T.C.

TRAKYA ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE (1923-1950) TRABZON'DA KENTSEL GELİŞİM

Zeynep ÖZTÜRK

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MİMARLIK ANABİLİM DALI

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Hamide Burcu ÖZGÜVEN

EDİRNE-2025

Zeynep ÖZTÜRK'ün hazırladığı **"Erken Cumhuriyet Döneminde (1923-1950) Trabzon'da Kentsel Gelişim"** başlıklı bu tez, tarafımızca okunmuş, kapsam ve niteliği açısından Anabilim Dalında bir **Yüksek Lisans Tezi** olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Hamide Burcu ÖZGÜVEN

Prof. Dr. Aliye Senem DEVİREN

Doç. Dr. Şule YILMAZ ERTEN

Tez Savunma Tarihi: 13/06/2025

Bu tezin Yüksek Lisans Tezi olarak gerekli şartları sağladığını onaylarım.

Prof. Dr. Hamide Burcu ÖZGÜVEN

Tez Danışmanı

Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü onayı

Doç. Dr. Filiz UMAROĞULLARI

Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

T. Ü. FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MİMARLIK ANABİLİM DALI YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

DOĞRULUK BEYANI

Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında, tüm verilerin bilimsel ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini, kullanılan verilerde tahrifat yapılmadığını, tezin akademik ve etik kurallara uygun olarak yazıldığını, kullanılan tüm literatür bilgilerinin bilimsel normlara uygun bir şekilde kaynak gösterilerek ilgili tezde yer aldığını ve bu tezin tamamı ya da herhangi bir bölümünün daha önceden Trakya Üniversitesi ya da farklı bir üniversitede tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

13 /06/ 2025

Zeynep ÖZTÜRK

Yüksek Lisans Tezi

Erken Cumhuriyet Döneminde (1923-1950) Trabzon'da Kentsel Gelişim

T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü

Mimarlık Anabilim Dalı

ÖZET

Trabzon kenti, tarihsel süreç boyunca, önemli ticaret merkezi olma özelliğiyle öne çıkmış, coğrafi ve stratejik konumu itibariyle farklı medeniyetlerin ilgi odağı olmuştur. Liman kenti olmasının getirdiği avantajlarla, ticaret yollarının kesişim noktasında yer almış ve bölgesel bir merkez haline gelmiştir. Osmanlı döneminde de ticaretin kalbi olan Trabzon, fiziksel ve mekânsal açıdan büyümüş, liman yapıları, hanlar, çarşılar ve idari yapılarla donatılmıştır. Bu mekânsal gelişim, Cumhuriyet'in ilanına kadar olan süreçte Trabzon'un güçlü bir kent kimliği oluşturmasını sağlamıştır.

I. Dünya savaşı sırasında Rus işgaline uğrayan Trabzon, Cumhuriyet'in ilk dönemlerine sıkıntılı bir şekilde girmiştir. Kentin kurtuluşundan sonraki birkaç yıllık dönem içerisinde şehrin en önemli temel sorunlarından olan, imar, temizlik, elektrikle aydınlatma, temiz su ve sağlıkta gözle görülür bir düzelme olmamıştır. Ancak, Cumhuriyet'in ilanından kısa süre sonra yeniden yapılandırılan belediyecilik faaliyetleri kentin gelişim ve dönüşümüne önemli katkılar sağlamıştır.

Bu çalışmada, Erken Cumhuriyet Döneminde (1923-1950) Trabzon'un kentsel gelişimi incelenmektedir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra şehircilik anlayışında meydana gelen değişimler, Trabzon'un fiziksel ve mekânsal yapısında önemli gelişim ve dönüşüme yol açmıştır. Bu kapsamda, 1923-1950 yılları arasında Trabzon'da yapılan; imar planı çalışmaları, şehir halkının ihtiyacı olan parkların dizaynı, modern meydanların tasarlanması, şehrin temizliğinin yapılması, henüz elektriği olmayan kentin elektrikle buluşturulması, temiz su gereksiniminin sağlanması, ulaşımın düzenlenmesi, yeni yolların açılması ve modern kamusal binaların inşası gibi birçok

konunun araştırılması amaçlanmıştır. Bunlara ek olarak, söz konusu dönemde Trabzon'un hangi işlevsel alanlar doğrultusunda planlandığı, bu alanların kentin sosyal, ekonomik ve fiziksel yapısına olan etkileri ve kentsel gelişim üzerindeki rolleri incelenmiştir. Ayrıca, inşa edilen ticari faaliyet mekânları araştırılmış bu üretim birimlerinin kentin mekânsal ve fiziksel büyümesine olan katkıları incelenmiştir.

Araştırmada, arşiv belgeleri, haritalar, şehir planları, fotoğraflar, dönemsel gazete haberleri ve yerel yönetim kayıtları kullanılarak kentin gelişim süreci incelenmiştir. Elde edilen tüm veriler, tarihsel süreç içerisindeki dönüşümleri ortaya koymak amacıyla karşılaştırmalı bir analiz yöntemiyle değerlendirilmiştir. Bu verilerin ışığında, Cumhuriyet Dönemi Trabzon'unda, planlı şehirleşme anlayışının nasıl şekillendiği, geleneksel kent dokusunun hangi açılardan değişim gösterdiği ve modernleşme sürecinin kentteki iz düşümleri ortaya konulmuştur.

Bu çalışma, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Trabzon'da gerçekleştirilen kentsel gelişim hamleleri, modern şehircilik ilkelerinin Anadolu kentlerine yansımasını göstermesi bakımından önemli bir örnektir. Bu süreç Trabzon'un bölgesel kalkınmadaki rolünü pekiştirirken, şehircilik anlayışının modernleşmesine de öncülük etmiştir. Bu çalışma, Trabzon'un Erken Cumhuriyet Dönemi'ndeki kentsel gelişim sürecini imar planları, mekânsal organizasyonlar, kentsel dönüşüm ve yenilikler ekseninde ele alarak bu dönemin, kentin mekânsal belleğine sağladığı katkıları ortaya koymayı amaçlamıştır.

Yıl : 2025

Sayfa Sayısı : 166

Anahtar Kelimeler : Kentsel Gelişim, Trabzon, Erken Cumhuriyet Dönemi,

Master's Thesis

Urban Development in Trabzon in the Early Republic Period (1923-1950)

Trakya University Institute of Natural and Applied Sciences

Department of Architecture

ABSTRACT

The city of Trabzon has stood out as an important trade center throughout history and has been the center of attention of different civilizations due to its geographical and strategic location. With the advantages of being a port city, it was located at the intersection of trade routes and became a regional center. Trabzon, which was also the heart of trade during the Ottoman period, grew physically and spatially and was equipped with port structures, inns, bazaars and administrative structures. This spatial development enabled Trabzon to create a strong urban identity in the process until the declaration of the Republic.

Trabzon, which was invaded by the Russians during World War I, entered the early years of the Republic in a difficult situation. In the first few years after the liberation of the city, there was no visible improvement in the city's most important fundamental problems of development, cleaning, electric lighting, clean water and health. However, the municipal activities that were restructured shortly after the declaration of the Republic made significant contributions to the development and transformation of the city.

This study examines the urban development of Trabzon in the Early Republican Period (1923-1950). The changes in the concept of urbanism after the foundation of the Republic of Turkey led to significant developments and transformations in the physical and spatial structure of Trabzon. In this context, it is aimed to investigate many issues such as zoning plan studies, design of parks needed by the city's people, design of modern squares, cleaning of the city, providing electricity to the city that did not yet have

electricity, providing clean water, organizing transportation, opening new roads and construction of modern public buildings. In addition to these, the functional areas in which Trabzon was planned in the said period, the effects of these areas on the social, economic and physical structure of the city and their roles on urban development are examined. In addition, the commercial activity areas constructed are investigated and the contributions of these production units to the spatial and physical growth of the city are examined.

In the research, the development process of the city was examined using archive documents, maps, city plans, photographs, periodical newspaper news and local government records. All the data obtained were evaluated with a comparative analysis method in order to reveal the transformations in the historical process. In the light of this data, how the planned urbanization concept was shaped in the Republican Period Trabzon, in what aspects the traditional urban texture changed and the reflections of the modernization process in the city were revealed.

This study is an important example of the urban development initiatives carried out in Trabzon in the Early Republican Period, in terms of showing the reflection of modern urbanism principles on Anatolian cities. While this process reinforced the role of Trabzon in regional development, it also pioneered the modernization of urbanism. This study aims to reveal the contributions of this period to the spatial memory of the city by examining the urban development process of Trabzon in the Early Republican Period in terms of zoning plans, spatial organizations, urban transformation and innovations.

Year : 2025

Number of Pages : 166

Keywords : Urban Development, Trabzon, Early Republican Period

TEŞEKKÜR

Tez çalışması süreci boyunca bilgi ve tecrübeleriyle bana rehberlik eden, çalışmanın her aşamasında kıymetli katkılarını esirgemeyen, özellikle tez konusunun belirlenmesi noktasında yönlendirmeleriyle çalışmanın temellerini atan değerli danışman hocam Sayın Prof. Dr. Hamide Burcu ÖZGÜVEN'e en içten teşekkürlerimi sunarım.

İlkokul birinci sınıftan yüksek lisans eğitimimin sonuna kadar geçen tüm öğrenim hayatım boyunca, bilgi ve emekleriyle beni yetiştiren, rehberlik eden, eğitim ve öğretim yolculuğumda iz bırakan tüm hocalarıma şükranlarımı sunarım.

Yüksek lisans eğitimine başlama sürecinde beni cesaretlendiren, bu yolda ilerleyebileceğime dair inancımı tazeleyen ve destekleyici yaklaşımıyla katkı sunan değerli aile hekimimiz Dr. Hüseyin KAPLAN'a en içten teşekkürlerimi sunarım.

Bu çalışmanın hazırlanmasında mesleki bilgisi, yol gösterici değerlendirmeleri ve gerekli belgelerin temini noktasında sağladığı katkılarından dolayı Yüksek Mimar Fatma Zehra Betül KARA'ya çok teşekkür ederim.

Tez çalışma sürecinde, Trabzon'da yürüttüğüm araştırmalar sırasında nazik ilgileri, yönlendirmeleri ve destekleriyle katkı sunan Trabzon Büyükşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü, Trabzon Halk Kütüphanesi, Trabzon Şehir Müzesi, Trabzon Basın Tarihi Müzesi, Trabzon Tarih Müzesi, Trabzon Mimarlar Odası ve Işıklar (Visera) Elektrik Santrali çalışanlarına içten teşekkürlerimi sunarım.

Tez çalışma süreci dahil olmak üzere tüm eğitim hayatım boyunca her daim yanımda olan, maddi ve manevi desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen başta ağabeylerim Metin ÖZTÜRK ve Murat ÖZTÜRK olmak üzere tüm aile üyelerine çok teşekkür ederim.

Son olarak, hayatımın her döneminde beni destekleyen, koşulsuz sevgileri, sabırları ve dualarıyla bana güç veren ve bu günlere gelmemi sağlayan kıymetli anneme ve babama sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

ÖZET iv
ABSTRACT vi
TEŞEKKÜR viii
İÇİNDEKİLER ix
ŞEKİLLER DİZİNİ xii
ÇİZELGELER DİZİNİ xix
KISALTMALAR DİZİNİ xx
BÖLÜM 1 1
GİRİŞ 1
1.1. Araştırmanın Amacı Ve Kapsamı 3
1.2. Araştırmanın Yöntemi 4
1.3. Literatür Taraması 5
BÖLÜM 2 7
TRABZON 7
2.1. Trabzon'un Coğrafi Konumu 7
2.2. Trabzon'un Jeopolitik Ve Stratejik Açıdan Önemi 9
2.3. Trabzon Tarihsel Gelişimi 11
2.4. Trabzon'un Fiziki Yapısı Ve Mekânsal Gelişimi 14
BÖLÜM 3 31

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1950) TRABZONDA KENTSEL GELİŞİM 31
3.1. 1923-1950 Yılları Arasında Trabzon'da Genel Durum 31
3.2. 1923-1950 Yılları Arasında Trabzon'da Nüfusun Durumu 34
3.3. 1923-1950 Yılları Arası Trabzon'da Ticaret, Sanayi ve Üretim.....37
3.4. 1923-1950 Yılları Arası Trabzon'da Ulaşım Alanında Yapılan Faaliyetler.....47
3.4.1. Uzunsokak.....50
3.4.2. Reşadiye Caddesi 53
3.4.3. Kunduracılar Caddesi.....53
3.4.4. Maraş Caddesi.....55
3.4.5. Gazipaşa Caddesi 58
3.5. 1923-1950 Yılları Arası Trabzon'u Elektrikle Aydınlatma Çalışmaları.....63
3.5.1. Işıklar (Visera) Hidroelektrik Santrali 64
3.6. 1923-1950 Yılları Arası Trabzon'da Temiz Su Faaliyetleri 71
3.7. 1923-1950 Yılları Arası Trabzon'da Yapılan Çevresel Düzenlemeler.....73
3.7.1. Meydan (Belediye Meydanı, Meydan-ı Şarki, Hürriyet Meydanı).....74
3.7.2. Atapark.....85
3.7.3. Fatih (Taksim) Parkı 90
3.7.4. Kavak Meydanı Ve Spor Alanı.....92
3.7.5. Tabakhane Ve Zağnos Vadileri.....95
3.7.6. Trabzon'da İmar Planı Çalışmaları Ve Lambert Planı.....102
3.7.7. Yenimahalle'nin Kuruluşu.....113
3.7.8. Kalkınma Mahallesi'nin Kuruluşu.....115
BÖLÜM 4 119
ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1950) TRABZON'DA YAPILAN İNŞAA FAALİYETLERİ 119

4.1. Trabzon Vilayet Binası, 1933 120
4.2. Trabzon Kadınlar Hali, 1938 121
4.3. Trabzon Lisesi, 1938 122
4.4. Trabzon Erkek Sanat Okulu (Meslek Lisesi), 1944 125
4.5. Trabzon Numune Hastanesi, 1947 126
4.6. Stadyum (Hüseyin Avni Aker Stadı), 1951 128
4.7. Trabzon Ziraat Bankası Binası, 1951 129
4.8. Trabzon Eski Tekel Binası, 1951 130
4.9. Valilik Yerleşkesi 133
BÖLÜM 5 135
SONUÇ 135
KAYNAKLAR 140
ÖZGEÇMİŞ 146

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2.1. Trabzon Coğrafi Konumu, (R. Saygılı, 2020). 7
Şekil 2.2. Değirmendere, Zağnos, Tabakhane Vadileri, (Google Earth, Alıntılama, 2024). 8
Şekil 2.3. Trabzon'un Karadeniz'deki Konumu, (WikiMedia, Alıntılama, 2024). 9
Şekil 2.4. İpek Yolu, Trabzon-Erzurum-Tebriz Güzergâhı, (Url-1, Alıntılama, 2024). 10
Şekil 2.5. Trabzon İmparatorluğu, (Harita, Texas Üniversitesi Kütüphaneleri, Austin Texas Üniversitesi)..... 11
Şekil 2.6. Trabzon İmparatorluğu Sınırları, (Url-2, Alıntılama, 2024, reddit.com)..... 12
Şekil 2.7. Osmanlı Dönemi Trabzon Vilayeti, (Url-3, Alıntılama, 2024). 13
Şekil 2.8. Roma Ve Bizans Şehri Trabzon, İlk Yerleşim Yeri Ve Ortahisar (A.Bryer'dan İşlenerek)..... 14
Şekil 2.9. Trabzon Kalesi, Yukarıhisar, (İç Kale, İlk Yerleşim) Surları, (Z. Öztürk, 2024). 15
Şekil 2.10. Trabzon İlk Yerleşim Yeri Yukarıhisar (İç Kale), (A. Ajansı, 2022)..... 15
Şekil 2.11. Zağnos Ve Tabakhane Köprüleri, (Z. Öztürk, 2025)..... 16
Şekil 2.12. Trebizond in 1461, Trabzon Haritası, (A. Bryer'dan İşlenerek, 1898)..... 17
Şekil 2.13. Ayasofya (St. Sophia), (Günümüzde Ayasofya Camii), (Z. Öztürk, 2025). 17
Şekil 2.14. Kalepark/Leonkastron/Güzelhisar Kalesi, (Z. Öztürk, 2025). 18
Şekil 2.15. Fetih Öncesi Panagia Chrysocephalos Kilisesi, Ortahisar Fatih Büyük Camii, (Ali Işık Arşivi, 1960'lı Yıllar). 19
Şekil 2.16. Trabzon, Ortahisar Fatih Büyük Camii, (Z. Öztürk, 2024). 19
Şekil 2.17. İçkale Camii, (Z. Öztürk, 2025)..... 20
Şekil 2.18. İçkale Camii, (Z. Öztürk, 2025)..... 20
Şekil 2.19. Gülbahar Hatun Camii, ve (Solda) Gülbahar Hatun Türbesi (Z. Öztürk, 2025). 21
Şekil 2.20. İskender Paşa Camii, (Z. Öztürk, 2025). 22

Şekil 2.21. Osmanlı Belgelerine Göre Sur İçi Bölgesi Ve Kapıları, (A. Bryer, D. Winfield, The Byzantine Monuments, s.194-195 arası numarasız, Resim no: 42), (Tuluk, 2021, s.261). 23

Şekil 2.22. Trabzon Tarihi Çekirdeği, (Google Earth'ten İşlenerek, 2024). 24

Şekil 2.23. Trabzon Surları, (Vaziyet Planı: Karpuz). 25

Şekil 2.24. Tarihi Trabzon Kenti Üzerinde Bulunan Bazı Bileşenler, (Z. Öztürk, 2025). 26

Şekil 2.25. Kentin Doğu Yöndeki Fiziki Sürekliliğini Etkileyen Faktörler (Liman, Meydan, Ticaret Yolu). 27

Şekil 2.26. Trabzon Güzelhisar, Cacoulis, K.E. Fotoğrafı, 1895 Civarı). 28

Şekil 2.27. Trabzon Güzelhisar, (İHA, 2022). 28

Şekil 2.28. Meydan (Gâvur Meydanı), Ticaret Kervanları, 1877-78 (Kaynak: Dmitri Ivanovich Ermakov). 29

Şekil 2.29. Trabzon Kent Meydanı, (Z. Öztürk, 2025). 30

Şekil 3.1. Trabzon Limanında Rus İşgali Birlikleri, (Url-4, 1916). 32

Şekil 3.2. Atatürk, Trabzon Türk Ocağı Binasından Çıkarken, (Url-5, 1930). 33

Şekil 3.3. XIX. Yüzyıl Sonunda Fransız, Ardından ABD Konsolosluğu Olan Bina, Trabzon/Meydan, (Url-6, 1908). 38

Şekil 3.4. Trabzon Barosu Olarak Kullanılan Osmanlı Dönemi ABD Konsolosluğu, (Z. Öztürk, 2024). 38

Şekil 3.5. Trabzon, Moloz/Soğanpazarı Sahilinde Fındık Taşıyan Tekneler, (Url-7, 1945). 39

Şekil 3.6. Trabzon-Erzurum Transit Yolunun İslah Çalışması, (Bölükbaşı Arşivi, 1930'lu yıllar). 40

Şekil 3.7. Trabzon-İran Arasında Yolcu Taşıyan Otobüsler, (Url-8, 1930'lu Yıllar). 40

Şekil 3.8. Değirmendere Mevkii Ve Balık Yağı Fabrikası, (1934 Sanayi Sergisinden, TTSO Arşivi). 42

Şekil 3.9. EBK Balıkçılık Müessesesi Tarafından Değirmendere'de Kurulan Yunus Yağı Fabrikası (Çakıroğlu, 1969). 43

Şekil 3.10. Tütün İşçileri, (Özdemir, 1945, s. 136). 43

Şekil 3.11. Fabrikada Fındık Ayıklayan Kadınlar, (Url-9, 1930'lu Yıllar). 44

Şekil 3.12. Erken Cumhuriyet Dönemi Trabzon'da Bazı Caddeler Ve Bazı Ticari Mekânlar. 45

Şekil 3.13. Hayvan Pazarı, Değirmendere Mezbahanesi, (Özdemir, 1958, s.168). 46

Şekil 3.14. Kavakmeydanı, (a). Çömlek Fabrikası, (Trabzon Valiliği), (b). Tebhirhane Binası, (Bölükbaşı, 2006). 46

Şekil 3.15. 1913 Yılında Trabzon Vilâyetinde Yollar, (Dâhiliye Nezareti, İdare Evrakı, 1914). 48

Şekil 3.16. Tarihi Yolların Güzergâhı, (C. Erüz, Y.S. Erbaş, 2020, s.38). 48
Şekil 3.17. Resmi Otobüslerle Düzenlenen Trabzon-İran Seferleri, (Url-10, 1930'lu Yıllar). 49
Şekil 3.18. Trabzon-Erzurum Seferleri Törenle Başlatıldığı An, (Küçükuğurlu, 2022, s. 698). 50
Şekil 3.19. Uzun Sokak Kent İçindeki Konumu, (Google Earth'ten İşlenerek, 2024)...51
Şekil 3.20. Uzun Sokak, (Kitabı Hamdi Efendi, 1900'lü Yıllar). 51
Şekil 3.21. Uzun Sokak, (Z. Öztürk, 2025). 52
Şekil 3.22. Uzun Sokak, Reşadiye ve Kunduracılar Caddesi Kent İçindeki Konumu (Google Earth, 2025). 53
Şekil 3.23. Kunduracılar Caddesi, (Url-11, 1896-1900) - (Url-12). 54
Şekil 3.24. Kunduracılar Caddesi, (Z. Öztürk, 2025) 54
Şekil 3.25. Uzun Sokak, Maraş, Kunduracılar Caddeleri ve Kalekapı'nın Kent İçindeki Konumları, (2025). 55
Şekil 3.26. Maraş Caddesi, (Url-13, 1950'li Yıllar) - (Özdemir, 1980'li Yıllar).....56
Şekil 3.27. Maraş Caddesi, (Url-14,2000'li Yıllar) - (Z. Öztürk, 2025). 57
Şekil 3.28. Kalekapı, (Url-15, 1931).....57
Şekil 3.29. Trabzon/Kalekapı, Batı Yüzü, (Z. Öztürk, 2025). 58
Şekil 3.30. Trabzon/Kalekapı, Doğu Yüzü, (Z. Öztürk, 2025). 58
Şekil 3.31. Erken Cumhuriyet Dönemi Kentte Tespit Edilen Bazı Caddelerin Gösterimi, (Google Earth'ten işlenerek, 2025). 59
Şekil 3.32. Gazipaşa Caddesi'nin Meydan Başlangıcı, (Kitabı Başman, 1940-1945)...60
Şekil 3.33. Gazipaşa Caddesi'nin Meydan Başlangıcı, (Z. Öztürk, 2025). 60
Şekil 3.34. Trabzon/Meydan Şems Oteli, (Url-16, 1905). 61
Şekil 3.35. Gazipaşa Caddesi, (Url- 17, 1942) - (Z. Öztürk, 2025). 61
Şekil 3.36. Trabzon/Akçaabat Işıklar Mevkii, (Url-18, Alıntılama 2024). 64
Şekil 3.37. Işıklar (Visera) HES'in Konumu Ve Kurulduğu Dönem Şehir Merkezinde Aydınlattığı Bölgeler.....65
Şekil 3.38. Işıklar (Visera) HES, (Url-19, 1930'lar). 65
Şekil 3.39. Mösyö Ribeau Tarafından Çizilen Vaziyet Planı, (ABA, 15 Temmuz 1925). 66
Şekil 3.40. Işıklar HES, (Z. Öztürk, 2024).....67
Şekil 3.41. Bergman Şirketi Tarafından Hazırlanan Planlar, (ABA). 68
Şekil 3.42. Bergman Şirketi Tarafından Hazırlanan Planlar, (ABA). 68
Şekil 3.43. Alman Bergman Şirketi Tarafından Hazırlanan Planlar, (ABA). 69
Şekil 3.44. HES Türbin Alanı Girişi, (Z. Öztürk, 2024). 70

Şekil 3.45. Visera (Işıklar) HES Türbin Alanı Ve Türbinler, (Z. Öztürk, 2024). 71
Şekil 3.46. Erken Cumhuriyet Dönemi Kentteki Meydan Ve Parklar. 74
Şekil 3.47. Meydandan Limana Doğru İnen Deve Kervanları, (Işık, 1893). 75
Şekil 3.48. Anadolu Han, (Url-20, 1950-55 - Sulu Han, (Url-21, 1960'lar). 76
Şekil 3.49. Solda Selamet Oteli, Sağda İskender Paşa Medresesi, (Gündoğdu, 1910). 77
Şekil 3.50. Selamet Oteli, (Z. Öztürk, 2025). 78
Şekil 3.51. Cihan Oteli, Günümüze Kadarki Değişim Evreleri (Fotoğraflar: Soldan Sağa, (Nuri, 1900'lü Yıllar - Url-22, 2010 - Z. Öztürk, 2025). 78
Şekil 3.52. İskender Paşa Camii, (Augustin Laurens, 1847). 79
Şekil 3.53. İskender Paşa Camii ve Medresesi, (Yıldız Albümü, 1906 – Url-23, 1901). 80
Şekil 3.54. İskender Paşa Camii ve Çevresi, (Z. Öztürk, 2025). 80
Şekil 3.55. Meydan Millet Bahçeleri, (Url-24, 1900) - Meydan Parkı Öncesi, (Url-25). 81
Şekil 3.56. Meydan Parkı, (Z. Öztürk, 2025). 81
Şekil 3.57. Trabzon Sümer (Yıldız) Sineması Binası, (Gündoğdu, 1930'lar). 82
Şekil 3.58. Meydan Eski Belediye Binası ve Sümer (Yıldız) Sineması, (Gündoğdu, 1950). 83
Şekil 3.59. Meydan Eski Belediye Binası Ve Kaldırılan Sümer (Yıldız) Binası Yeri, (Z. Öztürk, 2025). 83
Şekil 3.60. Meydan /Sümer Sineması, (Işık, - Url-26,). 84
Şekil 3.61. Atatürk Anıtı /Meydan, (Z. Öztürk, 2025). 84
Şekil 3.62. Hatuniye Camii Ve Türbesi, (Işık,1930) - Hatuniye Camii Türbesi, (Z.Öztürk,2025). 85
Şekil 3.63. Hatuniye Camii, (Z. Öztürk, 2025) - Hatuniye Camii, (Nuri, 1881). 86
Şekil 3.64. Asım Ve Yusuf Paşalar Türbesi - Hatuniye Medresesi, (Kabur, 1930). 87
Şekil 3.65. Atapark, (Trabzon Valiliği, 1950'li Yıllar). 87
Şekil 3.66. Atapark, (Z. Öztürk, 2025). 88
Şekil 3.67. Atapark, (Z. Öztürk, 2025). 88
Şekil 3.68. Atapark, (Z. Öztürk, 2025). 88
Şekil 3.69. Günümüzde Eski Tekel Binası Yeri, (Google Earth, a: Sümerkan, 1970, b: C. Pirselim, 1980). 89
Şekil 3.70. Atapark Alışveriş Merkezi, (Google Map) - Belediye Hizmet Binası, (Google Map). 90
Şekil 3.71. Fatih (Taksim) Parkı, (Url-27, 1950'li Yıllar). 91
Şekil 3.72. Fatih (Taksim) Parkı, (Fotoğraflar: (a),(b),(c),(d),(e); Z. Öztürk, 2025). 91

Şekil 3.73. Kavak Meydanı'nda, Lambert Planı'nda Spor Sahası Olarak Tasarlanan Bölgenin, Hüseyin Avni Aker Millet Bahçesi Olmadan Önceki Dizaynı (Yazar Tarafından Hazırlanmıştır, 2025).....92

Şekil 3.74. Kavak Meydanı Hüseyin Avni Aker Stadyumu Eski Alanı, Günümüzde Hüseyin Avni Aker Millet Bahçesi Vaziyet Planı, (Ortahisar Belediyesi, 2021).....93

Şekil 3.75. Hüseyin Avni Aker Millet Bahçesi, (Z. Öztürk, 2025).....93

Şekil 3.76. Hüseyin Avni Aker Stadyumu Eski Görseller, (a). Url-28, 1960'lı Yıllar; (b). Url-29, 1995:155; (c). Url-30, Yıkımdan Önce, 2017).....93

Şekil 3.77. Kavak Meydanı, (Z. Öztürk, 2025).....94

Şekil 3.78. Kavak Meydanı, (a). Nouri,1893; (b).Nouri, 1887; (c). Fandaklı-İskender, 1922; (d). Uzun,1930. 94

Şekil 3.79. Zağnos Ve Tabakhane Vadileri'nin Kent İçindeki Konumları Ve Lambert Planında Yeşil Alan Olarak Gösterimleri, ((a). Google Earth,2025; (b), Lambert Planı, Trabzon Şehir Müzesi, 1938).....96

Şekil 3.80. (a). Zağnos Köprüsü, (Işık, 1893); (b). Zağnos Vadisi Erdoğdu Yokuşu, İ.Okman, 1930); (c), (d). Zağnos Vadisi İç Kale Sırtları, (c).Gündoğdu, 1893-(d).Url-31). 96

Şekil 3.81. (a). Zağnos Vadisi Güney Yönü, (M.Reşat Sümerkan, 1979); (b). Zağnos Vadisi Güney Yönü, Tanjant Yolu Yapılmadan, M.Reşat Sümerkan); (c). Zağnos Vadisi Güney Yönü, (Z.Öztürk, 2024).....97

Şekil 3.82. (a)-(d). Zağnos Vadisinden Kuzeye Bakış, (Ş. Bülbül, 2008)-(Z. Öztürk,2024); (b)-(e). (M.Reşat Sümerkan)-(Z.Öztürk,2024); (c)-(f). Kuzeyden Zağnos Köprüsüne Bakış, (Ş. Bülbül,2008)-(Z. Öztürk, 2024).....97

Şekil 3.83. Zağnos Vadisi Kuzey Yöne Bakış, (a)-(b), (D.Osseman,2006)- (Z. Öztürk,2025). 98

Şekil 3.84. Zağnos Vadisi Güney Yöne Bakış, (a)-(b), (D.Osseman, 1993)-(Z. Öztürk, 2024). 98

Şekil 3.85. Zağnos Vadisi; (a),Dere Kapatılmadan,(Sümerkan); (b), Surlardan Batı Yöne Bakış, Sümerkan) 99

Şekil 3.86. Zağnos Vadisi Su Kemeri Ve Zağnos Köprüsü, (Z. Öztürk, 2025).....99

Şekil 3.87. (a).Tabakhane Vadisi, (Kitabı Hamdi Efendi Arşivi, 1900'lü Yıllar)-(b).Tabakhane Köprüsü, (Kitabı Hamdi Efendi Arşivi, 1900'lü Yıllar).....100

Şekil 3.88. Tabakhane Vadisi, (a).Güneyden Kuzey Yöne Bakış, (Dick Osseman, 2006)-(b). Tabakhane Köprüsünden Güneye Bakış,(Z. Öztürk, 2024). 100

Şekil 3.89. Tabakhane Vadisi Tanjant Yolundan Kuzeye Bakış, (a).(D. Osseman, 2006), (b). Z.Öztürk, 2024) 101

Şekil 3.90. (a). Tabakhane Köprüsünden Güneye Bakış; (b).Tabakhane Köprüsünden Kuzeye Bakış; (c). Tabakhane Köprüsü Kuzey Yüzü; (d). Tabakhane Köprüsü Güney Yüzü, (Z.Öztürk,2024).....101

Şekil 3.91. Trabzon Şehir Haritası, (Lynch, 1898). 102

Şekil 3.92. Yıllar İçerisinde Ortahisar (Merkez) İlçesi'nin İmar Planlarının Gelişimi, 1938 Lambert Planı Sınırları (Ortahisar Belediyesi, İmar Müdürlüğü Arşivi). 104

Şekil 3.93. Trabzon Büyükşehir Belediyesi Kent Müzesinde Sergilenen Lambert Şehir Planı. 105

Şekil 3.94. (a), (b). Lambert'in Planında Önerdiği Ortahisar Geçiş Güzergâhı; (b).(Sağlam, 1995). 106

Şekil 3.95. 2000'li Yıllarda Yapılan Tanjant Yolunun Kent İçindeki Konumu 106

Şekil 3.96. Tarihi Kent Üzerinden Geçen Tanjant Yolu, (Z. Öztürk, 2025). 107

Şekil 3.97. Tarihi Kent Surları Üzerinden Geçen Tanjant Yolu, (Z. Öztürk, 2025). 107

Şekil 3.98. Tanjant Yolu Yapılmadan Önce Taksim Yokuşunun Fatih Parkı Köşesinden Meydana Bakış Ve Taksim Meydanı Üzerinde Tanjant Yolu, (Uzun, 1970 – Z. Öztürk, 2025). 108

Şekil 3.99. Tanjant Yolu Yapılmadan Önce Taksim Yokuşu Ve Fatih (Taksim) Parkı, (Url-32, 1970'ler - Z. Öztürk, 2025). 108

Şekil 3.100. Tanjant Yolu Geçmeden Önce Erzurum Caddesi, (Arkitera, 1930'lar – Kabur, 1970'li Yıllar). 109

Şekil 3.101. Tanjant Yolu Sonrası Refüj Kısmında Kalan Üç Bina, (N. Bozali, 2020 – Z. Öztürk, 2025). 109

Şekil 3.102. Lambert Plan Eskizleri; İşlevsel Bölgeler (Lambert, 1938). 110

Şekil 3.103. Lambert'in Trabzon İçin Çizdiği Genel Şema, 1938. 110

Şekil 3.104. Trabzon, Atatürk Alanı (Meydan) Eskizi, (Lambert, 1938). 111

Şekil 3.105. Trabzon Meydan, (Google Earth Alıntılama, 2024). 111

Şekil 3.106. (a). Lambert Planı, (Trabzon Şehir Müzesi, 2025); (b),(c),(d),(e),(f),. Ayasofya Camii, (Sabah.com.,1935- Özhan Öztürk Arşivi- Osman N. Kardeş Arşivi, 1950- Etki Haber, 2013- Url-32, 2025). 112

Şekil 3.107. 1948 Yılında Kurulmaya Başlayan Yenimahalle'nin Günümüzde Kent İçindeki Konumu. 115

Şekil 3.108. Kalkınma Mahallesi'nin Kuruluşu İle İlgili Haber, (Doğu Gazetesi, 07.02.1956). 116

Şekil 3.109. Günümüzde Kalkınma Mahallesi'nin Diğer Mahalleler İçindeki Konumu, (Netgis Ortahisar, 2025). ( ) 1923-1950 Yılları Arası Var Olan Mahallelerin Tahmini Olarak Kapladığı Alan. 117

Şekil 4.1. 1923-1950 Yılları Arası İnşa Edilen Bazı Yapılar. 120

Şekil 4.2. Trabzon Vilayeti, (Url- 33, 1944 – Z. Öztürk, 2025). 121

Şekil 4.3. Kadınlar Hali, (M. Reşat Sümerkan) - (Z. Öztürk, 2025). 122

Şekil 4.4. Kadınlar Hali, (61saat.com) - (Z. Öztürk, 2025). 122

Şekil 4.5. Trabzon Mekteb-i İdadi-i Mülki, ((a). Gündoğdu, 1900'ler; (b). Janusmezat, 1890'lar) 123

Şekil 4.6. Trabzon Lisesi, ((a). Gündoğdu, 1945); ((b).Trabzon Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi arşivi). 123
Şekil 4.7. Trabzon Lisesi, (Z. Öztürk, 2024). 124
Şekil 4.8. Trabzon Lisesi Güney Cephesindeki Güneş Kırıcılar, (Z. Öztürk, 2024). ... 124
Şekil 4.9. Trabzon Erkek Sanat Okulu, (a). (Trabzon Valiliği, 1950'li Yıllar); (b). (Özdemir, s. 256, 1969)..... 125
Şekil 4.10. Erkek Sanat Okulu (Meslek Lisesi) Atölyeleri, (Z. Öztürk, 2024)..... 126
Şekil 4.11. Numune Hastanesi Açılışı İle İlgili Gazete Haberi, (Halk Gazetesi, 01.01.1947). 127
Şekil 4.12. Trabzon Numune Hastanesi, (a), (b). (Özdemir, s.220 - s.256, 1947-48). . 127
Şekil 4.13. Trabzon Numune (Kanuni Eğitim Ve Araştırma) Hastanesi, (Z. Öztürk, 2025). 127
Şekil 4.14. Trabzon/ Numune (Kanuni Eğitim Ve Araştırma) Hastanesi, (Z. Öztürk, 2024). 128
Şekil 4.15. (a). Kavakmeydan Top Sahası, (Özdemir, s.216, 1950 Öncesi); (b). Avni Aker Stadı İlk Hali, (Özdemir, s.216, 1951). 128
Şekil 4.16. H. Avni Aker Stadyumu, (Uzun, 1975), (61saat.com, 2015). 129
Şekil 4.17. Trabzon Ziraat Bankası Binası, (Url-34, 1950'li yıllar). 129
Şekil 4.18. Trabzon Ziraat Bankası Binası, (Z. Öztürk, 2025). 130
Şekil 4.19. Trabzon Ziraat Bankası Binası, (Z. Öztürk, 2025). 130
Şekil 4.20. Trabzon Tekel Binasının 1948 Yılında Çizilen Vaziyet Planı, (Topaloğlu G. Arşivi). 131
Şekil 4.21. Tekel Binası Doğu Cephesi, (M. Reşat Sümerkan, 1970). 132
Şekil 4.22. Tekel Binası Güney Cephesi Ve Batı Cephesi, (M. Reşat Sümerkan, 1970). 132
Şekil 4.23. Tekel Binası, (Url-35). 132
Şekil 4.24. Lambert Planında, Trabzon Lisesi, Numune Hastanesi Ve Hizmet Birimlerinin Gösterimi. 133
Şekil 4.25. Lambert Planındaki Bazı Yapıların Ve Erken Cumhuriyet Dönemi İnşa Edilen Bazı Birimlerin Gösterimi. 133
Şekil 4.26. Trabzon Valilik, (Z. Öztürk, 2025). 134
Şekil 4.27. Trabzon Valilik, (Google Map, 2025). 134

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 3.1. Trabzon Nüfusunun Dağılımı, 1927 seçimleri, (1973 Trabzon İl Yıllığı, s. 42.) 34

Çizelge 3.2. Trabzon Nüfusunun Dağılımı, (1935 Seçimleri, 1935 20 İlkteşrin Genel Nufus Sayımı Turkiye Nufusu. s. 16.) 35

Çizelge 3.3. Trabzon Nüfusunun Dağılımı, (1940 Seçimleri, 20 İlk Teşrin 1940 Genel Nufus Sayımı s.23) 35

Çizelge 3.4. 1945 Seçiminde Trabzon'un toplam nüfusunun ilçelere göre dağılımı ve Trabzon'da km²ye düşen nüfus. (21 Ekim 1945 Genel Nüfus Sayımı Türkiye Nüfusu, s. 27.) 36

Çizelge 3.5. Genel nüfus sayımlarında Trabzon'un şehir ve koy nüfusu. (2000 Genel Nufus Sayımı, Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri İl, 61-Trabzon, s. 44.) 36

Çizelge 3.6. 1925 Yılı İtibarıyla Trabzon'da Faaliyet Gösteren Şirketler, (Başkaya, 2022, s.97). 41

KISALTMALAR DİZİNİ

ABA	Akçaabat Belediyesi Arşivi
a.g.e.	Adı Geçen Eser
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
Doç.	Doçent
Dr. Öğr. Üyesi	Doktor Öğretim Üyesi
EBK	Et Balık Kurumu
HES	Hidroelektrik Santral
m	Metre
M.Ö.	Milattan Önce
M.S.	Milattan Sonra
Öğr. Gör.	Öğretim Görevlisi
Prof.	Profesör
s.	Sayfa
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TBMT	Trabzon Belediyesi Meclis Tutanakları
TBMZ	Trabzon Belediye Meclisi Zabıtnamesi
yy.	Yüzyıl

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Kentler, insanların yalnızca yaşam sürdüğü yerler değil, çok daha fazlası olarak, fiziksel sosyal, psikolojik, ekonomik ihtiyaçların karşılandığı, farklı etnik ve dini unsurların bulunduğu yerlerdir. Bu yüzdendir ki kentler kuruldukları günden itibaren içerisinde bulundukları fiziksel etkenlerden ve çevresel faktörlerden etkilenerek, yaşadığı değişimler sonucu farklı karakteristik özellikler kazanmış ve böylece kendine özgü kültürel bir yapı oluşturmuşlardır. Aynı zamanda kentlerin mimari kültürünün oluşumunda da etnik ve dini çeşitliliğin kısacası bu çok katmanlı yapının hemen her dönem belirgin bir etkisinin olduğu görülmüştür. Bu bağlamda birçok farklı kültürün yaşadığı Trabzon kenti, zengin bir tarihi geçmişe ve mimari kültüre sahiptir.

Trabzon'un ilk yerleşim yerinin günümüzde Ortahisar olarak adlandırılan merkez ilçenin Yukarıhisar bölgesi olduğu bilinmektedir. Trabzon fethedildiğinde şehrin surlarla çevrili olduğu ve Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar olmak üzere üç bölümden oluştuğu görülmektedir (Lowry, a.g.e., s. 33-34).

Fetihten sonra, kentte yeni Müslüman mahallelerin kurulması ve nüfusun artması farklı yapı ve mekânların inşasına ortam hazırlamıştır. Tüm bunlar yapılırken kentin bir imar planı yoktur. Dolayısıyla, Cumhuriyet öncesi bu dönemde imarsız bir yapılaşma görülmektedir. Bu da ilerleyen dönemlerde özellikle Cumhuriyet'in ilanı ile başlayan süreçte ilk tartışılması gereken konulardan biri olmuştur.

Bu çalışmada, ele alınan dönemi kapsayan 1923-1950 yılları arasında kentte pek çok faaliyet gerçekleştirilmiştir. Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte modern kentlerin oluşturulması hedeflenmiş ve bu bağlamda, Cumhuriyet dönemi kentlerinde yapılması gereken öncelikli işlerden birinin imar planının hazırlanması olduğu görülmüştür.

Kentlerin modern bir görünüm kazanmasında ve bu kentlerin mimari denetimi ile sürdürülebilirliğinin sağlanmasında imar planının önemi vurgulanmıştır. Bu amaçla Fransa'dan şehircilik uzmanı Prof. Lambert Trabzon'a getirilmiştir. Lambert Trabzon'da bulunduğu süre içerisinde bazı etüt ve tetkikler yapmış, avan projeye esas olmak üzere bir harita hazırlamıştır. Birkaç kez Trabzon'a gelen Lambert 1937'de hazırladığı raporunda şehrin mevcut durumunu özetlemiş ve 1938 yılında planın avan projesini Trabzon'a göndermiştir (Küçükuğurlu, Başkaya., 2019, s. 201-202).

Lambert, hazırlamış olduğu raporda, Trabzon'da şehircilik gibi konulara oldukça kapsamlı bir şekilde yer vermiş ve bu rapor, kentin gelecek yıllardaki yerleşiminin stratejisine ışık tutmuştur. Lambert, kentin doğusunda bulunan Değirmendere çevresinde Erzurum yolu ile bağlantılı olacak şekilde bir sanayi mıntıkası, merkezi Atatürk Alanı olan ve limanı da içine alan bir ticaret bölgesi, kentin batısında, Kavak Meydanı'nda, spor alanı ve oyun sahaları, batıda ise mevcut kentten bağımsız yeni bir şehir, merkez, olacak şekilde şehri dört bölgeye ayırmıştır (Düzenli, 2010, s.297). Bu bağlamda 1948 yılında Trabzon Belediyesi Meclisinde şehrin batı tarafında bir numune mahalle oluşturulması fikrinin gündeme geldiği görülmektedir (Erol, 2023, s.315).

Yeni Türkiye Cumhuriyeti'nde modern kentlerin kurulması hedefiyle başlayan bu süreçte, Trabzon'da, modern bir meydanın tasarlandığı, kent içinde bulunan bazı mezarlıkların modern parklara dönüştürüldüğü, aynı zamanda kaldırılan mezarlıkların merkezin dışına taşınarak yeni mezarlık (Sülüklü Mezarlığı) alanlarının oluşturulduğu görülmüştür. Ayrıca kent içinde bulunan bazı imalathaneler de şehir merkezi dışına çıkarılmıştır. Örneğin halk sağlığını tehdit eden ve şehrin temizliği açısından mahzurlu bulunan Debbağhane (Tabakhane) Köprüsü civarında faaliyet gösteren debbağhaneler 1935'ten itibaren Değirmendere tarafına taşınmaya başlamıştır (Küçükuğurlu, Başkaya., 2019, s.163). Belli başlı yapıların ise plan kapsamında ve yeni yolların açılması sebebiyle yıkıldığı bilinmektedir. Aynı zamanda, okul, hastane gibi yapılar inşa edilmiş, şehrin elektrik ihtiyacını karşılamak için kentte HES kurulmuş ve su sorunu çözülmeye çalışılmıştır. Elektriğin şehre gelmesiyle birlikte kentte üretim yapan atölyelerin sayısında artış olmuştur. Yine bu dönem Trabzonlu yatırımcılar bir araya gelerek Değirmendere'de bir balık yağı fabrikası kurmuşlardır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında kentte, bankalar kurulmuş, ekonomik ve ticari anlamda birçok atılım gerçekleştirilmiştir.

1.1. Araştırmanın Amacı Ve Kapsamı

Bu çalışmada, Erken Cumhuriyet Dönemi(1923-1950), Trabzon'da kentsel gelişime dair önem arz eden, birçok konunun araştırılması hedeflenmiştir. Bu amaçla, I. Dünya Savaşı sırasında işgale uğramış kentin, savaş sonrası Cumhuriyet'in ilanı ile başlayan süreçteki, genel durumu, imar faaliyetleri, doğusu ve batısı tarafında görülen yapılaşması ve gelişimi, kent içindeki önemli mekânların dönüşümü, sosyal hayatı, ticari ve ekonomik durumu ele alınmıştır. Ancak ele alınan dönemde, kentte yaşanan değişim ve dönüşümü görmek açısından, dönemler arası bağlantılar kurarak şehrin tarihsel ve fiziksel gelişim süreçleri incelenmeye çalışılmıştır.

Kentin, Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun önemli güzergâhlarından biri olmasının ve uluslararası ticarette önemli bir liman kenti haline gelmesinin, kentsel gelişim ve mekânsal dönüşüm üzerindeki etkileri ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Cumhuriyet'in ilanından kısa bir süre sonra belediyecilik hizmetlerinin yeniden yapılandırılması kentin dönüşümünde önemli rol oynamıştır. Bu dönemde inşa edilen ve Cumhuriyetin modern kimliğini yansıtan yapılar incelenmiştir. Modern kentlerin kurulması kapsamında kentte Bruno Taut ve Lambert gibi yabancı aktörlerin rol aldığı görülmüştür. Ayrıca bu dönemde halkın ihtiyacı olan sosyalleşme mekânları araştırılmıştır. Bu kapsamda, 1941 yılında Yeniyol Gazetesinin haberine göre, Boztepe'nin ağaçlandırılarak mesire alanına dönüştürüldüğü ve TBMZ'ye göre 1940'lı yılların sonuna gelindiğinde kentte, Taksim parkı, Belediye parkı, Atapark, Atatürk Köşkü Bahçesi olmak üzere dört parkın halkın kullanımına açık olduğu belirtilmiştir.

Bu çalışma, giriş (birinci bölüm) ve sonuç bölümleri dışında üç bölüm olarak tasarlanmıştır. İkinci bölümde Trabzon kentinin coğrafi komumu belirtilerek, tarihi geçmişi, jeopolitik ve stratejik açıdan önemi anlatılmıştır. Kentin genel fiziki yapısı ele alınmış ve mekânsal gelişim süreci incelenmiştir.

Üçüncü bölümde, 1923-1950 yılları arasında kentte nasıl bir işlevlendirme yapıldığı anlatılmaya çalışılmıştır. Öncelikle bu dönemde kentin genel durumu ve nüfus dağılımı hakkında inceleme yapılmıştır. 1938 yılında Fransız şehir plancısı Lambert tarafından yapılan ve Trabzon'un ilk imar planı olan Lambert planı üzerinde durulmuştur. Kentte yapılan çevresel düzenlemeler araştırılmış, kent içinde ve kentin önemli bir kısmını kapsayan mezarlık alanların parklara ve pazar yerine dönüştürüldüğü, bazı

meslek gruplarının ise kent merkezi dışına taşındığı görülmüştür. Elektriği olmayan kentin elektrik ihtiyacını karşılamak için, 1926'da Trabzon/Akçaabat'ta, Bergmann Berlin şirketi tarafından inşa edilen HES araştırılmıştır. Kentte temiz su ihtiyacını karşılamak için 1941 yılında inşaatı bitirilen Atasu projesine değinilmiştir. Yine bu dönem, TBMZ'ye ve Yeniyol gazetesine göre inşa edilen fakat günümüze kadar ulaşamayan bazı yapılar araştırılmıştır. 1948 yılında Kavak Meydanı'nda küçük bir numune mahallesi oluşturmak istenmesinin belediye meclisi gündemine getirildiği görülmüştür (Erol, 2023, s.315). Ayrıca bu dönemde yapılan ticari faaliyetler, sanayi alanında yapılan yatırımlar, açılan atölyeler ve kurulan fabrikalar araştırılmaya çalışılmıştır. Kent içi ulaşımda yapılan düzenlemeler incelenmiş, açılan yol ve caddeler üzerindeki işlevler belirlenip, bu yolların kentin gelişimine olan katkıları ve halkın sosyal hayatını şekillendirecek mekân ve alanlarla olan ilişkileri incelenmeye çalışılmıştır.

Dördüncü bölümde ise, bu dönemde inşa edilen ve günümüzde de varlığını devam ettiren, Cumhuriyet'in modernist kimliğini yansıtan yapılar incelenmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda, Trabzon Eski Vilayet Binası(1933), Trabzon Lisesi(1938), Trabzon Numune Hastanesi(1938), Erkek Sanat Okulu binası(1944), Stadyum(1948), Trabzon Ziraat Bankası binası(1948) gibi modern yapılar araştırılmıştır.

1.2. Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada, nitel ve nicel araştırma yöntemleri kullanılmış, ayrıca geniş bir literatür taraması kapsamında birçok kaynak incelenmiştir. Çalışma alanı olan Trabzon kentinin 1923-1950 yılları arasındaki dönemini kapsayan bu süreçte, yapılan tüm kentsel gelişim faaliyetlerini incelemek açısından, çeşitli kurum ve kuruluşlara gidilip arşiv araştırması yapılmış ve bilgi toplamaya çalışılmıştır. Bu kapsamda, özellikle bu dönemde yapılan kamusal faaliyetlerle alakalı, Trabzon Büyükşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü, Trabzon/Ortahisar Belediyesi İmar Müdürlüğü, Trabzon İl Kültür Turizm Müdürlüğü ve Trabzon Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü, gibi kurumlardan bilgi elde edinmeye çalışılmıştır. Trabzon Halk Kütüphanesi ve KTÜ Faik Ahmet Barutçu Kütüphanesinde 1923-1950 yılları arasında basılan gazete dergi ve kitaplar incelenip araştırılmıştır. Ayrıca, Trabzon Şehir Müzesi, Trabzon Tarih Müzesi ve Trabzon Basın Tarihi Müzesi, kentin, tarihi geçmişi, kültürel yaşamı, siyasi tarihi, yakın geçmişi ve halkı hakkında bilgi vermesi, belge, arşiv ve önemli eserler bulundurması sebebiyle ziyaret

edilmiş ve buralarda araştırmalar yapılmıştır. Kentin batı tarafında kurulması planlanan, ve 1948 yılında TBM gündeminde görüşüldüğü görülen (Erol, 2023, s.314), kent bilinciyle oluşturulmuş ilk yerleşim yeri olup, ilk planlı yapılanma örneğini veren Yenimahalle Muhtarlığına gidilip, mahalle esnafı ile görüşülmüştür.

Kentte, bu dönem(1923-1950) inşa edilen ve günümüzde varlığını devam ettiren, Akçaabat ilçesinde bulunan, Visera Elektrik Santrali(1926), Trabzon Eski Vilayet Konağı(1933), Trabzon Lisesi(1938), Trabzon Numune Hastanesi(1938), Trabzon Erkek Sanat Okulu(1944), Trabzon Ziraat Bankası Binası(1948) gibi yapılarda, inceleme, analiz ve fotoğraflama yapılmıştır. Erken Cumhuriyet Döneminde faaliyete geçen bazı sosyal donatı alanlarının (Atapark, Fatih parkı) ve Lambert Planına göre yeşil alan olarak tasarlanan ancak yakın geçmişte hayata geçirilen Zağnos ve Tabakhane vadilerinin, günümüzdeki mevcut durumları fotoğraflanmıştır. Tüm bu fotoğraf ve bilgilerin eski görsel ve verilerle karşılaştırılarak kentin mekânsal gelişim ve dönüşüm süreçleri okunmaya çalışılmıştır. Cumhuriyet'in ilanıyla başlayan bu süreçte, hedeflenen modern kentlerin oluşturulması düsturu ile kentte yapılan tüm bu faaliyetlerin sürekliliği incelenmiş, günümüz Trabzon'una etkileri ve katkıları bugün ki verilerle karşılaştırılarak ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

1.3. Literatür Taraması

Çalışmada literatür taraması kapsamında, bilimsel makaleler, konu ile ilgili yayımlanmış kitaplar ve belediye arşivleri incelenmiştir. Trabzon İl Halk Kütüphanesinde yer alan, 1924-1966 yılları arasında yayımlanan Yeniyol gazetesinin, 1945-1950 yıllarına ait sayıları ile aynı gazetenin, İstanbul Üniversitesi Kütüphane ve Dokümantasyon Daire Başkanlığı, Merkez Kütüphane koleksiyonunda, "Gazeteden Tarihe Bakış Projesi" kapsamında dijital ortamda erişime sunulan 1934-1942 yılları arasındaki nüshaları titizlikle incelenmiştir. Bununla birlikte, Trabzon Halk Kütüphanesi'nde erişilen, 1933 yılında yayın hayatına başlayıp, 1963 yılına kadar faaliyetlerini sürdüren Halk gazetesinin 1945-1948 yılları arasındaki sayıları ve Trabzon gazetesinin 1946-1948 yıllarına ait nüshaları çalışmaya dahil edilmiştir. Ayrıca, Doğu Gazetesinin 1956 yılında basılan 437 numaralı sayısı çalışma kapsamında incelenmiştir.

