



Samsun Haritalarına Göre Kentsel Gelişim ve Planlama (1850-1949)

*

Evrım Düzenli¹

ORCID: 0000-0003-0658-2403

Öz

Samsun, 18.yüzyıldan itibaren bir ticaret kenti görünümüne sahip olmaya başladı. Bunun için gerekli koşulların ortaya çıkışı çeşitli sebeplere bağlanabilir. Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, bu dönemlerde hızla sanayileşen Avrupa için geniş tarımsal üretim potansiyeline sahip olması ve Anadolu'daki diğer hammadde kaynaklarının güzergahı üzerindeki bir liman kenti oluşu, bunlardan bazılarıdır. Bununla beraber 1869 yangını, kentte hızla artan ve değişen faaliyetlere uygun mekânsal düzenlemelerin yapılmasına zemin hazırlamıştır. Bu şekilde, kentte, modern anlamda planlama çalışmasının, Anadolu'daki birçok yere göre oldukça erken bir tarihte başladığı görülür. Kentte gerçekleştirilen ilk planlama 1870 tarihlidir. Kent, 1940'lı yıllarda ikinci bir planlama girişimine daha sahne olur. 1870'ten 1950'ye kadarki çalışmalarla, kentin bir eylem alanı haline gelmesi, bu döneme ilişkin çeşitli haritaların üretilmesinde etkili olmuştur. Bu haritalar, 1850'den itibaren kentsel gelişim sürecini takip etmeye imkân tanır. Çalışma, 1850'lerden itibaren 1949'a kadarki kent gelişiminin ana eksenini ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır. Bunun için Trabzon Vilayet Salnameleri (TVS) başta olmak üzere Osmanlı arşivleri, kentte çıkan yerel gazetelerden Ahali'nin 1933-1955 tarihleri arasındaki sayıları, Arkitekt dergisinde yer alan haber ve yazılar ile dönemin diğer kaynaklarından faydalanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Samsun, planlama, kentsel gelişim, harita.

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Samsun Üniversitesi, E.mail: evrim.duzenli@samsun.edu.tr



Urban Development and The Planning According To the Samsun Maps (1850-1949)

*

Evrım Düzenli²

ORCID: 0000-0003-0658-2403

Abstract

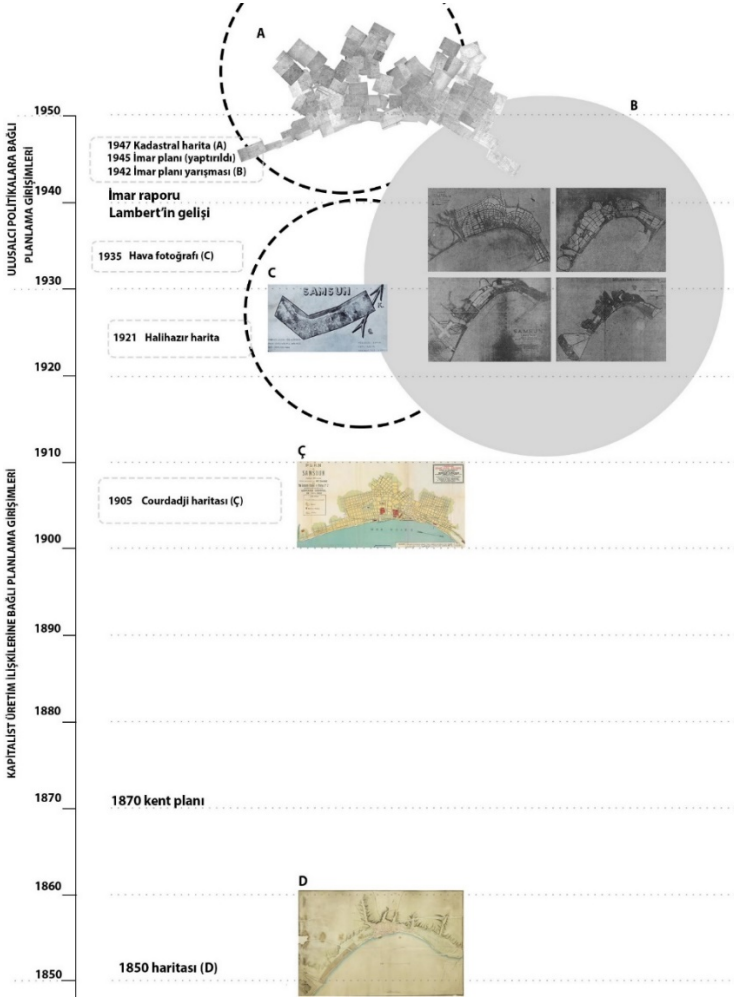
Samsun city began to have a commercial appearance from the beginning of the 18th century. The emergence of the conditions for this change can be attributed to various reasons. Some of these are; releasing of the Black Sea to international trade, the fact that it supplied a large agricultural product for Europe, which industrialized rapidly in these periods and that it had a sea port on the route of other raw material sources in Anatolia. In addition, the fire of 1869 allowed spatial arrangements to be made in accordance with the rapidly increasing and changing activities in the city. In this way, it is seen that the modern planning activity started at an earlier date in the city compared with the other Anatolian cities. The first planning practice was dated to 1870 in the city. The second attempt was carried out in the 1940s. The study aims to reveal the main axis of urban development from the 1850s to 1949. For this, the Ottoman archives, especially the Trabzon Provincial Yearbooks, the issues of Ahali, one of the local newspaper published between 1933 and 1955, the articles in the Arkitekt magazine and the other sources of the period were used.

Keywords: Samsun, planning, urban development, map.

² Assist. Prof., Samsun University, E.mail: evrim.duzenli@samsun.edu.tr

Giriş

1870'den 1949'a kadar, Samsun üç önemli planlama girişimine sahne olmuştur. Bunlardan biri; 1869 büyük yangın sonrasında, ikincisi; 1940'ta şehir uzmanı Lambert'in şehre daveti, diğeri ise; 1941 yılındaki kent planı yarışması ile olur. Bunlardan ilki ve üçüncüsüne ilişkin planlama girişimlerinin sonuç vermesinde, merkezi otoritenin etkisi fazladır. Belediyenin, kent planının Lambert'e yaptırılmasına ilişkin girişimleri ise sonuçsuz kalmıştır. 1850'den 1949'a kadar, bu planlama girişimleri ve diğere gerekçelerle hazırlatılan toplam sekiz Samsun haritası bulunmaktadır (Şekil 1). Bunlar; 1850, 1905, 1935, 1941 (4 adet) ve 1947/1949 haritalarıdır. Yangın öncesine ait 1850 ve yangın sonrasında 1905 haritası, iki ayrı kent morfolojisi ortaya koyar. Bunlar, kent mekanının, 19.yüzyılın son çeyreğinde yapılan plan ile radikal bir biçimde nasıl farklılaştığını göstermesi bakımından önemlidirler. Plan, eski üretim ilişkilerinin, kapitalist üretim ilişkileri ile yer değiştirdiği bu dönemde, ortaya çıkan yeni kentsel ihtiyaçların karşılanması bakımından da araçsal bir öneme sahiptir. Cumhuriyet döneminde yapılan/hazırlanan 1935, 1941 ve 1947/1949 haritalarının tamamında, yangın sonrası yapılan bu haritanın etkisi/izleri fazladır. Ulusalci politikalar etrafında şekillendirilen bu haritaların en önemli ortak özelliği ise 1905 haritasından farklı olarak kamu teşebbüsü olarak ortaya çıkmış olmalarıdır.



Şekil 1.1850'den 1950'ye kadar hazırlanan haritalar ve plan hazırlıkları (Kaynak: Yazar, 2022)

Çalışmada, öncelikli olarak, kentin kapitalist üretim ağına eklemlendiği 19.yüzyıl ve ulusalcı politikalarla devam eden süreçteki harita ve planlama deneyimi; Samsun'da Modern Planlamanın Ortaya Çıkışı: 1850 ve 1905 Haritaları ile Lambert, Yarışma, İmar raporu ve Yeni Plan Arayışları: 1935, 1941 ve 1947/1949 Haritaları başlıkları altında ayrı ayrı ele alınmıştır. Bu şekilde, Cumhuriyet öncesi ve sonrasındaki haritalar değerlendirilmiş, iki ayrı dönemde üretilen haritalardaki planlama kararları üzerinde durulmuştur. Değerlendirmelerde, haritalarla ilgili, dönemin kaynaklarında yer alan kayıtlar da kullanılmıştır.

