



# Kayseri Tren İstasyonu ve Çevresinin Kentin Modernleşme Sürecine Katkısı Üzerine Bir Okuma

A Study on the Contributions of the Modernization Process in Kayseri:  
The Kayseri Train Station and its Environment

Filiz SÖNMEZ,<sup>1</sup> Semra ARSLAN SELÇUK<sup>2</sup>

## ÖZ

Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine kalan en önemli miraslardan biri de demiryolları ve tren istasyonlarıdır. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde ülkenin modernleşme/kalkınması yönündeki politika, demiryolu ağının ülke genelinde yaygınlaşması üzerine kurgulandığı bir gerçektir. Bu bağlamda tren istasyonları ve donatılarını, sosyo-kültürel içerikleri ile kenti ve kentliyi modernleştirme projesinin de bir parçası olarak düşünülebilir. Çalışmada, Kayseri Tren İstasyonu ve İstasyon Caddesi'nin oluşumu kapsamında kentin mekânsal ve toplumsal değişimine/dönüşümüne yaptığı katkı incelenmiştir. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Kayseri Tren İstasyonu (1929) örneğinde, yapının ve ilgili donatılarının kentin fiziksel çevresine etkisi; yeni yollar, konut alanları, kamusal alanlar ve modern peyzaj düzenlemeleri ile kent merkezinden sonra (1935 yılı Sümerbank yerleşkesi ile birlikte) şehrin kuzeyinde yeni bir çekim merkezi olarak özetlenebilir. Toplumsal boyutunda ise İstasyon binası ve çevresinin İstasyon Caddesi'yle birlikte ulus-devletin görünürlüğünü ve gücünü yansıtan, eğitim faaliyetlerinden millî bayram kutlamalarına kadar pek çok eyleme ev sahipliği yapmıştır. Caddenin çevresinde şekillenen modern konutlarıyla, Kayseri halkının modern yaşamla bağlantısının kurulduğu ilk ara yüz oluşturduğu da iddia edilebilir. Bu çerçevede Tren İstasyonu ve İstasyon Caddesi'nin, yapı ölçeğinin ötesinde, kentsel mekândaki karşılığı, bir başka ifade ile, sağladığı mekânsal ve toplumsal değişim/dönüşüm "Kayseri kentinin kendi yerel parametreleri" ile okunmuştur. Bu sayede, Kayseri Tren İstasyonu kapsamında kentin Erken Cumhuriyet Dönemi modernleşme sürecine ışık tutması adına ipuçları da elde edilmiştir. Tüm Anadolu kentlerinde benzer yaşanmışlıklar/değişimler olabileceği gibi yerel farklılıkların da deneyimlenmiş olabileceği varsayımıyla, bu çalışmanın tren istasyonu donatılarının ve kente ilişkisinin araştırılarak literatüre eklenmesi üzerine dikkat çekmesi umulmaktadır.

**Anahtar sözcükler:** Erken Cumhuriyet Dönemi modernleşmesi; İstasyon Caddesi; Kayseri Tren İstasyonu; kentsel değişim.

## ABSTRACT

One of the most important investments that the Republic of Turkey inherited from the Ottoman Empire was its network of railways and stations. It is well known that the modernization/development policy of the early Republican period of Turkey was built on the expansion of the railway network across the country. In this context, train stations and the railway environment, as well as the socio-cultural make-up of the city and its citizens, can be seen as part of the national and local modernization project. This study examines the Kayseri Train Station and İstasyon Caddesi (Station Street) and their contributions to the transformation of the city within the context of the modernization project. The impact on the city's physical environment included new roads, residential areas, public spaces, modern landscaping, and new sub-centers in the north of the city. A wide variety of socio-cultural activities have taken place there, ranging from the addition of educational facilities to official celebrations of national holidays, and the area reflects the visibility and power of the nation-state. It is possible to argue that, along with the modern housing facilities located nearby, these structures can be seen as the groundwork in connecting the people of Kayseri with "modern life." Therefore, their role in the physical and socio-cultural transformation of the city was examined not only in terms of structure and scale with regard to urban space, but specifically in terms of Kayseri's own local parameters. While all Anatolian cities may have experienced similar transformations, upon close examination, distinct differences can be observed.

**Keywords:** Early Republican period modernization; İstasyon Caddesi; Kayseri Railway Station; urban transformation.

<sup>1</sup>Erciyes Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Kayseri

<sup>2</sup>Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Ankara

**Başvuru tarihi: 11 Aralık 2015 - Kabul tarihi: 13 Aralık 2017**

**İletişim:** Filiz SÖNMEZ. e-posta: fsonmez@erciyes.edu.tr

## Giriş

Kentlerin kimlikleri, o yere özel başta mimari olmak üzere pek çok fiziksel ve toplumsal varlığın sürekliliği ile şekillenmektedir. Buna ek olarak kentteki her bir sosyo-ekonomik/teknolojik kırılma noktası da kent kimliğinde yerini almaktadır. Erken Cumhuriyet Dönemi yapılarından biri olan tren istasyonları da gerek işlevleri gerekse özgün mimari nitelikleri ile kent dokusunda yarattıkları “değer” bağlamında ele alınması ve sürdürülmesi gerekli olan yapılar arasındadır.

Demiryolu akslarıyla ilişkili olarak genellikle kentin çeperlerinde konumlandırılan tren istasyonları yarattıkları çekim ile çevrelerinde yeni yerleşimlerin gelişmesine öncülük etmiş ve zamanla kentin içinde kalmışlardır. Bu özellikleri ile kentsel alanların kurgusunda rol alan, kentlerin gelişimlerini etkileyen ve hatta bu gelişimin yönünü de belirleyen önemli kamu yapıları olmuşlardır. Buna ek olarak, Erken Cumhuriyet Dönemi’nde Anadolu kentlerinde ve kasabalarında modern faaliyetler ve binalar şekillenirken demiryolu istasyonları çoğu merkezde, ilk modern binalar olarak literatürdeki yerlerini almışlardır.<sup>1</sup>

Dönemin tren istasyonları salt çağdaş bir “ulaşım biçiminin” yaygınlaşmasına hizmet etmesi ve modern mimari biçimleriyle değil aynı zamanda lokal, PTT, büfe, misafirhane, lojman gibi “modern” ek donatıları ile de bölgenin modernleşmesi adına hayata geçirilmiş olan önemli projelerdir. Bu yolla kent merkezine alternatif bir “çekim merkezi/kentsel odak” oluşturulduğu söylenebilir. Benzer şekilde genellikle İstasyon Caddesi olarak isimlendirilen ve kent merkezinden demiryoluna ve istasyon yapılarına bağlanan “aks” önemli bir kentsel geçiş mekânı/kesişim olarak her iki odağın da ihtiyaçlarına cevap verebilecek donatılarla modernleşmenin kente yayılmaya başladığı çeperlerdir.

Çalışmanın konusunu oluşturan Kayseri Tren İstasyonu ve İstasyon Caddesi yukarıda özetlenmeye çalışılan bağlam içerisinde ele alınmıştır. Modern mimarlık mirası olarak yapının mimari karakteristik özelliklerinden (planimetrik analizi, malzeme, yapım tekniği, mekânsal özellikleri gibi) farklı olarak Kayseri Tren İstasyonu ve İstasyon Caddesi’nin mekânsal ve toplumsal anlamda bölgeyi nasıl değiştirdiği/dönüştürdüğü tartışılmıştır.

Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlığı genellikle kamu yapıları aracılığıyla yerellik, bölgesellik ve bireyselliğin etkileri göz ardı edilerek, siyaset ve ideolojiye odaklanarak yazılmıştır.<sup>2</sup> Oysaki merkezî ideolojik modernleşmenin her yerde aynı şekillenemeyeceği öngörüsüyle, her kentin kendi yerel değerleri, kendi değişim parametreleri ve merkezle sürekli bir ödünçlenme ile modernlik serüvenini gerçekleştirmiş olması<sup>3</sup> daha güçlü bir söylemdir. Buradan yola çıkarak, Kayseri gibi orta ölçekli bir Orta Anadolu kentinin ken-

di yerel verileri ile bir Cumhuriyet projesi olan demiryolu ve Tren İstasyonu ve İstasyon Caddesi’nin kentin mekânsal ve toplumsal değişimine nasıl katkı sağladığını araştırmak çalışmanın motivasyonu olmuştur. Bu kapsamda, çalışma Kayseri Tren İstasyonu ve İstasyon Caddesi çerçevesinde kentin “Erken Cumhuriyet Dönemi modernleşme” sürecinin aydınlanmasına da katkı sağlayabilecektir.

Literatürde Erken Cumhuriyet Dönemi modern mimarlık mirasını konu alan araştırmaların genellikle tren istasyonları ve donatılarını salt iki boyutlu plan ya da yapı ölçeğinde ele aldığı görülmektedir. Bu çalışmada ise kentsel bağlamda da yerele özgü fiziksel özellikler ve yerel kimliği yansıtan verilerle değerlendirmenin gerekliliği vurgulanmıştır.

Böylelikle sonuç ürün olan bu makale ile Kayseri Tren İstasyonu’nun kentsel mekândaki karşılığını ortaya koymak mümkün olacağı gibi anlam/bağlam/modernite kavramları ile Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlığını okuma/yazma biçimimizde de farklı açılımlar sunacağı düşünülmektedir. Bu amaçla yapılan nitel çalışmada kullanılan veriler döneme ait arşiv bilgileri ile yerel halkla yapılan sözlü tarih görüşmeleri aracılığı ile toplanmış ve değerlendirilmiştir.

## Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikası

Osmanlı’dan Cumhuriyet Türkiye’sine kalan en önemli miraslardan birinin demiryolları olduğunu söylemek mümkündür. Ülkenin demiryolu projesi, bir altyapı yatırımının ötesinde, Cumhuriyet’in başarısını simgeleyen bir siyasi programdır. Anadolu kent ve kasabalarına yeni bir aktivite getiren ve rejimin simgesi olan diğer yapıları bütünleyen bir donatıdır.<sup>4</sup> Tanyeli’nin de belirttiği gibi, “istasyon, sadece bir demiryolu durağı değildir; bir kentin ulusal sisteme katılması ancak onunla olanaklıdır.”<sup>5</sup>

Erken Cumhuriyet Dönemi’nde demiryollarının yapımı, Atatürk’ün kalkınma politikasının temelini demiryolları olarak görmesiyle başlar. 1924 yılında Büyük Millet Meclisi’nde “Demiryolu ve yol ihtiyacı memleketin bilcümle ihtiyacının o kadar başında kendisini hissettirmektedir ki, hiçbir hayal ve nazariye peşinde aldanmaksızın memleketin menabii ve evladi ile işe devam etmek katiben elzemdir... Medeniyetin bugünkü vesaitini, hatta bugünkü fikriyatını demiryol haricinde intişar ettirebilmek müteassirdir. Demiryolu refah ve ümran tevlit eder...”<sup>6</sup> sözleriyle konuya verdiği önemi açıklamıştır. Bir başka konuşmasında “Az zaman içinde memleketimizin mühim merkezlerini demiryollarıyla birbirine bağlamak lazımdır. Memlekette gömülü olan maden hazinelerini işletmek lazımdır. İktisadi faaliyetin servet hâline dönüşebilmesi için en lüzumlu şeyler, yollardır, hızlı taşıt araçlarıdır, demiryollarıdır”<sup>7</sup> sözlerinin ardından ulusal politikaya uygun inşa edilen demiryollarının yanında yabancıların elinde olan hatların satın alınmasına karar verilmiştir.

<sup>1</sup> Holod, Evin ve Özkan, 2005, s. 75. <sup>3</sup> Sönmez, 2012, s. 14.

<sup>2</sup> Çıkış, 2011, s. 47.

<sup>4</sup> Batur, 1998, s. 217. <sup>6</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi Yayınları, 2011, s. 12.

<sup>5</sup> Tanyeli, 1998, s. 101. <sup>7</sup> Kocatürk, 1999, s. 324.



Şekil 1. Türkiye sınırları içinde yapılmış ve yapılması planlanan demiryolu güzergâhları, 1938 (Erem, 1938, s. 839).



Şekil 2. Trenin ilk defa Kayseri'ye gelişi, 29 Mayıs 1927 (Şahin, 2013, s. 8).

