

## KAYSERİ'NİN CUMHURİYET DÖNEMİNDEKİ İLK KENT DÜZENLEMESİ: 1933 ÇAYLAK PLANI

Suat ÇABUK\*

**Alındı:** 02.01.2012, **Son Metin:** 30.03.2012

**Anahtar Sözcükler:** modernleşme; kent planlama; kent tarihi; Kayseri.

### GİRİŞ

Son yıllarda Anadolu kentlerine ilişkin çalışmaların sayısı giderek artmaktadır. Bu çalışmalar, Anadolu kent tarihine yeni bilgi ve belgeler kazandırmaktadır. Geçmişten devralınan veriler, kentin gelecekte izleyeceği biçimleniş sürecinin de etkenleri arasındadır. Bu nedenle kentlerin eski imar planları, kentin geçmişten günümüze biçimleniş sürecinin aydınlatılmasında önemli bir yer tutar.

Cumhuriyet Dönemi'nde modernleşme adına, merkezi ve yerel yönetimlerin imar planları ve imar uygulamalarıyla, geleneksel dokusunu katı geometrik dokuya dönüştürdükleri kentlerden birisi de Kayseri'dir. Cumhuriyet Dönemi öncesinde Kayseri'de mutasarrıflık ve belediye eliyle birtakım sınırlı imar uygulamaları gerçekleştirildiği bilinmektedir. Kent için bir plan hazırlanmaksızın yapılan bu dar kapsamlı uygulamalar, doğrudan yöneticilerin istenciyle yaşama geçirilmiştir.

Pek çok yayında Kayseri'nin kent planlama tarihinin başlangıcı 1945 yılı olarak gösterilir. Alman Mimar-Şehir Plancısı Ord. Prof. Dr. Gustav Oelsner ve Doçent Kemal Ahmet Aru'nun birlikte yapmış oldukları 1945 onaylı kent planının yapısal kurgusu ve kent biçimlenişine etkisi düşünüldüğünde, bu değerlendirmenin doğru olduğu sanılır. Oysa önceki belgeler incelendiğinde, daha farklı sonuçlara ulaşılmaktadır.

Kayseri'de planlı ilk imar hareketi 1933 yılında başlatılmıştır. 1932-1936 yılları arasında valilik ve belediye başkanlığı görevlerinde bulunan Nazmi Toker, bu imar hareketini gerçekleştirmiştir. Toker bu amaçla 1933 yılında Kayseri kent planını hazırlatmıştır. 1945 yılına kadar uygulamada kalan bu plan, İmar Mühendisi Burhanettin Çaylak tarafından tasarlanmıştır. Bu plan, yapımı 1933 yılında tamamlanan 1/8000 ölçekli avan proje ile yapımı 1935 yılında tamamlanan 1/2000 ölçekli kesin projeden ve bu projelerin raporlarından oluşmaktadır.

\* Faculty of Fine Arts and Design, Department of Architecture, Karabük University, Safranbolu, TURKEY.

Kemalettin Karamete'nin 1934 yılında yayımladığı "Erciyes Kayseri'si ve Tarihine Bir Bakış" adlı kitabında ve yine o döneme ilişkin *Kayseri Gazetesi'*nde yer alan bazı köşe yazılarında Çaylak Planı'nın adı geçmektedir. Ancak sonraki yıllarda Kayseri şehircilik tarihi üzerine hazırlanan çalışmalarda, bu planın göz ardı edildiği anlaşılmaktadır. Yapılan arşiv araştırmaları sırasında Çaylak Planı ve plan açıklama raporları bulunmuştur. Bu belgelerin yanı sıra Çaylak Planı'yla ilgili olarak Ankara-Kayseri arasında gerçekleşen resmi yazışmalara da ulaşılmıştır. Dönemin gazete yazılarına göre imar kararlarının uygulanması başlangıçta olumlu karşılanırken ilerleyen süreçte, bu olumlu bakış açısı değişmiş ve plan eleştiriye uğramıştır.

Bu makalede öncelikle Kayseri kentinin 1933 yılı öncesi durumu ele alınmış, sonrasında kentin biçimlenişine büyük ölçüde yön veren Çaylak Planı kararlarının niteliği ve uygulanabilme boyutu irdelenmiştir. Böylece, kentin biçimlenişinde yalnızca karanlıkta kalan noktalar değil, aynı zamanda bunun nedenleri de açıklığa kavuşturulmuştur.

### 1933 PLANI ÖNCESİ KAYSERİ KENTİ MEKÂNSAL DURUMU

Türk kent planlamasının başlangıcı, Tanzimat Dönemi'ne kadar götürülebilir. Bu dönemde Osmanlı şehirciliği geleneksel kalıplarının dışına çıkarak, yeni bir evreye girmiştir. Tanzimat Fermanı'nın 1839 yılında ilanı, yeni evreye geçişte (Aktüre, 1978, 40; Quataert, 2006, 447; Tanör, 2005, 75; Yerasimos, 1996, 1) bir milat, bir kilometre taşı olarak kabul edilmektedir.

Osmanlı Devleti için değişimin yolu, Batılılaşmadan ve modernleşmeden geçiyordu. Batılı ve modern kent biçimlenmesi ise o dönemde Avrupa'da ve özellikle Paris'te yaşanıyordu. Fransa'da başlayıp Latin Amerika ve Uzak Doğu'ya sıçrayan ve bütün dünyayı saran "Parisleşme" (Parisisation) hareketi (Yacobi and Shechter, 2005, 499-515; Bauer, 2001, 150-66), kısa zaman sonra Osmanlı ülkesini de çemberi içerisine almıştır. Böylece Osmanlı kentlerinin Parisleştirilmesi için 1860 sonrasında Haussmann tarzı uygulamalara başlanmıştır. Yeni dönemde İstanbul, Kahire, İzmir, Bursa, Edirne, Selanik, Beyrut, Mersin vb. Osmanlı Devleti'nin büyük kentlerinin fiziki peyzajı, göreceli olarak değişim sürecine girmiştir. Başka bir ifadeyle, Tanzimat sonrası yaşanan değişimler, öncelikli olarak Osmanlı'nın kozmopolit yapıya sahip, Avrupa ile ticari ilişkide bulunan kentlerini etkilemiştir. Diğer taraftan Tanzimat'tan Cumhuriyet'e kadar Osmanlı'nın Ankara, Gaziantep, Konya, Kayseri, Diyarbakır, Erzurum gibi eski ticaret merkezlerinde mekânsal yapı değişimi daha geç, daha yavaş ve daha sınırlı gerçekleşmiştir.

Düşünülen imar hareketlerini gerçekleştirebilmek için gerekli olan imar hukuku altyapısı, yine bu yıllarda oluşturulmuştur. 17 Mayıs 1839 tarihli "İlmühaber" ve 13 Mayıs 1848 tarihli ilk "Ebniye Nizamnamesi ve Ebniye Beyannamesi" sadece İstanbul için geçerli iken (Yerasimos, 1996, 2), 1863 yılında yayınlanan "Turuk ve Ebniye Nizamnamesi" tüm Osmanlı topraklarında uygulamaya konulmuştur (Tekeli, 1996, 24). 1882 yılında yayınlanan "Ebniye Kanunu" ise 1933 yılında Belediye Yapı ve Yollar Kanunu kabul edilene kadar, yaklaşık 50 yıl yürürlükte kalmıştır.

Başlangıçta Osmanlı'da kent planları, kent bütününe yönelik olarak düzenlenmemişlerdir. Planlar genellikle yangın yerlerinin yeniden imara açılması ve göçmenlerin yerleştirilmesi için hazırlanmışlardır. Bu planlarda Batılı örneklerde olduğu gibi ağaçlıklı geniş bulvarlara ve

**Resim1.** 1923 Yılında Mühendis Süreyya'nın Hazırladığı Kayseri Haritası Üzerinde Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kadar Gerçekleşen Başlıca İmar Uygulamaları.



**Resim 2.** 1920'lerde Sivas Caddesi (Faruk Yaman Arşivi).

bulvarların kenarlarında dizi halinde sıralanan binalara yer verilmiştir. Ebnîye Kanunu'nda yer alan rıhtımların açılması, dar sokakların genişletilmesi ve çıkmazların kaldırılması gibi kararlar geniş ölçekte, Cumhuriyet Dönemi'nde uygulamaya konulabilmektedir. Batılı kent modelinin uygulamaya geçirilmesiyle, Osmanlı kentlerinin geleneksel dokuları, büyük ölçüde tahrip edilmiştir. Bu tahrip süreci çağdaşlaşmanın ve değişimin bir gereği olarak görülmüştür. Bu çerçevede İstanbul için ilk plan, 1839 yılında Von Moltke tarafından çizilmiştir (Çelik, 1996, 84). Luigi Storari 1854 yılında Aksaray'ın yangın yerleri için ve 1854 yılında İzmir kenti için birer plan hazırlamıştır (Atay, 1998, 23). Ayrıca 1861 yılında Bursa ve 1898 yılında Edirne için kent planları tasarlanmıştır.

Tanzimat'ın kent reformları, diğer Osmanlı kentleri gibi 19. yüzyılın son çeyreğinde Kayseri kentinin fiziksel dokusunu ve mimarlığını da etkilemeye başlamıştır. Burada üç yeni öge veya aktör, Kayseri kentinin yeniden biçimlenmesinde etkili olmuştur (**Resim 1**)(1). Bunlardan birincisi,

1. Birinci Resim'deki Mühendis Süreyya Kayseri Haritası'nı temin eden ve kullanılmasına izin veren Y. Mimar Kemal Demir'e teşekkür ederim.

merkezleşme eğilimi artan Osmanlı Devleti'nin yeni taşra bürokrasisidir. Tanzimat sonrasında 1839-1909 yılları arasında, Osmanlı Kayseri'sinde mutasarrıflar tarafından yapılan imar işleri incelendiğinde; 1870 yılında yanan Kayseri Kapalı Çarşısı yeniden yapılmış, camilere minareler eklenmiş (Ahmet Nazif, 1987, 14-41), Belediye Binası, Askerlik Dairesi, Askeri Hastane, Reşadiye Karakolu, Vilayet Binası ve Saat Kulesi inşa edilmiştir. Eğitim alanında ise Ahmet Paşa İptidai Mektebi ve Kayseri Lisesi hizmete sunulmuştur. Ayrıca 1896 yılında Ankara-Kayseri yolu ve 1905 yılında Niğde-Kayseri yolu imar edilmiştir. 26 Ağustos 1909 tarihinde Kayseri'ye mutasarrıf olarak atanan Muammer Bey döneminde ise kent merkezindeki tabakhaneler kaldırılmış, İptidai Muallimi ve İnas Rüştiyesi gibi eğitim tesisleri açılmış, ilk modern hastanenin temeli atılmış, gençlere tiyatro çalışmaları yaptırılmış, belediye ile birlikte iki halk bahçesi (Gültepe ve Setenönü) oluşturulmuş (Çalışkan, 1995, 51-2), İstanbul Caddesi 16 metreye, Sivas Caddesi 12 metreye genişletilmiştir (**Resim 2**). Genişletilen bu caddeler üzerinde bulunan mezarlıklar kaldırılmış ve yolların kenarlarına tek sıra ağaç dikilmiştir.