İkinci aşamada, 1850'den itibaren mevcut haritalardan elde edilen; yerleşim ve sınırlar, yol sistemi, mimari yapı verileri, 1947/1949 kadastral haritasında işlenmiştir. Bu şekilde; hazırlanan harita ve yapılan planlama çalışmalarının, 1949 kentinin oluşumundaki etkisi ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

Çalışmada, TVS başta olmak üzere Osmanlı arşivleri, yerel gazetelerden Ahali'nin 1933-1955 tarihleri arasındaki sayıları, Arkitekt dergisinde yer alan haber ve yazılar ile dönemin diğer kaynaklarından faydalanılmıştır.

Samsun'da Modern Planlamanın Ortaya Çıkışı: 1850 ve 1905 Haritaları

18.yüzyıldan itibaren hızla artan ticari faaliyetlere bağlı ortaya çıkan mekânsal ihtiyaçlar, Samsun'da modern planlama çalışmalarının 1870 gibi erken bir tarihte başlamasını sağlar. Bu, Anadolu'daki birçok kente göre erken bir tarihtir. 1869 büyük yangını, kent tarihinde, bu erken dönemli planlama çalışmalarına alan açması açısından önemlidir. Yangın öncesine ait 1850 tarihli ve yangın sonrasında ait olan 1905 tarihli iki harita, salnamelerde 1870'te gerçekleştirildiği ifade edilen bu radikal planlama faaliyetinin görsel belgeleridir.

Bu çerçevede; kentte, henüz modern anlamda bir planlamanın gerçekleştirilmediği 1850 tarihli ilk haritaya göre Samsun, küçük bir Osmanlı kasabası görünümündedir. Yılkavi bir biçimde uzayan yollar, iç kale ve dış kale ile oluşturulan bir istihkam bölgesi, sur dışında kalan yerleşim alanları ve bunların çevresindeki bostanlar ile modern öncesi bir yerleşim biçimine referans verir (Şekil 2).

1870'te modern anlamda ilk planlama çalışması gerçekleştirilir. Bu çalışma ile ortaya çıkan değişim, (İstanbul merkezli çıkarılan) Şark Ticaret Yıllığı'na eklenmek üzere özel olarak hazırlatılan 1905 tarihli kent haritasında gösterilmektedir.³ Özel bir şirket tarafından hazırlatılan harita, hazırlanış ga-

³ 1870'te gerçekleştirilen planlama faaliyeti, arşiv belgelerinde detaylı bir biçimde aktarılmaktadır. Ancak 1870'te yapılan düzenlemeleri gösteren 1870 tarihli bir harita mevcut değildir. Bununla beraber, 1870'te yapıldığı ifade edilen planlama çalışmaları, 1905'te Şark Ticaret Yıllığı için hazırlatılan ve hazırlanış gayesi bakımından kent ile ilgili mevcut durumu gösteren Samsun haritasından takip edilebilmektedir. Metinde, 1870 tarihinde yapılan planlama ve imar çalışmaları, 1905 haritası üzerinden değerlendirilmektedir.

yeni bakımından, o dönemde, kentte gerçekleştirilen ticari faaliyetlerin hacmini ifade etmesi bakımından önemlidir.⁴ 1905 haritasında yer alan yol ve yerleşimler, sonraki dönemlerde de büyüyerek sınırları genişleyen kent için referans olma devam etmiştir.



Şekil 2. 1850 kent haritasında yer alan belli başlı yapılar ve sur duvarı aksı (Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri'nde yer alan harita üzerindeki uyarlamalar yazara aittir. Harita için bkz. İrade-i Meclis-i Vala, 1850)

1850 haritasına göre, (günümüzdeki) Kale, Pazar ve Hançerli Mahalleleri'nin bir bölümünden oluşan kent, 1905 haritasında; güneyde Mert Irmağı'na, kuzeyde ise Hançerli Mahallesi'nin kuzeyindeki tabyaya kadar genişlemiştir. Bununla beraber, iki harita arasındaki en kayda değer fark, kent sınırları değildir. Kent morfolojisi de bütünüyle değişmiş, geometrik ve standart genişlikteki yollarla bir ızgara ağı oluşturan yeni bir yerleşim biçimi ortaya çıkmıştır (Şekil 3). TVS'ne göre bu değişim, 1870'teki planlama çalışmaları doğrultusunda gerçekleştirilmiştir. 1870'te Trabzon Valisi Esat Muhlis Paşa, vilayet mühendislerine, cadde ve sokakların birbirini dik kestiği yeni bir Samsun planı yaptırmıştır.⁵ Uygulamayı yürüten Briyon ve Hırsan

⁴ 1930'da Pervititch tarafından hazırlanan bir başka harita, bu önemin Cumhuriyet'in ilk yıllarında da devam ettiğini gösterir. Pervititch haritasında, kentte ekonomik açıdan öneme sahip olan Duhan Çarşısı, detaylı bir biçimde çizilmiştir.

⁵ Konu ile ilgili, TVS'lerde yer alan ifadeler şu şekildedir:

“ ... O tarihte ise Samsun'da kazaen zuhur eden bir harik min-cihetin mucib-i hasar olmuşken min-cihetin ahiri kasabanın bugünkü tarzı-ı latif-i umranperveriye inkılabını müeddi olmuştur. Zira ol vakit Trabzon valisi bulunan Esat Muhlis Paşa merhum vuku-u hariki

Efendi'nin çalışmaları ile; mevcut yollara yenileri eklenmiş, yollar, oldukça geniş ve dik açılı bir biçimde yeniden düzenlenmiş, mülk sahiplerinin, arazi-lerinin %10'luk kısmını yol ve meydanların yapımı için kamuya terk etmesi sağlanarak, yeni yollara uygun bir parsel düzeni oluşturulmuştur.⁶ Bu şekilde kentin, çok erken bir tarih olan 1870'de ilk defa bir plan anlayışı içinde düzenlendiği, yeni yol ve parsellerin ortaya çıktığı görülür. 1905 haritasına göre; Bağdat (Bağdat), Hamdi Bey (Çiftlik ve İstiklal), Herbath (Lise), Hukumat (Irmak ve Kazımpaşa), Kadı, Osmaniye, Kışla ve Gazi (Necipbey) Caddeleri, 1870 sonrası, kent merkezinde açılan yeni yollardır.⁷

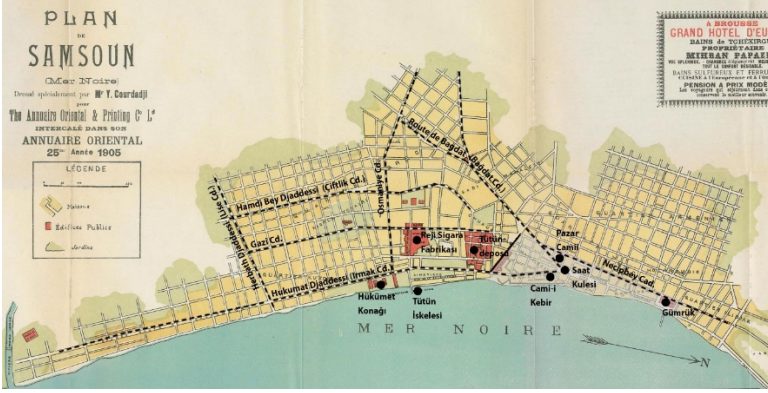
Planlama faaliyetinin gerçekleştiği bu dönemde, kent de özellikle tütün sanayi ve ticaretinin merkezi haline gelmektedir. Haritalara göre kentteki yapılaşma, kentsel faaliyetlerdeki bu değişime bağlı olarak biçim değiştirmiştir. Buna göre 1850 haritasında; Hükümet Konağı, Cephanelik, Küçük Hamam, Mustafabey Hamamı, Hacıhatun Camii, Cami-i Kebir⁸, Pazar Camii, Büyük Hamam, Medrese, Taşhan, Gümrük, Yalı Camii, belli başlı yapılar olarak gösterilirken, 1905 haritasında, ağırlıklı olarak, kent ekonomisine değer katan endüstri ve ticaret yapıları ile bu yapılara işlerlik kazandıran diğer yapılar gösterilmektedir. Reji Tütün Fabrikası ve depoları, Duhan Çarşısı, Tütün İskelesi, Bedesten, Saat Kulesi, Gümrük, Hükümet Konağı bu yapılardan en belirgin olanlarıdır.

müteakip Trabzon'dan bir mühendis olarak Samsun'a azimetle kasabanın yollarını ve ebniyesini usul-i hendeseyle tevfikeyn inşa ve tanzime himmet etmiş idi. İşte Samsun kasabasının caddelerinin şimdiki vüsat ve istikamet-nazar-rübası tadil ve tevsiyenin semeresidir ki memleketin revnak ve letafetini arttırdıkça arttırmaktadır." (Emiroğlu, 1870/2007). TVŞ'ne göre bu tarihlerde vilayet baş mühendisi Mösyö Beriyo ve Samsun yol mühendisi Mösyö Blok'tur (Emiroğlu, 1870/2007). Sarısakal, bunlardan Mösyö Briyon'un (Beriyo), yol mühendisi Hırsan Efendi'yle beraber birbirini dik kesen cadde ve sokaklarıyla yeni bir Samsun planı hazırladığından bahseder (CDA ŞD kayıtlarından aktaran: Sarısakal, 2007, s.110, 111, 112, 113.)

