



Arştırma Makalesi / Research Article KAYSERİ KENTİNDE FİZİKSEL ÇEVRENİN DEĞİŞİMİ: 1882–1945

Filiz SÖNMEZ^{*1,2}, Berrin ALPER²

¹Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yıldız-İSTANBUL

²Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Yıldız-İSTANBUL

Geliş/Received: 08.08.2012 Kabul/Accepted: 15.10.2012

ÖZET

Bu çalışmada, Kayseri kentinin fiziksel değişimi, 1882, 1916, 1920'ler sonu ve 1931 haritaları; 1933-1935 ve 1945 imar planları aracılığıyla 19.yy ve Cumhuriyet döneminin modernite projesi kapsamında incelenmiştir. 1882-1945 tarihlerinin araştırma kapsamına alınmasının nedenlerinden birincisi, Kayseri'de en erken tarihli mevcut haritanın 1882 yılına ait olması, ikincisi ise Kayseri kentinin günümüz fiziksel yapısının oluşumunda 1945 yılı Aru imar planının temel plan olmasıdır. Araştırılan dönemde, Kayseri'de 19.yüzyılın geleneksel kent dokusu ve Cumhuriyet döneminde oluşmaya başlayan modern kent dokusu ile şekillenmiş ikili bir yapı görülmektedir. Oluşan bu yapıyı, kentsel ve toplumsal modernleşmeye ilişkin başlıca üç gösterge üzerinden okumak mümkündür: "yollar", "kamu yapıları" ve "konut alanları". Çalışmada, bu üç gösterge harita ve imar planları üzerinde tespit edilerek, kentin söz konusu tarih aralığındaki fiziksel değişimi incelenmiştir. Bu değişim, kentin fiziksel gelişimi haritalar ve imar planları üzerinde saptanmış ve karşılaştırma yöntemi kullanılarak analiz edilmiştir. Çalışmanın sonucunda, 19.yüzyıl sonunda oluşan kent dokusu karakterinin bazı müdahale ve eklere karşın erken Cumhuriyet döneminde de devam ettiği görülmüştür. Çalışmanın tespitlerinden bir diğeri de, 1945 yılı imar planının günümüz kent dokusunun meydana gelmesinde bir temel oluşturmuş olmasıdır. Bu plan ile önerilen "ızgara plan" sistemi fiziksel yapıyı radikal biçimde değiştirmiştir. Söz konusu tarih aralığında Kayseri kentinin fiziksel değişimi üzerine az sayıda çalışma bulunmaktadır. Bu bağlamda çalışma, kentin değişimi üzerine odaklanan araştırmacılar için, kendi ön-araştırma alanlarını da beraberinde geliştirerek yeni tartışma malzemesi/ortamı olarak görülebilir.

Anahtar Sözcükler: Kayseri, modernleşme, kentsel değişim, 1882, 1916, 1920'ler sonu ve 1931 haritaları, 1933-1935 ve 1945 imar planları.

TRANSFORMATION OF PHYSICAL STRUCTURE IN KAYSERİ BETWEEN 1882 AND 1945

ABSTRACT

This study investigates the physical transformation of the city of Kayseri from 1882 to 1945 within the perspective of urban modernization which started in the 19th century and the early years of the Turkish Republic. The period from 1882 to 1945 was chosen due to the reason why the oldest available map dates from 1882, additionally; the city's present form was based on the Aru urban development plan which was prepared in 1945. Historical maps from 1882 (prepared by Euthychides), 1916, the 1920s and 1931 and the 1933-1935 and 1945 land development plans are used in this study. Two main city forms can be observed throughout the studied period: the traditional Ottoman city form in the late 1800s and the contemporary city form which began to appear in the early years of the Turkish Republic. The change in the city's form from 1882 to 1945 can be traced by considering on three key elements: state buildings, highways and residential developments. In this study, the comparative evaluation of historical maps and urban development plans was used as a method to investigate the changes in design and construction of these three urban structures during the studied period. The results of the study reveal that the traditional city form with minor revisions was followed during the Republic period. It is also possible to conclude that the Aru plan (1945), proposing a radical grid system, was the main basis in shaping the plan of the current city. This study focuses on the urban transformation of the city of Kayseri covers a period which has not been previously investigated in depth. It also aims to new discussion platforms for the researchers investigating the evolution of city forms.

Keywords: Kayseri, modernization, urban transformation, maps from 1882, 1916, the 1920s and 1931, 1933-1935 and 1945 development plans.

* Corresponding Author/Sorumlu Yazar: e-mail/e-ileti: sonmezfiliz@gmail.com, tel: (352) 207 66 66/35161
Erciyes Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, KAYSERİ

1. GİRİŞ

Kentler sürekli bir değişim ve dönüşüm içerisindedir. Bu değişim ve dönüşümün dünyanın farklı coğrafyalarında farklı biçimlerde yaşandığı bilinmektedir. Bu çalışma, Kayseri kentindeki fiziksel değişimin 19.yy'da batılılaşma/modernleşme çalışmaları kapsamında “planlı olarak” gerçekleştiği savından yola çıkarak 1945'lere kadar, ülkedeki “yereldeki kent planlama” süreci, kent haritaları ve imar planları çerçevesinde karşılaştırma yöntemi kullanılarak incelenmiştir. Çalışmada 1882 yılı haritası, sadece 19.yy Kayseri'sinin fiziksel çevresini okumada değil, Osmanlı Devleti'nin Anadolu kentlerindeki “kent planlama” sürecine ilişkin de ipuçları vermesi nedeniyle önemlidir. Çalışmanın son olarak incelediği 1945 yılı Aru İmar Planı ise, önerdiği ızgara plan ile ülkenin modernleşme projesinin Batı'lı anlamdaki tam karşılığının uygulamaya geçirmeye çalışmıştır.

Kayseri üzerine yazılan birçok kitap, makale ve tezde Cumhuriyet döneminde kentin ilk planlı gelişiminin 1945 yılı Aru İmar Planı ile başladığı belirtilmektedir [1], [2], [3], [4]. Bu çalışmada ise, yerel gazete, dergi, basılmamış fotoğraf, harita gibi malzemelere ulaşılarak 1945 yılı öncesinde, mühendisler tarafından üretilen harita ve imar planları değerlendirilerek, özgün sonuçlara ulaşılmaya çalışılmıştır.

Çalışmada araştırılan 1882-1945 yılları arası, kentin geleneksel yapıdan koparak, Cumhuriyet dönemindeki modernleşme sürecinin bir parçası haline dönüşmesini göstermesi bakımından da önemlidir. Bu dönemde, Anadolu'da “hibritleşen kent” olarak düşünülebilecek bir kent yapısının oluşmuş olduğu söylenebilir. Çalışma, dönemin hibrit kent yapısını, “Kayseri” örneği çerçevesinde, haritalar ve imar planları aracılığıyla incelenmiştir.

Dönemin hibrit kent yapısını daha iyi anlayabilmek için, incelenen tarih aralığındaki Kayseri kent planlama sürecini, haritaların tarihlerinden de yola çıkarak üç ayrı dönemde incelemek mümkündür. Bu dönemler;

- 1) 1882'den Cumhuriyet'e kadar geçen süre,
- 2) Cumhuriyet'in ilk yıllarından 1930'lara kadar geçen süre,
- 3) 1930'lardan 1945'lere kadar olan dönem olarak incelenebilir.

“Kent planlamasının Osmanlı İmparatorluğu'na bir modernleşme projesi olarak girişi, Batı'da kent planlamasının 1850'lerde sağlık yasaları çıkartılarak pragmatik kanaldaki gelişmesine benzer biçimde olmuştur” [5]. Ancak, bu yasa ve yönetmeliklerin Osmanlı'da uygulama alanında yaşanan bazı zorluklar nedeniyle, Batı'daki gibi radikal bir kentsel değişime sebebiyet verdiği, söylenemez. Kentlerde yapılan değişimleri, mevcut yol akalarının düzenlenerek genişletilmesi ve modernleşmenin getirdiği bir alan kullanışı olan parklara ilişkin mevzi planlar oluşturmuştur. Osmanlı döneminin modern kent planlama projesi, genellikle geçmişteki kentsel dokuları tavsiye edici nitelikte kalmıştır. Bu dönemde Osmanlı, planlamayı daha çok harita mühendisliğinin[†] alanı olarak gördüğü için ülkenin haritalarını yabancı mühendislere yaptırmıştır. [6]

Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne geçiş döneminde, “eskiye karşı yeni” savunularak daha köktenci bir modernleşme politikası izlenmiştir. Ulus-devletin projeleri Batı'ya karşı tam bir yönelişi kapsamaktadır. Modernleşme projesi kapsamında kentin fiziksel çevresinin değişiminin gerçekleşmesi için, ülke Batı'dan getirtilen yabancı harita mühendisleri ve planlılara teslim edilmiştir. Bu dönemdeki bir diğer önemli olay ise, 1930'larda çıkartılan Belediye, Umumi Hıfzıssıhha, Yapı ve Yollar Kanunlarının ülkedeki tüm kentler için zorunlu hale getirtilerek uygulamaya geçirilmesidir. Amaç, Cumhuriyet'in modern kent imajı için gerekli yasal alt yapıyı oluşturmaktır. Mevzi planlama yerine, kentin tümünün planlandığı bir döneme geçilmiştir. Ayrıca 1930'lar sonu, kent planlamasının harita mühendisliği alanından çıkartılarak mimarlık alanına girdiği bir dönem olması nedeniyle önemlidir [5].

[†] 1883'te açılan mühendis mektebi çok geçmeden ilk mezunlarını vermiştir [10].

1930'lardan 1945'lere kadar olan dönem ise, kentlerde imar planlarının* [7] hazırlanmaya başlanması nedeniyle önemlidir. Bu dönemdeki ızgara planlar, batılı kentler oluşturmada devrim niteliğindeki uygulamalar olmuştur. Bu çerçevede, geleneksel organik kent dokusundan, "sentetik planın" oluşturduğu hibrit kent yapısına doğru radikal bir dönüşüm söz konusudur.