Belediye arşivlerinden konuyla alakalı belge ve raporlara ulaşılmıştır. TBB İmar Müdürlüğünden, Cumhuriyet Dönemi'nin ilk imar planı olan Lambert Planının izah

raporu temin edilmiştir. Trabzon Ortahisar Belediyesi İmar Bölümünden ise kentin tarihsel gelişimini ifade eden görsellere ulaşılmıştır. Ayrıca kentsel gelişme ve yapılaşma faaliyetlerinin kentteki dağılımını ve birbirleriyle olan ilişkilerini görmek maksadıyla halihazır haritalar temin edilmiştir.

Erken Cumhuriyet dönemi Trabzon'da kentsel gelişimi anlamak amacıyla gerçekleştirilen literatür taraması kapsamında, Trabzon kenti özelinde yapılan imar faaliyetleri detaylandırılmıştır. Trabzon Şehir Müzesi'nde sergilenen Lambert İmar Planı incelenerek, Cumhuriyet dönemindeki Trabzon'un planlanma süreci ve bu sürecin günümüze olan yansımaları değerlendirilmiştir. Ayrıca, Trabzon'un tarihi dokusunun korunması sürecinde yaşanan değişimler ve bu değişimlerin kentsel kimliğe olan etkisi araştırılmıştır. Literatürdeki mevcut çalışmalar incelenerek, araştırmanın dayandığı teorik çerçeve oluşturulmaya çalışılmıştır.

Bu çalışmada, Cumhuriyet'in erken dönemine ait kentsel gelişimi daha iyi anlayabilmek amacıyla çeşitli görsel ve arşiv kaynaklarından yararlanılmıştır. 1923-1950 yılları arasında basılan gazeteler, dönemin kentsel politikalarını, imar çalışmalarını ve yapılaşma faaliyetlerini doğrudan yansıtan önemli belgeler olarak incelenmiştir. Ayrıca, 1869-2009 yılları arasındaki Trabzon basınını anlatan arşivler kentin sosyal ve mekânsal gelişimini ortaya koyan önemli kaynaklar sunmaktadır. Fotoğraf ve gravür incelemeleri ise, Trabzon'un mekânsal dönüşümünü görsel olarak destekleyen veriler sağlamaktadır. Tüm bu kaynaklar, dönemin mekânsal ve sosyal dönüşümlerini doğrudan yansıtan belgeler olarak, günlük yaşam pratiklerini, kentsel müdahaleleri ve şehirdeki mekânsal değişimleri tarihsel bir perspektifle inceleme olanağı sağlamıştır. Ayrıca, arşiv taramaları ve görsel incelemeler, tarihsel süreçlerin mekânsal etkilerini ortaya koymada önemli bir yöntemsel çerçeve sunmaktadır.

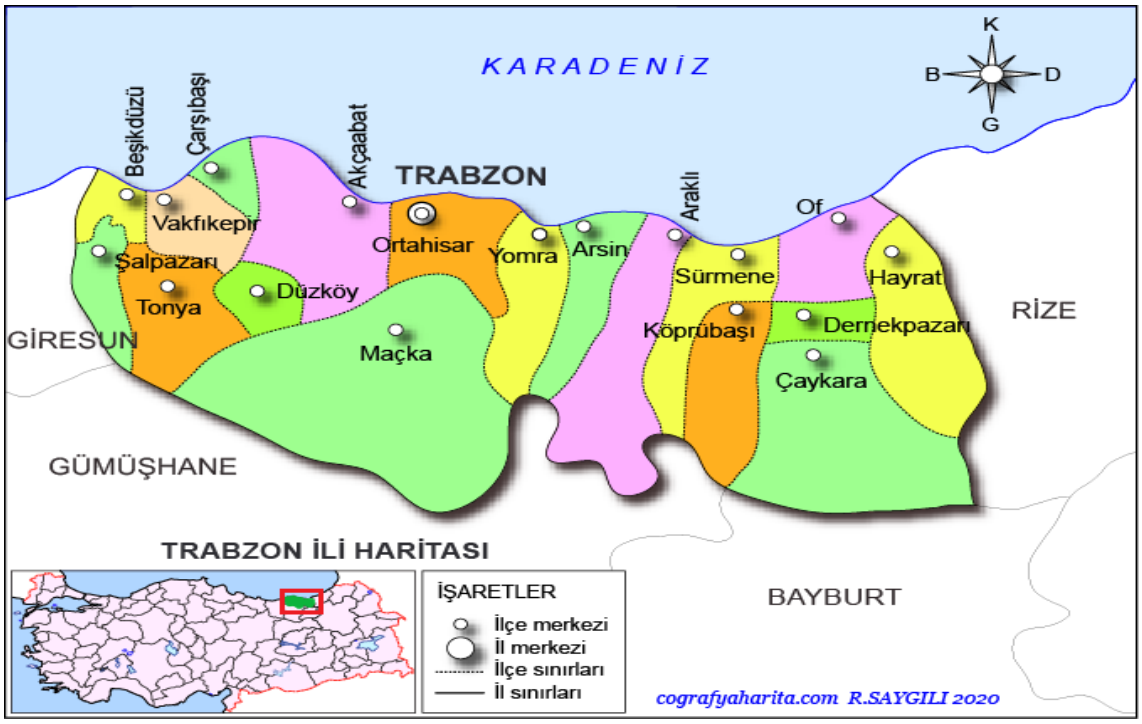
Tüm bu literatür taraması sonucunda, Trabzon kentinin Erken Cumhuriyet döneminde kentsel gelişim sürecine dair yapılan çalışmaların genellikle belirli temalar ya da parçalı biçimde ele alındığı, ancak 1923-1950 yılları arasındaki dönemi bütüncül ve kronolojik bakış açısıyla inceleyen kapsamlı bir çalışmanın bulunmadığı görülmüştür. Bu bağlamda, bu tez çalışması söz konusu dönemin kentsel gelişimini tarihsel bağlamı içinde ve kronolojik bir sıra ile ele almayı amaçlamaktadır.

BÖLÜM 2

TRABZON

2.1. Trabzon'un Coğrafi Konumu

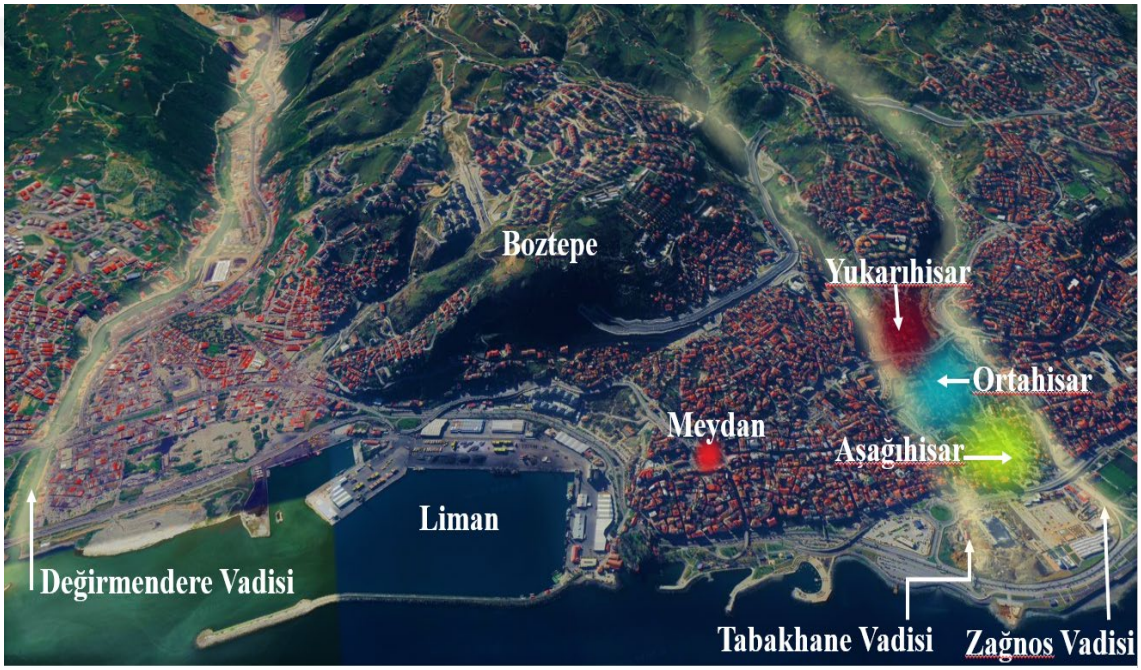
Trabzon, Karadeniz'in doğusunda, Anadolu'nun Kuzeydoğu Bölgesinde bulunmakta olup, %77.6'sı dağlardan ve %22.4 platolardan oluşan tarihi bir liman kentidir. Engebeli bir arazi üzerine kurulan şehrin, kuzeyinde Karadeniz, doğusunda Rize, batısında Giresun, güneyinde Gümüşhane ve Bayburt bulunmaktadır (Trabzon.ktb.) (Şekil 2.1).



Şekil 2.1. Trabzon Coğrafi Konumu, (R. Saygılı, 2020).

Karadeniz'e kıyısı olan bu şehrin, deniz seviyesinden itibaren güneye doğru artan yüksekliği 3000 metreyi bulmaktadır. Trabzon ili dağlık olduğundan dolayı çok sayıda akarsuyu bulunmaktadır. (Değirmendere ve Karadere gibi.) Vadileri dik ve derin bir şekilde konumlanmaktadır. Kara, deniz ve hava yolları ile ulaşım imkanları bulunan şehrin, merkez ilçesi dahil 18 ilçesi olup, bunlardan 10 tanesi sahil şeridinde sıralanmıştır (Trabzon.ktb.).

Kentin yeryüzü şekilleri içerisinde en geniş paya sahip olan ve doğu-batı doğrultusunda denize paralel olarak uzanan dağlık alanların yükseltileri, Rize sınırına yaklaştıkça artmaktadır. Dağların kuzeye bakan yamaçları ise diktir (Pural, 1995).



Şekil 2.2. Değirmendere, Zağnos, Tabakhane Vadileri, (Google Earth, Alıntılama, 2024).

Trabzon kenti, kuzeyden Karadeniz, güneyden Boztepe'nin üzerine kadar düzgün olmayan teraslar halinde yükselmektedir. Değirmendere, Kuzgundere (ya da Tabakhane) ve Zağnos dereleri yerleşimi oldukça derin vadiler şeklinde bölmüştür. Vadiler içinde en derin ve geniş olanı içinden Trabzon- Erzurum yolunun geçtiği Değirmendere vadisidir. Doğal bir koruma sınırı oluşturan, Tabakhane ve Zağnos vadileri arasında yüksekçe bir yerde kalan Yukarıhisar bölümü (Şekil 2.2), şehrin ilk yerleşim yeri olarak bilinmektedir (Bryer,A., Winfield,D., 1985, s.189).

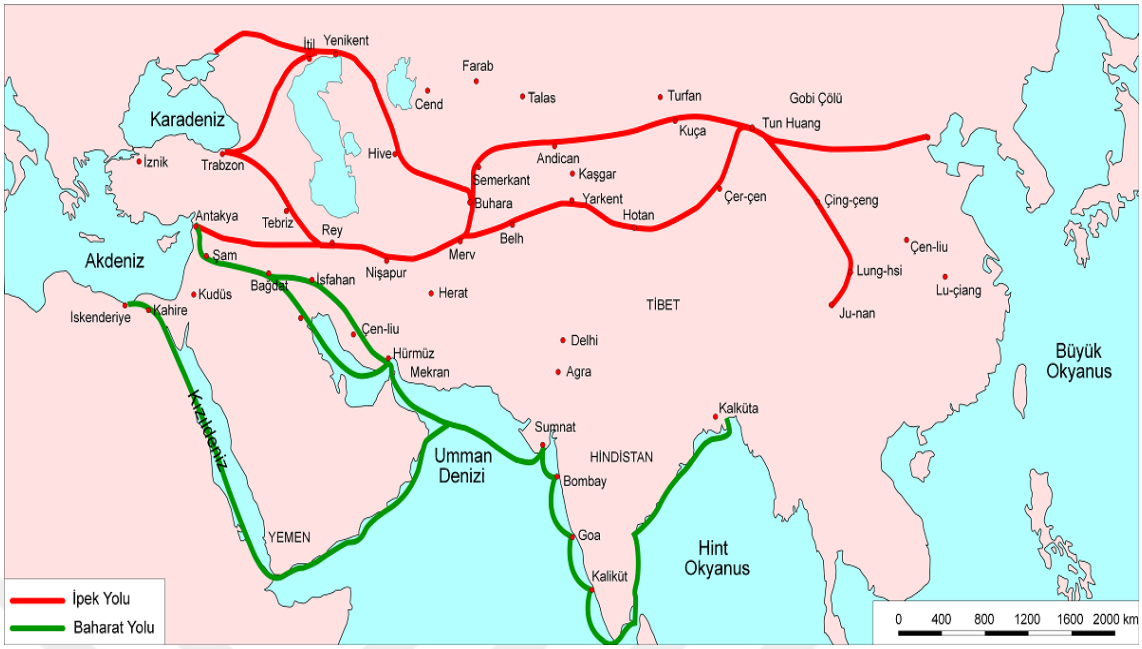
2.2. Trabzon'un Jeopolitik Ve Stratejik Açıdan Önemi

Doğu Karadeniz Bölgesi'nin en kalabalık liman kenti olan Trabzon, Jeopolitik konumu ve üzerinde bulunduğu önemli ticaret yolları nedeniyle tarih boyunca farklı medeniyetlerin ilgi odağı olmuştur. Asya, Avrupa ve Akdenizi birbirine bağlayan Karadeniz'in, doğusunda bulunan kent (Şekil 2.3), tam bir geçiş noktasında bulunmasından dolayı, kültürel, siyasi ve ekonomik olayların aktif rol aldığı bir coğrafyaya dönüşmüştür (Okur ve Küçükuğurlu, 2018).



Şekil 2.3. Trabzon'un Karadeniz'deki Konumu, (WikiMedia, Alıntılama, 2024).

Trabzon'un, tarihin birçok döneminde etkin olan ve stratejik özelliğini koruyan Trabzon Limanına sahip olması ve asırlardır, Doğu-Batı arasında köprü görevi gören İpek Yolu'nun önemli bir kolunun Trabzon-Erzurum-Tebriz güzergâhından (Şekil 2.4) geçmesi kentin önemini arttırmıştır. Trabzon Limanı, bu güzergâhta, Karadeniz yoluyla yapılan Avrupa-İran ticaretinin önemli aktarma noktalarından biri olmuştur. Aynı zamanda bu güzergâh, Uzakdoğu'dan gelen ticaret yolunu, Trabzon limanı üzerinden İstanbul'a ya da Tuna Nehri üzerinden Orta Avrupa'ya bağlamıştır (Okur ve Küçükuğurlu, 2017). Eski dönemlerden itibaren özellikle ticari amaçla kullanılan bu yolun, Osmanlı Dönemi'nde ticari kullanımının yanısıra ordunun askeri ihtiyaçlarının teminini kolaylaştırmak için de kullanıldığı görülmüştür (Çiçek, 2011, s. 322).



Şekil 2.4. İpek Yolu, Trabzon-Erzurum-Tebriz Güzergâhı, (Url-1, Alıntılama, 2024).

Siyasal gelişmelere ve Uluslararası ticaretin gelişimine bağlı olarak, Trabzon limanında ve Trabzon-Erzurum-Tebriz yol güzergâhında zaman zaman iniş çıkışlar yaşanmıştır. Trabzon tarihine bakıldığında, limanın ve kullanılan bu güzergâhın etkisiyle ticari canlılığın, Bizans Dönemi'nde (IX-XII yüzyıllar), Komnenoslar Döneminde ve Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk yılları olan XIII-XV. yüzyıllar ile XIX. yüzyılın ortalarında arttığı görülmüştür. Özellikle XIX. yüzyılda Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, Sanayi Devrimi ile buharlı gemilerin Karadeniz'e girmesi ve İngiltere'nin Doğu ticareti için Trabzon'u üs haline getirmesi, bu dönem Trabzon'u Osmanlı'nın en önemli ticaret şehirlerinden biri haline getirmiştir. Bu gelişmelerle Trabzon limanı İran ve ötesinin hammaddelerini batıya, Batı'nın ürünlerini de doğuya taşıma noktasında önemli bir yer edinmiştir. Trabzon'da, bu dönem, büyük-küçük birçok Batılı devletin konsolosluk açtığı ve ticaret yaptığı görülmüştür (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.74).

I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarında, yaşanan askeri ve siyasi olaylar Trabzon-Tebriz güzergâhındaki taşımacılığı durma noktasına getirmiştir. 1920'de tekrar başlayan taşımacılık 1925 yılına kadar artış göstermiş ancak bu tarihten itibaren yaşanan bazı olumsuz olaylar sonucunda Trabzon-Tebriz yolu önemini kaybetmiştir. 1935'ten sonra bu güzergâhı canlandırmak için çalışmalar yapılmışsa da istenilen sonuç elde edilememiş ve II. Dünya savaşıyla mevcut ticaret hacmi azalmıştır (Çiçek, 2011).

2.3. Trabzon Tarihsel Gelişimi

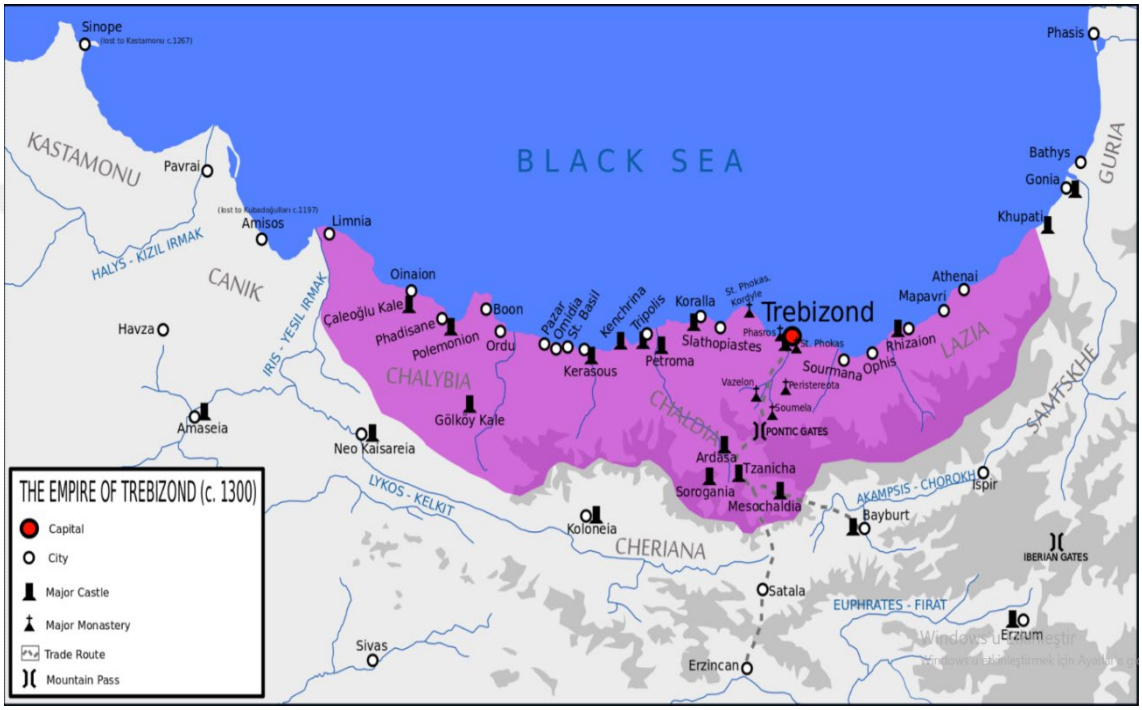
Anadolu'nun en eski yerleşim yerlerinden biri olan Trabzon'un, antik kaynaklara göre, M.Ö. 756'da Miletoslu kolonistler tarafından kurulduğu ifade edilmektedir (Emir, 2022, s.16). İlk kez Xenophon tarafından belirtildiğine göre M.Ö. 400'lü yıllarda Doğu Karadeniz'de yaşayan, Driller, Kolhlor, Haibler, Mossinoikler ve Tibarenler yaşam alanı olarak bu bölgeyi seçmişlerdir. Dolayısıyla, kentin, yazılı kaynaklarda geçen ilk sakinlerinin, Faruk Sümer'e göre, Yunan asıllı olmayan bu topluluklardan biri ya da birkaçı olduğu söylenebilir. Bu tarihlerden sonra Trabzon, M.Ö. 312-280 yılları arasında Mekodonya Kralı İskender'e, M.Ö. 280-63 yılları arasında Pontus Devletine, M.Ö. 63-M.S.395 arasında Roma İmparatorluğuna ve 395-1204 yılları arasında da Bizans İmparatorluğuna bağlı kalmıştır (Tuluk, 2010, s.33).



Şekil 2.5. Trabzon İmparatorluğu, (Harita, Texas Üniversitesi Kütüphaneleri, Austin Texas Üniversitesi).

1204-1461 yılları arasında ise Trabzon İmparatorluğu'na (Komnenoslar Hanedanı) (Şekil 2.5) bağlı kalan Trabzon, imparatorluğun başkenti olmuş ve imparatorluk merkezin ismiyle adlandırılmıştır (Tuluk, 2010, s.33).

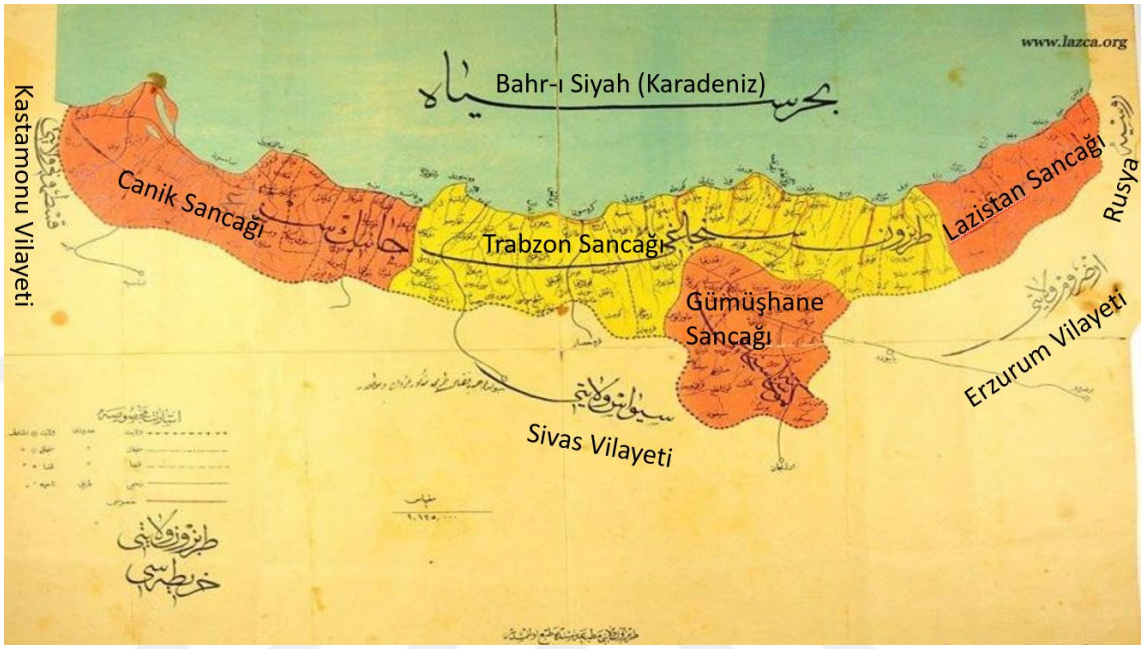
Trabzon İmparatorluğu batıda Karadeniz Ereğli'sinden, doğuda Fasis'e kadar olan alanda en geniş sınırlarına ulaşmıştır (Hahanov, Uzun, 2004, s.19), (Şekil 2.6). Komnenoslar Döneminde Trabzon'da Venedik ve Cenevizli koloniler de varlıklarını sürdürmüşlerdir. Özellikle Cenevizliler, limana yakın bir bölgede, günümüzde 'Güzelhisar' olarak adlandırılan yerde bir Ceneviz Mahallesi kurmuşlar ve Osmanlı İmparatorluğunun ilk dönemlerine kadar burada varlıklarını sürdürmüşlerdir (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019).



Şekil 2.6. Trabzon İmparatorluğu Sınırları, (Url-2, Alıntılama, 2024, reddit.com).

Trabzon İmparatorluğundan(1204-1461) sonra 1461 yılında Fatih Sultan Mehmet'in Trabzon'u fethetmesiyle kent Osmanlı hakimiyeti altına girmiştir. Doğu Karadeniz'in Osmanlı Devleti'ne katılmasıyla, bu bölge Rum eyaletine bağlı bir sancak halinde teşkilatlandırılıp, önemli bir Osmanlı sancağı olmuştur. Sancağın merkezi Trabzon şehri olduğundan, sancak bu adla anılmıştır (Şekil 2.7). Osmanlı'nın ilk dönemlerinde Trabzon bazen bağımsız sancak bazen de bölgedeki çeşitli eyaletlere bağlı olarak idare edilmiştir. 1581'de Trabzon, Kars ve Batum'un birleşmesiyle bir eyalet kurulmuştur. Bu eyalet batıya kadar genişletilmiş ve Samsun Sancağı Trabzon Eyaleti'ne bağlanmıştır. Trabzon Eyaleti en geniş sınırlarına XIX. yüzyıl ortalarında ulaşmıştır (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.15).

Bu dönemde, doğuda Batum, batıda Samsun (Canik) Sancakları arasında kalan alan ve güneyde Gümüşhane, Şarkikarahisar Sancakları Trabzon Eyaletine dahil olmuştur (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.15).



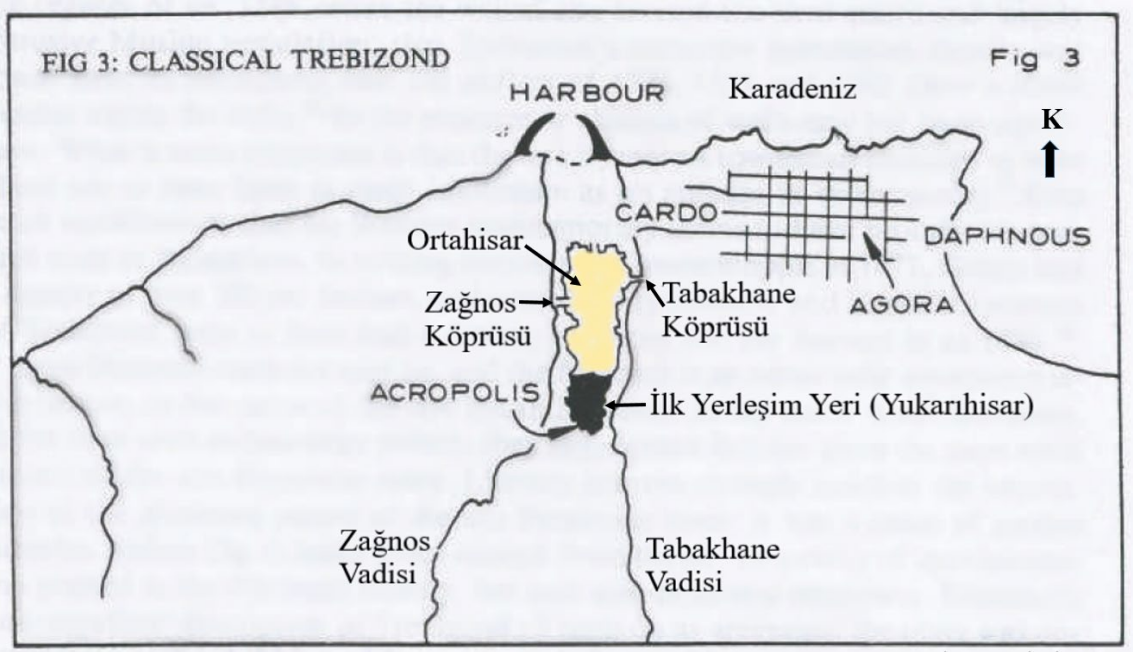
Şekil 2.7. Osmanlı Dönemi Trabzon Vilayeti, (Url-3, Alıntılama, 2024).

Zamanla küçülmeye başlayan Trabzon Vilayeti'ndeki ilk büyük küçülme 1877-78 yıllarında yaşanan 93 Harbi sonrasında Batum'un Osmanlı'dan ayrılmasıyla gerçekleşmiştir. Asıl daralma ise Milli Mücadele döneminde yaşanmıştır. 1920 yılında Rize ve Gümüşhane Sancaklarının, ardından Giresun, Ordu kazalarının bağımsız sancaklar olarak ayrılmasıyla Trabzon Vilayet'i küçülmüştür. 1921 yılının başlarına gelindiğinde Trabzon kentinin, yaklaşık olarak bu günkü sınırlarına ulaştığı görülmüştür. (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.17).

Coğrafi ve stratejik konumu itibarıyla tarihin hemen her döneminde önemini koruyan Trabzon kenti, ilk kurulduğu günden Osmanlı'nın sonuna kadar olan süreçte, sosyal, ekonomik, siyasi açıdan ve mimari yapı kültürü olarak, sürekli değişim gösteren bir çizgi izlemiştir. 4.000 yıllık bilinen tarihi geçmişiyle bu kent, Cumhuriyet'in ilanı sonrasında başlayan dönüşüm, gelişim ve yapılaşmalara açık olmuş, bu yeni dönemde yeniden yapılandırılan belediyecilik faaliyetleri de kentin dönüşümünde öncü role sahip olmuştur (Tuluk, 2010, s.32).

2.4. Trabzon'un Fiziki Yapısı Ve Mekânsal Gelişimi

Bir kale kent olan Trabzon'un ilk yerleşiminin oluşumunda topografik karakterler etkili olmuştur. Şehir surlarının, şehrin konumlandığı arazinin topografik yapısına göre biçimlendiği görülmektedir. Şehrin tarihi çekirdeği, doğudan Tabakhane Vadisi, batıdan Zağnos Vadisi arasında kalan ve güneyde yüksekçe bir tepe üzerinde bulunan Kule veya İç Kale (Yukarıhisar) üzerinde yer almıştır (Şekil 2.8). Bu alan, kuzeyde bir uçurumla biten nispeten daha geniş ve uzun bir düzlüğün güneyinde bulunan daha dar ve daha yüksek bölümü üzerinde konumlanmıştır. İlk yerleşim yeri olan bu alanda surların büyük kısmı kayalıklar üzerine oturtulmuş, doğu-batı ve kuzey yönden arazinin doğal sınırını takip etmiştir. Güney yönündeki surlar ise keskin bir dönüş yaparak dairevi bir biçim sergilemiş ve topografik zorunluluk nedeniyle, bu kısım, kent savunmasının en zayıf cephesini oluşturmuştur (Tuluk, 2010, s.33).



Şekil 2.8. Roma Ve Bizans Şehri Trabzon, İlk Yerleşim Yeri Ve Ortahisar (A.Bryer'dan İşlenerek).

Yukarıhisar'ın kuzeyinde yer alan Ortahisar bölümü denize doğru bir düzlük boyunca uzanmıştır. Şehrin bu bölümünde, kent surları, Yukarıhisar'da (Şekil 2.9 ve Şekil 2.10) olduğu gibi, doğu ve batıda yer alan derin vadilerin sınırlarını takip ederek inşa edilmiştir. Bu bölgenin kuzeyinde bulunan uçurum ise kent için doğal bir sur görevi görmektedir (Tuluk, 2010).



Şekil 2.9. Trabzon Kalesi, Yukarıhisar, (İç Kale, İlk Yerleşim) Surları, (Z. Öztürk, 2024).



Şekil 2.10. Trabzon İlk Yerleşim Yeri Yukarıhisar (İç Kale), (A. Ajansı, 2022).

Koloniler Dönemi'nde (M.Ö 7. yy- M.Ö 63), şehrin Yukarıhisar (İç Kale) ve Ortahisar surları içerisinde olduğu, Tabakhane ve Zağnos köprüleriyle dışa açıldığı görülmüştür (Şekil 2.11).

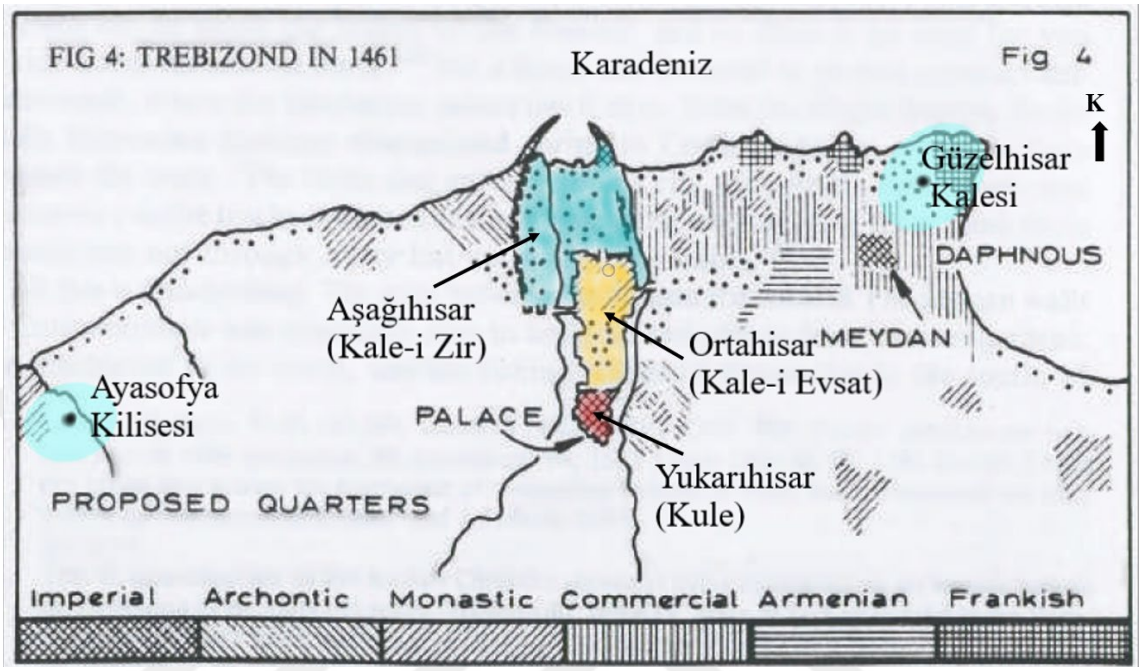
İlk şekillerinin ahşap olduğu tahmin edilen bu köprülerin Roma Dönemi(395-1204), 1-2. yüzyılda taş köprü olarak inşa edildikleri dönem izlerinden anlaşılmaktadır. Bessarion ve Bijişkyan ise bu köprülerin, ahşap iner-kalkar bölümlerden oluştuklarını belirtmiştir (Karpuz, 2021, s.48-50).



Şekil 2.11. Zağnos Ve Tabakhane Köprüleri, (Z. Öztürk, 2025).

Roma (M.Ö.63-M.S.395) ve Bizans İmparatorluğu (395-1204) dönemlerinde Yukarıhisar (Kule) ve Ortahisar (Kale-i Evsat) bölümlerinden oluşan Antik Trabzon kenti, Trabzon İmparatorluğu (Komnenoslar) döneminde (1204-1461) fiziki olarak büyümüştür (Şekil 2.12). Aşağıhisar (Kale-i Zir) surları yapılmış kent kuzeyde denize doğru uzamış ve şehrin büyük bir bölümü korunaklı hale getirilmiştir. Bu dönem şehir batıya doğru bir miktar genişlemiş, doğuya, Meydan'a (Agora) doğru ise düzenli sokaklar kurulmuştur. Kale kent modeline uygun olarak, ilk yerleşim yeri kurulan kentte, bu dönem surların dışına çıkılarak doğu ve batı yönlerde mahalleler kurulmuştur. Şehrin en batıda olan Ayasofya Mahallesinde, St. Sophia kilisesi (günümüzde Ayasofya Camii) ve en doğuda olan Çömlekçi mevkiinde Kudrettin Cami (o dönem, St. Philip Kilisesi) inşa edilmiştir. Trabzon Ayasofya'sı (Şekil 2.13) bölgenin son Bizans devri yapılarının en

önemlilerinden olup Trabzon'daki Komnenos Devleti krallarından I. Manuel zamanında (1250-1263) yılları arasında yapıldığı kabul edilmiştir (Karpuz, 2021, s.51).



Şekil 2.12. Trebizond in 1461, Trabzon Haritası, (A. Bryer'dan İşlenerek, 1898).



Şekil 2.13. Ayasofya (St. Sophia), (Günümüzde Ayasofya Camii), (Z. Öztürk, 2025).

Komnenos (Trabzon İmparatorluğu) Devleti I. Manuel (1238-1263) zamanında, en parlak dönemini yaşayan ve fiziki olarak büyüyen kentin doğu tarafında (çarşının doğu kesimi), Venedik ve Cenevizliler, Güzelhisar Kalesi'ni (Kalepark, Leonkastron) (Şekil 2.14) surlarla çevirerek burada bir koloni kurmuşlardır (Karpuz, 2021, s.51). Şehirde bir koloninin kurulması Trabzon'un önemini arttırmış ve 1292 yılında kente bir İngiliz elçiliği ile Ceneviz konsolosluğunun açıldığı görülmüştür. Dolayısıyla kentin bu dönemdeki ticari konumu aynı zamanda stratejik konumunun da değişmesine zemin hazırlamış ve kentte meydana gelen bu canlılık, kentin farklı uygarlıkların merkezi haline gelmesini sağlamıştır (Tellioğlu, 2021, s.63).



Şekil 2.14. Kalepark/Leonkastron/Güzelhisar Kalesi, (Z. Öztürk, 2025).

1461 yılında Osmanlı İmparatorluğu tarafından fethedilen Trabzon, fetih sonrası gelişimiyle tipik bir Osmanlı kentsel oluşum süreci izlemiştir. Osmanlı'nın, Karadeniz ve Balkanlara açılma stratejisi olarak fethedilen kentte, fethin sembolü olarak Ortahisar'da bulunan şehrin en büyük kilisesi (Panagia Chrysocephalos), "Camii-i Atik" adıyla camiye çevrilmiştir (Şekil 2.15 ve Şekil 2.16). Osmanlı'nın iskân politikası gereği, bu ilk camisinin etrafına, Anadolu'nun çeşitli bölgelerinden gönüllü olarak getirilen Müslüman halk yerleştirilmiş ve kentin kalbi sayılan Ortahisar bölgesi Müslüman mahallesine dönüştürülmüştür (Tuluk, 2010).



Şekil 2.15. Fetih Öncesi Panagia Chrysocephalos Kilisesi, Ortahisar Fatih Büyük Camii, (Ali Işık Arşivi, 1960'lı Yıllar).



Şekil 2.16. Trabzon, Ortahisar Fatih Büyük Camii, (Z. Öztürk, 2024).

Yeni kurulan mahallelerle genişlemeye başlayan kentte eğer bu mahalleye yakın kilise ya da şapel varsa bunlar cami veya mescide çevrilerek dini mekân gereksinimi sağlanmaya çalışılmıştır. Kilise veya şapelin bulunmadığı mahallelerde ise yeni cami ve mescitler yapılmıştır. Bu kapsamda kentin fethinden 9 yıl sonra Yukarıhisar'da ilk Osmanlı yapısı olan İçkale Cami (Mescid-i Valide-i Merhum Sultan Abdullah) inşa edilmiştir (Şekil 2.17 ve Şekil 2.18). Fethin ilk yıllarında Müslüman halkın tamamının kent surları içinde yaşadığı görülmüştür (Tuluk, 2010).



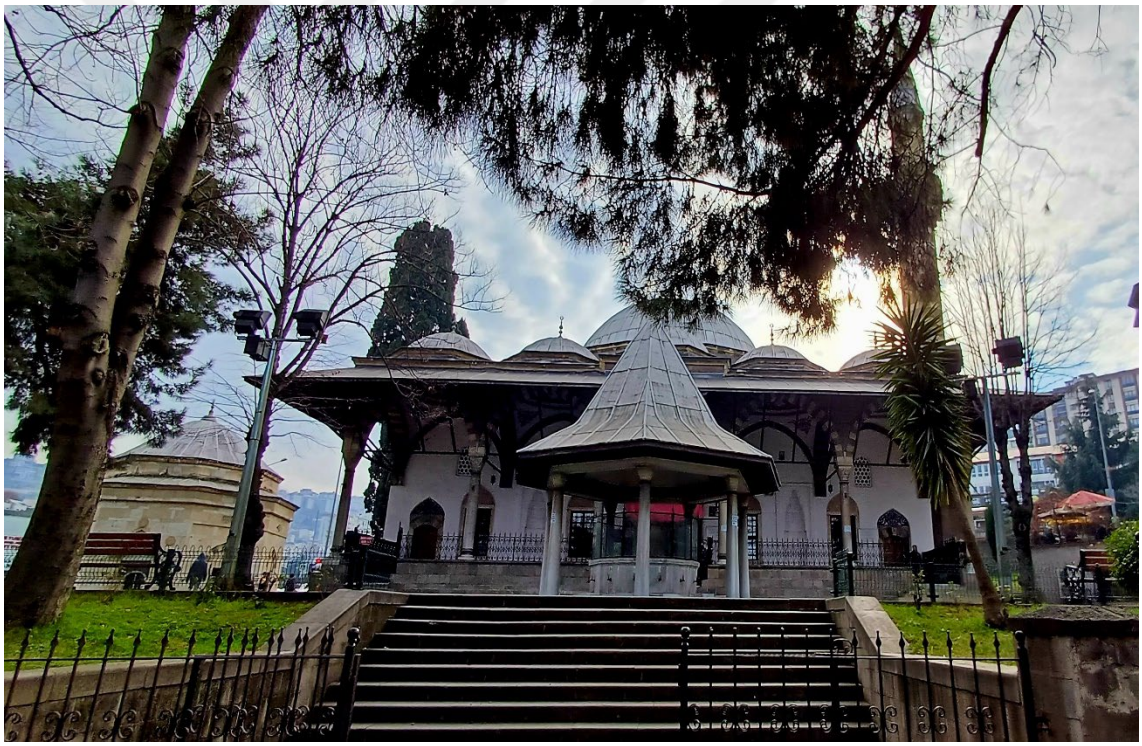
Şekil 2.17. İçkale Camii, (Z. Öztürk, 2025).



Şekil 2.18. İçkale Camii, (Z. Öztürk, 2025).

Ayrıca, şehir fethedildiğinde mevcut olan, kentin batı tarafındaki Ayasofya Kilisesi/Camii, Boztepe sırtlarında bulunan Kızlar Manastırı ve Ahi Evran Camii ve Türbesi, yine kente hâkim bir tepede surların doğusunda Tabakhane Vadisinin doğu yamacında bulunan Yeni Cuma Camii gibi önemli yapıların şehrin fiziki yapısına büyük ölçüde katkı sağladığı görülmüştür (Demirkaya, Tuluk, s.718).

Fetih sonrası Trabzon şehir dokusunda değişme ve gelişmenin yönünü belirleyen en etkili yapılar, özellikle Müslüman halk için, kentin batı tarafında Zağnos kapısı dışına inşa edilen Hatuniye Külliyesi (1514) ile doğu tarafında (Meydan) inşa edilen İskender Paşa Külliyesi(1529) olmuştur. Her iki yapının da yeni mahallelerin oluşumu ve yeni nüfusların yerleşmesi için yeni fiziksel yapıların inşa edilmesine zemin hazırladığı ve bu bölgeleri birer cazibe noktası haline getirdiği görülmüştür (Ü. Demirkaya, 2021, s.298).



Şekil 2.19. Gülbahar Hatun Camii, ve (Solda) Gülbahar Hatun Türbesi (Z. Öztürk, 2025).

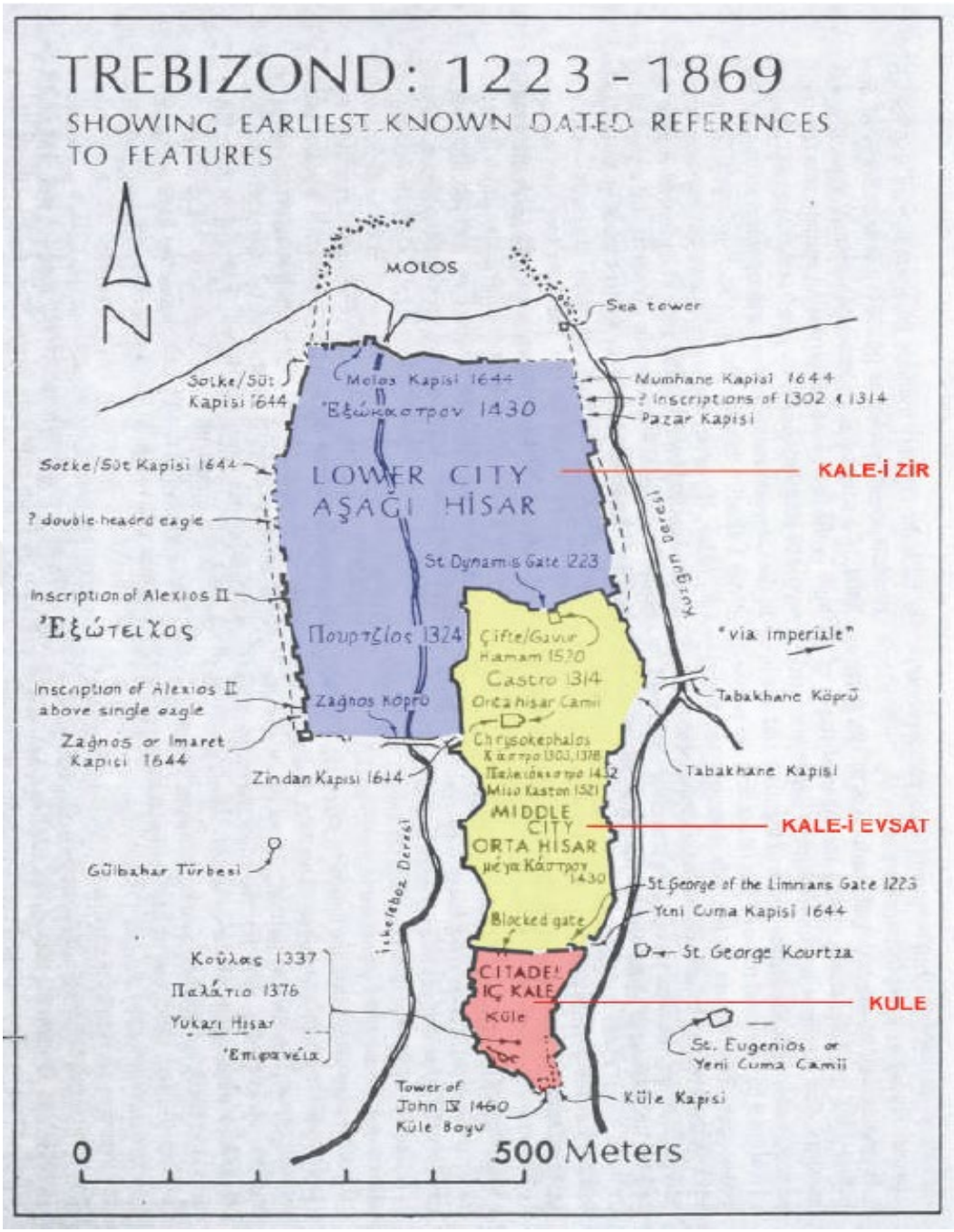
İlerleyen yıllarda, Cumhuriyetin ilanı ile birlikte, Hatuniye ve İskender Paşa Külliyelerinden bazı birimler kaldırılmış ancak Hatuniye Camii ve Türbesi (Şekil 2.19) ve İskender Paşa Camii (Şekil 2.20) günümüze kadar varlıklarını devam ettirmiş ve halen daha kentteki en önemli nokta olma özelliklerini korumuşlardır.

Ancak, Trabzon gibi bir liman kentinin gelişimi yalnızca bu dini yapılara bağlı olmayıp, bunun yanı sıra surların doğusunda ve Moloz limanına yakın bir yerde bulunan iskele ve limanlarla ilişkili biçimlenen Çarşı bölgesinin gelişiminde, özellikle Osmanlı Döneminde burada inşa edilen bedesten ve hanların da önemli birer unsur olduğu görülmüştür (Ü. Demirkaya, 2021, s.298).



Şekil 2.20. İskender Paşa Camii, (Z. Öztürk, 2025).

Özetle, 1461 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından fethedilerek Osmanlı topraklarına katılan Trabzon'un, fetih sonrasındaki ilk dönemlerde genel fiziki görünümünü (Şekil 2.21), denize dik bir şekilde uzanan Zağnos ve Tabakhane vadilerinin topografyaya uygun olarak biçimlendirdiği surlar, sur içinden kapılarla bağlantı kurulan iskele, liman bölgeleri ve bunlarla ilişkili ticaret bölgeleri ve kentin beli başlı ticari bölgelerini besleyen ana ticaret yolları ve belli başlı yapılar oluşturmaktadır. Fetihten sonra kentte diğer Osmanlı kentlerinde olduğu gibi anıtsal yapı ve yapı komplekslerinin özellikle sur dışında inşa edilmesiyle kentin sur dışına doğru yayılarak fiziksel yapısının şekillendiği görülmüştür (Ü. Demirkaya, 2021, s.283).



Şekil 2.21. Osmanlı Belgelerine Göre Sur İçi Bölgesi Ve Kapıları, (A. Bryer, D. Winfield, The Byzantine Monuments, s.194-195 arası numarasız, Resim no: 42), (Tuluk, 2021, s.261).

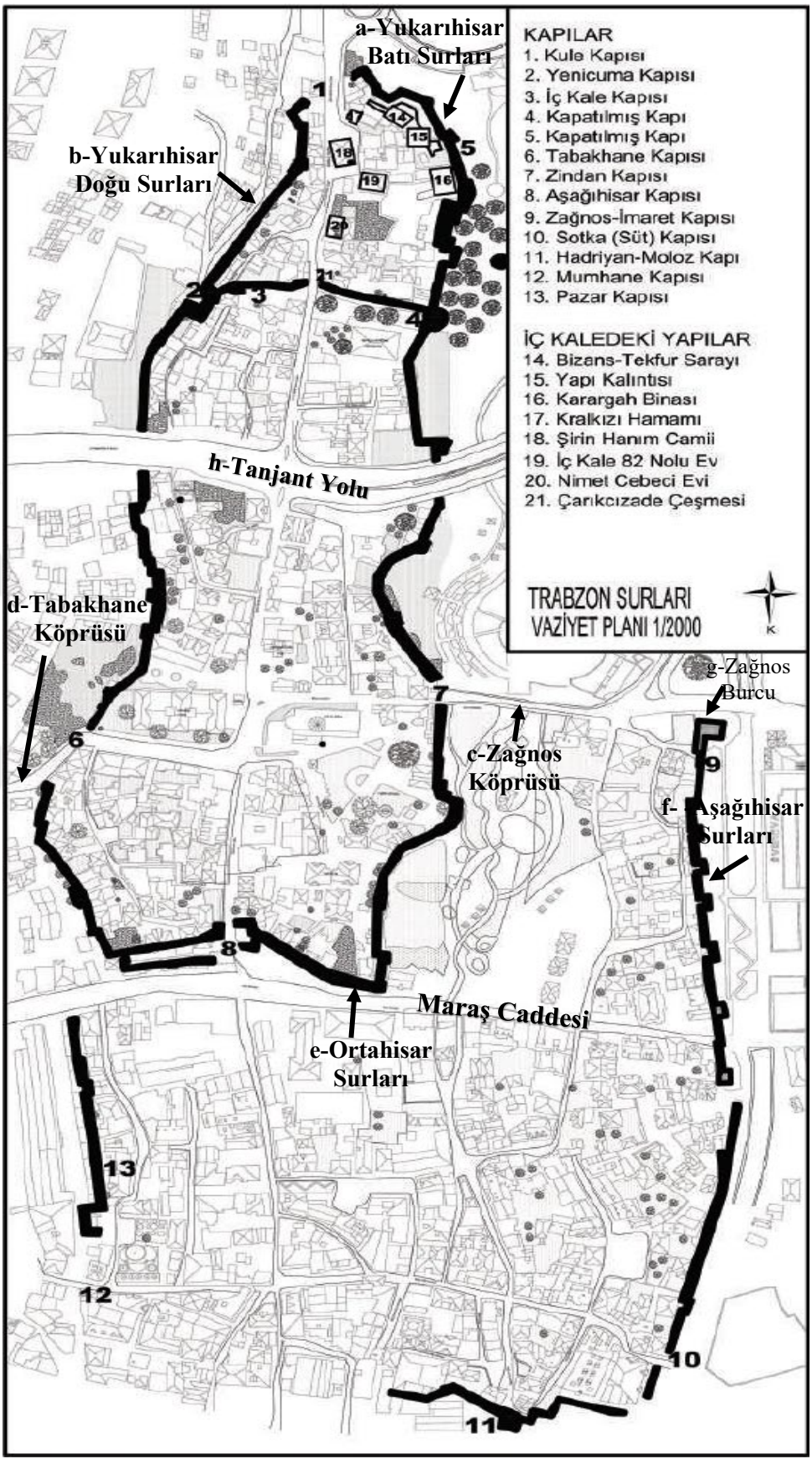
1486 tarihli tahrir defterine göre surların doğusunda bulunan Değirmendere, Çömlekçi, Meydan ve Güzelsaray mahallelerinde Gayrimüslimlerin yaşadığı bilinmektedir. Osmanlılar tarafından, Kâfir Meydanı, Gâvur Meydanı ve Meydan-ı Şarki olarak adlandırılan (Meydan) bu yer Hristiyan mahallelerin en büyüğü idi. (Açık, 2017).