⁶ CDA ŞD kayıtlarından aktaran: Sarısakal, 2007, s. 109, 110.

⁷ 1905 haritasında adı geçen Bağdat, Hamdi Bey, Herbath, Hukumat Caddeleri, günümüzde, sırasıyla; Bağdat, Çiftlik (İstiklal), Lise, Irmak (Kazımpaşa) Caddeleri olarak anılmaktadırlar.

⁸ Cami-i Kebir 1869 yangınından sonra tamamen yanmış, 1884'te yenisi inşa edilmiştir.



Şekil 3. 1905 haritasında eski kent bölgesi, belli başlı yol, yapılar ve sur duvarı aksı (Salt Araştırma Arşivi'nde yer alan 1905 haritası üzerindeki uyarlamalar yazara aittir. Harita için bkz. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri'nden aktaran Salt Araştırma, 1905)

Kentte, 1850 ve 1905 haritalarından sonra Cumhuriyet dönemi öncesi hazırlanmış ifade edilen üçüncü bir harita daha bulunmaktadır. Ahali gazetesine göre, bu, 1340 (1921/1922) tarihli bir şehir haritasıdır (halihazır harita) ve Belediye tarafından hazırlanmıştır⁹ ("Samsun", 1933, s.13). Harita, 1930'lardan itibaren yeniden başlayan planlama çalışmalarında kullanılmıştır. Bu harita günümüzde mevcut değildir.

Lambert, Yarışma, İmar raporu ve Yeni Plan Arayışları: 1935, 1941 ve 1947/1949 Haritaları

1870'te yapılan plan uygulamasından yaklaşık altmış yıl sonra, 1930'da, planlama, kentte yeniden gündeme gelir.¹⁰ Bu, belediyelere imar planı hazırlama zorunluluğu getiren 1580 sayılı Belediye Kanunu¹¹'nin çıkışı ile aynı tarihlerde gerçekleşmiştir. Bu dönemde, müstakbel imar planı için gerekli olan 1340 (1921/1922) tarihli hali hazır harita, bütçe ve teknik eleman açısından kıstıtlı imkanlara sahip olan Belediye'nin harita masraf kalemini azaltacak ol-

⁹ 1938 tarihindeki bir başka haberde, haritanın mevcut olduğu, planın ise hazırlanmakta olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: ("Samsunun", 1938, s. 8).

¹⁰ Ahali'ye göre imar planı, ulaşım ve sıhhi açıdan bir gerekliliktir ("Şehir planı", 1940a, s.1).

¹¹ 1930 tarihinde 1580 sayılı Belediye Kanunu uyarınca Belediyelere imar planı yapma zorunluluğu getirilmiştir. Cumhuriyet döneminde gerçekleştirilen planlama çalışmaları kapsamında 1938'den 1945'e kadar 261 adet kent ve kasabanın imar planı hazırlanmıştır (Tekeli, 2010).

ması ve planlama sürecini hızlandıracağından önemli bulunmaktadır. Bununla beraber 1937’de, bu haritanın bazı eksiklikleri olabileceği düşünülerek, Nafia Vekaleti’nden haritanın incelenmesi talep edilir (“Belediyemizin başardığı”, 1937, s. 1). Bakanlık, işin müteahhit bir harita mühendisi tarafından yapılması gerektiğini bildirmiştir. Bunun üzerine 1937’de Tokat ve Erbaa’nın imar planını yapan harita mühendisi Hüseyin Par’a, Samsun haritasını çıkarma işi ihale edilir (“Belediyemizin başardığı”, 1937, s. 1). Par, Samsun’un birkaç bölgesinde arazi üzerinde inceleme yaparak elde ettiği verileri eski haritadakiler ile karşılaştırmış ve eski haritanın geçerliliğini koruduğuna kanaat getirmiştir. Sonrasında, Samsunlu müteahhit Bay Nazif tarafından 6000 liraya bir şehir haritasının çıkarıldığından bahsedilmektedir (“Belediyemizin başardığı”, 1937, s. 1).

1937’ye kadar süren bu değerlendirmeler esnasında, müstakbel imar planının hazırlanması için farklı girişimlerde bulunulur. Bunlardan bir tanesi; 1936’dan itibaren Arkitek’t e gündeme getirilmeye başlanan, imar planının yarışma yoluyla elde edilmesidir (“Samsun şehrinin”, 1936, s. 244). Bir diğeri; 1939’da, Trabzon imar planını hazırlayan Profesör J. H. Lambert’e hazırlanması için başlatılan çalışmalardır¹² (“Şehir planı”, 1939a, s. 1). 1940’ta imar planını üstlenmek üzere şehre gelen şehircilik uzmanı Lambert’in, ilgili makamlarla temas kurduğundan bahsedilmektedir¹³ (“İmar komisyonu”, 1940b, s. 2; “İmar planı”, 1940c, s. 1; “Samsun”, 1940, s. 10). Bununla beraber, girişimler sonuçsuz kalmış, imar planının, yarışma yoluyla elde edilmesine

¹² Ahali’ye göre Lambert, Ağustos ayı içinde (1939) Samsun için bir plan önerisi getirecektir (“Şehir planı”, 1939a, s. 1). 7 Kasım 1939’da toplanan Belediye İmar Komisyonu’nda Lambert’in teklif mektubu değerlendirilmiştir (“İmar komisyonu”, 1939c, s. 1; İmar komisyonu içtimalı, 1939b, s. 1). Toplantıda, yine Lambert tarafından hazırlanan Erzurum ve Trabzon plan işlerine ait sözleşme örnekleri okunarak karşılaştırmaları yapılmış, kent halihazır haritası, plana girmesi gereken meskûn ve gayri meskûn saha üzerindeki tartışmalardan sonra aynı harita (halihazır olmalı) üzerinde on beş yılda (1921-1922’de hazırlanmasından sonraki) meydana gelen değişikliklerin tespitinin yaptırılmasına karar verilmiştir (“İmar komisyonu”, 1939c, s. 1; “İmar komisyonu içtimalı”, 1939b, s. 1).

¹³ Planların Lambert’e yaptırılması için valinin başkanlığında Dahiliye Vekâleti’ne telgraf çekilmiştir (“İmar komisyonu”, 1940b, s. 2). Uzlaşma sağlandığı takdirde, Lambert, Samsun, Çarşamba, Bafra kasabalarıyla Alaçam nahiyesinin imar planlarını %20’lik vergi hariç 1600 liraya hazırlayacaktır (“İmar komisyonu”, 1940b, s. 2). Lambert’in kentte bulunduğu sırada, Ladik belediyesi de bu planlama faaliyetine katılmak istemiş, bu konuda görüşmek üzere Kaymakam B. Şekip ve Belediye Başkanı Bay Mustafa Cabı da Samsun’a gelmiştir. Ahali’ye göre bu şekildeki bir planlama ekonomik olacaktır (“İmar planı”, 1940c, s.1). Lambert, kentte bulunduğu süre içinde, Samsun, Bafra, Alaçam ve Çarşamba’ya giderek incelemelerde bulunmuştur.

karar verilmiştir (“İmar planımız”, 1940ç, s. 1; “İmar planımız”, 1940d, s.1; “Samsun”, 1936, s.44).

Aynı yıl (1940’ta), yarışma işlerini tespit ve mevcut haritaları kontrol etmek için (Ankara) Belediyeler İmar Heyeti Şehircilik Şefi Mithat Yenen kente gelir. İmar Komisyonu, Vali Avni Doğan’ın başkanlığında 23 Eylül’de toplanır, burada, Mithat Yenen, plan hazırlığı konusunda yaptığı incelemeleri komisyona bildirir (“İmar planımız”, 1940ç, s.1). Bu süre içinde belediye imar komisyonu tarafından müstakbel kent planının esaslarını belirlemeye dönük çalışmalar devam etmiş, planın masraf karşılığı olarak Belediye tarafından merkeze on dört bin lira gönderilmiştir¹⁴ (“İmar komisyonu”, 1939ç, s. 1; “İymar planları”, 1939d, s.1).