Türkiye, 1930–1940 döneminde bir yandan sanayi atılımlarında bulunurken, diğer yandan demiryollarını geliştirmeye devam etmiştir.<sup>8</sup> 1932 yılında hazırlanan birinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı ve özellikle 1936'da hazırlanan İkinci Sanayileşme Planında demir, çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere ağırlık verilmiştir. Cumhuriyet öncesinde Marmara, Ege, Akdeniz ve Güney bölgelerine yönelik olan demiryolları, Cumhuriyet sonrasında, İç Anadolu Bölgesi'nin doğusuna, Doğu Anadolu ve Karadeniz bölgelerine yönlendirilmiştir (Şekil 1).

Demiryolları çalışmaları öncelikli olarak İç Anadolu'da ve ülkeyi her noktadan bağlayabilecek stratejik hatlar olarak planlanmıştır. Cumhuriyet döneminin ilk demiryolu olan 380 km. uzunluğundaki Ankara-Kayseri hattı 1927 yılında tamamlanmıştır.<sup>9</sup> Devamında Kayseri-Sivas (1930), Irmak-Çankırı (1931), Sivas-Samsun (1932), Kütahya-Balıkesir (1932) ve Kayseri-Ulukışla (1933) hatları eklenmiştir.<sup>10</sup>

### Kayseri Demiryolu ve Tren İstasyonu

Cumhuriyet kurulduktan hemen sonra, ülkenin doğusuna ulaşabilmek için Ankara-Kayseri demiryolu hattının inşasına başlanmış, bu hattın inşası bir Fransız şirketi tara-



Şekil 3. Trenin Kayseri'ye gelişinde katkısı olanlara verilen ray kesiti hatırası. Ray kesitinin üstünde "Türk emeği ve Türk bilgisi ile başarılan Ankara-Kayseri demiryolunun 29 Mayıs 1927 işletmeye açılış hatırası" yazmaktadır (Şahin, 2013, s. 9).



Şekil 4. 29 Mayıs 1927'de, "Ankara-Kayseri hattı (380 km) törenle Başbakan İsmet Paşa tarafından Kayseri'de işletmeğe açıldı"<sup>12</sup> (Karakaya, 2006, s.114).

findan üstlenmiş ve bu şirket için bazı kısımlarını yerli taşeronlara<sup>11</sup> vermiştir. İşin tamamlanmasıyla birlikte ilk tren Kayseri'ye 29 Mayıs 1927'de gelmiştir (Şekil 2–4).

Demiryolunun tamamlanmasının ardından inşaatına başlanan ve 1929 yılında yapımı halen devam etmekte olan (Şekil 5) Kayseri Tren İstasyonu, kullanılan yeni yapım tek-

<sup>8</sup> Ersel, Kuyaş, Oktay ve Tuncay, 2005, <sup>9</sup> Atmaca, 2009, s. 53. s. 569.

<sup>10</sup> Yücel, 1960, s. 145.

<sup>11</sup> Şahin, 2013, s. 8-9.

<sup>12</sup> Satan, 2007, s. 70.





**Şekil 5.** Kayseri Tren İstasyonu inşaatı, 7 Temmuz 1929 (Halit Erkiletlioğlu Arşivi).

nolojisi ve yapı malzemeleriyle birlikte modern mimari bir dile sahiptir. Ayrıca, oluşturduğu yeni kentsel peyzajla (gar meydanı ve bahçeleri gibi) Erken Cumhuriyet Dönemi'nin kentteki ilk modern yapılarından biridir. Erkiletlioğlu<sup>13</sup> ile yapılan röportajda yapının takriben 1930-1931 yılları arasında hizmete girdiği anlaşılmıştır.

Kayseri Tren İstasyonu ve yerleşkesinin tasarımcısı hakkında kesin bir bilgiye ulaşılamamış olup Prof. Dr. Yıldırım Yavuz<sup>14</sup> ile yapılan görüşme sonucunda mimari özellikleri bakımından 1. Ulusal Mimari döneminin izlerini taşıyan yapının zannedildiğinin aksine 1927 yılında vefat etmiş olan Mimar Kemalettin tarafından tasarlanmış olma ihtimalinin olmadığına kanaat getirilmiştir. Ancak dönemin mimari anlayışı göz önüne alındığında yapının Mimar Kemalettin'in öğrencileri tarafından tasarlanmış olma ihtimali üzerinde durulmuştur.

### Tren İstasyonuyla Birlikte Kentsel Ölçekte Yapılan Düzenlemeler

#### Yol Aksları

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Sivas, Isparta ve Kayseri gibi benzer büyüklükteki diğer kentlerde de ofisleri, lojmanları, kamu binaları ve depoları vs. ile bir kompleks olarak beliren gar binalarına ulaşan ve genellikle İstasyon Caddesi olarak adlandırılan, bir ana cadde bulunmaktadır. "...Bu cadde, üzerindeki kamu binalarının dağılımıyla, boyutlarıyla, yeşil refüjleriyle, ağaç dizisiyle, ayrılmış oto ve yaya trafiğiyle başlı başına modernist bir imar anlayışını temsil etmektedir."<sup>15</sup> Arıtan'a göre, İstasyon Caddeleri bulvar-meydan-kamu binaları dizilimi içerisinde kent meydanına bağlanarak, hem yeni kent yaşamını rasyonalize eder, hem de kentlilerin sosyalleştikleri etkin kolektif mekânlar şekline dönüşür.<sup>16</sup> Tanyeli ise, "İstasyon Caddesi kavramı çoğu Anadolu yerleşmesinde kente ve kentsel yaşama getirilmek istenen mo-



**Şekil 6.** Ocak 1882'de Fransız mühendis Jean S. Euthychides<sup>20</sup> tarafından yapılan harita (Eravşar, 2000, s. 343).

dern geometrik disiplinin ilk örneği olmuştur..."<sup>17</sup> şeklindeki ifadeyle istasyon binalarının ve İstasyon Caddesi'nin modernleşme sürecindeki önemini vurgulamaktadır.

Kayseri'de de Erken Cumhuriyet Dönemi modern kent anlayışının, kent çeperlerinde Tren İstasyonu yerleşkesi ve fabrikalar (Tayyare Fabrikası-1926 ve Sümerbank Bez Fabrikası-1935) gibi yerleşkeler ve beraberinde getirdiği sosyal donatılarla şekillendiğini söylemek mümkündür. Bu kapsamda, Kayseri Tren İstasyonu, kentin kuzeyinde, geleneksel kent merkezinin dışında ve donatılarıyla birlikte yeni bir merkez olma potansiyeli taşıyan bir düzenlemedir. Kentsel ölçekte bir okuma yapıldığında yeni ulaşım akslarının demiryoluna ve tren istasyonuna bağlandığı görülecektir. Bunlardan, ilk olarak "İstasyon Caddesi aksı, 1928 yılında"<sup>18</sup> demiryoluna ulaşımı sağlarken, daha sonra 1935 yılında yapılan düzenleme ile "Atatürk Caddesi,"<sup>19</sup> istasyon ana binasına ulaşmıştır.

<sup>17</sup> Tanyeli, 1998, s.105.

<sup>18</sup> Ş.Karatepe'nin kitabında (1999) İstasyon Caddesi'nin açılması için 1928'de Belediye Başkanı Muhittin Gürbaz'ın caddenin açılması için istinamlara başladığı bilgisi verilmiştir.

<sup>19</sup> 1933 yılı Çaylak İmar Planı doğrultusunda, 1935 yılında açılan Ata-

türk Caddesi, bugün Hastane Caddesi olarak bilinmektedir.

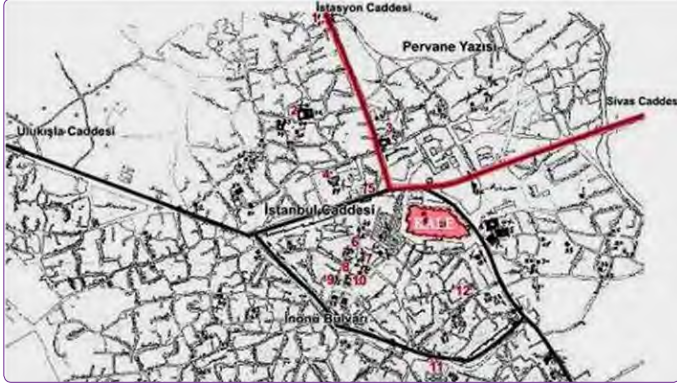
<sup>20</sup> Harita projede imzası olan Fransız mühendis Jean S. Eutyehides tarafından Hicri 1299 tarihinde çizilmiştir. Haritada anıt, sokak ve bölge isimleri lejant oluşturularak verilmiştir. Sönmez, 2012, s. 19.

<sup>13</sup> Halit Erkiletlioğlu ile 31/01/2016 05/05/2017 tarihli görüşme. tarihli görüşme.

<sup>15</sup> Bilgin, 1998, s. 260.

<sup>14</sup> Prof. Dr. Yıldırım Yavuz ile

<sup>16</sup> Arıtan, 2008, s. 51.



Şekil 7. İstasyon Caddesi Aksı. 1928-1929 Kayseri Haritası (Sönmez, 2012, s. 38).



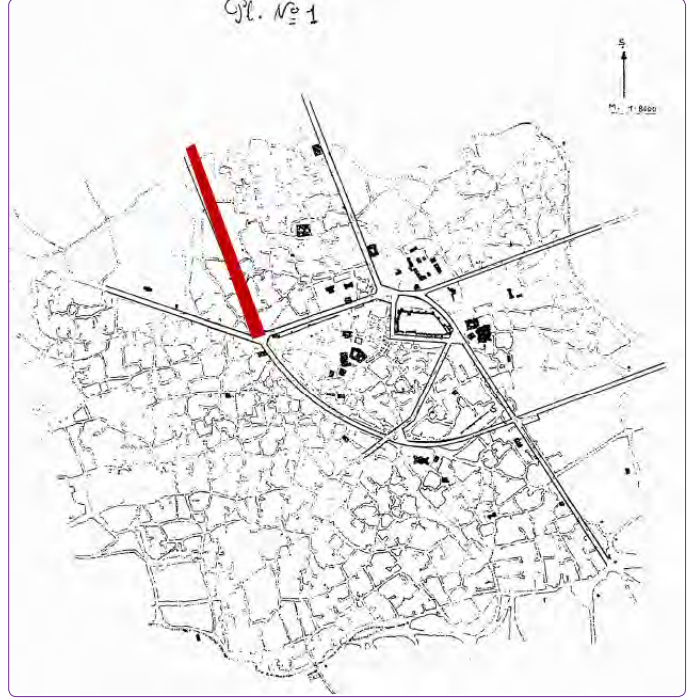
Şekil 8. İstasyon Caddesi, Orta Mahalle, Yenice İsmail, Hacı Kasım Mahalleleri ve mezarlık alanı, 1920'ler (Karakaya, 2006, s. 43).



Şekil 9. İstasyon Caddesi, 1930'lar (Faruk Yaman Arşivi).

Kayseri İstasyon Caddesi Doğu yönünde Evkaf Mezarlığı, Batı yönünde ise mahallelerin bulunduğu bir sokak aksı iken, 1920'lerin sonunda demiryoluna ulaşan lineer bir aks olarak genişletilerek düzenlenmiştir.<sup>21</sup> Dolayısıyla Cadde diğer Anadolu kentlerinin (Sivas, Isparta ve Burdur) aksı-

<sup>21</sup> "Kentte önceden bu yana var olan İstasyon Caddesi 1928-1929 yıllarında genişletilmiştir. Belediye başkanı Hacılarlı Muhittin Bey zamanında İstasyon Caddesi'nin genişletilmesi için çalışmalar başlatılmıştır. Ancak şehrin ileri gelenlerinin evlerinin bu bölgede bulunması ve bölgenin bir bölümünün mezarlarla kaplı olması istimalik işlemlerini zorlaştırmıştır. Bu durumlara rağmen birçok ev istimalik edilerek cadde genişletilerek hizmete açılmıştır." Erkiyetlioğlu, 2006, s.338.



Şekil 10. Çaylak imar planında açılması önerilen ana caddeler (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..5.4).