2. HARİTALAR VE İMAR PLANLARI ÇERÇEVESİNDE KAYSERİ'NİN KENTSEL DEĞİŞİMİ: 1882-1945

Bir Bizans yerleşmesi olarak Kayseri, iç kale ile onun güneyindeki surla çevrili alandan oluşmaktadır [8] ve Osmanlılar döneminde, Orta Anadolu'daki ipek yolu üzerinde olması nedeniyle önemli bir merkezdir. Kara Mehmet Ağazade Kemaleddin, Kayseri'nin stratejik coğrafi konumunu ve bölgedeki ticari önemini şöyle ifade etmektedir: "Kayseri Anadolu'nun merkezinde bir ovanın üzerinde bulunduğundan bir taraftan İran ile diğer taraftan Karadeniz ve Akdeniz arasındaki yollar burada birleşiyorlardı. Mısır'da Suriye'de Anadolu'da hüküm süren muhtelif devletlerarasında zuhur eden münasebetlerle onuncu hicri asra kadar mühim bir rol oynamıştır" [9]. 19.yy'da Ankara vilayetine bağlı bir sancak olan kent Ankara ve İstanbul'a deri ticareti yapması nedeniyle Osmanlı'nın bu bölgedeki gelişim politikasının önemli bir parçası olmuştur. Bu bağlamda, Kayseri'nin Osmanlılar döneminde sürekli gelişen ve devingen bir yapıya sahip olduğu söylenebilir.

Ülkenin, 19. yy sonundan başlayarak önemli gördüğü, özellikle ticari aks üzerindeki kentlerin haritalarının hazırlanması bilinçli bir kentsel modernleşme projesinin bir parçasıdır. Değişim, her dönemde kendi özgün koşulları çerçevesinde belirli bir hızda gerçekleşmiştir. Ancak, geleneksel kentteki fiziksel değişimin hızı ve içeriği tartışıldığında, Cumhuriyet dönemindekinden farklı boyutlarda olduğu söylenebilir. Tanyeli'nin de belirttiği gibi, "geleneksel kent kavramı ile modern kent kavramı arasındaki en belirgin fark, birincinin yapısal değişikliği bilinçli bir biçimde hiç talep etmemesi, buna karşılık ikincide değişim ve başkalaşım iradesinin sürekli gündemde tutulmasıdır" [11].

Kentlerdeki bu değişimin izlerini sadece fiziksel mekânda değil aynı zamanda bu dönemde hazırlanan farklı ölçeklerdeki haritalar ve imar planları üzerinden de okumak mümkündür. Bu çerçevede, araştırma kapsamında incelenen haritalar, kentin fiziksel değişiminde ana kararların alındığı haritalar olması nedeniyle önemlidir.

2.1. 1882 Yılı Haritası ve İçeriği

19.yüzyıl, Anadolu kentlerinin bugünkü mekânsal yapılarının temel niteliklerini belirleyen bir dönemdir [12]. Bu yüzyılda, Anadolu'daki birçok kentin haritası hazırlanmıştır. Bunlardan biri de 1882 yılında mühendis Jean S. Euthychides'in çizdiği Kayseri kent haritasıdır. Harita, Osman Eravşar'a göre, Kayseri yollarının düzeltilmesi projesidir ve kentin gelişimi ve surları hakkında bilgi vermektedir. Harita adeta kentin 19. yüzyıldaki genel durumunu gösteren imar planı niteliğindedir [13]. Şekil 1'deki haritanın genel görüntüsünden, Eravşar, kentin Ortaçağ özellikleri taşıyan mahalle yapısına sahip olduğunu belirtmektedir [13].

1882 yılı haritası "yollar", "kamu yapıları" ve "konut alanları" şeklinde 3 gösterge üzerinden okunduğunda;

Yollar: 1 nolu ana aks, Ulukışla Caddesi; 2 nolu aks, Hacı Kılıç Camisi'nin (M. 1249) bulunduğu sokak aksı; 3 nolu aks, Talas'a giden şose; 4 nolu aks, Düvenönü ve dış kale surlarını takip eden yol aksı; 5 nolu aks ise İstanbul Caddesi'ni göstermektedir. Haritadan da görüldüğü üzere, Hacı

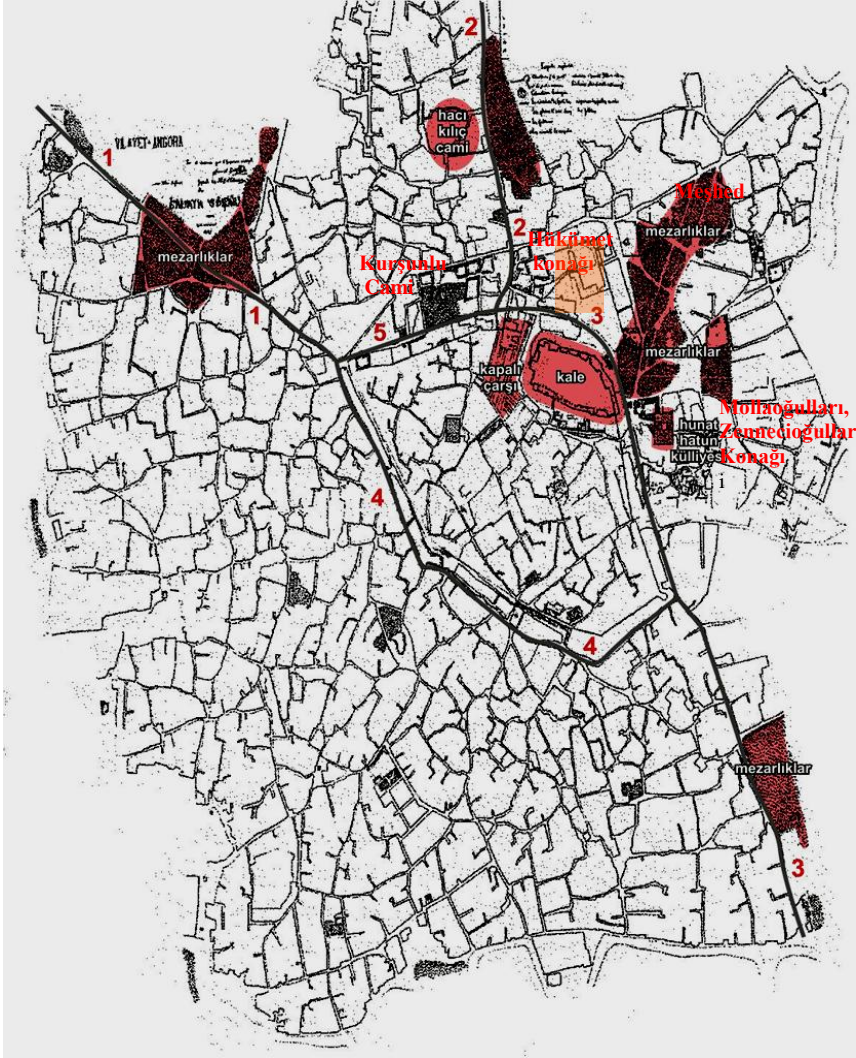
* Özellikle 1940'lı yılların başında Doç. Kemal Ahmet Aru, 1944 yılında Isparta, 1946 yılında Tekirdağ, 1947 yılında Bandırma, Tokat ve Kars, 1948 yılında Gaziantep ve İzmit, 1952 yılında da İzmir imar planını hazırlamıştır.

Kılıç ve Kurşunlu Cami önünden geçen yol aksları ile Talas ve Ulukışla yol aksları üzerinde yoğun mezarlık alanları bulunmaktadır. Şehirdeki yolların düzenlenmesinde ilk olarak mezarlık alanlarının istimlak edildiği düşünülebilir.[§]

Kamu yapıları: Haritadan, Kapalı Çarşı ve Vezir Hanı gibi ticari yapılar, surların geçtiği alanlar, hükümet konağı gibi idari yapılar, dini yapılar (Cami Kebir, Hacı Kılıç ve Kurşunlu Cami) , mezarlıklar, hamamlar, Hunat Hatun külliyesi, su arkları ve çeşmelere ilişkin bilgi edinilmiştir. Haritada ayrıca Setenönü, Kaleönü ve Dörtükkân önü (Düvenönü) gibi mevki isimleri de yer almaktadır.

Konut alanları: Hunat Hatun Külliyesi'nin doğusunda yer alan *Mollaoğulları evi* ve *Zennecioğulları evi* gibi varlıklı ailelerin evlerinin yerleri de haritaya işlenmiştir. Tanyeli'ye göre, "kentnin doğusunda *meşhed* denilen büyük bir mezarlık alanının bulunduğu ve kent meydanının da burada yer aldığı biliniyor. Kentin bu yönde yapılaşmasının olsa olsa Hunat Külliyesi çevresinde yoğunlaştığı düşünülebilir" [8]. Kentin güneyinde organik bir sokak dokusu ve yoğun konut alanları bulunmaktadır.

[§]Şehirdeki yolların yapımı, yenilenmesi, tamiri gibi hususlar 1826'da kurulan İktisab Nezareti'ne terk edilmiş, ancak 1831'de Ebniye-i Hassa Müdüriyeti'nin kurulmasıyla bu kuruma verilmiştir... 1851 tarihli karayolu ve şose inşasına dair hazırlanan nizamname bizzat o devrin karayolu yapımına ve tamarine dair mühim ipuçları vermektedir.



Şekil 1. 1882 yılında Euthychides** [14] tarafından yapılan harita†† [13]

**Harita projede imzası olan mühendis Jean S. Euthychides tarafından 1299 tarihinde (hicri takvime göre) çizilmiştir. Haritada anıt, sokak ve bölge isimleri lejant oluşturularak verilmiştir. Jean S. Eutyehides Imperial 'den mezun olan eski öğrencilerden biridir. «L'Université impériale», I.Napolyon tarafından 10 Mayıs 1806'da tüm imparatorlukta kamu hizmeti verilmesi için kurulmuştur.