İkinci öge belediyedir. 1871 kurulan Kayseri Belediyesi'nin ilk başkanı Mollaoğlu Mustafa Ağa döneminde (1871-1881) Seyyid Burhanettin Mezarlığı duvarla çevrilmiştir. İkinci başkan Tavlusunlu Mehmet Ali Efendi döneminde (1881-1901) bugünkü Cumhuriyet Meydanı'nın bir kısmı kamulaştırılarak Millet Bahçesi yapılmıştır. Bu alana iki katlı bir yapı yapılmış üst kat otel, alt kat belediye eczanesi ve lokanta olarak hizmete sunulmuştur. Mehmet Ali Efendi'nin ölümü üzerine oğlu Mustafa Hilmi Bey belediye başkanlığına (1901-1906) atanmıştır. "Belediye Meclisi" ve "Encümen Üyeliği" ilk kez bu dönemde teşekkül etmiştir. Belediye bünyesinde fen işleri, temizlik, çarşı ağalığı ve tulumbaçılık teşkilatı oluşturulmuştur. 1906-1908 yılları arasında Filintenin Şih İbrahim Efendi, 1908-1909 yılları arasında Feyzizade Feyzullah Efendi belediye başkanlığı görevinde bulunmuşlardır (Çalışkan, 1995, 15-49). İmamzade Mehmet Bey Kayseri Belediye'sine seçimle gelen ilk başkandır. 1909-1914 yılları arasında başkanlık yapan İmamzade Mehmet Bey, Mutasarrıf Muammer Bey ile pek çok imar girişimine imza atmıştır. Ahmet Rifat Çalık (Güler, 1996, 194) ise savaş yıllarında başkanlık yapmıştır. Çalık döneminde (1914-1919) gerçekleşen imar girişimlerinin en önemlisi 1916'da Kale Mahallesi'ndeki Türk evlerinin boşaltılması, yıkılması ve burada yaşayan Türklerin, tehcirle gönderilen Ermenilerin boş evlerine yerleştirilmesidir. Yine bu dönemde Hunat Camisi'nin kuzeyindeki mezarlık kaldırılmış, Ok Burcu'ndaki medrese yıktırılmış, bu alanda meşhur Kağrı Pazarı oluşturulmuştur. Kalenin etrafındaki hendeklerin bir kısmı doldurulmuş ve kalenin hükümet binasına bakan yüzüne Şule Parkı yapılmıştır (Çalışkan, 1995, 57).

Üçüncü öge ise Osmanlı kentlerinde ticaret yaparak zenginleşen yabancı tüccarlar ve özellikle onların yerel iş ortaklarıydı. Ondokuzuncu yüzyılın son çeyreğine kadar geleneksel Kayseri evleri arasında görsel ve mekânsal düzenleme açısından belirgin bir fark gözlenmiyordu. Gerek duyuldukça avlulu evin bir kenarına yeni bir mekân ilave edilerek, yapının büyümesi sağlanabiliyordu. Ondokuzuncu yüzyılın sonlarında, çoğunluğunu gayrimüslimlerin oluşturduğu varlıklı bir kesimin ortaya çıkması ile konut, görselliği ve zenginliği yansıtan bir araç haline gelmiştir (İmamoğlu, 2006, 24). Bu varlıklı kesim, yaşadıkları mahallelerde Avrupalı konutlar yaparak, kent imgesinde değişimi hızlandırmıştır. Kentin özellikle güney mahallelerinde, gösterişe ağırlık veren, dışa dönük, ev içi konforu artıran (musluklu su depolarına sahip, daha fazla pencere, köşklü, tuvaletli,



şömineli vb.) ve eklenti yapıldığında bütünlüğü bozulan yeni konutlar inşa edilmiştir.

Birinci Dünya Savaşı sırasında memleketin diğer kentlerinde olduğu gibi Kayseri’de de iktisadi bakımdan zorluklar görülmeye başlamış, tarım üretimi azalmış, artan askeri gereksinimlerin karşılanması bile zorlaşmıştır (Beyoğlu, 1998, 86). Kent, 1915 yılında el becerileri en üst seviyede olan Ermeni toplumu, 1924 yılında da yine önemli toplumsal zenginliklerinden biri olan Ortodoks Rum toplumu kaybetmiştir. Anadolu’da yüzyıllardır ticaret merkezi olan Kayseri’den Ermenilerin ve Rumların ayrılmaları, kentin ticaret ve zanaat gücünü felce uğratmıştır (Kars, 1993, 5). Diğer taraftan Rus işgali nedeniyle doğu illerinden gelen göçmenler, savaflara gidip dönmeyen Kayseri gençleri, Kayserili Rumların yerine gelen mübadiller ile kentin sosyal yapısı önemli oranda değişmiştir (İmamoğlu, 1996, 121-2). Kayseri I. Dünya Savaşı’na 56000 nüfusla girmiş, 1927 yılına 39134 nüfusla çıkmıştır.

Cumhuriyet’in ilan edildiği günlerde kentin mekânsal yapısı ise tam bir harabe görünümündedir. Bu açıdan bakıldığında, Kayseri kentinin bugünkü gelişmişlik düzeyine kavuşması, Cumhuriyet Dönemi’nde gerçekleşmiştir. Bu doğrultuda ilin sınırları genişletilerek nüfusu büyütülmüş, 1926 yılında Tayyare Fabrikası kurulmuş (**Resim 3**), 1927 yılında Ankara-Kayseri demiryolu hattı hizmete girmiş, 1932 yılında Kayseri’nin Ulukışla demiryolu ile bağlantısı sağlanmış ve 1935 yılında da Sümerbank Bez Fabrikası kurulmuştur (**Resim 4**).

Öte yandan, 1932 yılında kentin mevcut durumu incelendiğinde; evlerin harap durumda olduğu, anıtsal yapıların bakımsız veya yıkılmış olduğu, suyun çeşmelerden sağlandığı, kanalizasyon sisteminin hiç bulunmadığı, mahallelerin yarısının elektrikten yoksun bulunduğu ve sadece doğu-batı istikametinde İstanbul-Sivas caddeleri ile kuzey-güneybatı istikametinde İstasyon-Talas caddelerinin genişletilebildiği bir Kayseri ile karşılaşılmaktadır. İmar Mühendisi Burhanettin’in ifadesiyle,

“Kayseri şehrini teşkil eden ev, dükkân gibi mebani [yapılar], şimdiye kadar yonu tabir edilen kesme kalıp taşların bir biri üzerine ve yan yana ilave edilmesinden ve üzerlerinin kavak ağacı ve toprak tabakasıyla örtülmesinden ibaret, ekseriyetle maili inhidam [yıkılmaya yüz tutmuş] ve gayri kabili [uygun olmayan] imar bir halde... sokak ve ada taksimatı da tamamen gayri fenni ve inkişafa [gelişmeye] gayri müsait idiler.” (TCBCA, 1933)

Tıpkı Mühendis Burhanettin gibi Kayseri Gazetesi köşe yazarlarından Seyfi Ekrem 2 Şubat 1932 tarihli “Oktorvadan mal kaçırmak..” başlıklı yazısında imara ilişkin beklentisini şöyle ifade etmektedir:

“Bu memleketin evladı olanların hepsinin de Kayseriyi bu harap halde ve bu harap halin devam ettiğini gördükçe elbette yüreği sızlar. Hepimiz isteriz ki: Kayseri de diğer memleketler gibi imar edilsin ve mamur bir şehrimiz olsun. Zaman zaman Kayseriye uğrayan muhabirlerin buradan döndükten sonra gazetelerine Kayseri hakkında tenkitkar cümlelerle dolu makaleler yazdıklarını görüyoruz. Bu tenkitlerin bazıları mübalağalı ve fakat bazıların da çok doğru yazıldığını söylemekten kendimizi alamayacağız. Orta Anadolunun en eski bir şehri olan Kayserimizin tenkitlere maruz kalmasını tabiat ile gönül arzu etmez. Kayserimizin bir an evvel imarı en birinci dileklerimiz arasındadır.” (*Kayseri Gazetesi*, 2 Şubat 1932).

Devleti yönetenler, kamuoyunun beklentisini karşılamak üzere Nazmi Bey’i (Toker), (1875-1956) Kayseri Valiliğine atamışlardır. Malatya (1927-1930) ve Gaziantep Valilikleri (1930-1932) sırasında somut bir varlık



**Resim 3.** Tayyare Fabrikası ve Erciyes Dağı 1935 (Karakaya, 2006, 138).



**Resim 4.** Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası 1936 (Faruk Yaman Arşivi).

gösteremeyen asker kökenli idareci Nazmi Bey, 25 Ağustos 1932 tarihinde Kayseri'deki görevine başlamıştır.

O günlerde kimin Belediye Başkanı olacağı konusunda Belediye Meclisi'nde yoğun tartışmalar yaşanmakta idi. Bu görev bir buçuk yıl İl Mektupçusu Ali Neşet Katırcıoğlu ve Belediye Başkâtibi Seyfi Ekrem Çetinel tarafından vekâleten yürütülmüştür. Dâhiliye Vekâleti yaşanan soruna el atmış ve belediye başkanlığı görevini 28 Mayıs 1933 tarihinde Vali Nazmi Toker'in uhdesine vermiştir. Zaten vali ve belediye başkanlığı yetkilerinin aynı kişide toplanması, 1926 yılından beri İstanbul'da Muhittin Üstündağ ve 1929 yılından beri Ankara'da Nevzat Tandoğan ile denenen bir yönetim şeklidir. Nazmi Toker, dört yıllık Kayseri valiliği ve üç yıllık belediye başkanlığı sırasında giriştiği 'İmar Hareketi' ile Kayseri'de unutulmaz izler bırakmıştır. Çalışkan'a göre, "Nazmi Toker, çok çalışkandı, yorulmak nedir bilmezdi. Şehirde geniş çaplı bir imar faaliyetine girişti. Bastonla işaret ettiği yer, mutlaka yıkılırdı. Bu bakımdan Bastonlu Vali diye de anılmaktadır." (Çalışkan, 1995, 107).

Nazmi Toker'in, bu geniş çaplı imar hareketini gerçekleştirirken, yeni hazırlattığı bir kent planından yararlanmıştı. Bu plan, bu zamana kadar araştırmacıların dikkatini çekmemiştir. Bu makalede "Çaylak Planı" olarak

2. Bu plan ilk olarak, 29 Ekim 1933 tarihli Kayseri Gazetesi'nin 4. sayfasında Hususi idareler genel başlığı altındaki Belediye işleri kısmında "... şehrin umumi planı yaptırılmış..." şeklinde verilmiştir.

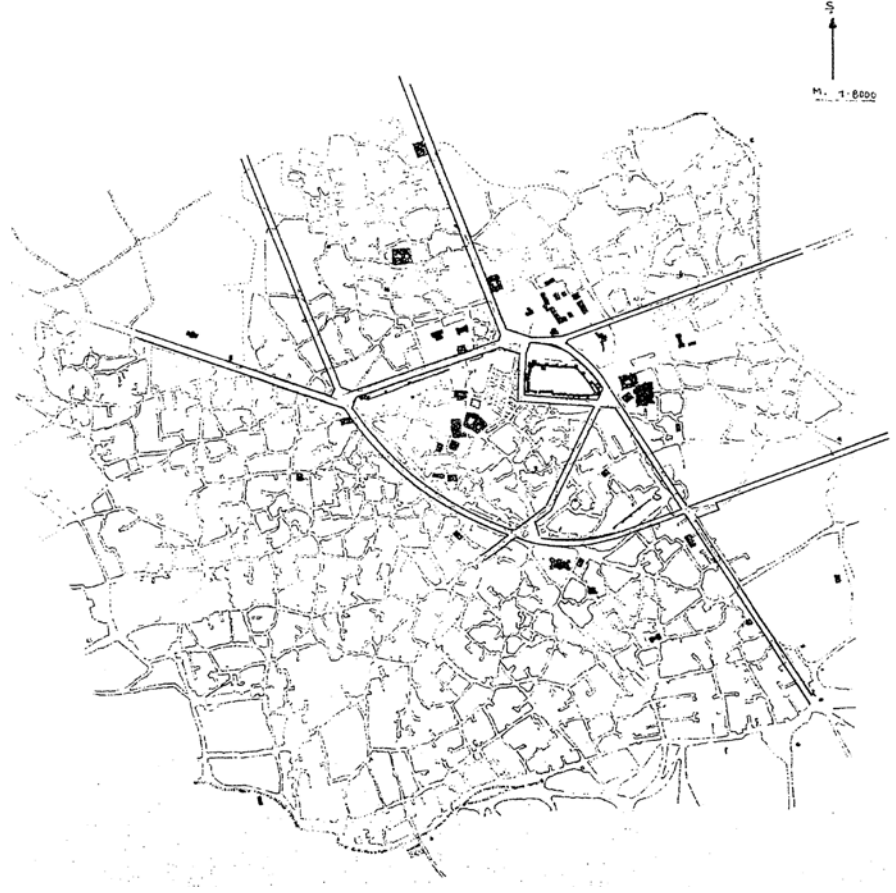
adlandırılan bu plan (2), Vali-Belediye Başkanı Nazmi Toker'in 1933-1936 yılları arasında başlıca imar uygulama kılavuzu olmuştur.