Surların batısında yer alan Ayasofya, Eksotha, Faroz, Yukarıhisar surlarının güneyinde bulunan Kindinar (Bahçecik) ve kentin güneyinde bulunan Boztepe, Tekfurçayır (Erdoğdu) gibi mahallelerin isimleri tahrir defterlerinde belirtilmiştir (Açık, 2017, s.25-56). Dolayısıyla, genel olarak bakıldığında, kentin bu dönem, doğu tarafından Değirmendere, batı tarafından Ayasofya'ya kadar sahil boyunca uzandığı, teraslar şeklinde güneye doğru yükseldiği güneyde ise Boztepe ve Kisarna'nın(Bengisu) kente dekor oluşturduğu görülmüştür (Karpuz, 2021,s.47).

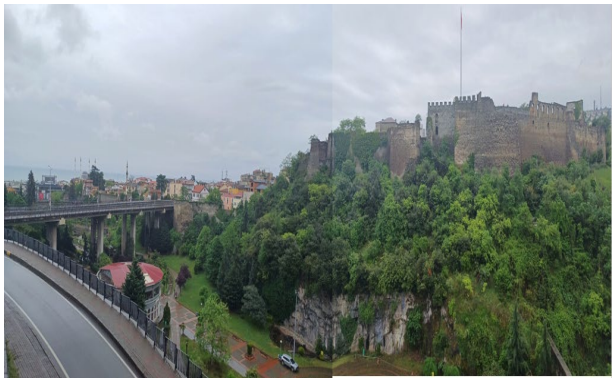
Özet olarak, kentin fiziki gelişimi incelendiğinde, derin iki vadi arasında yüksekte kalan savunulabilir düz bir alanda olması, ilk yerleşiminin burada kurulmasında etkili olmuş ve kent Yukarıhisar bölgesinde kurulmuştur. Zamanla kuzeye, denize doğru sur içinde genişleyen Ortahisar Bölgesi inşa edilmiş, şehrin, bu bölümden açılan Zağnos ve Tabakhane köprüleri ile doğu-batı yönlere doğru yayıldığı görülmüştür (Şekil 2.22).



Şekil 2.22. Trabzon Tarihi Çekirdeği, (Google Earth'ten İşlenerek, 2024).



Şekil 2.23. Trabzon Surları, (Vaziyet Planı: Karpuz).



a-Yukarıhisar Batı Surları



b-Yukarıhisar Doğu Surları



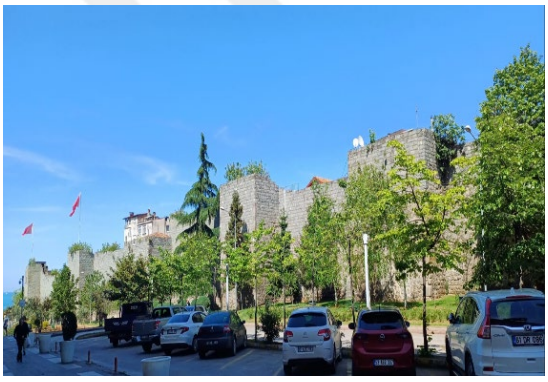
c- Zağnos Köprüsü



d- Tabakhane Köprüsü



e- Ortahisar Surları



f- Aşağıhisar Surları



g- Zağnos Burcu

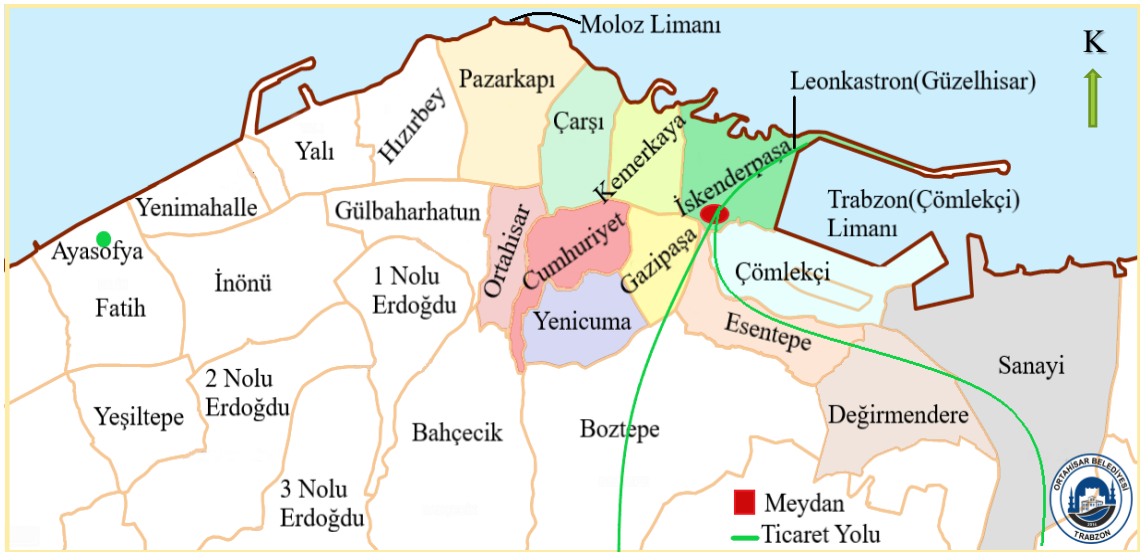


e-Tanjant Yolu

Şekil 2.24. Tarihi Trabzon Kenti Üzerinde Bulunan Bazı Bileşenler, (Z. Öztürk, 2025).

Tarihi çekirdeğin son dönem eki olan Aşağıhisar bölgesinin, Yukarıhisar ve Ortahisar'ın aksine daha az bir eğimle denize uzanması ve sınırlayıcı belirgin bir topografik unsurun olmaması bu bölgenin daha geniş alana yayılmasına olanak sağlamıştır. Savunma açısından diğer bölgelere göre daha zayıf olan Aşağıhisar bölgesinde surların kuzey tarafı Roma İmparatoru Hadrianus'un antik limanına doğru bakarken, doğu tarafı Ortahisar surlarını takip etmiş ve şehir batıya doğru bir miktar genişlemiştir (Tuluk, 2018).

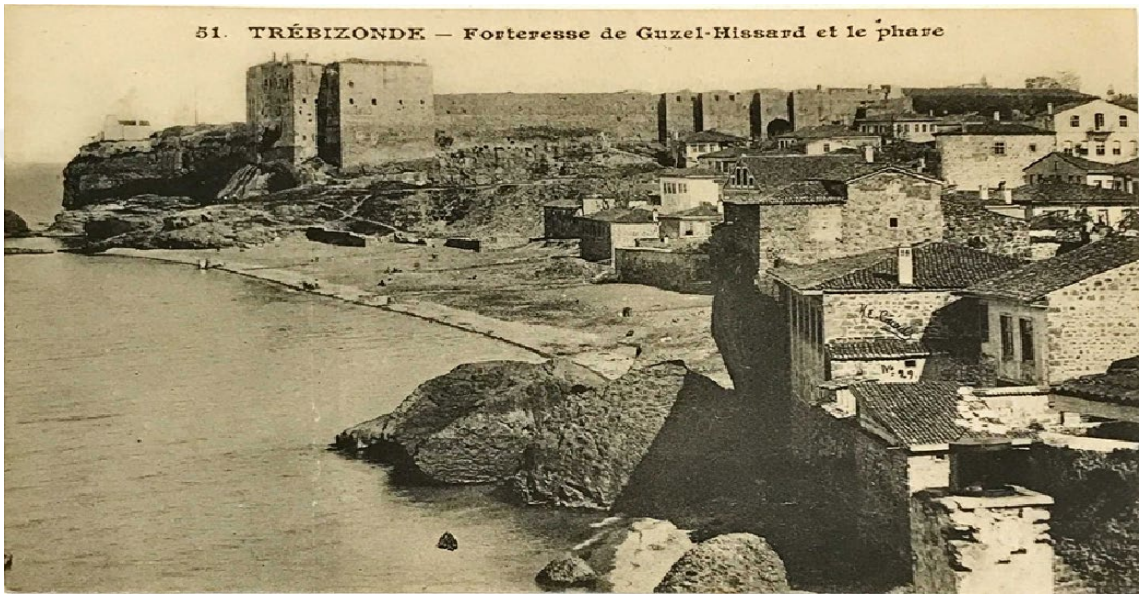
Komnenoslar Dönemi'nde ve hemen sonrasında gelen Osmanlı Dönemi'nde, kentin fiziki yapısında görülen süreklilik, aradan yüzlerce yıl geçmesine rağmen topoğrafik faktörlerin ne denli etkili olduğunu göstermiştir. Osmanlı Dönemi'nde özellikle 17. ve 20. yy arasında kent, ağırlıklı olarak, Geç Komnenoslar ve Erken Osmanlı Dönemi'nden beri var olan mahallelerin genişleyerek yeni mahalleye bölünmesiyle büyümüştür. 20. yüzyıla kadar, kentin fiziki yapısının genellikle var olan mahalleler ve onların etrafında şekillendiği görülmüştür. Kentin batı varoşları yerleşime uygun düzlüklere sahip olmasına rağmen diğer bölümlerle karşılaştırıldığında durağan bir gelişim sergilemişlerdir. Bunda sur içi bölgesinin limanlarla, ticaret yollarıyla ve ticaret bölgeleriyle olan ilişkisi etkili olmuştur. Tarihi süreç içerisinde, antik kentin kuzeyinde bulunan Hadrian limanı, Moloz limanı, Aşağıhisar surlarının doğu tarafında yer alan ve bu limanlarla ilişkili olan, içinde hanlar, dükkanlar, arastalar, bedestenlerin bulunduğu Çarşı bölgesi, fiziki yapının doğu taraftaki sürekliliğinin sağlanmasında etkili olmuştur (Aygün, 2005, s.137) (Şekil 2.25).



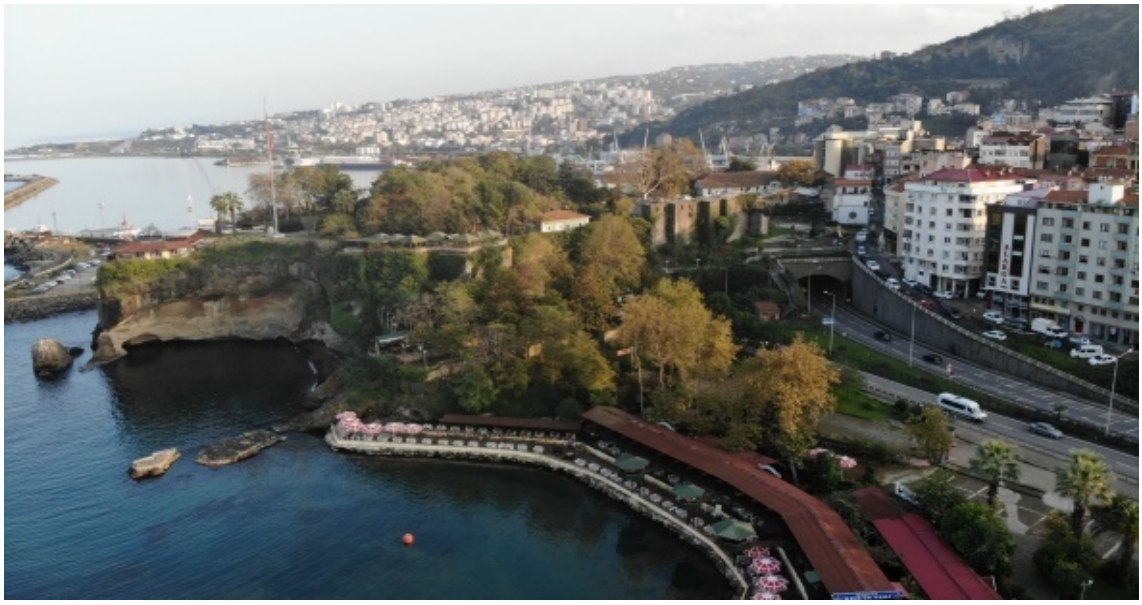
Şekil 2.25. Kentin Doğu Yöndeki Fiziki Sürekliliğini Etkileyen Faktörler (Liman, Meydan, Ticaret Yolu).

Surların kuzeyinden Moloz'a açılan Hadrian-Moloz kapısı, ve surların doğu tarafından Çarşı bölgesine açılan Pazarkapı ve Mumhane kapıları bu etkileşimin en açık göstergelerinden biridir (Aygün, 2005, s.137).

Ayrıca, Trabzon İmparatorluğu (Komnenoslar) zamanında, Venedik ve Cenevizlilerin, ticaret sahası olarak kullandıkları, tarihi kentin doğusunda kalan sahil şeridindeki Leonkastron (günümüzde Güzelhisar/Ganita) limanlarla ve Meydan'la etkileşim içerisinde olmuştur (Bryer, Winfield, 1985) (Şekil 2.26 ve Şekil 2.27).



Şekil 2.26. Trabzon Güzelhisar, Cacoulis, K.E. Fotoğrafı, 1895 Civarı).



Şekil 2.27. Trabzon Güzelhisar, (İHA, 2022).

Tarihi kentin doğusundaki düzlük alanlara konumlanan Meydan'ın (Meydan-ı Şarki), tarihin birçok döneminde, kentin ticari merkezini oluşturması, fiziksel yapının sürekliliğinde etkili olmuştur (Şekil 2.28). Bu bakımdan Meydan, birçok medeniyetin kullandığı ticaret yollarının (Trabzon-Erzurum-Tebriz) başlangıç ve bitiş noktasında bulunmuştur. Dolayısıyla etnik ve dini gruplara ait birçok tüccarın ticaret yaptığı, içerisinde dükkânların, depoların bulunduğu bir ticaret merkezine dönüşmüş ve Osmanlı Dönemi'nde de bu özelliğini korumuştur. Meydan'ın denizle olan ilişkisi (yakınlığı) tarihi Trabzon-Erzurum yoluyla gelen yolcu ve ticari malların Trabzon (Çömlekçi) limanıyla buluşmasında etkili olmuştur (Ardel, 1943). Tarihin hemen her döneminde etkin olan Meydan, kentin fiziki gelişimi içerisindeki konumunu günümüzde dahil olmak üzere her dönem korumuştur.



Şekil 2.28. Meydan (Gâvur Meydanı), Ticaret Kervanları, 1877-78 (Kaynak: Dmitri Ivanovich Ermakov).

19. yüzyılın sonlarına doğru, farklı işlevde yapıların yer aldığı, modern bir görünüme büyük oranda kavuşan Meydan, I. Dünya Savaşı öncesi bu süreci hemen hemen tamamlamıştır. Cumhuriyet'in ilanıyla başlayan süreçte Meydan, hedeflenen modern kentlerin oluşturulması kapsamında, kentte tüm ana yolların bağlandığı ve eylemlerin gerçekleştiği bir toplanma merkezi, eğlence ve miting alanı olarak şehrin en önemli alanlarından birini oluşturmuştur (Küçükuğurlu, 2018) (Şekil 2.29 ve Şekil 2.30).



Şekil 2.29. Trabzon Kent Meydanı, (Z. Öztürk, 2025).



(a)



(b)



(c)

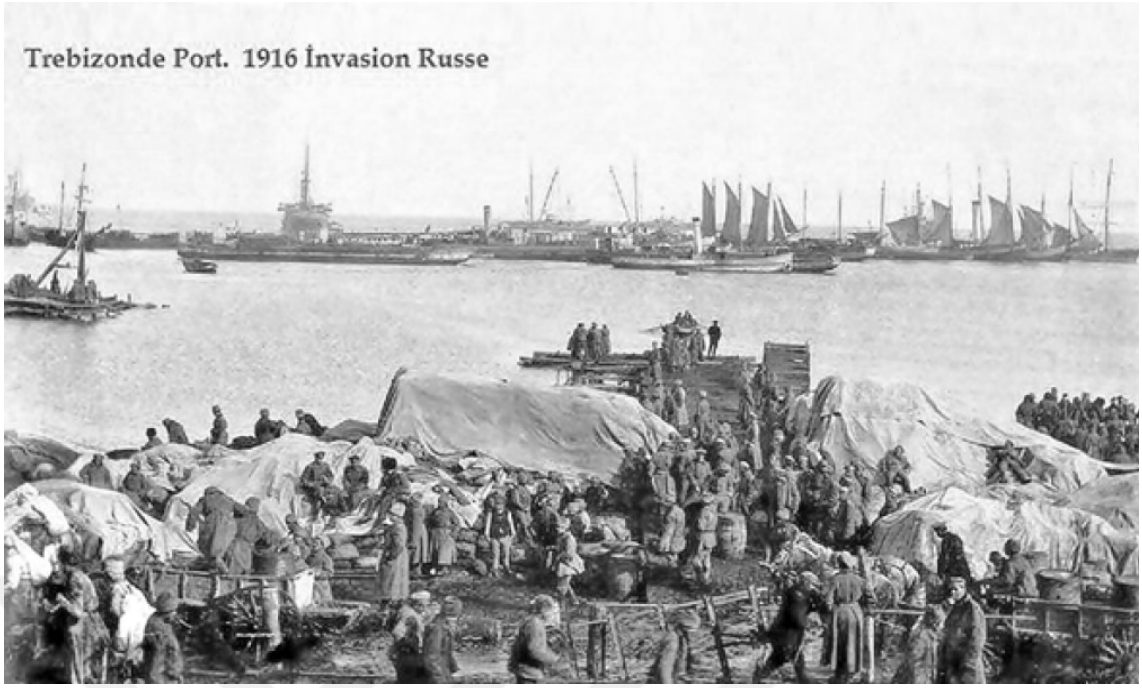
Şekil 2.30. Trabzon Kent Meydanı, (Fotoğraflar; (a),(b),(c), Z. Öztürk, 2025).

BÖLÜM 3

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1950) TRABZONDA KENTSEL GELİŞİM

3.1. 1923-1950 Yılları Arasında Trabzon'da Genel Durum

Trabzon, Cumhuriyet'in ilk yıllarına birçok alanda problemleri olan bir şehir olarak girmiştir. İlerleyen zamanlarda bu sorunlara çözümler üretilmeye çalışılmış ancak uzun bir süre bu problemlerin devam ettiği görülmüştür. 1914-1918 yılları arasında süren I. Dünya Savaşı ve Trabzon'un, 1916-1918 yılları arasında uğradığı Rus işgali bunda etkili olmuştur (Şekil 3.1). Özellikle Rus işgali yıllarında şehirde bir çok, ev, okul, cami, medrese vb. yerler yıkıma uğramış, kurtulan pek az bina kalmıştır. Eski Trabzon, surların içi tahrip edilmiş, yollar genişletilmiş, caddeler açılmış ve tüm bunlar yapılırken evler temelinden yıkılmıştır. İşgal yıllarında Ruslar tarafından açılan Maraş Caddesi etrafı harabeye dönmüş ve sokaklarda ciddi bir temizlik sorunu ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla, zaten kısıtlı imkânlara sahip olan şehirde, oluşan tüm bu tahribatları toparlamak kolay olmamış, uzun süre almıştır. Ayrıca ardından, 1929 - 1939 yılları arasında tüm dünyada baş göstermiş olan ekonomik buhran sebebi ile de ekonomik alanda oldukça sıkıntılı dönemler yaşanmıştır. Bunun akabinde, 1939-1945 yılları arasında yaşanan II. Dünya Savaşı tüm ülke genelinde olduğu gibi Trabzon kentinde de ekonomik sıkıntılar yaşanmasına sebep olmuştur. Tüm bu faktörler, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde (1923-1950) Trabzon kentinin kentsel gelişimi üzerinde etkili olmuştur. Ancak tüm bunlara rağmen, bu dönemde, Trabzon kentinde, sağlık, eğitim, sanayi, ticaret, imar faaliyetleri, sosyo-kültürel etkinlikler gibi alanlarda çalışmalar yapılmış olup bazılarında başarı sağlanıp bazılarında ise başarı sağlanamayıp ileriki yıllara aktarıldığı görülmüştür (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s. 63-70).



Şekil 3.1. Trabzon Limanında Rus İşgali Birlikleri, (Url-4, 1916).

1923'lü yılların başında Trabzon şehrindeki en büyük sorunların başında, kentin imarı ve aydınlatılması gelirken bunu temiz su, kentin temizliği, ulaşım gibi problemler takip etmekteydi. İmar durumu bu dönem kentin en çok tartışılan konularından biri olmuştur. Cumhuriyet dönemine kadar şehrin bir imar planı çizilmemiştir. Dolayısıyla modern kentlerin oluşabilmesi için bir imar planına ihtiyaç vardı. Bu kapsamda yeni caddeler açılmış ve sokaklar genişletilmiş ve yeni yapılar inşa edilerek sosyal donatı alanları tasarlanmıştır (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019).

Şehir halkının büyük bir çoğunluğu içme suyu olarak dere sularını kullanmaktaydı. Ancak bu suların sağlık açısından oldukça riskli oldukları meclis görüşmelerine ve dönemin gazetelerine yansımıştır. Özellikle, Değirmendere'den getirilen, Taksim Meydan'ındaki depodan hiçbir işlem görmeden, kentin en kalabalık kısımları olan, İskenderpaşa, Çarşı, İskele, Kemerkaya ve Ortahisar'a dağıtılan su, ev işlerinde ve temizlik için dahi kullanılamayacak kadar kirliydi(Erol, 2023, s.159). Dönemin 1934 tarihli Yeniyol Gazetesi bu suyla alakalı, 'Bir damlasında bir milyon mikrop taşıyan Değirmendere suyu' ifadesini kullanmıştır (Yeniyol Gazetesi, 10 Eylül 1934). Sonrasında belediye meclisinde de görüşülen bu suyun, 1939 yılında içme suyu olarak değil yalnızca kullanma suyu olarak tanımlandığı görülmüştür. (TBMZ, 1938-39).

Değirmendere suyundan, kentin büyük bir bölümünün su ihtiyacı karşılanırken bunun yanında, İmaret, Zülmera, Kırzade ve Tekfurçayır sularının bağlı olduğu çeşmeler kentin su ihtiyacını karşılamak için kullanılmaktaydı. Ancak bu sulardan bazıları ciddi sağlık sorunları taşımaktaydı. Dolayısıyla bu dönem, temiz ve sağlıklı bir suya kavuşmak için bir takım çalışmalar yapılmıştır (Erol, 2023, s.158).

Bu dönem kent merkezinin içerisinde, evler arasına ve cadde üzerlerine gelişigüzel konumlanmış, farklı milletlere ait birçok mezarlık bulunmaktaydı. Bu alanlar hem görüntü açısından hoş olmayan hem de büyük alanlar kaplayan, günümüzde Trabzon'un en gözde yerlerini oluşturan alanlardı. Dolayısıyla bu dönem bu alanların park ya da resmi kurumlara dönüşümü de görülmüştür. Ayrıca şehir içinden kaldırılan mezarlıklar merkez dışında oluşturulan mezarlıklara taşınmıştır. Bu kapsamda şehrin ilk asri mezarlığı olan Sülüklü mezarlığı hayata geçirilmiştir (Erol, 2023,s. 560).



Şekil 3.2. Atatürk, Trabzon Türk Ocağı Binasından Çıkarken, (Url-5, 1930).

Bu dönem Trabzon'u (15-17 Eylül 1924, 27 Kasım 1930, 19 Haziran 1937 olmak üzere) üç kez ziyaret eden, Türkiye Cumhuriyet'i Kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk (Şekil 3.2), kentte gerçekleştirilen ve günümüzde de halkın istifade ettiği bazı projelere fikir ve görüşleriyle öncülük etmiştir.

3.2. 1923-1950 Yılları Arasında Trabzon'da Nüfusun Durumu

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kuruluş sürecinde ve sonrasında devlet kurumları oluşturulurken siyasi, sosyo-kültürel ve ekonomik anlamda da birtakım girişimlerde bulunulmuştur. Uzun yıllar süren I. Dünya savaşının ülkenin nüfus miktarını ve yapısını doğrudan etkilemesi hem nüfus işlerinin yeniden düzenlenmesini hem de doğru kayıtlar tutularak ülke içerisinde yaşayanların nicelik ve niteliklerinin tespit edilmesini gerektirmiştir. Bu kapsamda 1926 yılında İstatistik Umum Müdürlüğü kurulmuş ve Cumhuriyet'in ilk genel nüfus sayımı 1927'de yapılmıştır(Yüceuluğ, 1947).

1927 yılında Ortahisar (Merkez İlçe) ile birlikte 6 ilçeye sahip olan Trabzon'da ilk nüfus sayımı yapılmış olup ve elde edilen veriler değerlendirildiğinde, Trabzon'da nüfusun büyük bir bölümünün köylerde (kırsal yerleşim alanları) yaşadığı görülmüştür (Çizelge 3.1). Bu durum şehir merkezinde nüfusun istihdam edilebileceği iş imkânlarının yetersiz olması ile açıklanabilir. Söz konusu durumdan yola çıkarak Trabzon'da yaşayan nüfusun genellikle zirai faaliyetlerle uğraştığı sonucuna ulaşılabilir. 1927'deki bu sayımda Trabzon'da köylerde yaşayan nüfusun toplam nüfus içerisindeki oranı yaklaşık % 88.7 olarak belirtilmiştir (Yüceuluğ, 1947).

Çizelge 3.1. Trabzon Nüfusunun Dağılımı, 1927 seçimleri, (1973 Trabzon İl Yıllığı, s. 42.)

İlçeler	Toplam	Şehir	Köy
Merkez	60.975	24.634	36.341
Akçaabat[112]	41.546	3.014	38.532
Maçka	19.176	1.052	18.124
Of	64.585	718	63.867
Sürmene	57.582	3.203	54.379
Vakfıkebir	49.191	215	48.976
Toplam	**293.055**	**32.836**	**260.219**

20 Ekim 1935 tarihinde yapılan ikinci genel nüfus sayımında, Trabzon'un nüfus verileri değerlendirildiğinde, bu sayım döneminde de kadın nüfusunun erkek nüfus karşısında üstünlüğünü koruduğu görülmüştür (Çizelge 3.2). Söz konusu bu bilgiler Trabzon'un şehirleşme açısından Türkiye ortalamasının altında olduğunu göstermektedir (Yüceuluğ).

Çizelge 3.2. Trabzon Nüfusunun Dağılımı, (1935 Seçimleri, 1935 20 İlkteşrin Genel Nüfus Sayımı Türkiye Nüfusu. s. 16.)

İlçeler	Toplam	Yüzölçümü km²	Nüfus Yoğunluğu
Merkez	82.116	330	248.8
Akçaabat	53.421	510	104.7
Maçka	26.938	1.015	26.5
Of	66.576	1.080	61.6
Sürmene	69.451	1.115	62.3
Vakfıkebir	61.289	580	105.7
Toplam	**359.791**	**4.630**	**77.7**

Cumhuriyet tarihinin üçüncü kez yapılan genel seçimlerinde Trabzon kentinde halen 6 ilçe bulunduğu görülmektedir. 1940 yılında yapılan bu genel nüfus sayımında, ilk iki sayımda olduğu gibi Trabzon'un nüfusunun ağırlıklı olarak köylerde yaşadığı görülmüştür (Çizelge 3.3). Bu döneme ait genel nüfus sayımı verileri, Trabzon'da kadın ve erkek nüfusunun hâlâ dengeli bir şekilde dağılmadığını ortaya koymuştur. Bu durum sosyal ve ekonomik imkânların yetersiz olması nedeniyle, özellikle de erkek nüfusun ekonomik amaçlarla il dışına yaptığı göçlerle açıklanabilir (Yüceuluğ, 1947).

Çizelge 3.3. Trabzon Nüfusunun Dağılımı, (1940 Seçimleri, 20 İlk Teşrin 1940 Genel Nüfus Sayımı s.23)

İlçeler	Kadın-Erkek Toplam	Yüzölçümü km²	Nüfus Yoğunluğu
Merkez	90.160	330	273
Akçaabat	58.532	510	115
Maçka	30.373	1.015	30
Of	75.427	1.080	69
Sürmene	70.864	1.115	65
Vakfıkebir	65.377	580	113
Toplam	**390.733**	**4.630**	**84**

Cumhuriyet döneminin dördüncü genel nüfus sayımı 21 Ekim 1945'te yapılmıştır. Trabzon'da halen kadın nüfusunun erkek nüfusundan fazla olduğu görülmüştür (Çizelge 3.4).

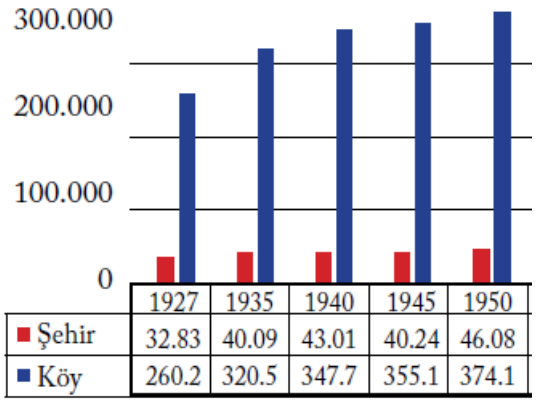
Bu durum erkek nüfusun, Trabzon'dan, ekonomik sebeplerden dolayı il dışına göçünün devam ettiğini göstermektedir. Ayrıca, İkinci Dünya Savaşı nedeniyle seferberlik ilan edilerek genç nüfusun silah altına alınmış olması bu sonuçlarda etken sebep olmaktadır.

Çizelge 3.4. 1945 Seçiminde Trabzon'un toplam nüfusunun ilçelere göre dağılımı ve Trabzon'da km²ye düşen nüfus. (21 Ekim 1945 Genel Nüfus Sayımı Türkiye Nüfusu, s. 27.)

İlçeler	Kadın	Erkek	Toplam	Yüzölçümü km²	Nüfus Yoğunluğu
Merkez	44.951	45.481	90.432	518	175
Akçaabat	31.681	29.502	61.183	478	128
Maçka	17.618	14.640	32.258	836	39
Of	42.176	33.588	75.764	1.076	70
Sürmene	38.194	31.262	69.456	996	70
Vakfikebir	36.132	30.159	66.291	637	104
Toplam	**210.752**	**184.632**	**395.384**	**4.541**	**87**

22 Ekim 1950 tarihinde yapılan Cumhuriyet döneminin beşinci nüfus sayımında, Trabzon'un toplam nüfusu 420.279 kişiden oluşmaktadır (Çizelge 3.5). Bu nüfusun 224.866'sını kadın, 195.413'ünü ise erkek nüfusu oluşturmaktadır. Erkek nüfusun genellikle ekonomik gerekçelerle il dışına göç etmesi, Trabzon'un toplam nüfusu içerisinde kadın nüfusunun fazla olmasına sebep olan bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır (Yüceuluğ, 1947).

Çizelge 3.5. Genel nüfus sayımlarında Trabzon'un şehir ve koy nüfusu. (2000 Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri İl, 61-Trabzon, s. 44.)



	1927	1935	1940	1945	1950
Şehir	32.83	40.09	43.01	40.24	46.08
Köy	260.2	320.5	347.7	355.1	374.1

Cumhuriyet döneminde düzenli olarak yapılmaya başlanan genel nüfus sayımlarında, 1940-1945 yılları arası haricinde Trabzon'un nüfusunda düzenli bir artış eğilimi olduğu görülmektedir. 1940-1945 arasında nüfus artışında ise belirgin bir şekilde azalma görülmüştür. Bu durumun temel sebebi ise, Türkiye'nin İkinci Dünya Savaşı'na dâhil olma ihtimaline karşı üretken nüfusun önemli bir bölümünün silah altına alınmış olması gösterilmektedir (Yüceuluğ, 1947).

3.3. 1923-1950 Yılları Arası Trabzon'da Ticaret, Sanayi ve Üretim

İlk Çağlardan beri kültürel farklılıklara sahip birçok yerleşim yeri arasında köprü görevi gören kent bu sayede renkli etnik ve kültürel bir yapıya sahip olmuştur. Bu renkli yapının oluşmasında, en etken faktörlerden biri şüphesiz, kentte erken dönemlerden itibaren var olan ve kent tarihinin en parlak zamanlarının yaşanmasını sağlayan ticarettir. Trabzon, Türk hâkimiyeti öncesi ticari bakımdan en parlak dönemini, Ceneviz ve Venediklilerin kente yerleştikleri XIII. yüzyıl sonu ile XIV. yüzyılda yaşamıştır. Bu dönem, Cenevizliler, baharat, gümüş, şap, balmumu gibi malları Trabzon'dan alarak diğer pazarlara ulaştırmaktadır. Doğunun önemli ticari mallarından olan ipek, Tebriz ve Zigana üzerinden Trabzon'a getirilmektedir (Başkaya, 2022).

Bu dönem Ceneviz ve Venedikliler tarafından, Osmanlı Dönemi öncesi kentte ilk konsolosluklar açılmış, bu konsoloslukların ardından XIX. yüzyıla kadar konsolosluk açılmadığı görülmüştür. Trabzon'da ikisi Osmanlı öncesi, 20'si ise Osmanlı döneminde olmak üzere (büyük çoğunluğu özellikle XIX. yüzyılda) 22 konsolosluk açılmıştır. Bu konsoloslukların hemen hepsinin, kentin fiziki yapısı içerisindeki konumunu koruyan Meydan civarında açıldığı görülmüştür (Şekil 3.3 ve Şekil 3.4). Ayrıca bu konsolosluklar siyasi görevlerinin yanısıra birer ticari ofis gibi de çalışmışlardır. Bütün bu gelişmelerle birlikte Trabzon Limanı da ticari malların aktarılması noktasında büyük önem arz etmiştir (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019).

Trabzon'un transit ticarette önemli bir noktada olması, ünlü İpek Yolu'nun üzerinde bulunması ve özellikle 1830 sonrası ticari faaliyetlerin artması, kenti bir cazibe merkezi haline getirmiştir. Ancak, XX. yüzyılın başlarında Trabzon-Tebriz ticaret yolunun etkinliğini kaybetmesi ve ardından I. Dünya Savaşının çıkmasıyla kent derinden etkilenmiştir. Rusların kenti işgali, gerek bombardımanlar gerek Trabzon Limanını hedef

almaları, kenti ekonomik, sosyal ve fiziki bakımdan büyük bir yıkıma uğratmıştır (Başkaya, 2022, s. 83-113).



Şekil 3.3. XIX. Yüzyıl Sonunda Fransız, Ardından ABD Konsolosluğu Olan Bina, Trabzon/Meydan, (Url-6, 1908).



Şekil 3.4. Trabzon Barosu Olarak Kullanılan Osmanlı Dönemi ABD Konsolosluğu, (Z. Öztürk, 2024).

Cumhuriyet Dönemine gelindiğinde, her geçen gün geriye giden Trabzon'un, eski canlılığını geri kazandırmak için bir takım çalışmalar yapılmıştır. Trabzon'un önemli ticari ürünlerinin başında gelen fındık (Şekil 3.5), devamında tütün, fasülye, sade yağ ve yumurtadan elde edilen gelirler yeterli gelmemiştir. Ayrıca kentin modern bir limanının olmaması da bu süreci olumsuz etkilemiştir (Başkaya, 2022).



Şekil 3.5. Trabzon, Moloz/Soğanpazarı Sahilinde Fındık Taşıyan Tekneler, (Url-7, 1945).

Cumhuriyet Hükumeti, kentin ekonomik durumunu düzeltmek için, Meşrutiyet Döneminde(1876-1909) düşünülen Trabzon-Erzurum demiryolu projesi için çalışmalara başlamış, 1924 yılında, demiryolu projesi ve Trabzon Limanı inşası için TBMM'de kanun çıkartmıştır. Proje yüksek maliyetli olması nedeniyle bir türlü hayata geçirilememiştir (Başkaya, 2022, s.89).

1926 yılına gelindiğinde Trabzon Ticaret ve Zahire Borsası kurulmuş, 1930 yılında ise İskele mevkiinde transit antreposu açılarak transit yolunda geniş çaplı inşa çalışmalarına başlanmıştır. Üçüncü Umum Müfettişliğinin kurulmasıyla Trabzon-İran transit yolu inşası hızlanmış (Şekil 3.6) ve bu yol, Umum Müfettişi Tahsin Uzer'in gayretleriyle, 1937 yılında Devlet Demir Yolları denetiminde açılmıştır. Ardından kamyon ve otobüslerle eşya nakliyatı ve yolcu seferleri başlamıştır (Şekil 3.7). Yüksek miktarda paralar harcanarak tamir edilen ve ekonomik anlamda kentin iyileşmesini

sağlayacağı düşünülen bu projeden de özellikle 1939 yılında II. Dünya Savaşının çıkmasıyla istenilen verim sağlanamamıştır (Başkaya, 2022, s. 90). 1939 yılında Erzurum-Sivas demiryolu hattının faaliyete geçmesi de Trabzon ekonomisini durma noktasına getirmiş ayrıca Trabzon Limanını da iyice atıl hale düşürmüştür (Başkaya, 2022, s. 90).



Şekil 3.6. Trabzon-Erzurum Transit Yolunun İslah Çalışması, (Bölükbaşı Arşivi, 1930'lu yıllar).



Şekil 3.7. Trabzon-İran Arasında Yolcu Taşıyan Otobüsler, (Url-8, 1930'lu Yıllar).

Cumhuriyetin ilk yıllarında şehir ekonomisini canlandırmak için, bir araya gelen Trabzonlular, 1925 yılında ilk milli şirket Trabzon Elektrik Şirketini ve Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketini kurmuşlardır. Bu şirketlerden Liman şirketi ilk yıllarda başarı göstermiş ancak 1929 ekonomik kriziyle maddi sorunlar yaşamış ve 1937'de Denizbank'a devredilmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon ekonomisine büyük katkı sağlayan elektrik şirketi ise maddi sorunlar yaşamış ve 1944 yılında Trabzon Belediyesi'ne devredilmiştir (Yeniyol, 21 Haziran 1944). 1925 yılı itibarıyla şehirdeki bu iki milli şirket dışında yabancı merkezli şirketlerin de olduğu görülmüştür (Küçükuğurlu, 2019) (Çizelge 3.6).

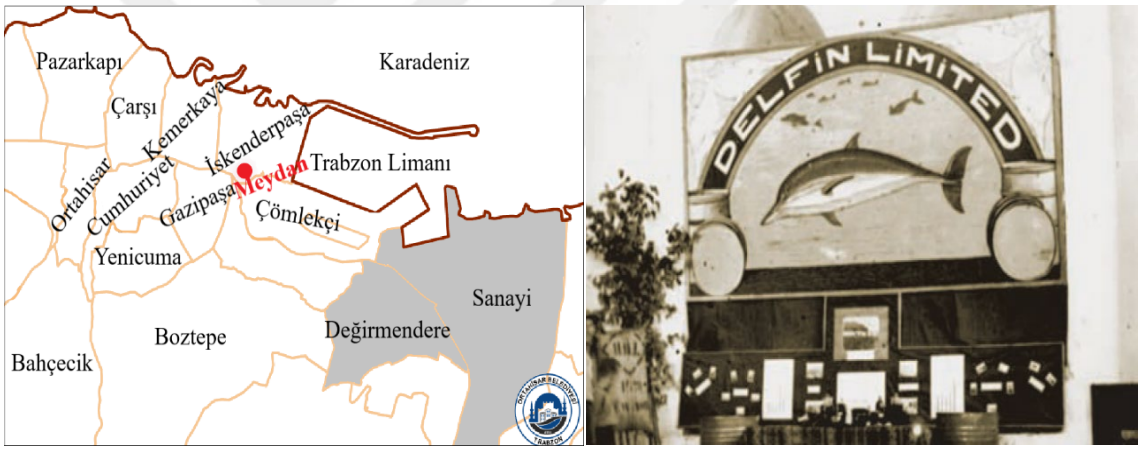
Çizelge 3.6. 1925 Yılı İtibarıyla Trabzon'da Faaliyet Gösteren Şirketler, (Başkaya, 2022, s.97).

Şirket İsmi	Trabzon Sorumlusu/Acentesi
Şark Sigorta Türk Anonim Şirketi	J.J. Hoştraser Şürekâsı Ticarethanesi
Osmanlı Sigorta Türk Anonim Şirketi	Osmanlı Bankası Direktörü Mösyö Ruboli
Şark Duhan Türk Anonim Şirketi	Müdürü İhsan Bey
Milli Mensucat Fabrikası Kolektif Şirketi	Müdürü Kitapçızade Affan Efendi
Haloçya Sigorta Ecnebi Anonim Şirketi	Hans Hoştraser ve Şeriki Pertoni Efendiler
Standart Oil Gaz Ecnebi Anonim Şirketi	Satış Memuru Yunuszade Şefik Efendi
Singer Dikiş Kumpanyası Anonim Şirketi	Basri Efendi
Levant Marin İsorans Nakliye Sigorta	J.J.Hostraşr ve Şürekâsı
Lloyd Enternasyonal Nakliye ve Sigorta	Kırzade Şevki ve Şürekâsı
Sukumbel Belçika Gaz Anonim Şirketi	Kırzade Dilber Mehmed ve Şeriki Ahmed
Nordoyçe Nakliyat ve Sigorta Anonim Şirketi	J.J.Hostraşr ve Şürekâsı
Anadolu Ticaret Ecnebi Anonim Şirketi	Meslanzade Cemaleddin Bey
Union Harik ve Hayat Sigorta Şirketi	J.J.Hostraşr ve Şürekâsı
Kontvar Maritime ve Sigorta Şirketi	J.J.Hostraşr ve Şürekâsı
Fidelini Marikos Amerikan Sigorta Şirketi	Nemlizade Mahdumları

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzonlu iş insanları tarafından tamamen yerli sermaye kullanılarak, Karadeniz ve Trabzon bankası olmak üzere iki banka kurulmuştur. Bu bankların ilki olan Karadeniz Bankası'nın temelleri 1927 yılında atılmış ancak 1934 yılına gelindiğinde yaşadığı mali sıkıntılar sebebiyle tasfiye edilmiştir. 1929 yılında kurulan Trabzon Bankası ise, 1935 yılında tasfiye sürecine girmiş, sonrasında banka adını kullanmayıp bir süre daha şirket olarak faaliyetlerine devam etmiştir (Başkaya, 2022).

Cumhuriyetin ilk yıllarında kentte, Karadeniz ve Trabzon Bankaları dışında, Osmanlı, İş ve Ziraat Bankaları da bulunmaktadır. Ayrıca, kentte bu bankalar dışında bankerlik görevi gören 'Nemlizade Kaptan Bey Müessesesi' adı altında bir kurum mevcuttur (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s. 120).

Daha çok ticaretle anılan Trabzon, tarih boyunca büyük bir sanayi kenti olarak görünmekten uzak kalmış olsa da, küçük ve orta ölçekte bazı fabrika ve atölyelerin var olduğu görülmüştür. Bunlardan biri, geleneksel yöntemlerle üretilen yunus balığı yağı üretimini geliştirmek için Değirmendere mevkiinde kurulan Delfin Limited Şirketi adındaki balık yağı fabrikasıdır (Başkaya, 2015, s.144-149) (Şekil 3.8). 1927-1928 yıllarında Almanların desteği ile Veysel Çakır ve Bay Ernest Hegler (İsveç Uyruklu) tarafından 'Delphin' (Veysel and Ernest Collective Comp.) ismiyle ortak kurulan bir tesistir (Köse, 2016: 34.).



Şekil 3.8. Değirmendere Mevkii Ve Balık Yağı Fabrikası, (1934 Sanayi Sergisinden, TTSO Arşivi).

1948 yılında yunus balığı avcılığı için devletçe verilen destekler ve 1952 yılında Et ve Balık Kurumunun Trabzon'da kurulması yunus avcılığına olan ilgiyi arttırmıştır. 1950'li yılların başında Değirmendere'de bu sefer, 'EBK Balıkçılık Müessesesi' tarafından yunus yağı fabrikası kurulmuştur (Çakıroğlu, 1969: 183.) (Şekil 3.9).

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'da, fındık yağı ve sabun üreten imalathaneler, konserve imalathaneleri, tütün işleme evleri gibi küçük işletmeler de kurulmuştur. Kentte, fındık fabrikalarından sonra en çok işçi bulunduran işletmeler tütün işletme evleridir (Baykal, 1937, s. 91) (Şekil 3.10).



Şekil 3.9. EBK Balıkçılık Müessesesi Tarafından Değirmendere'de Kurulan Yunus Yağı Fabrikası (Çakıroğlu, 1969).



Şekil 3.10. Tütün İşçileri, (Özdemir, 1945, s. 136).

Trabzon'da o yıllarda dokumacılık, mobilyacılık, yorgancılık, ayakkabıcılık, kuyumculuk, bakırcılık gibi küçük sanat faaliyetlerin yürütüldüğü işletmeler de bulunmaktadır. Bu sanatsal üretimler yaygın olmakla birlikte ancak şehir halkının ihtiyacını karşılayabilecek miktarda üretilmektedir (Öksüz, Usta, İnan, 2009, s. 200).



Şekil 3.11. Fabrikada Fındık Ayıklayan Kadınlar, (Url-9, 1930'lu Yıllar).

Trabzon'da bulunan fabrikalara genel olarak bakıldığında, fındık kırma fabrikalarının büyük bir çoğunluğunun Cumhuriyet Dönemi öncesinde İmparatorluk yıllarında var olduğu görülmektedir. O dönem, fındık kentin en önemli gelir kaynaklarından olması sebebiyle şehrin hemen her tarafında ihraç öncesi, fındığın hazır hale getirilmesi için fabrika ve atölyeler bulunmaktadır (Koraltan, 1939, s.50) (Şekil 3.11).

1927 yılında kentte işletmeye açılan bir diğer fabrika ise elektrik yerine su tribünü ile çalışan un fabrikasıdır. Bu tribünler iki çift değirmen taşını çalıştırıyor böylece günde 100 çuval un imal ediliyordu (Başkaya, 2022, s.100). Ayrıca 1927 yılı itibarıyla kentte, dakik fabrikası, kereste fabrikası ve dokuma imalathanesi de bulunmaktaydı. Kuruluş tarihi tam olarak bilinmeyen ancak Yeniyol Gazetesinin 1949 yılındaki haberine göre Kavakmeydan Mahallesi'nde Erkek Sanat Mektebi, günümüzdeki Fatih Devlet Hastanesi ve Ticaret Lisesinin arasında kalan tarlanın ortasında bir çömlek fabrikasının var olduğu belirtilmektedir (Yeniyol, 02.07.1949).

Cumhuriyetin ilk yıllarında, Tabakhane Mahallesi'nde daha çok eski usullerle üretim yapan ve uzun bir geçmişi olan tabakçılık imalathaneleri bulunmaktadır. 1928 yılı Devlet Salnamesi'ne göre kentte toplam 16 tabakhane bulunmakta ancak bunların yalnızca 6 tanesi aktif haldedir (Başkaya, 2022, s.100).

Cumhuriyet'in ilerleyen yıllarında tabakhane imalathaneleri şehrin dışına Değirmendere'ye taşınmıştır. Ancak burada varlıklarını devam ettiremeyince faaliyetleri sona ermiştir (Başkaya, 2022, s.100).

1924 yılında kaçak et kesiminin önüne geçilmesi amacıyla belediye tarafından Değirmendere'de yapımına başlanan mezbaha inşaatı 1930 yılında bitirilmiştir. Mezbahanın projesini belediye 1923 yılında kendi mühendislerinden olan Filidis Efendiye çizdirmiş inşaat için gerekli olan çimento Rusya'dan getirtilmiştir (İstikbal Gazetesi, 15.03.1923). Mezbaha 1937 yılında modern bir laboratuvara kavuşturulmuş, böylece belediyeye yıllık 25 bin lira gelir getiren bir kurum haline getirilmiştir. 1934 ve 1937 yıllarında Değirmendere'de koyun iskelesi inşaatı ve tamiratı yapılmıştır (CHP Trabzon Halkevi 1938, s.50-51). Ayrıca, Lambert hazırlamış olduğu raporunda, "Değirmendere'de bulunan mezbaha pratik faydalar arz etmektedir. Şehirden uzakta Erzurum ve Rize yoları ile getirilen hayvanat parkın etrafında bulunmakla tevsileri için kafi miktarda araziye ve hasıl olan pisliklerin akıtılması noktasında büyük kolaylıklara maliktir." ifadesine yer vermektedir (Lambert, 1938, s.43).

Ayrıca, 1936-1937 yıllarında Kavakmeydan civarında belediye tarafından tebhirhane tamir ve ihyası yapılmıştır (CHP Trabzon Halkevi 1938, s.50-51).

Yine bu dönem, Moloz/Mumhaneönü mevkiinde 1933 yılında Balıkhane inşaatı, 1937 yılında Mumhaneönü Pazarkapısında Hal ve Açık Pazar yerleri tesisi inşa edilmiştir (CHP Trabzon Halkevi, 1938, s.5).

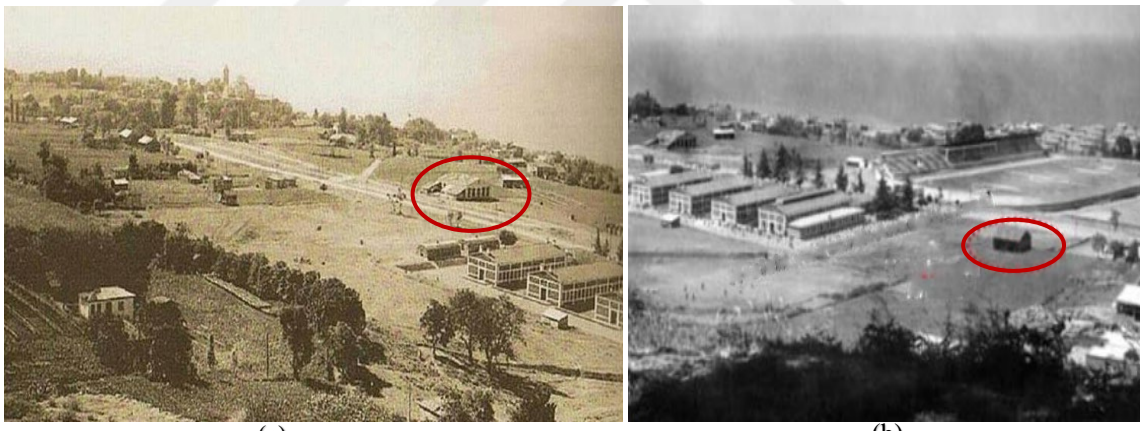


Şekil 3.12. Erken Cumhuriyet Dönemi Trabzon'da Bazı Caddeler Ve Bazı Ticari Mekânlar.

Şekil 3.12'de 1 nolu fotoğraf Değirmendere Mezbahanesini, 2 nolu fotoğraf Balıkyağı Fabrikasını, 3 nolu fotoğraf 1951 yılında ilk kısmı inşa edilen Tekel Binasını, 4 nolu fotoğraf Çömlek Fabrikasını ve 5 nolu fotoğraf ise Tebhirhane binasını göstermektedir.



Şekil 3.13. Hayvan Pazarı, Değirmendere Mezbahanesi, (Özdemir, 1958, s.168).



(a) (b)

Şekil 3.14. Kavakmeydanı, (a). Çömlek Fabrikası, (Trabzon Valiliği), (b). Tebhirhane Binası, (Bölükbaşı, 2006).

Trabzon'un en eski caddelerinden olan Uzunsokak ve Kunduracılar Caddesi Cumhuriyet'in ilk yıllarında da ticari olma özelliğini korumuş ve Lambert raporunda bu iki caddenin muhafaza edilmesi gerektiğini belirtmiştir. Bu caddelerle birlikte Maraş Caddesinin de eklenmesi ile merkezi Atatürk Alanı olan ve limanı içine alan ticaret bölgesinin o yıllardan itibaren günümüze kadar aynı işlevi devam ettirdiği görülmüştür. Ayrıca şehrin doğusundaki Değirmendere'nin, kentin doğu ile olan bağlantısını sağlayan Erzurum yolu üzerinde olması ticari ve sanayi adına pratik faydalar sağlamıştır.