†† Haritanın üst paftasında, şehrin iç kale surlarının bulunduğu bölüm, alt paftasında ise Yoğun Burç ve şehrin güney tarafları bulunmaktadır.

2.2. 24 Ocak 1916 Tarihli Harita

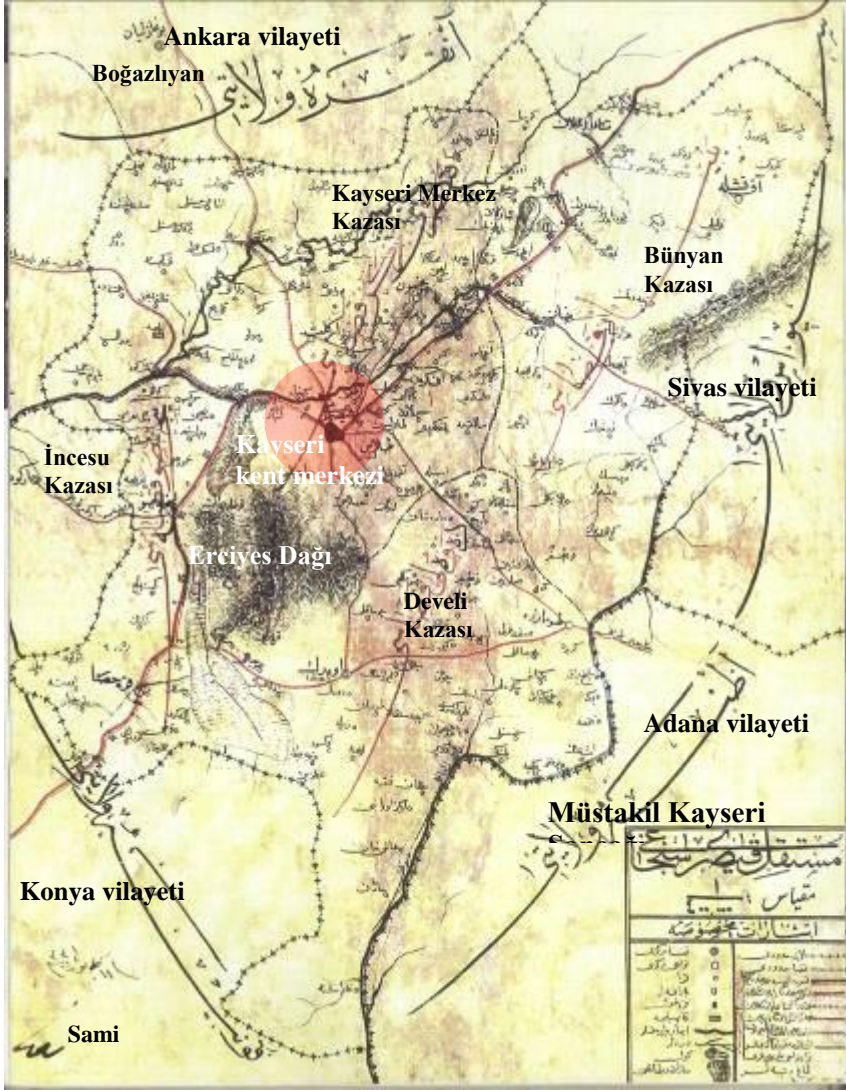
“24 Ocak 1916” tarihli ve 1/400.000 ölçekli harita, Kayseri’nin bu dönemdeki kent sınırları, komşuları, kaza, köy ve nahiyelerini, dağ, göl, nehir, sazlık gibi doğal güzellikleri ve mevcut yol akslarını göstermektedir. ** (Şekil 2)

Harita 1882 haritasından farklı olarak daha üst bir ölçekten bakılarak değerlendirilmiştir. Haritadan kentin büyüklüğü, sınırları ve doğal güzellikleri hakkında lejant aracılığıyla bazı bilgiler elde edilmiştir.

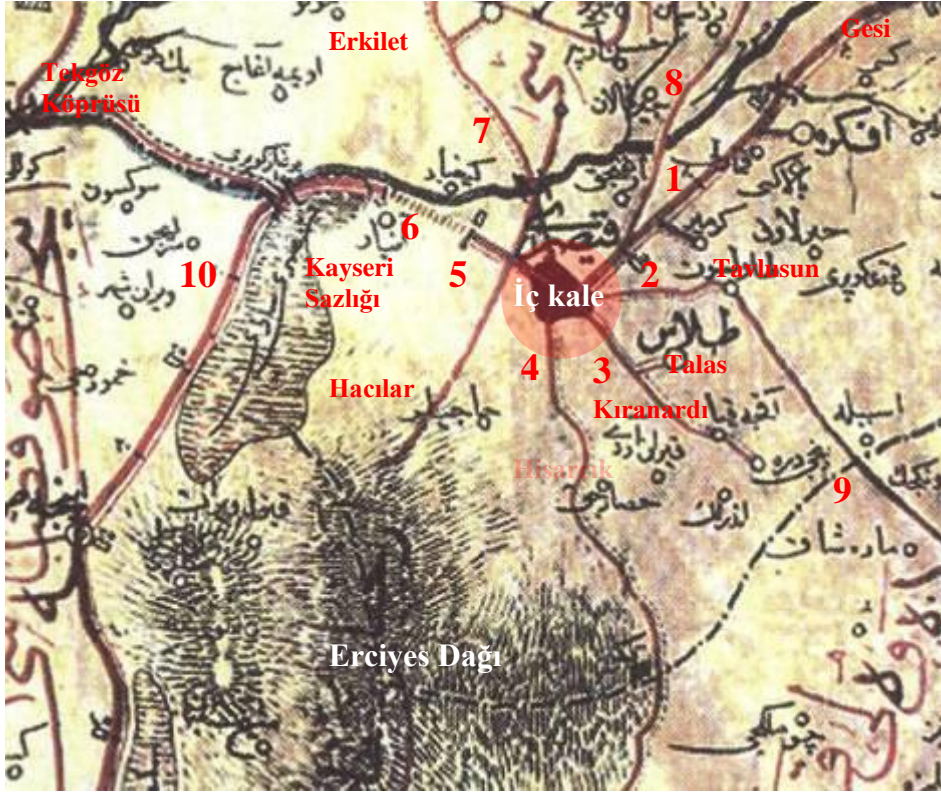
Yollar: 1910’lu yıllarda Vali Muammer Bey (1874-1928) tarafından yapılan düzenlemelerle, Serçeönü’nden Kurşunlu Camisi’ne kadar bir caddenin açılması; Hükümet Konağı’ndan Talas’a kadar bir caddenin açılması ve bu caddenin ağaçlandırılması ile Sivas Kapısı’ndan kentin güneydoğu sınırına kadar bir cadde açılması kararı alınmıştır. Söz konusu caddelerin düğüm noktası, meydan olarak ifade edilebilir [16]. 1909 yılında, meşhed denilen mezarlık alandan geçirilen yol bir sokak iken, Muammer Bey, o günün imkânları ile Sivas yolunu açmıştır^{§§} [4]. Sivas yolu aksı, haritada izleneceği üzere, geleneksel doku içinde oluşturulan doğrusal bir eksendir. Bir bakıma bu aks, modern kent dokusunun ilk öğelerinden biri olarak görülebilir. Çünkü öncesinde yapılan yol aksları mevcut sokakların yeniden revize edilmesi ile gerçekleşmiştir. Tanyeli’nin de belirttiği gibi, “kent bağlamında modernite, işlevsel, fiziksel, toplumsal ve yapısal bünyeye aktif müdahale kavramının doğuşu demektir” [11]. Sivas yolu, kent merkezinden kentin dışına doğru oluşturularak, kent merkezine olan erişimi güçlendirmiştir. Burada amaç, yeni akslar ve etrafında oluşan konut alanlarıyla birlikte, kentin kale ve çevresinde ticari faaliyetlerini güçlendirmektir. Böylelikle, 20.yüzyıl başlarında kentin yeni yol ağının gelişimi başlamış olup, kent içi ve kentler arası ilişkiyi kuvvetlendirecek şekilde yol nitelikleri ve kapasiteleri artırılmıştır [16].

** Harita, 24 Ocak 1916 Pazartesi / R. Fi 11 Kânunusani Sene 1331 tarihlidir. Haritanın sol alt köşesinde “Sami” adı yer almaktadır. Prof. Dr. Ali Aktan’ın tahminine göre, *Sami* haritaya resmiyet kazandıran memurun adı olabilir. Ali Aktan (Erciyes Üniversitesi, Tarih Bölümü öğretim görevlisi) ile görüşme. 25.05.2012.

§§ 1909 yılında Mutasarıf Muammer Bey ve Belediye Reisi İmamzade Mehmed Bey, bir kısım halkın karşı çıkmasına rağmen, şehir içerisine dağılmış bir durumda bulunan mezarlıkları kaldırarak, Sivas yönündeki yolu açmıştır [4].



Şekil 2. Kayseri merkez, nahiye ve kazaları. 24 Ocak 1916 (Fî 11 Kânunusani Sene 1331) tarihli Kayseri Haritası. Ölçek: 1/400.000 [15]



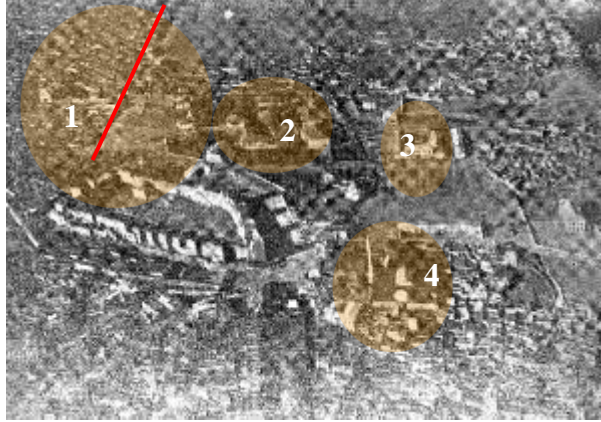
Şekil 3. Kent merkezi ve yakın çevresi. 24 Ocak 1916 yılı Haritası [15]

1.1909 yılında açılan Sivas Yolu 2. Tavlusun'a giden yol 3. Talas'a giden yol 4. Kıranardı ve Hisarcık'a giden yol 5-6.Ulukişla yolu 7. Erkilet'e giden yol (İstasyon Caddesi aksı) 8. Mancusun'a giden yol 9. Tomarza'ya giden yol 10. İncesu'ya giden yol.