### KAYSERİ'NİN 1933 TARİHLİ İLK İMAR PLANI

1933 yılında Kayseri'nin ilk planını hazırlayan Burhanettin Çaylak hakkında bilinenler oldukça sınırlıdır. Adının geçtiği ilk kaynak Kemalettin Karamete'nin 1934 yılında yayınladığı "Erciyes Kayseri'si ve Tarihine Bir Bakış" adlı kitabıdır. Karamete'nin kitabında (1934, 24) "Son zamanlarda Ankara'da İmar Müdürlüğü Şehircilik Mühendislerinden Türkiye'de birçok şehirlerin planını yapan Kayserili Burhanettin Bey belediyeye asri Kayserinin istikbalde alacağı şeklin planını yapmaktadır." cümlesi yer almaktadır. Diğer taraftan 4 Nisan 1935 tarihli Kayseri Gazetesi'nde "Belediyenin Çalışması" başlıklı yazıda, şehir planının "hemşehrimiz" ve "mühendis Burhan Çaylak" tarafından bitirilerek belediyeye teslim edildiği ifadeleri geçmektedir. Üçüncü bilgi ise 6 Kasım 1933 tarihinde Dâhiliye Vekâleti [İçişleri Bakanlığı] Yüksek Makamına gönderilen bir yazıda geçen "İmar Mühendislerinden" ibaresi ve hemen altında yer alan "Burhanettin" imzasıdır. Ayrıca bu yazının ekinde yer alan 2 no'lu Kayseri haritasında "Burhanettin" imzası vardır (TCBCA, 1933). Diğer taraftan 29 Ekim 1946 tarihli Kayseri Gazetesi'nde yer alan "Kayserinin İmar Meselesi" başlıklı yazıda, 1935-1936 yıllarında "şehrin müstakbelini gösterir plan 1/2000 mikyasında olarak mühendis Burhanettin Çaylak tarafından yapılmıştır" cümlesi geçmektedir.

Planı ile ilgili bu kesin bilgiler dışında, kesin olmamakla birlikte iki yerde daha adına rastlanmaktadır. Bunlardan birincisi 1929 yılında Ankara şehri imar planı yarışması için oluşturulan 26 kişilik jüri listesinde "Mühendis Burhanettin" adlı birinin bulunmasıdır (Tankut, 1993, 75). İkincisi ise 1932 yılında "Şurayı Devlet Tanzimat Dairesi"nde "Yapı ve Yollar Kanunu Layihası" incelenirken, tasarımı hazırlayan Dâhiliye Vekâleti İmar Müdüriyeti'nden davet edilip, görüşünden yararlanan kişinin "İmar Mühendisi Burhan Bey" olmasıdır (TBMM Zabıt Ceridesi, 10 Haziran 1933). Dolayısıyla çeşitli belgelerde geçen "İmar Mühendisi Burhan Bey", "Mühendis Burhanettin" ve "Burhanettin Çaylak" aynı kişi olmalıdır. Buna bağlı olarak, planı tasarlayan Burhanettin Çaylak Kayserili olup Ankara'da yaşayan ve imar işlerinden anlayan bir mühendistir.

Türkiye'de o yıllarda yabancı mimar ve şehircilik uzmanlarıyla kentlerin sorunlarının çözülmesi eğilimine aykırı olarak, Kayseri'nin mimar olmayan, fakat imar işlerinden anlayan bir Türk mühendisine planlatılması, dikkat çekicidir. Nazmi Toker, Ankara ile iyi ilişkiler içinde olan bir vali olarak, devleti harekete geçirerek, yabancı bir şehircilik uzmanına Kayseri'nin planlarını rahatlıkla yaptırabilirdi. Anlaşılan ne Kayseri kamuoyunun ne de Vali-Belediye Başkanı Nazmi Toker'in kentin imarını ertelemeye zamanları yoktur. Üstelik girişilecek imar operasyonunun kapsamı, plan henüz hazırlanmadan belli gibidir. Buna karşın Cumhuriyet Dönemi kanunları (14.4.1930 tarihli 1580 sayılı Belediye Kanunu, 6.5.1930 tarihli 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunu ve 1933 tarihli 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu) ve mahkeme kararları, çok özel durumlar dışında plan olmadan kentlerde imar hareketlerine artık izin vermemektedir. Bir başka ifadeyle, Nazmi Toker'in Kayseri'de caddelerin genişletilmesi, yeni bulvarların açılması ve meydanların oluşturulabilmesi için kısa zamanda hazırlanacak bir plana gereksinimi vardır.



**Resim 5.** 1933 Tarihli Burhanettin Çaylak Halihazır Altlığı ile Açılması Kararlaştırılan Ana Caddeler ve Meydanlar (TCBCA- 1933).

Bu sabırsızlığın en açık göstergesi, 1/2000 ve 1/500 ölçekli planların hazırlanmasını beklemeden, 1/8000 ölçekli şematik bir plan ile imar operasyonuna başlanılmasıdır. Nitekim 1/2000 ölçekli asıl plan Nisan 1935'te hazırlanmış, 19 Eylül 1935 tarihinde belediyeye sunulmuştur. Bu plan, Nazmi Toker Sivas Valisi olarak atanmadan yaklaşık dört ay önce 22 Nisan 1936 tarihinde Dâhiliye Vekâleti'nce onaylanabilmiştir (3). Uygulamaya esas olacak 1/500 ölçekli plan ise hiçbir zaman hazırlanmamıştır.

Dâhiliye imar mühendislerinden Burhanettin'in, 6 Kasım 1933 tarihinde Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya'ya iletildiği raporda yer alan aşağıdaki açıklama, avan projenin onayının beklenmeden, imar uygulamalarının başlatıldığını göstermektedir.

“Gördüğüm faaliyet sahasında yapı ve yollar kanunu ahkâmına [hükümlerine] tevfikan [uygun olarak] maili inhidam [yıkılmaya yüz tutmuş] ve gayri kabil [uygun olmayan] imar aksamdan [kısmından] şehrin temizlenmekte olduğu ve tanzim edilen merbut [ilişik] müstakbel şehir planının hututu [sınırı] esasiyesi dâhilinde sokakların inşa ve yeni tarzda mebaninin [binaların] ilave edilmekte olduğu memnuniyetle görülmüştür. Bugünkü faaliyetin teksif [yoğunlaştığı] edilmiş olduğu mahaller merbut haritalarda vazihan gösterilmiş olup vilayet ve belediyece mülk sahiplerinin ayrıca muhtel maddi tarzlarda tatmin edildikleri görülmüş, birçok takdirkârlara tesadüf edildiği halde şikâyet edene rastlanmadığı hürmetle arz olunur efendim.” (TCBCA, 1933)

3. Bu plan, resmi kurumların arşivlerinde bulunamamıştır. Açıklama raporuna göre 1/2000 ölçekli plan, 1/8000 ölçekli avan projenin büyütülmüş ve Belediye Meclisi'nin isteği doğrultusunda birkaç noktada revizyonu yapılmış halidir.

Ayrıca 29 Ekim 1933 tarihli Kayseri Gazetesi'nde yer alan “... muhtelif caddelerin tevsihine girişilerek birçok caddeler açılmış, hulasa şehrin



4. Bu beş belge ve diğer belgeler, yazarın hazırlamakta olduğu “Kayseri Planları” adlı kitap çalışmasının ekler kısmında yer alacaktır.

en medeni ve en asri bir şehir halini alması esbabı temin edilmiştir ...” cümlesi, henüz Çaylak Planı onaylanmadan uygulamanın başladığını gösteren, bir başka kanıt sayılabilir.

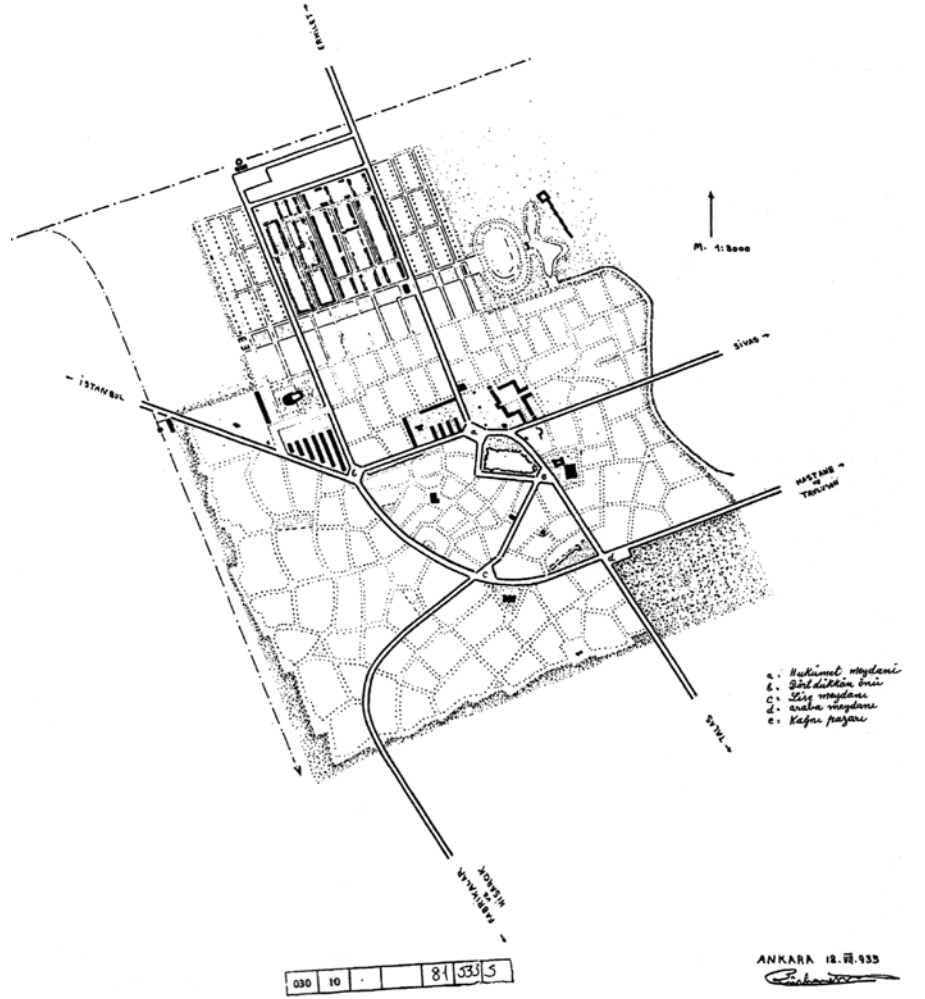
Vali-Belediye Başkanı Nazmi Toker’ın İmar Mühendisi Burhanettin Çaylak’a hazırlattığı bu ilk imar planının içeriğini ve sonuçlarını ortaya koyabilmek için a) 1/8000 ölçekli “Kayseri Şehrinin Müstakbel Planı”, b) “Avan Projenin Muhtasar İzahnamesi”, c) 7 Kasım 1933 tarihli Belediye Meclisi kararı, d) 1/2000 ölçekli “Kayseri Şehrinin Müstakbel Şehir Planına Ait İzahname”, e) Nafia Vekaleti Şehircilik Fen Heyetinden Y. Müh. Celal Ulusan ve Y. Müh. Fikri Alpay’ın 5 Ağustos 1939 tarihinde tamamlamış oldukları rapor birlikte ele alınmalıdır (4).

1/8000 ölçekli Çaylak Planı’nın açıklama raporunda, planın hazırlanış yöntemi ve amacı ortaya konulmuştur. Buna göre amaç, mevcut ve gelişme alanları olarak belirlenen bölgelerde kolay uygulama yapabilmektir. Bunun için öncelikle, kendisi tarafından kentin mevcut ve gelişme alanlarının 1/8000 ölçeğinde hâlihazır haritası hazırlanmış, daha sonra bu hâlihazır haritaya istinaden avan proje düzenlenmiştir. Bu noktada üç önemli durumun açıklığa kavuşturulması gerekmektedir. Birincisi, kendisi Kayseri için sıfırdan bir hâlihazır harita hazırlamamıştır. Hâlihazır harita aslında, Galatasaray Köprüleri ve Yollar Mühendisliği’nden diplomalı Jean S. Euthychides tarafından 1882 yılında çizilmiştir (Eravşar, 2000, 337). Euthychides haritasından yararlanan Mühendis Süreyya 1923 yılında kentin hâlihazır haritasını yeniden çizmiştir. Albert Gabriel, Euthychides ve Süreyya haritalarından yararlanarak 1931 yılında Kayseri Anıtları Haritası’nı oluşturmuştur (Gabriel, 1931, 17). Dolayısıyla Burhanettin Çaylak, Euthychides, Süreyya ve Gabriel haritalarından yararlanarak kendisine 1/8000 ölçekte bir altlık oluşturmuştur (**Resim 5**). İkinci önemli durum, plana altlık olarak düzenlediği haritaya eş yükselti eğrilerini, mevcut binaları ve kadastral durumu işlememiştir. Üçüncüsü ise Çaylak, 1/8000 ölçekli planında, kendisinin hazırladığını ifade ettiği hâlihazır haritayı dahi altlık olarak kullanmamıştır. Bu sorunlar birlikte ele alındığında Çaylak Planı’nın şematik bir plan olarak değerlendirilmesi uygun olacaktır.