Şekil 11. Atatürk Caddesi, 1935<sup>22</sup> (Karakaya, 2006, s. 128).

ne, yeni bir aks olarak inşa edilmemiş, mevcut bir aksın genişletilmesiyle ve/veya revize edilmesi ile oluşturulmuştur (Şekil 6–9).

1933 Çaylak İmar Planı'nda önerilen ve Tren İstasyonu binasını karşılayan ve yeni bir yol aksı olarak açılan Atatürk Caddesi (1935) ise kentin istasyon ile bağlantısını güçlendiren ikinci önemli aks olarak planlanmıştır (Şekil 10– 12).

<sup>22</sup> Atatürk Caddesi doğrudan İstasyon ana binasını karşılamasına rağmen, adı İstasyon Caddesi olarak değiştirilmemiştir. İstasyon binası 1929'da inşa edildiğinde, kentte mevcut konut dokusunda istimaliklar yapılarak yeni bir yol açılması mümkün olmadığından şuan İstasyon Caddesi olarak bilinen mevcut yol revize edilerek kullanılmıştır. Halk tarafından böyle kanıksanan yolun, Atatürk Caddesi yapıldığı dönemde de adı değişmemiştir.





**Şekil 12.** 1/5000 ölçekli Oelsner-Aru İmar Planı (1944-1945). Atatürk Bulvarı'nın İstasyon ana binası, İstasyon Caddesi'nin ise Cumhuriyet Meydanı ile olan bağlantısı (Kayseri Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı Arşivi).

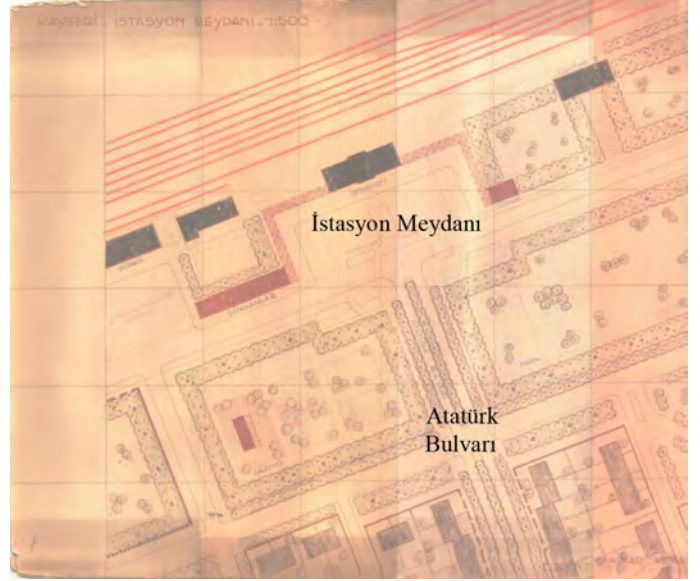


**Şekil 13.** Kayseri Tren İstasyonu binası önündeki meydanın yapımı (Şahin, 2013, s. 9).

Belediyenin yol çalışmaları ile ilgili olarak Kayseri Vilayet Gazetesi'nin "İstasyon Caddesinin Yaya Kaldırımları Döşeniyor" başlıklı haberinin, "...şehrimizin en güzel ve süslü caddelerinden olan İstasyon Caddesinin piyade kaldırımlarını belediyemiz döşetmeğe başlamıştır... Bu kaldırımlar Kayseri'nin en kıymetli taşlarından 33x33 ebadında işlenmiş taşlarla döşenmektedir."<sup>23</sup> şeklindeki ifadelerinden, o yıllarda belediyecilik hizmetlerinin de bu akslar üzerinde yoğunlaştığı, her iki caddede de yol kaplaması ve ağaçlandırılmış kaldırımları, aydınlatmasıyla kentin geleneksel yol dokusundan farklı bir yapı ve peyzaj yapıldığı anlaşılmaktadır. Atatürk Caddesi'nin sonunda yer alan İstasyon Meydanı da bulvar boyunca devam eden modern peyzaj düzenlemelerinin devamı niteliğindedir (Şekil 13).

İstasyon Caddesi eski kent dokusunda bulunan mevcut

<sup>23</sup> "İstasyon Caddesinin Yaya Kaldırımları Döşeniyor" başlıklı haber, 15 Temmuz 1946, Kayseri Vilayet Gazetesi.



**Şekil 14.** Atatürk Bulvarı'nın İstasyon Meydanı ve İstasyon ana binasına ulaşımı (Kayseri Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı Arşivi).

aksın değişimi ile yeniden inşa edilirken (Şekil 6, 7), Atatürk Caddesi Şekil 10 ve 14'te de açıkça görüleceği üzere kentin organik dokusunu gözetmeksizin modern peyzaj öğeleriyle birlikte yeni bir aks önerisi olmuştur.

Tüm bu çalışmaların altında aranabilecek gerekçenin, Atatürk Caddesi sayesinde eski yerleşim dokusu ile "modern" olanı yer yer ayrıştırmak, İstasyon Caddesi ile de (mevcut sokak aksı üzerinden) yer yer çakıştırarak kentsel ve tarihsel sürekliliği sağlamak olduğunu söylemek mümkündür.

#### Tarihsel ve İşlevsel Çok Katmanlılığın Güçlendirilmesi

Demiryolunun Anadolu kentlerine gelişi, mevcut kent yapısında "değişimi" zorunlu kılmıştır. İstasyon Caddesi, eğitim, ticaret ve yönetim ile ilgili yeni donatlarıyla, kent merkezine alternatif bir "çekim merkezi" oluştururken, farklı dönemlere ait yapıların bir araya gelişini sağlayarak "tarihsel ve işlevsel çok katmanlılığa" da katkı sağlamıştır.

Kronolojik olarak bakıldığında, örneğin, Erken Roma Dönemine ait Roma Mezarı, bir Selçuklu mimari örneği olan Hacı Kılıç Camii<sup>24</sup> ve Medresesi yapısı, Sahabiye Medresesi,<sup>25</sup> Osmanlı dönemine ait 1864 tarihli Güherçile Fabrikası ve Baruthane (yıkılmış, 1950),<sup>26</sup> (Şekil 15) ve Cumhuriyet Dönemi kamu yapıları (Vali Konağı 1938, Kız Enstitüsü 1939, Halkevi 1941) ve apartmanları ile caddedeki tarihsel katmanlaşma kolaylıkla okunabilmektedir. Bu bilgi, dö-

<sup>24</sup> Mevcut iki kitabesine göre, Hacı Kılıç Camii, II. Keykâvus'un emriyle Selçuklu emirlerinden Ebü'l-Kâsım b. Ali et-Tûsî tarafından H. 647 (M. 1249-50) yılında külliye olarak yaptırılmıştır. Külliye, cami ile medreseden oluşmaktadır. Tok, 2014, s. 1112.

<sup>25</sup> Sahabiye Medresesi, Selçuklu vezi-

ri, Sahib Ata Fahreddin Ali tarafından, 1267 yılında yaptırılmıştır.

<sup>26</sup> Hacı Kılıç Camisi'nin kuzeyinde şimdiki park olan yerde bulunan imalathane 1864'ten sonra Güherçile Fabrikası ve baruthane olarak kullanılmış ve 1950'de belediye tarafından yıktırılarak günümüze ulaşmamıştır. Kılıç, 2006, s. 320.



**Şekil 15.** Hacı Kılıç Camisi'nin kuzeyinde inşa edilmiş ve sonradan yıkılmış olan Güherçile Fabrikası, (Karakaya, 2006, s. 12).

nemin gazetelerinde de vurgulanarak, örneğin, Kayseri Vilayet Gazetesi'ndeki: "İstasyon Caddesinde modern ve asri evler, yeni caddeler üzerinde muhteşem ve güzel dükkânlar, eczahaneler ve fûrun yaptırnanlar nazarı dikkati celbedecek kadar çoktur"<sup>27</sup> şeklinde ifade edilmiştir. 1933 tarihli bu haber bölgenin bir çekim merkezi olmaya başladığının da bir göstergesidir.

Benzer şekilde İstasyon Caddesi'nin uzantısında bulunan ve Cumhuriyet kültürünü yayma ve yerleştirme misyonu taşıyan Halkevi<sup>28</sup> ile Vali Konağı da hem yenilikçi yapım yöntemleri hem de ulus devletin gerektirdiği temsilin arayüzleri olarak bölgenin öne çıkan yapıları arasında yerlerini almışlardır.

Aynı zamanda Cumhuriyetin ilk yıllarındaki kalkınma çabalarının bir sonucu olarak kente demiryolunun gelmesi ekonominin gelişiminde de hızlandırıcı bir etki yaratmıştır. Demiryolu ağı, Orta Anadolu şehir ve kasabalarının modernleşen bölümleri ile o dönemde faaliyete geçen büyük kamu fabrika komplekslerini birbirine bağlamaktadır.<sup>29</sup> Ekonomik bağlamda yaşanan bu etkilerin kentteki yansımaları ise Sümerbank Bez Fabrikası (1935) gibi sanayi alanının demiryoluna yakın bir yerde gelişim göstermesi şeklinde olmuştur. Kayseri'de Sümerbank Bez Fabrikası'nın yer seçiminde demiryolu hattı ve Tren istasyonunun konumu doğrudan etkili olmuştur. Tren İstasyonu ile Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası arasında kömür vagonlarını taşımak üzere bir de demiryolu hattı kurulmuştur. Osmay'ın da (1998) belirttiği gibi, "demiryolu güzergâhına yakınlık, yeni gelişen sanayi için de yer seçiminde belirleyici bir öge olmuştur."<sup>30</sup> Ana fonksiyonu ulaşım ve mal taşımacılığı olan trenin Kayseri Sümerbank

Bez Fabrikası'nın mal dağıtım işinde aktif rol alması Fabrika ve İstasyonun koordinasyonunu güçlendirmiştir.<sup>31</sup> Kayseri demiryolu hattı ve İstasyon'un konumunun kentin çeperlerinde olması, kent merkezi ve merkez dışında kurulan fabrikalar ile de bağlantılı olması bakımından âdeta kentin lokomotifleri olarak görev yapmaktadır. Bu bağlamda İstasyon Caddesi, başta demiryoluna ulaşım aksı olarak belirlenmesine rağmen, 1935 yılından sonra Sümerbank Bez Fabrikası'na da ulaşımı sağlayan güçlü bir aksa dönüşmüştür.

Sonuç olarak tarihî mimarlık miraslarını bünyesinde barındıran/yaşatmakta olan mevcut yol, modern bir aksa doğru evrilirken artık farklı fonksiyonlarda kente hizmet edecek modern kamu yapıları ile birlikte tarihsel ve işlevsel çok katmanlılığın güçlendirilmesine katkı sağlamış ve cumhuriyet kentinin modern yüzü belirmeye başlamıştır.

### Yeni Konutlar ve Konut Alanları

Modern kent söylemleri literatüründe İstasyon Caddesi, dönemin kamu yapılarıyla birlikte yeni konutların da inşa edildiği bir alan olarak değerlendirilmektedir. Demiryolu istasyonlarının geleneksel kentlerin modern konut alanlarıyla buluşarak kentin fiziksel gelişiminde etkin rol oynadığı söylenebilir. Bu bağlamda Kayseri Tren İstasyonu'nun da modern konut üretim biçimleri bağlamında dört farklı konut grubunun kente entegre olmasını sağladığı ve bölgeye kentsel ölçekte modern bir düzenleme getirdiği görülmektedir: Lojmanlar, kooperatifler, yeni mahalleler ve aile apartmanları.

### Tren İstasyonu Lojmanları

1930'larda kamu iktisadi girişimlerinin genellikle demiryolları üzerindeki küçük Anadolu kentlerine dağıtılma kararı alınmasıyla, çalışan personel için işçi konutları (lojman) modeli benimsenerek hızla yeni konutlar üretilmiştir.<sup>32</sup> Lojmanlar geleneksel konut kültüründen farklı bir barınma biçimi sunmaktadır. Özellikle vaziyet planındaki lineer yerleşimi, konutların mekânsal organizasyonu ve kütleli biçimlenişi (Şekil 16 ve 17) ile geleneksel konutlardan ayrışmaktadır. Dönemi itibarıyla kentte ilk defa "toplu olarak" ve kısa sürede inşa edilen Kayseri Tren İstasyonu lojmanları kentsel ölçekte bir düzenleme olup aynı zamanda modern/çağdaş konutun ilk örnekleri olarak görülebilir. Şekil 16'daki Kayseri Tren İstasyonu Lojmanları'na ait tescil fişinde de belirtildiği üzere, söz konusu yapılar Kuzey Batı yönünde, kentin çeperlerinde ve genellikle iki katlı ve simetrik plan şemasına sahip olarak lineer olarak inşa edilmiştir.<sup>33</sup> Bu loj-

<sup>27</sup> "Kayseri'nin İmar Faaliyetlerine Bir Bakış", Kayseri Vilayet Gazetesi, 29 Ekim 1933, s. 2.

