



Hacettepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü
İç Mimarlık ve evre Tasarımı Anabilim Dalı

**KÜLTÜR MEKÂN TASARIM BAĞLAMINDA KÜLTÜR KODLARININ (1891) 1.
ve (1935-1937) 2.GAR BİNASI'NIN ÜZERİNDEKİ ETKİSİ**

Beyhan ZAGNOS ÖNDER

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2018

**KÜLTÜR MEKÂN TASARIM BAĞLAMINDA KÜLTÜR KODLARININ (1891) 1.
ve (1935-1937) 2.GAR BİNASI'NIN ÜZERİNDEKİ ETKİSİ**

Beyhan ZAGNOS ÖNDER

Hacettepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü
İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi


Ankara, 2018

KABULVE ONAY

Beyhan ZAĞNOS ÖNDER tarafından hazırlanan "Kültür Mekân Tasarım Bağlamında Kültür Kodlarının (1891)1. ve (1935-1937) 2.Gar Binası'nın Üzerindeki Etkisi" başlıklı bu çalışma, (Savunma Sınavı Tarihi) tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.


Prof. Pelin YILDIZ

(Başkan)


Dr. Öğr. Üyesi Emre DEMİREL

(Danışman)


Prof. Dr. Billur TEKKÖK KARAÖZ

(Üye)


Dr. Öğr. Üyesi M. Mesut ÇELİK

(Üye)


Dr. Öğr. Üyesi Gülçin Cankız ELİBOL

(Üye)

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylım.

Prof. Pelin YILDIZ

Enstitü Müdürü

BİLDİRİM

Hazırladığım tezin/raporun tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin/raporumun kâğıt ve elektronik kopyalarının Hacettepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım:

- Tezimin/Raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.
- Tezim/Raporum sadece Hacettepe Üniversitesi yerleşkelerinden erişime açılabilir.
- Tezimin/Raporumun 2 (iki) yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin/raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.

02.07.2018


Beyhan ZAĞNOS ÖNDER

YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI

Enstitü tarafından onaylanan lisansüstü tezimin/raporumun tamamını veya herhangi bir kısmını, basılı (kâğıt) ve elektronik formatta arşivleme ve aşağıda verilen koşullarla kullanıma açma iznini Hacettepe Üniversitesine verdiğimi bildiririm. Bu izinle Üniversiteye verilen kullanım hakları dışındaki tüm fikri mülkiyet haklarım bende kalacak, tezimin tamamının ya da bir bölümünün gelecekteki çalışmalarda (makale, kitap, lisans ve patent vb.) kullanım hakları bana ait olacaktır.

Tezin kendi orijinal çalışmam olduğunu, başkalarının haklarını ihlal etmediğimi ve tezimin tek yetkili sahibi olduğumu beyan ve taahhüt ederim. Tezimde yer alan, telif hakkı bulunan ve sahiplerinden yazılı izin alınarak kullanılması zorunlu metinlerin yazılı izin alınarak kullandığımı ve istenildiğinde suretlerini Üniversiteye teslim etmeyi taahhüt ederim.

- Tezimin/Raporumun tamamı dünya çapında erişime açılabilir ve bir kısmı veya tamamının fotokopisi alınabilir.**

(Bu seçenекle teziniz arama motorlarında indekslenebilecek, daha sonra tezinizin erişim statüsünün değiştirilmesini talep etseniz ve kütüphane bu talebinizi yerine getirirse bile, teziniz arama motorlarının önbelleklerinde kalmaya devam edebilecektir)

- Tezimin/Raporumun .../.../201... tarihine kadar erişime açılmasını ve fotokopi alınmasını (İç Kapak, Özet, İçindekiler ve Kaynakça hariç) istemiyorum.**

(Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin/raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir, kaynak gösterilmek şartıyla bir kısmı veya tamamının fotokopisi alınabilir)

- Tezimin/Raporumun .../.../201... tarihine kadar erişime açılmasını istemiyorum ancak kaynak gösterilmek şartıyla bir kısmı veya tamamının fotokopisinin alınmasını onaylıyorum.**

- Serbest Seçenek/Yazarın Seçim**

02.07.2018


Beyhan ZAGNOS ÖNDER

ETİK BEYAN

Bu çalışmadaki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, yararlandığım kaynaklara bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu, tezimin kaynak gösterilen durumlar dışında özgün olduğunu, **Dr.Öğr.Üyesi Emre DEMİREL** danışmanlığında tarafımdan üretildiğini ve Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Yönergesine göre yazıldığını beyan ederim.