Çaylak Planı’nın (**Resim 6**) incelenmesinde farklı tekniklerden yararlanılabilir. Bu çalışmada konunun daha iyi anlaşılmasını sağlayabilmek için, kendisinin de raporlarında ele alış biçimine uygun olarak, on başlık belirlenmiştir. Bu başlıklar; plan nüfusu, konut alanları, ulaşım, ticaret alanları, sanayi alanları, korunması kararlaştırılan mimari eserler, idari tesisler, eğitim tesisleri, yeşil alanlar ve diğer plan kararlarından oluşmaktadır.

#### PLAN NÜFUSU

Belediye Yapı ve Yollar Kanunu’nun 4. maddesinde planların, elli yıl için düzenlenmesi ve nüfus kestiriminin elli yıla göre yapılarak, kentin imar sahası büyüklüğünün belirlenmesi öngörülmüştür. Başlangıçta Kayseri Belediyesi, plancıya herhangi bir nüfus verisi ve tahmini vermemiştir. Çaylak, 1933 plan raporunda, Kayseri nüfusunun 40.000 olduğundan hareketle “imar sahasına vüsatini tesbite esas olmak üzere bugünkü miktarı müstakbel nüfus olarak kabul ettim” ifadesini kullanmıştır. Dolayısıyla bu plan, kent nüfusunun sabit kalacağı varsayımı üzerine hazırlanmıştır. Diğer taraftan, 7 Kasım 1933 tarihli Kayseri Belediye Meclisi kararında, plancının dikkate alması istenen on iki konu belirlenmiş ve bu konulardan biri de, planın nüfus kabulüne ilişkindir. Meclis kararının 2.



Resim 6. 1933 Tarihli Burhanettin Çaylak'ın "Kayseri Şehrinin Müstakbel Planı-Avan Projesi" (TCBCA-1933).

Maddesinde bu konu "Kayseri nüfusu halen elli üç bin küsurdur. Ona nazaran mütalaası ve haritada nazarı itibara alınması lazımdır" şeklinde ele alınmıştır. Buna bağlı olarak plan için Çaylak'ın 40,000 nüfus kabulü yetersiz bulunmuştur.

19 Eylül 1935 tarihli 1/2000 ölçekli esas plana eklenen "Kayseri Şehrinin Müstakbel Şehir Planına Ait İzahname" de plancı, 1933 yılında hazırlamış olduğu avan projeyi, aslında 50.000 nüfusa göre tanzim ettiğini savunmuştur. Geçen iki yılda Mensucat Fabrikası'nın şehrin nüfusunu artırdığından hareketle, kati planları (1/500 ölçekli planları) düzenlerken, nüfusu 60.000 olarak alacağı konusunda, Vilayet ve Belediye Başkanlığı ile anlaşmaya varıldığını yazmıştır. Ayrıca gelişme olanakları düşünülürken, Kayseri'nin geçmişte yüz binden fazla nüfusa sahip olmasının da göz önünde bulundurulduğu belirtilmiştir.

Nüfusla ilişkili olarak 1933 plan raporunda geçen, diğer önemli bir açıklama da, Kayseri'yi beşer bin nüfuslu sekiz mahalleye ayırma kararıdır. Plancı bu mahalle sınırları için Belediye'ye ayrı bir plan sunacağını belirtmiştir. 1935 plan raporunda ise yeni nüfus kabulünü 60.000 olarak aldığından, bu kez kenti on iki mahalleye ayıracağından ve bu mahalleleri göstermek üzere Belediye'ye yine ayrı bir plan sunacağından bahsetmiştir. Çaylak'ın kenti planda mahallelere ayırma yaklaşımının iki esin kaynağı

düşünülebilir. Bunlardan birincisi, 1920'lerden sonra özellikle ABD'de uygulanmaya başlanan ve daha sonra tüm dünyaya yayılan "Komşuluk Birimi" (*Neighborhood Unit*) yaklaşımı, ikincisi de Ankara planında Jansen'in şehri 18 bölgeye ayırma yaklaşımı olabilir. Birincisinin geçerli olması, daha yüksek bir olasılık gibi gözükmektedir, çünkü hazırlayacağı ifade ettiği mahalle taksimat planında "hem mahalle çarşı vaziyetlerini ve hem de mektep mahallerini ayrı ayrı göstereceğim" ifadesini kullanarak, bir bakıma komşuluk birimi fikrini nasıl uygulayacağına, açıklık getirmiştir. Üstelik bu fikri, Kayseri'de bir adım daha ileriye götürdüğü raporunda geçen aşağıdaki paragraftan anlaşılmaktadır;

"Bu 12 mahallenin şehir dâhilinde yekdiğerinden kolayca tefriki [ayrıt edilebilmesi] için badana renklerinin, sokak levhalarının birbirinden ayrırtlı olması ve diğfer münasip suretlerde işbu mahallerin 12 muhtelif karakter ve manzara arz etmesi şayanı arzudur. Bu noktanın mahalle sakinleri arasında bedii rekabeti tevlit [oluşturduğundan] ettiğinden hissi terbiyevi [eğitim] ve içtimai [toplumsal] faideleri vardır." (Çaylak Raporu, 1935)

### KONUT ALANLARI

Konut alanlarıyla ilgili kararlar, gerek 1933 avan proje raporunda, gerekse 1935 esas plan raporunda ikinci sırada yer almaktadır. Avan proje raporu incelendiğinde, konut alanlarıyla ilgili kararlarda Ankara Lörcher ve Jansen planlarının (Cengizkan, 2004; Tankut, 1993) etkisi gözlenmektedir. Ankara planlarında olduğu gibi "Eski Şehir" ve "Yeni Şehir" olarak nitelenen iki farklı bölge tanımlanmıştır. Bu bölgeleme, gerçekte yapay bir yaklaşımdır. İki bölgeli kent (Yeni Şehir-Eski Şehir) gerek Çaylak Planı döneminde gerekse Oelsner-Aru Planı döneminde, Kayseri'de benimsenmemiştir. Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası ile birlikte 1934 yılından itibaren oluşturulan Sümer Yerleşmesi, kısa bir dönem için herhangi bir plan kararı olmadan "Yeni Şehir" niteliği kazanmıştır. Bununla birlikte, Kayseri geleneksel dokusunun özellikle 1950 sonrasında yıkma ve yeniden imar etmeye dayalı tam bir yenilemeye tabi tutulması ile iki yerleşme arasındaki biçimsel ve dönemselsel fark ortadan kalkmış, hatta merkez ya da plandaki nitelmesiyle eski kent, zamanla Sümer Yerleşmesi'nden daha yeni bir kent imgesine sahip olmuştur.

Aslında Çaylak Planı'nda "Yeni Şehir" olarak belirtilen kısım, kuzeydeki gelişme alanıdır. Yeraltı su seviyesinin yüksek olması (-0.80 ve -2.00 m) nedeniyle, yapı yapmaya elverişli olmayan bu alan, istasyon bu yönde olduğu için tercih edilmiş olmalıdır. Tıpkı Orta Avrupa'da olduğu gibi, kentin modernleşen bölümü, merkezden istasyona uzanan Atatürk Bulvarı ve İstasyon Caddesi boyunca oluşacaktır. Bu amaçla, Hacıkılıç Camisi'nin devamındaki geleneksel dokunun bazı adaları yok sayılarak, 140 metrelik bir geçiş bandı bırakılmış, sonrasında 450 metre genişliğinde ve 950 metre uzunluğunda kuzey gelişme alanı oluşturmuştur. Ayrıca Çaylak, Yeni Şehir bölgesinde arzu ettiği yapılaşmayı, 1/8000 ölçekli planda göstermiştir. Planda Atatürk Bulvarı ile İstasyon Caddesi arasında kalan alanda bitişik nizamda, bu yolların dışında kalan gelişme alanlarında ise 2 katlı villa ve sayfiye evi şeklinde olması kararlaştırılmıştır. Çaylak'a göre "buralarda yeni zevkleri tatmin edecek tarzı mimaride binaların bulunması şarttır".

1933 Çaylak Planı'nda, Yeni Şehir olarak ele alınan kısım, birinci gelişme konut alanıdır. İkinci gelişme konut alanı ise kentin güneyinde, işçiler için "amele mahallesi" olarak düşünülmüştür. Bu mahalle 1/8000 ölçekte çizilen planın sınırları dışında kaldığından, nasıl bir biçimlenmeye sahip olduğu konusunda herhangi bir fikir yürütülememektedir. Mahallenin yerinin ise

Tayyare Fabrikası'na doğru açılacak Sanayi Caddesi üzerinde ve sanayi bölgesinin devamında oluşturulması kararlaştırılmıştır.

1933 Çaylak Planı'nda "Eski Şehir" olarak nitelendirilen geleneksel doku adeta yok sayılmış, boş tarla gibi imar edilmiştir. Plancı raporunda bu yaklaşımını "Bittabi bu hasvolacak eski şehir kısmının inşaat ve tamirat izni vermeyüb tetricen tanzim ve tesviye etmek icap eder" şeklinde ifade etmiştir. Dolayısıyla geleneksel dokuda onarıma dahi izin verilmeyerek, plandaki katı geometrik dokuya geçiş amaçlanmıştır.

Şematik plan incelendiğinde, Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nda belirtilen ölçütler çerçevesinde çıkmaz yolların ortadan kaldırıldığı, organik dokudaki adaların yerine dik açılı adalar oluşturulduğu, konut bölgelerinde 50x150 veya 80x250 m, ticaret bölgelerinde ise 25x75 veya 50x150 ölçülerinde adalar meydana getirildiği görülmektedir. 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 çirçivesi dâhilinde kalan eski şehir kısımları yapı ve yollar kanununun tarifati [tarif ettiği] veçhile birleştirilecektir." (Çaylak Raporu, 1933).

Paris'te Haussmann'ın uygulamaları üzerinden 80 yıl geçmesine ve bu imar hareketine karşı Avrupa'da Camillo Sitte'nin tarihi kentleri koruyan yaklaşımının benimsenmesine karşın, plancının arabaya dayalı ulaşım ve özellikle askeri mantığı öne alan bir anlayışı planına yansıtması dikkat çekicidir.

Çaylak, 1933 planına yönelik, halkın ve Belediye Meclisi'nin tepkilerini yumuşatmak için 1935 plan raporunda bu konuya şu cümlelerle açıklık getirmiştir:

"Eski şehirleri ıslah ve imardan gaye mutlak surette her eskiyi ifna [yok] etmek demek olmadığından müstakbel plana uygun bir halde bulunan ve ati için de sebebi inşaatındaki vazifesini görebilecek eski tarz binaların muhafazasını ve hatta eski şehir dâhilinde mevzuati kanuniye uygun olarak yeniden ihyasını şayanı tavsiye bulurum" (Çaylak Raporu, 1935).

Çaylak Planı, varolan dokuda nerelerde bitişik, nerelerde ayrık düzende yapılaşmaya gidileceği konusunda yetkiyi belediyeye bırakmıştır. En fazla iki kata izin verilen yerleşik konut alanlarında, ayrık düzende yeni yapı yapılabilmesi için parsel cephesinin 20 m'den, bitişik nizamda ise 10 m'den az olmaması ve parsel derinliğinin ada derinliğinin yarısı kadar olması öngörülmüştür.