Harita'nın lejantına^{***} göre, 1909 yılında açıldığı bilinen 1 numaralı Sivas yolu ve 5 numaralı Ulukişla yolunun bir kısmı, tesviye ve şosesi yapılan yol olarak gösterilmektedir. Sivas yolu, yeni bir yol aksı olarak haritada belirtilmiştir. Buna karşın 2, 3, 4 ve 8 akslar lejantta “evvelden mevcut olup muhtâc-i tamir şose” olarak adlandırılmıştır. 7 numaralı aks ise lejanta göre, “tesviyesi ve şosesi müceddeden yapılan tarik/ düzenlemesi yeniden yapılan yol” olarak adlandırılmaktadır. Bu aks Erkilet bağlarına ulaşırken, üzerinde Selçuklu dönemi yapısı olan Hacı Kılıç Camii'ni bulundurmaktadır. Haritada özellikle 2, 3, 4 ve 7 numaralı yol akslarının Kıranardı, Hisarcık, Talas, Tavlusun, Erkilet gibi bağ alanlarının olduğu bölgelere bağlanması nedeniyle sık kullanılan yol aksları oldukları düşünülebilir. Haritada 6 numara ile gösterilen aksın etrafı, 1882 haritasında mezarlık alanı olarak gösterilmiştir. Bu haritada bu aks “müceddeden inşası lazım gelen/yeniden yapılması gereken” yol olarak belirtilmiştir. Bu yol 10 numara ile gösterilen

^{***} Satır sırasına göre; 1- Vilayet Hududu, 2- Kaza Hududu, 3- Tesviye ve Şosesi Müceddeden (yeniden) Yapılan, 4- Tesviyesi Müceddeden Yapılan Tarik (yol) 5- Müceddeden İnşası Lazım Gelen, 6- Müceddeden Tesviye ve Şosesi Yapılan, 7- Evvelden Mevcut Olup Muhtâc-i Tamir Şose, 8- İnşaları Mukarrer (kararlaştırılan) olan Yollar, 9- Kurâ ve Nevahî Adi Yollar, 10- Dağ ve Tepeler, 11- Köprüler.

“müceddeden tesviyesi ve şosesi yapılan/yeniden düzenlemesi ve şosesi yapılan” yol aksına bağlanmaktadır. Haritada ayrıca 9 numara yol aksında olduğu gibi “inşaları mukarrer (kararlaştırılan) olan yollar” olarak ifade edilen yol aksları ile yeniden düzenlenmesi ve açılması gereken yol aksları belirtilmiştir. Böylelikle nahiyeye, kaza ve köylere giden yol akslarının işlendiği haritadan, düzenlenmesi gereken ya da yeni açılan yol aksları öğrenilmiştir. (Şekil 3) Harita kente yapılacak yeni yapılaşmalar için bir “altlık” oluşturmuştur, denilebilir.



Şekil 4. Kayseri kent merkezi. 1917. Fotoğrafta *At Meydanı* ve *İstasyon Caddesi* (1) olmadan önceki sokak aksı, *Hükümet Konağı* (2), *Mensucat Fabrikası* (3) ve *Hunat Hatun Külliyesi* (4) görülmektedir.^{†††}

Harita 1/400.000 ölçekli olması nedeniyle, kent merkezindeki kamu ve konut alanları harita üzerinde okunamamıştır. Ancak 1917 yılında çekilen bir hava fotoğrafından da görüldüğü üzere, *At Meydanı*, *Hunat Hatun Medresesi*, *Hükümet Konağı* ve *Mensucat Fabrikası* kent merkezinde bulunmaktadır. (Şekil 4) Kentte, ayrıca 1910 yılında *Gültepe* ve *Şule parklarının* yapıldığı bilinmektedir. Böylelikle Cumhuriyet’in ilanından önce kamusal yeşil alanların oluşturulduğu bilinmektedir.

2.3. 1920’ler Sonu Haritası

Çalışma kapsamında ulaşılan 1920’ler sonuna ait haritanın, ulus-devlet döneminde Kayseri’de üretilen ilk harita olduğu söylenebilir. Bu dönemde Kayseri’de birden fazla haritanın üretildiği bilgilerini yerel gazetedeki haberlerden öğrenmek mümkündür.

Kayseri Vilayet Gazetesi, 29 Ekim 1946 tarihli haberine göre, Cumhuriyet öncesinde ve sonrasında modernleşme projesinin planlı bir eylemi olarak yapılan haritaları, “... Rıfât Çalıkoğlu’nun^{†††} Belediye Reisliği zamanında mühendis Süreyya tarafından yapılan iki harita takip etti. Bu haritalar 1/500 ve 1/1000 mikyaslarında idi. Daha sonra mühendis Avni Par tarafından Aru planına esas teşkil eden yine 1/500 mikyaslı harita yapıldı. Fakat bütün bu haritalar yapıldığı zamandaki durumu tespitle kalarak imar yolunda yapılacak işleri şehrin müstakbelini tayin etmemekte idiler. Bununla beraber muhtelif belediye reisleri zamanında imar inşaa

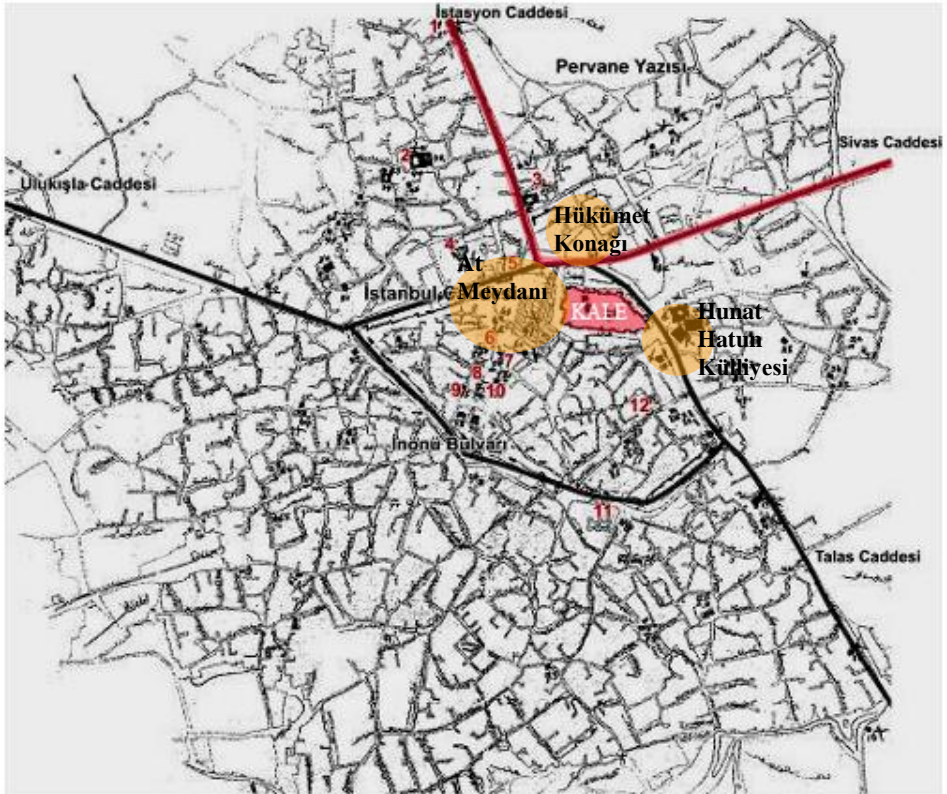
^{†††} Faruk Yaman Arşivi.

^{†††} Erzurum ve Sivas Kongreleri’nin yapıldığı dönemde Kayseri Belediyesi’nin başında eski adliye vekillerinden merhum Rıfât Çalık bulunuyordu. Daha sonra Kayseri eşrafından Nakipzade Ahmet Bey işbaşına gelmiş, 1924-1925 yıllarında Rıfât Çalık yeniden görev yapmıştır [18].

zaruriyetleri kendisini göstermiş ve mevcut imkânlar dâhilinde Kayserimize yenilikler ilavesine çalışılmıştır” [17]. Gazetede bahsi geçen harita ile 1920’lerin sonuna ait olduğu düşünülen haritanın^{§§§} aynı harita olup olmadığı konusunda kesin bir bilgiye ulaşılamamıştır.

1920’ler sonu haritasından da takip edileceği üzere, kentte geleneksel doku devam ederken, yeni yol aksları, kentteki parklar ve bahçelerin sayısının arttığı gözlemlenmiştir. Ülkede Cumhuriyet öncesinde başlayan yeni yol akslarının açılması ve kentsel yeşil alanların oluşturulması ile kentlerin biçimlenişinde yeni öğeler ortaya çıkmıştır. Yeni yol aksları oluşturulurken cami, medrese, çeşme ve han gibi anıtsal yapıların kentteki konumlarına dikkat edilerek “geleneksel dokunun üzerine, geometrik *modern* arterlerin oluşturduğu ağ süperpoze edilmek istenmektedir” [11].

