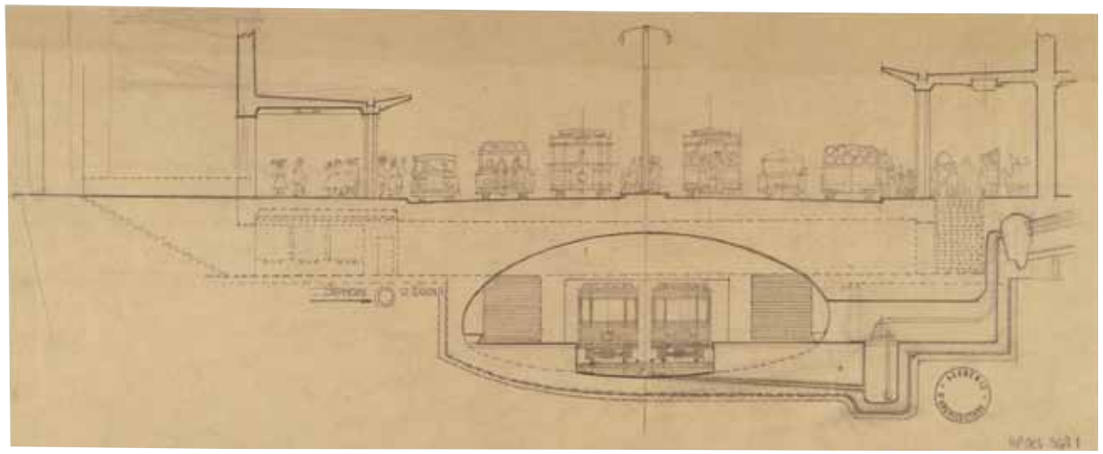
25
Bedesten'de metro istasyonu. Bedesten görünüş ve iniş yönünde metro tüneli kesidi. Henri Prost, Şubat 1945.
Metro Station in the Bedesten. Elevation of the Bedesten and the section of the descending metro tunnel. Henri Prost, February 1945.
(343 AA 127 (doc. HP.DES.36-3.4) Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)



26
Bedesten'de metro istasyonu. Tarihi yapı ve istasyondan kesit. Henri Prost, Şubat 1945.
Metro Station in the Bedesten. Cross-section of the station within the historic building. Henri Prost, February 1945.
(343 AA 127 (doc. HP.DES.36-3.6) Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)



27
Bedesten'de metro istasyonu. Plan. Henri Prost, Şubat 1945.
Metro station in the Bedesten. Plan. Henri Prost, February 1945.
(343 AA 127 (doc. HP.DES.36-3.7) Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)



28
Eminönü'nde yeraltı metro istasyonu. Kesit. Henri Prost, 1945.
Metro Station at Eminönü. Cross-section. Henri Prost, 1945.
(343 AA 127 (doc. HP.DES.36-1.1) Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)



29
Haliç’ten metro geçişi üzerine iki alternatife göre Eminönü - Mahmutpaşa - Kapalıçarşı bölgesi düzenlemesi. Plan.
Two alternative solutions for crossing the Golden Horn by the metro line traversing the Eminönü - Mahmutpaşa - Grand Bazaar area. 1943-1944. Plan.
(343 AA 305. (doc. HP.DES.29-1.1) Académie d’architecture/Cité de l’architecture et du patrimoine/Archives d’architecture du XXe siècle)