<sup>28</sup> "Kayseri Halkevi, 1932 yılında Eski Türk Ocağı binasında faaliyete başlamıştır. Yaklaşık 10 sene bu binada hizmet veren Halkevi'nin yeni binası 1941 yılında tamamlanmış ve 2 Şubat 1942 tarihinde hizmete açılmıştır. Halkevi'nin 1942'de hizmete

giren yeni yapısı İstasyon Caddesi üzerinde yer almaktadır. Binanın projesi 1937 yılında Cumhuriyet Halk Fırkasının düzenlemiş olduğu yarışmayla yapılmıştır. Yarışmada birinciliği alan proje Leman Tomsu ve Münevver Belen'in birlikte hazırladıkları projedir." Işık, 2013, s. 82.

<sup>29</sup> Bilgin, 1998, s. 260.

<sup>30</sup> Osmay, 1998, s. 141.

<sup>31</sup> Mehmet Şahin'in de belirttiği gibi, "bu hatların yapılmasının bir başka önemli sonucu da insanların, malların ve sermayenin bölgelerarası akışını hızlandırmak suretiyle müthiş bir ticari canlanmaya sebep olmuştur. Mesela bu hatlar sayesinde Kayseri ve köylerinden, Ankara, İstanbul, Mersin ve Adana'ya muazzam bir göç başlamış, böylece Kayserililer, özellikle Ankara ve

Adana'nın imarına, sanayileşmesine ve kalkınmasına çok önemli katkılarda bulunmuşlardır." Şahin, 2013, s. 10.

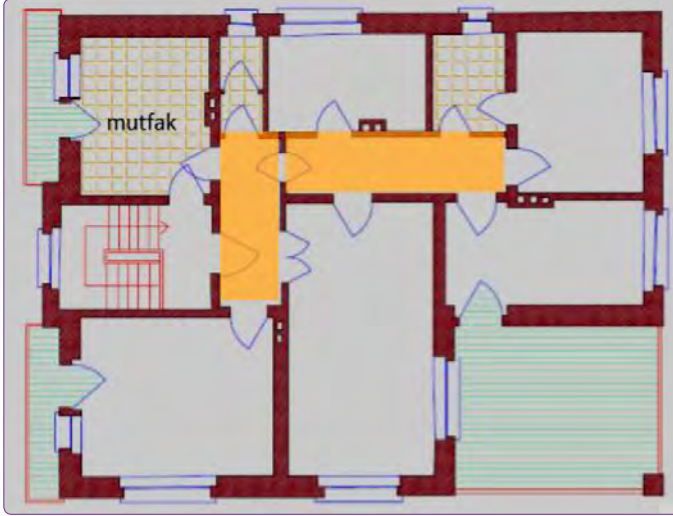
<sup>32</sup> Tekeli, 1996, s. 12.

<sup>33</sup> Kayseri Kültür ve Tabiat Varlıklarının Koruma Bölge Kurulunun 07.04.2006 Gün ve 515 sayılı karar ekine göre tescillenmiştir. (Tescil fişini hazırlayanlar: Mimar Selma Ünlü ve Peyzaj Mimarı Filiz Özyalçın).









Şekil 18. Örnekevler Yapı Kooperatifi, 3. Tip kat planı, 1951 (Oral, 2006, s. 66).

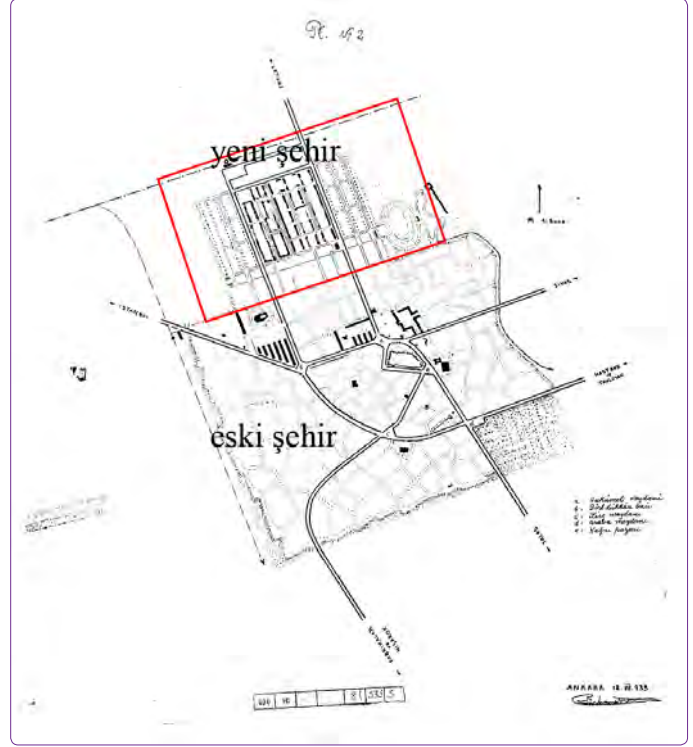
operatife kentin ileri gelenlerinden 67 kişinin üye olduğu kayıtlarda görülmektedir. Bu nedenle söz konusu kooperatifin ismi 67 Evler olarak da anılmaktadır.<sup>36</sup>

Örnekevler Yapı Kooperatifi binaları tek katlı ve iki katlı bahçeli evlerden oluşmaktadır. Şekil 18'deki kooperatifin 3. tip konutunun plan şeması incelendiğinde geleneksel Kayseri evinden farklı olarak modern konut çözümlenmeleri görülmektedir; yaşama ve servis mekânlarının ayrı ayrı koridorlarla bağlanması gibi görülmektedir. Mutfak mekânına hem koridordan hem de merdiven holünden bir giriş verilmiştir. Bir başka önemli nokta banyo mekânının yatak odalarına yakın bir noktada çözümlenmesidir.<sup>37</sup>

Benzer şekilde 9 Ağustos 1951 tarihinde açılan Demiryol Personeli Yardımlaşma Evler Yapı Kooperatifi<sup>38</sup> de demiryollarına aittir.

Necibe Çakıroğlu, Tren İstasyonu ve Sümerbank Bez Fabrikası çevresinde oluşan konut alanlarına dikkat çekmekte ve "...bugünkü şehir demiryolu ile Türkiye'nin hemen her istikametine bağlanmış, işlek bir ticaret ve sanayi merkezi hâlidir... İstasyondan sonra şimale doğru Sümerbank Bez Fabrikası kurulmuş, bunun etrafında memur ve işçiler için bahçeli evler yapılmıştır. Gar, istasyon caddesi ile şehir bağlanmış, bu cadde etrafında da bahçeli evler teşekkül etmiştir..."<sup>39</sup> ifadeleriyle kentin gelişim aksını ve kooperatif yapılarının bu yeni oluşum içerisindeki yerini özetlemektedir.

Asiliskender'in de belirttiği gibi, lojmanlar ve 1950 sonrası kooperatifler ile kurulan konut yerleşimleri, ızgara



Şekil 19. Çaylak İmar Planı, 1933. (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..5.3).

planlı birer bahçeşehir düzenlemesi olarak ilgi uyandırmış ve yenilenme sürecini başlatmıştır. Böylelikle kentteki fabrikalar ve tren istasyonu lojmanları ve çevrelerinde çalışanlarınca kurulan kooperatifler ile devam eden konutlar, ortaya çıkardıkları biçimsel ve kurgusal farklılık ile kentin gelişimine ve kimliğin değişimine yön vermiştir.<sup>40</sup>

Sonuç olarak kooperatif konutlarının oluşumu İstasyon ve Sümerbank Bez Fabrikası'nın yarattığı sinerji ile eş zamanlı olarak gelişmemiş olsa da 1940'lar sonunda kentin merkezinden uzakta ve geleneksel dokudan farklı olarak ızgara planlı bir konut alanı oluşmuştur. Ayrıca kentlinin geleneksel konuttan farklı olarak tasarlanmış bir mekânda ve belli bir gruba dâhil olarak yaşama taleplerinin de kooperatifler aracılığı ile karşılandığı söylenebilir.

#### Yeni Mahallelerin Kurulması

İlk olarak donatları ile kentin kuzeyinde konumlandırılan tren istasyonu binası (1929) ve Sümerbank Yerleşkesi (1935), İstasyon Caddesi (1928) ve Atatürk Caddesi (1938) gibi akslarla güçlendirilmiş ve kent merkezinin bu yeni düzenle ilişki kurmasını sağlamak amacıyla akslar üzerinde öncelikli kamu yapıları (İstasyon Caddesi üzerinde Halkevi ve Kız Enstitüsü) ve ardından yeni konut alanları planlanmıştır. Çaylak İmar Planı'nda (1933) Sümerbank Bez fabrikasının etrafında "yeni şehir" olarak adlandırılan yeni konut alanları önerilmiş ancak bu imar planı uygulanmamıştır (Şekil 19).

<sup>40</sup> Asiliskender, 2008, s.125-126.

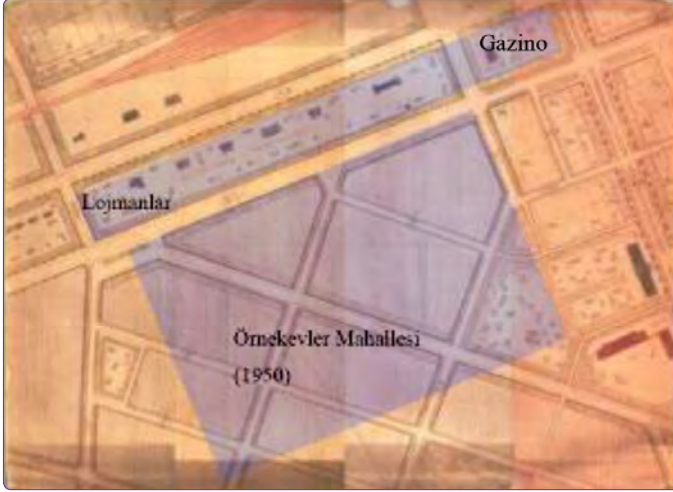
<sup>36</sup> Erkiletlioğlu, 2006, s. 380.

<sup>37</sup> Oral, 2006, s. 66.

<sup>38</sup> Demiryol Personeli Yardımlaşma Evler Yapı Kooperatifi, Bakanlar Kurulu'nun izniyle 9 Ağustos 1951 tarihinde kurulmuştur. Demiryol Yapı Kooperatifi, satın alacağı arazi üzerinde ortaklarına birer ev yaptırmak ve bu işin gerçekleşmesi için

lüzumlu göreceği başka teşebbüslerde bulunmak amacıyla merkezi Kayseri olmak üzere 20 yıl süre ve en az 3500 Türk Lirası sermaye ile çalışmalarına başlamıştır. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 030.18.1.2, Yer No: 126.63.14.

<sup>39</sup> Çakıroğlu, 1952, s. 9.



**Şekil 20.** Oelsner-Aru İmar Planı'nda Tren İstasyonu Lojmanları ve Örnekevler Mahallesi (Kayseri Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı Arşivi).



**Şekil 22.** İstasyon'un kuzeyinde ve İstasyon Caddesi üzerinde kurulan yeni mahalleler (Sönmez, 2012, s. 55).



**Şekil 21.** Örnekevler Mahallesi vaziyet planı, 1950 (Kocasinan Belediyesi İmar Müdürlüğü, Ruhsat Arşivi).

Oelsner-Aru İmar Planı (1944-1945) ile önerilen yeni konut alanlarının hayata geçirilmesi 1950'leri bulmuştur (Şekil 20). Böylelikle kentin kuzey kısmının yerleşime açılması ve yeni mahallelerin oluşturulması ile istasyonun çeperlerinde de başlayan değişim 1950'lerden sonra hız kazanmıştır.