Beyhan ZAĞNOS ÖNDER

TEŞEKKÜR

Bu çalışmada en büyük katkı, kuşkusuz, tez danışmanım, değerli Dr.Öğr.Üyesi Emre DEMİREL' e aittir. Sayın DEMİREL' e tüm katkıları için sonsuz teşekkür ediyorum. Öte yandan, çalışmaya akademik bilgileriyle olduğu kadar nazik tavırlarıyla da katkı sunan Sayın Dr. Öğr. Üyesi M. Mesut ÇELİK 'e ve jüri üyeleri sayın Prof. Pelin YILDIZ, sayın Prof. Dr. Billur TEKKÖK KARAÖZ, sayın Dr. Öğr. Üyesi Gülçin Cankız ELİBOL' a teşekkürlerimi sunuyorum.

Çalışmanın bilim alanına faydalı olması temennisiyle.

Bu çalışma sürecinde benden hoşgörüsünü esirgemeyen ve yaşadığım sıkıntılarda çözüme yönelik desteği ile yanımda olan eşim Akın ÖNDER' e, sevgili arkadaşım merhum Ayşegül İSEN TAŞBAŞI'na, bu çalışmanın araştırma aşamasında yardımlarını esirgemeyen sayın Y. Şehir Plancısı Ömer Hamdi KIRAL' a, sayın Ahter KIRAL' a, sayın C. Erkan ERTEKİN' e ve TCDD Demiryolları Müzesi ve Sanat Galerisi yetkilisi sayın Barbaros ATAGÜN' e, canım babam Yaşar ZAĞNOS, canım annem Güler ZAĞNOS ve canım ablam Mürvet ZAĞNOS GÜLTEKİN' e, teşekkürlerimi sunarım.



Sevgili Babam Yaşar ZAĞNOS ve canım annem Güler ZAĞNOS'a

ÖZET

ZAGNOS ÖNDER, Beyhan. "Kültür, Mekân, Tasarım Bağlamında Kültür Kodlarının 1. (1891) ve 2. (1935-1937) Gar Binası'nın Üzerindeki etkisi ", Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2018.

Toplumsal varlık olarak insan, ürettiği tüm mekânları, kendisini var etmek için yaratmaktadır. Bunu yaparken farkında olarak ya da olmayarak yine kendi yaşantısından ve edimlerinden yola çıkmaktadır. Yol aldığı bu üretim sürecinde, yarattığı mekânlarda kendini ne kadar doğru tanımlarsa o kadar başarılı olur. Asıl olan, onun yüzyılların birikimi olan kültürü aracılığı ile inşa ettiği anlamlar ve bu anlamların kendi yarattığı mekânlara nasıl yansıdığıdır. "Söz ettiğimiz bu anlamlara bizler "kod" adını veririz". (Rapaille, 2009). Bunlar kültürlere göre farklılıklar göstermekte ve toplumların yarattıkları mekânlarda, yaratılan o mekânı nesnellikten çıkarmaktadırlar. Mekân üretimlerinde aldıkları yerler doğrudan görülmeyebilir. Fakat o mekânlar ancak kodlarla çözümlenebilirler.

Bu çalışmada söz konusu bağlamda TCDD Ankara Gar'ı incelenmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin önemli mekânlarından biri olan Ankara Garı'nın inşa edilme dönemi ve belli bir gelenekten gelen bir ulusun Kurtuluş Savaşı yıllarındaki hareketine hizmeti, bu yapıyı önemli kılmaktadır. Anahtar görevi gören bu kültürel kodların, özellikle 2. Ankara Garı'nın giriş holü üzerindeki etkileri araştırılarak mekânsal çözümlemesi yapılmıştır. Bu çalışmanın temel öğeleri olan bu kodları tespit edebilmek için, Ankara halkının 16. yüzyıldan Cumhuriyete kadar olan zaman içerisindeki yaşamı ve demiryolunun bu yıllar içindeki durumu araştırılmıştır. Bu nedenle, Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyetle birlikte demiryolu yolculuğunu hazırlayan etkenlerin nedenleri ve toplum üzerindeki etkisi de araştırma içinde yer almıştır. Sonucunda Ankara'nın, Cumhuriyet'e kadar olan kültür kodları tespit edilerek, bu yapı üzerindeki yerleri bulunmuştur. Bu araştırma yapılırken özellikle "giriş holü" üzerinde durulmuş, yapı genelinde ve giriş holünde kullanılan malzemeler tespit edilerek kültür kodları ortaya konmuştur.