1920’ler sonu haritasında, dönemin mevcut sokak, önemli kamu yapıları, hanlar, kapalı çarşı, bahçeler ve geçitler gibi mekanların Osmanlıca isimleri bulunmaktadır. (Şekil 5)



Şekil 5. 1920’ler sonunda Kayseri Haritası ****

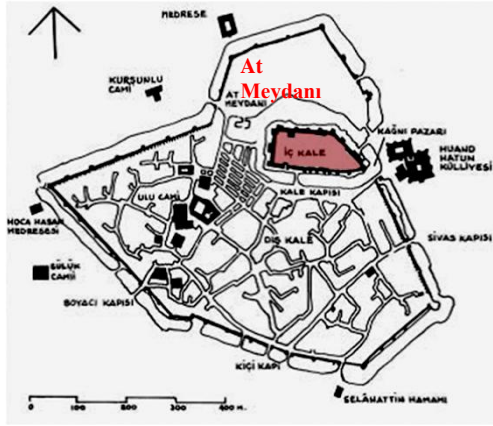
Yollar: Haritada, 1916 haritasında sokak olarak gösterilen yolun, İstasyon Caddesi^{****} adıyla doğrusal bir aks olarak gösterilmesi dikkat çekicidir. Aynı haritada görüldüğü üzere, Sivas Caddesi

^{§§§} 1920’lerde hazırlandığı düşünülen harita üzerinde, haritayı hazırladığı ya da resmîyet kazandırmak için imzaladığı düşünülen kişi olarak “Mühendis Cemalettin” adı bulunmaktadır.

^{****} Mehmet Çayırdağ Arşivi.

ve İstanbul Caddesi'nin genişletilmesi [19] ve birbirine bağlanması kent meydanına ulaşımı güçlendirmektedir. Böylelikle, 20. yüzyıl başında yavaş yavaş değişen ulaşım araçlarının da etkisiyle kent merkezine bağlanan eski sokak ve yolların revizyonu ile kent ulaşımı iyileştirilmiştir.

Kamu Yapıları: Kent merkezindeki kamu yapılarının varlığını koruduğunu, 1920'ler sonuna ait harita üzerinden de takip etmek mümkündür. 1930'lara kadar dini, idari ve ticari binaları kapsayan kent merkezindeki alana *At Meydanı* adı verilmiştir. (Şekil 6) "Kayseri Sancağı 1922" başlıklı kitapta, kent merkezinde yer alan at meydanında hangi yapı tiplerinin olduğu bildirilmektedir. Buna göre, hükümet konağı, adliye, jandarma, matbaa, belediye daireleriyle, hapisane, ıslahhane, saat kulesi, askerlik daresi ve askeri ambar gibi binalar ile Mensucat Fabrikası, otomobil garajı, hükümet konağı bitişiğinde belediye bahçesi vardır. Kayseri'nin *Cuma Pazarı* bu meydanın bir kısmında kurulur. *Kağı Pazarı* ve *Kayseri Pazarlığı* adlı verilen pazarlar da bu meydanda yer alır. Kayseri'nin kale ve surları dışındaki sonradan kurulan mahalle ve kısımlarına da *Dış Şehir* denilmektedir [20].



Şekil 6. At Meydanı, iç kale ve dış kale sınırları [21]

Yukarıdaki bilgilere ek olarak ayrıca, haritadaki adları belirtilen yapılardan Sahabiye Medresesi, Cumhuriyet Mektebi, Ahmet Paşa Mektebi, Hamam, Hacı Mehmet Paşa Hanı, Mahkeme Hanı, Camii Kebir gibi diğer yapıların da yerlerini tespit etmek mümkündür.

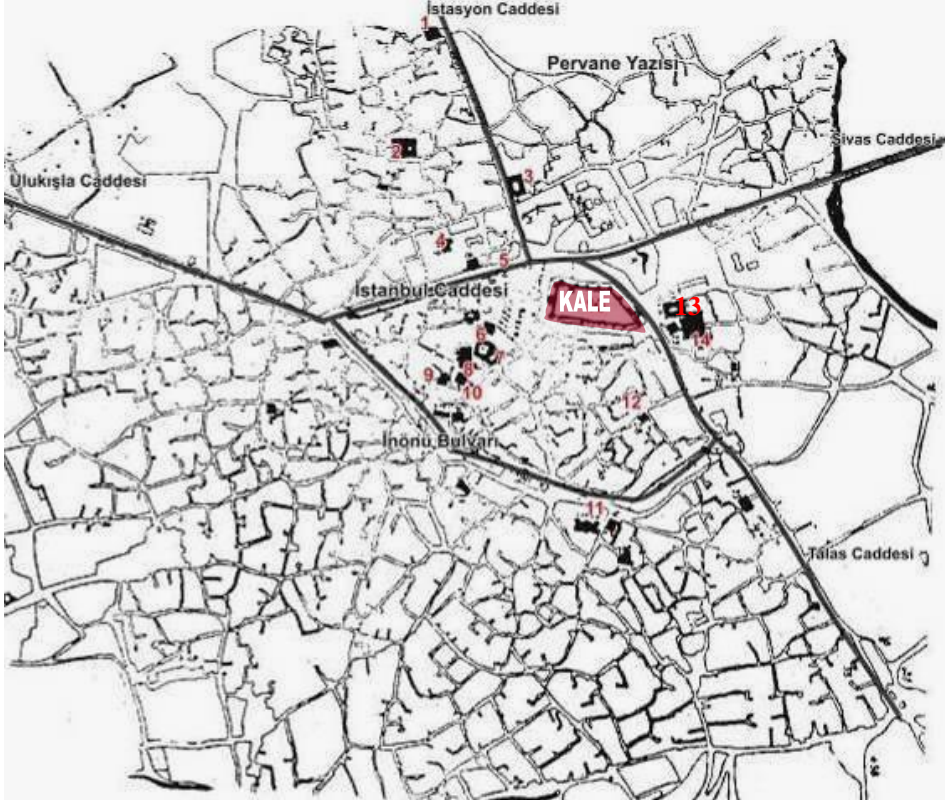
Konut Alanları: 1920'ler sonuna ait bu haritada belirtilen Sivas yolu ile yeni konut ve kamu yapılarının yapılması için bir potansiyel alan oluşturulduğu düşünülebilir. 1882 haritasında belirtilen Zennecioğulları konağı yeri, bu haritada "Zennecizade Bahçesi" olarak belirtilmiştir. Varlıklı ailelerin bahçelerinin (Güpgüpoğlu Bahçesi, Arpacızade Vereseleri Bahçesi, Avratoğlu Bahçesi v.b) isimleri harita üzerinde işaretlenmiştir. Harita üzerinde önemli tüm sokak ve geçit isimleri belirtilmiştir. ****

**** Haritanın 1920'lerin sonuna ait olduğu düşünülmektedir. Çünkü 1927de Kayseri'de tren istasyonu yapıldığı için, istasyona giden aks "İstasyon Caddesi" olarak adlandırılmıştır. Ayrıca Karatepe, 1928'de Belediye Başkanı Muhittin Gürbüz'in İstasyon Caddesi'nin açılması için istimlaklere başladığı bilgisini vermektedir [19].

**** Haritada belirtilen tüm sokak, geçit ve yapıların adlarını öğrenmek için Bkz: F. Sönmez. (2012). "Kayseri'de Barınma Kültüründe Değişim: 1930-1970", Y.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi. İstanbul.

2.4. 1931 Yılı A. Gabriel Haritası

A. Gabriel'in 1931 yılında basılan, "Monuments Turcs d'Anatolie" başlıklı kitabında yer alan Kayseri haritası, şehrin eski yapılarının 1927 ve 1928 yıllarında incelenmesiyle oluşturulmuştur [22].



Şekil 7. A. Gabriel Haritası, 1931.[23]. 1-Hacı Kılıç Camii 2-Gevher Nesibe Medresesi 3-Serçeönü Medresesi 4-Kurşunlu Camii 5-Hamam 6-Bedesten 7-Vezir Han 8-Camii Kebir 9-10-Mahkeme Hanı 11-Lise 12-Güpgüpoğlu Konağı 13-Hunat Medresesi ve Cami

Yollar: 1931 yılı Gabriel haritasında yolların genel durumu yorumlandığında, 1920'ler sonunda üretilen haritada belirtilen yolların devamı niteliğinde olduğu görülmektedir. Haritaya Sivas Caddesi, Uluışla Caddesi, İstasyon, İstanbul ve Talas'a giden caddeler belirgin bir biçimde işlenmiştir. Haritada ayrıca camiler, hanlar ve medreseler gibi anıtsal yapılar ve bazı varlıklı ailelerin konut yapıları özellikle vurgulanmıştır. Haritada, kentin yeni yol akslarının doğu batı yönünde uzanması, güneyde organik konut dokusunun büyüdüğü ve kent içi mezarlık alanlarının küçüldüğü görülmüştür. (Şekil 7)

Özellikle 1930'larda yol açma ve düzenleme çalışmaları, belediyenin yaptığı en önemli kent içi imar çalışmalarından biridir. Kara Mehmet Ağazade Kemaleddin'in de belirttiği gibi, "şehrin yeni bir görüntüye sahip olmak için şehrin büyük caddelerine parke taşların döşendiğini ve yeni geniş caddelerin açıldığını" [9] belirtmektedir.

Kamu Yapıları: Haritadaki “kamu yapıları” 1920’ler sonuna ait haritada gösterilen şekliyle bu haritada da yer bulmuştur. Cumhuriyet’in ilk yıllarından 1930’lara kadar At Meydanı varlığını sürdürmüştür. Karatepe’nin de belirttiği gibi, 1930’lu yıllara kadar, kent merkezinde konut ve kamu yapıları kapsamında önemli bir değişme olmamıştır. “*Gabriel’in planına göre kent sınırları kuzeyde Hacıklıç Camii, doğuda Gültepe’deki Memleket Hastanesi ve Deliçay sel deresi, güneyde Seyyid Burhaneddin Mezarlığı hisasında At pazarı, Çakalız ve Çifteönü mahalleleri.... çevrelerine dayanmaktadır*” [19].