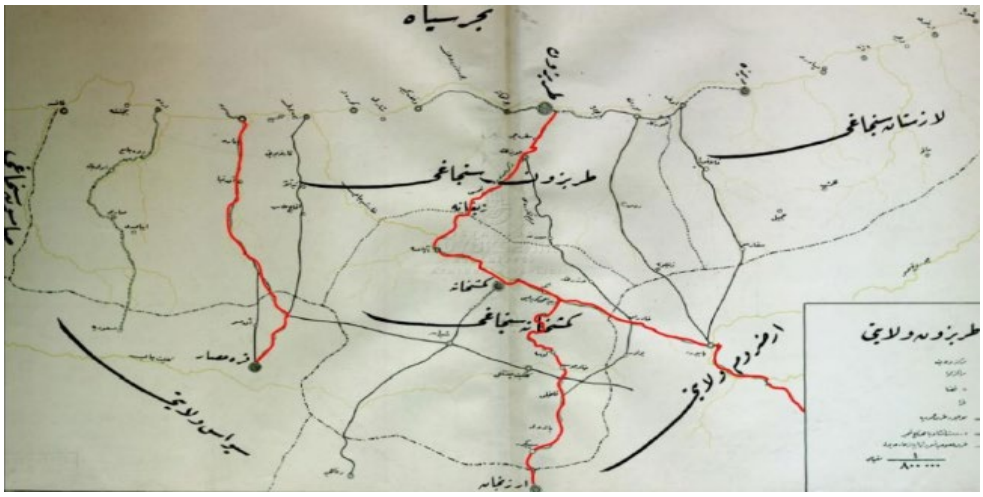
3.4. 1923-1950 Yılları Arası Trabzon'da Ulaşım Alanında Yapılan Faaliyetler

Antik Çağ'dan günümüze bütün uygarlıkların kullandığı ticari bir merkez olan Trabzon, özellikle ticaret yolları ve limanlarıyla uygarlıkların deniz aşırı ticarette tercih ettikleri bir merkez olmuştur. Trabzon Limanının hinterlandının olması ve bu hinterlanda ulaşan önemli yolların bulunması (Şekil 3.15), ticari ürünlerin iç bölgelere ulaşımı ve Anadolu'nun iç bölgelerinden bu ürünlerin deniz aşırı taşınması Trabzon Limanı'nı Doğu Karadeniz'deki diğer limanlardan öne çıkarmıştır (Erüz, Erbaş, 2020, s.26).

Trabzon'un çevresinde bulunan ve tarihi kervan yolları ile bağlantılı olan limanlarla birlikte, şehrin hemen her ilçesinde tekne demirlemeye uygun yerler ve iskeleler mevcuttu. Trabzon'un doğusunda yer alan, bölgenin en eski ve önemli limanı olan Sürmene (Araklı) Limanı, Gümüşhane-Erzincan üzerinden güneye ulaşan yolun üzerinde bulunan önemli bir aktarma noktasıydı. Ayrıca kentin batısında bulunan Tirebolu Liman'ı iç kesimlerden gelen ticaret mallarının gemilerle İstanbul'a ve Avrupa'ya sevk edilmesinde önem arz etmekteydi. Trabzon Limanı'nın batısında bulunan Akçaabat Limanı ise fırtınalı havalarda gemilerin demirleyebildiği en korunaklı limanlardan biriydi. Karadeniz'de meydana gelen büyük fırtınalarda Trabzon Limanı'na sığınamayan gemiler bu limana sığınırlardı. İç kesimlere uzanan yollarla bağlantılı olan Akçaabat Limanı eski çağlardan günümüze ayrıca balıkçılık ve denizcilik gibi faaliyetlerde kullanılmıştır (Erüz, Erbaş, 2020, s.34).

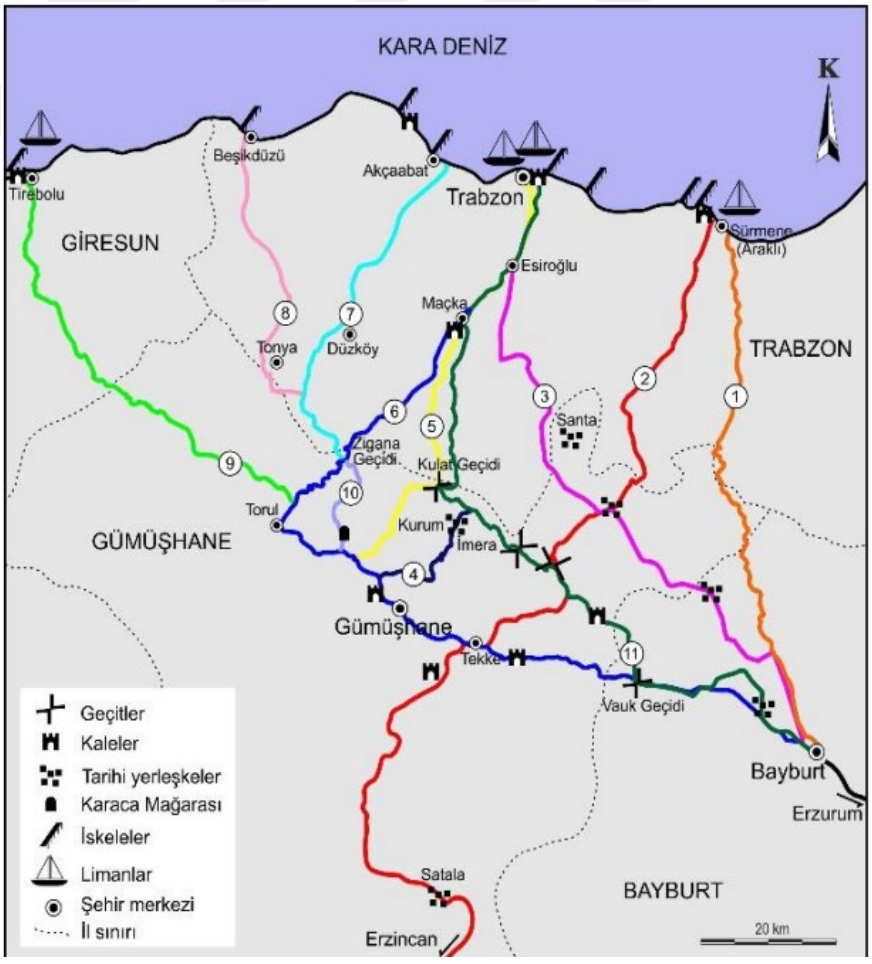
Geçmişte mendireği olmayan Vakfıkebir /Beşikdüzü Limanı iskeleler aracılığı ile iç bölgelerden çıkarılan (Kürtün, Tonya) madenlerin İstanbul'a taşınmasında kullanılan ve gemilerin demirleyebildiği doğal bir liman özelliğine sahipti (Erüz, Erbaş, 2020, s.33).

Trabzon, Anadolu'nun en eski yollarından olan ve tarihin birçok döneminde özellikle ticari olarak ön plana çıkan, Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun başlangıç ve bitiş noktalarında bulunmaktadır. 1777'de Osmanlı Rusya arasında yapılan Küçük Kaynarca antlaşmasıyla Rusların Karadeniz'de dolaşma hakkı elde etmesi ardından 1829 yılında Edirne Antlaşması ile Osmanlı'nın Karadeniz'deki limanlarının yabancı devletlere açılması, Trabzon'u 19. yüzyıl boyunca dünyanın önemli merkezlerinden biri haline getirmiştir. Dolayısıyla bu durum Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu üzerinde de etkili olmuştur. Dönemin en güçlü devletlerinden olan İngiltere'nin İran ile olan ticarette Trabzon Limanı'nı kullanması yolun önemini arttırmıştır (Tozlu, 1997, s.33).



Şekil 3.15. 1913 Yılında Trabzon Vilâyetinde Yollar, (Dâhiliye Nezareti, İdare Evrakı, 1914).

Haritada kırmızı renk ile gösterilen güzergâhlar devlet yolları kapsamında olup bunlar, Erzurum-Trabzon, Gümüşhane- Erzincan, Giresun-Karahisar yolu olarak belirtilmiştir.



Şekil 3.16. Tarihi Yolların Güzergâhı, (C. Erüz, Y.S. Erbaş, 2020, s.38).

Şekil 3.16'da gösterilen 6 nolu yol, İpek Yolu 12 ay boyunca kullanılan ana güzergâhı(Trabzon-İran Transit yolu), 5 nolu yol İpek Yolu 3. yaz güzergâhı, 4 nolu yol İpek Yolu 2. yaz yolu güzergâhı, ve 3 nolu yol İpek Yolu 1. yaz güzergâhını ifade etmektedir (Erüz, Erbaş, 2020, s.39).

1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması ile İngiltere gibi güçlü devletler başta olmak üzere diğer Avrupa devletlerinin de bu kanal üzerinden ticaret yapması ayrıca İran'ın ticarette Tiflis-Bakü-Poti demiryolu ile Rusya'yı kullanması hem de Süveyş kanalını kullanması, Trabzon-Erzurum-Tebriz ticaret yolunun önemini kaybetmesine neden olmuştu(Aksoy, 2018, s.52; İpek, 2006, s.12). Ardından I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte eski canlılığını yitirmişti (Çelik, 2022).

1930'lu yıllarda, Trabzon-Erzurum-Tebriz güzergâhının eski canlılığını geri kazandırmak için birtakım çalışmalar yapılıp projeler geliştirildi. Trabzon-Erzurum-İran karayolunda 1937 yılında devlet tarafından otobüs ve kamyon işletmeye başlandı (Şekil 3.17). Eskiden bu yolda kervanlarla yapılan transit ticarette artık kamyon ve otobüsler yerini almış gelişen teknolojiye ayak uydurulmuş ancak yine de bu ticari yol eski canlılığını geri kazanamamıştı (Çiçek, 2011, s.450-451).



Şekil 3.17. Resmi Otobüslerle Düzenlenen Trabzon-İran Seferleri, (Url-10, 1930'lu Yıllar).

Ayrıca, Cumhuriyet'in ilan edildiği 1923 yılında Trabzon-Erzurum arasında kamyonla yük taşınmaya başlanmış ve 1924 yılında ise "Trabzon Otomobil Şirketi" adında bir şirket kurulup, bu işletme dönemin İstikbal Gazetesine verdiği ilanda 13 Mayıs 1924'ten itibaren, Erzurum civarına yolcu ve eşya taşıyacağını duyurmuştu (Şekil 3.18). 1930 yılına gelindiğinde ise, Erzurum-Trabzon Şosesi üzerinde otobüs ve kamyon işleten beş şirket bulunmakta olup, dönemin gazetelerine göre Türkiye'de en yoğun güzergâh Trabzon-Erzurum yoluydu. Ancak bu yol henüz modern hale getirilmediği için, otomobiller çok yavaş hızda gidebiliyor saatte ortalama 40 km hız yapabiliyorlardı (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.142-143).



Şekil 3.18. Trabzon-Erzurum Seferleri Törenle Başlatıldığı An, (Küçükuğurlu, 2022, s. 698).

3.4.1. Uzunsokak

Şehir içi ulaşımda ise; 17. yüzyıl sonrasında Osmanlı sicillerinde ismine rastlanan Uzun Sokak, Trabzon'un en eski caddelerinden olup her dönem kentin en revaçta yeri olmuştur (Demirkaya, Tuluk, s.713-723). 1920'li yıllarda dahi Trabzon'un en işlek caddelerinden olan Uzun Sokak, Kavak Meydanı'na kadar dar bir şekilde uzanan ve her iki tarafında ticarethaneler, okullar, dernekler bulunan bir cadde idi (Çapa vd age.).

Günümüzde ise belediye verilerine göre Tabakhane Köprüsü başlangıcına kadar olan kısım Uzun Sokak olarak belirtilmiştir (Şekil 3.19).



Şekil 3.19. Uzun Sokak Kent İçindeki Konumu, (Google Earth'ten İşlenerek, 2024).

Uzun Sokak bu kadar önemli bir cadde olmasına rağmen 1936 yılına gelindiğinde henüz parke yapılmadığı şose olduğu görülmüştür (Yeniyol Gazetesi, 16 Birinci Teşrin 1936).



Şekil 3.20. Uzun Sokak, (Kitabı Hamdi Efendi, 1900'lü Yıllar).

1880'li yıllarda Uzun Sokak'ın dar basık dükkânlarla sıralandığı, bu dükkânların ise saçaklarının alçak olması ve kepenkleri sebebiyle yolu biraz daha kapattığı görülmüştür (Şekil 3.20). Bu dönem çarşıdan gelip bu caddeden geçen İran develeri geçiş sırasında zorluk yaşadıkları için, deve kervanı geçerken kepenkler indirilir geçtikten sonrada kaldırılırdı (Cevdet Alap, 1940).



Şekil 3.21. Uzun Sokak, (Z. Öztürk, 2025).

Günümüzde belli bir kısmı araç trafiğine kapalı olan Uzun Sokak (Şekil 3.21), 1947 yılına gelindiğinde şehir trafiğinin gidiş yönü(doğudan-batı yöne) olacak şekilde düzenlenmişti. O dönem iki ana caddesi bulunan kentte Uzun Sokak dışında bir de Maraş Caddesi bulunmakta olup bu cadde ise trafiğin dönüş yönünü(batıdan-doğu yöne) oluşturmaktaydı (TBMZ, 1947, s.22). Ayrıca 1958 yılında Trabzon'da ilk trafik lambalarından birinin Uzun Sokak'ın başına konulduğu görülmüştür (TBMZ, 1958, s.25).

3.4.2. Reşadiye Caddesi

Trabzon'un eski caddelerinden bir diğeri de Reşadiye Cadde'si olup (Şekil 3.22), bu cadde 19. Yüzyılın sonlarında Zağnos'tan denize doğru açılmaya başlanmıştı. Kentin bu dönem en önemli problemlerinden biri kenti denizle buluşturacak caddelerin olmaması idi. Dolayısıyla bu cadde kent için önemliydi ve açılmaya başlanılması büyük bir heyecan uyandırmıştı. Ancak kentin bir haritası ve planı olmaması sebebi ile tam olarak açılamamıştı. Cumhuriyetin ilk yıllarında tamamen açılan bu caddeye o dönem Trabzon'a atanan ve kente üstün hizmetleri olan Refik Koraltan'a bir şükran borcu olarak Koraltan Caddesi ismi verilmiş (TBZ, 13 Mart 1939), günümüzde ise belediye verilerine göre Şenol Güneş Caddesi olarak adlandırılmıştır.

3.4.3. Kunduracılar Caddesi

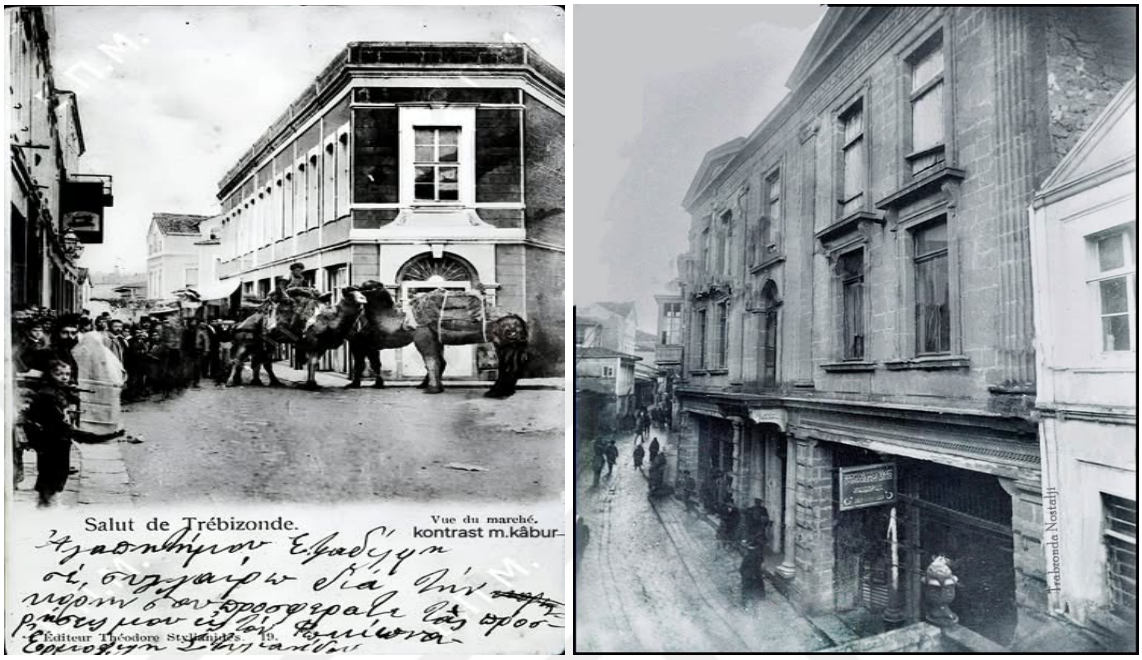
Bu dönem Uzun Sokak'ın kuzeyinde bulunan ve Meydan'dan başlayıp Uzun Sokak'a paralel bir şekilde uzanan kentin eski caddelerinden biri olan Kunduracılar Caddesi de bulunmaktadır (Şekil 3.22). Semerciler Yokuşu'na kadar uzanan bu caddenin devamında Trabzon çarşılarının yoğun olarak bulunduğu bir sokak başlamakta ve kuzey batı yönünde devam eden bu sokak ise sahilde Mumhaneönü'ne kadar devam etmekteydi (Başkaya, 2019, s.67). Günümüzde de kentin en işlek caddelerinden biri olan Kunduracılar Caddesi, Trabzon kentinin önemli ticari akslarından birini oluşturmaktaydı.



Şekil 3.22. Uzun Sokak, Reşadiye ve Kunduracılar Caddesi Kent İçindeki Konumu (Google Earth, 2025).

Bazı dönemlerde trafiğe açık olan Kunduracılar Caddesi'nin, günümüzde Meydan Parkı

kuzeyinde bulunan ve Gazi Paşa Caddesi'ne kadar olan bölümü trafiğe açık iken diğer bütün bölümü trafiğe kapalı olup kentin önemli çarşılarından birini oluşturmaktadır (Şekil 3.23 ve Şekil 3.24).



Şekil 3.23. Kunduracılar Caddesi, (Url-11, 1896-1900) - (Url-12).

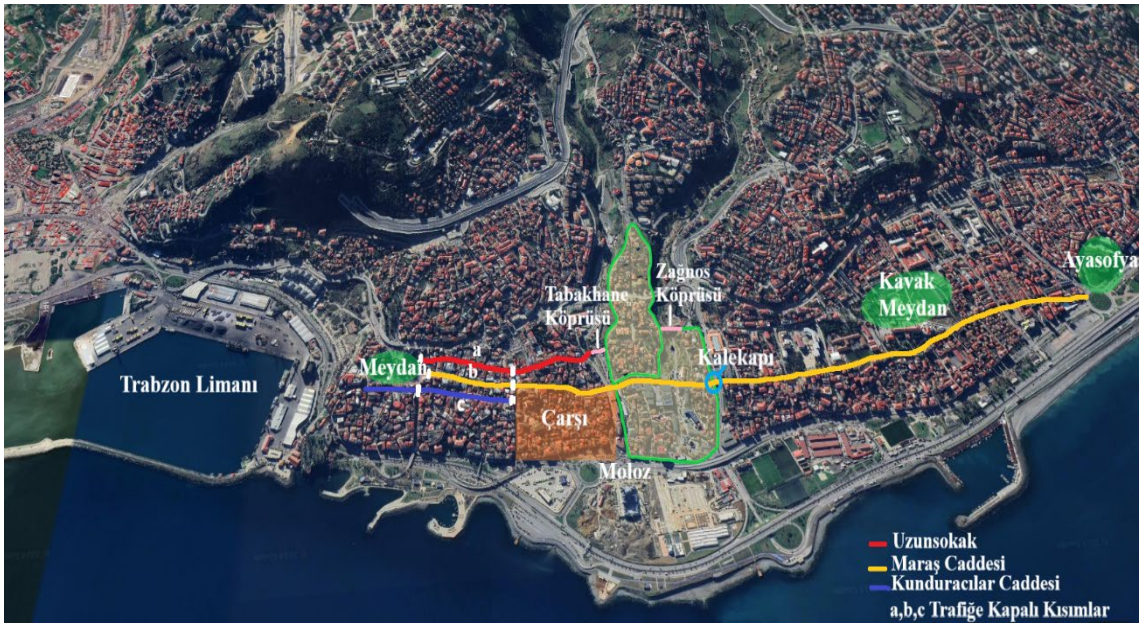


Şekil 3.24. Kunduracılar Caddesi, (Z. Öztürk, 2025)

3.4.4. Maraş Caddesi

Trabzon'un diğer ana caddesi olan Maraş Caddesi ise Rus İşgali yıllarında açılmıştır. Birinci Dünya Savaşı sırasında (1916-1918 yılları arası) Rus işgaline uğrayan Trabzon'da işgalin ilk aylarındaki yağma ve talandan sonra, Rus yöneticiler kentte bir iç düzen kurmuş ve hayat kısmen normalleşmeye başlamıştı. Ruslar, kentte düzenin sağlanmasından sonra, önemli inşa faaliyetlerine başlamış, bunun için öncelikle bir durum tespiti yapıp ardından bir şehir planı hazırlamışlardı (Akarca, s.26). Geniş kapsamlı inşa çalışmalarına başlayan Ruslar, kentte iç bölgelere daha rahat ulaşabilmek adına yollar açmış ancak bu yolları açarken bazı mahalleleri ortadan kaldırmışlardı. Özellikle Türklerin ikamet ettiği Boztepe, Yenicuma, Hacıkasım, Tavanlı ve Tekke gibi mahallelerde büyük yıkımlar yapmışlardı (Beyoğlu, 1999, s.479, Yüksel, 1995, s.60).

Rusların plan dahilinde yaptıkları en önemli faaliyetlerden biri de, Meydan'dan başlayıp batıya doğru kenti boylu boyunca bölen "Rus Caddesi" idi. Daha sonra Milli Mücadele döneminde bu caddenin ismi günümüzde de kullanılmakta olan Maraş Caddesi olarak değiştirilmiştir. Bu ismi almadan önce "Orta Cadde" de denilen bu caddeye, Milli Mücadele döneminde Maraşlıların kentin kurtuluşunda göstermiş oldukları üstün gayretten dolayı, Trabzon Belediye Encümeni'nin kararı ile, 1920 yılında Maraş Caddesi adı verilmiştir (Usta, 2014, s. 145) (Şekil 3.25).

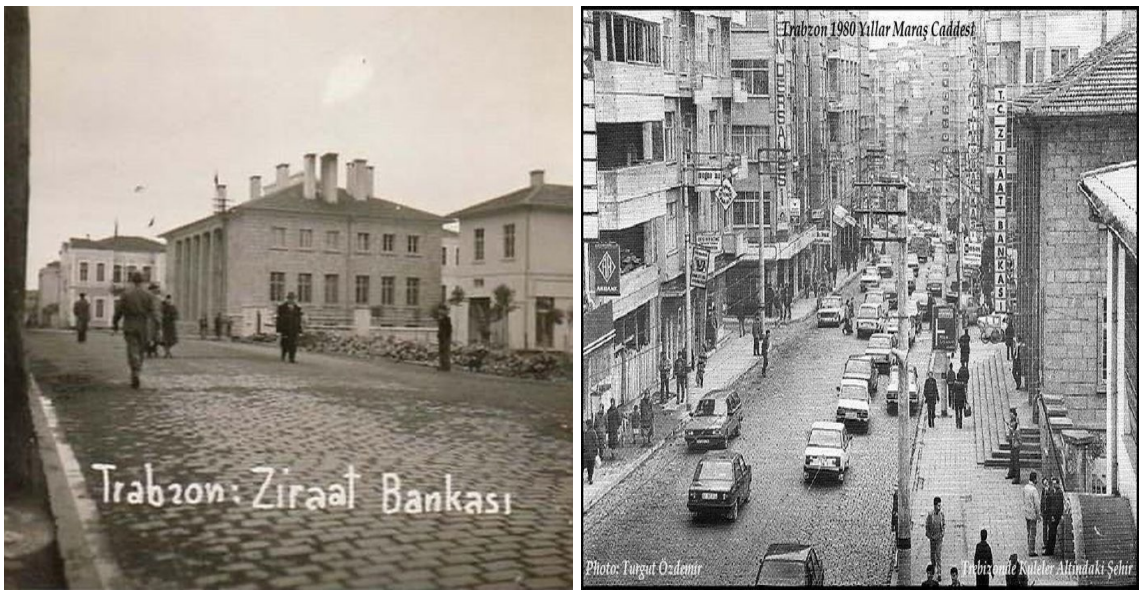


Şekil 3.25. Uzun Sokak, Maraş, Kunduracılar Caddeleri ve Kalekapı'nın Kent İçindeki Konumları, (2025).

1937 yılında Trabzon Belediye Meclisinde yapılan konuşmalarda, "Maraş Caddesi" Trabzon'un en esaslı caddesidir" şeklinde ifade edilen bu cadde Meydan Parkı'nın yanından Ayasofya'ya kadar devam etmektedir (TBMZ, 1937, s. 2).

İlk dönemlerde Trabzon'un en geniş ve esaslı caddesi olan Maraş Caddesi, Ruslar tarafından açılırken bu yol üzerinde bulunan bütün mahalleler tamamen yıkılmıştı. Bu cadde üzerinde yıkılan mahallelerde tek bir gayrimüslim evi bulunmuyordu. Eğer bu cadde, sahil boyunca doğudan batıya açılmış olsaydı, Rum mahalleleri olan, Kemerkaya, Tuzluçeşme ve Sotka mahallelerini tamamen yıkıp geçmiş olacaktı (Usta, s.84).

Başlangıçta Ruslar tarafından açılan bu caddenin, belediye meclisi bütçe görüşmelerine de yansıdığı kadarıyla, genişletilmesi ve uzatılması yıllar almış ayrıca 1938 yılında Trabzon imar planını yapan şehir plancı Lambert de Maraş Caddesine ayrı bir önem vermiş, öncelikle işe şehrin belkemiği sayılan bu cadde ile başlamak gerektiğini vurgulamıştır (TBMZ, 1946, s.5). 1952 yılına gelindiğinde ise hala Maraş Caddesi'nin tam olarak açılmadığı tespit edilmiş, 1954 yılında ise caddenin başlangıcından Ziraat Bankasına kadar olan kısımdaki binaların kamulaştırılıp yıkılması ile yola eklendiği görülmüştür. 1956 yılında bankaların bu cadde üzerinde arsa satın alıp şubeler açmasıyla cadde modern binalarla süslenerek farklı bir görünüm kazanmaya başlamıştır (TBMZ, 1956, s.4) (Şekil 3.26).



Şekil 3.26. Maraş Caddesi, (Url-13, 1950'li Yıllar) - (Özdemir, 1980'li Yıllar).



Şekil 3.27. Maraş Caddesi, (Url-14,2000'li Yıllar) - (Z. Öztürk, 2025).

Günümüzde kent meydanından itibaren bir kısmı araç trafiğine kapalı olan (Şekil 3.27) ve farklı dönemlerde farklı fonksiyonlarla karşımıza çıkan Maraş Caddesi, kentin tarihi dokusu üzerinden geçmiş olup, bu cadde üzerinde bulunan Kalekapı Ruslar tarafından açılmıştır (Erol, 2023, s.350) (Şekil 3.28, Şekil 3.29 ve Şekil 3.30).



Şekil 3.28. Kalekapı, (Url-15, 1931)



Şekil 3.29. Trabzon/Kalekapı, Batı Yüzü, (Z. Öztürk, 2025).



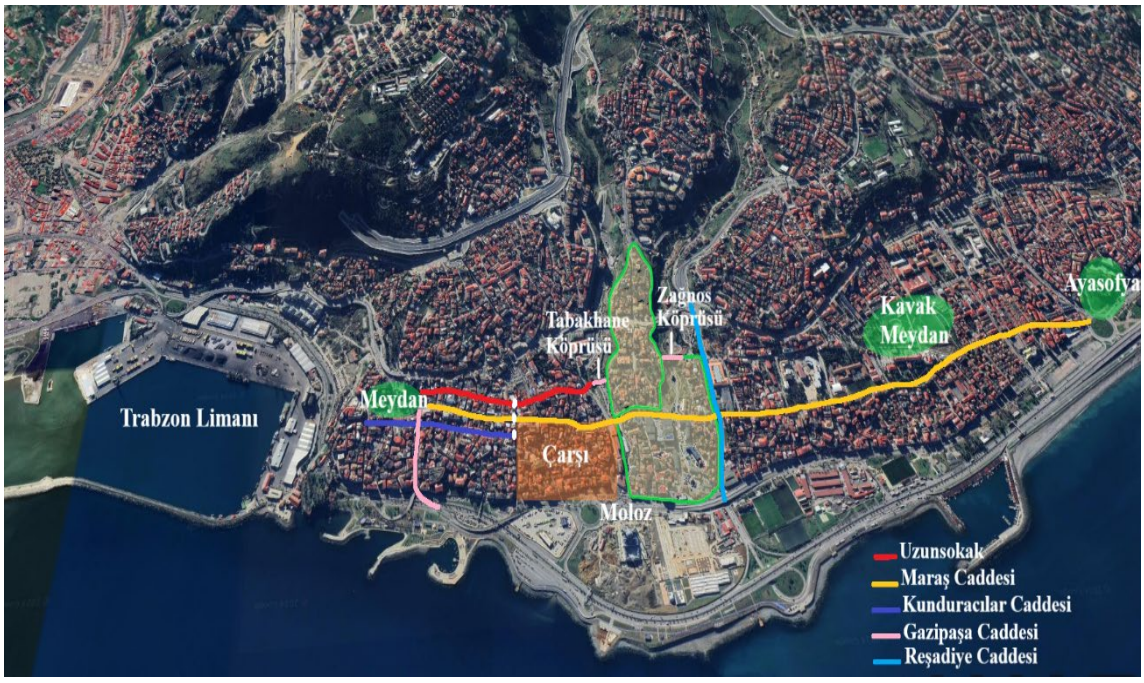
Şekil 3.30. Trabzon/Kalekapı, Doğu Yüzü, (Z. Öztürk, 2025).

3.4.5. Gazipaşa Caddesi

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Uzunsokak ve Maraş Caddesi olmak üzere iki ana caddesi bulunan Trabzon'un bir kıyı şehri olmasına rağmen deniz havasını kentin içine sokacak, denize dikey açılan yolları mevcut değildi. Bu dönem aşırı sıcaklarda kent halkının iç sokaklarda ana caddelerde, sıcaktan, havasızlıktan bunaldığı ve denizden istifade edemediği ayrıca denizin temiz, serin rüzgârının kente girmediği bunun için bir şeyler yapılması gerektiği sık sık dile getirilmişti (Yeniyol Gazetesi, 1936). 1924 yılında Trabzon Valisi kentin imarı için bazı çalışmalar başlatmış bu kapsamda denize dikey

olarak uzanan caddelerin açılması planlanmıştı. Günümüzde Gazipaşa Caddesi olarak adlandırılan cadde o dönemlerde çıkmaz bir sokak iken (TBMZ,1973, s.7), Atatürk'ün 1924 yılında Trabzon'u ilk ziyaretlerinde Belediye Meydanı'nda gezerken o dönemki Şems Oteli ve Sulu Han arsında durarak, "Buradan denize ulaşan bir cadde açınız" talimatını vermesiyle aynı gün içinde yetkililer gerekli hazırlıkları yapmış (Ural, 2009, s.307) ve 16 Eylül 1924 Salı günü akşam saatlerinde temel atma töreni düzenlenmiştir (İstikbal Gazetesi 18 Eylül 1340). Gazi Paşa temel atma törenine katılmış ve Belediye Başkanının elindeki kazmayı alarak kendi adıyla anılacak olan caddenin ilk kazmasını vurmuştur. Kentin sahilden nefes almasını sağlayan en önemli caddeleriden biri olan bu caddenin yıllar önce Atatürk'ün emri ile açılmış olması onun kentleşme konusundaki ileri görüşlü oluşunu açık bir şekilde ortaya koymuştur (Usta, 2005, s.32). Başlarda Tuzluçeşme Caddesi olarak adlandırılan bu cadde Atatürk'e ithafen "Gazipaşa Caddesi" adını almıştır (Çiçek age. s.73) (Şekil 3.31).

Gazipaşa Caddesi açılmıştı ancak 1935 yılına gelindiğinde dönemin gazetelerine yansıdığı şekliyle, caddenin denize uzanan bir iskele başında sonlanacağı tasarlanmış fakat caddenin, denize 15-20 metre kala 4-5 metrelik uçurumla aniden sonlandığı, dolayısıyla buradan sahile inilemediği ifade edilmişti (Yeniyol Gazetesi, 1935).



Şekil 3.31. Erken Cumhuriyet Dönemi Kentte Tespit Edilen Bazı Caddelerin Gösterimi, (Google Earth'ten işlenerek, 2025).

1941 yılına gelindiğinde meclis tutanaklarına göre Gazipaşa Caddesi'nin henüz çalışmadığı (TBMZ, 1941), ancak 1963 yılında ise caddenin genişletilmesi çalışmaları yapıldığı, bu kapsamda dönemin ünlü otellerinden biri olan Şems Oteli'nin (Şekil 3.32'de sağdaki bina ve Şekil 3.34) belediyece istimlak edilerek, yıkılıp yol alanına eklendiği, ifade edilmiştir (TBMZ,1963).



Şekil 3.32. Gazipaşa Caddesi'nin Meydan Başlangıcı, (Kitabı Başman, 1940-1945).



Şekil 3.33. Gazipaşa Caddesi'nin Meydan Başlangıcı, (Z. Öztürk, 2025).



Şekil 3.34. Trabzon/Meydan Şems Oteli, (Url-16, 1905).



Şekil 3.35. Gazipaşa Caddesi, (Url- 17, 1942) - (Z. Öztürk, 2025).

Şehir içi ulaşımında, Milli Mücadele dönemi ve Cumhuriyetin ilk yıllarında belediyenin, kent içi ulaşımının denetimi ve düzenlenmesi konuları dışında taşımacılık gibi hizmetleri bulunmuyordu. Trabzon halkı şehir içinde muhtelif yerlere gitmek için belediyeden otobüs seferleri konmasını talep etmişti. Özellikle tatil günlerinde, sayfiye alanlarına ve deniz kıyılarına ulaşmakta zorlanan Trabzon halkı buralara belediye vasıtasıyla ulaşmak istiyordu. Bu kapsamda 1933 yılında İç İşleri Bakanlığı'na başvuran Trabzon belediyesinin ilk talebi reddedilmiş olup, 1938'de şehir dahilinde sayfiye alanlarına gitmek üzere, yaptığı ikinci başvuru kabul edilmiş ve iki otobüs alınması kararı verilmişti. Bu iki otobüsün öncelikle, Soğuksu sayfiyesinde çalıştırılmasına ve ayrıca ziyaret günlerinde memleket hastanesine, günde bir defa da olmak üzere Değirmendere'ye sefer yapmasına karar verilmişti.

Belediye tarafından belirtilen geçici hareket ve fiyat tarifesine göre, otobüs hatları, Taksim – Zağnos, İskele – Taksim, Zağnos – Erdoğdu, Garnizon – Soğuksu, Erdoğdu – Garnizon olmak üzere beş kısıma ayrılmıştı. (Yeniyol, S. 2505, 9 Temmuz 1938.) İlk otobüsün şehre ulaşmasıyla birlikte seferlerde halkın yoğun ilgisiyle karşılaşılmıştı. Ardından ikinci otobüsün şehre gelmesiyle birlikte, Soğuksu seferleri sıkılaştırılmış ve Değirmendere, Altınkum ve Cumhuriyet Meydanı bölgelerine seferler başlatılmıştı. 1939 yılına gelindiğinde, otobüs hatlarına, Belediye- Zağnos-Cumhuriyet Meydanı, Zağnos-Erdoğdu, Erdoğdu- Kışla, Kışla- Soğuksu, Erdoğdu- Soğuksu, Cumhuriyet Meydanı- Ayasofya Köprüsü gibi yeni hatlar eklenmişti. (TBMT, 1939) Bu otobüs seferleri 1940 yılında daha da genişletilerek, Değirmendere ve Uzunkum bölgelerine kadar ulaşılmıştı (TBMT, 1940.)

Trabzon'da 1930'lu yıllarda, şehir içi yollarda sıklıkla gözlemlenen yol bozulmaları meydana gelmekte, ve bu bozulmalara, bölgenin iklim koşulları, buna bağlı olarak altyapı eksikliğinin meydana getirdiği olumsuzluklar ve belediyenin bütçesinin yetersiz olması sebebiyle, yapılan geçici çözümlerle tamir ve islah edilmesi gibi faktörler neden olmaktaydı. Ayrıca şehirdeki cadde ve sokakların büyük bir kısmı şose olup, su ve lağım yolları gerektiği şekilde inşa edilmemişti. 1930'lu yılların ikinci yarısından itibaren şoseli yolların daha modern yapılması sağlanmış ayrıca alt yapı hizmetleri de arttırılmıştı (Yeniyol Gazetesi, 1940).

1930'lu yılların başında kent genelinde, 119 otomobil, 29 kamyon, 120 kamyonet,

73 yük arabası, sahilde ise 39 motor ile 27 kayık hizmet vermekteydi. Şehir dahilinde bulunan toplam yolun 84 km olduğu ve bu yolun 43 km'si şose, 3 km'si parke, 32 km'si kaldırım, 6 km'sinin ise toprak yol olduğu belirtilmişti (Belediyeler, 1933, s.901). Kentte araç sayılarının artması üzerine 1949 yılında şehrin girişleri olan Değirmendere ve Ayasofya mahallelerinde daimi, Taksim, Dörtyol Ağzı ile ana caddelerde geçici memurlar görevlendirilmişti. 1956 yılına gelindiğinde ise kente, üç tane olmak üzere, ilk defa trafik lambası getirilmiş ve bu lambaların, Değirmendere, Uzunsokak ve Sipahi Pazarı dört yol ağzına yerleştirildiği görülmüştür (Yeniyol Gazetesi, 1958).

3.5. 1923-1950 Yılları Arası Trabzon'u Elektrikle Aydınlatma Çalışmaları

Trabzon şehrinin elektrikle aydınlatılması için ilk ciddi adım II. Meşrutiyet döneminde 1909 yılında atılmıştı. Osmanlı Anonim Şirketi adında bir şirket kuran Trabzon İl Genel Meclisi, Trabzon'un elektrikle aydınlatılması ve kente telefon hattı kurulması için İstanbul'daki yetkililerden izin istemiş fakat bu konuda başarı sağlanamamıştı. 1918'de kentin kurtuluşundan sonra askeriyenin verdiği iki motorla elektrik üretilmiş ve bazı yerlerin aydınlatılması sağlanmış ancak bu tesisat yeterli gelmemişti. 1920 yılına gelindiğinde daha geniş bir tesisat kurulmuş ve şehrin bir bölgesi aydınlatılmış, ancak bu tesisat da birincisinde olduğu gibi basit motorlar üzerine kurulmuş olduğundan daha kuvvetli olan su kaynağından yararlanılması gerektiğine karar verilmişti. 1921 yılında önemli bir adım atılmış ve Trabzon'a gelmiş olan Mühendis Josef Mamatsi tarafından bir proje hazırlanarak Değirmendere suyundan 16 mumluk 10 bin lamba yakabilecek elektrik enerjisi elde edilmesi amaçlanmış fakat bu projesi hayata geçirilememişti (Küçükuğurlu, Başkaya, 2007, s. 93).

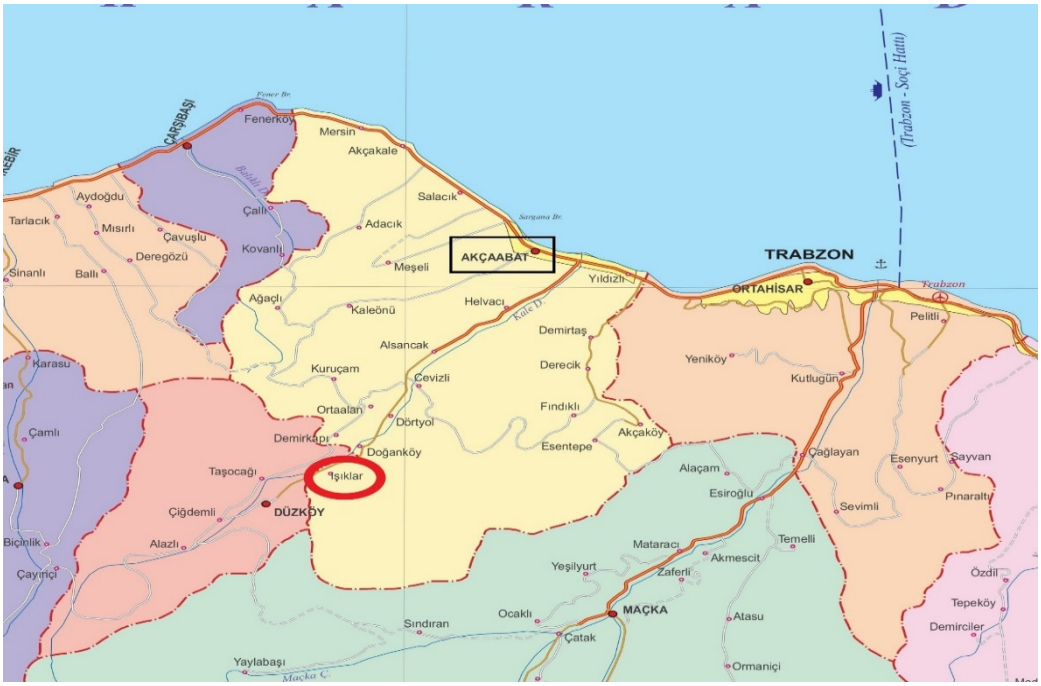
Cumhuriyet'în ilanından önceki dönemde kentin elektrik sorunları çözümlenememiş, belediyenin 1922 yılında verdiği ilana göre, yurtdışında eğitimini tamamlayıp yurda dönen Mustafa Kaydi Efendi'nin elektrik motorlarını her akşam çalıştırdığı ancak sadece sokakların, büyük gazinoların ve kahvelerin aydınlatılacağı belirtilmişti. Elektriğin verilmesinde kullanılan ana kabloların sokaklardan çıplak bir şekilde geçtiği bu yüzden bu kablolara dokunulmasının riskli ve yasak olduğu ayrıca bu kablolardan ek bağlantılar yapılarak evlere elektrik alınmasının da tehlikeli ve yasak olduğu belediyenin ilanında belirtilmişti. Ancak yapılan bu çalışmada da istenilen sonuç elde edilememişti (Küçükuğurlu, s. 81-96).

Cumhuriyet'in ilanından hemen önce İsviçreli bir şirketin Trabzon'un elektrik tesisatı inşa imtiyazını almak için Ankara'da teşebbüste bulunduğu haberini alan Trabzonlu tüccarlar, bu işin "milli bir mesele" olduğunu düşünerek harekete geçmişler ve 1 Mart 1924'te Ticaret Kulübü'nde bir araya gelerek bir şirket kurmak üzere heyet oluşturmuşlardı. Bu kapsamda anonim şirkete ait esaslar tespit edilip, kurulacak santralle ilgili incelemeleri yapmak üzere Trabzon'a bir elektrik mühendisinin getirilmesine karar verilmiş ve yapılan davet üzerine Fransız asıllı Mösyö Ribeau Temmuz 1924'te kente gelmiştir (Küçükuğurlu, Başkaya, s.204).

Bu girişimin ardından, Trabzon Valiliği'nin de gerekli desteği vermesiyle, hazırlanan şartname Bakanlar Kurulu tarafından onaylanmış ve tüm şartların sağlanmasından sonra "Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi" 8 Ocak 1925'te kurulmuş oldu (Küçükuğurlu, Başkaya, s.204).

3.5.1. Işıklar (Visera) Hidroelektrik Santrali

Trabzon'un elektrikle aydınlatılması kapsamında, Cumhuriyet öncesi ve sonrasında olmak üzere birçok çalışma yapıldığı görülmüştür. Yapılan bu çalışmalarda motorlarla elektrik üretilmiş ancak bu tesisatların ihtiyacı karşılamadığı, dolayısıyla daha kuvvetli olan su gücünden yararlanılmasına karar verilmişti (Küçükuğurlu, s.81-96).



Şekil 3.36. Trabzon/Akçaabat Işıklar Mevkii, (Url-18, Alıntılama 2024).

Bu amaçla mühendis Mösyö Ribeau Trabzon'a gelmiş ve bazı tespitler yapmıştı. Çalışmaları kapsamında önce Değirmendere üzerinde durmuş fakat daha sonra, Trabzon merkeze 38 km uzaklıkta bulunan Akçaabat ilçesindeki Işıklar (Visera) mevkiinde (Şekil 3.36) karar kılmıştı (Küçükuğurlu, s.81-96). Visera, suyun daha az masrafla fabrikaya ulaşabilecek olması ve Değirmendere'deki suya göre 4 kat fazla elektrik üretebilecek kapasitede olması sebebiyle tercih edilmişti (Küçükuğurlu, 2007).



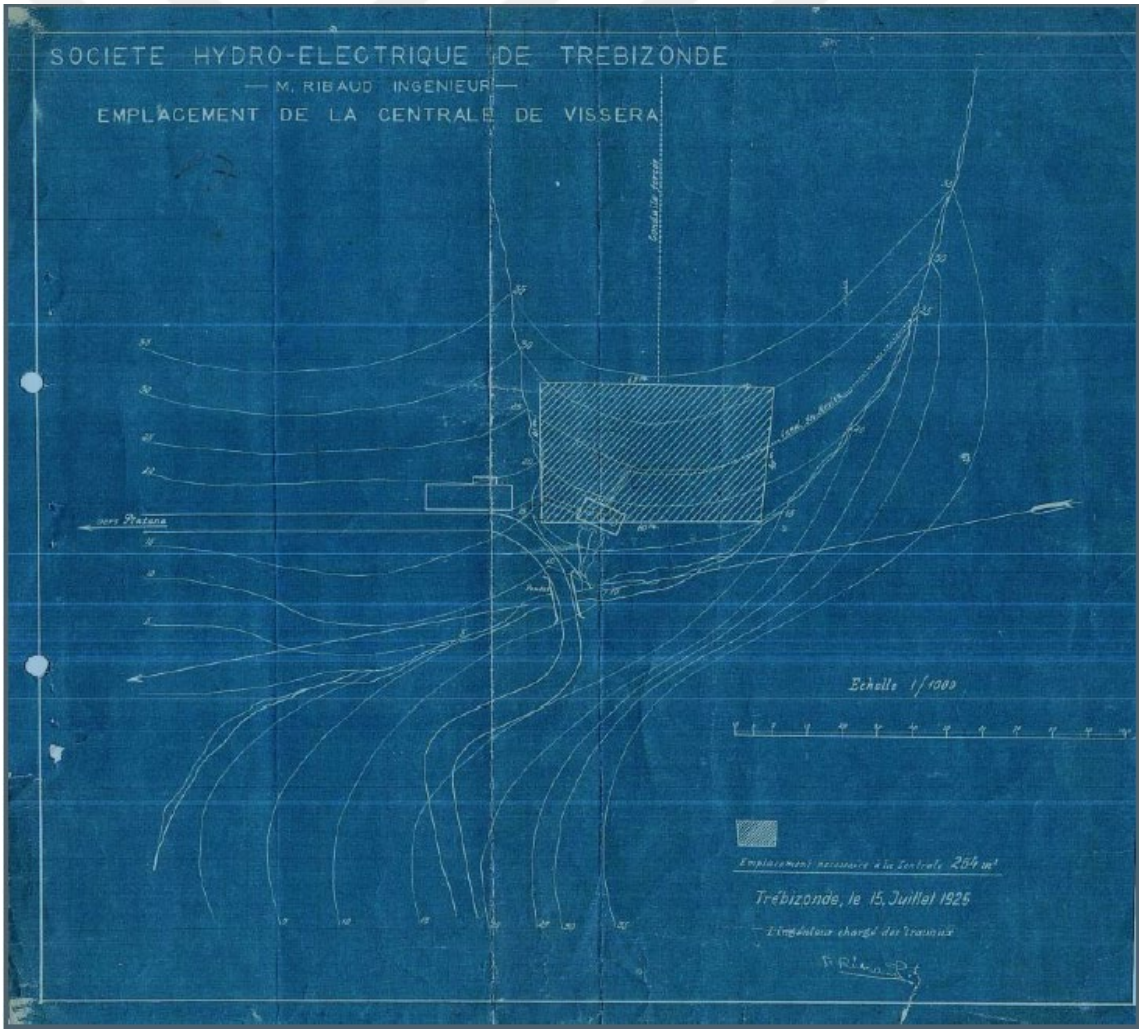
Şekil 3.37. Işıklar (Visera) HES'in Konumu Ve Kurulduğu Dönem Şehir Merkezinde Aydınlattığı Bölgeler



Şekil 3.38. Işıklar (Visera) HES, (Url-19, 1930'lar).

Başlangıçta, suyun mevcut hat üzerinde kullanılması planlanmış ancak bölge halkının kullandığı 9 değirmenin su üzerinde olmasından ötürü bu değirmenlerin iptal olmaması için suyun farklı bir istikâmetten taşınmasına karar verilmişti. Mösyö Ribeau tarafından 2000 m uzunluğunda bir boru hattı projesi çizilip suyun bu hatla santrale getirilmesi sağlanmıştı (Küçükuğurlu, 2007).

Hidroelektrik santralinin yerini belirleyen ve projelerini çizen Ribeau (Şekil 3.39), 1925 yılında iki Fransız usta ve 30 kadar işçi ile tesisin inşasına başlamış oldu (Küçükuğurlu, s.103-104). Mühendis Ribeau, projenin onaylanmasını beklemeden inşa çalışmalarına başlamış ve 1925 yılında fabrika binasının neredeyse büyük bir kısmını tamamlamıştı (Küçükuğurlu, Başkaya, 20019, s.206).



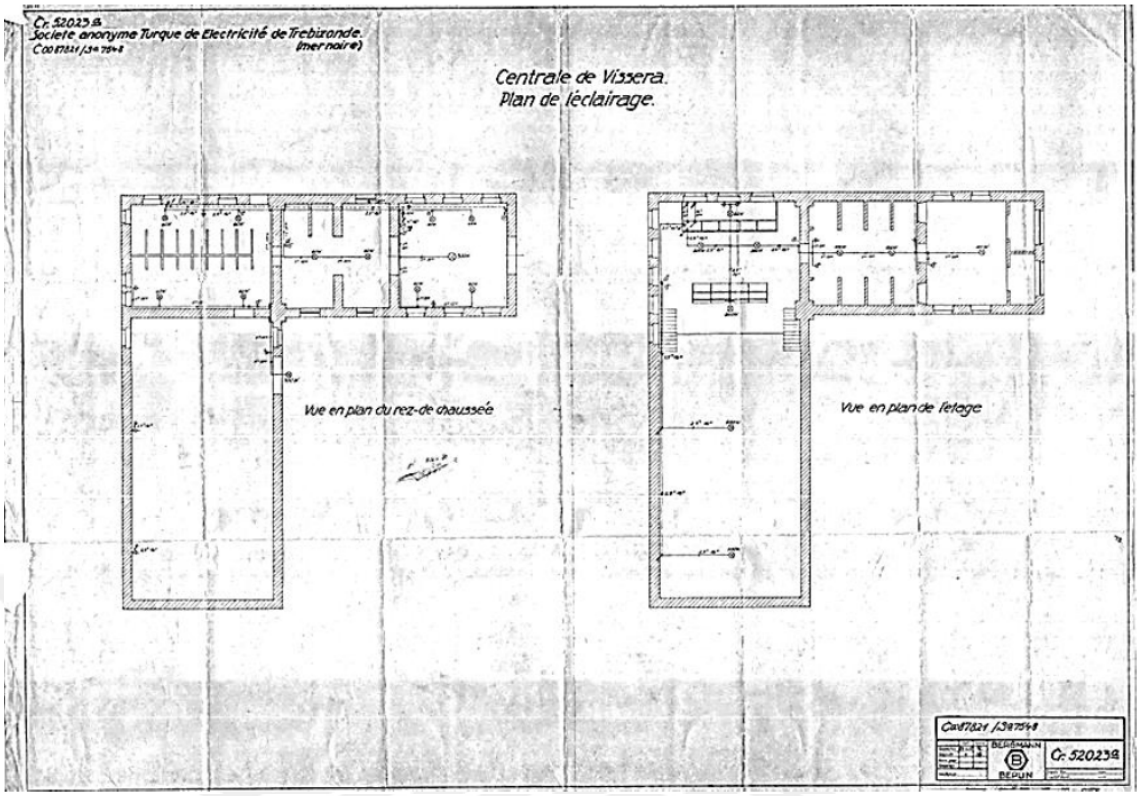
Şekil 3.39. Mösyö Ribeau Tarafından Çizilen Vaziyet Planı, (ABA, 15 Temmuz 1925).