Öte yandan, Çaylak'ın "Eski Şehir" olarak nitelendirdiği konut dokusunun hisseli mülkiyetten, küçük parsellerden ve geometrik olmayan formlardan meydana gelmesi gibi sorunları bulunuyordu. 1933-1944 yılları arasında yeni yapılar, bu sorunların bulunmadığı ve imar parsellerinin kolayca oluşturulabildiği yerlerde gerçekleşmiştir. Nitekim 4 Haziran 1934 tarihli 2497 sayılı Belediyeler İstimlâk Kanunu'nun sağlamış olduğu geniş haklar (özellikle 20. madde) çerçevesinde, İstasyon Caddesi üzerindeki arsalar kolayca el konulmuş, imara uygun şekilde parsellenip satılmış ve bu satılan imarlı arsalarda modern binalar inşa edilmeye başlamıştır.



**Resim 7.** Çaylak Planı'na Göre Genişletilen İstanbul Caddesi ve Sağda Mimar Sinan Parkı (Faruk Yaman Arşivi).



**Resim 8.** Cumhuriyet Meydanı 1935 (Faruk Yaman Arşivi).



## ULAŞIM

Vali-Belediye Başkanı Nazmi Toker'in 1933-1936 yılları arasında gerçekleştirdiği imar uygulamalarının ana eksenini hiç kuşkusuz ana caddelerin genişletilmesi, Atatürk Bulvarı'nın açılması ve altı meydanın şehre kazandırılması oluşturmaktadır. 7 Kasım 1933 tarihli Belediye Meclisi kararının 3. maddesinde geçen "Yolların arzı muvafıktır. Ve birlikte mütalaa olunduğu üzeredir" biçiminde açıklamadan, ulaşım ile ilişkili planlama kararlarının, ortak bir şekilde alındığı sonucuna varılmaktadır.

1933 planının ulaşım kararları uyarınca, varolan yollardan İstanbul (**Resim 7**), Sivas ve İstasyon caddelerinin eksenleri korunarak genişletilmiş, Talas Caddesi ise Hunat Camisi'nden itibaren doğu yönüne kaydırılarak düzenlenmiştir. Plan kararıyla açılan yeni yol ise İstasyon'dan başlayıp Düvenönü Meydanı'na kadar uzanan 32 metre genişliğinde ve 1256 metre uzunluğundaki Atatürk Bulvarı'dır. 1938 yılında tamamlanabilen bulvar için Çandır ve Dilaverpaşa mahallelerindeki geleneksel yapı adaları parçalanmıştır. Bu yolun Düvenönü'den itibaren devamı niteliğinde olup 1940 yılında tamamlanan İnönü Bulvarı ve İnönü Bulvarı'nın devamı niteliğinde olup 1952 yılında tamamlanan Yoğunburç-Tavlusun caddeleri sayesinde Kayseri merkezinde ulaşım sisteminin ana iskeleti oluşturulmuştur. Tüm bu yolların birleşmesiyle, surları çevreleyen bir ring yol meydana getirilmesi hedeflenmiştir.

Çaylak Planı'nda, diğer bir yeni yol merkezden ve geleneksel dokunun içinden geçirilmiştir. Sanayi Caddesi adlı bu yol, Hunat Külliyesi önünde Talas Caddesi ile kavşak oluşturarak başlamakta, Hızır İlyas Kilisesi üzerinden geçerek, Lise (Kıçıkapı) Meydanı'nda İnönü Bulvarı ile kavşak oluşturmakta, buradan Tekkeönü Çeşmesi yanından geçerek, Tayyare Fabrikası'na kadar uzanmaktadır. Plan raporuna göre bu yol üzerinde sanayi bölgesi ve işçi konut mahallesi konumlanacağı için oldukça önemlidir.

Düzenli geometrik şekillerde yeniden düzenlenen mevcut dokudaki yollar, Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun 4. maddesinin H bendi gereğince 9,5 m genişliğinde alınmıştır. "Yeni Şehir" olarak nitelendirdiği kuzeydeki gelişme konut alanında ise yollar 10 m olarak kararlaştırılmış ve kaldırımlara bir sıra ağaç dikilmesi öngörülmüştür. Yine aynı kanunun 4. maddesinin D bendinde geçen "Yollar imkan derecesinde şimali şarki ile cenubi garbi istikametinde olacak" ibaresine rağmen, planda caddeleri ve yapı adalarını, genellikle kuzeybatı ile güneydoğu yönünde konumlandırmıştır. Diğer taraftan Çaylak Plan'ı elli yıl gibi uzun bir dönem için hazırlanmasına rağmen, planda veya raporda toplu ulaşım (otobüs, tramvay vb.) ilişkin herhangi saptama ya da karar ortaya konulmamıştır.



**Resim 9.** İstasyon Meydanı ve Atatürk Bulvarı 1938 (Karakaya, 2006, 128).

1933 Çaylak Planı'nda kentin ana meydanı olarak Cumhuriyet (Sarayönü-Hükümet) Meydanı (**Resim 8**) dışında, beş meydanın (İstasyon, Dörtükkanönü, Kağrı Pazarı, Lise ve Araba) daha adı geçmektedir. Ancak şematik plana göre bu meydanlar, önemli yolların kesişim noktalarındaki kavşak meydanlarıdır. Bu meydanların oluşumunda, çevresel nesnelere ve estetik kaygılara yerine, kavşak oluşumu veya eskinin küçük meydanlarını kavşak şeklinde daha da büyütme esas alınmıştır. Zaten 1/8000 ölçekli şematik bir plan ile meydan düzenlemek ve estetik kaygıları ön planda tutmak da olanaksızdır.

Çaylak Planı ve Vali-Belediye Başkanı Nazmi Toker sayesinde büyük bir meydan elde edilmiş, bu meydana 1935 yılında "Atatürk Anıtı" dikilmiş, Orta Avrupa kentlerinin istasyon meydanlarında ve Ankara meydanlarında olduğu gibi dairesel bir havuz ve havuzu çevreleyen yeşil bir bant oluşturulmuştur. Böylece bulunduğu kentin geçmişini ve karakterini yansıtan bir meydanın (At Meydanı, Sarayönü) yerini her kentte aynı biçim ve öğelere sahip modern ama yavan bir "Cumhuriyet Meydanı" almıştır.

Plancı, dünyaya açılan kapı olması nedeniyle İstasyon Meydanı'nın kent için önemini farkındadır. Planda, istasyon binasının önünde geniş bir boşluk bırakmıştır. Bu boşlukta, Cumhuriyet Meydanı'ndakine benzer bir düzenleme ile havuz ve yeşil bantlar oluşturmuştur. Bu meydan, kent içindeki Dörtükkanönü (Düvenönü) Meydanı'na ışınal bir büyük bulvarla bağlanmıştır (**Resim 9**).

1935 tarihli plan raporunda, bu meydanlara ek olarak bir meydan daha oluşturulması öngörülmüştür. Bu meydanın Ulu Cami, Bedesten ve Vezirhanı arasında kalan, bugün Kapalı Çarşı denilen bölge ortadan kaldırılarak oluşturulması düşünülmüştür. Bu meydan kararı planın belki de en onarılamayacak yıkımlarını içermektedir. Belediye Meclisi'nde söz sahibi olan esnafın ve halkın direnmesi ile bu karar uygulamaya geçirilememiş, böylece tarihi Kapalı Çarşı kurtulmuştur.

Öte yandan Ankara-Kayseri-Sivas demiryolu, Çaylak Planı'nın kuzey sınırını belirlemiştir. Bu planda gerek Tayyare Fabrikası'nın, gerekse önerdiği sanayi bölgesinin ulaşım gereksinimini karşılamak için ek bir demiryolu hattının oluşturulması kararlaştırılmıştır. Kentin batısında

Ankara-Kayseri demiryolundan ayrılan bu yeni hat, kuzey-güney yönünde Tayyare Fabrikası'na ulaşacak biçimde konumlandırılmıştır. Hattın İstanbul Caddesi ile keşiştiği alanda şehir için bir eşya taşıma istasyonu önerilmiştir. 1941 yılında Tayyare Fabrikası için böyle bir hat, gereksinim haline gelmiş, fakat 1933 planında önerilen güzergâhın tam aksi yönünde oluşturulmuştur.

#### TİCARET ALANLARI

Zanaat ve ticaret esnafının kent ve plan üzerindeki güçlü etkileri, bu kısımda açıkça gözlenebilmektedir. 1933 planında, ticaret ve zanaat alanlarının surların dışına alınması ve kentin ana aksı üzerinde iki ayrı bölgede konumlandırılması düşüncesi, yerel aktörlerden ziyade, plancının bir kararı olduğu sonucuna varılmıştır. Bu durum 7 Kasım 1933 tarihli Belediye Meclisi kararının 11. maddesinde geçen "camii kebir etrafındaki muntıkada meskenleri tahdit ve ticaret mahallesinin orada tesisi muvafık mütalaa olunmaktadır" şeklindeki ifadeden anlaşılmaktadır. Dolayısıyla Meclis, ticaret alanının yer değiştirmesini değil, aynı bölgede kalmasını plancıdan istemiştir.

Planda, birinci ticaret bölgesi, Yeni İstasyon Caddesi (Atatürk Bulvarı) ile İstanbul Caddesi'nin birleştiği Dörtdukkânönü Meydanı'nın kuzeybatısındaki alanda oluşturulmuştur. 400 dükkânın bulunduğu bu ticaret alanını, Kayseri Ticaret Odası'nın "muntikalara taksim" etmesi istenmiştir. Bu alanda; bakırcıların, demircilerin, kalaycıların, tenekeçilerin, zahirecilerin, leblebicilerin, pastırmaçıların, kasapların, sebzeçilerin ve halin faaliyet göstermesi öngörülmüştür. Üçgen biçimindeki alan, altı adet yapı adası olarak düzenlenmiştir. Bu alanı, kuzeyde Sergi Evi, batıda eğitim alanı sınırlandırmıştır. Keresteci ve marangoz esnafının ise biraz daha batıda, İstanbul Caddesi'nin kuzeyinde yerleşmesi kararlaştırılmıştır.

İkinci önemli ticaret alanı ise Kurşunlu Camisi'nin çevresinde düzenlenmiştir. Bu ticaret alanı resmi kurumlar, bankalar, oteller ve bürolar için ayrılmıştır. Ancak 1933 Belediye Meclis kararı sonrasında hazırlanan 1/2000 ölçekli 1935 planında bu karardan vazgeçildiği anlaşılmaktadır. Cumhuriyet Meydanı'na açılan bu alan, Mimar Sinan Parkı haline getirilmiştir. Banka, otel ve büro binalarının, birinci ve ikinci derece caddelerde, belediyece uygun görülecek yerlerde oluşturulması benimsenmiştir. Belediye Meclisi, plancıdan han yerlerinin ana yolların kent dışına çıkış noktalarında (mahreçlerinde) düzenlenmesini istemiştir.

Ulu Cami yakınına 1498 yılında bedestenin yapılmasıyla başlayan Kayseri ticaret merkezinin oluşum süreci, 1650 yılında Kayseri'ye gelen seyyah Evliya Çelebi zamanında hemen hemen tamamlanmıştır (Çelebi, 2006). Çelebi zamanından günümüze yaşanan dikkat çekici tek değişiklik, 1724 yılında Nevşehirli Damat İbrahim Paşa'nın yaptırdığı Vezir Hanı'dır. 1933 plan raporunda Çaylak "kapalı çarşıda mütereddi kaldım. Eğer çarşı asarı atikadan ise muhiti imtidadınca on metre mesafedeki bütün mebaninin yıkılması, değilse haritada olduğu gibi dahilinden sokak geçirilmesi lazımdır." şeklinde düşüncesini açıklamaktadır. 7 Kasım 1933 tarihli Meclis kararında çarşının asarı atikadan olmadığı yani korunmaya değer bulunmadığı, Kapalı Çarşı için hazırlanan raporda "maili inhidam" (yıkılma tehlikesi) olduğu plancıya bildirilerek, hazırlanacak planda bu sorunun kesin bir çözüme kavuşturulması istenmiştir. Meclis'in bu isteği doğrultusunda, 1935 raporuna göre Kapalı Çarşı'nın olduğu alanın meydan haline getirilmesi, artan nüfusun gereksinimi de düşünülerek

çarşının güneyindeki ve doğusundaki konut alanlarının ticaret alanı olması kararlaştırılmıştır.

Ayrıca 1933 plan raporunda sekiz, 1935 plan raporunda ise on iki olarak belirlediği beşer bin kişilik mahallelerde, birer alt merkez ve bu merkezlerde küçük çarşılar oluşturulması öngörülmüştür.