İstasyonun yakın çevresindeki dönüşümün hızlanmasında bir diğer önemli aşama Tren İstasyonu Lojmanlarının güneydoğusunda kurulan Örnekevler Mahallesi'nin (1950) varlıklı aileler tarafından tercih edilen yeni bir konut alanı olması görülebilir<sup>41</sup> (Şekil 21). Süreç içerisinde demiryolu kuzeyinde kalan yeni mahalleler Oelsner-Aru imar planı önerisi doğrultusunda (Mevlana, İstasyon, Gazi Osman ve Yeni Mahalle vb.) planlanmıştır (Şekil 22). Fabrikanın bölgedeki varlığının yeni mahallelerin kurulumunu hızlandırdığı

aşikârdır. Benzer şekilde, 1955 yılında İstasyon Caddesi'nin doğusunda şekillenmeye başlanan Sahabiye Mahallesi'nde yüksek gelirli ailelerin aile apartmanlarının yaygınlaşmaya başlaması da dönüşümün ivmesini arttırmıştır. 750 hektarlık bir alanı kapsayan 1945 planları ile 1957 yılına kadar uygulama devam etmiş, 1957 yılından itibaren konut ve küçük sanayi alanlarını içerisine alan ilave planlar yapılmıştır.<sup>42</sup> 1970'lerin sonlarında Yavuz Taşçı Planı<sup>43</sup> ile birlikte İstasyon Caddesi'nin demiryoluna yakın bölgesinde yüksek katlı apartmanlar yapılmaya başlanmıştır.

#### **Aile Apartmanları**

1930-1940 yılları arasında sıklıkla görülen ve devlet eliyle üretilen lojmanlar ile 1940-1950 arasında yoğunlaşan kooperatifler sonrasında yerel halkın modern konuta olan talebi aile apartmanlarıyla devam etmiştir. Aile apartmanlarının ilki Oelsner-Aru İmar Planı (1944-1945) öncesinde 1938 yılında yapıldığı bilinen Emek Apartmanıdır. Kamu yapılarının yoğunlaştığı İstasyon Caddesi ve ardından Atatürk Caddesi üzerinde söz konusu imar planı ile birlikte bitişik nizamlı iki ve üç katlı yeni konut alanları önerilmiştir. İstasyon Caddesi'nin Atatürk Caddesi'ne göre modern konutlarla daha erken buluşmasının gerekçeleri kent merkezine (Cumhuriyet meydanına) olan bağlantısı ve aksın Sumerbank Bez Fabrikasına ulaşmasıdır (Şekil 23 ve 24).

İki caddenin arasında kalan Orta Mahalle geleneksel konut dokusu ile varlığını sürdürürken İstasyon Caddesi üzerindeki aile apartmanlarının sayısındaki artış 1950'lerde Atatürk Caddesi üzerindeki artış ise 1960'larda<sup>44</sup> gerçek-

<sup>42</sup> Tekinsoy, 2011, s.53.

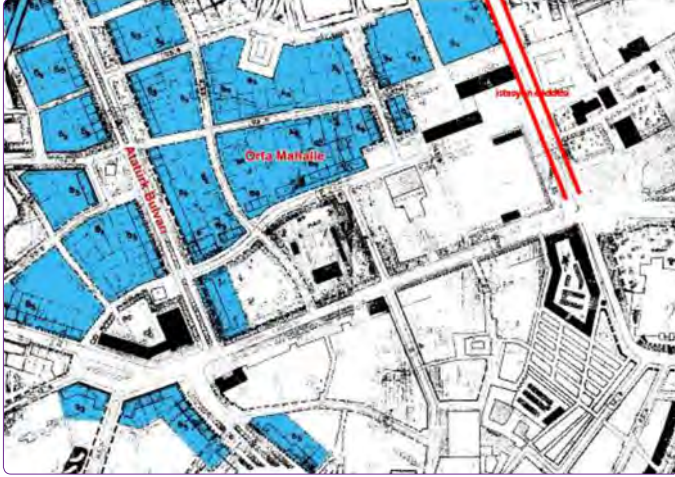
<sup>43</sup> 1944-1945 Oelsner-Aru imar planından sonra 1957 ve 1970 yıllarında revize edildiği ve Yavuz Taşçı planına kadar yürürlükte kaldığı bilinmektedir. Doğan, 2007, s.130, 137.

<sup>44</sup> Cadde üzerinde örneğin Beğenal

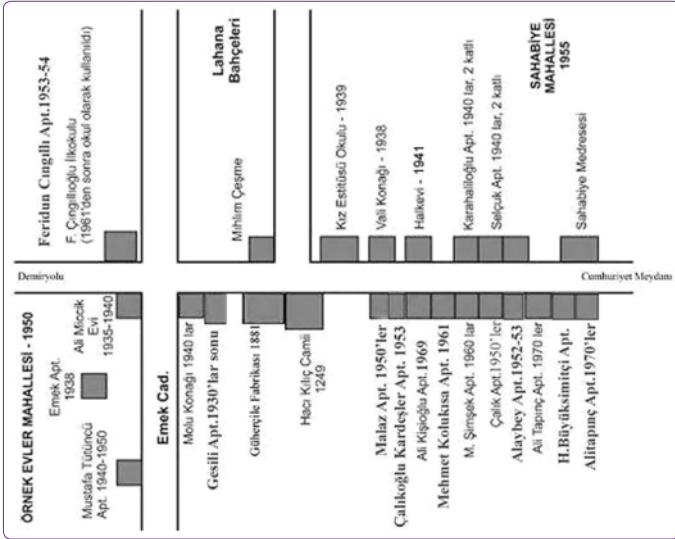
Apt. 1960, M. Yangın Apt. 1962, Kanarya Apt., 1966, Kirişçi ve Erda Apt. 1966, Vahap Oğulları Apt. 1967, Uğur Apt. 1967, Hastaş Apt. 1968, Seval Apt. 1968, Selamet Apt. 1969, Başol Apt. 1970, Bezmez Apt. 1974, Akkarpuz Apt. 1977 yılında yapılmıştır.

<sup>41</sup> Sönmez, 2012, s. 59.





**Şekil 23.** 1/1000 ölçekli Oelsner-Aru İmar Planı (1944-1945). İstasyon Caddesi ve Atatürk Bulvarı üzerinde B3 (blok 3 katlı) konutlarının planlanması, (Kayseri Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı arşivi).



**Şekil 24.** İstasyon Caddesi, 1930-1970 yılları arasında yapılan konutlar, tarihi binalar, okullar ve yeni kurulan Örnekevler ve Sahabiye Mahalleleri (Sönmez, 2012, s. 65).

leşmiştir. Örneğin İstasyon Caddesi üzerinde Karahaliloğlu Apartmanı (1940'lar), Çalık Apartmanı (1950'ler), Nuh Erkan Apartmanı (1953), Nafiz Akşehirli Evi, (1955), Onbaşılı Apartmanı (1961) gibi dönemin yeni konutları da İstasyon Caddesi üzerinde inşa edilmiştir.

1960'lı yılların İstasyon Caddesi'ni silüetini gösteren fotoğrafta (Şekil 25) üç katlı apartmanlar dikkat çekmektedir. Bu apartmanlar, kalorifer gibi yeni modern konfor araçlarına sahip olması nedeniyle kentin prestij yapıları niteliğindedir ve dönemin üst gelir grubuna hitap etmektedir. Bu bağlamda demiryolu ulaşımının, kentin fiziksel gelişimin yeni yapılaşma biçimleri ve yeni mekânların deneyimlendiği, böylece kentin değişim hızı ve yönünün kolaylıkla okunabileceği bir potansiyele sahip olduğu söylenebilir. 1970'li yıllara gelindi-



**Şekil 25.** Kayseri İstasyon Caddesi aile apartmanları, 1965 (Karakaya, 2006, s. 77).

ğinde ise söz konusu caddelerde Yavuz Taşçı İmar Planı ile daha yüksek katlı konutlar belirmeye başlamıştır.

Sonuç olarak yerel halk ve kent dışından gelen memurların ve varlıklı ailelerin geleneksel evlerden ayrılarak İstasyon Caddesi üzerinde yaptıkları pre-modern/modern aile apartmanlarında yaşamaya başladıkları söylenebilir. Bu süreçte sokak caddeye evrilirken geleneksel evler de apartmanlara dönüşmüş, nispeten çok katlı olabilen bu apartmanlarla yeni bir modern konut yaşam alanı oluşturulmuştur.

### Kayseri Tren İstasyonunun Kentteki Toplumsal Değişime Etkisi

Erken Cumhuriyet Dönemi tren istasyonlarını, sadece kentler arasındaki bir ulaşım noktası değil aynı zamanda sosyo-kültürel içerikleri ile kenti ve kentliyi modernleştirme projesinin bir parçası olarak düşünmek mümkündür. Tanyeli (1997), kentsel modernleşmeyi/değişimi sadece kentin görüntüsünün değişmesi olarak değil, içinde yaşayanların yaşam ritminde köklü bir durum değişikliğinin gerçekleşmesi olarak ele alınması gerektiğini belirtir.<sup>45</sup> Bu dönemde istasyonlar, halkın modern yaşam gereçleriyle tanıştığı mekânlar olmuştur. Çetin'e (2008) göre ise "Türk insanı yerine göre sinemayla, tiyatroyla, piyanoyla, doktorla, sıcak suyla, teknik anlamda bir kanalizasyonu olan modern tuvaletle, bahçe düzenlemesiyle ilk kez istasyonlar aracılığıyla tanışmıştır."<sup>46</sup> Üstelik Tanyeli'nin (1998) vurguladığı gibi "Anadolu'nun bugünkü anlamda ilk sosyal merkezleri görevini garlar yüklenirken, çoğunluğu memurlardan oluşan kentin elit kesimi de gar gazinolarında toplanıp memleket meselelerini tartışmışlardır."<sup>47</sup> Dolayısıyla genel anlamda tren istasyonları, Cumhuriyet rejiminin öngördüğü modern özneler için batılı yaşam prototipleri oluşturması bakımından önemlidir.

<sup>45</sup> Tanyeli, 1997, s. 81-82.

<sup>46</sup> Çetin, 2008, s. 64.

<sup>47</sup> Tanyeli, garların çağdaş yaşamla bağlantılı kurulan noktalar oldu-

ğunu, bu nedenle 1960'lara kadar Ankara'nın en iyi lokanta ve gazinosunun garda konumlandığını belirtir. Tanyeli, 1998, s. 101.