Sonraki dönemlerde ise tesis inşaatı bir türlü ilerlememiş, bunun üzerine Nafıa Vekâleti Trabzon'a bir yazı göndererek bu işin daha iyi bir şirkete devredilmesi gerektiğini bildirmişti. Bunun üzerine Ribeau'nun işine son verilmiş ve 21 Temmuz 1927'de bir Alman firması olan, Bergman Elektrik Şirketi ile antlaşma imzalanmış ve santralin geri kalan kısmının 81.000 Amerikan doları karşılığında yapılması kararlaştırılmıştı (Küçükuğurlu, Başkaya, 20019, s.206).

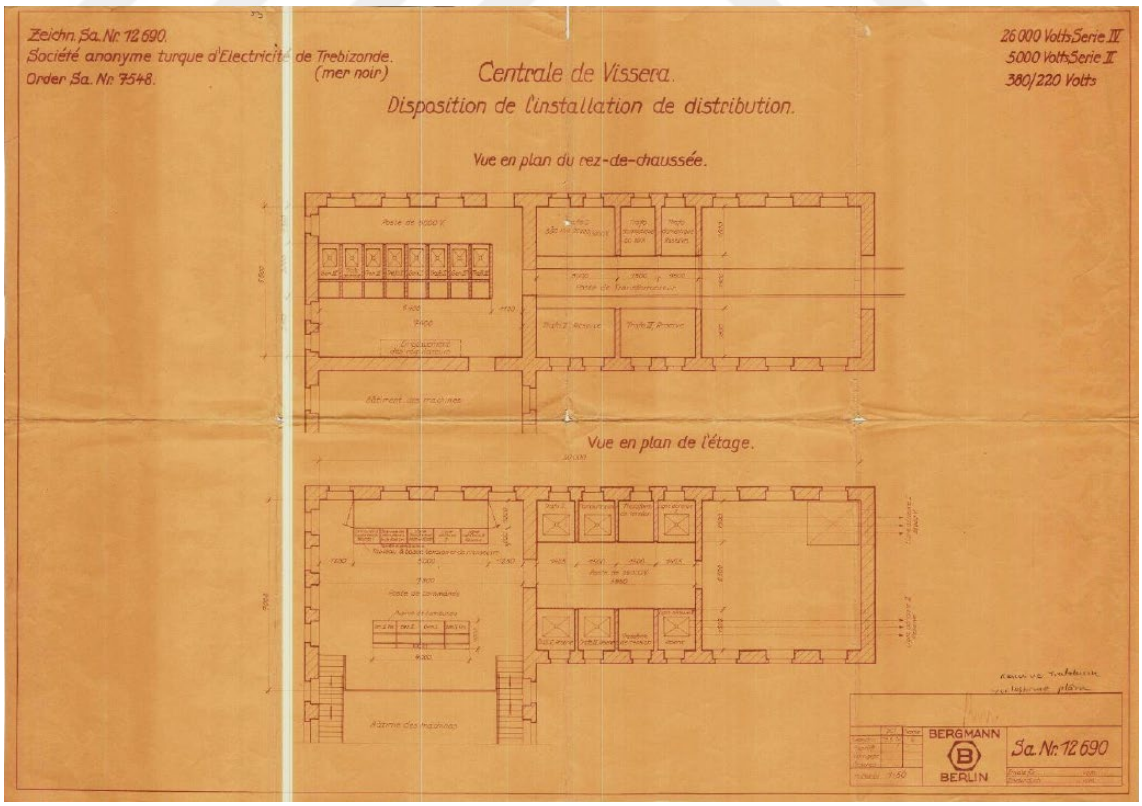


Şekil 3.40. Işıklar HES, (Z. Öztürk, 2024).

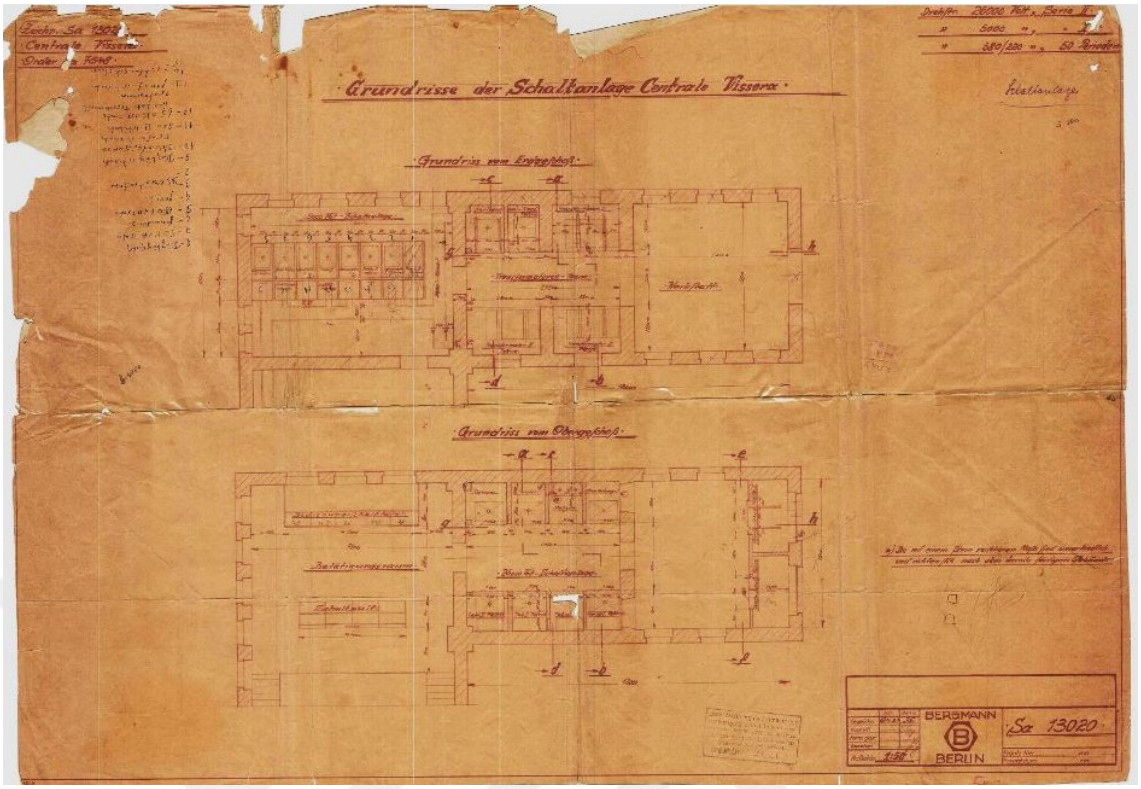
Alman Bergman Şirketi, Mayıs 1928'de santral inşaatını devralmış ve 15 Eylül 1929 yılında tesis tamamlanarak elektrik üretimine başlanmıştı. Yaklaşık beş yıl süren yorucu inşa sürecinin ardından Trabzon ve Akçaabat elektrikle aydınlatılmış oldu. Böylece, tamamen yerli sermaye ile kurulan, Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi, Visera (Işıklar) hidroelektrik santralini faaliyete geçirmiş oldu (Şekil 3.40). Ayrıca bu şirket Türkiye'de tamamen yerli sermaye ile kurulup HES faaliyete geçiren ilk şirket olma özelliğini de bulundurmaktadır (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.207).



Şekil 3.41. Bergman Şirketi Tarafından Hazırlanan Planlar, (ABA).



Şekil 3.42. Bergman Şirketi Tarafından Hazırlanan Planlar, (ABA).



Şekil 3.43. Alman Bergman Şirketi Tarafından Hazırlanan Planlar, (ABA).

Santralden itibaren Trabzon ve Akçaabat'a (Polathane) ulaştırılacak olan elektrik için yaklaşık 35 km hava hattı planlanmış bunun için Avusturya'dan mukavemeti arttırılmış 500 civarında ağaç direk getirtilmişti. Ayrıca santral için şirket Avrupa'dan, 2 türbin, 6 transformatör, 2 alternatör ve 240 ton çelik boru sipariş etmiş bunlardan özellikle büyük makineler Gramon Şirketi'nden getirtilmişti (Küçükuğurlu, s.107).

HES'te elektrik üretilmeye başlandıktan sonra Trabzon'da sosyal ve ekonomik alanda birçok önemli gelişme yaşanmıştı. Bunların başında şehirdeki büyük işyeri sayısındaki artışlar görülmektedir. Elektrik enerjisi gelmeden önce şehirdeki atölye sayısı 30 civarında iken bu sayının sonrasında 65'e çıktığı görülmüştür. Elektrik şirketinin faaliyete geçtiği yıllar, Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu modernize edilip, kamyon taşımacılığına başladığı döneme denk gelmişti. Dolayısıyla üretilen bu elektrik sayesinde, kamyon karoserciliği ve otomobil tamirciliği gibi iş kolları da açılmış oldu. Ayrıca marangozculuk gibi sanat atölyelerinin ve un fabrikalarının açılmaları da elektriğin üretilmesiyle gerçekleştirilmişti. 1930 yılında Trabzon'da elektriğe abone olan fabrika yokken, 1931 yılında 30 fabrika olduğu görülmüştür. Elektriğin faydaları tabi ki sadece

iş alanında görülmemiştir. Şehrin geceleri aydınlatılması, şehir hayatı için yeni bir dönem başlatmıştır. Ve birçok alanda elektrik büyük kolaylıklar sağlamıştır. Tüm bu durumlar tesisin, Trabzon ticaret ve sanayisine büyük katkılar sağladığını göstermektedir. (M. Şevki, s.16, s.45, 1933).



Şekil 3.44. HES Türbin Alanı Girişi, (Z. Öztürk, 2024).

Visera elektrik santrali kurulduğu günlerde Trabzon'un büyük çoğunlukta enerji ihtiyacını karşılarken günümüzde sadece bulunduğu beldenin elektrik ihtiyacını karşılamaktadır. Günümüzde, ilk kurulduğunda kullanılan iki makine ile halen elektrik üretimine devam eden tesis, suyun az olduğu bazı durumlarda tek makineyle elektrik üretmeye devam etmektedir (Şekil 3.44 ve Şekil 3.45).

Visera elektrik santrali binası, Trabzon Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 29/11/2013 tarihli ve 1535 sayılı karar ile tescillenmiştir.



Şekil 3.45. Visera (Işıklar) HES Türbin Alanı Ve Türbinler, (Z. Öztürk, 2024).

3.6. 1923-1950 Yılları Arası Trabzon'da Temiz Su Faaliyetleri

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'un en önemli problemlerinden biri de şehrin modern bir su tesisatına sahip olmamasıydı. Trabzon Belediyesi, kentin su sorununu çözmek için çalışmalar yapmış olsa da uzun bir süre bu konuda somut bir adım atılamamıştı. Bu dönemde Trabzon'da kullanılan içme suları, memba(kaynak) ve dere suları olmak üzere ikiye ayrılmaktaydı. Bunlardan; Zefanos, Zülmera, Kırzâde, İskenderpaşa ve Arafilboyu suları memba suları, Değirmendere, İmaret (Zağnos deresi) ve Tekfurçayır (Erdoğdu) ise dere sularını oluşturmaktaydı. Şehrin su ihtiyacını karşılayan su yolları, Karlıktepe, Soğuksu, İmaret, Zülmera ve Değirmendere'den gelen su yollarıydı (İstikbal, 28 Kanun-ı Evvel 1922).

Bu sulardan Değirmendere suyu, 13 km uzunluğunda kısmen açık kısmen kapalı bir arkla Taksim Meydanı'ndaki depoya gelmekte, oradan ise hiçbir işlem görmeden, İskenderpaşa, İskele, Çarşı, Kemerkaya ve Ortahisar gibi kentin en kalabalık olan kısımlarının su ihtiyacını karşılamaktaydı. Ancak bu su, çamurlu, bulanık, dere suyu olup ev işlerinde temizlikte dahi kullanılamayacak derecede kirliydi (Küçükuğurlı, s.81-96).

Kentin doğusunda Değirmendere suyu kullanılırken batısında ise İmaret Deresi (Zağnos Deresi) içme suyu kaynağı olarak kullanılmaktaydı. Ancak 1939 yılı meclis tutanaklarına göre bu dere suyu üzerinde de tahliller yapılmış ve fazlasıyla mikrop bulundurduğu tespit edilmişti (TBMZ, 1939).

Yıllarca kentte devam eden su sorunu, 1937 yılında Trabzon'u ziyaretlerinde Atatürk'e iletilmiş ve bizzat Atatürk'ün vaat ve emirleri üzerine çalışmaların hız kazandığı görülmüştür. Bu kapsamda, Galyan deresi suyu üzerinde incelemeler yapılmış ve güzel sonuçlar elde edilmişti. Buna göre bu bölgede, saniyede 400-500 litre su elde edileceği belirtilmişti. Aynı zamanda Değirmendere'de bir kuyu açılarak, uzmanlar tarafından incelemeler yapılmış ancak iki su arasında bir tercih yapılamamıştı. Dolayısıyla her iki su için de projeler hazırlanmıştı. Ancak yapılan hesaplara göre, Galyan deresi suyunun kente getirilmesi daha pahalı olacağından Değirmendere'de su kuyuları açılarak, suyun bu bölgeden getirilmesi kararlaştırıldı. 31 Ekim 1938'de Sülüklü mevkiinde temel atma töreni gerçekleştirilerek tesisat inşaatına başlanılmıştı. Bu alandaki yeraltı kaynak sularından ise saniyede 40 litre temiz su elde edileceği tespit edilmişti. Değirmendere'de su kuyuları açılarak elde edilen su Boztepe sırtlarına çıkarılacak oradan da cazibe ile şehre verilecekti. Su tesisatı için gerekli olan bütçe ise Atatürk'ün emri üzerine Hükümet Bütçesinden karşılanmıştı (Küçükuğurlu, 2015, s.7-30).

1938 yılına gelindiğinde, içme suyu tesisatı için gerekli olan ödenek Hükümetçe ödenmiş ve tesisat inşaatı için ihaleyi alan Hohtif (Hochtief) Alman şirketi ile belediye arasında sözleşme imzalanmıştı (TBMZ, 1936-1937). 1938 yılında inşasına başlanan su tesisatının sözleşmeye göre 15 ay içerisinde tamamlanması planlanmaktaydı. 1939 yılının sonlarına gelindiğinde kentin ana caddelerindeki boru döşemesi tamamlanmıştı. Ancak II. Dünya savaşının çıkmasıyla inşaat süresi uzamış, 1941 yılına gelindiğinde ise içme suyu tesisatı Hochtief Alman Şirketi tarafından tamamlanarak Trabzon belediyesine devredilmişti. Böylece, Atatürk'ün 1937 yılındaki ziyaretleriyle, hızlanan modern su tesisatı dört yıl aradan sonra kente su dağıtmaya başlamış oldu (Küçükuğurlu, 2015).

Bu içme suyuna halk tarafından "Alman" Suyu gibi farklı isimler takıldığı görülmüş ve tesisatın isim konusu meclis kararlarına yansımıştı. Atatürk'ün, Trabzonlulara en büyük hediyesi olan bu suya, Atatürk'e olan şükran borcunun yerine getirilmesi adına "Atasu" ismi verilmesi kararlaştırılmıştır (TBMZ, 1942, s.5).

3.7. 1923-1950 Yılları Arası Trabzon'da Yapılan Çevresel Düzenlemeler

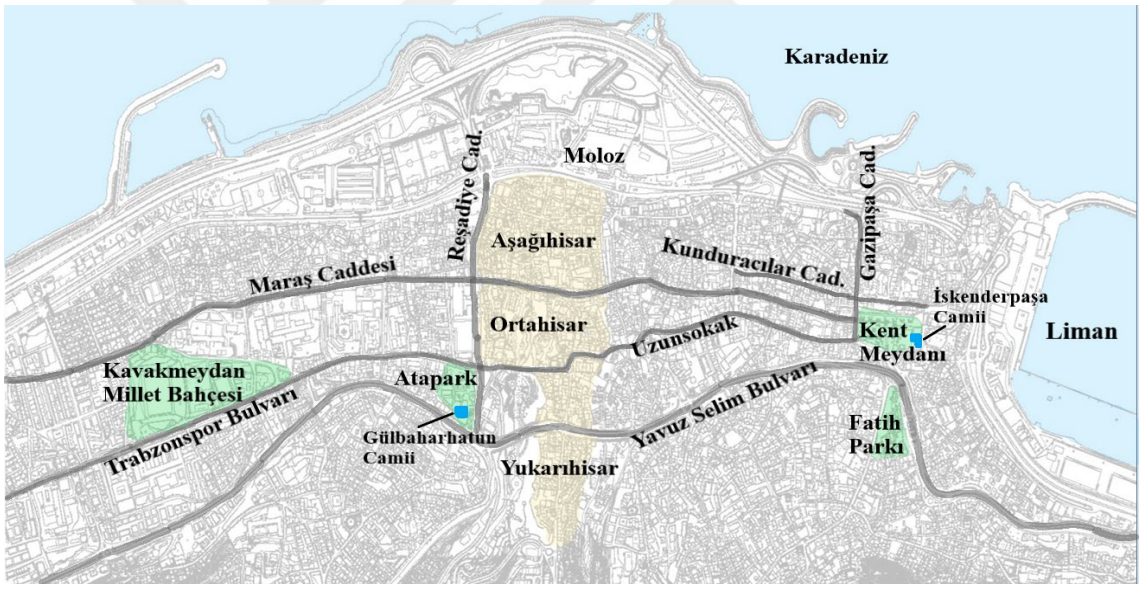
Trabzon, I. Dünya Savaşında ve sonrasında başlayan Milli Mücadele döneminde sosyal ve ekonomik anlamda büyük sorunlar yaşamıştı. Cumhuriyetin ilanı ile başlayan yeni dönemde ise bu sorunları çözmek için birtakım çalışmalar yapılmıştı. Bu yıllarda Trabzon kamuoyunda en çok tartışılan konu, savaştan büyük bir yıkımla çıkan kentte, planlı ve kapsamlı imar faaliyetlerinin yapılmasıydı. Kentte yerleşme konusundaki büyük düzensizlikleri ortadan kaldırmak ve şehrin planlı bir şekilde gelişebilmesi için bir imar planına ihtiyaç vardı. Bu kapsamda 1937 yılına gelindiğinde Fransız mimar-şehir plancısı Lambert tarafından bir imar planı yapılmıştı (Zorlu, 2010).

Bu dönem yeni sosyal donatı alanlarının düzenlendiği, kent içinde mezarlık gibi bazı alanların parklara dönüştürüldüğü (Atapark, Fatih/Taksim Parkı), yine Kavak Meydanı'ndaki mezarlık alanın spor alanına tahsis edildiği ve modern meydanların oluşturulması kapsamında, kentin en eski ve önemli meydanlarından biri olan Meydan'da (Belediye Meydanı, Meydan-ı Şarki, Gavur Meydanı, Hürriyet Meydanı) modern mimarlık faaliyetlerinin gerçekleştiği görülmüştür (Erol, 2023) (Şekil 3.46). Ayrıca bu dönem meclis tutanaklarına göre, Moloz-Mumhane mevkiinde, eski mezarlık içinde köylüler için yapılan kentin en eski pazar yerlerinden biri bulunmaktaydı. Ancak bu alanın düzenli ve sıhhi bir pazar yeri olmadığı, dolayısıyla halkın ve köylünün sıhhat ve menfaatlerine uygun bir şekilde islah edilmesi gerektiği 1935 yılı meclis görüşmelerine yansımıştı. (Erol, 2023, s.512). Bu durum 1938 yılına kadar devam etmiş olup, aynı yıl kent imar planını yapmakta olan Lambert'e de fikri sorularak buradaki metruk mezarlık düzenlenerek pazar yeri ve hal binası yapılmış ve sebzecilere kiraya verilmiştir (TBMZ, 1938, s.36).

Ayrıca bazı zanaat dallarının kent içindeki dağılımları ile alakalı yer değişimleri olduğu görülmüştür. Cumhuriyet'in ilanından hemen sonra, Tabakhane köprüsü civarında faaliyet gösteren debbağhanelerin, halk sağlığı ve şehrin temizliği açısından sakıncalı bulunması ayrıca kötü görüntü oluşturması sebebiyle Değirmendere tarafına taşınmaları gündeme gelmişti. 1925 yılında belediyenin debbağlarla yaptığı görüşmeler neticesinde debbağ esnafı Değirmendere'ye taşınmaya razı olmuştu(Yeniyol,1341). Bu imalathanelerin, Değirmendere mevkiinde bulunan balık yağı fabrikası ile mezbaha binası hizasına ve Müftüzâde Un Fabrikası'ndan gelen su harkının batısındaki alana

taşınmalarına karar verilmişti (TBMZ, 1934). Ancak taşınma işlemlerine 1935 yılından sonra başlayan debbağlar bu durumumdan hiç memnun kalmamışlar ve Değirmendere'nin deri üretimine elverişli olmadığını sık sık dile getirmişlerdi(Yeniyol,1939). İçinde bulundukları durumdan olumsuz etkilenen debbağlar, ardından başlayan II. Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik sorunlarla birlikte tamamen bitme noktasına gelmiştir (Yeniyol, 1935).

Bu yıllarda debbağhanelerin dışında gürültü ve kirlilik yapan diğer atölyelerin de şehir dışında bir alanda toplanmaları kararlaştırışmış ancak bu karar tam olarak uygulanamamıştı. 1938 yılına gelindiğinde aynı yönde tekrar bir karar alınmış, kent merkezinin farklı yerlerinde dağınık olarak, faaliyet gösteren, demirci, kalaycı, sobacı, motorla çalışan marangozhaneler ve tamir yerlerinin belirlenen bölgeye taşınmaları gerektiği belirtilmiş fakat istenilen sonuçlar elde edilememişti (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.162).



Şekil 3.46. Erken Cumhuriyet Dönemi Kentteki Meydan Ve Parklar.

3.7.1. Meydan (Belediye Meydanı, Meydan-ı Şarki, Hürriyet Meydanı)

Kentin en eski iki meydanından biri olan ve meydan olma özelliğini günümüzde de devam ettiren bu alanın, tarih boyunca limana yakın olması ve İpekyolu kervanlarının uğrak noktası olması, bu meydanın, kentin cazibe merkezi haline gelmesini sağlamıştır (Çiçek, 2015) (Şekil 3.47). Meydanın tarihi süreç içerisindeki gelişimine bakıldığında

buradaki ilk özel binaları ve Kervansarayı Venediklilerin yaptığı tespit edilmiştir. 1319 yılında Trabzon İmparatorluğu ile antlaşma imzalayan Venedikliler bu antlaşmaya göre Meydan'ı içine alan ve Ganita'ya kadar uzanan alanı bir ticaret merkezi olarak kullanma hakkını elde etmişlerdi (W. Heyd, 1879, s.102-103).



Şekil 3.47. Meydandan Limana Doğru İnen Deve Kervanları, (Işık, 1893).

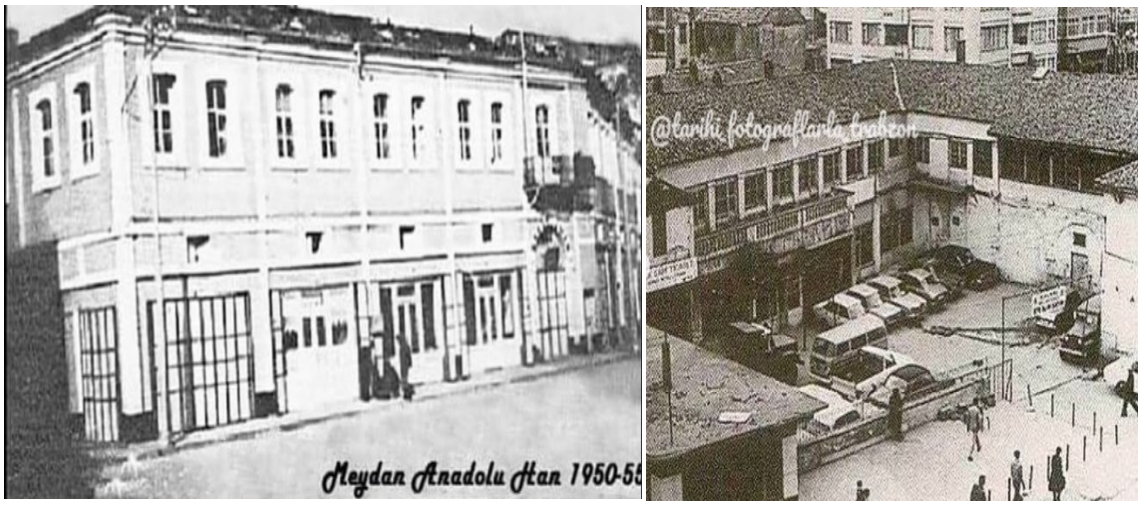
Farklı dönemlerde farklı isimlerle adlandırılan bu meydan, Komnenoslar döneminde "Meydan" (Fallmerayer, s.45), Osmanlı döneminde; Meydan-ı Şarki, Kâfir Meydanı, Gâvur Meydanı ve Frenk Meydanı, Tanzimat döneminde ise Kervansaray olarak adlandırılmıştı (BOA, 130/12). II. Meşrutiyet döneminde, Hürriyet Meydanı ismini alan bu meydan Rus işgali yıllarında, Nikolayevskiy Meydanı, kurtuluştan sonra ise tekrar Hürriyet Meydanı adını almıştı. Ancak sonraki yıllarda hep "Meydan" ismi ön plana çıkmıştır (İstikbal, 1921).

Tanzimat Dönemi(1839) öncesi Meydan, üzerinde bina bulunmayan boş bir alandı. 18.yy da Meydan'ın ticari önemi kısmen artmıştı ancak burada ticari amaçla kullanılacak büyük binalar yoktu. Dolayısıyla ticaret malları bu bölgede bulunan bazı Ermeni evlerinde depolanmaktaydı. Tanzimat'ın ilan edildiği dönemde ise Meydan civarında depolar, han ve yatakhane gibi binaların bulunduğu (Fallmerayer, s.45),

1840'ların sonunda ise bu alanda yeni bir han, postane ve mumhane binası olduğu görülmüştür (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.248).

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla, Trabzon Limanı'nın dünyanın en önemli ve işlek limanlarından biri haline gelmesi Meydan'daki yapılaşmayı etkilemiştir. Liman ile şehir arasında kalan bu geniş alan, doğu-batı arasında ticareti yapılan hammaddelerin aktarma noktası olmuş bununla birlikte Meydan'da ticari amaçlı binaların inşa edilmeye başlandığı görülmüştür (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.248).

1850'li yıllara gelindiğinde "Meydan-ı Şarki" denilen bu bölgenin miri arazi olduğu iddia edilerek, Müslüman ve gayrimüslim bir çok kişiye arsalar satılmış ve bu alanda han, dükkan ve evler inşa edilmişti. Ayrıca, Meydan'da 1862 yılında "Kara Gümrüğü Binası(Ambarı)", 1882 yılında ise, yakın bir zamana kadar kullanılmış olan belediye binası inşa edilmişti. XIX yüzyılın sonlarına gelindiğinde Meydan'ın etrafı tamamen değişmiş, İskender Paşa Camii'nin ön kısmında Belediye Binası ve bazı binalar yapılarak caminin önünün kapatıldığı görülmüştür. Meydan'ın etrafına çoğunlukla hanlar inşa edilmiş ve bu hanların Meydan'a bakan cephelerindeki zemin katları genellikle kahvehane veya ticarethane, üst katları ve arka kısımları ise han olarak işletilmekteydi. Suluhan ve Anadolu Han ise bu hanlar arasında en bilindik olanlarıydı (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.249-252) (Şekil 3.48). Ancak her iki yapı da günümüze kadar varlıklarını devam ettirememiş, bunlardan Sulu Han Gazi Paşa Caddesi'nin genişlemesi çalışmalarında yıkılmıştır.



Şekil 3.48. Anadolu Han, (Url-20, 1950-55 - Sulu Han, (Url-21, 1960'lar).

Kentin modern bir görünüme kavuşmasında otellerin de ayrı bir yeri olmuş, XIX. yüzyılın yarılarından sonra Meydan civarında eski tarz hanların yerini Avrupa tarzı oteller almaya başlamıştı. 1850'li yılların sonunda Meydan yakınında Kölnlü bir Alman tarafından işletilen "Hotel d'Orient" isminde bir otelin bulunduğu bilinmektedir (Heinrich Brugsch, 1861; Leibzig, 1862, s.39). 1860'lı yılların ortalarında ise yine Meydan civarında sahile yakın bir alanda bir İtalyan tarafından işletilen bir otelin bulunduğu belirtilmiştir (Douglas W. Freshfield, 1869,s. 74). XX. yüzyılın başlarından itibaren kentte, otel sayısında artış olduğu görülmüş, bu otellerin özellikle meydan civarında veya bazılarının limana yakın alanlarda bulunduğu tespit edilmişti. 1905 yılında dönemin en önemli oteli olan "Hotel Suisse" açılmış bu tarihten sonra I. Dünya Savaşı öncesine kadar Trabzon'da, Yeşilyurt Oteli (Kostantinapol Palas), Şafak Oteli, Marengo Pansiyonu, Grand Hotel Şems, Haşim Oteli, Selanik Oteli ve Cihan Oteli gibi otellerin bulunduğu görülmüştür (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.267-268). Cumhuriyet'in ilk yıllarında ise, Yeşilyurt, Cihan, Şems, Erzurum, İstanbul, Selamet (Şekil 3.49), Kafkas Palas gibi oteller kentin belli başlı otelleriydi. Kentteki otel sayısında her geçen gün artış görülmüş ve 1931 yılına gelindiğinde şehirde 34 otelin bulunduğu tespit edilmiştir (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.275). Bu otellerden bazıları günümüze kadar ulaşmış olup farklı fonksiyonlardaki kullanımlarını devam ettirmektedirler (Şekil 3.50 ve Şekil 3.51).



Şekil 3.49. Solda Selamet Oteli, Sağda İskender Paşa Medresesi, (Gündoğdu, 1910).

İSTANBUL MÜLAKAT



Şekil 3.50. Selamet Oteli, (Z. Öztürk, 2025).



Şekil 3.51. Cihan Oteli, Günümüze Kadarki Değişim Evreleri (Fotoğraflar: Soldan Sağa, (Nuri, 1900'lü Yıllar - Url-22, 2010 - Z. Öztürk, 2025).

Trabzon'da otellerle aynı dönemde ortaya çıkan bir diğer modern unsur da lokantalardı. Bu lokantalar Trabzon'u özellikle batılıların gözünde diğer doğu şehirlerinden farklı olarak, modernleşme simgesi olarak göstermişti. Otellerde görüldüğü gibi lokantalar da Meydan civarında, batılılar veya yerli gayrimüslimler tarafından

açılmış ve ilk başlarda tamamen batılılara hizmet vermişlerdi (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.276). Dolayısıyla Trabzon'da ticaretin canlanması ile birlikte Meydan civarında farklı fonksiyonlara sahip modern tarzda yeni yapıların inşa edildiği görülmüştür.

Meydan'ın doğu tarafında, Trabzon'a farklı dönemlerde dört kez atanıp on iki yıl valilik yapmış olan İskender Paşa tarafından 1529 yılında yaptırılan İskenderpaşa külliyesi bulunmaktaydı. 1870'li yıllara kadar İskenderpaşa Camii'nin kuzeybatı tarafının tamamı mezarlıktı (Şekil 3.52). 1882 yılında bu alanın kuzeybatı kısmına Belediye Binası'nın inşa edilmesiyle birlikte mezarlık alanı küçülmeye başlamıştı. Belediye Binasının doğu cephesine bitişik ve caminin kuzeyinde kalan alanda iki katlı bir medrese binası bulunmaktaydı (Şekil 3.53). İlerleyen yıllarda İskender Paşa Camii'nin önünde yapılan binalar camiyi tamamen kapatmış ve cami Meydan'dan görünmeyip geri planda kalmıştı. Bu kısımda, iki kahvehane, dükkân, ev bulunmakta ve bunlar ciddi görüntü kirliliği oluşturmaktaydı. Dolayısıyla, Belediye Meclisi 1947 yılında caminin önünü kapatan bu yapıların ve bakımsızlıktan neredeyse yıkılmak üzere olan medresenin (Yeniyol Gazetesi, 1934) yıktırılması kararını almış, 1949 yılında ise yıkım işlemi gerçekleştirilmişti. İskenderpaşa mezarlığının kaldırılması yönündeki ilk adım 1882 yılında Belediye Binası'nın yapılmasıyla atılmış olup, 1965 yılında mezarlık alanın Trabzon Belediyesine satılmasıyla son bulmuştur (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.275).



Şekil 3.52. İskender Paşa Camii, (Augustin Laurens, 1847).



Şekil 3.53. İskender Paşa Camii ve Medresesi, (Yıldız Albümü, 1906 – Url-23, 1901).



Şekil 3.54. İskender Paşa Camii ve Çevresi, (Z. Öztürk, 2025).

1860'lı yıllarda Meydan'ın ortasında doğu-batı yönünde uzanan ve ortalarından geniş bir yol geçen iki bahçe bulunmaktaydı. Sonraki dönemlerde "Millet Bahçeleri", "Memleket Bahçeleri", "Halk Bahçeleri gibi isimlerle adlandırılan bu bahçeler (Şekil 3.55), 1877 yılına gelindiğinde ıslah edilip modern hale getirilmişti. Bu kapsamda 1872 yılında, Vali Ahmet Rasim Paşa tarafından Meydan'da bir gazino ve gazinonun altında yer alan sekiz mağaza yaptırılmıştı (Goloğlu, s.134-135). Sonraki yıllarda bu alana bir

kahvehane eklendiği görülmüştür (Saad, s.215). 1926 yılında bahçelerin yeniden düzenlenerek park haline getirilmesine karar verilmiş ve Belediye Bahçesi adı kullanılmıştı. Vakıflar İdaresi'nin denetiminde olan bahçeler 1934 yılında belediye denetimine geçmiş ve bahçedeki en kayda değer düzenleme 1937 yılında belediye başkanınca bu alanın şehrin meydanı haline getirilmesiyle gerçekleşmiştir (Yeniyol, 1942).



Şekil 3.55. Meydan Millet Bahçeleri, (Url-24, 1900) - Meydan Parkı Öncesi, (Url-25).



Şekil 3.56. Meydan Parkı, (Z. Öztürk, 2025).

Meydan, şehir içindeki merkezi konumu, limana yakınlığı ve ticaret yolları üzerinde bulunması itibariyle, bir dönem İran ve Avrupa arasında yapılan yoğun ticari

faaliyetlerde bağlantı noktası olmuş ve deve kervanlarının toplanma alanı olarak kullanılmıştı. Ticari canlılığın artması ile ilerleyen zamanlarda Meydan civarında modern ve farklı işlevde binaların inşa edildiği görülmüştür. Merkezi konumu dolayısıyla, Cumhuriyet dönemi modern mimarlık faaliyetlerinin en çok gerçekleştiği yerlerin başında gelmiştir. Ayrıca, liman yoluyla kente gelen yabancıları ilk karşılayan Meydan, şehrin kimliği hakkındaki ilk izlenimleri de vermekteydi. Dolayısıyla, Cumhuriyet dönemi imar planı çalışmalarında doğu-batı yönünde uzanan tüm yolların kesiştiği noktada bulunan bu meydanın modern bir görünüme kavuşturulması hedeflenmiştir. Bu kapsamda, Trabzon Belediye Meclisin 1937 yılı raporunda, aynı yıl kente gelerek avan projeyi hazırlayan Lambert'e göre merkez olarak belirlenen Belediye Meydanı'nda modern bir meydanın tasarlanmasından bahsedilir. Bunun için Meydan'ın öncelikle imar planında yer almayan ve Cumhuriyet'in modern kimliğine aykırı olan öğelerden temizlenmesi gerekmektedir (Düzenli, 2010, s.265-288).



Şekil 3.57. Trabzon Sümer (Yıldız) Sineması Binası, (Gündoğdu, 1930'lar).

Bu dönem Trabzon'da Meydan Parkı'nın yanında, bahçenin içindeki gümrük ambarının güneydoğusunda ve Belediye Binasının batısında, parkın büyük bir bölümünü kaplayan bir sinema binası bulunmaktaydı. Opera binası olduğu da söylenen bu bina, Sümer, Yıldız ve sonrasında Turan Sineması adıyla faaliyet göstermiştir (Şekil 3.57).1912 yılında inşa edilen bu sinema binası, Lambert Planında Meydan'ın genişletilmesi gereken alanlar içerisinde olması sebebiyle, Belediye Meclisinde yıkılma tartışmalarına konu olmuştur (Şekil 3.58) .



Şekil 3.58. Meydan Eski Belediye Binası ve Sümer (Yıldız) Sineması, (Gündoğdu, 1950).



Şekil 3.59. Meydan Eski Belediye Binası Ve Kaldırılan Sümer (Yıldız) Binası Yeri, (Z. Öztürk, 2025).

Ancak Lambert'in avan projesine göre imar planında yer almayan sinema binası ve müştemilatının yıkılması konusunda tartışmalar başlamıştı. Mecliste başlayan ve devam eden tartışmalardan sonra 1939 yılında alınan karar gereği belediyeye ait sinema salonu ve müştemilatının yıkılması teklifi reddedilmişti. Ancak 1958 yılına gelindiğinde sinema binasının yıkılması tekrar gündeme gelmiş ve reddedilmiş fakat ardından başlayan yoğun tartışmalardan sonra 16.04.1958 tarihinde yıktırılmasına karar verilmiş ve mimari yapısıyla dikkat çeken bu yapı aynı yıl yıkılmıştır (Düzenli, 2010, s.265-288) (Şekil 3.60).



Şekil 3.60. Meydan /Sümer Sineması, (Işık, - Url-26,).

Aynı zamanda, 1934 yılında TBMZ'ye göre kentte çözülmesi gereken en önemli üç meseleden biri olan Atatürk Anıtı'nın Meydan'da inşa edilmesi kararı alınmış ve 1949 yılında heykel için açılan yarışmayı kazanan maketin onaylanmasıyla 1950 yılında Atatürk Anıtı Meydan'da inşa edilmiştir (Düzenli, 2010, s.265-288) (Şekil 3.61).



Şekil 3.61. Atatürk Anıtı /Meydan, (Z. Öztürk, 2025).

3.7.2. Atapark

Günümüzde Atapark olarak adlandırılan bu alan, Osmanlı İmparatorluğunun Trabzon'u fethinden sonra 1514 yılında kentte yaptığı en önemli eserlerinden biri olan Gülbahar Hatun Külliyesi ve etrafında bulunan İmaret Mezarlığının kapsadığı alanı belirtmektedir. Gülbahar Hatun Cami'nin, Yavuz Sultan Selim Han Trabzon'da vali iken vefat eden annesinin Zağnos kapısı dışında defnedildiği kabrinin yanına inşa edildiği bilinmektedir. Gülbahar Hatun Camii ve Türbesi, medrese (Hatuniye Medresesi), imaret (Hatuniye İmareti), mektep (Hatuniye Mektebi) ve dârü'l-kurrânın (Hatuniye Dârü'l-kurrâsı) yer aldığı külliyede günümüzde sadece Gülbahar Hatun Camii ve Türbesi kalmıştır (Tuluk, 2010, s.121-144) (Şekil 3.62).



Şekil 3.62. Hatuniye Camii Ve Türbesi, (Işık,1930) - Hatuniye Camii Türbesi, (Z.Öztürk,2025).

Hatuniye Külliyesi içerisinde yer alan ve Gülbahar Hatun Camii haziresini oluşturan İmaret mezarlığının, Gülbahar Hatun Türbesi'nin buraya inşa edilmesiyle birlikte oluşmaya başladığı ifade edilmektedir. Ayrıca, İmaret mezarlığı içerisinde belli dönemlerde Trabzon'da valilik yapan, Yusuf, Asım ve Kadri Paşalara ait olan ve sonradan yıkılan türbeler de bulunmaktaydı (Tuluk, 2010, s.121-144).

Uzun yıllardan beri İmaret Mezarlığı olan bu alan 1931 yılında Trabzon Belediyesi tarafından alınmış ve aynı yıl mezarlığın şehrin dışına çıkarılması ile ilgili karar alınıp, düzenleme çalışmaları yapılmaya başlanmıştır. 1935 yılında Üçüncü Umumi Müfettişliğinin açılmasıyla Genel Müfettişliğe atanan Tahsin Uzer, Cumhuriyet'in modernleşme projesini her alanda uygulamaya koymaya çalışmış ve bu kapsamdaki projelerinden biri de İmaret Mahallesi içerisinde bulunan İmaret mezarlığını şehrin

dışında bir alana taşıyarak bu alanın modern bir parka dönüştürülmesi olmuştur (Tuluk, 2010, s.121-144).

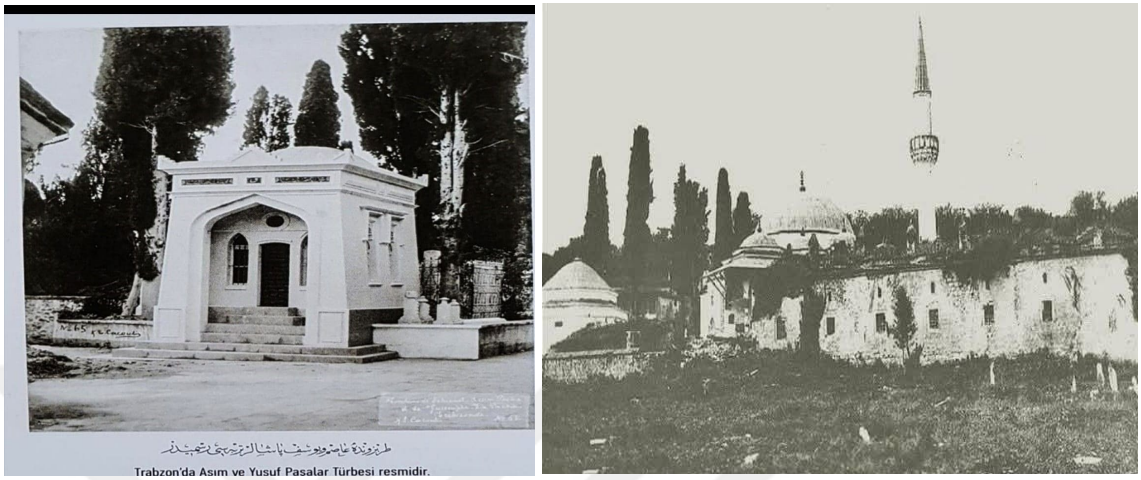


Şekil 3.63. Hatuniye Camii, (Z. Öztürk, 2025) - Hatuniye Camii, (Nuri, 1881).

1931 yılında alınan kararla ilgili çalışmaların ancak 1937 yılına gelindiğinde başladığı görülmüştür. Atatürk, Trabzon'u son ziyaretlerinde, bu alanın önünden geçerken yanında bulunan Tahsin Uzer'e İmaret Mezarlığını göstermişler ve "Tahsin, bu memleketin en güzel yerinde bu manzara nedir? " demişlerdi. Atatürk'ün bu söylemi üzerine Tahsin Uzer konuyla bizzat ilgilenmiş ve çalışmalar hız kazanmıştı. 1937 yılında gazetelere ilan verilmiş ve mezar sahiplerinin kendilerine ait mezarları gösterilen yerlere nakledilmesi istenmişti (Tuluk, 2010, s.121-144). 1938 yılında hala taşınmayan mezarlar ise 1931 yılında Değirmendere Sülüklü mevkiinde inşası başlayıp 1934 yılında talimatnameye işlenen Sülüklü Mezarlığına nakledilmişti (TBMZ, 1934).

İmaret Mezarlığı'nın parka dönüştürülmesi kapsamında, 1937 yılından önce Kadri Paşa Türbesi, 1937'de Hatuniye Medresesi, 1937'den sonra Yusuf ve Asım paşalara ait türbeler, 1939'da imaret ve 1994 ise mektep yıktırılmış, bu yapılarla birlikte külliyenin önemli parçasını oluşturan İmaret Mezarlığı diğer yıkılan yapıların boşalttığı alan ile birlikte parka dönüştürülmüştür (Yazıcı, a.g.e.,s.60). 1937 yılında, Trabzon anıtsal yapıları ile ilgili çalışma yapan, Abideleri Koruma Heyeti Üyesi Mimar Sedat Çetintaş'ın raporu da özellikle Yusuf ve Asım paşalara ait türbelerin yıkılmasında etkili olmuştur (Çetintaş, rapor, s.7) (Şekil 3.64). İmaret Mezarlığı'nın Atapark'a dönüşmesinde, Atatürk'ün Tahsin Uzer'e söylemi, o dönemki yerel yöneticilerin tercihleri ve dönemin

kent planlama çalışmalarının yanı sıra, 1937 Sedat Çetintaş raporu, 1938'de belediyeye teslim edilen Lambert Planı ve Cumhuriyet'in ilerici, çağdaş yönü gibi faktörler de etkili olmuştur (Tuluk, 2010, s.121-144).



Şekil 3.64. Asım Ve Yusuf Paşalar Türbesi - Hatuniye Medresesi, (Kabur, 1930).

Yeni parkın ismi ise 1938 yılında Cumhuriyet'in 15. yıl kutlama etkinlikleri kapsamında çalışmaları devam eden parka gelen Vali Refik Koraltan tarafından "Atapark" olarak koyulmuştur (Usta, 2005, s.142) (Şekil 3.65).



Şekil 3.65. Atapark, (Trabzon Valiliği, 1950'li Yıllar).

1939 yılına gelindiğinde Gülbahar Hatun Camii onarılmış, cami avlusundaki eski şadırvan yıkılarak günümüzde mevcut olan mermer şadırvan inşa edilmiştir.

(Yeniyol,1939). Ayrıca Trabzon içme suyu projesini yapan Alman Hochtief Şirketi yeni yapılan bu parka bir havuz yaptırmıştır (TBMZ, 1939-1940, s.8).



Şekil 3.66. Atapark, (Z. Öztürk, 2025).

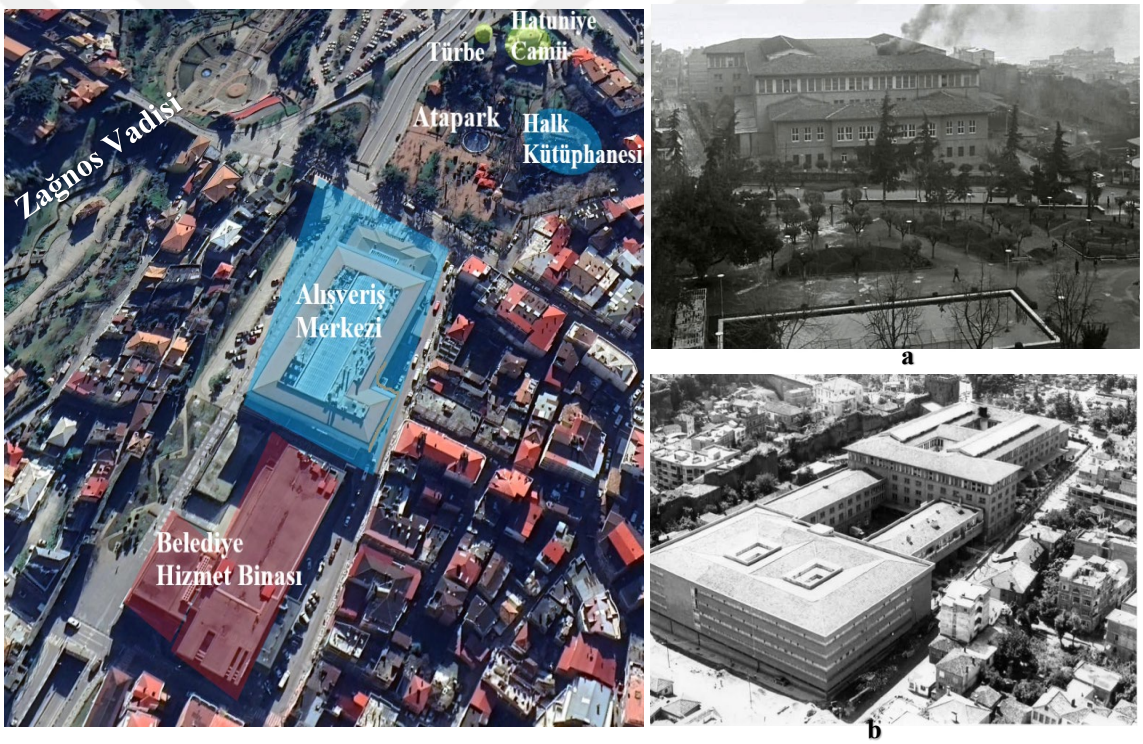


Şekil 3.67. Atapark, (Z. Öztürk, 2025).



Şekil 3.68. Atapark, (Z. Öztürk, 2025).

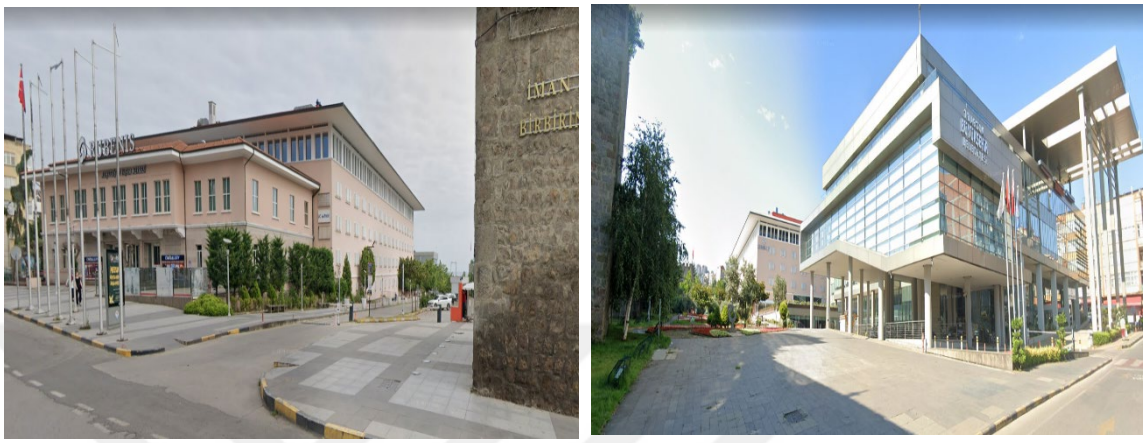
Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte modernleşme çalışmalarının hayata geçirildiği önemli merkezlerden biri olan Atapark'ta 1961 yılında Trabzon İl Halk Kütüphanesi inşa edilmiştir (Düzenli, 2009). Ayrıca, Atapark'ın kuzeyinde, Tekel Genel Müdürlüğü arşivlerinde 1948 yılında yapılan ilk çizimlerinin de bulunduğu(Topaloğlu, 2013), birinci kısmının 1951 yılında ve ikinci ek kısmının ise 1965 yılında inşa edildiği Trabzon Tekel Binası bulunmakta idi (Sert, 2004). 25.12.2002 tarihinde Tekel Binası ve çevresi, Belediye Meclis Kararı ile onaylanarak yürürlüğe konan Trabzon Revizyon İmar Planı'nda "Özel Planlama Alanı" olarak tasarlanmış olup (Trabzon Belediyesi APK Müdürlüğü, 2006, parag. 2-6.) bu alanda Alışveriş Merkezi ve Belediye Hizmet Binası faaliyete sokulmuştur (Şekil 3.69 ve Şekil 3.70).



Şekil 3.69. Günümüzde Eski Tekel Binası Yeri, (Google Earth, a: Sümerkan, 1970, b: C. Pirselim, 1980).

Trabzon kentinin tarihsel süreç içerisindeki gelişimi incelendiğinde, topografik koşullarının kısıtlı olması nedeni ile tek merkezli gelişim gösteren bir şehir olduğu görülmüştür. Kentin tek merkezli oluşu ile birlikte merkezde işlevsel yoğunluğun arttığı bunun da gerek altyapı gerekse ulaşım açısından sorunlar yaşanmasına neden olduğu ortaya koyulmuştur. Yaşanan bu sorunları kentte farklı merkez alanları oluşturarak, ana

merkez üzerindeki yoğunluğun azaltılması ile çözülmesi hedeflenmiştir. Bu düşüncelerle yola çıkarak hazırlanan ve 25.12.2002 tarihinde yürürlüğe konan Trabzon Revizyon İmar Planı'nda eski Tekel Binası ve çevresi Özel Planlama Alanı olarak tasarlanmıştır (Trabzon Belediyesi APK Müdürlüğü, 2006, parag. 2-6.).



Şekil 3.70. Atapark Alışveriş Merkezi, (Google Map) - Belediye Hizmet Binası, (Google Map).

3.7.3. Fatih (Taksim) Parkı

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Trabzon'da, insanların hava alacağı ve dinleneceği tek park olan Millet Bahçesi (Meydan Parkı) mevcuttu. 1933 yılında TBMZ'de kentte çocuk parkı bulunmadığı ve Taksim Mezarlığı'nın parka çevrilerek burada bir çocuk parkı yapılması gerektiği önerilmiş ancak bazı üyeler buna karşı çıkmıştı. Ardından dönemin belediye başkanı Taksim Mezarlığı'nın bahçeye dönüştürüleceğini söylemiş fakat bu konuyla alakalı 1945 yılına kadar bir adım atılmadığı görülmüştür (TBMZ, 1944-1945, s.6-7). 1945 yılında TBMZ'de, Taksim Mezarlığı'nın Lambert planına göre modern bir park haline getirilmesi için çalışmalara başlandığı belirtilmiştir.