Anahtar Sözcükler

Mekân, kültür kodu, malzeme, ulaşım, gar binası.

ABSTRACT

ZAGNOS ÖNDER, Beyhan. *“The Effect of Culture Codes on the 1. (1891) and 2. (1935-1937) Railroad Terminal Buildings in the Context of Culture, Place, Design”*, Master Thesis, Ankara, 2018.

As a social being, mankind creates all the places he produces to make himself exist. In doing so, with or without awareness, he starts off from his own life and acquirements. In this production process, the more accurately he identifies himself in the places he creates, the more successful he is. The important thing is the meaning he has built up through the culture as a result of centuries of accumulation through, and how it is reflected on the places he created. We call these meanings that we discuss here as ‘code’. (Rapaille, 2009). They show differences according to cultures, and in places created by societies, they extract those places from objectivity. The places they take may not be seen directly. But those places can only be resolved by codes.

In this study, TCDD Ankara Railroad Terminal Building was examined in this context. The period of Ankara Railroad Terminal Building, which is one of the main venues of the Republic of Turkey, was built within and its service in years of Turkish

War of Independence to the move of a nation comes from a certain tradition make this structure important. These cultural codes, which serve as a key, have been spatially analyzed by studying their effects especially on the entrance hall of the 2nd Ankara Railroad Terminal Building. In order to identify these codes which are the basic elements of this study, the life of people of Ankara from the 16th century to the proclamation of Republic and the situation of the railway during these years have been researched. For this reason, the causes of the factors that prepared to the railroad journey along with the Turkish War of Independence and the Republic and their effect on the society were also included in the study. As a result, by determining the cultural codes of Ankara up to the Republic, the points on this structure were discovered. When this study was carried out, especially the ‘entrance hall’ was emphasized and by determining the materials used in the structure and entrance hall, the cultural codes were revealed.

Key Words

Place, culture code, material, transportation, railroad terminal building

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY	ii
BİLDİRİM	iii
YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI	iv
ETİK BEYAN	v
TEŞEKKÜR	vi
ÖZET	viii
ABSTRACT	ix
İÇİNDEKİLER	x
TABLolar DİZİNİ	xi
ŞEKİLLER DİZİNİ	xii
RESİMLER DİZİNİ	xiii
GİRİŞ	1
1. BÖLÜM: KÜLTÜR KODLARI VE MEKÂN İLİŞKİSİ	4
1.1. Kavram Olarak Kültür	4
1.2. Kültür Kodu Nedir	4
1.3. Kültürel Bilinçdışı ve Kod İlişkisi	7
1.4. Kültür Kodlarının Kültürel Kimlik Üzerindeki Etkileri	9
1.5. Kültürel Kod, Mekân İlişkisi	10
2. BÖLÜM: KÜLTÜR KODLARININ İLK YAPILAN VE (1935-1937) 2.GAR BİNASI ÜZERİNDEKİ ETKİSİ	13
2.1. Ankara'yı İlk Demiryolu Ulaşımına Taşıyan Tarihsel Süreç	13
2.2. Ankara'nın İlk Gar Binası ve 1892'de İlk Trenin Gelişi	15
2.3. Cumhuriyetin Kuruluş Yıllarında Ankara Garı'nın Yeniden Yapılışına	23
Hazırlayan Etkenler	23
2.4. Ankara Garı'nın Yeniden İnşası	27
2.5. İlk Gar ile Yapılan Direksiyon Binası	36
2.6. Ankara'nın Kültür Kodları Neler Olabilir? Nedenleri nedir?	40
2.7. Kültür Kodlarının Gar Binası Üzerindeki Etkileri	44
SONUÇ	62
KAYNAKÇA	64
EKLER	68
Ek-1. Turnitin Raporu	

TABLolar DİZİNİ

Tablo 1. Kültürel Bilinç Dışını Etkileyen İlkeler Şeması	8
Tablo 2. Ankara Gar Binası'nın Malzeme ve Mekanların kültür kodları ile eşleştirildiği Tablo	45



ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1. İnsan- Anlam- Kültürel Kodu Etkileyen Döngü Şeması	2
Şekil 2. Anlatım-İçerik ve mekan/malzeme - anlam ile kültürel kod ilişkisini gösteren şema.....	10