1939 ve 1940’lı yıllar boyunca imar planına yönelik beklentiler artmaya devam eder.¹⁵ Bu süre içinde, Samsun Cumhuriyet Meydanı’nda birçok bina istimlak edilerek yıkılmış ve meydanın bir kısmı daha (imar planı tamamlanmadan önce) bu suretle açılmıştır (“Samsun”, 1940, s. 10).

1940’ta müstakbel imar planının hazırlanmasına yönelik atılan en önemli adımlardan bir tanesi, Samsun Belediyesi İmar Komisyonu tarafından Samsun İmar Raporu’nun hazırlanmasıdır¹⁶ (“Samsun”, 1940, s. 10), (Şekil 4). Rapor, kentteki toplumsal, ekonomik, doğal ve inşai yapılar; kent sınırları, kentsel genişleme alanları, korunması gereken yapı ve caddeler, kentin mevcut durumu ile ilgili bilgi verir.¹⁷ Belediye İmar Heyeti’nin 26 Kasım 1940 tarih ve

¹⁴ 2 Birinciteşrin 1940 tarihli Ahali gazetesinde, Dahiliye Vekâlet’ine gönderilen 14.000 liranın 3.500 lirasının yarışma için ayrıldığından bahsedilmektedir (“İmar planımız”, 1940d, s.1).

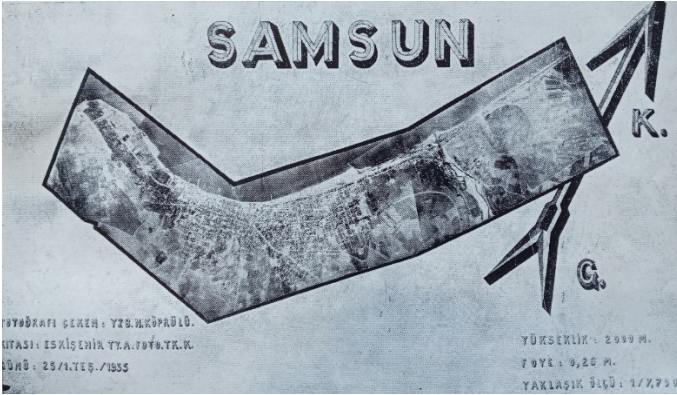
¹⁵ Ahali’nin haberine göre, İstanbul gazetelerinde 62 şehir ve kasabanın imar planları hazırlanmış, ancak bunların arasında Samsun yer almamıştır (“İymar planları”, 1939d, s.1). Haberde, Dahiliye Vekâleti’nin imar işi için talep ettiği on dört bin lira uzun zaman önce merkeze gönderildiğinden, yakın bir gelecekte şehrin imar planının tamamlanmasını beklemenin mümkün olduğundan bahsedilmektedir (“İymar planları”, 1939d, s.1).

¹⁶ 1936 yılında, şehir planlarına bir format getirmek amacıyla “İmar planının düzenlenmesine ilişkin kamu yönetmeliği” Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilmiştir. Bkz.: (Tekeli, 2010). Bu düzenleme ile imar komisyonları, hazırlanacak imar planlarında kullanılmak üzere, bir kent raporu hazırlayacaklardır. Bu rapor, kentin korunması gereken varlıklarını, kent nüfusunun artışını, sanayideki gelişme potansiyelini, kentin altyapı ve iklim koşullarını içerecektir (Yazıcı, 2013, s. 54). Ahali gazetesinde, kentte böyle bir raporun hazırlanmakta olduğuna ilişkin haberler yer almaktadır (“İmar komisyonu”, 1940b, s.1; “İmar komisyonu”, 1939c, s.1).

¹⁷ Rapor on dört başlıktan oluşmaktadır. Bunlar; (1) Tüرابı müntakile, (2) Mütecezzi suhur, (3) Şehir ikliminin tedkiki, (4) Şehrin tarihi vaziyeti, (5) Korunması gereken eserler, (6) Şeh-

216 sayılı kararı uyarınca düzenlenen Samsun kenti imar planı yarışmasında katılımcılara sağlanan evrak arasındadır.¹⁸ Müstakbel imar planı kararlarına yön verecektir.

Raporda yer alan 1935 tarihli bir hava fotoğrafı, bu dönemde kent sınırlarının, genel olarak; eski hükümet konağının yer aldığı Ondokuz Mayıs Mahallesi'nden, liman bölgesindeki Cedid Mahallesi'ne kadar uzandığını gösterir. (TC Nafia Vekaleti, 1941a, s.13). Bu dönemde kent, Çiftlik ve Bağdat Caddeleri, Yeni Karakol arka kısımları, metruk mezarlık civarı, demiryoluna kadar boş arsalar, Kadıköy'e doğru Memleket Hastanesi, Toroman bayırı ve Zeytinlik sınırlarına doğru gelişime uygundur (TC Nafia Vekaleti, 1941a, s.12). Necipbey, Bağdat, Kadı, İstiklal, Çiftlik, Lise, Kazımpaşa, Irmak, Gümrük, Osmaniye, Kışla ve Gazi Caddeleri, rapora göre korunması gereken caddeler, Gazi Heykeli, Gazi İskeleyi, Cumhuriyet Halk Partisi binası, Saat Kulesi, Hacıhatun Camii, Büyük Cami (Cami-i Kebir), Yalı Camii, Meydan (Medrese) Camii, Hançerli Camii, Kurşunlu Camii, Kılıçdede Camii, Hükümet Konağı, Belediye Binası, postane, Hava Kurumu binası, İnhisarlar İdaresi'ne ait Zürra Tütün Ambarı, yeni Halkevi binası, yeni İstasyon binası, Memleket ve Askeri Hastaneleri, Vilayet Müzesi, Lise, Orta Tecim, Ortaokul, 30 Ağustos, 19 Mayıs, Cumhuriyet, 23 Nisan, İsmet Paşa, İnönü, İstiklal, Dumlupınar, Akşam Kız Sanat, Fazılkadı, Gazi, Sakarya Okulları binaları, bankalar, (Hacı) Hikmet oğullarının evi, korunması istenen yapılarıdır (TC Nafia Vekaleti, 1941a, s.10).



rin sanayi vaziyeti, (7) Ticarî malûmat, (8) Şehrin zirai vaziyeti, (9) Sıhhat bakımından tedkik, (10) Şehrin nüfus vaziyeti, (11) Şehrin maarif durumu, (12) Şehrin lâğım mecraları, (13) Belediyenin ön sayfa yapmak istediği işler, (14) Şehrin ne tarafa doğru inkişaf edebileceği'dir.

¹⁸ Yarışma ile ilgili bkz.: (Ongun, 1941, s. 277-282).

Şekil 4. Samsun hava fotoğrafı, 1935 (Kaynak: TC Nafia Vekaleti, 1941a, s.13).

Raporla aynı dönemde düzenlenen Samsun imar planı yarışması, Türkiye’de bir şehir planının, ilk defa Türk mühendis ve mimarları arasında yarışmaya çıkarılması açısından dikkate değer bir çalışmadır (“Samsun şehri”, 1941a, s. 98) (Şekil 5, 6, 7, 8).

1940 imar raporu ve 1941 imar planı yarışması jüri raporuna göre projelerde; ikamet, ticaret, yönetim, spor, yeşil alan gibi işlevsel bölgeler oluşturularak kentin modern bir biçimde planlanması beklenmektedir (Ongun, 1941). İşlevsel bölgelerin belirlenmesinde, kentin mevcut faaliyet alanları da göz önünde bulundurulmaktadır. Buna göre; Saat kulesi çevresinde ticaret bölgesi, Cumhuriyet Meydanı çevresinde idari bir merkezin, İsa Baba Camii’nin güneyindeki sırtlarda işçi evlerinin (ikamet bölgesi) oluşturulması düşünülmektedir. Şehrin kuzeyinde ve güneyinde spor sahaları yer alacaktır. Mert Irmağı’nın güneyinde bir hipodrom ve kuzeyinde, 19 Mayıs Lisesi’nin çevresinde bir spor sahası, şehrin kuzeyinde Fener’de şehir stadyumu inşa edilmesi düşünülmektedir. Plaj, Derbent veya Fener civarında yerleştirilmelidir. Yeşil alanlar, kentsel bölgeleri birbirinden ayırmada kullanılmalı, aynı zamanda yeşil alanların birbiriyle bağlantısı kurulmalıdır. Asri mezarlık, belediye tarafından belirlenen alanda kalmalı ve şehirden görünmemelidir. Bu doğrultuda; kent merkezindeki eski mezarlıklar kaldırılacak yerlerine Cumhuriyet Meydanı ve Hükümet Meydanı tesis edilecektir.