Taksim Mezarlığı eski bir Müslüman Mezarlığı olup, Rusların Trabzon'u işgali sırasında Ruslar tarafından tahrip edilmiş, mezar taşları sökülmüş ve mezarlığın üst kısmında bir ahşap tiyatro yaparak mezarlık alanı farklı amaçlarla kullanmışlardı (Bal, 2016, s.687-709; Usta, s.385). 1923 yılına gelindiğinde ise bu alan mezarlık vasfından çıkartılarak, tesfiye edilip düz bir alan haline getirilmişti. Fakat bu alanda uzun yıllar herhangi bir çalışma yapılmamıştı (Çoşkun, Yeniyol, 1935). 1945 yılında bu mezarlık

alanın Lambert imar planına göre park yapılması gerektiğinden çalışmalara başlanılmıştı. Tutanaklara göre 1949 yılın da Taksim parkı tamamlanıp halkın kullanımına açılmıştı (Şekil 3.71). Dolayısıyla, bu yıllarda kentte, Meydan Parkı, Atapark ve Taksim Parkı (Şekil 3.72) olmak üzere üç parkın halkın kullanımına açık hale geldiği görülmüştür (TBMZ, 1948-1949).



(a)

Şekil 3.71. Fatih (Taksim) Parkı, (Url-27, 1950'li Yıllar).



(b)



(c)



(d)

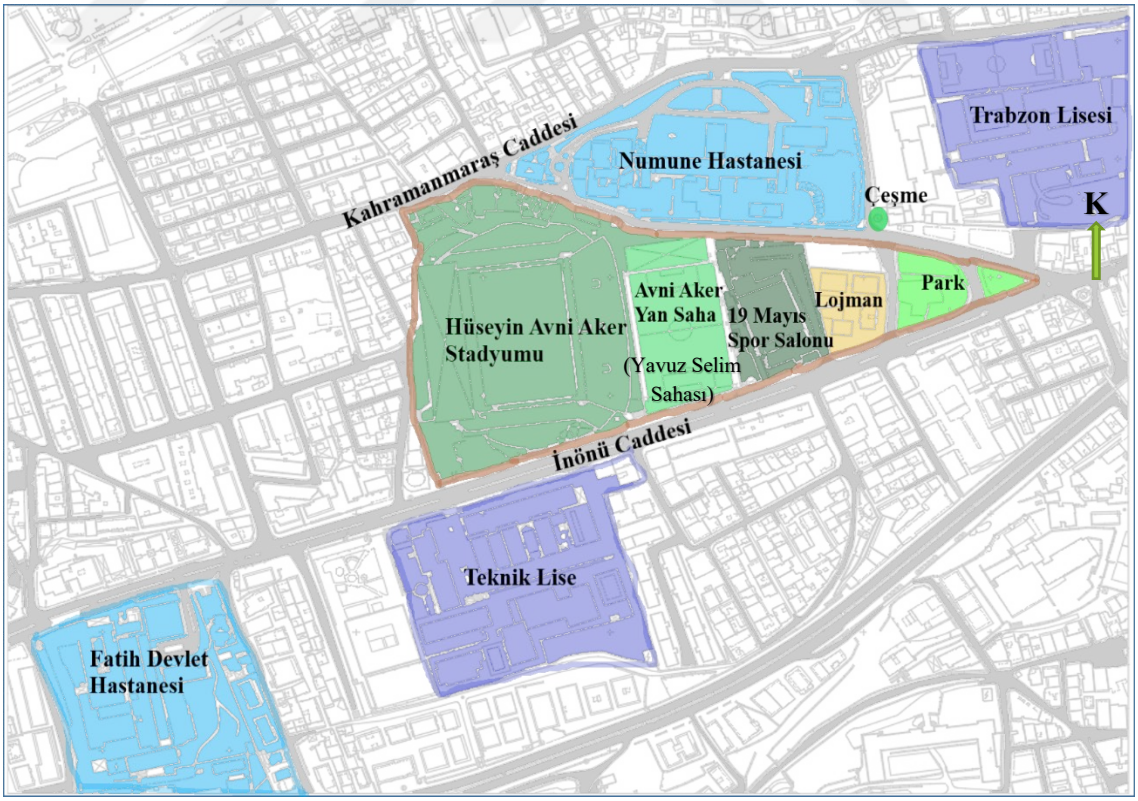


(e)

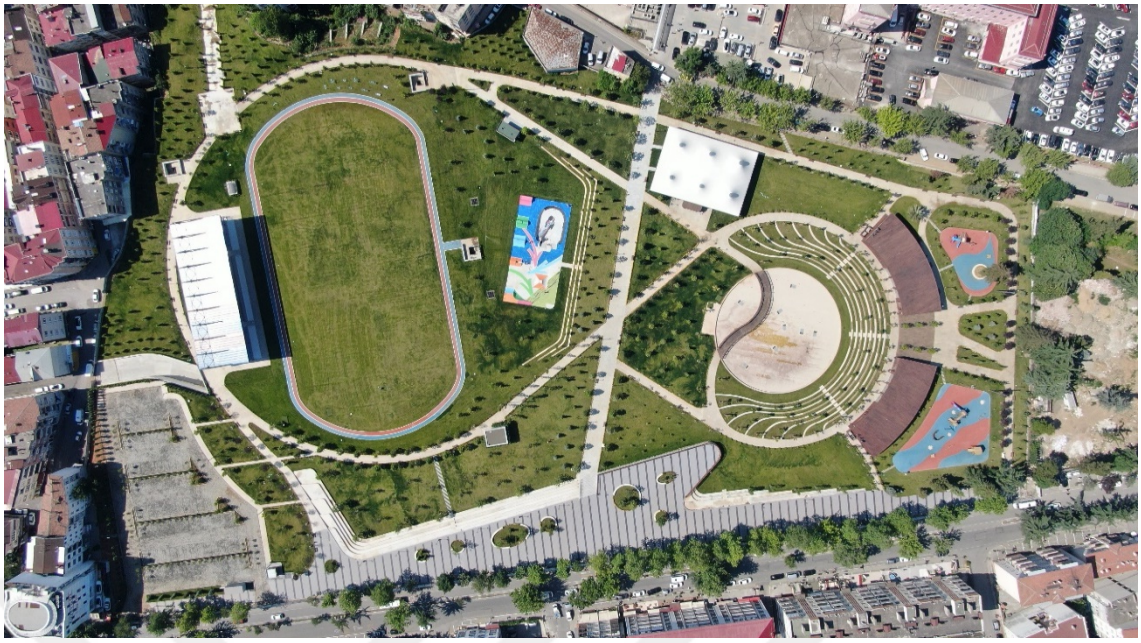
Şekil 3.72. Fatih (Taksim) Parkı, (Fotoğraflar: (a),(b),(c),(d),(e); Z. Öztürk, 2025).

3.7.4. Kavak Meydanı Ve Spor Alanı

Trabzon'un eskiden mezarlık olan birçok yerinin günümüzde kentin belli başlı gözde alanlarının olduğu görülmüştür. Bunlardan biri de 1937 yılında Trabzon Belediyesi meclisinde konu olan Kavak Meydanı mezarlığıdır. Ancak Kavak Meydanı mezarlığının bulunduğu bu alanın mezarlıktan önce eskiden, cirit yarışlarının ve atış talimlerinin yapıldığı bir yer olduğu bilinmektedir (Karaçavuş, 2011, s.71-98). 1935 yılına gelindiğinde ise, Yeniyol Gazetesinde Kavak Meydanı'nın eski güzelliğini yok eden, yarısı duvarla diğer yarısı tahtalarla çevrili olan ancak yarım kalmış bir stadyumun varlığından bahsedilir. 1937 yılında, stadyum mevzusu, "Kavak Meydanı mezarlığının spor bölgesine tahsisi" şeklinde meclis gündemine taşınmış ve metruk şekilde duran bu mezarlığın memleket gençliğinin beden eğitiminin temini için ücretsiz verilmesi önerilerek, çoğunluğun kabul etmesiyle bu mezarlık alanın spor mıntıkasına terk edilmesine karar verilmişti (Şekil 3.73) (TBMZ, 1937). Aslında stadyumla (H. Avni Aker Stadyumu) ilgili görüşme 1933 yılında mecliste yapılmış hatta bu iş için ödenek ayrılmış ancak o zaman stadyum için belli bir yer belirlenmemiştir (TBMZ, 1936-37) (Şekil 3.76).



Şekil 3.73. Kavak Meydanı'nda, Lambert Planı'nda Spor Sahası Olarak Tasarlanan Bölgenin, Hüseyin Avni Aker Millet Bahçesi Olmadan Önceki Dizaynı (Yazar Tarafından Hazırlanmıştır, 2025).



Şekil 3.74. Kavak Meydanı Hüseyin Avni Aker Stadyumu Eski Alanı, Günümüzde Hüseyin Avni Aker Millet Bahçesi Vaziyet Planı, (Ortahisar Belediyesi, 2021).



Şekil 3.75. Hüseyin Avni Aker Millet Bahçesi, (Z. Öztürk, 2025).



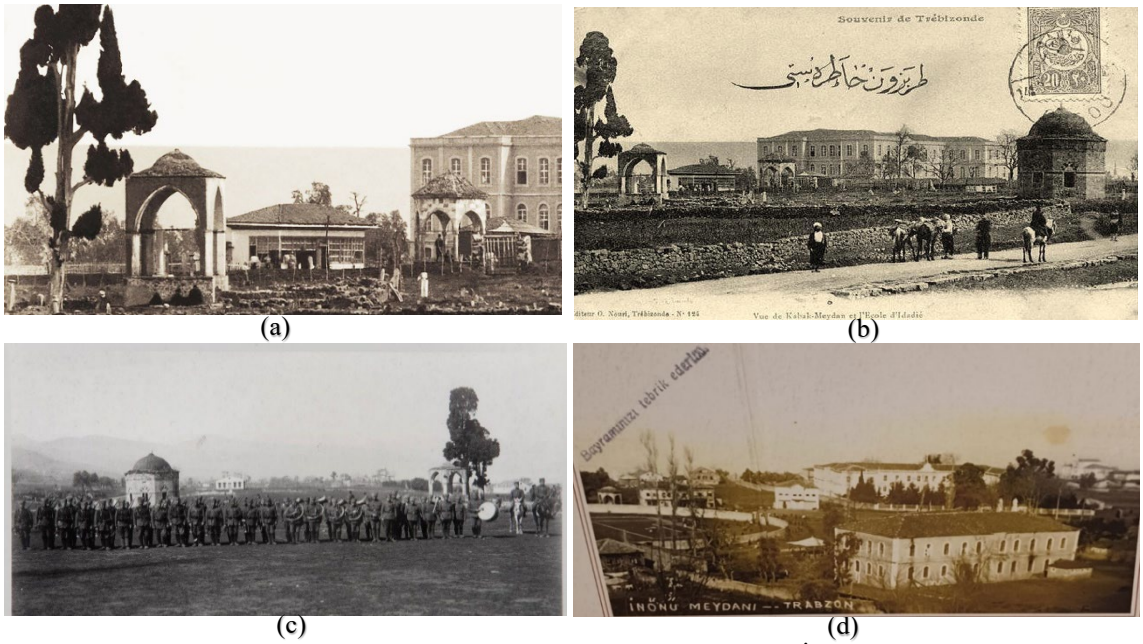
(a) (b) (c)

Şekil 3.76. Hüseyin Avni Aker Stadyumu Eski Görseller, (a). Url-28, 1960'lı Yıllar; (b). Url-29, 1995:155; (c). Url-30, Yıkımdan Önce, 2017).

O dönemde Kavak Meydanı mezarlığı, şimdiki Fatih Devlet Hastanesi'nden başlayıp Trabzon Lisesi'nin ön tarafına kadar uzanmakta, Orman Bölge Müdürlüğü'ne ait lojmanların ve stadyumun bulunduğu alanı ise mezarlık alanın ortasında kalmaktaydı. Ayrıca Yavuz Selim futbol sahasının bulunduğu yer de bu mezarlığın bir parçasıydı (Bal, 2016, s.687-704). 1937 yılında alınan kararla Kavak Meydanı mezarlığının (Şekil 3.78) bir bölümü spor bölgesine tahsis edilmişti ancak inşaat bitirilemeyince 1947 yılında Numune Hastanesi stadyumun karşısına daha önce yapılmış oldu (Yeniyol, 1947). Dolayısıyla, stadyumun burada olması durumunda çıkan gürültünün hastaları rahatsız edeceği savunulmuştu (TBMZ, 1948).



Şekil 3.77. Kavak Meydanı, (Z. Öztürk, 2025).



(a) (b) (c) (d)

Şekil 3.78. Kavak Meydanı, (a). Nouri,1893; (b).Nouri, 1887; (c). Fandaklı-İskender, 1922; (d). Uzun,1930.

Ancak o dönem yürürlüğe giren Lambert Planı'nda, yapılması istenen stadyum alanının spor sahası olarak gösterilmesinden dolayı stadyumun buraya yapılması uygun görülmüş ve inşaatına başlanan stadyum 1951 yılında bitirilmiştir (TBMZ, 1948). Trabzon'da 1951'de hizmete giren bu stadyumun, 2017 yılında kentte, Şenol Güneş Spor Kompleksi'nin açılması ile faaliyeti sonlandırılmış ve bu alan millet bahçesi olarak yeniden dizayn edilmiştir.

3.7.5. Tabakhane Ve Zağnos Vadileri

Trabzon tarihi çekirdeğine doğal bir koruma sınırı oluşturan Tabakhane ve Zağnos vadilerinin (Şekil 3.79) zemininden Tabakhane ve Zağnos dereleri akmaktaydı. Bu dereler, 1930'lu yıllarda meclis görüşmelerine ve dönemin gazetelerine yansımış, bu derelerin kentin merkezinde, açık bir şekilde aktığı ve büyük oranda kirli olması sebebiyle birer kanalizasyona dönüşmüş olduğu, sağlık açısından ciddi sorunlar teşkil ettiği (TBMZ, 1942) ayrıca zaman zaman yaşanan sel felaketlerinde can ve mal kayıplarına neden olduğu belirtilmişti (Yeniyol, 1936).

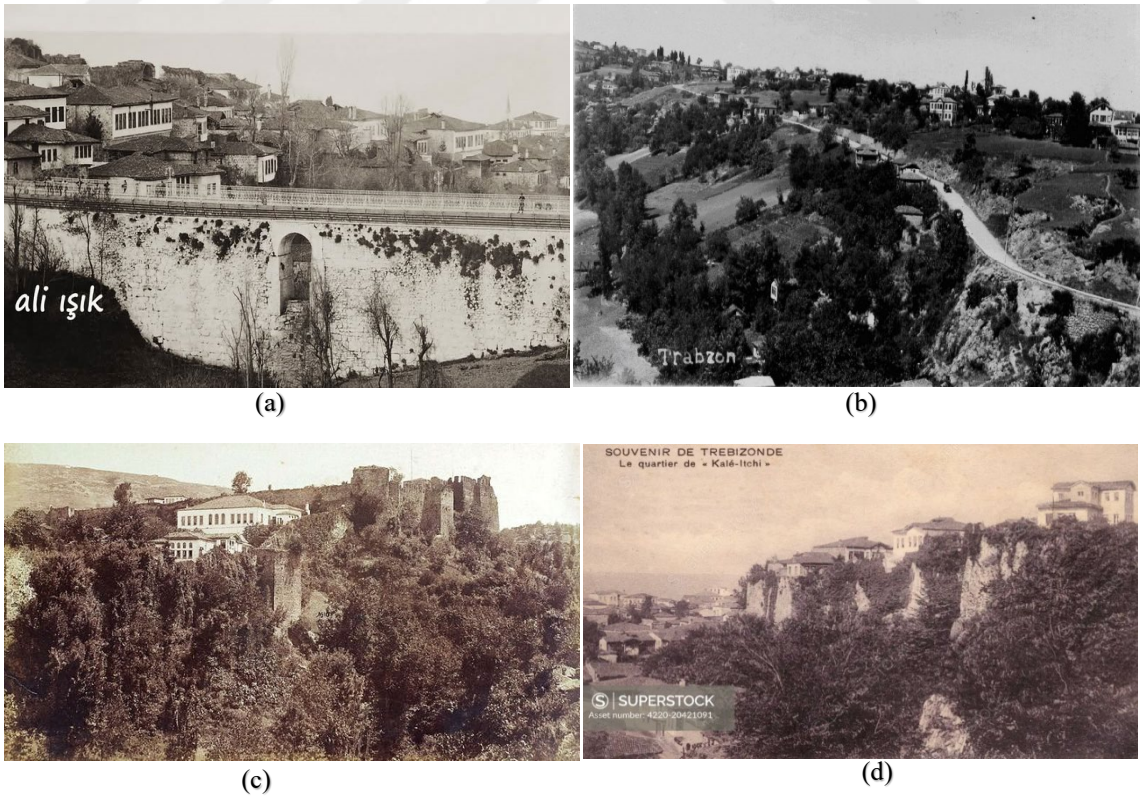
Aslında, Trabzon'u ziyaret eden gezginlerin notlarına bakıldığında bu iki derenin, Cumhuriyet'in ilanından önceki yıllarda daha farklı bir görüntü sergilediği ortaya çıkmıştır. 1840'ta Trabzon'a gelen Alman tarihçi Fallmerayer, eski kent merkezini çevreleyen Zağnos ve Tabkhane Vadilerinin yeşilliklerle, su kaynaklarıyla, ağaçlarla ve sarmaşıklarla dolu güzel bir görüntü oluşturduğunu ifade eder. Ayrıca 1918 yılında yabancı bir grupla Trabzon'u gezen Ahmet Refik Altınay da bu iki vadide sarmaşıkların, çiçeklerin, meyve ağaçlarının bulunduğunu ve vadilerde kuş cıvıltılarının duyulduğunu ifade etmiştir (Erol, 2023, s.458-459). Dolayısıyla, 20. Yüzyılın hemen öncesinde ve başlarında Tabakhane ve Zağnos Vadileri tamamen yeşilliklerle dolu, temiz alanlarken, 1936 yılına gelindiğinde Yeniyol Gazetesi'nin haberine göre, bu dereler hastalık ve ölüm kaynağı olan birer alana dönüşmüşlerdir (Erol, 2023, s.457). Bu yıllarda Tabakhane Vadisinde 5-6 bin nüfusun barındığı ve Tabakhane deresinin burada bulunan 500 civarındaki hanenin alt kısmından geçtiği, bu evlerin kanalizasyonunun tamamen bu dereye aktığı belirtilmiştir (Yeniyol,1936). Dolayısıyla, gezginlerin notlarına bakıldığında önceleri belli ki yerleşim olmayan bu vadilere, 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başlarında insanların yerleşmesiyle, Tabakhane ve Zağnos derelerinin de çehresi değişmeye başlamıştır (Erol, 2023, s.460).



(a) (b)

Şekil 3.79. Zağnos Ve Tabakhane Vadileri'nin Kent İçindeki Konumları Ve Lambert Planında Yeşil Alan Olarak Gösterimleri, ((a). Google Earth,2025; (b), Lambert Planı, Trabzon Şehir Müzesi, 1938).

1938 yılında şehir imar planı hazırlıkları yapılırken meclis imar komisyonunda, Zağnos ve Tabakhane derelerinin durumu tartışılmış, imar planını hazırlayan Lambert, Tabakhane ve Zağnos Vadilerinin (Şekil 3.80) park ve yeşil alan olarak düzenlenmesi gerektiğini belirtmiştir (Yeniyol, 1938). Ancak bu fikrin hayata geçirilmesinin Lambert Planı'ndan 70 yıl sonra gerçekleştiğini görmekteyiz (Şekil 3.81 ve Şekil 3.82).



(a) (b)

(c) (d)

Şekil 3.80. (a). Zağnos Köprüsü, (Işık, 1893); (b). Zağnos Vadisi Erdoğdu Yokuşu, İ.Okman, 1930); (c), (d). Zağnos Vadisi İç Kale Sırtları, (c).Gündoğdu, 1893-(d).Url-31).



(a) (b) (c)

Şekil 3.81. (a). Zağnos Vadisi Güney Yönü, (M.Reşat Sümerkan, 1979); (b). Zağnos Vadisi Güney Yönü, Tanjant Yolu Yapılmadan, M.Reşat Sümerkan); (c). Zağnos Vadisi Güney Yönü, (Z.Öztürk, 2024).



(a) (b) (c)

(d) (e) (f)

Şekil 3.82. (a)-(d). Zağnos Vadisinden Kuzeye Bakış, (Ş. Bülbül, 2008)-(Z. Öztürk,2024); (b)-(e). (M.Reşat Sümerkan)-(Z.Öztürk,2024); (c)-(f). Kuzeyden Zağnos Köprüsüne Bakış, (Ş. Bülbül,2008)-(Z. Öztürk, 2024).



(a) (b)

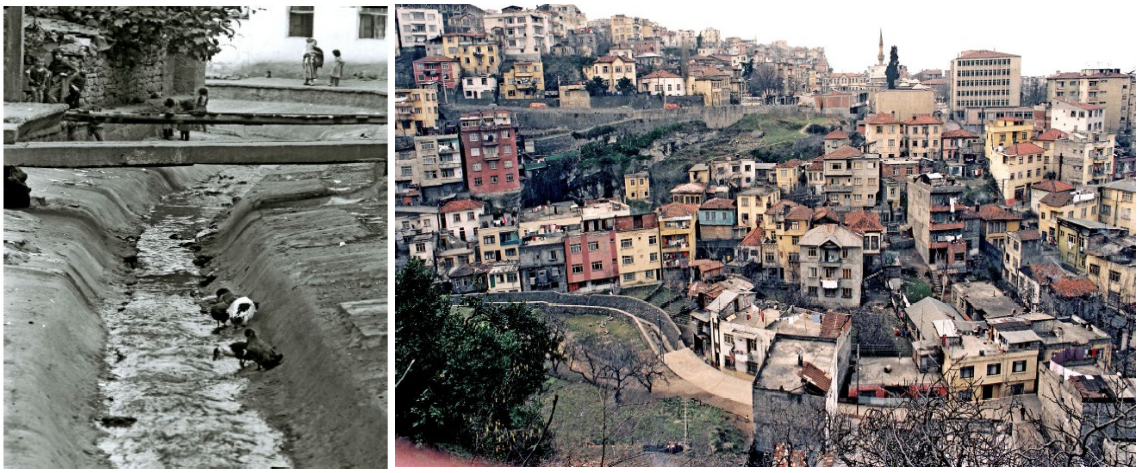
Şekil 3.83. Zağnos Vadisi Kuzey Yöne Bakış, (a)-(b), (D.Osseman,2006)- (Z. Öztürk,2025).



(a) (b)

Şekil 3.84. Zağnos Vadisi Güney Yöne Bakış, (a)-(b), (D.Osseman, 1993)-(Z. Öztürk, 2024).

Ardından 1940 ve 1942 yıllarında bu derelerin durumu meclis gündemine tekrar gelmiş ve bir an önce islah edilmesi gerektiği belirtilmişti (TBMZ, 1940-42). Sık sık gündeme gelen bu derelerden Tabakhane deresinin 1948 yılına gelindiğinde, köprüden denize kadar olan kısmının beton kanala alındığı belirtilmişti (Halk Gazetesi, 1948, s.4). 1965 yılında dönemin Belediye Başkanı Suat Oyman, tarihi Trabzon kentinin en önemli sorunlarından birinin kanalizasyon olduğunu belirtmiş, Tabakhane ve Zağnos Derelerinin (Şekil 3.85) o yıllardaki durumunu içler acısı olarak ifade etmiştir (TBMZ, 1965).



(a) (b)

Şekil 3.85. Zağnos Vadisi; (a),Dere Kapatılmadan,(Sümerkan); (b), Surlardan Batı Yöne Bakış, Sümerkan)

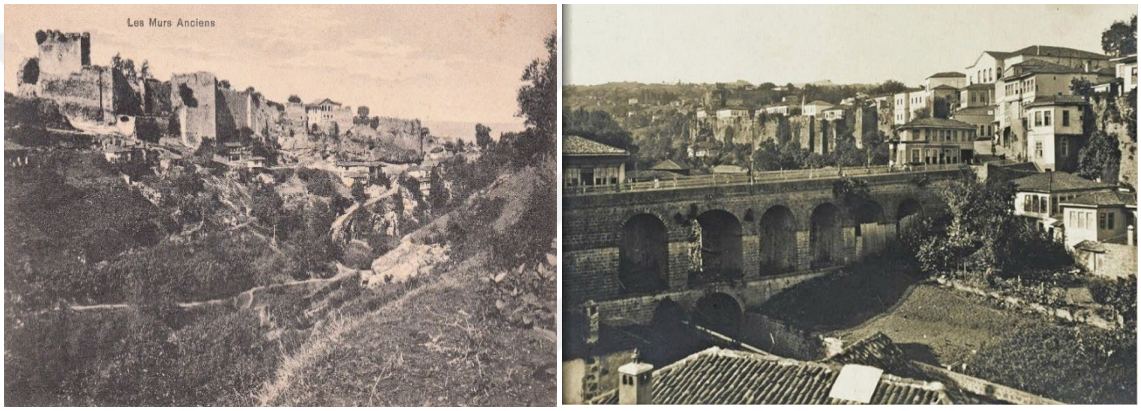
Bunun üzerine, birer kanalizasyon şebekesine dönen Zağnos (Şekil 3.86) ve Tabakhane derelerinin üzerleri betonla kapatılmaya başlanmış, ancak Tabakhane Deresi'nin tamamen betonla kapatılıp üzerinin yol haline getirilmesi 1987 yılını bulmuştu (TBMZ, 1979, S.22).



Şekil 3.86. Zağnos Vadisi Su Kemeri Ve Zağnos Köprüsü, (Z. Öztürk, 2025).

1959 yılı Mart ayında TBM'de Tabakhane Vadisi'nde bir mahalle kurulması gündeme gelmiş ancak bu alanın imar planında tamamen yeşil saha içerisinde kalması münasebetiyle bu alanda yeni bir mahalle kurulması fikri kabul edilmemiştir (TBMZ,1959). Daha sonra aynı konu Ekim ayında tekrar meclis gündemine gelmiş ve

daha önce meclise gelen ve eksik evraklar nedeniyle detaylı incelenemediği söylenen mahalle fikri bu defa kabul edilmişti(TBMZ, 1959). Oysaki daha önceki meclis görüşmesinde eksik evraktan bahsedilmemiş sadece kurulması planlanan mahallenin fiziki şartlarının yetersizliğinden dolayı kabul edilmediği belirtilmişti (Erol, 2013, s.465). Lambert Planı'nda yeşil alan olarak ayrılan ve şahısların mülkiyetinde bulunan Tabakhane Vadisi (Şekil 3.87), belediyenin kamulaştırma yapılmasına ekonomik şartları yetmediğinden Zafer Mahallesi adıyla yeni bir mahalleye dönüştürülmüştü. Planda yeşil alan iken mahalleye dönüştürülen bu yer yakın zamanda kısmen yeşil alan olarak düzenlenerek Cumhuriyet Mahallesine bağlanmıştır (Erol, 2023, s.465) (Şekil 3.88).



(a) (b)

Şekil 3.87. (a).Tabakhane Vadisi, (Kitabı Hamdi Efendi Arşivi, 1900'lü Yıllar)-(b).Tabakhane Köprüsü, (Kitabı Hamdi Efendi Arşivi, 1900'lü Yıllar).



(a) (b)

Şekil 3.88. Tabakhane Vadisi, (a).Güneyden Kuzey Yöne Bakış, (Dick Osseman, 2006)-(b). Tabakhane Köprüsünden Güneye Bakış,(Z. Öztürk, 2024).

Tabakhane Deresi, Tabakhane Vadisi, aynı zamanda Tabakhane Vadisi üzerindeki Tabakhane Köprüsü, ve XVII. yüzyıl kayıtlarında adı geçen Trabzon'un en eski mahallelerinden biri olan Debbağhane veya Dibağhane Mahallesi, bu alanda deri

tabaklandığı için bu isimle adlandırılmıştı. (Deri tabaklanan yere Dibbağhane ve bu işle uğraşan esnafa Debbağ denmektedir.) Trabzon Kalesi'nin doğu kapılarından biri olan Tabakhane Kapısı (Debbağlar Kapısı), çıkışında bulunan bu alanda hem üretim hem de alışverişin yapıldığı Debbağlar Çarşısı bulunmaktaydı. Ancak asırlar boyunca burada faaliyet gösteren bu çarşı, belediyenin 1925 yılında aldığı karardan sonra ortadan kalkmaya başlamıştır (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.168-159).



(a) (b)

Şekil 3.89. Tabakhane Vadisi Tanjant Yolundan Kuzeye Bakış, (a).(D. Osseman, 2006), (b). Z.Öztürk, 2024)



(a) (b) (c) (d)

Şekil 3.90. (a). Tabakhane Köprüsünden Güneye Bakış; (b).Tabakhane Köprüsünden Kuzeye Bakış; (c). Tabakhane Köprüsü Kuzey Yüzü; (d). Tabakhane Köprüsü Güney Yüzü, (Z.Öztürk,2024).

Lambert'in 1938'de hazırlamış olduğu imar planı raporunda belirttiği gibi, Zağnos ve Tabakhane Vadileri yeşil alanlar olarak kullanımlarını sürdürmektedir (Şekil 3.90).

3.7.6. Trabzon'da İmar Planı Çalışmaları Ve Lambert Planı

I. Dünya Savaşı'nın ardından Trabzon gündeminde en fazla yer alan konulardan biri kentin imar durumuydu. Savaş sırasında büyük tahribata uğrayan kentte 2.000'den fazla ev yıkılmış (Maman, 2013, s.59) ve şehir eski güzelliğini önemli ölçüde kaybetmişti. Ancak kurtuluşun ilk yıllarında şehrin imarı ile alakalı ciddi adımlar atılamadığı gibi, bu yeni dönemde imar konusunda nasıl bir yol takip edileceği de en temel hususlardan biriydi (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.197).



Şekil 3.91. Trabzon Şehir Haritası, (Lynch, 1898).

Kentte düzenli ve planlı imar çalışmalarının yapılabilmesi için şehrin harita ve planına ihtiyaç vardı. Aslında Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde hazırlanan Trabzon haritaları mevcuttu ancak bu haritalar dönemin yöneticilerinin bilgisi dahilinde değildi. Örneğin, 1866'da Manganari, 1870'te Dussaud, 1898'de Lynch(Tuluk, 2017, s.317-328) (Şekil 3.91) ve 1898'de İngiliz Konsolos Vekili Maunsell (MFQ, 1/1352/3.) o dönemin şartlarına uygun harita ve planlar hazırlamışlardı.

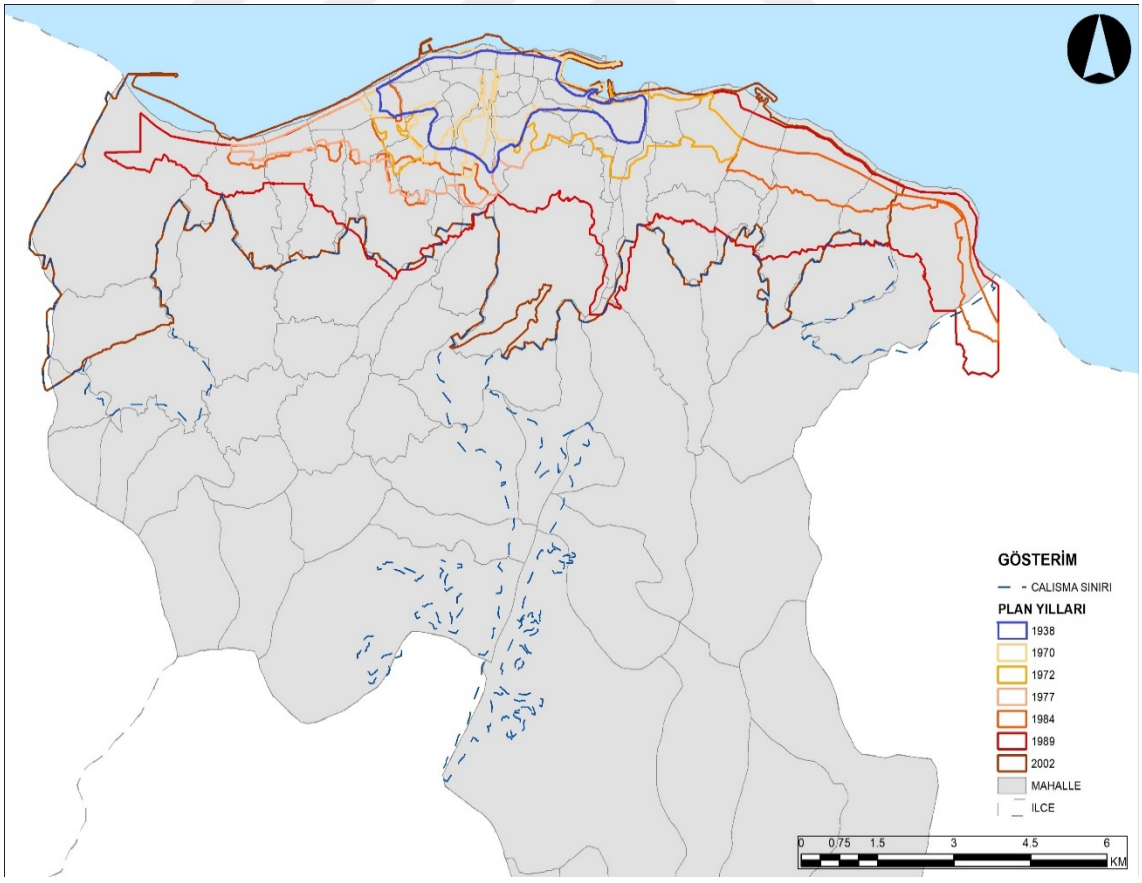
Trabzon kentinin ilk imar planı, I. Dünya Savaşı'ndaki Rus işgali sırasında, 1916 yılında Mühendis Ternavskiy tarafından hazırlanmıştı. Şehri işgal eden Rusların ilk işi, Trabzon için bir imar planı hazırlamak olmuş ve kentin eni, yüksekliği, boyu olarak üç boyutlu hazırlanan bu plan iki ayda bitirilmişti. Hazırlanan plan o dönemde Trabzon'u yöneten Rus yetkililer tarafından gizli tutulmuştu. Rusların kurmak istedikleri yeni şehir için hazırladıkları bu imar planına dayanarak yaptıkları ilk iş Rus Caddesi'ni (Maraş Caddesi) açmak olmuştu. O dönem belediye başkanı olan General Yakov Kefeli anılarında, yapmış oldukları bu planın çok önemli olduğunu ve mimarların bu planı kullanarak Trabzon'un gelecekteki şehir planını kolayca yapabileceklerini belirtmiştir (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s.199-200). Ayrıca, Kefeli hazırladıkları bu planla ilgili olarak "Eğer bu plan yapılsaydı, o zaman Trabzon Fransa'nın Rivyera'sı, Kırım'ın güney sahilleri gibi olabilirdi" ifadesini kullanmıştı (Kefeli, Anılar, s. 128-129).

Kefeli'nin şehir planı olarak nitelendirdiği bu plan Cumhuriyet'in ilanından sonra 18 Haziran 1924 tarihi İstikbal gazetesinde ele alınmıştı. Gazetede, bu planın bulunup, cadde, sokak, mezarlık, kanalizasyon gibi unsurların işaretlenip sonrasında ise haritanın çoğaltılarak şehirdeki emlak sahiplerine dağıtılması gerektiği belirtilmişti. Ancak bu haritanın bulunamadığı, Cumhuriyet'in ilk yıllarında da imar faaliyetlerinin plansız bir şekilde yürütülmeye devam ettiği görülmüştür (Küçükuğurlu, Başkaya, 2019, s. 200).

Türkiye'de imar çalışmaları incelendiğinde, 1923-1928 yılları arası Plansız Dönem, 1928-1956 yılları arası Plan Zorunluluğunun Getirildiği Dönem ve 1956'dan sonrası ise Planlı Dönem olarak belirtilmektedir (Ergun, 1987, s. 9-11). Dolayısıyla 1923 yılından sonra kurulan kurumlar ve çıkarılan kanunlarla birlikte planlama sürecinin başladığı görülmüştür (Üstel, Tanyeli, 1998). 1930 yılında belediyelere imar planı hazırlama zorunluluğu getiren yasa ile birlikte, belediyeler başta konut sorununun çözümü olmak üzere, kentsel hizmetlerin gerçekleştirilmesi noktasında önemli görevler

yüklenmiştir. Ayrıca bu kanun kapsamında, belediyeler ucuz belediye konutları yapmak, şehrin genişlemeye ve gelişime en uygun bölgelerinde toprak alıp düzenleyerek yeniden bina yapmak isteyenlere vermekle yükümlü olmuşlardı (Aydemir, 2004-2005). Ardından 1933 yılında çıkarılan Belediye Yapı Ve Yolları Kanunu ile kentlerin planlanması çalışmaları hedeflemiştir (Ünal, a.g.e.,s.13). Dolayısıyla, o dönem Trabzon'un kent haritası ve imar planı belediyece yapılması zorunlu işlerin başında gelmekteydi.

Trabzon imar planının yapılması kapsamında, Üçüncü Umumi Müfettişi Tahsin Uzer'in girişimi ile 1937 yılında Fransız şehir plancısı J.H. Lambert Trabzon'a gelmiştir (TBMZ, 1937). Kentte bazı tetkik ve etütlerde bulunan Lambert, Trabzon imar planı esaslarını anlatan raporu ve 1938 yılında tamamladığı Trabzon şehri avan projesini belediyeye sunmuştur. Nafıa Vekaleti tarafından onaylanan rapor ardından belediye meclisinde de onaylanarak yürürlüğe girmiştir (TBMZ, 1939-40, s.15). Bu plan 1938-1970 yılları arasında üzerinde değişiklikler yapılmakla birlikte, yürürlükte kalmıştır (Şekil 3.92).



Şekil 3.92. Yıllar İçerisinde Ortahisar (Merkez) İlçesi'nin İmar Planlarının Gelişimi, 1938 Lambert Planı Sınırları (Ortahisar Belediyesi, İmar Müdürlüğü Arşivi).



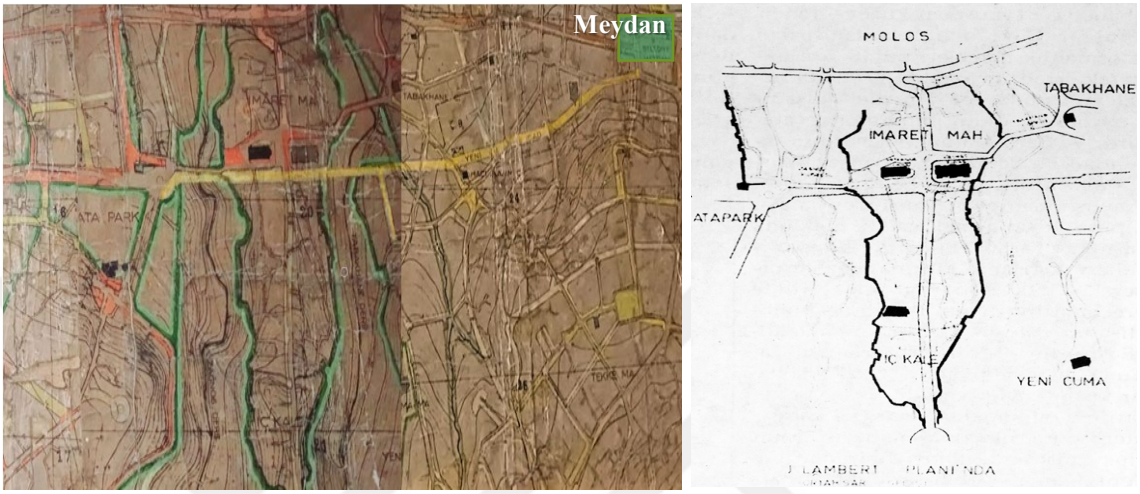
Şekil 3.93. Trabzon Büyükşehir Belediyesi Kent Müzesinde Sergilenen Lambert Şehir Planı.

Lambert hazırlamış olduğu raporu; yollar, devlet hizmetleri, şehrin bölgelere ayrılması, yeşil sahalar (parklar, bahçeler, şehrin sıhhi ve estetik yerleri), eski eserlerin korunmaları ve yenilerine ait programlar, şehircilik talimat ve nizamnamesi, planın uygulanma programı, olmak üzere başlıklara ayırarak sunmuştur (Düzenli, 2010, s.296).

Raporda, yolların planlanması kapsamında şehrin belkemiği olan Maraş Caddesi ana yol kabul edilerek bu yola ayrı bir önem verilmiş ve yeniden düzenlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca, sahile dik uzanan yollar açarak deniz havasını şehre ulaştırmak ve Maraş Caddesi'nden sahile açılan Gazipaşa Caddesi'nin denize varan kısmındaki çirkinliği balkon terasa yaparak örtmek ilk yapılması gerekenler olarak gösterilmiştir. Lambert, Kunduracılar Caddesi ve Uzunsokak'ın muhafaza edilmesini belirtir ve o günlerde bile ticari olan bu yolların düzenlenmesi ve genişletilmesi durumunda büyük istimlak bedellerinin gerekeceğini buradaki ticaret ve sanayinin de etkileneceğini ifade eder (Erol, 2023, s.849).

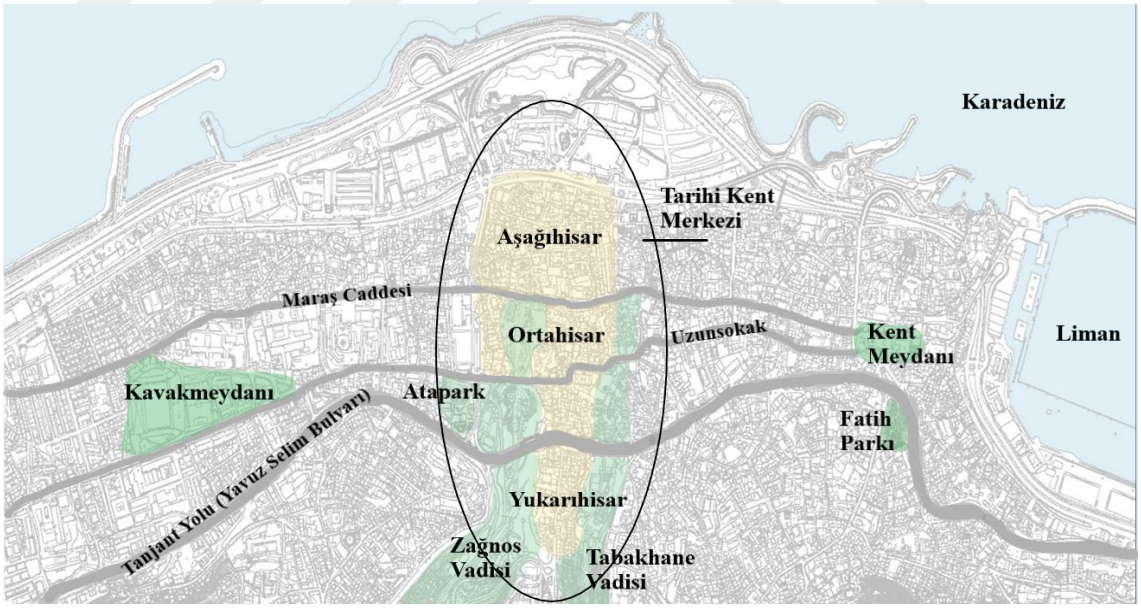
Ayrıca, sahil kenarında yeni bir yol ve tünelini o günden öngören Lambert (Erol, 2023, s.849), Uzunsokak'ın güney tarafından Hükümet Konağına doğru devam eden,

Tabakhane Vadisi'ni ikinci bir köprüyle geçen ve Zağnos Köprüsü surlarının bir miktar yıkılıp genişletilmesiyle, mevcut Tanjant(Yavuz Selim Bulvarı) yolu benzeri (Zorlu vd.2010), bir yol projesine de değinmiş (Şekil 3.94) ancak, planın bu yolu sonradan yapılması gereken bir iş olarak gösterdiğini ifade etmiştir (Lambert İzah Raporu, s.39) (Şekil 3.95).



(a) (b)

Şekil 3.94. (a), (b). Lambert'in Planında Önerdiği Ortahisar Geçiş Güzergâhı; (b).(Sağlam, 1995).



Şekil 3.95. 2000'li Yıllarda Yapılan Tanjant Yolunun Kent İçindeki Konumu

Lambert'in raporunda önerdiği yol o dönemde hayata geçirilememiş ancak benzer bir güzergâhın 2000'li yıllarda "Tanjant Yolu (Yavuz Selim Bulvarı)" adıyla inşa edildiği

görülmüştür. Bu yol tarihi kent merkezinin güney hattından geçerek, Tabakhane ve Zağnos Vadisi çevresindeki geleneksel sivil mimari örneklerin zarar görmesine neden olmuş ve tarihi dokuya verdiği tahribat nedeniyle kent belleğinde tartışmalı bir yer edinmiştir. Tanjant Yolu, Ortahisar'ın sit alanı olmasına ve tarihi kimliğine rağmen surlardan geçerek (Şekil 3.96 ve Şekil 3.97), hem Trabzon Kalesi'nin bütünlüğünü zedelemiş hem de yol güzergahındaki bir çok tarihi yapıyı yok etmiştir. Bu durum, antik kentin mekânsal sürekliliğini ve kültürel dokusunu ciddi biçimde tahrip etmiştir (Zorlu, Aydıntan, Engin, 2010).



Şekil 3.96. Tarihi Kent Üzerinden Geçen Tanjant Yolu, (Z. Öztürk, 2025).



Şekil 3.97. Tarihi Kent Surları Üzerinden Geçen Tanjant Yolu, (Z. Öztürk, 2025).

Trabzon'un tarihi kent merkezini doğudan batıya bölen Tanjat Yolu, aynı zamanda tarihi Kent Meydanının güneyinden geçerek meydan çevresindeki tarihi yapıların siluetine zarar vermekte ve alanın bütüncül algısını bozmaktadır. Ayrıca, bu yol, Boztepe yokuşu ile Taksim Meydanı'nın kesişim noktasında fiziksel bir kopuş yaratarak (Şekil 3.98), Meydan'dan Boztepe ve Boztepe'den Meydan yönüne doğru olan bakış eksenini ve görsel sürekliliği kesintiye uğratmaktadır (Zorlu, Aydıntan, Engin, 2010) (Şekil 3.99).



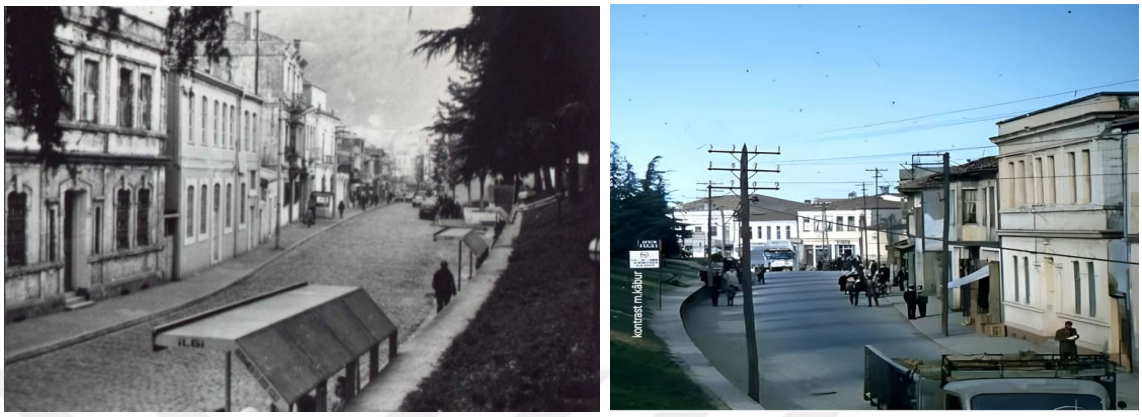
Şekil 3.98. Tanjant Yolu Yapılmadan Önce Taksim Yokuşunun Fatih Parkı Köşesinden Meydana Bakış Ve Taksim Meydanı Üzerinde Tanjant Yolu, (Uzun, 1970 – Z. Öztürk, 2025).



Şekil 3.99. Tanjant Yolu Yapılmadan Önce Taksim Yokuşu Ve Fatih (Taksim) Parkı, (Url-32, 1970'ler - Z. Öztürk, 2025).

Günümüzde Tanjant Yolu'nun geçtiği Fatih(Taksim) Parkı yanında bulunan cadde, 1950'li yıllarda Erzurum Caddesi olarak bilinen ve geleneksel yapıların sıralandığı kentsel bir dokuya sahiptir (Şekil 3.100). Ancak bu yolun inşası ile birlikte cadde üzerinde

yer alan tarihi yapıların büyük bölümü yıkılmış, günümüzde yalnızca, biri Baro binası olarak kullanılan, üç yapı kalmıştır. Bu binalar yolun refüj kısmında bırakılarak sınırlı ölçüde korunabilmiştir (Zorlu, Aydıntan, Engin, 2010) (Şekil 3.101).



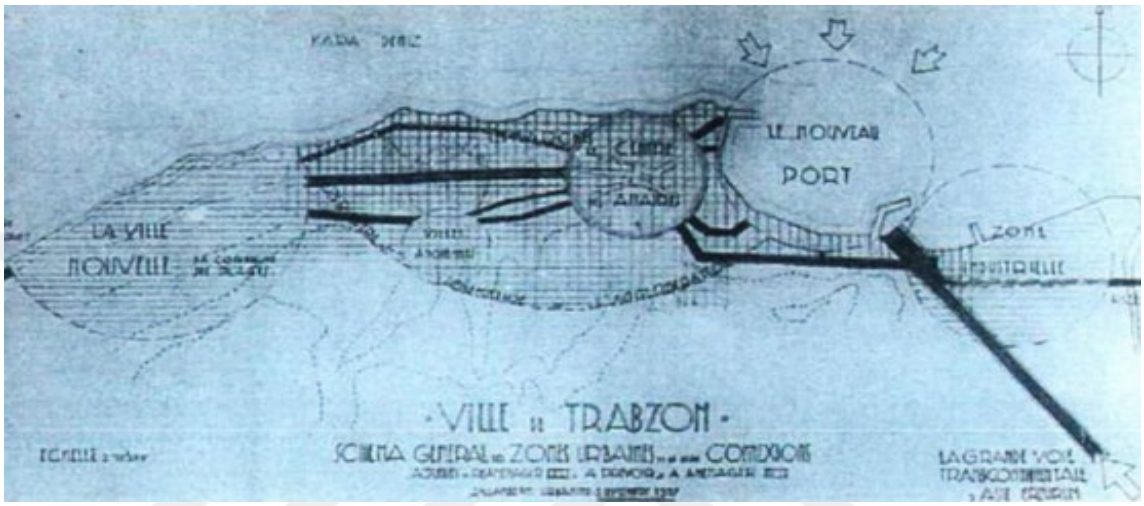
Şekil 3.100. Tanjant Yolu Geçmeden Önce Erzurum Caddesi, (Arkitera, 1930'lar – Kabur, 1970'li Yıllar).



Şekil 3.101. Tanjant Yolu Sonrası Refüj Kısmında Kalan Üç Bina, (N. Bozali, 2020 – Z. Öztürk, 2025).

Lambert'in 1937'de önerdiği bu yolun, 31 yıl sonra açılan bir yarışmada birinci olan proje ile gündeme geldiği ve 1970'de projenin onaylandığı görülmektedir. Onaylanan projede sunulan plan raporunda, bu yolun tarihi kent dışından surlara teğet geçeceği şekilde belirtildiği, sonrasında jüri raporuna da eklendiği ifade edilmektedir. Dolayısıyla, yeni yolun hem üretken hem de yeni kentsel yerleşim alanları oluşturarak antik kente değmeden, zarar vermeyecek şekilde koruyucu bir yaklaşımla planlandığı görülmüştür. Ancak bu yol güzergâhının güneyden kuzeye çekilerek günümüzdeki şekli ile inşa edildiği görülmektedir. Bu nedenle birçok tarihi yapın zarar gördüğü ve bazılarının ortadan kaldırıldığı belirtilmektedir (Gerçek, 2005).

Lambert, hazırladığı rapora göre şehri dört bölgeye ayırmıştır. Bunlar, merkezini Atatürk Alanı'nın oluşturduğu ve limanı içine alan ticaret bölgesi, şehrin doğusundaki Değirmendere çevresinde Erzurum yolu ile bağlantısı olan bir sanayi bölgesi, kentin batısındaki Kavakmeydanı'nda spor alanı ve oyun sahaları, ayrıca, batıda mevcut kentten bağımsız yeni bir şehir, merkez oluşturulması, olarak belirtilmiştir (Düzenli, 2010, s.297) (Şekil 3.102).