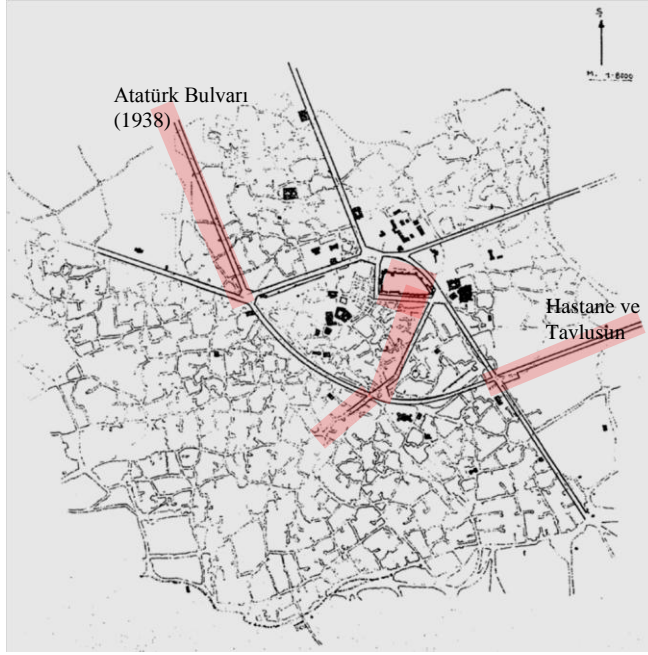
Konut Alanları: 1930’lar başında konut alanlarının yapılanması ancak kentteki Tren İstasyonu’na ait lojman yapıları ile gerçekleşmiştir. Bu dönemde lojmanlar dışında önemli bir konut üretimi görülmemiştir. 1930’da kentin çeperlerinin belirlenmesinde Tren İstasyonu ve diğer sosyal donatıları (lokal, misafırhane ve lojman gibi) önemli olmuştur. Kent içinde ise, özellikle Cumhuriyet dönemiyle birlikte kent merkezinde ve çeperlerinde mezarlık ve hazire alanları istimlâk edilerek yerlerine yapılan konut yapılarıyla, yeni konut alanları oluşmaya başlamıştır. Benzer bir bakışla Gabriel, kentte *modern mahallelerin*, mezarlıkların yerine kurulduğunu belirtmiştir. Bu yargıya kentte yaptığı inceleme sırasında, evlerin arasında kalan türbelerden dolayı varmıştır [23].

2.5. 1933-1935 Yılı İmar Planı

Gabriel’in 1931 yılında hazırladığı kent haritasından sonra, 1933 yılında Vali Nazmi Toker^{§§§§} döneminde Kayseri’nin ilk imar planını mühendis Burhanettin Çaylak’ın hazırladığı bilgisine ulaşılmıştır. 1945 yılına kadar güncelliğini sürdüren bu plan, 1933 yılında tamamlanan 1/8000 ölçekli avan proje ile 1935 yılında tamamlanan 1/2000 ölçekli esas projeden ve bu projelerin raporlarından oluşmaktadır [24]. Bu bilgi, dönemin yerel gazetelerinde de haber olarak yer almıştır: 29 Ekim 1946 tarihli Kayseri Vilayet Gazetesi’nin “Kayseri’nin İmar Meselesi” başlıklı yazısında, *Burhanettin Çaylak’ın kent imar planını hazırladığı yazılmıştır. “1935-1936 senelerinde haritaların karşılamayacağı tabirik olan ve şehrin müstakbelini gösterir plan 1/2000 mikyasında olarak mühendis Burhanettin Çaylak tarafından yapılmıştır”* [17]. Benzer şekilde, 1935 yılından önce Kara Mehmet Ağazade Kemaleddin, Burhanettin Bey’in Kayseri’nin imar planını hazırlayacağı bilgisini vermiştir. “*Ankara’da imar müdürlüğü şehircilik mühendislerinden Türkiye’de birçok şehirlerin planını yapan Kayserili Burhanettin Bey belediyeye asri Kayseri’nin istikbalde alacağı şeklin planını yapmaktadır. Bundan böyle şehrin vaziyeti ve yeni binaların yapılması bu plana uygun olacaktır*” [9].

Yollar: Çaylak’ın hazırladığı plandan da görüleceği üzere, Kale’den İnönü Bulvarı’na doğru mevcut konut dokusunun üzerinden geçirilen yeni bir yol aksı önerilmiştir. Buna karşılık 1938 yılında açıldığı bilinen İstasyon Caddesi’nin paralelinde açılan Atatürk Bulvarı ilk defa bu planda önerilmiştir. Ayrıca 1931 yılı haritasında olmayan ve Çaylak planında Hastane ve Tavlusı’na doğru yönelen aks, günümüze kadar gelmiştir. Düzgün akslar şeklinde yeniden düzenlenen mevcut dokudaki yollar, Belediye Yapı ve Yollar Kanunu (4. madde H bendi) gereğince 9,5 m genişliğinde alınmıştır. Kuzeyde “yeni şehir” olarak adlandırılan konut alanında ise yollar 10 m olarak tasarlanmış ve kaldırımlara bir sıra ağaç dikilmesi öngörülmüştür. Çaylak, planda caddeleri ve yapı adalarını, genellikle kuzeybatı ile güneydoğu yönünde konumlandırmıştır. (Şekil 8)

§§§§ 1932-1936 yılları arasında Kayseri’de valilik yapmıştır.



Şekil 8. 1933 yılı Burhanettin Çaylak'ın çalışmasında açılması önerilen ana caddeler [24]

Kamu Yapıları: İdari, dini ve ticari merkez yine Cumhuriyet Meydanı etrafında konumlanmıştır. 1935-1945 yılları arasında bazı eğitim ve resmi yapılar (Kız Enstitüsü, Halkevi, Vali Konağı, PTT, Tekel, Erkek Sanat Enstitüsü, Devlet Hastanesi gibi) başta İstasyon Caddesi, daha sonra Atatürk Bulvarı ve Talas Caddesi üzerinde konumlanarak eski merkezin sınırları genişlemiştir. Planda görülen bazı türbe, medrese ve camiler Çaylak planında korunarak etrafındaki 10 metre genişliğinde alan boşaltılmıştır.

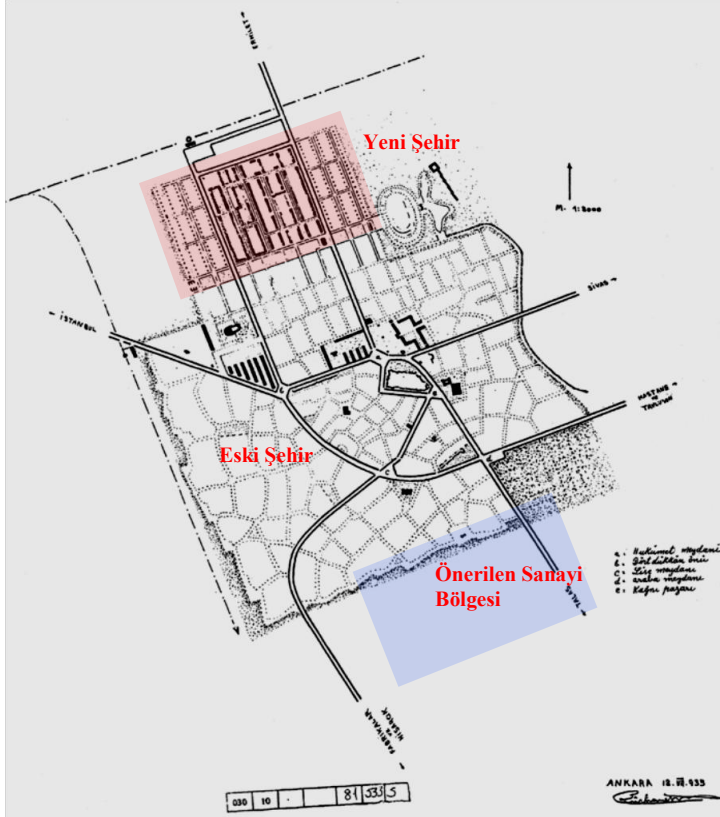
1934-1935 yılında Nazmi Toker tarafından Cumhuriyet Meydanı'nın düzenlenmesi dönemin en önemli faaliyetlerinden biri olmuştur. Geleneksel dini, idari ve ticari merkez yeni kamu yapıları, bahçe, park gibi açık alan düzenlemeleri ile modern bir fiziksel çevreye dönüşmüştür. (Şekil 9) Bu çerçevede, 1930'larda da kent merkezindeki hazire alanları yavaş yavaş yok edilerek bahçe ve park gibi kamu alanları oluşturulmuştur. 1936'da Kurşunlu Cami etrafındaki hazire alanı düzenlenerek Cumhuriyet Meydanı'nın bir parçası olacak şekilde park haline getirilmiştir [25].



Şekil 9. Kayseri Cumhuriyet Meydanı. 1930'lar *****

***** Faruk Yaman Arşivi.

Konut Alanları: 1935 yılı imar planının önerdiği konut alanları kapsamında, kent eski ve yeni şehir olarak ikiye ayrılmıştır.



Şekil 10. 1933 yılı Burhanettin Çaylak'ın 1/2000 ölçekli "Kayseri Şehrinin Müstakbel Planı-Avan Projesi" ^{†††††} [24]

Şekil 10'dan da görüldüğü gibi, Çaylak "eski şehir" olarak adlandırılan bölgede, geleneksel dokuyu "tanzim ve tesviye etmek" gerektiğini vurgulayarak geometrik bir parsel düzeni önermiştir. Çaylak, bu durumu raporda şu şekilde açıklamıştır;

"...eski şehir kısmını yapı ve yollar kanununa en fazla uyacak veçhile [şekilde] adalara taksim ettim. Yeni bir veya birkaç eski adaları birleştirerek bir yeni ada olarak kabul ettim. Bu yeni adalar arasındaki yollar 9.5 m genişliğinde araba münakalatına piyade ihtiyacına aynı zamanda müsait yollar olup şehir bünyesine kafi ve katiyen lazım olduğundan çerçevesi dâhilinde kalan eski şehir kısımları yapı ve yollar kanununun tarifâtı [tarif ettiği] veçhile birleştirilecektir" [24].