RESİMLER DİZİNİ

Resim 1. Envanter H 004 –Tarih 1924 .Vekam Arşiv	16
Resim 2. Ankaralılar ilk trenin gelişini “Hoşgeldin Takı” ile karşılamışlardır	17
Resim 3. Envanter 0985 –Tarih 1901-1905 Vekam Arşiv	18
Resim 4. Envanter 0028 –Tarih 1930 Vekam Arşiv	19
Resim 5. İki Katlı İstasyon Binası–yoldan görünüş	19
Resim 6. İstasyon Binası	20
Resim 7. Ankara Gar Binası-Meydanda.....	20
Resim 8. Ankara Gar Binası	21
Resim 9. Ankara Gar Binası Alanı	22
Resim 10. 1928’de öngörülen demiryolu hatları.....	25
Resim 11. Mustafa Kemal’in, hattın Malatya’ya girmesi nedeniyle yaptığı konuşmadan	26
Resim 12. Ankara Merkez Garı’nın Mimarı; Şekip Sabri Akalın	28
Resim 13. 1935-1937 yılları arasında yapılan Ankara Gar Binası Planı	29
Resim 14. Karton üzerine, çini mürekkebi ve suluboya 1937, Şekip Bey’in özgün, ön görünüş çizimi	30
Resim 15. Envanter 1043 –Tarih 1950-1954 Vekam Arşiv 1	31
Resim 16. Giriş Holünün Çatı Arası	32
Resim 17. Giriş Kolonadının Saçaktan Görünüşü.....	33
Resim 18. Garının ilk günlerinde bagaj peronu	34
Resim 19. Herman Jansen Ankara İmar Planı’ndan bir bölüm	35
Resim 20. 1927 yılında direksiyon binasının görünüşü.....	36
Resim 21. Araştırmacı-Yazar Ahmet Gürel arşivi. Direksiyon binası önünde Mustafa Kemal, Çerkez Ethem ve askerleriyle	37
Resim 22. Mustafa Kemal Atatürk’ün Çalışma Odası	38
Resim 23. Mustafa Kemal Atatürk’ün Yatak Odası/	39
Resim 24. 20.Yüzyılın Başında Anadolu’daki demiryolu haritası	42
Resim 25. Devlet Demiryollarının amblemi olan kanatlı tekerlek	47
Resim 26. Devlet Demir Yolları vagon tekeri	47

Resim 27. Devlet Demir Yolları 2. Bölge Vaziyet Planından Ankara Gar Şeması	48
Resim 28. Şekip Bey'in özgün, ön görünüş çizimi. Karton üzerine, çini mürekkebi ve suluboya-1937.....	48
Resim 29. Ankara Garı Giriş Kısmı Ön Görünüşü.....	49
Resim 30. Ankara Garı Giriş Holü Plan.....	49
Resim 31. Ankara Garı Giriş Holü.....	50
Resim 32. Ankara Garı Giriş Sütunları.....	51
Resim 33. Üç farklı taş ilişkisi.....	52
Resim 34. Saçak Altı.....	53
Resim 35. Zemin de ve duvarda kullanılan Marmara mermeri.....	54
Resim 36. Giriş holünün Çatı Makasları yerlerine Konurken.....	56
Resim 37. Çatı arasından görünüş	57
Resim 38. Giriş holü.....	58
Resim 39. Gişelerin üzerindeki tablo yerleri, 2018	59
Resim 40. Devlet Demiryollarının 1950 yıllarında hazırladığı afişler	61

GİRİŞ

Araştırmanın Konusu ve Amacı

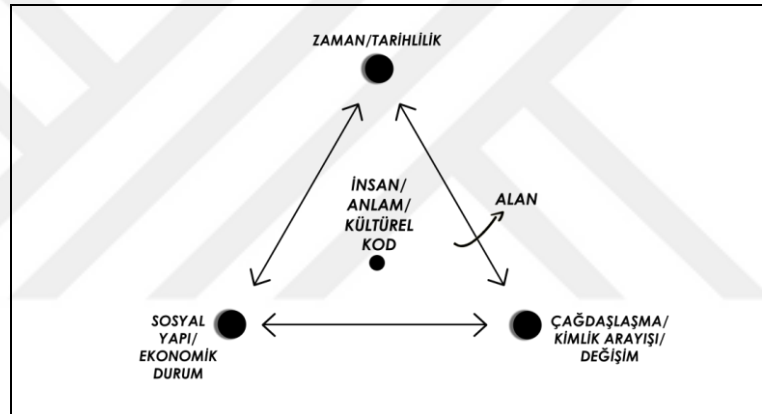
Bu tez çalışmasında, Ankara'nın kültür kodlarının Ankara Gar Binası üzerindeki etkileri incelenmiştir. Böylece; 1891 yılında yapılan İlk gar binası, bu binanın yapılışına neden olan demiryolunun 1892'de gelişi ve daha sonra istasyon binasının yerine 1935-1937 yılları arasında inşa edilen Ankara Merkez Garı ile ilintili kültür kodlarının ve bu kodların söz konusu binanın kültürel kimliği üzerindeki etkilerinin, ayrıca Cumhuriyet dönemindeki binanın tamamlanmasına kadar olan sürecin incelenmesi hedeflenmektedir. Bu inceleme sırasında, 1.Yapılan Bina (İstasyon Binası, Direksiyon Binası) ve 2. Yapılan Bina (Gar Binası'nın ana kütesindeki giriş kısmı ve bugün hâlihazırda müze olarak varlığını sürdüren eski adı ile Direksiyon Binası) esas alınmıştır.