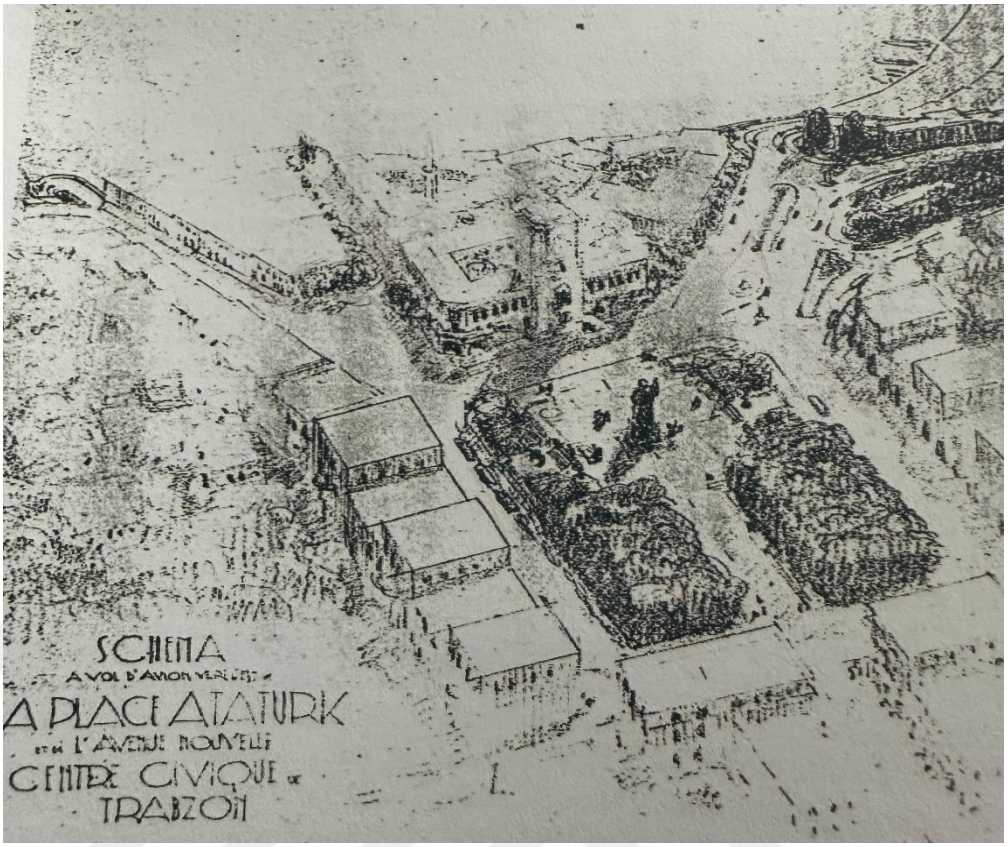


Şekil 3.102. Lambert Plan Eskizleri; İşlevsel Bölgeler (Lambert, 1938).



Şekil 3.103. Lambert'in Trabzon İçin Çizdiği Genel Şema, 1938.

Lambert, merkez olarak belirlenen Belediye Meydanında, modern bir meydanın tasarlanmasını ve tüm yolların bu meydanda birleşmesi gerektiğini belirtir (Şekil 3.104).



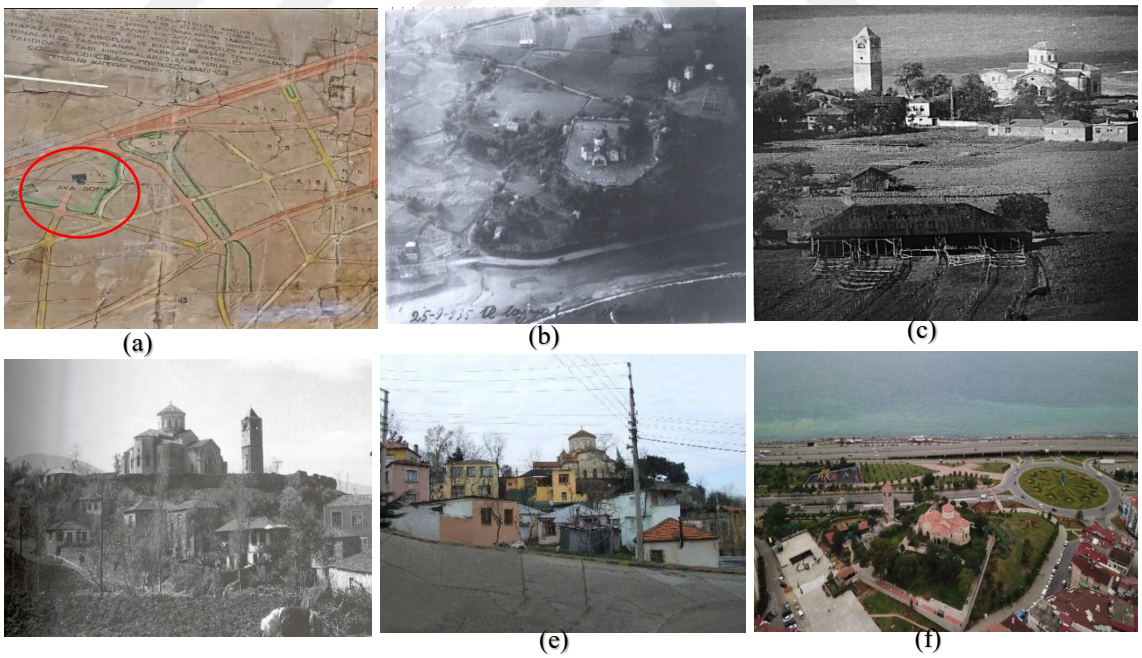
Şekil 3.104. Trabzon, Atatürk Alanı (Meydan) Eskizi, (Lambert, 1938).



Şekil 3.105. Trabzon Meydan, (Google Earth Alıntılama, 2024).

Lambert, planında şehrin, tarihî ve kültürel mirasının korunmasını sağlamak amacıyla anıtsal niteliği olan yapıların çevrelerinin yeşillendirilerek korunması gerektiğini ortaya koymuş ayrıca, Zağnos ve Tabakhane vadilerin kuvvetli yeşil bantlar halinde korunmasını önermiştir (Zorlu, vd. 2010). Mahallelerde kültür merkezleri inşa edilmesi, arkeolojik alanların korunması, serbest alanlar, parklar, vadilerde halkın denizle buluşmasını sağlayacak manzara noktaları, teraslar oluşturulması gerektiği, şeklinde öneriler sunmuştur(Aysu,1982). Ayrıca Lambert raporunda, şehir dahilindeki kabristanların kaldırılarak kent dışına nakledilmesini ve yeni mahallelerin genişletilmesini önermiştir (Lambert İzah Raporu, s.43).

Lambert hazırlamış olduğu raporunda, sanatsal açıdan korunması zaruri olan ve tarihi bakımdan önem arz eden nitelikli yapıların çevrelerindeki enkazlardan ayrılarak, bahçelerinin ortalarında bulunmaları ya da meydanların teşekkülüne girmiş olmaları gerektiğini de ifade eder. Bunlardan Fatih Camii, Ayasofya Camii, Hatuniye Camii ve İskender Paşa Camii başta olmak üzere bir çok anıtsal yapıyı da raporunda belirtmiştir (Lambert İzah Raporu, s.48).



Şekil 3.106. (a). Lambert Planı, (Trabzon Şehir Müzesi, 2025); (b),(c),(d),(e),(f),. Ayasofya Camii, (Sabah.com.,1935- Özhan Öztürk Arşivi- Osman N. Kardeş Arşivi, 1950- Etki Haber, 2013- Url-32, 2025).

Örnek olarak, Ayasofya Camii çevresinde zamanla oluşan çarpık yapılaşmanın tarihsel süreç içerisindeki gelişimini ve bu alanların, Lambert'in de raporunda belirttiği

gibi günümüzde kentsel dönüşüm kapsamında yeşil alanlara dönüştürüldüğünü gösterebiliriz (Şekil 3.106).

Lambert planı, Trabzon'da şehircilik ve mimarlık alanında yapılan en kapsamlı projelerden biridir. Bütünüyle uygulanmamış olsa da, modern şehircilik politikalarının uygulandığı mekânsal önerilerin sunulması açısından önem taşımaktadır.

3.7.7. Yenimahalle'nin Kuruluşu

1948 yılında Belediye Başkanı Tevfik Yunusoğlu döneminde, Trabzon Belediyesi Meclis görüşmelerinde, o dönem kentte bir ilk olan belediye konutları yapılmasının gündeme geldiği görülmüştür. Belediye, Kavakmeydanı'nda 30 haneden oluşan bir mahalle kurmayı hedeflemiştir. Ancak o dönem Kavakmeydanı bölgesinin hem kent merkezine uzak olması hem de bu alanda tarımla uğraşan kişilerin oturması sebebiyle evlerin o günkü ihtiyacı karşılayamayacağı tartışılmıştır. Ayrıca, Kavakmeydanı bölgesinin kentin en rutubetli yeri olduğu, dolayısıyla yapılan evlerin rağbet görmeyeceği de söylenmiştir. Ardından ise dönemin Belediye Başkanı Tevfik Yunusoğlu bir açıklama yapmış ve burada amacın kentin batı tarafında "küçük bir numune mahalle" oluşturulması olduğunu ifade etmiştir. Üstelik bu alanın kent sınırları dahilinde ve kent merkezine yirmi dakika mesafede olduğunu belirtmiş ayrıca yapılacak konut arazilerinin toplu bir halde olduğunu ve bu arsaların ise belediyeye ait olduğunu açıklamıştır (Erol, 2023, s.315). Bu mahallenin kurulması konusunda kararlı olan belediye başkanı, evlerin kredi ile yapılacağını ve satıldıkça parasının krediyi açan bankaya faizi ile birlikte ödeneceğini söylemiştir (TBMZ, 1948, s.5).

1952 yılına gelindiğinde belediye konutlarının inşası için düzenlenen yönetmelik kabul edilmiş ve projenin ismi, "Halk Tipi Ucuz Evler" olarak belirlenmişti (TBMZ, 1948, s.6). Ancak ardından yine konutların bu bölgede olması üzerine tartışmalar devam etmiş ve konutların inşası için farklı bölgeler önerilmişti. Böylece, yapılacak konutların birinci derecede Karagöz Bahçesinde(Hacı Kasım Mahallesine giden yolda şimdiki Cudi Bey İlköğretim Okulu olan alan), ikinci derecede Atapark karşısındaki alanda inşa edilmesine karar verilmiştir (TBMZ, 1952).

Yapılacak konutlarla ilgili açıklamalara göre, evler en fazla 150 metrekare ve en fazla üç odalı olacaktır. Bir katlılar en fazla 50 metrekare, iki katlılar (30*2) 60 metrekare

ve geri kalan arsa ise bahçe olarak ayrılacaktır. Binalar müstakil olup, aylık geliri 300 lirayı aşmayan sabit gelirli kişiler bu projeye başvurabilecek ve belirlenecek ücret 10 yıl boyunca sabit taksitlerle ödenecektir (TBMZ, 1952).

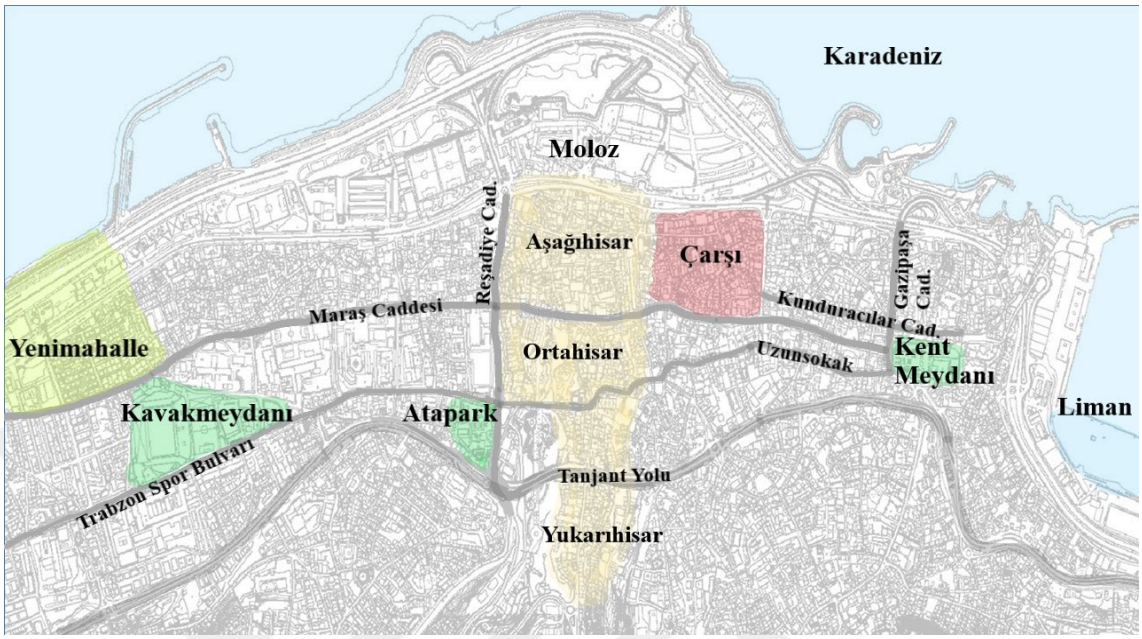
"Halk Tipi Ucuz Evler" projesi için belirlenmiş alanlar olan Karagöz Bahçesi ve Atapark'ın karşısındaki alan, Yüksek Mimar Turgut Tuncay'ın yapmış olduğu incelemelere göre uygun bulunmamıştır. Tuncay, Karagöz Bahçesi'nin kapalı bir alan olması nedeniyle burada inşa edilecek konutların havasız kalacaklarını, giriş ve çıkış noktalarının olmayacağını belirtmiş, Atapark'ın doğusundaki alanın ise yol kotundan alçakta bulunması ve kentin bir toplanma alanına olan ihtiyacını karşılaması bakımından uygun olmayacağını ifade etmiştir. Dolayısıyla, konut inşaatı için yine en uygun bölgenin Kavakmeydanı'ndaki Sanat Okulu karşısındaki alan olduğu kabul edilmişti (TBMZ, 26/08/1952). Ancak, 1953 yılına gelindiğinde, bir önceki kararda belirlenen alanla ilgili 24 metre genişliğindeki yolun 17 metreye indirilmesine dair alınan karar Bayındırlık Bakanlığınca onaylanmamış bunun üzerine yeni bir yer arayışına gidilmiş ve yer tespiti için üyelerden oluşan bir komisyon kurulmuştur (TBMZ, 19/02/1953).

Komisyonun yaptığı incelemeler neticesinde, yapılacak belediye konutları için uygun yerin, Ayasofya ile İncirlik mevkiilerinde bulunan, Akçaabat yolu (günümüzde Maraş Caddesi'nin batı tarafı) ile deniz arasındaki(o yıllarda sahil yolu mevcut değil) Hamamizade İhsan Beye ait 35 dönümlük düz ve geniş alanın en uygun arsa olduğu tespit edilmiş ve meclis tarafından da bu alan onaylanmıştır (TBMZ, 28/02/1953). Ardından dar gelirli vatandaşların konut sahibi olması için belirlenen İncirlik Mevkiindeki arazi 73.000 lira bedelle satın alınarak başlangıç olarak 12 adet evin inşasına başlanılmış ve bu evlerin 1954 yılında tamamlandığı görülmüştür (TBMZ, 01/10/1954).

1960 yılında ise konutların inşa edildiği bu alanda bir mahalle oluşturulması için meclise önerge verilmiş ve yapılan görüşme sonunda bu bölümün "Yenimahalle" adıyla bir mahalle olarak kurulması kabul edilmiştir (TBMZ, 01/10/1960) (Şekil 3.107). Mahalle kurulduğunda kent merkezinin dışında kalan bir alanda iken 10 yıl gibi çok kısa bir sürede şehrin ortasında kaldığı tutanaklarda ifade edilmiştir (TBMZ, 30/11/1966).

Yenimahalle belediye tarafından parsellenerek yine belediyenin hazırladığı bahçeli nizam plan ve proje ile binalar inşa edilerek kent bilinci ile oluşturulan ilk planlı yapılanma örneğini veren yerleşim yeridir (Özdemir, 2011, s.45). Ancak 1950'lerden

sonra, köyden kente süren göçlerle artan konut ihtiyacı hızlı konutlaşma sürecini doğurmuş böylece plansız yapılaşma hızlanmıştır (Özdemir, 2011, s.44).



Şekil 3.107. 1948 Yılında Kurulmaya Başlayan Yenimahalle'nin Günümüzde Kent İçindeki Konumu.

Ayrıca, 1949 yılında Ayasofya Mahallesine yerleşen Osman Köroğlu(1940), o yıllarda Yenimahalle'nin bataklık olduğundan, civar tarlalara ise tütün ekildiğinden bahseder. Daha sonrasında ise, Trabzon Belediyesi'nin Maraş Caddesi güzergâhındaki yol üzerinde 6 adet bahçeli nizam ev yaptığını bu evlerin de tanesini 25.000 liradan satışa çıkardığını belirtir. Mahallenin belediye planı ile inşa edildiği evlerin kredisini ise Emlak Bankasının verdiğini ifade eder (Özdemir, 2011, s.119).

3.7.8. Kalkınma Mahallesi'nin Kuruluşu

1950'li yıllarda Trabzon'da kurulan mahallelerden bir diğeri de Kalkınma Mahallesidir. Kentte yayımlanan Doğu Gazetesi'nin 07.02.1956 tarihli haberine göre, şehrin kalkınması ile alâkalı çok mühim ve hayırlı bir teşebbüsün gerçekleşeceği bu kapsamda Değirmendere'de 200 evli modern bir Kalkınma Mahallesi kurulacağı ifade edilir. Kalkınma Mahallesi'nin ortaya çıkış süreci, Trabzon'un o günlerdeki ekonomik durumu ile alakalıdır. Yeni, farklı bir ekonomik anlayışla kentin sorunlarına çözümler üreteceğini düşünen bir grup girişimci bu konudaki beklentilerini daha yüksek bir sesle

dile getirmek için merkezi Ankara'da olan "Trabzon İlini Kalkındırma Cemiyeti" adı altında bir kooperatif kurmuşlardır (Yeniyol Gazetesi, 07/02/1952). Ardından bu cemiyet, dönemin Cumhurbaşkanı Bayar'ı Çankaya'da ziyaret etmek, Trabzon'un kalkınmasını sağlayacak raporlar hazırlamak, davet ve organizasyonlar düzenlemek gibi bazı faaliyetler gerçekleştirmiştir (Yeniyol Gazetesi, 19/11/1953).

Cemiyet kentin uygun bir yerinde 200 evli modern bir "Kalkınma Mahallesi" kurma kararını verdikten sonra ilk iş olarak kendi bünyesinde bir "Yapı Kooperatifi" kurmuştur. Bu kooperatifin kanuni düzenlemesi, 1955 yılı kasım ayında tamamlanmış, Bakanlar Kurulunun 16.11.1955 tarih ve 4/6684 sayılı kararı ile hükümetçe tastik ve tescil edilmiştir (Doğu Gazetesi, 07.02.1956). Daha sonra kooperatif uygun bir arsa temin etmek için çalışmalara başlamış, yapılan uzun tatkikat ve kıyaslamalardan sonra heyet, Değirmendere mevkiinde Trabzon – Rize yolunun Zefonoz yolu kavşağı civarında Değirmendere köprüsüne 100 metre mesafede bulunan bir arazide karar kılmıştır. Bu araziden her eve 250 metrekaresi isabet etmek üzere 200 ev ve mahalle için mecburi olan çarşı, sinema, garaj dahil bulunmak üzere ihtiyaç olan arazinin parsellenmiş olarak satın alınmasına başlanmıştır (Doğu Gazetesi, 07.02.1956) (Şekil 3.108).



7 ŞUBAT 1956 SALI YIL : 2 No. 437

SAHİBİ ve Yazı işleri Müdürü Zeki Yağmurdereli

Basıldığı ve idare edildiği yer : DOĞU Matbaası Trabzon Maraş Cad. No. 105 Günü geçmiş nüshalar 25 kr.

DOĞU

DEMOKRASİNİN BEŞİĞİDİR.

GÜNLÜK SİYASİ GAZETE - TRABZON

Devlet Müşaası

Dizildiği ve Basıldığı yer : Doğu Basımevi - Trabzon

ABONE Yıllığı : 20 Liradır

İlân santimi : 3 Liradır Fiatı : 10 kuruş

Telefonlar : İdarehane : 1503 Ev : 1243

Şehrimizin Kalkınması ile alâkalı çok mühim ve hayırlı bir teşebbüs

Değirmenderede 200 Evli Modern Bir «KALKINMA MAHALLESİ» Kuruluyor

Trabzon Kalkınma Cemiyeti, kuruluş maksadına muvazi olarak şehrimizin istikbali ve refahı adına çok mühim ve hayırlı bir teşebbüse karar ve bu teşebbüsünü bir kaç ay evvel fiil ve tatbik safhasına intikal ettirmiş bulunmaktadır.

Cemiyet şehrimizin münasip bir yerinde 200 evli modern bir «Kalkınma mahallesi» kurmak kararını verdikten sonra ilk iş olarak kendi bünyesi içinde bir «Yapı Kooperetifi» tesis etmiştir. Bu kooperatifin kaaza olmak üzere müracaat etmişlerdir. Bu 145 hemşehriden 126 sı 2/2/956 günü agşamına kadar arsa bedeline mahsuben ilk taksitlerini Emlâk Bankasının Trabzon şübesi nezdindeki hesaba yatırmışlardır.

2 şubattan bugüne kadar ise yeniden 60 hemşehrimizin daha kooperatife girmek üzere muracaatta bulundukları ayrıca haber alınmıştır. Böylece halen kooperatifteki 200 ortaklık kadronun 180 i dolmuş bulunmaktadır.

muru) Şahabettin Hakioğlu : (Top Yüzbaşısı) Emine Seymen : (Ev kadını) Tevfik Azat : (Doktor - Operatör) Halit Ata : (Tüccar) Sabiha Kumbaroğlu : (Ev kadını) Mehcure Aşan : (Ev kadını) Cemâl Gençsoy : (Erzuru a Oteli sahibi) Necip Damışoğlu (Nümune Hastanesi Baş Hekimi) Orhan Karakullakcu : Ünüversite Talebesi) Osman Boran : (Usta) Yunus Çelebi : (Çiftçi) Hamdi Çeşmi : (Seferberlik Müdür Vekili) Mustafa Çepni : Muhittin Saraçoğlu: (Öğretmen) Asaygı: (Parçacı) Galip Özçubukçu: [Gümrük Mhz. Memuru] Nedim Beyazıt: (Tüccar) Hasan Ekşi: (Tüccar) Ernagil Sağlam : (Merkez Garajı Müsteciri) Tahir Sağlam : (Merkez Garajı Müsteciri) Hicret Kasımoğlu: (Ev kadını) Bahriye Mürtezaoğlu : (Ev kadını) Murat Çamur : (Bakırcı) Şakır Ataman : [Fırıncı] Refat Yalçınkaya: [Teknisyen) Şefika Bayram : (PTT Memuru] Osman Hançer : [Antalya Amb. Acentesi] Ali Aligil : [Tüccar] Melek Güçlücan : mış bulunan zevat halen mevzua lâyık olduğu ehemmiyeti vererek feragatle çalışmaktadırlar. Bu şehirde halen bir mesken buhranının mevcudiyeti gayet aşikârdır. Bu cihetten şehrin neresinde ve ne suretle olsun taş taş üstüne koymak teşebbüs ve gayretinde bulunan herhangi bir vatandaş veya böyle toplu harekette bulunan teşekkülü memleket münevveri olarak destekl: mek vazifemizdir. Nitekim bu ve emsali kooperatifler nerede kurulmuş ve faaliyet göstermişse 5 bölgede derhal arsa fiyatları ve mes

Şekil 3.108. Kalkınma Mahallesi'nin Kuruluşu İle İlgili Haber, (Doğu Gazetesi, 07.02.1956).

Ardından kooperatif bir ilan ile şehir halkına duyuru yapıp üye kaydına başlamış, daha duyurunun haftasında 145 kişinin kooperatife üye olmak için müracaat ettiği görülmüştür. Bu 145 kişinin 126'sı arsa bedellerinin ilk taksitlerini 02.02.1956 tarihine kadar Emlak Bankasının Trabzon şubesindeki hesaba yatırmışlardır (Doğu Gazetesi, 07.02.1956).

Bu kooperatif, kentte konut sorununun olduğunu dolayısıyla şehrin neresinde ve ne suretle olursa olsun taş taş üstüne koymak girişim ve gayretinde olan herhangi bir vatandaş ya da bu tarz toplu harekette bulunan kooperatif gibi yapıları desteklemelerinin en önemli vazifeleri olduğunu belirtir (Doğu Gazetesi, 07.02.1956).

Kalkınma Mahallesi Yapı Kooperatifi, inşaatın tamamlama tarihi olan 1957 yılında mesken kiralarında % 20-25 bir düşüş olabileceğini belirtir. 1956 yılı şubatının ilk haftasında yayınlanan bu habere göre, bir sonraki hafta arsaların parsellenme işinin tamamlanacağı ve evlerin iki tip plan üzerine, masraf hesaplamaları yapılarak ilgili banka ve müteahhit firmalar ile iletişime geçileceği belirtilir. Yine ifade edildiğine göre nisan ayı içinde birinci elli evlik inşaata başlanacaktır (Doğu Gazetesi, 07.02.1956).



Şekil 3.109. Günümüzde Kalkınma Mahallesi'nin Diğer Mahalleler İçindeki Konumu, (Netgis Ortahisar, 2025). ( ) 1923-1950 Yılları Arası Var Olan Mahallelerin Tahmini Olarak Kapladığı Alan.

Kooperatif ilgi görünce ikinci bir 100 kişilik ev ve iş yeri satın alınmış ve onlar için de üye kayıtları hemen alınmaya başlanmıştır. Böylece Kalkınma Mahallesi için gerekli olan alt yapı tamamlanmıştır. Trabzon Belediyesi de gerekli istimlak ve projeleri

bitirmiş böylece günümüzde adını ve varlığını devam ettiren mahalle kurulmuştur (Doğu Gazetesi, 24.07.1956) (Şekil 3.109).

Aslında bu mahalle Lambert'in 1938 yılında hazırladığı plan ve raporunda hesap edemedikleri bir olgu olarak alabildiğine gelişmiş ve şehrin özellikle 1955 yılında üniversitenin kurulması ile birlikte doğu yönüne doğru genişlediği görülmüştür (Aydın, 2011, s.19).

Ayrıca, Ertuğrul Aydın'ın 2011 yılında yayınladığı "Trabzon'un B Kapısı Kalkınma" adlı kitabında, Kalkınma Mahallesi hakkında bilgisine başvurduğu Trabzon'un köklü ailelerinden olan Karaali ailesine mensup Mehmet Celal Karaali'nin şimdiki üniversite ve Farabi Hastanesinin bulunduğu arazinin bir zamanlar Karaali Ailesine ait olduğunu söylediğini belirtir. Karaali, arsanın onlardan satın alınarak üniversite ve mahalle kurulduğunu ifade eder. Trabzon merkez Bostancı köyüne ait olan bu arazide, 1950'li yılların tanınmış eğitimcilerinden Akif Saruhan "Kalkınma Kooperatifi" isimli, amacı ortaklarına bahçeli ev yapmak olan bir kooperatif kurar. Karaali'nin ifadesine göre Akif Saruhan Karaali ailesine ait olan Bostancı köyündeki bu araziden metrekaresi 10.000 TL'ye arsa satın almak ister. Aile, kendilerinde arsa satılmadığını babadan oğula miras kaldığını söyler ancak Akif Saruhan'a arsa bulması konusunda yardımcı olurlar. Daha sonra Akif Saruhan'ın kooperatif adına aldığı arazinin adı "Kalkınmanın Yeri" olur. Kooperatif araziyi parselleyip satar ve bugünkü "Kalkınma Mahallesi" kurulur. Kalkınma Mahallesinde bir caddeye adı verilen Akif Saruhan'ın, Doğu Gazetesinin 07.02.1956 tarihli haberinde, Kalkınma Mahallesi Yapı Kooperatifinin kurucuları arasında yer aldığı görülmektedir (Aydın, 2011, s.24-25).

1950'li yılların ortasında Karadeniz Teknik Üniversitesi için istimlaklar başlamış ve Karaali ailesine ait araziler devlet tarafından satın alınmıştır (Aydın, 2011, s. 25). 1955 yılında kurulan üniversitede eğitim hayatına 1963 yılında başlanmıştır (ktü.edu.tr). Dolayısıyla üniversitenin kurulması ve 1957 yılında Trabzon Havalimanının hava trafiğine açılması ile birlikte kentin doğu yöne doğru zamanla geliştiğini söyleyebiliriz. Ayrıca, küçük bir öğrenci kenti olarak betimleyebileceğimiz Kalkınma Mahallesi, üniversite-kampüs ve sahil yolu aracılığıyla havalimanına yürüme mesafesi diyebileceğimiz yakınlıkta olması avantajını da taşımaktadır.

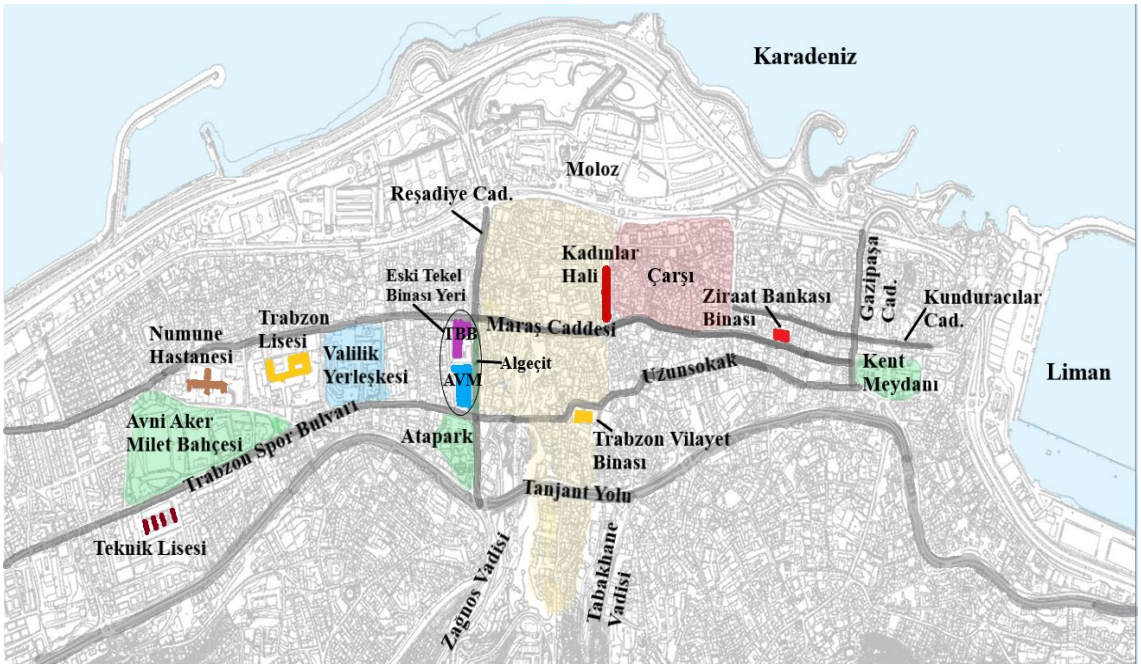
BÖLÜM 4

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1950) TRABZON'DA YAPILAN İNŞA FAALİYETLERİ

Cumhuriyet'in ilanından sonra Trabzon'da kentleşme açısından gerçekleştirilen bir çok çalışmanın olduğunu görmekteyiz. Bu dönem yapılan bu çalışmalardan biri de çeşitli işlev ve fonksiyonlarda inşa edilen modern yapılar olduğunu söyleyebiliriz. 1938 yılında hazırlanan Lambert planının bu yapılardan bazılarının inşa edilmesinde etkin ve yol gösterici olduğu aşikârdır. Ayrıca, kent merkezinde bulunan bazı meslek gruplarına ait mekânların merkez dışına çıkarılması ve kentte belli yerlerde belli hizmet birimlerinin konumlandığı görülmektedir. İnsanların hizmetine sunulan bu alanlardan bazılarının, o dönem üzerinde inşa edilen yapıların günümüzde farklı binalar olarak karşımıza çıktığı ancak bu alanların kullanım fonksiyonu olarak günümüzde de kent içindeki aynı konumda varlıklarını sürdürdüğünü görmekteyiz. Moloz mevkiinde bulunan Kadınlar Hali'ni buna örnek olarak gösterebiliriz. 1923-1950 yılları arasında bu konumda aynı fonksiyonda fakat farklı yapılar olarak karşımıza çıkan Kadınlar Hali mevcuttu. Ayrıca, Lambert hazırlamış olduğu raporunda şehir merkezinin batı tarafında mevcut kentten bağımsız bir merkez kurulmasını tavsiye etmiştir. Dolayısıyla, Trabzon Şehir Müzesi'nde sergilenen Lambert planını incelediğimizde farklı işlevde inşa edilen bazı modern yapıların ve 1950'li yıllardan sonra inşa edilen bazı hizmet birimlerinin kentin batı tarafında konumlanmasında, bu planın yol gösterici olduğunu söyleyebiliriz.

Trabzon'un 1923-1950 yılları arası başlayan kentleşme çabaları doğrultusunda, bu dönem kentin batı tarafında yeni modern kamusal binaların yapıldığı, 1950'li yıllardan sonra da bir çok kamu kurumu ve lojmanının yine batı tarafta var olduğunu görmekteyiz. Bu binaları, Trabzon Lisesi, Numune Hastanesi, Meslek Lisesi, eski Hüseyin Avni Aker

Stadyumu ve yakın zamanda kaldırılan eski Tekel Binası olarak örneklendirebiliriz. Bu yapılardan Hüseyin Avni Aker Stadyumu kaldırılarak yerine Millet Bahçesi, Tekel Binası ise kaldırılarak yerine AVM ve Trabzon Büyükşehir Belediyesi Hizmet Binası inşa edilmiştir. Ayrıca bu dönem Ortahisar'da Trabzon Vilayet Binası, Maraş Caddesinde ise Ziraat Bankası binası inşa edilen diğer önemli yapılardır. Lambert'in imar planı izah raporunda "Yeni Hükümet Merkezi" olarak değindiği ve planda da hizmet alanı olarak gösterdiği parselde ise 1950 yılından sonra bu birimlerin inşa edildiği görülmüştür.



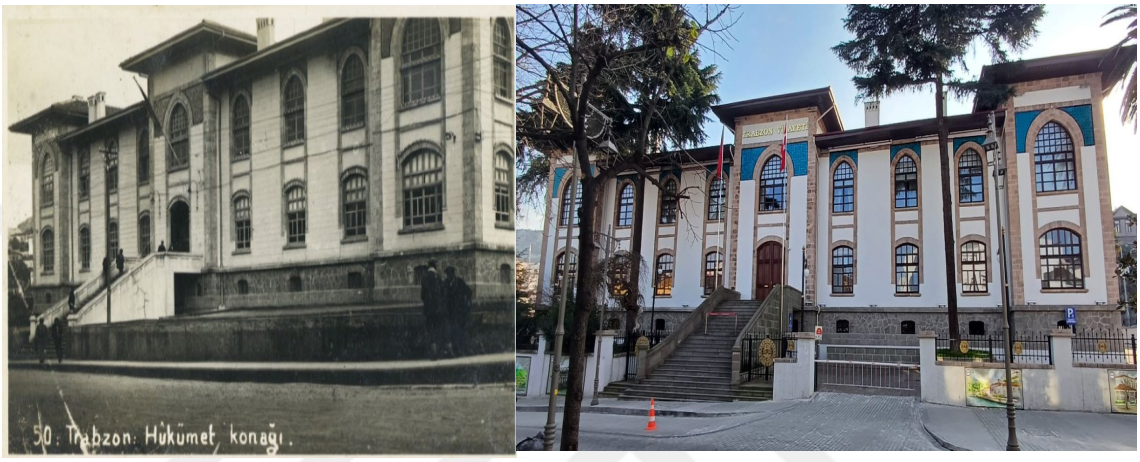
Şekil 4.1. 1923-1950 Yılları Arası İnşa Edilen Bazı Yapılar.

4.1. Trabzon Vilayet Binası, 1933

Fatih Sultan Mehmet tarafından 1461 yılında fethedilen Trabzon'da ilk Vilayet (Hükümet) Konağı 1820 yılında yapılmıştır. Ancak bu bina 1862 yılında çıkan bir yangında büyük ölçüde zarar görmüştür. Bunun üzerine 1863 yılında yeniden inşasına başlanan Vilayet Binası, 1868'de tamamlanarak uzun yıllar kullanılmıştır. 10 Temmuz 1919 yılında Boztepe'nin doğusunda bulunan ve Ruslardan kalan cephane ve mühimmatın bulunduğu Cephanelik Binasında meydana gelen büyük patlamada, Hükümet konağında da çatlaklar meydana gelmişti. Atatürk, 1924 yılında Trabzon'u

ziyaretleri sırasında uğradığı Vilayet Binasındaki çatlakları görmüş ve mevcut binanın yıkılarak yerine yenisinin yapılması talimatını vermiştir (Trabzon Valiliği).

Tabakhane Köprüsü doğusunda sur içi bölgesinde inşasına başlanan Vilayet Binası 1933 yılında tamamlanarak Cumhuriyet'in ilanının onuncu yılında, 29 Ekim 1933 tarihinde açılmıştır. Günümüzde de kamusal yapı olarak kullanılmaya devam etmektedir (Trabzon Valiliği) (Şekil 4.2).



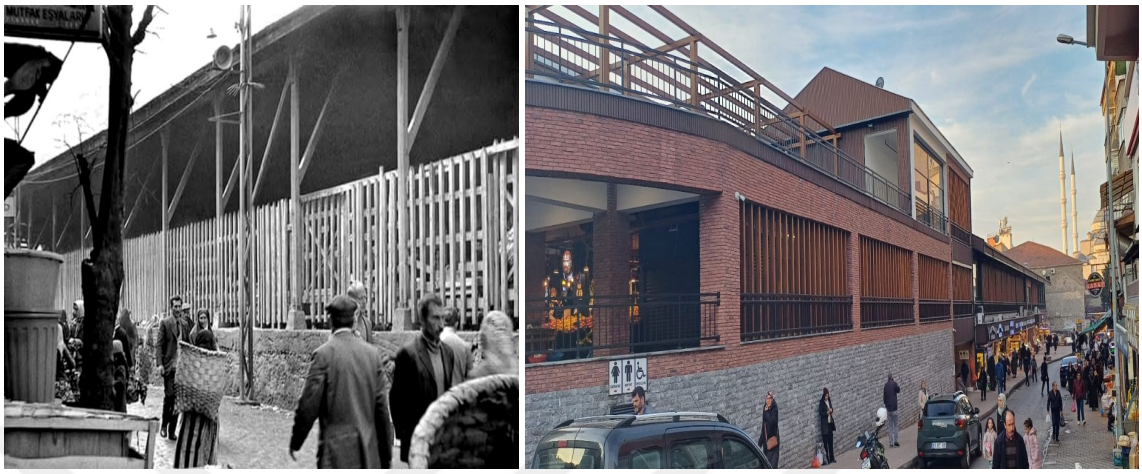
Şekil 4.2. Trabzon Vilayeti, (Url- 33, 1944 – Z. Öztürk, 2025).

Birinci Ulusal Mimarlık Akımının geç dönem uygulamalarından olan iki katlı yüksek tavanlı, geniş ahşap saçaklı bu binanın, cephelerinde mavi çiniler, kemerli pencere ve kapılar kullanılmıştır (Trabzon Valiliği).

4.2. Trabzon Kadınlar Hali, 1938

Kentin tarihi ticaret merkezlerinden biri olan Moloz mevkiinde eski mezarlık içinde köylüler için yapılan kentin en eski pazar yerlerinden biri bulunmaktaydı. Bu pazar çevre köylerden gelen köylülerin ürünlerini sattığı, kente taze gıda ve tarım ürünleri getirdiği bir ticaret noktasıydı. Ancak bu alanın mezarlık içerisinde yer alması ve bulunduğu çevrenin olumsuz koşulları nedeniyle, bu pazar yerinde satış yapmak insanlar için riskli bir durum oluşturuyordu. Bu durum 1935 yılında Trabzon Belediyesi Meclis görüşmelerine yansımış, daha sıhhi ve halkın menfaatine uygun bir ortam hazırlamak gerektiği vurgulanmıştır. 1938 yılında kentte gelen Lambert'e de fikri sorulmuş ve buradaki metruk mezarlık düzenlenerek Pazar yeri ve hal binası yapılmıştır (TBMZ, 1938, s.36). Buradan hareketle, günümüzde de Moloz mevkiindeki Aşağıhisar surlarına

paralel olarak uzanan bu alanın, üzerinde aynı fonksiyonda "Kadınlar Hali" olarak fakat farklı bir bina ile hizmet vermeye devam ettiği görülmektedir (Şekil 4.3 ve Şekil 4.4).



Şekil 4.3. Kadınlar Hali, (M. Reşat Sümerkan) - (Z. Öztürk, 2025).



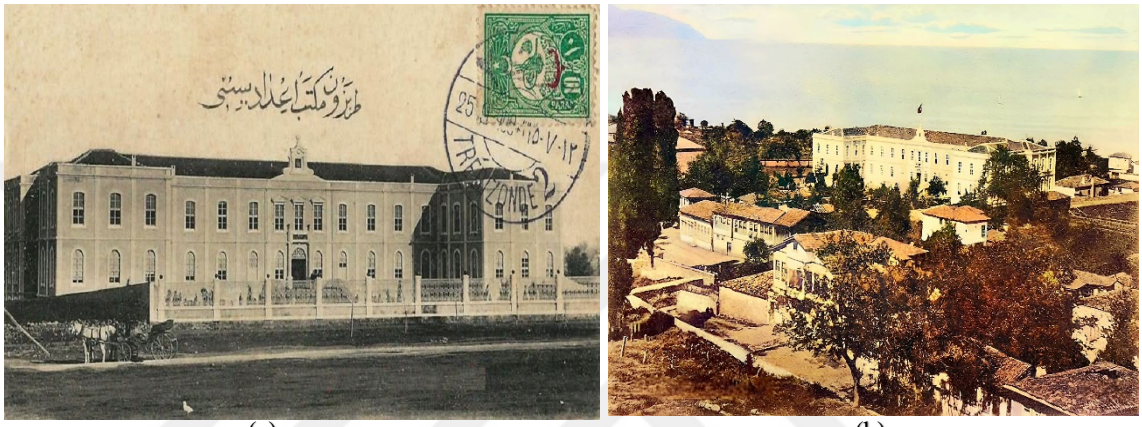
Şekil 4.4. Kadınlar Hali, (61saat.com) - (Z. Öztürk, 2025).

4.3. Trabzon Lisesi, 1938

Köklü bir geçmişe sahip olan Trabzon Lisesi, 1887 yılında, dönemin Trabzon Valisi Sırrı Paşa tarafından, Trabzon Mekteb-i İdadi-i Mülki adıyla, şimdiki Trabzon Lisenin yerinde yaptırılmıştır (Şekil 4.5). 1924 yılında Atatürk'ün de ziyaret ettiği Trabzon Lisesi, aradan geçen yıllar içerisinde öğrenim yapılamayacak duruma gelmişti.

Ardından, okulda yapılacak onarımların yeterli gelmeyeceği belirtilmiş ve Bakanlığın gönderdiği uzmanların yaptığı incelemelerden sonra, eski lisenin yerine yeni lise binası yapılmasına karar verilmiştir (trabzonfenlisesi.meb.).

Üçüncü Umumi Müfettiş Tahsin Uzer'in, titiz çalışmalarının ve sıkı takibinin de sonucu olarak, lise binasının inşası için şehre gelen mimar, Prof. Bruno Taut ile çalışmalara başlanılmıştır. Ön araştırmalar ve incelemeler yapan Taut, değerlendirmeler dahilinde bir program belirlemiş ve 13 Haziran 1938 günü Uzer'in de katıldığı bir tören ile yeni lise binasının temeli atılmıştır (Şekil 4.6). Trabzon Lisesi uzun süre bölgenin tek okulu olarak hizmet vermiş, 1972'den sonra diğer liselerin açılmasıyla bu özelliğini kaybetmiştir (trabzonfenlisesi.meb.).



(a) (b)

Şekil 4.5. Trabzon Mekteb-i İdadi-i Mülki, ((a). Gündoğdu, 1900'ler; (b). Janusmezat, 1890'lar)



(a) (b)

Şekil 4.6. Trabzon Lisesi, ((a). Gündoğdu, 1945); ((b).Trabzon Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi arşivi).

Trabzon Lisesi, Lambert'in imar planında önerdiği, kentin batı kısmı olan Kavakmeydanı mevkiinde inşa edilmiştir (Düzenli, s.33, 2021).

Bruno Taut, binayı inşa ederken, hem manzaranın kapanmaması hem de sahilden gelen serin havanın bahçeye girmesini sağlamak için Maraş Caddesi tarafındaki arsanın

istimlâkı için talepte bulunmuş ve o arsayı da okul sahası içine almıştır. Burada dört çınar ağacı bulunmaktadır. Ayrıca, Taut okul inşaatı yeni kurulurken bahçesinde bulunan tarihi manolya ağacını kesmemek için temeli kuzey yönünde bir miktar kaydırmıştır. Bundan ötürü Trabzon Lisesi tarihi manolya ağacıyla anılmaktadır (Albayrak, 2008).

Bodrumla beraber dört kattan oluşan binada, derslikler bölgenin iklimsel faktörlerinden dolayı güneye yerleştirilmiştir. Güney cepheye güneş ışınlarının gelmesini önlemek için bu cephede pencerelerde güneş kırıcılar kullanmıştır. Ayrıca bu yapı Trabzon'daki ilk kaloriferli binalardan biridir. Mimar Taut, bu binadaki kalorifer kazanlarını Almanya'dan ithal etmiştir (Albayrak, 2008, s. 205).



Şekil 4.7. Trabzon Lisesi, (Z. Öztürk, 2024).

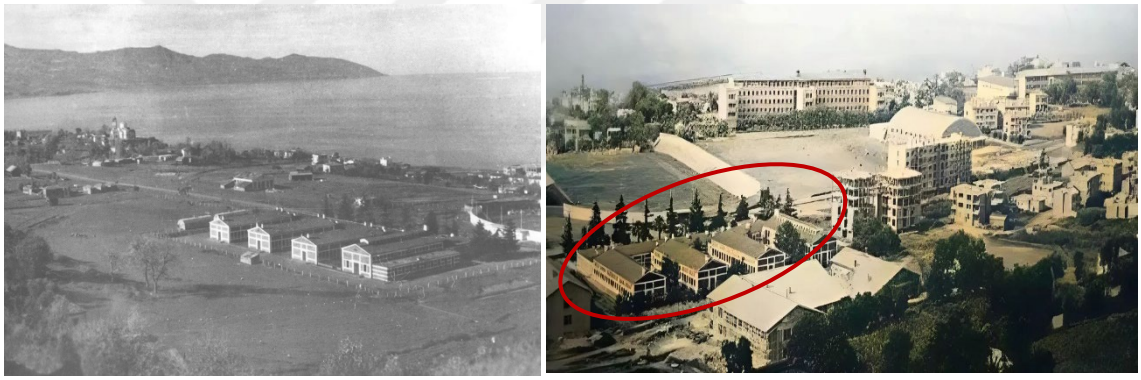


Şekil 4.8. Trabzon Lisesi Güney Cephesindeki Güneş Kırıcılar, (Z. Öztürk, 2024).

4.4. Trabzon Erkek Sanat Okulu (Meslek Lisesi), 1944

Trabzon Erkek Sanat Okulu, 1943 yılının sonlarına doğru Maraş Caddesi'nde bulunan eski Ticaret Okulu binasında geçici olarak eğitime başlamıştır. 200 öğrencisi bulunan okulda, demir, ahşap ve tesviye atölyeleri bulunmaktadır. Ancak bina bu faaliyetleri gerçekleştirmek için elverişli değildir. Sanat Okulu açılan yıllık sergilerde yaptıkları eserleri halkla paylaşmakta ve civar köylerde de kurslar açarak köylülerin eğitimine katkı sağlamaktadır. (Erel, 1944)

1944 yılından itibaren ihtiyaçlara cevap veremeyen, yetersiz kalan okulun yeniden yapılması gündeme gelmiş ve bu bağlamda Kavakmeydanı Zeytinlik mevkiinde yeni okulun yapılmasına karar verilmiştir. Okul birbirine paralel olan tek katlı dört bloktan(atölye) oluşmaktadır. Bu atölyeler; kaynak, ahşap, demir ve tevsiye atölyeleridir (Halk 1944c.) (Şekil 4.9).



(a) (b)

Şekil 4.9. Trabzon Erkek Sanat Okulu, (a). (Trabzon Valiliği, 1950'li Yıllar); (b). (Özdemir, s. 256, 1969).

Binaların çatıları kırma çatılıdır. Kaynak atölyesinin çatısı diğerlerinden farklı olarak, çatıda mahya boyunca açıklık bırakılmıştır. Bu açıklık, kaynak anında çıkan dumanın dışarı atılmasını amaçlamaktadır (Halk 1947d.).

O yıllarda, Numune Hastanesi, Trabzon Lisesi gibi yapılarla bir arada bulunan lisenin en büyük sorunu diğerlerinde olduğu gibi alt yapı sorunuydu. 1946 yılına kadar Erkek Sanat Okulu'nun yolu ve kanalizasyonu, bulunmamaktaydı (Halk 1947d.).

Günümüzde bu bloklar, Metal Teknolojisi, Mobilya ve İç Mekân Tasarım, Makine Teknolojisi ve İnşaat Teknolojisi alanları olarak kullanılmaktadır.



Şekil 4.10. Erkek Sanat Okulu (Meslek Lisesi) Atölyeleri, (Z. Öztürk, 2024).

4.5. Trabzon Numune Hastanesi, 1947

1937 yılında Bayındırlık Bakanlığı Projeler Bürosunda planı hazırlanan Numune Hastanesinin inşaatına 1938 yılında başlanmıştır. 1945 yılında tamamlanan hastane binası ise 1 Ocak 1947 tarihinde kullanıma açılmıştır. Yaklaşık 36000 metrekare kampüs içerisine kurulan hastane ilk olarak 250 yatak kapasite ile hizmet vermeye başlamıştır. Erken Cumhuriyet Döneminde yapılan en büyük inşaat çalışmalarından biri olan ve bu dönem bölge halkının sağlığı için önemli bir ihtiyacı karşılayacak olan bu hastane şehrin ekonomik gelişimi açısından oldukça önemlidir. (Beker, 1935; 1936). Hastanenin kurulması ile birlikte Trabzon'un bölgede sağlık konusunda merkezi olma özelliğini elde ettiği görülmektedir (Halk Gazetesi, 02/01/1947) (Şekil 4.11).



İDARE YERİ :
TRABZON İSTİKBAL
BASIMEVİ NO. 5
TELEFON : 55
Telgraf : Trabzon - HALK
No. : 1474
Onaltıncı Yıl

HALK

GÜNLÜK SİYASİ GAZETE - TRABZON

Sahibi: Mehmet Kazancıoğlu
Neşriyatı filen idare eden
Yazı işleri Müdürü Ali Kalkan
Gazetemiz ilân münderecatından
mes'uliyet kabul etmez.
Derecedilmiyen yazılar geri
verilmez.
Basıldığı yer :
İSTİKBAL Basımevi - Trabzon

Cumhuriyetimizin Trabzona verdiği büyük eserlerinden biri olan

Nümune Hastanemiz Dün Açıldı

Bir kısım malzemesinin noksan olmasına rağmen hastaneye İlk olarak memleket hastanesinden 32 hasta getirildi

Hastanesi Başhekimi
ZİVER MESÇİ

Hastanenin diğer noksanları bu ay içinde tamamlanacaktır

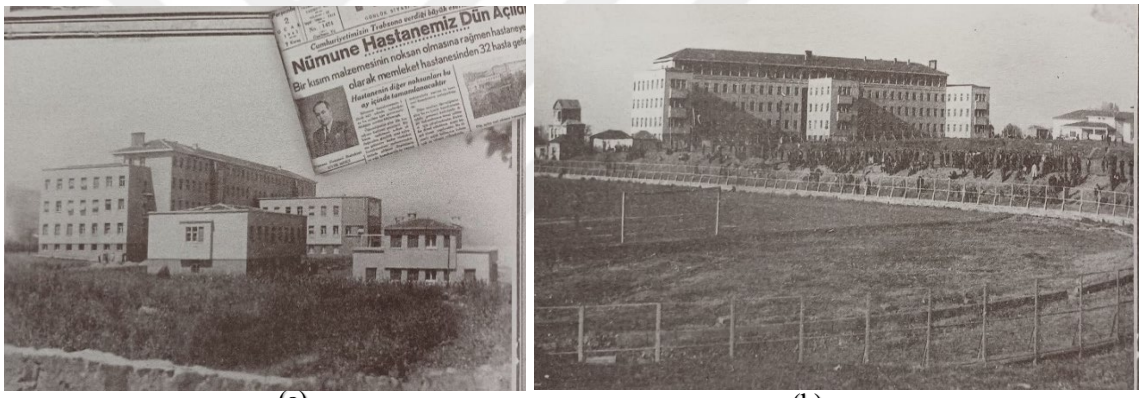
Nümune hastahanemizin 1 Ocak 947 yılında açılacağını ve bu açılma için gayret sarfedildiğini evvelce bildirmiştik.