Çaylak'a göre kentte "... yeni zevkleri tatmin edecek tarzı mimaride binaların bulunması şarttır". Tayyare Fabrikası yönünde sanayi bölgesi, tren istasyonunun kuzey bölümünde ise yeni

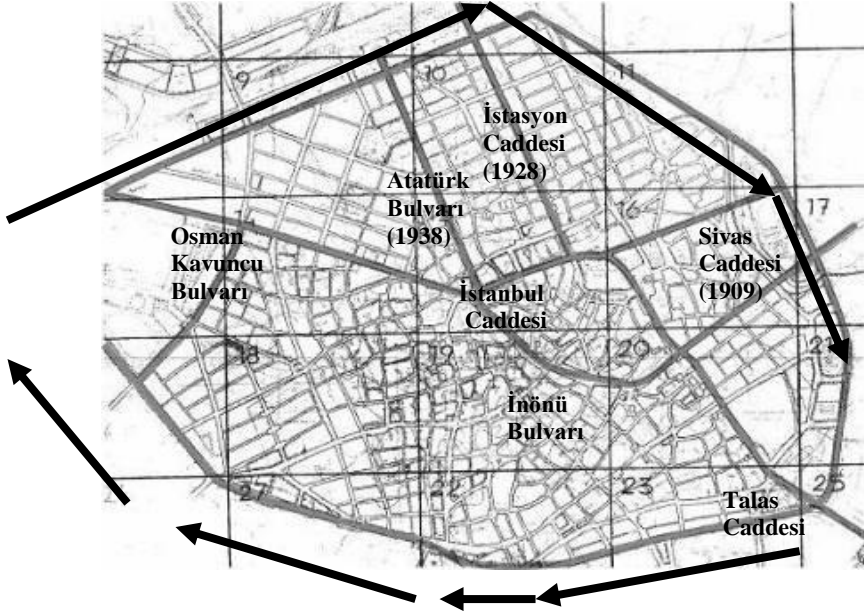
^{†††††} 1/2000 ölçekli asıl plan Nisan 1935'te hazırlanmış, 19 Eylül 1935 tarihinde belediyeye sunulmuştur.

konut alanları önerilmiştir. Önerilen yapılaşmalar genellikle 2 katlıdır. Ancak konut alanlarıyla ilgili alınan bütün kararlar uygulamada karşılık bulamamıştır.

2.6. 1945 Yılı Aru İmar Planı

1940'lı yıllarda, ülke genelinde geleneksel doku örüntüsü ve topoğrafik verilere dikkat edilmeden her kent için benzer biçimde hazırlanan kent planları birbirini dik kesen yollarla belirlenen ızgara sistemli parsel düzenini öngörmüştür. Önerilen bu organik dokuyu kökten değiştirici plan yaklaşımı yerel yönetimler tarafından istekle benimsenmiştir. Tekeli'nin de belirttiği gibi, "bu planlama genellikle var olan kent dokularına saygılı olmayan modernist bir planlamaydı" [6]. Kayseri'de de 1945 tarihli Aru İmar Planı ile kentsel mekânda önemli fiziksel müdahaleler gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede söz konusu imar planının, Kayseri için, tam bir modernite projesi olduğu söylenebilir.

Kayseri için bir imar planı hazırlanması fikri 1945 yılında kısa süren belediye başkanlığı sırasında, Avukat Emin Molu tarafından önerilmiştir. Molu bu projenin gerçekleşmesi için Alman Profesör Oeslner'i Kayseri'ye davet etmiştir. Oeslner ve Kemal Ahmet Aru, birlikte Kayseri'nin imar planını hazırlamışlardır [4]. 1946 yılında Kayseri Vilayet Gazetesi'ndeki bir haberde, bu bilgiye yer verilmektedir: "... daha büyük makyasta ve şehrin tarihi ve eski eserleri durumunu mükemmel şekilde tespit etmek üzere de 1945 senesinde 1/500 ve 1/1000 makyasında hâlihazır plan tanzim ve tatbika başlamıştır. Kayseri'nin mühim bir eksikliğini karşılayan ve müstakbelini sağlayan bu plan, Profesör Oeslner başkanlığında Kemal Ahmet Aru ve Ali K. Tankör tarafından vücuda getirilmiştir" [17].



Şekil 11. 1945 yılı, 1/5000 ölçekli Aru İmar Planı****

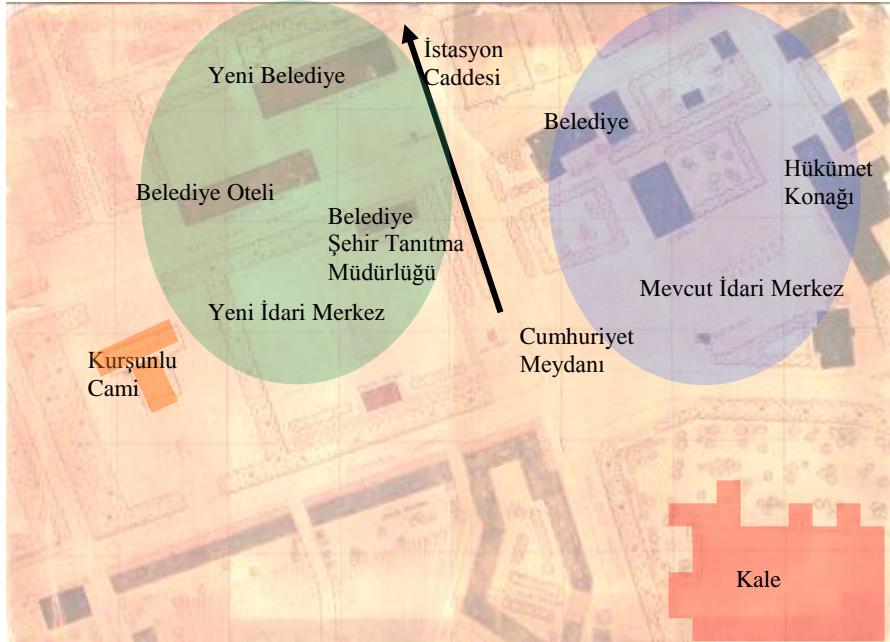
**** Kayseri Büyükşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü Arşivi.

Aru'ya göre, Kayseri ovada ışnsal bir sistemle kurulmuştur. Kale ve çevresinde başlayan ve giderek kenti konsantrik halkalar halinde saran yerleşmeler benzer doku özellikleri taşımaktadır [26]. (Şekil 11) İmar planından da görüleceği üzere kent hemen mevcut sınırları içinde kalarak, iç kaleden Kіçikapı'ya kadar ızgara planlı olarak düzenlenmiştir [1].

Yollar: Bu planda mevcut yol aksları genişletilerek, kent çeperlerinde (oklarla gösterilen) yeni yol aksları önerilmiştir. Burada bir başka önemli nokta, yeni planlama ile tarihi güzergâhların değişiminin esas alınmasıdır. Yeni yolların açılması ve vardığı noktalar kentlinin yön bulma kavramını da değiştirmiştir. Esas olarak anıtsal yapılar ve bazı konaklar dışında mevcut doku strüktürü tamamen ortadan kaldırılarak, geniş ve doğrusal caddelerden meydana gelen yeni kentsel eksenler oluşturulmuştur.

Aru planı ile kentin mevcut ve yeni yol akslarının, araçların da geçeceği şekilde planlanması ve kavşakların oluşturulması, kentin organik dokusunun tamamen yok edilerek daha "sentetik" bir biçime doğru evrilmesine sebebiyet vermiştir. Bilgin'in de belirttiği gibi, "plan organik değil, sentetiktir" [27].

Kamu Yapıları: Haritada mevcut kamu yapılarına ek olarak yeni kamu yapılarının önerildiği tespit edilmiştir. Şekil 12'de de görüldüğü gibi, Aru planı ile "mevcut merkez" karşı yeni Belediye Binası, Belediye Oteli, Belediye Şehir Tanıtma Müdürlüğü gibi yeni kamu yapılarından oluşan "yeni bir idari merkez" önerilmiştir. Yeni merkez, mevcut merkez ve Cumhuriyet Meydanı birbirine yakın konumda üç merkez oluşturmuştur.



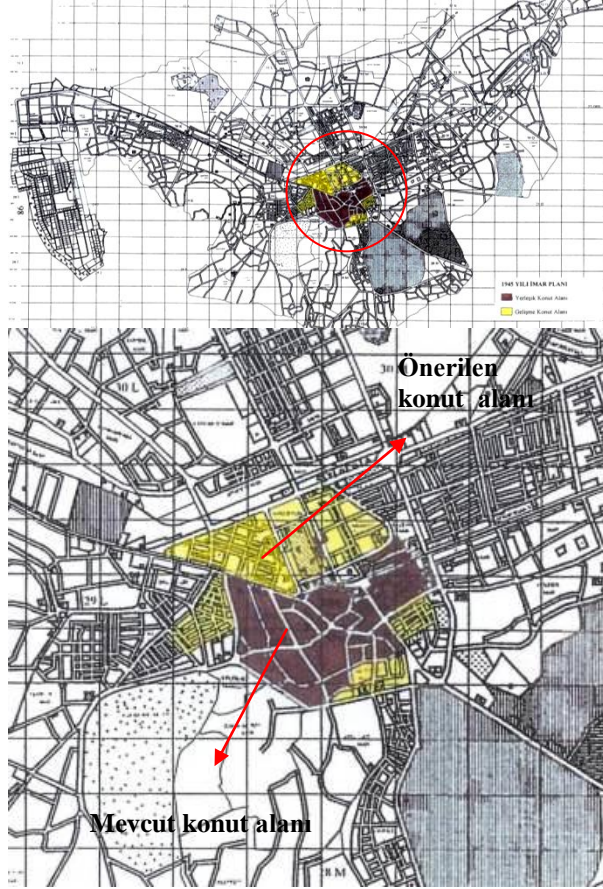
Şekil 12. 1945 yılı Aru imar planında geleneksel ve önerilen yeni idari merkez^{§§§§§}

Konut Alanları: plandan da izlendiği üzere, çıkmaz sokaklardan oluşan mevcut organik kent dokusunun üzerine ızgara plan sistemi önerilmiştir. Plana, mevcut korunması gereken konutlar,

§§§§§ Kayseri Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı Arşivi.

eski konut alanları ve öneri konut alanları da işlenerek, kentin çepçevrelere doğru büyümesi önerilmiştir. (Şekil 13)

Aru imar planının “modern” kentleşme önerisinde, ızgara plan içinde kalan adalarda iki ya da üç katlı bitişik ya da ayırık düzende, apartman ve bahçeli konut tipleri bulunmaktadır. Böylelikle Aru planı ile birbirine benzeyen yapı adalarında yeni mahalleler oluşmaya başlamıştır.*****



Şekil 13. 1945 yılı imar planında konut alanları [28]

3. SONUÇ

19. yüzyıl sonundan (1882) 1945'lere kadar kentin geçirdiği fiziksel değişimler, harita ve imar planları bağlamında: açılan yeni yol aksları, bahçe ve park gibi açık yeşil alanlar, yeni kamu yapılarının kent merkezinde yapılması ve yeni oluşan mahalleler şeklinde genellemek mümkündür.