#### SANAYİ ALANLARI

1933 planının, Temmuz ayında hazırlanmış olduğu düşünüldüğünde, bu sırada henüz Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası'nın yeri belirlenmediği için, 1933 planında Tayyare Fabrikası civarında bir büyük "Sanayi Bölgesinin" oluşturulması kararlaştırılmıştır. Bu sanayi bölgesinin yer seçiminde Çaylak'ın egemen rüzgâr yönünü ve Tayyare Fabrikası'nın bu bölgede bulunmasını temel aldığı anlaşılmaktadır. 7 Kasım 1933 tarihli Belediye Meclis kararının 8. maddesinde "mensucat fabrikası su zarureti ve istasyon ile alaka ve arazinin vüs'atı mülhazası ile Kayseri-Boğazlayan yolunun garbinde tesisi hükümetçe takarrür etmiştir." şeklinde plancıya yeni gelişme hakkında bilgi aktarılmıştır. Hükümetin Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası için seçtiği yer, Çaylak Planı'nda gösterilen yerin tam aksi yönündedir. Buna rağmen, plancı 1935 tarihli 1/2000 ölçekli planda sanayi bölgesinin konumunu değiştirmemiştir.

1933 ve 1935 plan raporları birlikte değerlendirildiğinde, sanayi alanı olarak Tayyare Fabrikası'nın kuzeybatısının seçildiği gözlenmektedir. Çaylak'a göre;

"Tayyare Fabrikası müstesna olmak üzere bütün sanayi tesisatı şimendifer hattı ile sanayi caddesi arasında kurulacaktır. Caddenin mukabil tarafı da bir sıra işçi ikametgâhlarına tahsis edilecektir. Atide yapılacak salhanede deri, et, konserve gibi pastırmacılık şubelerinin bulunacağı tabii olduğundan salhaneyi sanayi mahallesine ithal ettim. Su tesisatı yapılırken sanayi mahallesinin düşünüleceği gayet tabiidir." (Çaylak Raporu, 1933-1935).

Kısaca söylemek gerekirse plancının uygulanmayan kararlarından biri de bu sanayi bölgesi ile ilgili karardır.

#### KORUNMASI KARARLAŞTIRILAN MİMARİ ESERLER (ASARI ATİKA)

1933 raporunda Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun 4. maddesinin G bendinde geçen "Muhafazası istenilen abide ve mabetlerin her tarafı en az 10 metre genişliğinde açık bulundurulacaktır" kararının, plana olduğu gibi yansıtıldığı raporda geçen şu cümlelerden anlaşılmaktadır; "... sair cami ve kıymet asarın her tarafında on metre mesafede açıklık bırakılması için bazı han ve binaların yıkılması icabediyor. Buna nazaran müstakbel haritada her bir kıymetli eser layık olduğu hürmette tecrit edilmiştir." (Çaylak Raporu, 1933).

Ayrıca "diğer unutulmuş eserler hakkında irşat buyrulmasını rica ederim" cümlesi, aslında korunacak daha pek çok eser bulunduğunun farkında olduğunu bize göstermektedir. Nitekim avan projede sadece 13 yapı korunmuş ve etrafı en az 10 metre boşaltılmıştır. Çaylak'ın isteği doğrultusunda, Belediye Meclisi toplam 24 tarihi eserden oluşan yeni bir liste hazırlamıştır. Bu eserler: Melikgazi Türbe ve Medresesi, Cami-i Kebir, Hoca Hasan Medresesi, Şifahi Medresesi, Giyasiye Medresesi, Burç (Yoğunburç), Büyük Kale, Hunat Cami, Hunat Medresesi ve Türbesi, Medrese (Seraceddin Medresesi), Hacı Kılıç Camisi, Hacı Kılıç Medresesi, Sahabiye Medresesi, Döner Kümbet, Ali Cafer Kümbeti, Köşk Medresesi, Hastane civarı Türbe, Emirzade Ali Bey Türbesi, Şeyh Müeyyit Çeşmesi,



Seyyit Burhanettin Türbesi, Serçeli Kümbet, Çifte Kümbet ve Boyacı Kapısında Medrese (Hatuniye)'dir.

Ulusan ve Alpay tarafından 5 Ağustos 1939 tarihinde hazırlanan plan inceleme raporunda, müzenin korunması altında gerek şehir içinde gerekse şehir dışında toplam 67 eser bulunduğu, şehir içinde bulunanların çevresinin planda gereğinden fazla geniş tutulduğu ve buna bağlı olarak kamulaştırma giderlerinin arttığı belirtilmiştir. Öte yandan, Meydan Hamamı gibi korunması gereken pek çok eser, bu imar operasyonu sırasında kazma kürek yıkılmıştır. Kapalı Çarşı ve Hunat Hamamı ise halkın, esnafın ve Belediye Meclis üyelerinin baskısı sonucu yıkımdan kurtarılabilmektedir.

#### İDARİ TESİSLER

1933 Çaylak Planı'nda Hükümet Konağı'nın aynı yerinde kalması, kent içinde dağınık durumdaki resmi kurumların burada toplanması, konağın avlusundaki adliye binası ile hapishanenin zamanla kaldırılması, hapishanenin Sivas Caddesi'nde belirlenen yerde inşa edilmesi, askeri tesislerin Tavlusun Yolu ve hastane yakınında geniş sahada düzenlenmesi kararlaştırılmıştır.

1935 plan raporunda ise eski ve yeni idari tesisler için yine Hükümet Konağı'nın olduğu alan seçilmiştir. Meydana bakan birinci bina Vilayet Konağı, ikinci bina Kolordu, üçüncü bina Adliye ve bu binaların kuzeyinde bulunan dördüncü bina ise diğer resmi kurumlar (Polis, Evkaf, Müftülük, vb.) için ayrılmıştır. Ayrıca müze olarak kullanılan Hunat Medresesi'nin kütüphane binası olarak düzenlenmesi için Hunat Camisi ile uygun şekilde birleştirilmesi önerilmiştir.

Çaylak Planları'nda tüm yönetim yapılarının tek bir yerde, yani Cumhuriyet Meydanı çevresinde toplanması kararlaştırılmıştır. Ancak, 1938 sonrasında 1/2000 ölçekli planda tadilatlar yapılarak, idari yapılar geniş caddelerde estetik kaygılardan uzak bir şekilde konumlandırılmıştır. Bu çerçevede 1938-1945 yılları arasında merkezi yönetim eliyle Kız Enstitüsü, Vali Konağı, PTT, TEKEL, Halkevi, Hükümet Konağı, Devlet Hastanesi, Erkek Sanat Enstitüsü gibi çok sayıda resmi bina yapımı gerçekleştirilmiştir. Kentin üç ana yolu üzerine yerleştirilen bu binaların tamamı modern mimarlık yapılarıdır. II. Dünya Savaşının başlamasına ve giderek tüm dünyayı sarmasına rağmen, Ankara Hükümeti hem savaşın dışında kalmayı başarmış, hem de Kayseri'de adeta yerden fıkkırıcasına resmi binalar inşa ettirmiştir. Bu yapılar yapıldıktan sonra, 1990'lı yıllara kadar Kayseri'de yeni resmi bina yapılmasına gereksinim duyulmamıştır. Dolayısıyla 1936 yılında Vali Nazmi Toker'in kentten ayrılması sonrasında artan eleştirilere rağmen, Çaylak Planı, üzerinde değişiklikler yapılarak, 1944 yılına kadar kullanılmaya devam etmiştir.

#### EĞİTİM TESİSLERİ

Plan raporunda Kayseri'nin Ankara'ya yakın olması göz önünde bulundurularak, yüksek mektep tesisine (üniversiteye) gelecekte de gereksinim olmayacağı öngörülmüştür. Fakat sanayi kenti Kayseri'nin ortaokul ve sanat okuluna gereksinimi olacağından hareketle, İsmet Paşa Okulu'nun doğusunda büyük bir okul alanı ayrılmıştır (planda ince uzun bina). Bu okul alanıyla hal muntıkası arasında, kilit formunda düşünülen binanın ise Sergi Evi olarak işlevlendirilmesi kararlaştırılmıştır. Raporunda, İsmet Paşa ve Tacettin okullarının gelecekte de yeterli olacağını, önerilecek diğer eğitim tesislerinin de mahallelerde uygun bir şekilde

konumlandırılacağını yazmıştır. 1935 plan raporunda 60.000 nüfus için sekiz ilkokula gereksinim olduğunu, mevcut üç okulun konumunun uygun olması nedeniyle planda yerlerinin korunduğunu ifade etmiştir. Ayrıca düşünülen okul sayısının kendisine bildirilmesi durumunda, bunları mahalle haritasında gösterebileceğini belirtmiştir.

#### YEŞİL ALANLAR

1933 tarihli planda, korunması kararlaştırılan tarihi yapıların (Kale, Sur, Hunat Külliyesi, vb.) çevresi boşaltılarak yeşil alan haline getirilmiştir. Bunlar dışında kentin güneyde mevcut üç yapı adası, yeşil alan olarak ayrılmıştır. Planda yeşil alanların yetersiz olduğu gözlenmektedir. Önerilen yeşil alanlar ardışık olmayıp parçacıl olup birbirleriyle ilişkisi düşünülmemiştir.

Kentin kuzeyinde Hacılık Camisi'nin doğusunda bulunan bostanlar ise stadyum ve göl alanı olarak düzenlenmiştir. Çaylak, kentin su tesisatı yapılırken, gölün gereksiniminin de birlikte düşünülmesini istemiştir. At Koşu Alanı'nın (Hipodrom), bu gölün doğusu veya Talas Yolu çevresinde olmasını belediyenin takdirine bırakmıştır. Meclis, hipodrom için stadyumun doğusunu uygun bulmuş ve planı 1935 tarihli planına, at koşu alanı olarak işlemiştir.

Öte yandan, kentlerin o döneme kadar en temel arazi kullanımlarından biri de bostanlardır. Belediye Meclisi, bu konuda planının herhangi bir karar üretmemiş olmasını dikkate alarak, şehir bostanlarının spor mahallinin doğusunda ve Sivas Caddesi'nin kuzeyinde olmasını kararlaştırmıştır.

Çaylak, mezarlık alanı olarak belediyeye iki alternatif önermiştir. Bunlardan birincisi Tavlusun ve Sivas caddeleri arasında kalan alan, ikincisi ise demiryolu hattının güneybatısında kalan bölgedir. Yeni mezarlık alanı, planının önerisi ve Sağlık Heyeti'nin 13 Kasım 1934 tarihli kararı ile Hisarcık Yolu'nun sağındaki bölge olarak seçilmiştir.

#### DİĞER PLAN KARARLARI

Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun yer seçimi yapılmasını öngördüğü alanlardan biri de Tebhirhane yani dezenfeksiyon istasyonudur. Bu tesis için mevcut demiryolu hattının kuzeyi seçilmiştir.

Çöp döküm ve çöp yakma yeri olarak, İstanbul Caddesi üzerinde kent dışında bir yer seçileceği ifade edilmiştir. 1935 plan raporunda ise çöp döküm alanı olarak düşünülen bölgeye Sümerbank Fabrikası ve lojmanları yapıldığı için, yeni bir yer olarak Sivas Caddesi'nin kuzeydoğu bölgesi seçilmiştir.

Çaylak, Belediye Meclisi'nin mahalle ve ana yollara isimler vermesini, konut alanlarında kalan üçüncü derece yollarda ise numaralandırma yapmasını istemiştir. Meclis ise tüm planlar hazırlandıktan sonra isimlerin ve numaraların verileceğini belirtmiştir.

#### VALİ-BELEDİYE BAŞKANI NAZMİ TOKER SONRASINDA ÇAYLAK PLANI'NIN DURUMU

Dâhiliye Vekâleti tarafından 22 Nisan 1936 tarihinde onaylanabilmiş olan 1/2000 ölçekli Çaylak Planı, Vali-Belediye Başkanı Nazmi Toker'in 29 Ağustos 1936 tarihinde Sivas'a vali olarak atanmasından kısa bir süre sonra, çeşitli uygulama sorunları ile gündeme gelmiştir. 26 Ekim 1936 tarihli Kayseri Gazetesi'nde "Mimar Asım Kömürcüoğlu" başlıklı yazıda;

“Şarımızın imar planının tatbikatı dolayısıyla görülen zorlukları giderecek çareleri aramak ve imar planının tatbikatını belediyeye az istimlak ile mal etmek halkı istimlak külfetlerinden kurtarmak etüdlerini yapmak ve sair imar işlerini incelemek üzere ünlü Mimarlarımızdan Asım Kömürçüoğlu şarımıza gelmiştir” (Kayseri Gazetesi, 26 Ekim 1936).