Böyle bir çalışma yapılırken örnek olarak Ankara Gar Binası'nın seçilmesinin nedeni, her toplumun hafızasında yer tutan ve toplumdaki topluma değişen kültür kodlarının bizim toplumumuzda neler olabileceğini araştırmak ve bunların bir yapıya nasıl yansıdığını görmektir. Bunu görmek için ise İç Anadolu'da yüzyıllardır varlığını sürdüren ve Cumhuriyetin kuruluşunda etkin rol oynamış ve başkent olmuş Ankara şehri ile bu şehrin önemli yapılarından biri olan Ankara Garı seçilmiştir. Bu araştırmada seçilen yapının özellikle Ankara Garı olmasının nedeni, bu yapının yerine getirdiği fonksiyon, hangi koşullar altında yapıldığı, yapılışında rol oynayan etkenler ve yapılış amacının önemli olduğu düşüncesidir. Bu nedenle bu yapının inşa edildiği dönemde Ankara'nın var olan kültür kodlarının, yapı üzerindeki etkileri araştırmanın konusu olmuştur.

Bir "ulusun" tarihinde önemli yer tutan böyle bir yapı araştırılmaya başlarken, toplum hafızasında yer tutan kültürel anlam ve değerleri anlayabilmek adına, bunların geriye doğru izlerini sürmek gereklilik halini almıştır. Bu nedenle, incelenen yapının içinde yer aldığı, Cumhuriyet'in başkenti Ankara'nın tarihsel geçmişine bakarken, sosyal ve ekonomik olarak hareketli ve, güçlü olduğu

dönem olması nedeniyle, Cumhuriyet'e kadar olan sürecin başlangıcı 16. yüzyıl olarak belirlenmiştir. O dönem Ankarası'nın coğrafi, ekonomik ve siyasi koşullarının yüzyıllar sonra bir mekânın oluşumunu nasıl etkilediği ve bu mekânın Merkez Gar Binası oluşuna kadarki yolculuğu. araştırmanın hedefleri arasındadır.

Bu çalışmanın yapılabilmesi için; Bozkurt Güvenç'in terimleri olan "*zaman-tarihlilik, çağdaşlaşma /kimlik arayışı/ değişim*" -Güvenç, B. (1994)- in yanına *sosyal yapı ve ekonomik durumu da alarak* bizim bir döngü oluşturmamız ve bu döngünün "*insan /anlam/ kültürel kod*" üzerindeki etkilerini incelememiz gerekecektir.



Şekil 1. İnsan- Anlam- Kültürel Kodu Etkileyen Döngü Şeması

Şemada bahsedilen teorik alan, yapıyla özdeş olan Ankara şehridir.

İncelenecek alanın sonsuzdan gelip sonsuza giden zaman içerisindeki dilimini belirlemek bir zorunluluktur. Bu zorunlu durum insanın çevre ile ilişkisindeki yerinin ve ona ait kodların okunabilmesi için, Ankara'nın varlıklı olduğu ve kendine ait üretiminin bulunduğu dönem (16.Yüzyıl). araştırmanın başlangıcı olarak seçilmiştir. Seçilen bu başlangıç ile 2. Ankara Garı binası yapımının bittiği tarih arasındaki süre, yazılı tarih adı ile belirlenen "*zaman-tarihlilik*" kapsamında incelemenin zeminini oluşturmaktadır.