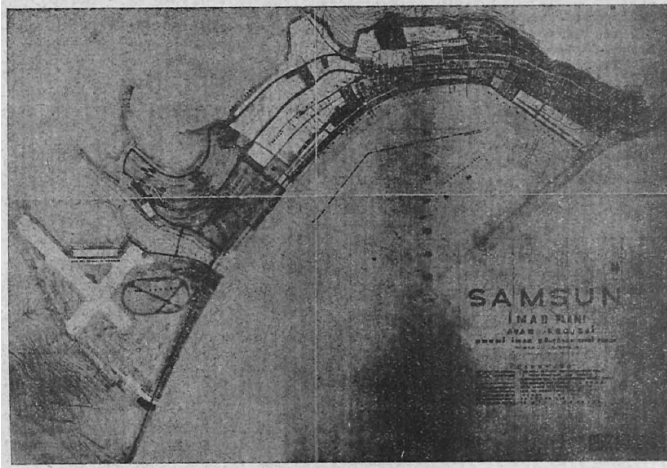
Projelerde, ulaşım sisteminin de modern bir biçimde ele alınması; birincil ve ikincil yolların oluşturulması beklenmiştir. Bağdat, Çiftlik, İstiklal, Kazım-paşa caddelerinin devamındaki yolların fazla istimlak gerektirmeyecek doğrultulardan geçirilmesi, Bankalar Caddesi’nin birinci derece yollardan biri olan Irmak Caddesi ile irtibatının sağlanması, Bafra, Çarşamba ve Sivas’a gidecek transit yolların yapılması ve bunların şehir merkezini rahatsız etmemesi gerektiği ifade edilmektedir. Araç yollarına ek olarak Mert Irmağı’nın güneyinde (hipodromun güneyinde) bir havaalanı ve yeni Cedit Mahallesi’nde de bir limanın inşa edilmesi düşünülmektedir. Projelerde kentteki demiryolu bölgesi ve o dönemde henüz inşa edilmemiş olan liman bölgesinin kentteki ulaşım ile ilişkilendirilmesi istenmiş ancak bu bölgeler plan kapsamına alınmamıştır.¹⁹

¹⁹ Jüri raporuna göre, birincilik ödülü verilmemiştir. İkincilik ödülünü alan projede; Çarşamba’dan gelen transit yolun Çiftlik Caddesi güzergahından geçirilmesi, büyük istimlak-

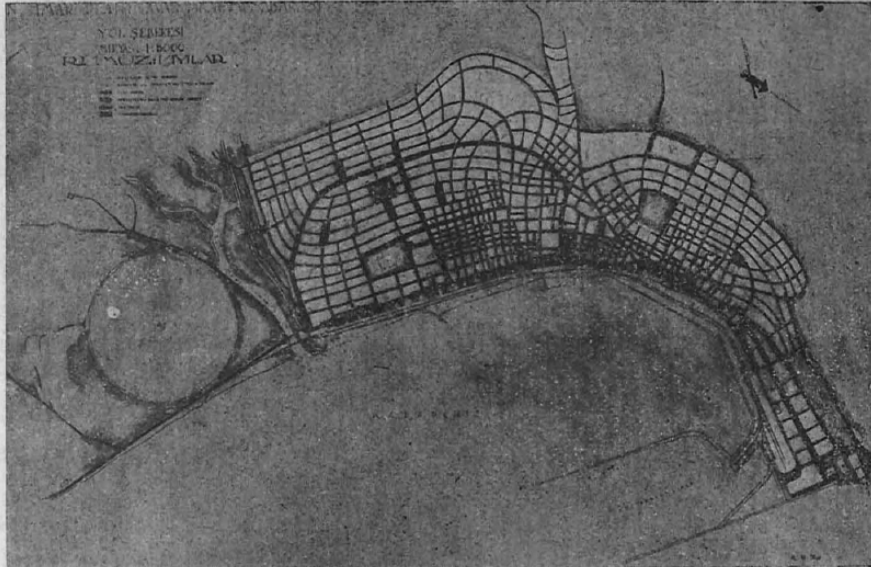
lere yol açacağından ve hali hazırda gezinti yolu olarak kullanılan bu ağaçlıklı yolu bozacağından uygun görülmemiştir. Bununla birlikte organik cadde ve yol çözümlenmeleri, işlevsel bölgeler arasındaki yeşil alanlar ve genel itibarıyla yeşil alan kullanımı olumlu bulunmuştur. Ticaret merkezi olan Saat kulesi çevresine resmi binaların yerleştirilmesi uygun görülmemiştir. Kentin ana caddelerinden Bağdat, Çiftlik, İstiklal, Kazımpaşa Caddelerinin devamında oluşturulacak yolların daha az istismak gerektirecek bölgelerden geçirilmesi beklenmektedir. Limanın batısında ve şehrin kuzeyinde yerleştirilen ikamet bölgesinin, temel zeminin uygun olmaması ve sanayi, liman bölgesinin genişlemesine engel olacağı düşünülmektedir. Mert Irmağı deltasında planlanan plajın, Fener ya da Derbent bölgesinde olması beklenmektedir. Üçüncülük ödülünü alan projede; Çarşamba, Bafra ve Sivas ilişkisini kuracak transit yol, kent merkezini rahatsız etmeyecek biçimde güneye alınmış, ancak fazla dolaştırılarak uzatılmıştır. Transit yolda, batıya doğru ayrılması gereken Sivas doğrultusu dikkate alınmamış, hastane doğrultusu ile ilişki kurulmamıştır. Şehir içi ulaşım programı uygun bulunmamıştır. Sahilde kordon ve deniz dolgusu ile oluşturulacak rıhtım, ek olarak, meydan çevresindeki yapılar ile Atatürk heykeli, kuzeydeki depolar, deniz yönündeki parklar, liman ve mendirek birlikteliğinin, yeşil alanların dağılımlarının iyice etüdü edilmiş olduğu ifade edilmektedir. Teşvik ödülünü alan ilk projede; planlanan alanın fazla oluşu üzerinde durulur. Limanın kuzey batısında yerleştirilen hipodrom ve spor alanının, liman ve sanayi bölgesinin gelişimine engel olduğu, yeşil alanların birbirinden kopuk olduğu, kentsel gelişim bölgesi olarak gösterilen alanın topoğrafik açıdan planda gösterildiği şekilde düzenlenmeye uygun olmadığı, anayolların ihtiyaçtan fazla olduğu, yollar arasında bir hiyerarşi kurulmadığı, yol ilişkilerinin zayıf olduğu, kenti Çarşamba, Bafra ve Sivas'a bağlayacak transit yollara ilişkin bir öneri olmadığı ifade edilmektedir. Bununla beraber meydan etüdüleri; Hükümet Meydanı'nın sahilde mevcut depo ve binaların istismak edilerek yıkılması ve deniz tarafında bir gazinonun inşası olumlu bulunmuştur. Teşvik ödülünü alan diğer projede de; planlanan alanın fazla oluşu üzerinde durulur. Yeşil alanların birbirinden kopuk olduğu ifade edilirken, kentteki diğer bölgelerin dağılımı ise uygundur. Çarşamba ve Bafra arasındaki transit yolun kent merkezi ile yakın teması, Kazımpaşa ve Sahil Caddesi'nin birbirine yakın (paralel) iki anayol olarak çözümlenmesi sakıncalı bulunmuş, diğer ana yolların bağlantıları ise uygun bulunmuştur. Fazlaca istismak gerektiren meydan düzenlemeleri eleştirilmiştir.



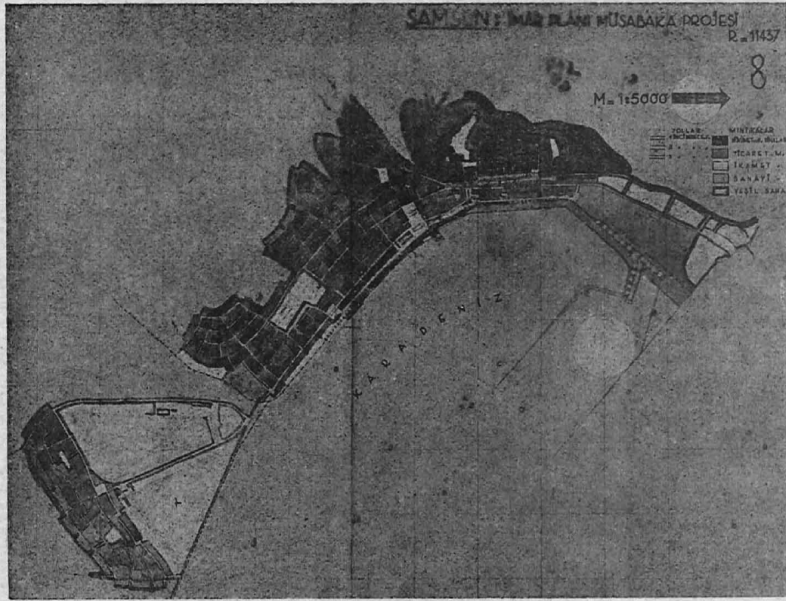
Şekil 5. İkincilik ödülü (Müellif: Yüksek mimar Semih Rüstem Temel). Planda, 1940 imar raporuna göre korunması gereken Çiftlik, Gazi, Irmak ve Lise Caddeleri, 1926'da işletmeye açılan tren istasyonu bölgesi ve bu dönemde yapılması planlanan (1950'lerde bitirilecek olan) liman bölgesi gösterilmiştir. (Plan üzerindeki uyarlamalar yazara aittir. Harita için bkz. Ongun, 1941, s.277).