şeklinde açıklama yapılmıştır. Dolayısıyla Mimar ve Şehircilik Uzmanı Kömürçüoğlu, Belediye’ye planın uygulamasını kolaylaştıracak önerilerde bulunması beklenmektedir. Nafia Vekâleti, 19 Kasım 1936 tarihinde Kayseri Belediyesi’ne gönderdiği bir yazıda ise;

“... musaddak imar planının bir şemadan ibaret olduğu ve miqyasının büyüklüğü dolayısıyla ufak bir inhırafın büyük hataya mucip olacağı ve kıymetli mahaller için bir çok ihtilaflara sebebiyet vereceği ve bu planla tatbikata geçmenin katiyen muvafık olamayacağı bunun için 1/500 miqyasındaki tatbikat planının yaptırılması lüzumu tasrih edilmiş...”

şeklinde ciddi eleştiriler getirmiştir. Ayrıca resmi yazıda bir başka sorunun daha altı çizilmiştir. Bu sorun ise planın Valilik ile Belediye, Belediye ile halk ve Belediye Başkanlığı ile Belediye Meclisi arasında birçok anlaşmazlığa yol açmış olmasıdır. Kayseri Gazetesi köşe yazarlarından Sahir Üzel 6 Eylül 1937 tarihli “Bugünkü Kayseri” başlıklı yazısında aşağıdaki ifadeleri kullanmıştır:

“Müstakbel plan geldikten sonra görüldü ki, planı yapan mühendis şehrin bu günkü mevcudiyetini hiçte göz önüne almamış, yalnız şehir içindeki eski eserleri nirengi noktası yaparak mevcut olan şehri yollarla, caddelerle, bulvarlarla şerha şerha etmiş ve Kayseri Belediyesi’ne sanki dümdüz bir alan üzerinde yapılacakmış gibi bir şehir planı sunmuştur.

Bir bakımdan mühendis haklıdır, çünkü doğrultulabilecek cadde, düzeltilecek bir sokak yok!...

Halk müştekidir, çünkü yeni proje taş bırakmayacak derecede yıkıyor diye...” (Kayseri Gazetesi, 6 Eylül 1937).

Kayseri Valiliği’nin 8 Haziran 1939 tarih ve 1265 sayılı yazısı üzerine, Yüksek Nafia Vekâleti 7 Temmuz 1939 tarih ve 6870 sayılı emirleri ile Şehircilik Fen Heyeti’nden Mühendis Mimarlar Celal Ulsan ve Fikri Alpay’ı Kayseri imar planlarının incelenmesi için görevlendirmiştir. Ulsan ve Alpay’ın 5 Ağustos 1939 tarihli üç sayfalık raporlarında; 1/2000 ölçekli imar planındaki ana yollara ilişkin kararların korunması, diğer konularda tadilatlar yapılması, 1/500 ölçekli tatbikat planının hazırlanması ve bu tatbikat planına göre şema şeklinde olan mevcut imar planının kentin karakterine ve vaziyetine uyacak şekilde revizyondan geçirilmesi gerektiğine vurgu yapılmıştır. Ayrıca eşyükselti eğrilerini içeren bir hâlihazır haritanın yapılmasını, şehrin gelişeceği alanın hâlihazır harita ve imar planları üzerinde gösterilmesini rapor etmişlerdir.

9 Eylül 1939 tarihinde yeniden belediye başkanlığına gelen Necmettin Feyzioğlu, Vali Şefik Soyer’in de desteğiyle yeni imar planı hazırlığı sürecini başlatmıştır. Kayseri üzerine yazılan yakın dönem çalışmalarında, herhangi bir bilgi ve belge ortaya konulmadan başkan Feyzioğlu’nun Talas Caddesi, Meydan, İstasyon Caddesi ve çevresini içine alan bölge için bir mevzii imar planı hazırladığı yazılmıştır. Oysa o dönemde gerçekleşen resmi yazışmalarda bu mevzi plandan bahsedilmemektedir. Oelsner tarafından kaleme alınan 1944 raporunda, Çaylak Planı’na atıfta bulunurken, 1940’lı yıllarda hazırlanmış bir mevzi plandan söz edilmemektedir. 5 Mayıs 1941 tarihinde Kayseri Gazetesi’nde Belediye ilanı olarak yayınlanan hâlihazır haritaların hazırlanması işi ile mevzii plan olgusu birbirine karıştırılmış olmalıdır. Nitekim Belediye Yüksek

Mühendis Mimarı Sabih Arıkan'ın Kayseri Gazetesi'nde 2 Birinci Teşrin 1944 tarihinde yayınladığı "İmar Planımız Hazırlanırken" başlıklı yazıda "1935 senesinde yapılmış olan Kayseri İmar planının bugünkü şehircilik ihtiyaçlarını tamamı ile karşılayamaması ve kabiliyeti tatbikiyesinin az olması dolayısı..." şeklindeki açıklaması da, Kayseri'nin Çaylak Planı dışında başka bir kent planının olmadığını göstermektedir.

Kayseri halihazır haritası Necmettin Feyzioğlu döneminde ihale edilmiş ve Emin Molu döneminde tamamlanabilmiştir. Asker kökenli Harita Mühendisi Avni Par tarafından 1/5000 (2 adet), 1/2000 (8 adet), 1/1000 (24 adet) ve 1/500 ölçeklerinde hâlihazır haritalar oluşturulmuştur. 260 hektarı yerleşik ve 690 hektarı gelişme alanından oluşan toplam 950 hektarlık bir saha için düzenlenen hâlihazır haritalar, 12 Ocak 1944 tarihinde Kayseri Belediyesi tarafından onaylanmıştır.

15 Şubat 1944 tarihinde kentin ileri gelenleri, mühendisler, mimarlar ve su işlerinden anlayanlar Vali Cavit Ünver başkanlığında şehir kulübünde bir toplantı yapmışlardır. 17 Şubat 1944 tarihli Kayseri Gazetesi'nde yer alan "Şehrin İmarına Doğru" başlıklı yazı ise Çaylak Planı'nın artık dönemini tamamlamakta olduğunu göstermektedir. Bu yazıda Çaylak Planı ile ilişkili şu açıklama yer almıştır;

"... toplantıda evvelce hazırlanıp bilahare üzerinde bazı tadilat yapılan eski şehir planı tetkik edilmiş ve neticede bu planın tamamen iptal edilip, yeniden bir şehir planı yaptırılmasının daha muvafık olacağı kanaatine varılmıştır. Yeni plan Nisan nihayetinde şehrimize gelecek olan mütehasşısar heyetinin vereceği raporlar göz önünde tutulmak sureti ile memleketimizin en maruf şehircilik mütehasşısardan biri tarafından hazırlanacak ve hiç vakit geçirmeden tatbik başlanacaktır." (Kayseri Gazetesi, 17 Şubat 1944).

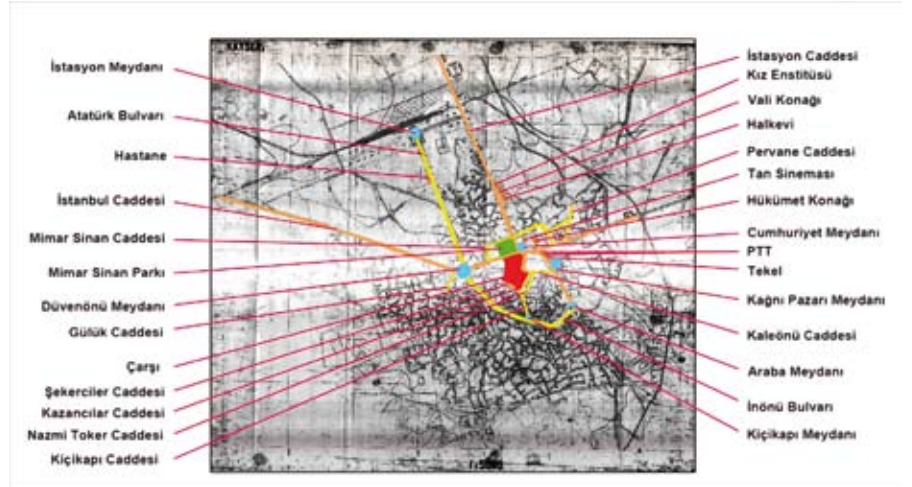
Kentin yeni imar planını hazırlamak üzere 23 Nisan 1944 Pazar günü Nafia Vekaleti (Bayındırlık Bakanlığı) Şehircilik Fen Heyeti danışmanlarından Mimar Gustav Oelsner (23.2.1879 - 26.4.1956) Kayseri'ye gelmiştir. Oelsner'e tercümanlık yapmak ve Kayseri'de yardımcı olmak amacıyla, yine aynı kurumdan Yüksek Mühendis Mimar Muzaffer Berberoğlu eşlik etmiştir. Oelsner'in gezi sonrasında hazırlanmış olduğu rapor, 23 Haziran 1944 tarihinde Kayseri Valiliği'ne gönderilmiştir. Nafia Vekaleti, 27 Mayıs 1944 tarihinde Kayseri Valiliği'ne gönderdiği bir başka yazıda ise yine Oelsner tarafından hazırlanmış olan 1/5000 ölçekli "İmar Planı Avan Projesi"nin ekte yer aldığı bildirilmiştir. Planın Belediye Meclisi ve mülki amirlikçe incelenip, "ittihaz olunacak karar" ile geri gönderilmesi istenmiştir.

31 Temmuz 1944 tarihli Kayseri Gazetesi'nde yer alan "İmar Planının Tanzimine Doğru" başlıklı haberde şu bilgilere yer verilmiştir;

"... Nafia vekaleti şehircilik mütehasşısı Profesör Ölsner tarafından vilayetimizin 1/5000 makyasında yeni şehir planı hazırlanmıştır. Bu plan belediye meclisinin son toplantısında umumi heyete arz edilmiş ve uzun müzakerelerden sonra her bakımdan kabule şayan görüldüğünden tam bir ittifakla kabul edilmiş ve tasdik edilmek üzere Nafia Vekaletine gönderilmiştir. Diğer taraftan aynı esaslar üzerinde 1/2000 makyasında şehrin asıl imar planını yapmak üzere şehircilik mütehasşısardan Kemal Ahmet Aru şehrimize gelmiş ve hemen tetkiklerine başlamış bulunmaktadır..." (Kayseri Gazetesi, 31 Temmuz 1944).

Oelsner tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli Kayseri Planı 1944 Temmuz'unda Kayseri Belediyesi'nde ve yine aynı yıl içinde Nafia Vekaleti'nde onaylanmıştır. 1/2000, 1/1000 ve 1/500 ölçekli planlar ise





Resim 10. Haritacı Avni Par'ın 1/5000 Ölçekli 1944 Halihazır Haritası Üzerinde, Çaylak Planı ile Uygulanmış Kararlar.



Resim 11. Günümüz Kayseri Kenti Merkezinde Çaylak Planı'nın İzleri.

Kemal Ahmet Aru'nun başkanlığında Kayseri Belediyesi'ne bağlı bir mimari büroda çizilmiştir. "Kayseri İmar Planı" başlığına sahip 1/1000 ölçekli plan üzerindeki onaylar ve damgalar incelendiğinde, planların 1 Ağustos 1945 tarihinde Kayseri Belediye Meclisi'nde kabul edildiği ve 17 Eylül 1945 tarihinde Nafia Vekâleti Yapı ve İmar İşleri Reisliği'nce onandığı anlaşılmaktadır. Böylece yaklaşık on iki yıl uygulamada kalan Çaylak Planı, 17 Eylül 1945 tarihinde geçerliliğini yitirmiştir.