***** Aru planında önerilen yeni konut alanları ve mahalleler hakkında detaylı bilgi için Bkz: F. Sönmez (2012). “Kayseri’de Barınma Kültüründe Değişim: 1930-1970”, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.

Çalışma kapsamında ulaşılan haritaları ve imar planları “yollar”, “kamu yapıları” ve “konut alanları” başlıkları altında analiz edilerek değerlendirildiğinde aşağıdaki genel sonuçlara ulaşılmıştır:

1882 haritasında, kentin kuzeyinde yer alan, 1928’den bu yana İstasyon Caddesi olarak anılan aks, güney doğusunda bulunan Talas Yolu ve kuzey batısında bulunan Ulukışla Caddesi kentin çekirdeğini oluşturan kale ile doğrudan bağlantılıdır. Bu ana arterler, yeni oluşacak yok aksları için referans olmuştur. Haritada görülen hükümet konağının yeri günümüzde de idari merkez olarak kullanılmaktadır. Aru İmar Planında önerilen yeni idari merkez uygulamaya geçirilmemiştir.

1916 yılı haritasında, 1909’da mezarlıkların kamulaştırılması sonucu açılan Sivas Yolu aksı gösterilmiştir.

1920’ler sonu haritasında, kentin bütününde geleneksel konut dokusu devam ederken hazire alanlarının azaldığı ve üzerinde Hacı Kılıç Camisi’ni barındıran eski bir sokak niteliğinde olan İstasyon Caddesi’nin doğrusal bir aks olarak düzenlendiği görülmüştür. Bu düzenleme ile İstasyon Caddesi 1930’larda yeni kamu ve konut alanları için bir potansiyel bölge oluşturmuştur.

1931 yılı Gabriel’e ait haritada yol aksları belirginleşmiş ve mezarlık alanlarının kamulaştırılması ile iki katlı evler inşa edilmeye başlanmıştır.

1993-1935 yılları arasında B. Çaylak’a hazırlanan kentin ilk imar planında; Tayyare fabrikası etrafında sanayi bölgesinin kurulması önerilmiş ancak gerçekleşmemiş; İstasyon Caddesi ve Atatürk Bulvarı arasında kalan bölgede iki katlı sayfiye evleri önerilmiş ancak hayata geçirilememiş; Kapalı Çarşının kaldırılması gibi radikal yıkım kararları alınmış ancak uygulanmamıştır. Ayrıca kent plan düzleminde eski ve yeni şehir olarak ikiye bölünmüştür. Bu planın birebir uygulanmadığını söylemek mümkündür. Aynı yıllarda Cumhuriyet Meydanı yeniden düzenlenerek, mevcut yol akslarında değişiklikler yapılmıştır.

1945 yılı Aru İmar Planı’nda, önerilen yeni ve geniş yol aksları arasında kalan adalarda yeni mahalleler bulunmaktadır. Bu plan bağlamında, kent merkezindeki ve merkeze yakın bölgelerdeki hazire alanlarının zaman içinde yerini konut ve kamu alanlarına bıraktığı gözlemlenmiştir. Kentin güney bölgesindeki mevcut alanların dönüşümü kuzey ve kuzey doğu bölgesinde önerilen yeni konut alanları kadar hızlı olmamıştır. Aru planında önerilen yeni idari merkez uygulamaya geçirilememiştir. Aynı planda kentin çeperlerinde önerilen fabrika ve konut alanları ile kentin büyümesi ön görülmüştür.

1945 yılı Aru İmar Planı, yerel yönetim tarafından kabul görmesi ve uygulanması bağlamında Kayseri kentinin geleneksel dokusunun değişmesinde bir dönüm noktası olmuştur. Bu plan 1975 Yavuz Taşçı planı yürürlüğe girene kadar kentin çehresini önemli ölçüde değiştirmiştir.

KAYNAKLAR / REFERENCES

- [1] Kocatürk, F., (2009). “Kayseri’nin Kentsel Değişim Süreci”, TOL, Kayseri, 7, 52.
- [2] Bakır, N.Y., (2009). “Kayseri Kentsel Sit Alanının Planlı Değişimi”, TOL, Kayseri, 7, 57.
- [3] Asıliskender, B., (2002). Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Mimaride Modern Kimlik Arayışı: Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [4] Erkiletlioğlu, H., (2006). Geniş Kayseri Tarihi, Can Matbaa, Kayseri.
- [5] İlhan Tekeli, (1998). “Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye’de Kent Planlaması”, Türkiye’de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, Yay. Haz. Sibel Bozdoğan, Reşat Kasaba, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 136–152.
- [6] Tekeli, İ., (2009). Modernizm, Modernite ve Türkiye’nin Kent Planlama Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- [7] Wikipedia, <http://www.arkiv.com.tr/m117-kemal-ahmet-aru.html>, 23.05.2012.

- [8] Tanyeli, U., (1987). Anadolu-Türk kentinde fiziksel yapının evrim süreci (11.-15.yy), Doktora Tezi, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- [9] Kara Mehmet Ağazade Kemaleddin, (1934). Erciyes Kayseri'si ve Tarihine bir Bakış, Yeni Matbaa, Kayseri.
- [10] Duysak, C., (2012). "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları", Osmanlı'da Ulaşım, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul.
- [11] Tanyeli, U., (1998). "Yıkarak Yapmak", Üç Kuşak Cumhuriyet, Ed. Uğur Tanyeli, Türk Tarih Vakfı, İstanbul.
- [12] Aktüre, S., (1978). 19. yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekânsal Yapı Çözümlemesi, Doktora Tezi, İTÜ, Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- [13] Eravşar, O., (2000). Seyahatnamelerde Kayseri, Kayseri Ticaret Odası Yayınları, 30. Kayseri.
- [14] Wikipedia, http://fr.wikipedia.org/wiki/Universit%C3%A9_de_France. 10.01.2011.
- [15] Karsu Tekstil (2002). Kayseri Dün/Bugün Takvimi.
- [16] Hovardaoğlu, S., ve Akın, N., (2010). "Kentsel katmanlaşmanın belgelenmesi: Kayseri Cumhuriyet Meydanı ve Yakın Çevresi", İ.T.Ü. mimarlık, planlama, tasarım. 9:2, 121-132.
- [17] Anonim. "Kayseri'nin İmar Meselesi", Kayseri Vilayet Gazetesi, 29 Ekim 1946.
- [18] Wikipedia, <http://www.kayseri.bel.tr/web2/index.php?page.belediye-tarihi.02.02.2011>.
- [19] Karatepe, Ş., (1999). Kendini Kuran Şehir, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Kayseri.
- [20] Kars, Z., (1995). Kayseri Sancağı 1922, Kayseri Ticaret Odası Yayınları, Kayseri.
- [21] Aktüre, S., (1987). Anadolu Kentinde Türkleşme-İslamlaşma Süreci, Mekânsal Yapı Değişimi ve "İslam Mimari Mirası" İMMKK, Bildiriler, İstanbul, 26.
- [22] Kuran, A., (1979). "Mimar Sinan'ın Bilinmeyen ve Kaybolan Camileri", Beşeri Bilimler, Vol 7. Boğaziçi Üniversitesi Dergisi, İstanbul, 81-94.
- [23] Gabriel, A., (1954). Kayseri Türk Anıtları, Çev.A. A. Tütenk, Güneş Matbaası, Ankara.
- [24] TCBCA-Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi- (1933) Kayseri İmar Planına Ait Rapor ve Şehrin Krokisi, Tarih: 7/11/1933, Dosya: 836, Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 81.533..5.
- [25] Wikipedia, <http://www.kayserim.net/bilgid.asp?id=141>. 10.03.2011.
- [26] Aru, K.A., (1998). Türk Kenti, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- [27] Bilgin, İ., (1999). "Radikal Modernleşme", Tarihten Günümüze Anadolu'da Konut ve Yerleşme, Editör: Yıldız Sey, Tepe Mimarlık Kültürü Merkezi, İstanbul. 310.
- [28] Kocatürk, F., (2003). Kayseri'de Konut Alanlarının Yer Seçimi ve Hane Halkı Hareketliliği, Doktora Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[7], [14], [18] ve [25] nolu referansları lütfen yazım kurallarına göre düzenleyiniz.

Kaynak bir web sayfası ise: Holland, M. (1996) Harvard system [Internet] Poole, Bournemouth University. Available from:<http://...> [accessed August 22,2002].

Örnek :

Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü, <http://www.dsi.gov.tr/hizmet/enerji.html> [Erişim Tarihi; 23 Aralık 2011].