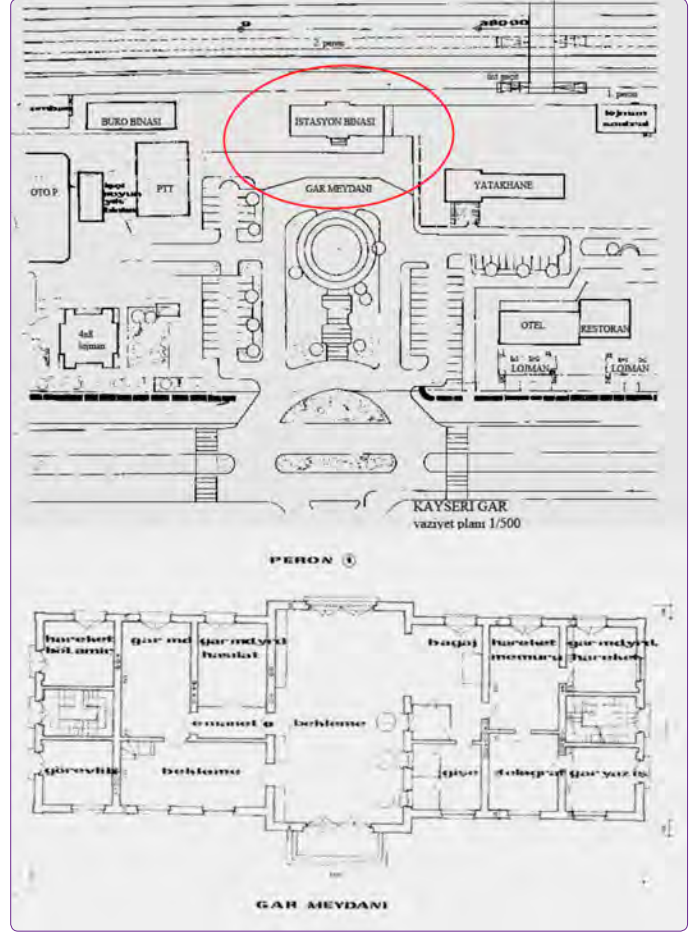
Bunlara ek olarak demiryolu inşaatında yabancı ustaların yanı sıra yerli işçilerin de çalışmaya başlaması dönemin tüccar, çiftçi ve diğer meslek gruplarına ek olarak memur ve işçi sınıfının yaygınlaşmasında da önemli bir rol üstlenmiştir. Tren istasyonları sadece işçi ve memurlar için iş imkânı sağlamamış; aynı zamanda tren ekspreslerinin geliş-gidiş saatlerinde, dönemin toplu taşıma araçlarını kullanan faytoncular ve yiyecek ve içecek satan seyyar satıcılar için de önemli bir geçim kaynağı olmuştur.<sup>48</sup>

Kayseri özelinde, istasyon ve ona ait tüm donatılar (lojman, lokal, büfe ve PTT vb.) ile ana arter görevi üstlenen İstasyon Caddesi'nde kentin durağan yaşam ritmini değiştiren eylemlerin gerçekleştiğini söylemek mümkündür. Bu eylemler, istasyonla oluşan fiziksel değişimle birlikte incelendiğinde kentin Erken Cumhuriyet Dönemi'nde yaşadığı toplumsal değişimi okumak da daha anlamlı olmaktadır. Buna göre toplumsal değişimde katkısı olan restoran, lokal, gazino, PTT binası gibi "sosyal mekânlar" ve eylemleri, Cumhuriyet Meydanı'ndan sonra bir çekim merkezi işlevini gören İstasyon Caddesi ve üzerinde gerçekleşen "millî bayram kutlamaları" ve istasyonla birlikte oluşan şehirler arası ulaşımda "modern zaman bilinci" ve kentlinin demiryolları inşaatı ile birlikte "yeni yapı teknolojisi" ile tanışması gibi alt başlıklarla, söz konusu dönemde Kayseri'deki toplumsal değişimi bir derece anlamlandırmak/okumak da mümkün olabilir.

**Sosyal Mekânlar:** Kayseri Tren İstasyonu özelinde, istasyonun barındırdığı ek donatılarla Kayserili'lerin yaşam ritmini değiştiren önemli eylemler gerçekleştiğini görmek mümkündür. Örneğin İstasyon ana binasının önünde bulunan gar meydanı çevresinde projede önerilen otel, yatakhane (1979-1980), PTT (1953-1955), restoran, Lokal Sinema'sı gibi sosyal mekânlarla modern bir düzenlemeye sahiptir (Şekil 26). Söz konusu dönemi deneyimlemiş ve yapıli çevreye katkıda bulunmuş aktörlerden inşaat mühendisi Kâmil Kundakçioğlu'ndan alınan bilgilere göre, içkili yemekler sunan istasyon restoranı Kayserili'lerin şehir dışından gelen misafirlerini ağırladıkları önemli mekânlardan biri hâline gelmiştir. Ayrıca istasyonun lokal ve bahçesinde, Kayseri halkının düğünlerini yaptıkları da bilinmektedir.

Şahin'in (2013) de belirttiği gibi, "Kayseri tren garının yanına yapılmış olan halka açık Demiryolu Lokali de onlarca yıl birçok sosyal aktivitenin, sünnet ve evlilik düğünlerinin mekânı olmuştur. Burada insanlar eşleri ve çocuklarıyla bir arada yemek yeme ve eğlenme kültürüne geçmişler ve böylece haremlik-selamlık kültüründen adım adım uzaklaşmışlardır."<sup>49</sup>

Vural (2014) kitabında istasyon büfesinin ve aile bahçesinin kullanımını detaylı bir biçimde betimlemekte ve ça-



Şekil 26. Kayseri Tren Garı Vaziyet Planı ve Gar Zemin Kat Planı (Ankara Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlük Arşivi).

laşanların mesai sonrasında, ailelerin ise belli günlerde bu mekânları sosyalleşmek için nasıl kullandıklarını anlatmaktadır.<sup>50</sup>

Demiryolu Lokali özellikle gençlerin toplanma mekânı olmuştur. Lokalin alt katı sinema filmleri gösteriminin olduğu, üst katı ise çeşitli satranç, kâğıt ve bezik gibi oyun masalarının ve yemek salonunun yer aldığı bir mekân olarak kullanılmıştır. Vural (2014) o dönemi anlatırken "...Sinemaya gitmek dönemin en gözde eğlence biçimlerinden biridir. Sinema önünde satılan yiyecek ve içeceklerle sinema giriş çıkışları ve molalarda sürekli bir hareketlilik hâli ile sinema yakın çevresiyle birlikte bir panayır yerine dönüşürdü..." ifadeleriyle, mekânın sosyalleşmeye yönelik katkılarını vurgulamaktadır.

Demirspor Lokali'ne ait sinema da Kayserili'lerin en çok rağbet ettiği mekânlarından biri olmuştur, istasyon sineması 1966'lara kadar Kayseri halkına hizmet vermiştir.<sup>51</sup>

<sup>48</sup> Vural, 2014, s. 103. <sup>49</sup> Şahin, 2013, s. 10.

<sup>50</sup> "Mesai saatlerinden sonra memurlardan ve gazetecilerden büyük bir kısmı gerek dinlenmek gerekse bu güzel havayı teneffüs ederek dostlarıyla muhabbet etmek için istasyon büfesini seçerlerdi. Aile çay bahçe-

sine ise Salı ve Cumartesi günleri orkestra gelir, saat 19.00'dan gece yarısına kadar eğlenilirdi." Vural, 2014, s. 87.

<sup>51</sup> Vural, 2014, s. 87.



Bunun yanı sıra, Kayserili çocuklar arasında İstanbul-Kurtalan arası tren ulaşımını sağlayan Kurtalan Ekspres'in<sup>52</sup> geçiş saatini bekleyip onu selamlamak bir eğlence biçimi hâline gelmiştir.

O dönemde bir diğer sosyalleşme aracı ise spordur. Kayseri Devlet Demiryolları'na bağlı Kayseri Demirspor<sup>53</sup> futbol kulübü 1932 yılında kurulmuştur.<sup>54</sup> 1945 yılından sonra Gençlik Kulübü adını alan oluşum, spor faaliyetlerine katkı sağlayarak birçok genç futbolcunun yetişmesine olanak sağlamıştır.

Bu bağlamda Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Kayseri halkının geleneksel mahallede yaptıkları bazı eylemlerden farklı olarak (örneğin evde yemek yemek yerine dışarda yemek yemek veya evde düğün, nişan, sünnet düğünü yapmak yerine Demiryolu Lokali'nde kutlamak gibi), modern sosyal mekânların (restoran, PTT ve misafirhane vb.) inşa edildiği ve dönemi için kentlinin çağdaş etkinliklerde bulunabilmelerinin ancak tren istasyonu ile gerçekleşebilmiş yeni bir durum olduğunu iddia etmek mümkündür.

Modern Zaman Bilinci: Demiryolunun bir diğer önemli toplumsal etkisinin ise, demiryolu tarifesiyle,<sup>55</sup> modern zaman bilincinin içselleştirilmesi konusunda olduğu düşünülebilir (Şekil 27). Kayseri Vilayet Gazetesi (8 Ocak 1942) haberindeki "Tren Seferlerinde Yeni Tahditler (sınırlamalar), İşleme günleri değiştirilen ve azaltılan yolcu katarlarına ait cetvel bugün yürürlüğe girdi" ifadeleri tren seferlerinin belirli bir zaman cetveline bağlı olmasının ve halkın

<sup>52</sup> Kurtalan, Haydarpaşa-Kurtalan arası sefer yapan trenin adı da Kurtalan Ekspres olması nedeniyle Türkiye'de sıkça anılan ve bilinen bir ilçemizdir. Haftanın Pazartesi, Çarşamba ve Cuma günleri Haydarpaşa ile karşılıklı seferler yapılmıştır. <http://www.kurtalan.bel.tr/page/show/27-tarihi.html>. [Erişim tarihi 25 Ekim 2015].

<sup>53</sup> 1940'lı yıllarda çok güçlü bir spor kulübü olan Demirspor, en güçlü rakibi olan (yine o dönemin en önemli endüstri yatırımlarından biri olan Sümerbank Bez Fabrikası'nın spor kulübü) Sümer Spor'la şampiyonluk maçları yapmaktadır. Dönemin halkı futbol müsabakalarına büyük ilgi göstermektedir. 19 Şubat 1942 Kayseri Vilayet Gazetesi "Lig Maçları- Geçen Pazar günü oynadı Sümer Spor kuvvetli hasmını ancak 3-0 yenebildi" başlığı altında Demir Spor ve Sümer Spor'un maçını tüm detayları ile ilk sayfa haberi yapmıştır.

<sup>54</sup> TCDD Genel Müdürlüğü'nün sportif faaliyetlere ilk adım atışı, 1930 yılında Eskişehir Cer Atölyesi'nde kurulan Eskişehir Demirspor Kulübü'nün oluşmasıyla başladı. Bu kulübü; Samsun, Ankara, İstanbul, Kayseri, Adana, İzmir, Sivas Demirspor Kulüplerinin kurulması izledi. Demiryolları camiasında spora göre-

terilen bu büyük ilgi, demiryollarının geçtiği tüm güzergâhlara dalga dalga yayıldı. Daha önce kurulmuş bulunan kulüpleri; Erzurum, Malatya, Kayseri, Adapazarı, İskenderun, Çatalağzı, Afyon ve Balıkesir'de kurulan Demirspor kulüpleri takip etti. Bunun sonucunda, TCDD'de bir ölçüde sporla kucaklaşma sağlanmış oldu. Demiryollarında kurulan bu kulüpler içerisinde, MKE Ankara ragücü ve Gençlerbirliği Kulüplerinden sonra, yaşamını günümüze kadar sürdüren Başkent'in en eski kuruluşu ise Ankara Demirspor Kulübü'dür. <http://www.demirspor.org.tr/?q=site-page/tarihce>. [Erişim tarihi 15 Ekim 2015].

<sup>55</sup> Sivas ile Ankara arasında seyrüsefer halinde bulunan ve ulaşım aracı olarak bütün trenlere oranla üstün tren sayılan özel trenlerin hareket saatleri de kayıtlardan öğrenilmektedir. Bayındırlık Bakanlığı Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü kayıtlarına göre 4/5 Mayıs 1940 tarihindeki seferler şöyle belirtilmiştir: Sivas'tan hareket eden Özel Tren Kayseri'ye 17.15'te gelmektedir. 15 dakika bekledikten sonra 17.30'da yola devam ederek Boğazköprü, Beydeğirmeni, Himmetsede istikametinde ilerleyişini sürdürmektedir. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 030.1, Yer No: 2.12.1.

DEVLET DEMİRYOLLARI VE LİMANLARI KAYSERİ DÖRDÜNCÜ İŞLETME MÜFETTİŞLİĞİNDEN:			
Şebekemiz üzerinde işleyen yolcu ve muhtelit trenlerin vakti hareketleri 15 / Eylül / 1931 tarihinden itibaren değiştirilecektir. Mezkûr tarhten itibaren yolcu ve muhtelit trenlerin hareket ve muvazalet saatleri aşağıda gösterilmiştir.			
Fazla mâlûmat almak isteyenlerin istasyonlara müracaatları ilân olunur.			
		Anadolu sür'at treni	Umumi idare muhtelit treni
Haydarpaşa H. ( her gün )		18,05	21,45
Ankara M.		10,04	17,52
Ankara H.		18,30	11,08
Haydarpaşa M.		10,05	07,00
Ankara H. ( her gün )			11,14
Kayseri M.			23,18
Kayseri H. ( cumartesi salı perşembe )			23,46
Sivas M.			08,04
Sivas H. ( cuma pazar çarşamba )			20,10
Kayseri M.			04,29
Kayseri H. ( her gün )			04,58
Ankara M.			17,22
		Toros sür'at treni	muhtelit treni
Haydarpaşa H. ( Cumartesi, pazartesi çarşamba )		15,30 ( her gün )	09,00
Adana M.		20,45	20,11
Adana H. ( Cumartesi, pazartesi perşembe )		06,00 ( her gün )	07,20
Haydarpaşa M.		12,52	19,ç2
Fevzipaşa H. ( Cuma, pazartesi çarşamba )			02,50
Malatya M.			14,20
Malatya H. ( Cuma, pazar, çarşamba )			11,30
Fevzipaşa M.			23,00

Şekil 27. Yolcu ve muhtelit (karma) trenlerin hareket saatlerini gösteren cetvel (Kayseri Vilayet Gazetesi, 16 Mart 1931, s. 4).

bu cetvele göre tren geliş-gidiş saatlerini takip etmesinin, ulaşımına bağlı bir modern zaman bilincinin oluşumuna katkı sağladığını düşündürmektedir.