## SONUÇ

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde devletin büyük yatırımlarına sahne olan Kayseri kenti, modernleşme adına ilk imar operasyonunu Vali-Belediye Başkanı Nazmi Toker zamanında yaşamıştır. İmar operasyonu başlamadan önce yayınlanmış olan imar ile ilişkili kanunlar (Belediyeler, Yapı ve Yollar, Hıfzı Sıhha kanunları), Nazmi Toker'i bir kent planı hazırlatmaya zorlamış olmalıdır. Kayseri'nin ilk kent planı İmar Mühendisi Burhanettin Çaylak tarafından hazırlanmıştır. 8 Kasım 1933 tarihinde Belediye Meclisi'nde onaylanan 1/8000 ölçekli avan proje ve onun açıklama raporu ile yaklaşık üç yıl, 19 Eylül 1935 tarihinde Belediye'ye teslim edilen ve 22 Nisan 1936 tarihinde Dâhiliye Vekaleti tarafından onaylanan 1/2000 ölçekli esas plan ile de yaklaşık dokuz yıl imar uygulamaları yapılmıştır.

Nazmi Toker döneminde 1/8000 ölçekli Çaylak Planı ile girişilen imar operasyonu, kurumlar arasında çatışmaya ve halkın tepkisine neden olsa da, uygulamaların hızının kesilmemesi için kimi zaman aşırıya kaçan devlet otoritesi kullanılmıştır.

Çaylak Planı, 1945 yılında onaylanan Oelsner-Aru Planı'na gelişme konut alanlarının yer seçimini, ana yolların genişletilmesini, yeni bulvarların açılmasını, surların çevresinde yeşil kuşak ve ring yol oluşturulmasını, ticaret alanının çarşı bölgesinde genişlemesini, zanaatların Hacı Saki Mahallesi'nde yer almasını, yeni mezarlık alanın yönünün belirlenmesini, kent merkezinin şekillenmesini ve meydanların biçimlenmesini miras olarak bırakmıştır (**Resim 10**). Bu açıdan Çaylak Planı Kayseri kent planlama tarihi açısından gözardı edilemeyecek kadar önemli bir plandır. Ayrıca 1/2000 ölçekli esas plan üzerinde tadilat yapılarak, 1938-1945 yılları arasında sekiz resmi binanın yerinin belirlenmesinde de bir araç olarak kullanılmıştır.

Öte yandan, Çaylak Planı'nun idari tesislerin tek bir noktada toplanması, Eski Şehrin yıkılması, Yeni Şehrin kurulması, kentin kuzeydoğusunda yeşil alanların ve spor alanlarının oluşturulması, Sergi Evi kurulması, güneyde sanayi bölgesi oluşturulması ve Kapalı Çarşı'nın yıkılması gibi kararları uygulamaya geçirilmemiştir.

Çaylak Planı, Kayseri'de Cumhuriyet Dönemi'nin ilk imar hareketinin gerçekleştiği 1933-1936 yılları arasında temel imar kılavuzu olmuş, 1938 sonrasında üzerinde değişiklikler yapılarak büyüyen ve yenileşen Kayseri'deki devlet kurumlarının resmi alan gereksinimini karşılamak amacıyla kullanılmıştır. Plan, Kayseri kent merkezinin biçimlenişini belirleyen ilk plan olması açısından da ayrı bir değer taşımaktadır (**Resim 11**). Diğer taraftan bu plan, sadece Kayseri için değil, Türk şehirciliği için de bazı ilklere sahiptir. Örneğin Erken Cumhuriyet Dönemi'nde bir Türk Plancısı ile ilk defa burada karşılaşmıştır. Aynı yıllarda bazı Türk mimarlarının "Urbanist" sıfatıyla, şehircilik konularına da ilgi gösterdikleri bilinmekle beraber, onlar tarafından 1933 yılından önce tasarlanmış ve resmi kurumlarca onaylanmış herhangi bir kent planına günümüze kadar rastlanılmamıştır. Bu nedenle Burhananettin Çaylak tarafından hazırlanan Kayseri planının, ülkemizde Türk plancısı tarafından hazırlanan ilk kent planı olduğu söylenebilir. Başka bir ilk olma özelliği de, kent planlarını hazırlayanların genellikle mimarlar ve yerel haritacılar olduğu bir ülkede, ilk defa kendi mesleğini "İmar Mühendisi" olarak tanımlayan bir plancı ile karşılaşmış olmasıdır. Nitekim 1936 sonrasında planlara imza atma yetkisi yalnızca mimarlara verilmiştir. Yine bir başka ilk ise, mimar olmayan fakat imar mühendisi olarak nitelenen birinin hazırladığı planda, üç ayrı şehircilik yaklaşımının bir planda kullanmış olmasıdır. Çaylak Planı'nda sadece klasik Haussmannizm değil aynı zamanda işlevsel bölgeleme (*zoning*) ve komşuluk birimi (*Neighborhood Unit*) yaklaşımları bir arada kullanılmıştır. Ayrıca planın hazırlandığı günlerde yayınlanan Belediyeler Yapı ve Yollar Kanunu'nda belirtilen ilke ve standartların kullanıldığı ilk plan da yine Çaylak Planı'dır. Bu açıdan Çaylak Planı, yeni imar yasasının getirmiş olduğu katı yaklaşımın izlerini yansıtır. Özetle Çaylak Planı sağladığı bulgular ve sonuçlar açısından gerek Kayseri için gerekse Türkiye kent planlama tarihi için araştırılmaya değer bir plandır.

**KAYNAKLAR**

- AHMET NAZİF, (1987) *Mir'at-ı Kayseriyeye veya Kayseri Tarihi*, Çev. M. Palamutoğlu, Kayseri İl Özel İdaresi Müdürlüğü, Kayseri.
- AKTÜRE, S. (1978) *19. Yüzyılın Sonunda Anadolu Kenti Mekânsal Yapı Çözümlemesi*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Ankara.
- ATAY, Ç. (1998) *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları*, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı, İzmir.
- BAUER, A. J. (2001) *Goods, Power, History: Latin America's Material Culture*, Cambridge University Press, Cambridge.
- BEYOĞLU, S. (1998) 1914-1922 Yıllarında Kayseri'de Yaşanan Bazı Sıkıntılar, II. *Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (16-17 Nisan 1998)*, Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayın No: 3, Kayseri.
- CENGİZKAN, A. (2004) *Ankara'nın İlk Planı:1924-1925 Lörcher Planı*, Ankara Enstitüsü Vakfı ve Arkadaş Yayınevi, Ankara.
- ÇALIŞKAN N. (1995) *Kuruluşundan Günümüze Kayseri Belediyesi*, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Kayseri.
- ÇELEBİ, E. (2006) *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Haz. S. Ali Kahraman ve Y. Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 3. Cilt, 1. kitap, İstanbul.
- ÇELİK, Z. (1996) *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti-Değişen İstanbul*, Çev. S. Deringil, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- DİE (TÜİK) 1927-1935-1940-1945-1950 Kayseri Şehir Merkezi Nüfusu.
- ERAVŞAR O. (2000) *Seyahatnamelerde Kayseri*, Kayseri Ticaret Odası Yayınları, Kayseri.
- GABRİEL, A. (1931) *Monumental Turcs d Anatolia (Kayseri-Niğde)*, C.I, Paris.
- GÜLER, A. (1996) XX. Yüzyıl Başlarında Askeri ve Stratejik Dengeler İçinde *Türkiye'de ki Gayr-i Müslimler*, Ankara.
- İMAMOĞLU, V. (2006) *Geleneksel Kayseri Evleri*, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Kayseri.
- İMAMOĞLU, V. (1996) 20. Yüzyılın İlk Yarısında Kayseri Kenti: Fiziki Çevre ve Yaşam, I. *Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (11-12 Nisan 1996)*, Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayın No: 1, Kayseri.
- KARAKAYA, N. (2006) *Fotoğraflarda Kayseri 1880-2006*, Kocasinan Belediyesi, Kayseri.
- KARS, Z. (1993) *Milli Mücadelede Kayseri*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- KESKİNOK, Ç. (2010) Urban Planning Experience of Turkey in the 1930s, *METU Journal of the Faculty of Architecture*, v: 27, n: 2; 173-88. *Kayseri Gazetesi*, 16 Eylül 1939, 17 Şubat 1944.
- QUATAERT, D. (2006) Tanzimat Döneminde Ekonominin Temel Prensipleri, Çev: Fatma Acun, *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, Ed. Halil İnalçık, Mehmet Seyitdanlıoğlu, Ankara.
- SEYFİ EKREM (2 Şubat 1932) *Oktovadan mal kaçırılmak...*, Kayseri Gazetesi.

- TANKUT, G. (1993) *Bir Başkent'in İmarı*, Anahtar Kitaplar Yayınevi, İstanbul.
- TANÖR, B. (2005) *Osmanlı Türk Anayasal Gelişmeleri*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- TBMM, Zabıt Ceridesi, 10 Haziran 1933.
- TEKELİ, İ. (1996) 19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Ed. P. Dumont ve F. Georgeon, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- 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..6.
- YACOBI, H., SHECHTER, R. (2005) Rethinking cities in the Middle East: Political economy, planning, and the lived space, *The Journal of Architecture*, 10 (5), November; 499-515.
- YERASİMOS, S. (1996) Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Ed. P. Dumontve F. Georgeon, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- YAMAN, F. Kayseri Fotoğrafları Arşivi.

Received: 02.01.2012, Final Text: 30.03.2012

Keywords: modernization; urban planning; urban history; Kayseri.

### THE FIRST URBAN ARRANGEMENT OF KAYSERİ IN THE REPUBLICAN PERIOD: ÇAYLAK PLAN 1933

In the Early Republican Period, as it can be seen in the Kayseri example, central and local governments developed an urban plan and its implementation for Anatolian cities with traditional structure, as part of a transformation project that usually introduced a rigid geometric pattern. Although some development practice had been achieved by municipalities and lieutenant-governorship (*Mutasarrıflık*) even before the Republican Period, they are known to be very limited. These limited development implementations were made without planning and by decision of the administrators and governing bodies. In this period, some big state investments such as Ankara-Kayseri railway, Kayseri-Ulukışla railway, the inauguration of a plane factory and the renown Sümerbank textile factory were established in Kayseri. However, in those years, Kayseri's urban pattern was criticized for having a city image which was completely challenging to this economic development, awaiting to be salvaged from its ruined view. The central Government fulfilled the expectation for a plan, assigning the task to Nazmi Toker as governor in 1932. Within nine months of his duty, the municipality was placed under the responsibility of the governor just like İstanbul and Ankara. Nazmi Toker, who became the only authority in the city, initiated the first development plan and practice in Kayseri during the four years of his governorship.

The sources usually assert that the earliest plan of Kayseri was made in 1945. When approved plan of 1945 is taken into account with its structural configuration and effects on urban order that was prepared by Gustav Oelsner and Kemal Ahmet Aru, this assessment seems reasonably correct. However, when the earliest documents are inspected and analyzed, they bring out different outcomes. According to this investigation, the first



development movement was started in 1933. Nazmi Toker, who was both the governor and the mayor initiated this development movement between 1932-1936. In this regard, Toker ordered preparation of Kayseri city plan in 1933, which was designed by Burhanettin Çaylak and stayed in effect until 1945. This plan consisted of a 1/8000 scaled concept-project (master plan) that was completed in 1933; a 1/2000 scaled final project (or the application plan) and their corresponding reports. Information about this plan can be gathered from published books "Erciyes Kayseri'si ve Tarihine Bir Bakış/ Kayseri of Erciyes and Its History" that written by Kemalettin Karamete in 1934 and through several columns in the *Kayseri* newspaper, which mention about the Çaylak Plan. Nevertheless, in the following years this plan was overlooked and did not appear in sources that mentioned about Kayseri urban planning history. From archival studies Çaylak Plan and its paraphrase reports are found; and in addition, Çaylak Plan's official correspondences are obtained, which are publicized here for the first time.

In this study, primarily the urban condition of Kayseri before 1933 is analyzed, following the quality of urban decisions in the Çaylak Plan, which gave shape mainly to the urban formation. Thus, not only a certain period of the city of Kayseri (1933-45), but also its dynamics of formation are explained. Consequently, the paper aims to contribute to both the city planning history of Kayseri and the Turkish urban planning history all through the 1930s.

**SUAT ÇABUK**; B.CP, M.Sc., PhD.

Assistant Prof. at Karabuk University Safranbolu Fethi Toker Faculty of Fine Arts and Design, Department of Architecture. His interest covers urban planning, urban design and urban morphology issues. [suatcabuk@hotmail.com](mailto:suatcabuk@hotmail.com)