Şekil 6. Üçüncülük ödülü (Müellif: Yüksek mimar Asım Kömürçü), (Kaynak: Ongun, 1941, s.278).



Şekil 7. Satın alma ödülü (Müellif: Yüksek mimar Muhittin Binan), (Kaynak: Ongun, 1941, s.279).



Şekil 8. Satın alma ödülü (Müellif: Yüksek mimar Ahsen Yapanar ve Asım Mutlu), (Kaynak: Ongun, 1941, s.280).

İmar planı yarışmasıyla ilk yerli imar planı hazırlanması girişimi; projeler şehircilik bakımından olgun bulunmadığından, ihtiyaçların tamamını karşılamadığından, uygun çözümler getirmediğinden ve büyük masraf gerektiren önerilerinden ötürü, istenildiği şekilde sonuçlanmamış, birincilik ödülü verilmemiştir.²⁰ 1935'ten 1947'ye kadar süren imar planı tartışmalarında, yarışma ile elde edilen planlardan herhangi birinin tüm hatlarıyla uygulanmasına dönük bir girişimden bahsedilmez. Ahali'de, Belediyeler İmar Heyeti Fen Şefliği'nin, dereceye giren projelerden dilediğini ve projenin dilediği kısmını uygulamakta serbest olduğu ifade edilmektedir²¹ (İmar planımız müsabakada, 1940d, s. 1). Plan, 1945'e kadar Belediye İmar Heyeti tarafından bir müteahhite yaptırılmıştır²² (Tekeli, 2010, s. 132). 1947/1949'dan kalan kadastral paftalar, kentin plan sonrasındaki bu durumunu gösteren belgeler olmaları açısından önemlidir (Şekil 9). Bunlar; 1/1000 ya da 1/500 ölçekli yaklaşık 160 adet paftadır.

²⁰ Ongun, yarışmacılara verilmiş halihazır haritalarda birçok yanlış olduğunu, bunların (yanlış haritalar) Nafia Vekaleti tarafından onaylanmadığını, jürinin, inceleme ve imar planlarına muhakkak işlenmesi gerekenlerin işlenmesi için imar heyeti fen şefliğine telefon ile müracaat ederek yarışmacılara verilen haritaları istemiş, ancak haritaların gönderilmemiş olduğunu ifade eder. Jürinin incelemelerini 1/5000 ölçekli bir harita üzerinde gerçekleştirdiği, bunun ise yapı ve yollar kanununa aykırı olduğu ifade edilmektedir. (Ongun, 1941, s. 282). Ongun, Arkitekt'te jüri raporunun peşinden yayımladığı itirazında, bu ve benzeri sebeplerle ilişkili olarak rapora katılmadığını beyan eder. Yarışma sonuçlarını takip eden dört ay, yarışma ile belirlenen sonuç dışında, imar planı projelerinin kentte nasıl bir yansımaya olacağı bilinmemektedir (Şehir imar planımız ..., 1942c, s.1). Müsabaka programına göre imar planı düzenlenmesi işinin ihalesi de Belediyeler İmar Heyeti Fen Şefliği tarafından yürütülecektir (TC Nafia Vekaleti, 1941b, s.5).

²¹ "Projenin mütebaki kısımlarını yaptırmakta serbesttir." ifadesi kullanılmaktadır. Nitekim şartnameye göre de dereceye giren projelerin kullanım hakları belediyeye devredilmiştir.

²² Plan ile ilgili gelişmeler, yarışmanın düzenlendiği tarihten yaklaşık üç yıl sonra, 1944'te gerçekleşmeye başlamış olmalıdır. Nitekim bu tarihte, müteahhit ve yüksek mimar Necmi Ateş'in Halkevi'nde imar planı ile ilgili açıklamalarda bulunmuş olduğu ifade edilmektedir (Yüksek mimar Necmi Ateş, 1944, s. 1). Tekeli'nin Samsun imar planını yaptırdığını ifade ettiği müteahhitin, 1944'te Halkevi'nde imar planı ile ilgili açıklama yapan Necmi Ateş olabileceği düşünülmektedir.



Şekil 9. 1947/1949 tarihli kadastral haritalara göre mahalleler ve yerleşim²³ (Samsun Tapu ve Kadastro 10. Bölge Müdürlüğü [STKBM] Arşivi'nde yer alan Samsun kenti kadastral paftalarından uyarlanmıştır.)

Değerlendirme: 1850, 1905 ve 1947/1949 Haritalarına Göre Kentsel Gelişim ve Planlama

Kentte, 1850-1949'a kadar hazırlanan toplam sekiz haritadan 1850, 1905 ve 1947/1949 halihazır haritaları, yaklaşık elli yıllık aralıklar ile, planlama sürecinin kent mekanındaki etkisini; yerleşim ve sınırlar, yol ağı ve yapılar başlıkları üzerinden değerlendirmeye imkân tanır.

Yerleşim ve sınırlar başlığı altında; 1850, 1905 ve 1947/1949 haritalarındaki yapı ve/veya yollar aracılığıyla, kentsel büyümenin izi sürülmüştür. Yol sistemi başlığı altında; 1905, 1947/1949 haritalarındaki yollar ve imar planı yarışmasına göre korunması istenen yolların hangileri olduğu, eski yolların yeni kentin oluşumuna katkısı araştırılacaktır. Yapılar başlığı altında ise; 1850, 1905 haritasında mevcut olan yapılar ve imar planı yarışmasında korunması istenen yapıların hangileri olduğu, eski yapıların yeni kentin oluşumuna katkısı ele alınmıştır. Bu çerçevedeki karşılaştırmalarla, 19.yüzyıldan itibaren işleyen planlama sürecinin, modern kentin oluşumundaki etkisi ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

Yerleşim ve sınırlar

²³ Paftalarda, çizimi yapılan bölgenin hangi mahalle sınırları içinde olduğu belirtilmiştir. Sınırlar, bu doğrultuda oluşturulmuştur. Mahalle ve kent sınırlarını tespit edebilmek amacıyla yaklaşık 160 pafta yazar tarafından bir araya getirilmiştir.

1905 haritasında, kenti sınırlayan dört ana yol bulunur. Bunlar, kuzeyden güneye; Bağdat Djaddessi (Bağdat Caddesi) ve Herbath Djaddessi (Lise Caddesi), doğudan batıya ise; Hukumat Djaddesi (Irmak Caddesi) ve Hamdi Bey Djaddessi (Çiftlik Caddesi)'dir (Şekil 11). Bu cadde ve yollar, 1940'lı yıllarda yapılan planlama çalışmaları için de kaynak oluşturmaya devam eder. (1905 planında yer alan) Gümrük, Kadı, Osmaniye, Kışla ve Gazi (Necipbey) Caddelerinin 1940 tarihli imar raporunda korunması istenmektedir.

1947/1949 haritalarının yol/ulaşım bakımından 1905 haritasından en belirgin farklılığı, burada, Samsun-Sivas ve Samsun-Çarşamba bağlantısını sağlayan demiryolunun inşa edilmiş olmasıdır. Kentin diğer merkezlerle bağlantısı, demiryolu ve iskeleler aracılığıyla sağlanmaktadır.



Şekil 11. 1940 imar raporuna göre kentte korunması istenen yollar. Bunlar, doğudan batıya doğru, sırasıyla; Sahil Caddesi, Irmak ve Kazımpaşa Caddeleri²⁵, Gazi ve Necipbey Caddeleri²⁶, Çiftlik ve İstiklal Caddeleri²⁷, kuzeyden güneye doğru ise; Bağdat ve Kadı Caddeleri, Osmaniye Caddesi, Kışla Caddesi ve Lise Caddesi'dir. (STKBM Arşivi'nde yer alan Samsun kenti kadastral paftaları, 1850 ve 1905 haritalarından uyarlanmıştır.)

Yapılar

²⁵ Aynı doğrultudaki yolun güneydeki bölümü Irmak Caddesi, kuzeydeki ise Kazımpaşa Caddesi'dir.