Yeni Yapım Teknolojileri ile Tanışma: Osmanlı Devleti'nin bir yatırımı olarak başlayan demiryollarının yapımı ülkenin bilgi, teknik, sermaye ve yetişmiş insan gücü bakımından yeterli olmaması nedeniyle Avrupa'dan destek alınmak suretiyle gerçekleşebilmiştir. "Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımı için ilk teklifler, modern anlamda demiryollarının başladığı 1830 tarihinden çok kısa bir zaman sonra, İngiliz şirketleri tarafından yapılmaya başlamıştır. İlk olarak İngilizlere verilen imtiyazla başlayan demiryolları serüveni, Fransızlarla ve Almanlarla devam etmiştir."<sup>56</sup> Avrupalı devletler tarafından yapılan istasyon binaları, yapı kültürü açısından da yeni ve modern tekniklerin yurda girmesi ve yerel ustaların bu teknikleri âdeta bir okul gibi bizzat yerinde görüp öğrenmelerine imkân vermiştir.<sup>57</sup>

<sup>56</sup> Başar ve Erdoğan, 2009, s. 31.

<sup>57</sup> Başar ve Erdoğan, 2009, s. 41.



Tren yolu yapımı (1926)



Şekil 28. Kayseri tren yolu yapımı, 1926 (Karakaya, 2006, s. 130).

Bu kapsamda demiryolu yapım alanları endüstriyel-teknolojik üretkenlik kavramının Türkiye’de içselleştirildiği öncül alanlardan biri olarak görülebilir.<sup>58</sup> 1926 yılında Kayseri demiryolu yapımında öncelikle yabancı mühendisler, ustalar, kalfalar ve işçiler<sup>59</sup> çalışmıştır (Şekil 28). Kayseri demiryolları işletmesince açılan “çırak okulu” ile kendi işçisini yetiştiren bir seviyeye gelmiştir. Bu sayede, yerel teknik personelin yeni yapım teknolojileri ile tanışması ve uygulamanın içinde yer alması sağlanmıştır (Şekil 29). Buna ek olarak demirle ilgili ekonomik faaliyetlerin artması da ve Nuri Demirağ<sup>60</sup> gibi demiryolu müteahhitliği yapan Türk iş adamlarının bu sektörde çalışmasına öncülük etmiştir. Şahin’e göre (2013), “Kayseri’yi Ankara’ya, Sivas’a, Niğde’ye, Mersin ve Adana’ya bağlayan hatların yapımı esnasında birçok Kayserili, amele, usta, yapımcı,



Şekil 29. Kayseri tren yolu yapımı ve yapımda çalışan işçiler, 1926 (Şahin, 2003, s. 9).

nakliyeciler veya tedarikçi taşeron olarak çalışmış ve böylece Kayserililer yepyeni iş kollarını tanımaya ve modern sektörlere katılmaya başlamıştır. Taş-duvar ustası veya yapımcı taşeron, nakliyeciler taşeron, tedarikçi taşeron olarak çalışan bu insanların bazıları da işi öğrendikten sonra müteahhitliğe girişmiştir. Daha sonra da bu insanların bazıları, taşeronluk ve müteahhitlik safhasında elde ettikleri sermaye, görgü, bilgi ve müteahhitlik ruhuyla, Ârif Molu örneğinde olduğu gibi, sanayiciliğe yönelmiştir. Dolayısıyla bu demiryolu hatlarının yapılması, hem Orta Anadolu’da ekonomik hayatın canlanması ve hem de bu hatları yapanların, yeni bir müteahhit, işadamı ve sanayici nesli olarak yetişmesi açısından çok önemli ve kilit bir rol oynamıştır.”<sup>61</sup>

Kayserili iş adamı Sait Molu da anılarında ailesinin demiryolu müteahhitliğine nasıl başladığını anlatmıştır:

“Ankara-Kayseri ve Kayseri-Sivas demiryolu hattının yapılışı esnasında babamların yanında birçok Kayserili amele,

<sup>58</sup> Tanyeli, 1998, s. 105.

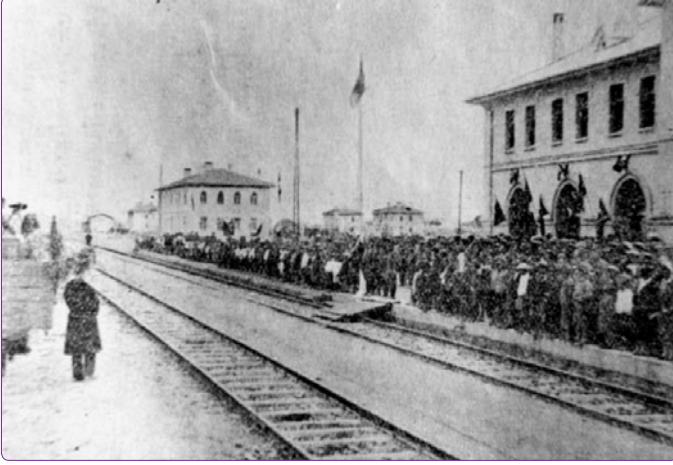
<sup>59</sup> 1938 yılında yürürlüğe giren “3457 sayılı Sınai Müesseselerde ve Maden Ocaklarında Mesleki Kurslar Açılmasına Dair Kanun” ile çırak, kalfa ve ustaların mesleki bilgilerini arttırmak için; işletmeler, mesleki kurslar düzenlemekle görevlendirilmişlerdir. 1942 yılında Devlet Demiryolları İşletmesi, Eskişehir’de ilk çırak okulunu açmıştır. “Mesleki Eğitim.” Çıraklık Eğitiminin Tarihi

Gelişimi, <http://www.madeniesya.org.tr/?&Bid=347529>, [Erişim tarihi 11 Eylül 2014].

<sup>60</sup> Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları inşaatının ilk müteahhitlerindendir. Türkiye’nin 10 bin km’lik demiryolu ağının 1250 km’lik bölümünün inşasını gerçekleştirmiş ve bu nedenle kendisine Mustafa Kemal Atatürk tarafından “Demirağ” soyadı verilmiştir. <http://www.nuridemirag.com/> [Erişim tarihi 12 Ekim 2016].

<sup>61</sup> Âlim Muhaddis ve Ârif Molu, muhtemelen taşeronluktaki başarının verdiği özgüvenle demiryolu müteahhitliğine başlamışlar, İstanbul’dan getirdikleri Mühendis Ragıp Devres ve birkaç Kayserili sermayedar ile birlikte bir şirket kurmuşlar ve Kayseri-Sivas demiryolu hattı inşaatının önemli bir kısmının müteahhitliğini üstlenmişlerdir. Şahin, 2013, s. 9-10.





**Şekil 30.** Atatürk'ün Kayseri'ye gelişinde düzenlenen karşılama töreni (1934), (Karakaya, 2006, s. 127).



**Şekil 31.** Kayseri Cumhuriyet Bayramı Kutlamaları, 1970'ler İstasyon Caddesi, (Yusuf Eken Arşivi).

usta, yapımcı veya tedarikçi taşeron olarak çalışmış ve böylece Kayserililer yepyeni iş kollarını tanımaya başlamıştır... Bu nedenle, Ankara-Kayseri ve Kayseri-Sivas demiryolu hattı inşaatları, hem Orta-Anadolu'da ekonomik hayatın canlanması ve hem de önce babamların sonra da onların yanında çalışan insanların, yeni bir müteahhit ve iş adamı nesli olarak yetişmesi açısından çok önemli ve kilit bir rol oynamıştır. Yani bu hatların inşaatları Anadolu'daki iktisadi, sosyal ve kültürel değişim ve dönüşümün çok önemli bir adımını oluşturmuştur.”<sup>62</sup>

Millî Bayramlar, Kutlama ve Karşılama: İstasyon ve devamında oluşan İstasyon Caddesi, aynı zamanda ulus-devletin örgütlendiği, kendi mekânsal eylem ve üretimlerini gerçekleştirdiği bir kentsel alan olarak seçilmiştir. Bir devlet büyüğünün (Atatürk'ün Kayseri'ye gelişinde düzenlenen karşılama töreni gibi) ya da sanatçıların karşılanması gibi

protokoller genellikle gar, İstasyon Caddesi ve Cumhuriyet Meydanı'nda gerçekleşmiştir (Şekil 30).

Yusuf Eken ile yapılan görüşmede<sup>63</sup> edinilen bilgiye göre başta Cumhuriyet Bayramı olmak üzere tüm Millî bayram kutlamaları ve kortej yürüyüşleri 1990'lara kadar söz konusu bölge de gerçekleşmiştir (Şekil 31).

### Sonuç

Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine miras kalan ve Erken Cumhuriyet dönemi politikaları arasında da önemli bir yer tutan demiryolu ağları ve tren istasyonu projeleri pek çok Anadolu kentinde olduğu gibi Kayseri kentinde de kentsel ve toplumsal değişimlere neden olmuştur. Aks üzerindeki anıt(lar), yeşil alanlar, kamu binaları ve konutlar gibi özel mülkiyete ait yapıların ortak özelliği, Cumhuriyet'i ve çağdaşlaşmayı vurgulayan temsilî biçimler olmalarıdır. Kayseri Tren İstasyonu ve çevrelerinde gerçekleşen yeni yapılaşmalarla birlikte güçlenen İstasyon Caddesi, çağdaş yaşam biçimi ve düzeninin kente yayılmasında etkin rol oynamıştır.

Demiryolu ve ilgili donatılarının Kayseri kenti üzerinde yaratmış olduğu etkiler, kentsel ölçekte belirgin bir şekilde hissedilirken, toplumsal olarak ta kentlinin modernleşmesinde bir rol model olma görevini üstlenmiştir. Kentsel ölçekte yaşanan değişimler; yeni yolların açılması, yeni konut alanlarının ve tiplerinin tariflenmesi, kamusal yapıların önce İstasyon Caddesi sonrasında Atatürk Caddesinde toplanması ve modern peyzaj düzenlemelerinin getirilmesi şeklinde özetlenebilir. Çaylak İmar Planından da (1933) okunabileceği gibi “yeni şehir” istasyonun varlığı sebebiyle mevcut kent merkezinin kuzeyinde tercih edilmiştir.

Toplumsal olarak ta kentlinin modernleşmesinde önemli bir yeri olan İstasyon ve İstasyon Caddesi, ulus-devletin görünürlüğü ve gücünü yansıtan, eğitim faaliyetlerinden, millî bayram kutlamalarına kadar pek çok sosyo-kültürel eylem ev sahipliği yapmıştır. Tren istasyonu yapısı ve İstasyon Caddesi tüm donatıları ile birlikte (Vali Konağı, Halkevi, tiyatro vb.) kentin alternatif kamusal merkezi olma özelliğini kazanmıştır. Böylelikle, ulus-devletin ulaşmak istediği hedefleri tek bir aks üzerinde toplayan bir çekim merkezi yaratılmıştır. Salt çevresinde şekillenen modern konutlarıyla değil, o güne kadar çoğunluğu kendi şehirden çıkmamış kent halkını önce başkente sonra da diğer kentlere bağlayan ve Kayseri halkının çağdaş yaşamla bağlantısının kurulduğu ara yüzler olmuştur. Bu bağlamda İstasyon Caddesi de, sadece bir cadde olmanın ötesinde, Kayseri halkının yeni yerlere/çağdaş kentlere açılan penceresidir.