Öğrendiğimize göre dün hastahane faaliyete geçmiştir. Bir kısım malzemesi noksan olduğundan şimdilik yeni malzeme gelinciye kadar memleket hastahanesinin malzemesinden istifade edilmesi düşünülmüş ve eski hastahanede işe yarayan malzemelerle mevcut 32 hasta yeni hastahaneye yerleştirilmiştir.

Diğer taraftan öğrendiğimize göre bu ay içinde hastahanenin tabib, personel kadrolarile diğer noksanlarının ikmal edilmesi için çalışılmaktadır. Kadrolar ikmal edildikten sonra küşad töreni yapılacaktır. Bu törende sağlık bakanının bulunacağı da tahmin edilmektedir.

Dün açılan yeni nümune hastanesinden genel bir görünüş

Şekil 4.11. Numune Hastanesi Açılışı İle İlgili Gazete Haberi, (Halk Gazetesi, 01.01.1947).



(a) (b)

Şekil 4.12. Trabzon Numune Hastanesi, (a), (b). (Özdemir, s.220 - s.256, 1947-48).



Şekil 4.13. Trabzon Numune (Kanuni Eğitim Ve Araştırma) Hastanesi, (Z. Öztürk, 2025).

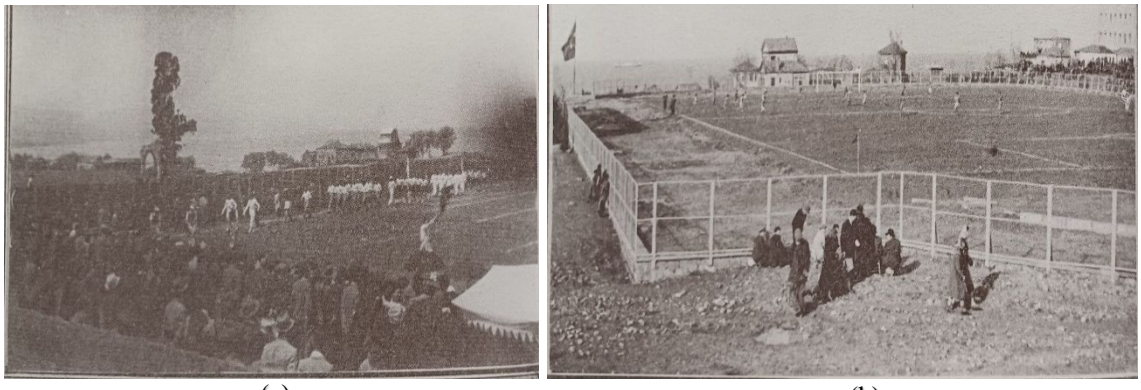


Şekil 4.14. Trabzon/ Numune (Kanuni Eğitim Ve Araştırma) Hastanesi, (Z. Öztürk, 2024).

4.6. Stadyum (Hüseyin Avni Aker Stadı), 1951

Trabzon'da 1932 yılından itibaren bir spor sahasının inşa edilmesi dile getirilmiştir. 1937 yılında Tahsin Uzer'in İstanbul'da gazetelere verdiği demeç, stadyumun hayata geçirilmesine dair atılan ilk adım olarak değerlendirilebilir. (Yeniyol, 1937f). 1937 yılı yaz ayında stadyum inşaatının başlatılacağı Uzer tarafından ilan edilir. Stadyum Lambert'in hazırladığı şehir planı içinde spor bölgesi olarak belirtilen yere inşa edilir. Ancak teknik aksaklıklar nedeniyle proje inşaatı çok sonraları gerçekleşmiştir.

Lambert imar planına göre 1948-1951 yılları arasında Kavakmeydanı'nda tamamlanan H. Avni Aker Stadyumu (Şekil 4.15) 2018 yılında yıkılmıştır ve günümüzde bu alan H. Avni Aker Millet Bahçesi olarak kullanılmaktadır (Yeniyol, 1940b).



(a) (b)

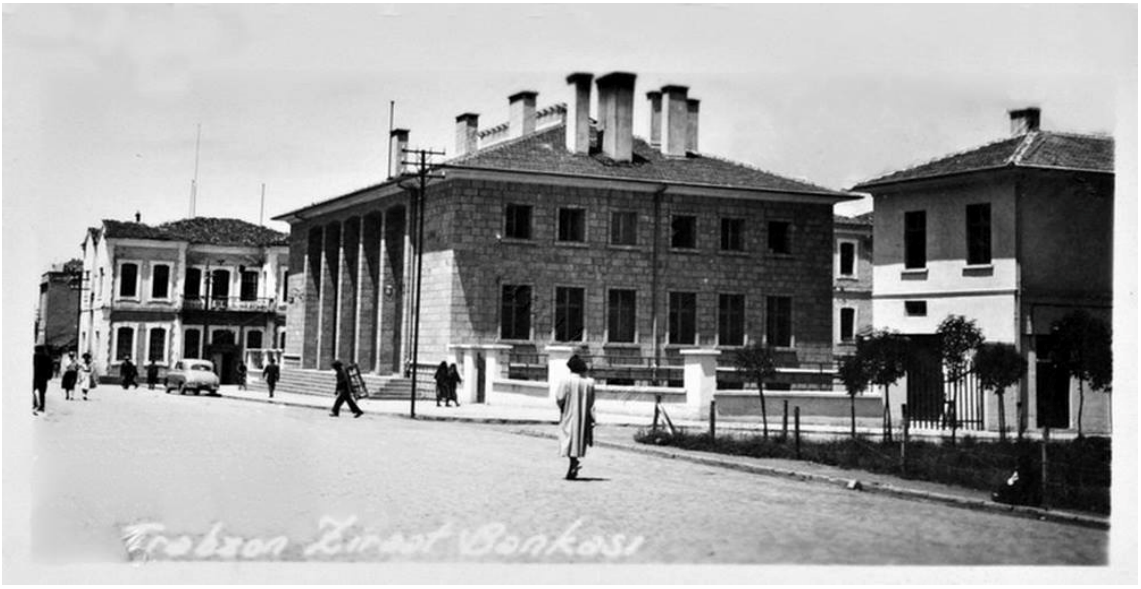
Şekil 4.15. (a). Kavakmeydan Top Sahası, (Özdemir, s.216, 1950 Öncesi); (b). Avni Aker Stadı İlk Hali, (Özdemir, s.216, 1951).



Şekil 4.16. H. Avni Aker Stadyumu, (Uzun, 1975), (61saat.com, 2015).

4.7. Trabzon Ziraat Bankası Binası, 1951

1948-1951 yılları arasında inşa edilen Ziraat Bankası Binası, Maraş Caddesi üzerinde bulunmaktadır. Rus işgali sırasında açılan ve Milli Mücadele Döneminde Maraş Caddesi ismini alan bu cadde o dönem günümüzdeki kadar geniş değildir. Ancak, Lambert planı dahilinde istimlak işlemleri tamamlanmış ve yolun genişletilmesi suretiyle her iki tarafından yapılan istimlaklar sonucunda 1940-1960 yılları arasında Maraş Caddesi bu günkü haline gelmiştir. İstimlak işlemleri yapıldıktan sonra cadde üzerindeki bir çok arsa bankalara satılmıştır. Böylece Maraş Caddesi, içlerinde Ziraat Bankası binası da bulunan bir çok bankanın yer aldığı modern görünümlü Bankalar Caddesi haline gelmeye başlamıştır (Başkaya, 2019, s.70) (Şekil 4.17).



Şekil 4.17. Trabzon Ziraat Bankası Binası, (Url-34, 1950'li yıllar).

Ziraat Bankası Binası, Türkiye'de 1939-1950 yılları arasında etkisini gösteren İkinci Mimari Ulusal Akım üslubundan etkilenerek inşa edilen bir yapıdır. Yığma yapım tekniği ile inşa edilen yapıda malzeme olarak kesme taş kullanılmış ve bina bir bodrum kat, bir zemin kat ve bir normal kattan oluşmuştur (Şekil 4.18 ve Şekil 4.19).



Şekil 4.18. Trabzon Ziraat Bankası Binası, (Z. Öztürk, 2025).

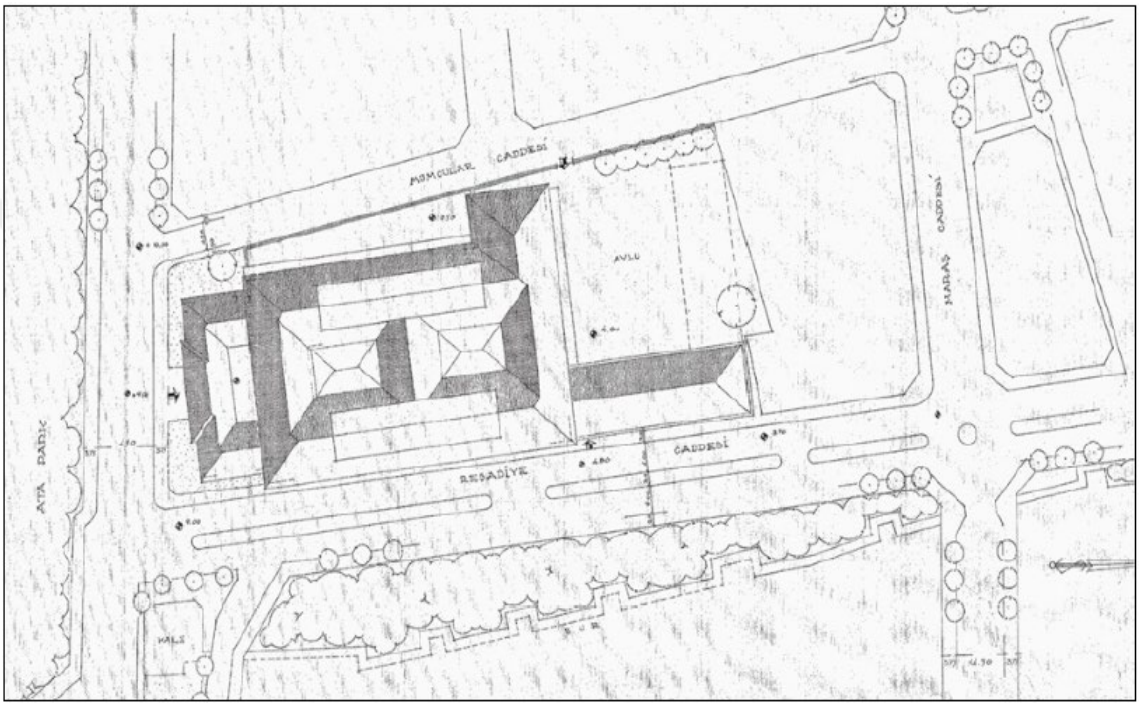


Şekil 4.19. Trabzon Ziraat Bankası Binası, (Z. Öztürk, 2025).

4.8. Trabzon Eski Tekel Binası, 1951

Yapı Atapark'ın kuzeyinde Aşağıhisar surlarına muvazi bir şekilde uzanan toplam alanı 13.299 metrekare olan bir arsa üzerine inşa edilmiştir. İki aşamalı olarak inşa edilen yapının ilk kısmı 1948 yılında inşa edilmiş ikinci kısmı ise 1965 yılında eklenmiştir.

Kuzeyden Maraş Caddesine kadar uzanan binanın taban alanı 11.303 metrekare olup, İkinci Mimari Ulusal Akım üslubunda inşa edildiği görülmektedir (Doğruel, F. Ve Doğruel, A.S., 2000). Tekel Genel Müdürlüğünde 1948 yılında yapılmış ilk mimari çizimleri bulunan bu yapının güney cephesindeki giriş kütlesi, bu kütlenin arkasında bulunan kütle ve doğu cephesinde yer alan ve aynı zamanda avluya bakan kütle ilk etapta diğer kısımlar ise sonradan yapılmıştır (Topaloğlu, 2013) (Şekil 4.20).



Şekil 4.20. Trabzon Tekel Binasının 1948 Yılında Çizilen Vaziyet Planı, (Topaloğlu G. Arşivi).

Yapının ilk tasarımında güney cephesinde bulunan kütle 2 katlı, bu kütlenin hemen kuzeyinde bulunan kütle 5 katlı ve avlunun doğu tarafında yer alan kütle ise 3 katlı olarak tasarlanmıştır. İkinci etapta tasarlanan kütlelerden avlunun batısındaki 3 ve kuzeyinde bulunan kütle beş katlıdır (Topaloğlu, 2013). Başlangıçta Tekel Müdürlüğüne ait olan bu bina daha sonra Trabzon belediyesi tarafından devralınmıştır (Sert, 2004).

Kuruluş amacı tütün bakım ve işleme olan bu yapı işlevini kaybedince Trabzon Belediyesi ve Trabzon Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı ile açılan mimari proje yarışması sonucu aynı arazi üzerinde Alışveriş Merkezi ve Belediye Binası tasarlanmıştır. Arazinin kuzey kısmına Belediye Binası, güney kısmına ise eski Tekel Binasının cephe özellikleri ile benzerlik gösteren Alışveriş Merkezi inşa edilmiştir.



Şekil 4.21. Tekel Binası Doğu Cephesi, (M. Reşat Sümerkan, 1970).



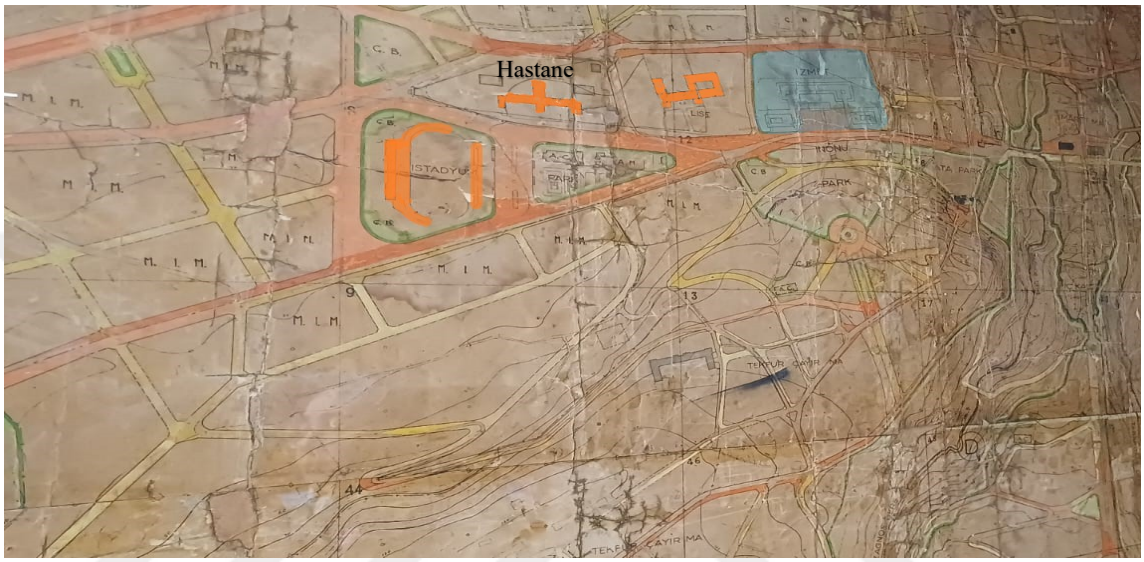
Şekil 4.22. Tekel Binası Güney Cephesi Ve Batı Cephesi, (M. Reşat Sümerkan, 1970).



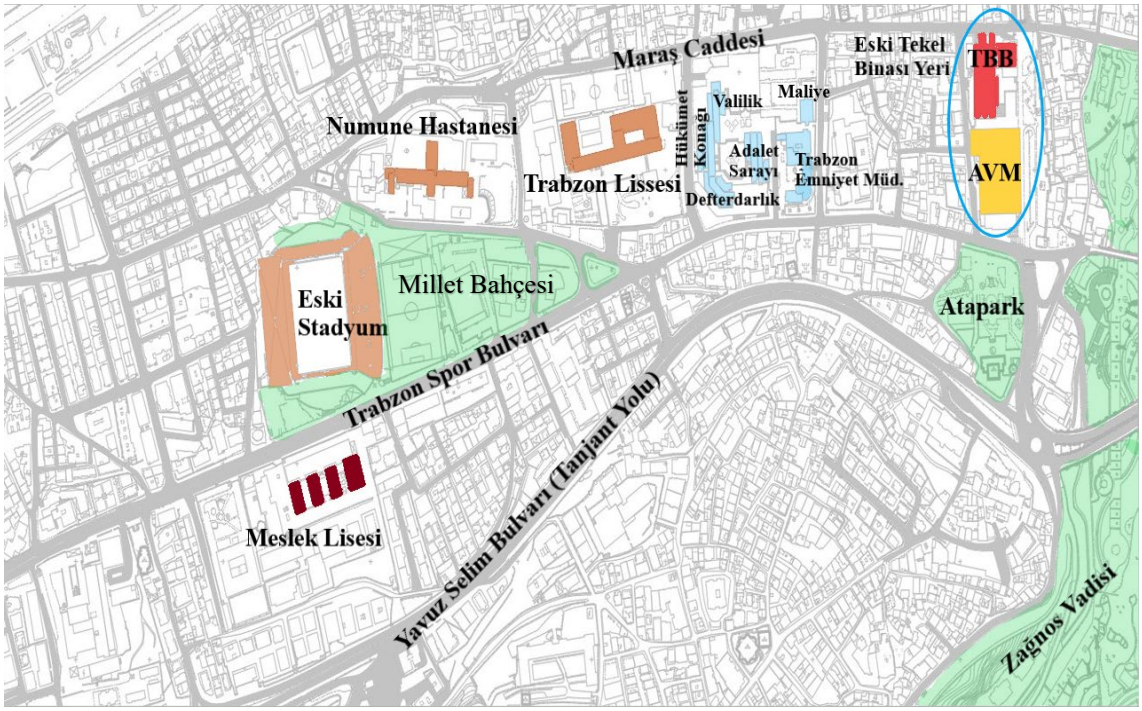
Şekil 4.23. Tekel Binası, (Url-35).

4.9. Valilik Yerleşkesi

Lambert 1938 yılında yaptığı tetkiklerden sonra hazırladığı planda bir hükümet merkezinin tesisini göstermektedir. Raporunda "Yeni Hükümet Merkezi, başlığı altında açıkladığı bu merkezin içerdiği kurumları, Hükümet Konağı, Adliye Sarayı, İnzibat Dairesi olarak belirtir (Lambert Raporu, s. 49) (Şekil 4.24).



Şekil 4.24. Lambert Planında, Trabzon Lisesi, Numune Hastanesi Ve Hizmet Birimlerinin Gösterimi.



Şekil 4.25. Lambert Planındaki Bazı Yapıların Ve Erken Cumhuriyet Dönemi İnşa Edilen Bazı Birimlerin Gösterimi.

Ayrıca, yeni kurulacak bu merkezde, halkın bayramlarda toplanmalarına ve askerin resmi geçidine mahsus bir alanın, hükümet konağının kuzey cephesinden başlayarak Maraş Caddesine paralel olarak uzanacak şekilde tasarlanması gerektiğini belirtir(Lambert Raporu, s. 49)".

Lambert'in hazırladığı planda" Hizmet" olarak belirttiği parselin günümüzde bazı kamu kurumları ile Trabzon Valiliği'nin bir arada olduğu bir kompleksi oluşturduğu ancak bu yapıların 1950'den sonra inşa edildiği görülmektedir. Trabzon'un 2024 yılında incelenen halihazır haritasına göre bu komplekste, Lambert'in de eklediği Hükümet Konağı ve Adliye Sarayı bulunmakta bunun yanı sıra Valilik, Defterdarlık, Maliye Bakanlığı Vergi Denetim Kurulu ve Trabzon Emniyet Müdürlüğü de bulunmaktadır (Şekil 4.26 ve Şekil 4.27).



Şekil 4.26. Trabzon Valilik, (Z. Öztürk, 2025).



Şekil 4.27. Trabzon Valilik, (Google Map, 2025).

BÖLÜM 5

SONUÇ

Trabzon, kuruluşundan itibaren farklı kültür ve medeniyetlerin etkisiyle sürekli bir değişim ve gelişim süreci yaşamıştır. İlk yerleşim yerinin Yukarıhisar olduğu bilinen kent, zamanla kuzeye doğru genişleyerek Ortahisar inşa edilmiştir. Kentte ilk yerleşilen bu bölgenin doğal güvenlik alanında bulunması ve topografik açıdan elverişli koşulları sağlıyor olması ilk yerleşimlerin konumlanmasında belirleyici olmuştur. Bu avantajlar, kent merkezinin kuruluşundan itibaren medeniyetlerin ilgisini çekmiş ve stratejik bir yerleşim yeri olarak önem kazanmıştır. Trabzon'un ilk yerleşim alanı, ilerleyen dönemlerde kente yerleşen diğer uygarlıklar için de bir referans noktası olmuş, yeni yerleşimler genellikle bu ilk yerleşim alanının üzerinde ya da yakın çevresinde konumlanmıştır. Bu süreklilik, kentin tarihsel süreç içerisindeki mekânsal gelişiminin şekillenmesinde etkili olmuştur. Nüfus artışı ve değişen mekânsal ihtiyaçlar doğrultusunda şehir, zamanla doğu ve batı yönlerinde genişlemeye başlamıştır. Bu doğrultuda, kent dokusu, büyüyen nüfusun ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yeniden yapılandırılmış yeni yerleşim alanları ve yeni mekânlar oluşturulmuştur.

Trabzon'un tarihi İpek Yolu üzerinde konumlanması ve bir limana sahip olması, kentin işlevsel kurgusunda temel bir referans noktası oluşturmuştur. Nitekim, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde hazırlanan Lambert İmar Planı'nda Değirmendere ve çevresi sanayi alanı, liman ve Meydan'ı içine alan bölge ise kentin ticari merkezi olarak tasarlanmıştır. Ayrıca bu plan kapsamında, kentin batısındaki Kavakmeydanı'nda spor alanı ve oyun sahaları ile geleneksel kent merkezinden bağımsız olarak kentin batı kesiminde yeni bir şehir merkezi oluşturulması öngörülmüştür. Bu doğrultuda, mevcut kent merkezinden ayrışan bir planlama anlayışı benimsenmiş ve batı yönünde yeni yerleşim alanlarının inşasına başlanmıştır. Bu kapsamda yeni modern kamusal binalar inşa edilmiştir. Bu girişim Trabzon'un mekânsal gelişiminde çok merkezli bir yapı

oluşturma hedefini yansıtmaktadır. Öyle ki, 25.12.2002 gibi yakın bir tarihte, Ortahisar'ın hemen batısında bulunan Tekel Binası ve çevresi, Belediye Meclis Kararı ile onaylanarak yürürlüğe konan Trabzon Revizyon İmar Planı'nda "Özel Planlama Alanı" olarak tasarlanmış ve bu alanda Alışveriş Merkezi ile Belediye Hizmet Binası faaliyete sokulmuştur. Ayrıca, Erken Cumhuriyet Dönemi projelerinden olan Atapark'ın bu alanda yer alması, bölgenin kent içindeki rolünü güçlendirmiştir. Böylece, tek merkezli olan tarihi Trabzon kentinde ikinci bir merkez oluşturulmaya çalışılmış ve mevcut kent merkezinde artan işlevsel yoğunluk bu alana kaydırılarak azaltılmaya çalışılmıştır.

Cumhuriyet Dönemi'nde başlatılan imar çalışmaları, Trabzon'un kent dokusunu yeniden düzenlemiştir. Lambert İmar Planı, şehrin mekânsal organizasyonunda önemli bir rol oynamıştır. Bu plan, kentin işlevsel bölgelere ayrılması, şehirdeki yol akslarının belirlenmesi yeni kamusal alanların oluşturulması ve kentleşme sürecinin hızlandırılması amacını taşımıştır. Lambert Planı ile doğu-batı doğrultusunda şekillenen ana yol aksı, kentin ticaret, yönetim ve kamusal işlevlerini bir araya getiren bir omurga niteliği kazanmıştır. Bu ana aksı oluşturan Maraş Caddesi, şehrin merkezinden doğuya ve batıya doğru uzanan bir ulaşım ve gelişim hattı oluşturmuştur.

Trabzon'un en önemli caddesi olan Maraş Caddesi Rusların kenti işgal ettikleri dönem açılmış ve kentin önemli bir ticaret merkezi konumuna gelmiştir. Doğu-Batı yönünde şehri kesen bu cadde, Meydan'ı ticaret merkeziyle ve limanla doğrudan bağlamıştır. Bu dönem, Maraş Caddesi üzerinde sağlık tesisi, okul, fabrika gibi kamusal yapılar inşa edilmiştir. Maraş Caddesi'nden sonra, Atatürk'ün ilk kazmayı vurduğu Gazipaşa Caddesi açılmıştır. Gazipaşa Caddesi, Meydan'ın başlangıcında yer almakta ve Maraş Caddesi ile birleşmektedir. Bu caddeler, Trabzon'un mekânsal gelişiminde önemli bir aks oluşturmuş, kentin ana arterleri haline gelmiştir. Cumhuriyet Dönemi'nde modern ihtiyaçlara cevap verecek şekilde yeniden düzenlenen Maraş Caddesi, Lambert Planı doğrultusunda yolun her iki tarafından yapılan istimlakler sonucunda genişletilmesiyle bu gün ki haline 1940-60 yılları arasında ulaşmıştır. Trabzon'un en eski caddelerinden olan ve Maraş Caddesine muvazi bir şekilde uzanan Uzunsokak ve Kunduracılar Caddesi Cumhuriyet öncesi dönemlerde olduğu gibi Erken Cumhuriyet Dönemi'nde de kentin önemli ticaret merkezleri arasında yer almaya devam etmiştir. Tüm bu caddeler kentsel alanların birbirine entegrasyonunu sağlamış, şehirdeki sosyal ve ekonomik etkileşimi arttırmış, şehir planlanmasının daha düzenli olmasını sağlamıştır.

Ayrıca, Lambert 1937 yılında hazırladığı plan ve raporunda Tabakhane Vadisini ikinci bir köprü ile geçen ve Zağnos Köprüsünün bir miktar genişlemesiyle oluşan yeni bir yol önerisi sunmuştur. Bu yola benzer bir güzergâhın 2000'li yıllarda Tanjant Yolu (Yavuz Selim Bulvarı) adıyla inşa edildiği görülmüştür. 1970 yılında bu alternatifte bir yolun, bir proje yarışması kapsamında tasarlanarak onaylandığı görülmüştür. Ancak, raporlarda bu yolun tarihi kentin güneyinden, surlara değmeyecek şekilde teğet olarak geçirilmesi gerektiği belirtilir. Böylelikle, yeni yolun antik kente değmeden, zarar vermeyecek şekilde koruyucu bir yaklaşımla ve yeni kentsel yerleşim alanları oluşturarak planlanması hedeflenmiştir. Ancak bu yol hattının güneyden kuzeye çekilerek günümüzdeki şekli ile inşa edildiği görülmektedir. Tanjant Yolu tarihi kent merkezinden ve surlardan geçerek, çevresindeki geleneksel sivil mimari örneklerine zarar vermiş ve tarihi dokuya verdiği tahribat nedeniyle kent belleğinde tartışmalı bir yer edinmiştir.

Cumhuriyet'in ilanı ile başlayan süreçte Trabzon'un kent dokusu planlı bir şekilde ele alınmış, yol ağları, meydanlar ve yapılaşma alanlarının düzenli bir biçimde planlanması sağlanmıştır. İnşa edilen kamu binaları, eğitim yapıları ve ticaret merkezleri, şehrin sosyo-ekonomik yapısını da güçlendirmiştir. Bu süreçte kent merkezinde yer alan ve plan dahilinde oluşturulan işlevsel bölgelerin odak noktası olabilecek kısımlarında konumlanan mezarlık alanları yeniden düzenlenerek parklara ve spor alanlarına dönüştürülüp kentsel ve kamusal yaşamın önemli birer bileşenleri haline getirilmiştir. Böylece, bu dönem modern şehircilik anlayışı doğrultusunda kentsel mekânların daha verimli kullanılması ve özellikle halkın sosyal, sportif ve rekreatif ihtiyaçlarına cevap verebilecek kamusal alanların arttırılması amacı hedeflenmiştir.

Erken Cumhuriyet Dönemi (1923-1950) Trabzon'da yapılan imar faaliyetlerinde kent işlevsel bölgeler halinde yeniden yapılandırılmıştır. Bu kapsamda, tarihi Trabzon kentinin merkezinde, özellikle Tabakhane Vadisi'nin kenarında yer alan debbağhane dükkânları ile kent merkezinde bulunan gürültü yapan tamirhaneler ve küçük sanayi atölyeleri, Değirmendere bölgesine taşınmıştır. Ayrıca koku yayan sanayi tesisleri, balık yağı fabrikası, hayvan mezbahası ve laboratuvarı aynı bölgeye konumlandırılmıştır. Hayvan ticaretinin daha etkin bir şekilde yürütülmesi için Değirmendere'de, Trabzon-Erzurum yoluyla bağlantılı ve iskeleden hayvan yüklemesini kolaylaştıracak bir ticaret iskelesi kurulmuştur. Böylece kent merkezi daha düzenli bir yapıya kavuşurken, sanayi ve bazı ticari faaliyetler kent dışındaki belirlenmiş alanlarda toplanmıştır.

Bu dönem, kentte, halkın temiz ve sağlıklı suya erişimini sağlamak amacıyla içme suyu tesisatı tamamlanmıştır. Aynı zamanda, kentin elektriğe olan ihtiyacını karşılamak üzere bir elektrik santrali kurulmuştur. Basit motorlarla kablolar çekilerek, yalnızca belirli alanlar kısmi olarak aydınlatılırken, yapılan elektrik santrali ile şehrin büyük bir kısmının elektrik ihtiyacı karşılanmıştır. Elektriğin üretilmesiyle farklı iş kolları açılmış ve elektrikle üretim yapan fabrika ve atölye sayılarında artış görülmüştür.

Erken Cumhuriyet Dönemi, Türkiye genelinde olduğu gibi Trabzon'da da kentsel gelişim ve modernleşme sürecinin yoğun bir şekilde yaşandığı bir dönem olmuştur. Bu çalışma, Cumhuriyet'in modern şehircilik anlayışı çerçevesinde Trabzon'un kentsel gelişimini, imar planlarını, mekânsal dönüşümlerini ve şehrin nasıl işlevlendirildiği gibi konuları incelemeyi amaçlamıştır. Bu doğrultuda, dönemin imar faaliyetleri başta olmak üzere, Lambert İmar Planı ve kentsel müdahaleler ele alınmış kent merkezindeki dönüşüm süreçleri ayrıntılı bir şekilde analiz edilmiştir.

Cumhuriyet'in modernleşme hedefleri doğrultusunda Trabzon'da gerçekleştirilen kentsel müdahaleler, kent merkezinde yapısal bir dönüşüm ve gelişimi, beraberinde getirmiştir. Bu dönem kentte bazı alanlar yeniden düzenlenerek kamusal kullanıma açılmış ve bazı bölgelerde yeni yapılar inşa edilerek mevcut kentten bağımsız yeni merkezler oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda 1950'li yılların başlarında, kentin batı tarafında numune bir mahalle oluşturmak maksadıyla Yenimahalle kurulmaya başlamıştır. Henüz 1950'li yıllara gelmeden bu gölgede iki lise binası ve hastane inşa edildiği görülmektedir. Ayrıca kentin ana aksı olan Maraş Caddesinin, kurulacak olan Yenimahalle'ye kadar ulaşıyor olması ve bu alanın yeni yerleşim yeri için uygun coğrafik koşulları sağlıyor olması, numune mahallenin burada kurulmasında ve kentin batı tarafı olan bu alana doğru büyümesinde etkili olmuştur. Yenimahalle, Trabzon Belediyesi tarafından kent bilinci ile oluşturulan ilk planlı yapılanma örneğini veren yerleşim yeridir. Ancak, 1950'lerden sonra köyden kente süren göçlerle birlikte artan konut ihtiyacı hızlı konutlaşma sürecini getirmiş böylece plansız yapılaşma hızlanmıştır.

1950'li yılların sonlarında kentin doğu tarafında Trabzon Kalkınma Cemiyeti tarafından Kalkınma Mahallesinin kuruluş çalışmaları başlatılmıştır. O dönem yayınlanan Doğu Gazetesinde Değirmendere mevkiinde modern bir Kalkınma Mahallesi kurulacağı belirtilmiştir. 1955 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi'nin kurulması ve 1957 yılında

Trabzon Havalimanı'nın hava trafiğine açılmasıyla birlikte, Trabzon kentinin doğu yönünde gelişim göstermeye başladığı görülmektedir. Bu gelişmelerle birlikte kent hem mekânsal olarak hem de mahalle düzeyinde doğuya doğru genişlemiştir.

Tüm bu gelişim ve dönüşümler kentin, sosyal ve kamusal yaşamının yeniden şekillenmesine zemin hazırlamıştır. Erken Cumhuriyet Dönemi ile birlikte kentin batı yönde gelişmeye başladığı, 1950'li yılların sonlarına doğru ise bu gelişimin doğu yönünde devam ettiği, kamusal alanların ve açık alanların arttırılmasıyla toplumsal etkileşimin desteklendiği görülmüştür. Ayrıca, yol yapımları ve meydan düzenlemeleri, kentsel ulaşımı kolaylaştırmış ve kent estetiğine katkı sağlamıştır.

Bu süreç, planlı bir gelişim ve dönüşüm süreci olmasının yanı sıra, Trabzon'un kent kimliğinin yeniden inşasında da etkili olmuştur. Modernleşme sürecinin bir parçası olarak yapılan bu mekânsal müdahaleler, kentin geleneksel dokusu ile modern şehircilik unsurlarını bir araya getirmiş, Trabzon'u Cumhuriyet'in modernleşme politikalarının bir yansıması haline getirmiştir.

Araştırma kapsamında elde edilen bulgular, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Trabzon'un geçirdiği kentsel gelişimin planlı bir modernleşme hamlesi olduğunu ortaya koymaktadır. Kent merkezindeki kamusal alanların genişletilmesi, imar planlarının uygulanması, kamusal binaların inşası, ve ulaşım ağının geliştirilmesi, modern şehircilik ilkeleri doğrultusunda gerçekleşmiştir.

Bu çalışma, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde (1923-1950) Trabzon'un şehircilik politikalarının mekânsal yansımalarını ve işlevsel organizasyonunu ortaya koyarak, söz konusu dönemdeki kentsel gelişim sürecine ışık tutmayı amaçlamaktır. Bu dönemde kentte gerçekleştirilen tüm faaliyetler, Trabzon'un, Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte nasıl şekillendiğini ve modern şehircilik anlayışına nasıl entegre olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Bu dönem yaşanan dönüşüm ve yenilikler kentin fiziksel yapısını ve sosyal dokusunu yeniden şekillendirmiştir. Trabzon'un kentsel belleği, bu süreçte atılan adımların izlerini günümüze taşımakta ve kentin tarihi dokusu ile modernleşme arasında kurulan dengenin ne ölçüde yansıdığını ortaya koymaktadır.

KAYNAKLAR

Aksoy, Ö., Aydemir, Ş., Ertürk, Z., Özen, H. (1973). Trabzon Kavakmeydanı Yerleşmesi Üzerinde Bir Genelleme. Mimarlık 76/3. s.104-112.

Aksoy, V. (2018). İngiliz Ticaret Raporlarında (1908-1913) Trabzon. *KTÜ Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü.* s.58, ss. 50-74.

Aksu, N.S., Türk, Y.A. (2021). Geçmişten Günümüze Zanaat ve Zanaat Mekânları: Trabzon Kenti Örneği. *Art-Sanat*. s.15, ss. 317-345.

Albayrak, H. (2010). *Dünden Bugüne Trabzon Basını, 1869-2009*. Trabzon: Trabzon Vakfı.

Albayrak, H. (1998). *Trabzon Ortahisar ve Çevresi.* Ankara: Kozan Ofeset.

Atam, Ş. (2020). Osmanlı Arşiv Belgeleri Işığında Yenileşme Döneminde Doğu Karadeniz'de Karayolu Ulaşımı. . Okur, M. (Ed.), Köksal, Ü. (Ed.), Aksoy, V. (Ed.), *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım.* (s. 209-234). Trabzon: KTÜ.

Aydın, E. (2011). *Trabzon'un B Kapısı Kalkınma.* İstanbul: Heyamola.

Bal, M.A. (2011). Trabzon'un Rus Donanmasınca Bombardımanı ve Bombardımanın Trabzon'a Etkileri. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi.* s.81, 545-576.

Balambar, Ş. (Ed.), Demir, C. (Ed.), Berber, E. (Ed.), Erdoğan, A. (Ed.), Karasüleymanoğlu, S. (Ed.), (2016). *"Müdahale Mücadele ve Planlama" Bildiriler Kitabı,* Ankara: Aydan.

Başkaya, M. (2019). *Trabzon'un Yakın Tarihinden Kesitler.* İstanbul: Kriter.

Başkaya, M. (2019). Trabzon İlini Kalkındırma Cemiyeti'nin Kuruluşu Faaliyetleri ve Bu Kapsamda Ortaya Çıkan Bir Mahalle: Kalkınma Mahallesi. Mavi Atlas. 7(2), 321-337. https://doi.org/10.18795/gumusmaviatlas.627046.

Başkaya, M. (2014). Tek Parti Döneminde Trabzon Ekonomisi (1923-1950). Sosyal Bilimler Dergisi. s.7, 17-32.

Bayartan, M. (2007). Kentsel İşlevler Ve Trabzon Örneğinde Özel İşlevlerin Kentsel Gelişime Etkileri. *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi,* s.13, ss.123-135.

Bayram, Ş., Yılmaz Yıldırım, D. (2024). Trabzon Kentinin Ulaşım Kararları ve Uygulamalarının Kent Kimliğine Etkisi. *Journal of Architectural Sciences and Applications.* 9(1), 468 - 491.

Belediye Otobüsleri. (1945, 10 Nisan). Trabzon Halk Gazetesi.

Beyazlı, D. (Ed.), Erbay, M. (Ed.), Özlü, S. (Ed.), (2021). *Doğu Karadeniz Yapılı Çevre Tartışmaları.* Lyon: by Livre de Lyon.

Cumhuriyet'in 25 yılda Trabzon'da yaptığı işler. (1948, 29 Ekim). Yeniyol Gazetesi.

Çakıcı, N. (2022). Trabzon'da Nüfusun Gelişimi ve Dönüşümü. Öksüz, H. (Ed.), Usta, V. (Ed.), İnan, K. (Ed.). *Trabzon Tarihi İkinci Cilt.* (s.11-48).

Çakıcı, N. (2018). Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Trabzon'un Nüfusuna Dair Bir Değerlendirme. *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi,* 4/6, ss.331-345.

Çaykıran, G. (2021). Birinci Dünya Savaşında Trabzon'un İşgali ve Müslüman Mültecilerin Durumu. *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi (ATAD).* s.33, 123-150.

Çelik, R. (2022). Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Trabzon. Öksüz, H. (Ed.), Usta, V. (Ed.), İnan, K. (Ed.). *Trabzon Tarihi Birinci Cilt.* (s.571-623).

Çelik, Ş. (2022). Cumhuriyet Döneminde İran Transit Ticaretini Geliştirme Çabaları (1923-1950). *İran Çalışmaları Dergisi,* s.1, ss. 27-61.

Çiçek, R. (2017). Çok Partili Hayata Geçişte Trabzon Basını (1945-1950). *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi.* 3(3), 129- 166.

Çiçek, R. (2011). *Trabzon'da Belediye Ve Belediyecilik (1919-1925).* Trabzon: Serander.

Çulha Ş. (1948, 27 Nisan). Eski Trabzon Yeni Trabzon. Trabzon Yeniyol Gazetesi

Demirkaya, F.Ü., Yavru, M. (2021). Osmanlı Dönemi Trabzon'unda Salgınlar ve Karantina Binaları (1838-1914). *Megaron,* 4, s. 702-720.

Demirkaya, F.Ü., Kırcı, O. (2020). Memleketini Anlatan Seyyahlar: Trabzonlu Seyyahların Metinlerinde Trabzon. *SEFAD*. (43), 435-466.

Demirkaya, F.Ü., Tuluk, Ö.İ. (2018, Ekim). Komnenos Hanedanlığından Osmanlı'ya Trabzon Mahalleleri: Kentsel Dinamikler Bağlamında Bir Fiziksel Gelişim Okuması. Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu.

Düzenli, E. (2021). Merkeziyetçi Temayüller ve Trabzon'da Modern Kamusal Yapıların İnşası (1937-1944). Kent Araştırmaları Dergisi. 33, 934-964.

Düzenli, E. (2010). Cumhuriyet'i Trabzon'da İnşa etmek: Trabzon Belediye Meclisi Zabıtnamelerinde "Meydan", "Anıt", "Müze" ve "Sinema" Tartışmaları. Tuluk,

Ö.İ. (Ed.), Düzenli, H.İ. (Ed.), Trabzon Kent Mirası Yer-Yapı-Hafıza (s. 265-288).

Düzenli, E. (2010). J.H. Lambert Trabzon'da,, Yıl 1937: Trabzon'da "Şehirleşme" Çabaları, Lambert'in "Trabzon İmar Planı ve İzah Raporu" Üzerine Notlar. Tuluk, Ö.İ. (Ed.), Düzenli, H.İ. (Ed.), Trabzon Kent Mirası Yer-Yapı-Hafıza (s. 291-351).

Düzenli, E. (2009). Cumhuriyet Dönemi'nde(1923-1960) Modernite Düşüncesinin Mekânsal Kuruluşu: Merkez-Periferi Dinamikleri Bağlamında Trabzon Örneği, Doktora Tezi. Karadeniz Teknik Üniversitesi/ Fen Bilimleri Üniversitesi. Trabzon.

Düzenli, H.İ. (2010). Osmanlı Mimarlığını Trabzon'dan Okumak: Gülbahar Hatun ve İskender Paşa Camileri Karşılaştırması. Tuluk, Ö.İ. (Ed.), Düzenli, H.İ. (Ed.), Trabzon Kent Mirası Yer-Yapı-Hafıza (s. 191-204).

Erdal, İ. (2017). Erken Cumhuriyet Dönemi (1920-1938) Büyükelçilik Raporlarında Trabzon-Tebriz, Transit Yolu Projesi. *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı.* s.23, ss.45-60

Erol, F. (2023). *Arşivdeki Trabzon*. Trabzon: İnkilap.

Erüz, C., Erbaş, Y.S. (2020). Antik Çağdan 20. Yüzyılda Doğu Karadeniz'de Limanlar (Trabzon), Kervan ve Askeri Güzergahlar: Kültür Rotaları. Okur, M. (Ed.), Köksal, Ü. (Ed.), Aksoy, V. (Ed.), (2020). *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım.* Trabzon: KTÜ.

Güneroğlu, N., Bekar, M. (2017). Dönüşüm ve Kimlik Kavramı: Trabzon Örneği. Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi. 17(4), 580-593.

İpek, N. (2006). Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838-1900). *Karadeniz İncelemeleri Dergisi.* s.1, ss.107-121.

Karaca, Ö. (2020). Tarihin İz Dokunduğu ve Ses Verdiği Güzergah İpek Yolu. *Tarih Araştırmaları Dergisi.* s.71, 15173.

Karakaş, A., Atalay, N.G. (2023).Trabzon Kavak Square And Huseyin Avni Aker Stadium*, Sanat &Tasarım Dergisi.* 13 (1), s. 28-50.

Karpuz, H. (2021). Fetih Öncesi Trabzon Şehrinin Mimari Mirası. Öztürk, T. (Ed.) *Trabzon'da Fetih ve Şehir*. (s.47-91).

Kısa, A. (2020). Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Trabzon Vilayetinde Yolların Durumu ve Askeri Nakliyat Üzerine Etkileri. Okur, M. (Ed.), Köksal, Ü. (Ed.), Aksoy, V. (Ed.), (2020). *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım.* (s.401-465). Trabzon: KTÜ.

Köksal, Ü. (2020). 1930 Belediye Kanunundan Lambert Planı'na Trabzon Belediyesinin Şehir İçi Ulaşım Faaliyetleri. Okur, M. (Ed.), Köksal, Ü. (Ed.), Aksoy, V. (Ed.), *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım.* (s.515-564). Trabzon: KTÜ.

KTÜ, Faik Ahmet Barutçu Kütüphanesi.

Küçükuğurlu, M., Başkaya M. (2019). *Sorularla Trabzon Tarihi*. Konya: Çizgi.

Küçükuğurlu, Murat. (2018). Trabzon'da Modernleşmenin Simgesi Olarak Meydan-ı Şarki. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi.* 63, 617-638.

Küçükuğurlu, M. (2015). Cumhuriyet Dönemi'nde Trabzon'un Su Meselesi ve Atasu Projesi. *Erzurum Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Teknik Üniversitesi.* s.1, ss.7-30.

Küçükuğurlu, M. (2011). Visera (Işıklar) Santrali ve Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi'nin Faaliyetleri. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi.* 103, 101-124.

Küçükuğurlu, M. (2007). Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği: Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketinin Kuruluşu. *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi.* s.3, 91-119.

Lambert, J.H. (1939, Ekim). Trabzon Müstakbel Planı. Trabzon Şehir Müzesi.

Lambert, J.H. (1938). Trabzon Şehrinin Haritası. *Belediyeler Dergisi*. s.28, 20-21.

Lambert, J.H. (1938). Şehircilik Mütehassısı Mimar J.H. Lambert Tarafından Avan Projesinde Teklif Edilen Trabzon Meselesi ve Plân Harekâtı Üzerine İptidai Rapor (28 Ağustos-8 Eylül 1937): Esbabı Mucibe. *Belediyeler Dergisi.* s.29, ss.36-43.

Lambert, J.H. (1936-1938). Trabzon İmar Planı ve İzah Raporu. (s. 36-57).

Numune Hastanemizin Açılış Töreni. (1947, 24 Temmuz). Trabzon Halk Gazetesi.

Numune Hastanemiz Dün Açıldı. (1947, 2 Ocak). Trabzon Halk Gazetesi.

Okur, M. (Ed.), Köksal, Ü. (Ed.), Aksoy, V. (Ed.), (2020). *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım.* Trabzon: KTÜ.

Öksüz, H. (Ed.), Usta, V. (Ed.), İnan, K. (Ed.). (2022). *Trabzon Tarihi Birinci ve İkinci Ciltler.* Trabzon: HCR Ajans.

Öksüz, H. (Ed.), İnan, K. (Ed.), Usta, V. (Ed.), (2009). *Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Tarihi 1884-1950.* Trabzon: İber.

Öksüz, M. (2010). Trabzon'da Dere İslahına İlk Örnek: Debbağhane ve Zağnos Derelerinin Yüz Yıl Önceki Hali. *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi.* 8, s. 91-109.

Öksüz, M. (2005). Kuruluşundan 19. Yüzyıla Kadar Trabzon Tarihine Kısa Bir Bakış (II). *Karadeniz Araştırmaları Dergisi.* 6, s. 97-107.

Özdemir, Y.B. (2019). *Fotoğraf ve Gravürlerle Trabzon Şehrengizi.* Trabzon: Mor Taka.

Özdemir, Y.B. (2011). *Ayasofya Mahrem Kemik Falı ve Lacivert.* İstanbul: Heyamola.

Özdoğan, H. (2019). Kentsel Aidiyette Meydanlar, Trabzon Belediye Meydanı Örneği. Şehir Plancıları Odası/Planlama. 3, s. 229-246.

Öztürk, T. (Ed.) (2021). *Trabzon'da Fetih ve Şehir.* İstanbul: Seçil.

Öztürk, O. (2018). Trabzon Visera(Işıklar) Hidroelektrik Santrali Restorasyon Önerisi, Yüksek Lisans Tezi. Karadeniz Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü. Trabzon.

Siyavuş, A., Belge, R. (2022). Trabzon Şehrinde Nüfusun Gelişimi Ve Mekânsal Dağılışı, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi.* 33, s. 215-232.

Sofuoğlu, Ü., Yalçınkaya, Ş. (2022). Yok Olan Spor Yapılarının Ardından Kentte Yıkma Eylemi ve Bellek: Trabzon Örneği. Planlama. 32(1). 143–161.

Şehrimizin kalkınması ile alâkalı çok mühim ve hayırlı bir teşebbüs "Değirmendere'de 200 evli modern bir Kalkınma Mahallesi kuruluyor". (1956, 7 Şubat). Trabzon-Doğu Gazetesi.

Topaloğlu, G., Beşgen, A. (2017). Bir Kolektif Bellek Hikayesi: Trabzon Tekel Binası ve Çevresinin Anlattıkları. *Kent Araştırmaları Dergisi.* s.22, ss.692-721.

Trabzon Halk Kütüphanesi.

Trabzon/Ortahisar Belediyesi. NetGIS Harita Uygulaması.

Trabzon/ Ortahisar Belediyesi İmar Müdürlüğü Arşivi. Yılar içinde Ortahisar İlçesinin İmar Planlarının Gelişimini Gösteren Harita. (29/04/2024 tarihinde temin edildi).

Trabzon/ Ortahisar Belediyesi İmar Müdürlügü. Ortahisar İlçesi Halihazır Harita. (29/04/2024 tarihinde temin edildi).

Trabzon Belediyesi, (2007). "Sağlıklı Kent Planlama Projelerimiz". https//www.yumpu.com>document>view>powerpoint adresinden alındı.

Tuluk, Ö.İ. (2021). Fethin Trabzon'unda İmar ve İnşa. Öztürk, T. (Ed.), *Trabzon'da Fetih ve Şehir*. (s. 257-280). İstanbul: Seçil.

Tuluk, Ö. İ.; Üstün, F. (2018). Komnenos Hanedanlığından Osmanlı'ya Trabzon Mahalleleri: Kentsel Dinamikler Bağlamında Bir Fiziksel Gelişim Okuması. Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu, s.35, ss.713-723

Tuluk, Ö.İ. (Ed.), Düzenli, H.İ. (Ed.), (2010). *Trabzon Kent Mirası Yer-Yapı-Hafıza.* İstanbul: Klasik.

Tuluk, Ö.İ. (2010). Osmanlı Dönemi Trabzon'unda Mimari Yapı Kültürü. Tuluk, Ö.İ. (Ed.), Düzenli, H.İ. (Ed.), Trabzon Kent Mirası Yer-Yapı-Hafıza (s. 31-53).

Tuluk, Ö.İ. 2010). İmâret-i Hatuniye'den Atapark'a: Trabzon'da Kamusal Alan Dönüşümüne Erken Bir Tanıklık. Tuluk, Ö.İ. (Ed.), Düzenli, H.İ. (Ed.), Trabzon Kent Mirası Yer-Yapı-Hafıza (s. 121-144).

Tuluk, Ö.İ. (2007). Trabzon İskender Paşa Camii: Fiziksel Gelişim Süreci Üzerine Tarihsel Bir Değerlendirme. Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi. s.3, ss. 9-24.

Ural, S. (2009). Atatürk Dönemi Trabzon'da Sosyal ve Ekonomik Gelişmelerden Bazı Kesitler. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi.* s.41, ss. 307-326.

Ural, S. (2007). Mütareke Döneminde Trabzon Vilayetinin Sosyal ve Ekonomik Durumunu Düzeltmeye Yönelik Çalışmalar. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi.* s.32, 269-287.

Url-1 https:// arkitera.com/v1/haberler/2005/04/04/trabzon.htm

Url-2 http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=366

Url-3 https://mimdap.org/2008/07/trabzon-lisesi-kaydyryldy/

Uzun, M. (Ed.) (2020). *Şehrimiz Trabzon.* Trabzon: Trabzon Büyükşehir Belediyesi.

Üçüncü, U. (2022). Milli Mücadele Döneminde Trabzon. Öksüz, H. (Ed.), Usta, V. (Ed.), İnan, K. (Ed.). *Trabzon Tarihi Birinci Cilt.* (s. 535-569).

Valimiz dün gazetecilerle bir konuşma yaptı/ Yeni Hükümet Konağı, su ve elektrik, Tütün İşletme Evi, asfalt yol, Şehir Oteli, Banka binaları ve derelerin kapanması konularında izahat verdi. (1948, 13 Nisan). Trabzon-Halk Gazetesi.

Visera(Işıklar) Hes Arşivi. (04/05/2024).

Yeni Hükümet Binası. (1945, 2 Mart). Trabzon-Halk Gazetesi

Zengin, M. (2019). Karadeniz Türk Balıkçılığının Yüz Yıllık Tarihine Genel Bir Bakış. *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi.* 5/7. 31-67.

Zorlu, T. (2011). Trabzon Gülbahar Hatun ve Emir Mehmet Türbeleri. *Vakıflar Dergisi*, 35, 215-233.

Zorlu, T., Aydıntan, E., Engin, E. (2010). Kent Kimliği: Tanjant ve Karadeniz Sahil Yollarının Trabzon Kent Kimliğine Etkileri. *Mimarlık Dergisi.* s. 352, Mart-Nisan.

ÖZGEÇMİŞ

Zeynep ÖZTÜRK, İlk ve ortaöğretimini 2002 yılında Pınaraltı Keleşli İlköğretim Okulu'nda birincilikle tamamladı. 2006 yılında Trabzon Fatih (Yabancı Dil Ağırlıklı) Lisesi'nden mezun oldu. 2010 yılında Rize Üniversitesi İnşaat Bölümü, İnşaat Programını bitirdi. 2014 yılında İstanbul Aydın Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Mimarlık Bölümünden mezun oldu. 2023 yılında Trakya Üniversitesi Mimarlık Anabilim Dalında Yüksek Lisans Eğitimine başladı.