²⁶ Aynı doğrultudaki yolun güneydeki bölümü Gazi Caddesi, kuzeydeki ise Necipbey Caddesi'dir.

²⁷ Aynı doğrultudaki yolun güneydeki bölümü Çiftlik Caddesi, kuzeydeki ise İstiklal Caddesi'dir.

Hacıhatun Camii, 3 Fazıl Kadı İlkokulu, 4 Cami-i Kebir, 5 Saat Kulesi, 6 Zürra Tütün Ambarı, 7 Gazi (Tütün) İskelesi, 8 Hükümet Konağı, 9 Reji Sigara Fabrikası 10 Gazi Heykeli, 11 Hava Kurumu (yıkıldı), 12 Atina Bankası, 13 Merkez Bankası, 14 Osmanlı Bankası, 15 Postane, 16 Meydan (Medrese) Camii, 17 Belediye, 18 Hançerli Camii, 19 30 Ağustos İlkokulu, 20 Gazi İlkokulu, 21 Askeri Hastane, 22 Gazi Müzesi, 23 Ortaokul (Varsayılan), 24 Kurşunlu Camii, 25 Sakarya İlkokulu, 26 Cumhuriyet İlkokulu, 27 Namık Kemal Lisesi, 28 Dumlupınar İlkokulu, 29 23 Nisan İlkokulu, 30 Memleket Hastanesi, 31 Demiryolu istasyonu (yıkıldı), 32 Cumhuriyet Halk Partisi binası (yıkıldı). (STKBM Arşivi'nde yer alan Samsun kenti kadastral paftaları, 1850 ve 1905 haritalarından uyarlanmıştır.)

Sonuç

1870'teki planlamadan sonra, 1941'de düzenlenen yarışma ile yeni kent planları üretilir. Yeni planlarda, 1870 planındaki (1905 haritası) Bağdat (Bağdat), Hamdi Bey (Çiftlik ve İstiklal), Herbath (Lise), Hukumat (İrmak ve Kazım-paşa), Kadı, Osmaniye, Kışla ve Gazi (Necipbey) Caddeleri korunmuştur. Bunlar, 1947/1949 ve sonrasında da kent içindeki ana yollardır. 1940 imar raporuna göre, kentte korunması gereken kırk yapı²⁹, 1940 imar raporuna göre korunması gereken bu yolların çevresinde konumlanmaktadırlar. Bu açıdan farklılık gösteren tek yapı 1902'de inşa edilen Memleket Hastanesi'dir.

Yapılardan on tanesi eğitim (Sakarya İlkokulu, Cumhuriyet İlkokulu, Namık Kemal Lisesi, Dumlupınar İlkokulu, 23 Nisan İlkokulu, Fazıl Kadı İlkokulu, 30 Ağustos İlkokulu, Gazi İlkokulu, Kız Sanat Okulu, Ortaokul), üç tanesi finans (Atina Bankası, Merkez Bankası, Osmanlı Bankası), iki tanesi sağlık (Askeri Hastane, Memleket Hastanesi), iki tanesi ulaşım/iletişim (Demiryolu İstasyonu, Postane, Hava Kurumu) yapısı, üç tanesi dini (Medrese Camii, Hançerli Camii, Kurşunlu Camii), iki tanesi idari (Belediye, Cumhuriyet Halk Partisi binası) yapı ve iki tanesi ulusal kimlik temsilinin gerçekleştirildiği (Gazi Heykeli, Gazi Müzesi) yapıdır. En belirgin ortak özellikleri, taş ya da betonarmeden inşa edilmiş olmalarıdır.³⁰ Bu şekilde, kent merkezi; işlev,

²⁹ Bu yapılardan Hacıhatun Camii ve Yalı Camii; 1850 haritasında, Reji Tütün Fabrikası, Zürra Tütün Ambarı, Tütün İskelesi, Hükümet Konağı ve Saat Kulesi; 1905 haritasında yer almaktadır. Hacıhatun Camii ve Yalı Camii; 1850 ve 1905 haritalarının her ikisinde de gösterilmektedir.

³⁰ Raporu göre, Samsun'daki binalar çoğunlukla 2-3 katlıdır. Kagir veya ahşaptan inşa edilmişlerdir. Son dönemlerde (1940'lar) dış duvarlar kagir, iç duvarlar ise tuğla ya da bağdadî, döşemeler beton ya da ahşap, çatılar ise ahşap olarak inşa edilmektedir. Resmi ve ticari binalar, genellikle bütünüyle kagir olarak inşa edilmektedir, (TC Nafia Vekaleti, 1941a, s. 9). Raporu göre, kentte öncelikli olarak gerçekleştirilmesi planlanan imar faaliyetleri; liman, mezbaha, hal, yeni, mezarlık, kanalizasyon, şehir oteli, çocuk bahçeleri, doğumevi, umumî helalar, itfaiye garajının inşası ve Cumhuriyet Meydanı'nın düzenlemesidir. Kentte ihtiyaç

konum, malzeme açısından, belli tür özelliklere sahip Cumhuriyet öncesi ve sonrası yapılarla yeni bir temsile kavuşturulur. Bunlardan Hacıhatun Camii ve Yalı Camii; 1850 haritasında, Reji Tütün Fabrikası, Zürra Tütün Ambarı, Tütün İskelesi, Hükümet Konağı ve Saat Kulesi; 1905 haritasında yer alan yapılarıdır.

Sonuç olarak; plan yarışmasını takiben 1945'ten 1949'a kadarki imar uygulamaları; Belediye İmar heyeti tarafından oluşturulan 1940 imar raporu kararları, İmar Komisyonu kararları ve 1940 imar planı önerileri çerçevesi içinde gerçekleştirilmiştir. Yarışma projelerinin kent gelişimi üzerinde belirgin bir rol oynadığından ise bahsedilemez. 1950'lerden itibaren, her yönde spekülasyon bir biçimde hızla büyüyen kentte, ilk olarak, demiryolu güzergahı değiştirilerek inşa edilen sahil yolu, liman, daha sonraları ise Çiftlik Caddesi'nin batısından, ona paralel 100.Yıl Bulvarı ve İkinci Bulvar inşa edilerek kentte ulaşım ayrılan alan arttırılacaktır.

duyulan bina ve tesisler; Adliye Sarayı (Hükümet civarında), Gümrük (Limana tabidir), "2"inci Lise (Belediye civarında), İkinci bir ortaokul (çiftlik caddesinde), Kız enstitüsü (Ortaokul karşısında), Tecim Lisesi (Şimdiki lise civarında), İlkokullar (şehrin ihtiyacına göre muhtelif semtlerde), Sanat Okulu (İstasyon civarında), Tayyare Meydanı (Şimdiki koşu yerinde), Koşu mahali (Bumune fidanlığı civarında), Stadyum (Kalyon burnu "Fener" arkasında), Hapishane (Çiftlik mevkiinde), Müze (Halkevi veya Hükümet civarında), Liman Tahlisiye, Liman Komutanlığı (Limana tabidir), Tütün Fabrikası (Kılıçdede Mahallesi'nde), Mezbaha (Mert Irmağı'nın Çarşamba tarafında), Dabağhane (Mert Irmağı'nın Çarşamba tarafında), Balıkthane (Liman yapıldığı zaman sahilde münasip bir yerde, halihazırda Saathane civarında sahilde), Hal (Yangın yerinde Bedesten civarında), Yeni Mezarlık (Çiftlik istikametinde Dündartep'e'de), Sinema, Tiyatro (Cumhuriyet ve Belediye Alanları civarında), Çocuk Bahçeleri (Muhtelif mıntikalarda), Şehir Otel ve Şehir Gazinosu (Cumhuriyet Alanı deniz kenarında), Mevaddı Müşteile deposu (Kalyonburnu "Fener" civasında), Nakliyat ambarları (Limana tabidir), Mesire ve eğlence yerleri (Muhtelif mıntikalarda) dir.



Extended Abstract

Urban Development and The Planning According To the Samsun Maps (1850-1949)

*

Evrin Düzenli

ORCID: 0000-0003-0658-2403

Samsun city began to have a commercial view from the beginning of the 18th century. The emergence of the conditions for this change can be attributed to various reasons. Some of these are; releasing of the Black Sea to international trade, the fact that it supplied a large amount of agricultural product for Europe, which industrialized rapidly in these periods and that it had a sea port on the route of other raw material sources in Anatolia. In addition, the fire of 1869 allowed spatial arrangements to be made in accordance with the rapidly increasing and changing activities in the city. In this way, it is seen that the modern planning activity started at an earlier date in the city compared with the other Anatolian cities.