Bu çalışmada, anlatılagelen modernleşme projesinin bir parçası olması hâline ek olarak, bir Orta Anadolu kentinde mekânsal ve toplumsal dönüşümün kent ölçeğindeki serü-

<sup>62</sup> Şahin, 2013, s. 101-102. İlmiye Berkman'ın anılarına göre: “Ankara-Kayseri demiryolu hattının inşaatını bir Fransız şirketi üstlenmiş, Babam ve eniştesi Alim Bey, bu hattın Beydeğirmeni ile Boğazköprü arasındaki kısmının inşaatını (Kızılırmak üzerindeki demir köprü dahi) bu Fransız şirkettenden taşeron olarak almışlar ve başarıyla tamamlamışlar.” Şahin, 2013, s. 95.

<sup>63</sup> Yusuf Eken ile 15.03.2017 tarihli görüşme.

veni anlaşılmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda Erken Cumhuriyet Dönemi endüstri ve kamu yapılarının incelenmesinde “anlam/bağlam/modernlik” kavramlarıyla analiz edildiğinde o döneme ait değişimin derinliğinin anlaşılmasına olanak sağlamaktadır.

Tüm Anadolu kentlerinde Erken cumhuriyet dönemi demiryolu projelerinin üst ölçekte benzer yaşanmışlıklara/değişimlere neden olduğu gerçeği kadar “kente özgü” deneyimlerin de yaşanmış olabileceği savını göz ardı etmemek gerekmektedir. Erken Cumhuriyet dönemi modernite projesinin üst ölçekte aynı olduğu ve uygulama da detaylara inildikçe farklılaşarak “yerelleştiği” bir gerçektir. Örneğin Anadolu kentleri genelinde İstasyon Caddesi istasyon binası ile sonlanırken Kayseri örneğinde demiryolları ve Sümerbank Bez Fabrikası’na ulaşmaktadır. Çünkü İstasyon Caddesi 19.yüzyıldan beri kullanılagelen mevcut bir aksın revize edilerek güçlendirilmiş halidir. Demiryolları 1927 yılında döşenmiş, İstasyon Caddesi 1928 yılında açılmış ve İstasyon Ana Binası 1929 yılında inşa edilmiştir. Bu bilgiler ışığında İstasyon Binasından önce İstasyon Caddesi’nin açılmış olduğu görülmektedir. İstasyon Binasına doğrudan ulaşan Atatürk Caddesi ise Çaylak İmar Planı’nda (1933) kurgulanmış ve 1935 yılında açılmıştır.

Kayseri İstasyon yerleşkesi ve İstasyon Caddesi, donatıları ile birlikte, çağdaş yaşam biçimi ve düzenini kente getiren yapılardan biri olmuştur. Kayseri demiryolu ve tren istasyonunun oluşum serüveni ile birlikte, kent merkezinin kuzeye doğru gelişimi ve bu gelişimi örnekleyen İstasyon Caddesi’nin oluşumu ve bunun toplumsal değişimi nasıl ivmelendirdiğinin araştırılması önemlidir. Bu bağlamda bu çalışmanın diğer Anadolu kentlerinde de demiryollarının kente gelişiminin kentsel ve mimari gelişimi nasıl etkilediği konusunda yapılacak çalışmalara örnek teşkil etmesi umulmaktadır.

### Kaynaklar

- Aritan, Ö. (2008) “Modernleşme ve Cumhuriyetin Kamusal Mekân Modelleri”, Mimarlık Dergisi, Sayı: 342, s. 51.
- Asiliskender, B., (2008) “Modernleşme Ve Konut; Cumhuriyet’in Sanayi Yatırımları ile Kayseri’de Mekânsal ve Toplumsal Değişim”, Doktora Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Atmaca, İ. (2009) “Demiryolu Ulaşımının Kentsel Gelişime Olan Etkileri ve Isparta Kenti Örnekleme”, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Başar, M.E. ve Erdoğan, H.A. (2009) “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türkiye’de Tren Garları”, S.Ü. Müh.-Mim. Fak. Dergisi, Cilt 24, s. 3- 41.
- Batur, A. (1998) “1925-1950 Döneminde Türkiye Mimarlığı”, Ed.: Y. Sey (editör) 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, s. 209-234.
- Bilgin, İ. (1998) “Modernleşme ve Toplumsal Hareketliliğin Yörüngesinde Cumhuriyetin İmarı”, Ed.: Y. Sey (editör) 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, s. 255-273.
- Bilgin, İ. (1996) “Tanzimat’tan Günümüze Anadolu’da Konut ve Yerleşmenin Modernleşme Süreci”, Tarihten Günümüze Anadolu’da Konut ve Yerleşme, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 472-490.
- Çakıroğlu, N. (1952) Kayseri Evleri, İstanbul, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Çetin, S. ve Haştemoğlu, H.Ş. (2007) “Cumhuriyet’in Isparta’daki Simgesi: İstasyon Caddesi”, Mimarlık Dergisi, Sayı: 338, s. 60-65.
- Çetin, S. (2008) “Erken Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Demiryolu”, Yapı Dergisi, Sayı 319, s. 62-69.
- Çıkış, Ş. (2011) “Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi İzmir Konutu: Yerellik ve Melezlik”, METU, JFA, Sayı 2011-2, (28:2): s. 45-61.
- Doğan, A. E. (2007) Eğreti Kamusalılık, İstanbul, İletişim Yayınları.
- Eraşar, O. (2000) Seyahatnamelerde Kayseri, Kayseri Ticaret Odası, Kayseri.
- Erem, A.R. (1938) “Cumhuriyet 15- D.D. Yolları 11 Yaşında”, Demiryollar Dergisi (29 Birinci Teşrin 1938), s. 164-165.
- Erkiletlioğlu, H. (2006) Geniş Kayseri Tarihi, Kayseri, Can Matbaa.
- Ersel, H., Kuyuş, H., Oktay, A. ve Tuncay, M. (2005) Cumhuriyet Ansiklopedisi, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları.
- Holod, R., Evin, A. ve Özkan, S. (2005) Modern Turkish Architecture, Ankara, Published by the Chamber of Architects of Turkey.
- Işık, G. (2013) “Halkevi Binası”, Kayseri Ansiklopedisi, Cilt 3. s. 82-83.
- Karakaya, N. (2002) Anımsamalar, Kayseri, Erciyes Üniversitesi.
- Karakaya, N. (2006) Fotoğraflarda Kayseri: 1880–2006, Kayseri, Kayseri Kocasinan Belediyesi Kültür Yayınları.
- Karatepe, Ş. (1999) Kendini Kuran Şehir, Kayseri, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.
- Kılıç, A. (2006) Kayseri Tarih Sanat Kültür, Kayseri, Kayseri Kocasinan Belediyesi Kültür Yayınları, s. 320.
- Kocatürk, U. (1999) Atatürk’ün Fikir ve Düşünceleri, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi, s. 324.
- Oral, F.S. (2006) “Kayseri’de Modernleşme Sürecinde Kent Konutu Kavramının Gelişimi 1950-1970”, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Osmay, S. (1998) “1923’ten Bugünkü Kent Merkezlerinin Dönüşümü”, Ed.: Y. Sey (editör), 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, İstanbul, Türk Tarih Vakfı Yayınları. s. 139-154.
- Özdin, H. (2009) “Kayseri’de Modern Konut Örneği Olarak Sıra Evler” Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Polat, O.E.E. ve Can, C. (2008) “Modern Mimarlık Mirası Kavramı: Tanım ve Kapsam”, Megaron YÜ Mim. Fak. E-Dergisi, Cilt 3, Sayı 2.
- Satan, A. (2007) “Demiryolunun 150 Yıllık Yolculuğu”, Demiryol-İş. Gurup Matbaacılık, s. 70.
- Sönmez, F. (2012) “Kayseri’de Barınma Kültüründe Değişim:1930-1970”, Basılmamış Doktora Tezi, Y.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Şahin, M. (2013) Toprak Ağalığından Sanayiciliğe, Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Kayserili Molu Ailesinin Hikâyesi, İstanbul, Der-gah Yayınları.
- Şahin, M. (2013) “Kayseri’de İkinci Büyük Adım”, Bizim Kayseri, Sayı 23, s. 8-10.
- Tanyeli, U. (1997) “Türk Modernleşmesinin Kentsel Sahnesini Yeniden Düşünmek”, Arredamento Dekorasyon, Sayı 90, s. 81-82.



- Tanyeli, U. (1998) "Mekanlar, Projeler, Anlamları", Ed.: U. Tanyeli (editör) Üç Kuşak Cumhuriyet, İstanbul, Türk Tarih Vakfı Yayınları, s. 105.
- Tekeli, İ. (1996) Türkiye'de Yaşamda ve Yazında Konut Sorununu Gelişimi, Ankara, ODTÜ Basım İşliği, Konut Araştırmaları Dizisi 2.
- Tekinsoy, K. (2011) Kayseri'nin İmarı ve Mekansal Gelişimi, Ankara, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.
- Tok, Ö. (2014) "Kayseri Hacı Kılıç Camii'ine Tahsis Edilen Hüseyin Bey Vakfı'nın h. 1080-1090 (m. 1670-1680) yıllarına ait muhasebesi", Turkish Studies- International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume 9/4 Spring 2014, s. 1119-1132.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Yayınları, (2011) "Tarihe Düşülen Notlar – 1 Yasama Yılı Açılışlarında Cumhurbaşkanlarının Konuşmaları – 1 (1 Mart 1924 - 14 Aralık 1987)" Yayın Koordinatörü: Rüçhan Akıncıoğlu, Ed.: Hasan Yılmaz (editör), Ankara, TBMM Basımevi.
- Vural, S. (2014) İstasyon Mahallesi, Demiryolunda Zaman Yolculuğu, İstanbul, Kültür Yayınları.
- Yücel, A. (2009) "Ana Cadde", Ed.: P. Derviş. B. Tanju ve U. Tanyeli (editör) İstanbullaşmak: Olgular, Sorunsallar, Metaforlar, İstanbul, Ofset Yapımevi.
- Yücel, T. (1960) "Demiryollarımızın İstasyon Nüfusuna Etkisi", Türkiye Coğrafya Dergisi, Sayı 20, s-143-148.

### Arşiv Kaynakları

- Ankara Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları Genel Müdürlük Arşivi.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 030.18.1.2, Yer No: 126.62.5.
- Bayındırlık Bakanlığı Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü kayıtları. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 030.1, Yer No: 2.12.1.
- Çaylak İmar Planı. 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..5.3

- Çaylak İmar Planı. 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..5.4
- Demiryol Personeli Yardımlaşma Evler Yapı Kooperatifi. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 030.18.1.2, Yer No: 126.63.14.
- Doğal ve Kültürel Varlıkları Koruma Envanteri, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Arşivi.
- Kayseri Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı Arşivi, 1945.
- Kocasinan Belediyesi İmar Müdürlüğü, Ruhsat Arşivi.

### Gazete Kaynakları

- "Devlet Demiryolları ve Limanları Kayseri Dördüncü İşletme Müfettesliğinden", Kayseri Vilayet Gazetesi, 16 Mart 1931, s.4.
- "İstasyon Caddesinin Yaya Kaldırımları Döşeniyor", Kayseri Vilayet Gazetesi, 15 Temmuz 1946.
- Kalaç, A. H. (1946) "Kayseri'nin Bayındırlık Hamleleri", Kayseri Vilayet Gazetesi, 11 Kasım 1946.
- "Kayseri'nin İmar Faaliyetlerine Bir Bakış", Kayseri Vilayet Gazetesi. 29 Ekim 1933. s.2
- "Lig Maçları", Kayseri Vilayet Gazetesi, 19 Şubat 1942.
- Yahyabeyoğlu, A. (1952) "Kooperatifleşmenin Nimetleri", 11 Ağustos 1952, İstiklal Gazetesi, (Birinci yıl, 3).

### İnternet Kaynakları

- <http://www.nuridemirag.com> [Erişim tarihi 12 Ekim 2016]
- <http://www.kurtalan.bel.tr/page/show/27-tarihi.html> [Erişim tarihi 25 Ekim 2015]
- <http://www.demirspor.org.tr/?q=site-page/tarihce> [Erişim tarihi 15 Ekim 2015]
- <http://www.madeniesya.org.tr/?&Bid=347529> [Erişim tarihi 11 Eylül 2014]
- <http://oldkayseri.blogspot.com.tr/2008/05/bir-zamanlar-kayseri.html>. [Erişim tarihi 8 Mayıs 2017]