Three planning attempts were occurred in Samsun between 1870 and 1949. One of these was after the 1869 fire which was almost completely destroyed the city, the second was in 1940 by the invitation of Lambert to the city to make him prepare an urban plan, the other was through the plan competition. Among these, the realization of the first and third attempts were heavily related with the effect of central authority. The attempts of municipality to have Lambert made the urban plan were failed.

From 1850 to 1949, eight numbers of Samsun maps emerged depending on the planning attempts or other reasons. These are; 1850, 1905, 1935, 1942 and 1947/1949 maps. The 1850 map (before the fire of 1869) and 1905 map (after the fire of 1869) point out two different urban morphologies. Both are important in terms of indicating the radical change in the city in the last quarter of the 19th

century. The planning in the 1905 map was also an instrument to meet the needs of the commercial city in regards of the change towards the capitalist production and marketing types. This was important in terms of sustaining the trade flows from the factories, warehouses to the piers. 1905 planning had great effects on the 1935, 1942 and 1947/1949 maps which were held in the Republican period. The network of roads was the most common feature of this effect. Despite the formal similarities with the 1905 map, the approaches were so far from it. The most important common difference of the 1935, 1942 and 1947/1949 maps were that they emerged as a public enterprise, unlike the 1905 map. They were formed by nationalist policies of the central administration which the Samsun municipality was also under the control of it. Accordingly, the plan practices from 1945 to 1949 were realized within the concept of 1940 plan report and proposals, which was prepared by the Municipal Plan Commission.

The study aimed to reveal the main axis of urban development between 1850s and 1949 through settlements, borders, roads and buildings indicated on maps. The comparisons revealed the planning process and formation of the modern city since the 19th century.

In this context the mapping and planning experience of the city in which it was integrated into the capitalist production network in the 19th century and under the effects of the continuing nationalist policies in the 20th century were initially discussed under the title of *The Emergence of Modern Planning in Samsun: 1850 and 1905 Maps* and title of *Lambert, Competition, Planning Report and the Searches for a New Planning*.

In the first title, the status of Samsun in the 19th century was discussed. It was a small Anatolian city in the middle of the 19th century which the modern town planning activity has not practiced. It referred to an old type of settlement with an organic road system, a fortification area consisted of inner and outer castles and outer settlements. The first modern planning activity was performed in 1870. The change of the city through this study was indicated in the 1905 map which was prepared for the *Oriental Trade Annuals*. The purpose of making a city map is important as an indication of the volume of trading activity in that period. The roads and the settlements in 1905 continued to be reference for the growing city for the following times.

According to the second title, approximately sixty years after the 1870 planning, in 1930, re-planning of the city was discussed. It runs up against the same dates with 1580 numbered Municipal Law. The most important step for the 1940 prospective plan was the preparation of the planning report. Report gives an in-

formation about the social, economic, natural and architectural structures like urban borders, urban expansion areas, the requirements of buildings and roads for the conservation, the status of the city. As a result, 1949 city was tried to be revealed by the planning activities from 1870 to 1940.

In the second part of the article, the settlement and borders, roads and the building data which was obtained from the maps of Samsun compared with the 1947/1949 cadastral map. Accordingly, the traces of the development of the city were searched through buildings and/or roads on the 1850, 1905 and 1947/1949 maps. The roads in the 1905 and 1947/1949 maps and the roads which would be conserved according to the planning, the contribution of the old roads to form the new city, was analyzed. The existing buildings in the 1850 and the 1905 maps and the buildings which were requested for conservation in the planning report, the contribution of the old buildings form the new city, was analyzed. In this way, the effect of the plannings in the city was tried to be revealed.

The Ottoman archives, especially Trabzon City Annuals (TVS) the issues of Ahali between 1933 and 1955 and the news and the articles in the Arkitekt magazine and other sources of the period were used.

Kaynakça / References

- Aktar, A. (1998). Şark Ticaret Yıllıklarında sarı sayfalar: İstanbul'da meslekler ve iktisadi faaliyetler hakkında bazı gözlemler: 1868-1938. *Toplum ve Bilim*, 76, 105-143.
- Belediyemizin başardığı ile yapılmasını dilediğimiz işler. (1937, 9 Birinci Kanun). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.
- Diğiroğlu, F. (2011). XIX.yy Karadeniz'inde yeni bir ticari merkez: Samsun. (Yayımlanmamış doktora tezi), Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- Emiroğlu, K. (Der.). (1870/2007). *Trabzon Vilayet Salnameleri* (Cilt 1-23). Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları.
- İmar komisyonu. (1939c, 13 Kanunevvel). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.
- İmar komisyonu. (1940b, 28 Şubat). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.
- İmar komisyonu içtimaı. (1939b, 8 Teşrinisani). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.
- İmar komisyonu içtimaı. (1939c, 8 Mart). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.
- İmar planı hareketlerinden. (1940c, 6 Mart). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.
- İmar planımız hazırlanıyor. (1940c, 25 Eylül). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.
- İmar planımız müsabakada. (1940d, 2 Birinciteşrin). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.
- İrade-i Meclis-i Vala. (1850). *Samsun şehri planı*. (Belge no. PLK.p.810/2). Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri, İstanbul.
- İymar planları. (1939d, 3 Mayıs). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.
- Ongun, B. (1941). Samsun şehri imar müsabakası projeleri ve jüri raporu. *Arkitekt*, 277-282. 12 Ocak 2022 tarihinde <http://dergi.mo.org.tr/dergiler/2/111/1247.pdf> adresinden erişildi.

- Salt Araştırma. (1905). Plan de Samsoun (Mer Noire) dressé spécialement par Y. Courdadji pour The Annuaire Oriental & Printing Co. Ltd. Intercalé dans son Annuaire Oriental 25me Année 1905 [Harita]. 2 Eylül 2021 tarihinde <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93726> adresinden erişildi.
- Samsun Belediyesinin 10 senelik faaliyeti. (1933, 29 Teşrinievvel). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.13.
- Samsun iymar işlerle bir kat daha güzelleştirilecek. (1940, 5 Mart). *Son Posta Gazetesi*, s.10. 5 Ocak 2022 tarihinde http://mek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/GA-ZETE/son%20posta/son%20posta_1940/son%20posta_1940_mart_/son%20posta_1940_mart_5_.pdf adresinden erişildi.
- Samsun şehri imar planı. (1941a). *Arkitekt Dergisi*, 1941(03-04). 12 Ocak 2022 tarihinde <http://dergi.mo.org.tr/dergiler/2/107/1191.pdf> adresinden erişildi.
- Samsun şehir planı. (1941b). *Arkitekt Dergisi*, 1941(07-08). 12 Ocak 2022 tarihinde <http://dergi.mo.org.tr/dergiler/2/109/1222.pdf> adresinden erişildi.
- Samsun şehrinin müstakbel planı. (1936). *Arkitekt Dergisi*, 1936(08). 12 Ocak 2022 tarihinde <http://dergi.mo.org.tr/dergiler/2/137/1621.pdf> adresinden erişildi.
- Samsun Tapu ve Kadastro 10. Bölge Müdürlüğü [STKBM]. (1947/1949). *1947 ve 1949 tarihli Samsun kadastral paftaları*. Samsun Tapu ve Kadastro 10. Bölge Müdürlüğü Arşivi, Samsun.
- Samsunun en güzel şehirlerimizden biri olması pek yakındır. (1938, 27 İkincikanun). *Son Posta Gazetesi*, s.8. 5 Ocak 2022 tarihinde http://mek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/GA-ZETE/son%20posta/son%20posta_1938/son%20posta_1938_ikincikanun_/son%20posta_1938_ikincikanun_27_.pdf adresinden erişildi.
- Sarısakal, B. (2007). *Samsun belediye tarihi*, Samsun: Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.
- Şehir imar planımız ne halde. (1942c, 5 Ağustos). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.
- Şehrimiz imar planı müsabaka notları verildi. (1942b, 8 Nisan). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.
- Şehrimiz imar planı projesi hazırlandı. (1942a, 1 Nisan). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.
- Şehir planı. (1939a, 9 Ağustos). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.
- Şehir planı ve Samsun sokakları. (1940a, 26 Haziran). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.
- TC Nafia Vekaleti. (1941a). *Samsun şehri imar planı raporu*. İstanbul: Hüsnütübiat Basımevi.
- TC Nafia Vekaleti. (1941b). *Samsun şehri umumi imar planı avan projesinin tanzimi için açılan müsabakanın programı*. İstanbul: Sümer Matbaası.
- Tekeli, İ. (2010). *Türkiye'nin kent planlama ve kent araştırmaları tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Yazıcı, M. (2013). *Resolving the historic urban tissue by tracing the changes as a basis for its conservation: Samsun from 20th century untill today*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- Yüksek mimar Necmi Ateş. (1944, 30 Haziran). *Ahali Samsun Gazetesi*, s.1.