Çalışma konusu, alandaki "sosyal yapı ve ekonomik durum" açıklaması ise, Ankara'da ve yakın çevresinde yaşayan insanların içinde buldukları sistemler ve bu sistemlerin oluşturduğu, etkiledikleri ya da etkilendikleri belirleyicilerdir. Bu belirleyicilerin sosyal yapı üzerinde oluşturdukları etkiler ve bu etkilerin neden oldukları kırılma noktalarının, toplum üzerindeki etkisiyle ortaya çıkan sonuçlar, irdelenecektir.

Bu tezde, "Çağdaşlaşma - Kimlik arayışı - Değişim" ilişkilerini irdelleyerek, tarihsel süreç içinde geçmişle kendini var eden varlığın bir yandan da değişime ayak uydurmaya çalışması göz önünde bulundurulmalıdır..Her kalkınan toplumda ,dengelerin değişimi ile ortaya çıkan bunalımlar görülebilir ve değişimler sancılı olabilir.Bu süreç içinde, toplumun yarattığı eserlerde bu sürecin ve varlık üzerindeki etkilerinin izleri ile karşılaşılmaktadır.Bu izler, "insan/ anlam/ kültürel kod " üzerinden değerlendirilmiştir.

Bu nedenle, bu çalışmada literatür taranarak kültür kodları, kültürel kimlik, mekân tanımları ve ilişkileri üzerinde durulmuştur. Söz konusu kavram ve tanımlar hakkında yapılan araştırmalar çerçevesinde, Ankara'nın bu süreçteki kültürel durumu, demiryolunun neden gerekli olduğu, halkın demiryoluna bakışı, şehrin Kurtuluş Savaşı'na hazırlanışı, Cumhuriyetin gelişiyile görülmeye başlanan değişim ve bu değişimle birlikte yapının farklı bir kimliğe dönüşmesi incelenmiştir. Bunun için araştırma yapılırken tarihsel sürece önem verilerek tarihçi, sosyolog ve mimarların o yıllara ait yayınları incelenmiş, bu inceleme sırasında yapıyı ilgilendiren etkenlerin dışına çıkılmamasına önem verilmiştir. Kısaca, bizim tarihimizde aktarıla gelen bu değerler nelerdir, bu değerlere ulaşılırken hangi yollardan geçilmiştir ve tüm bunlar bir mekâna nasıl yansımıştır, soruları/düşüncesi çalışmanın asıl yöntemini oluşturmuştur.

Bu araştırmanın sonucunda, söz konusu binada yapısal bir anlayış olarak kültür kodlarının varlığına ulaşılmaya çalışılacak ve bunların izleri özellikle yapının girişinde ve giriş holünde kullanılan malzemelerde aranarak belirlenecektir.

1. BÖLÜM

KÜLTÜR KODLARI VE MEKÂN İLİŞKİSİ

1.1. Kavram Olarak Kültür

Kültür kodlarının “Ankara Gar Binası” üzerindeki etkilerini incelerken, kültür kodunun ne demek olduğuna geçmeden önce kısaca “kültür” kavramının ne olduğuna bakmak yerinde olacaktır. Bugünkü antropolojik anlamıyla “kültür” kavramının, ilk olarak İngiliz antropolog E.B. Tylor tarafından kullanıldığı bilinmektedir. 1820'lere kadar İngilizce sözlükte, kültür kelimesinin karşılığının olmadığı söylenir.

Tylor 1871'de kültürü, “*bilgi, inanç, sanat, yasa, ahlak, âdetler ve bir topluluğun bireyi olarak insanın bütün öteki yetenekleri ve alışkanlıkları*” olarak tanımlar. Bu tanım hâlâ geçerliliğini sürdürmekle birlikte defalarca tanımlanmıştır. Hatta 1952 yılında, yüzlerce kavram ve tanımı içeren 436 sayfalık, Kroeber. A.L. ve Kluckholm, C. 1952. Culture: A Critical Review of Concepts and Definitions. NewYork, Vintage Books, bir kitap bile yayımlanmıştır (Rapoport, 2004).

Bizde ise Bozkurt Güvenç, kültürü; “*Bilimsel anlamda kültür, toplumun üyesi olarak insanın, yaşayarak, yaparak öğrendiği ve aktarıp öğrettiği maddi manevi her şeyden oluşan karmaşık bütündür.*” şeklinde tanımlar ve ekler: “*Bütünün temeli (kaynağı) kuşkusuz, toplumdur. Kültür, toplumu oluşturan kişileri, onları bir arada tutan, birbirine bağlayan dil ve haberleşme süreçlerini, sanatlarını, inançlarını, törelerini, hukuk ve yönetim kurumlarını, üretim ve tüketim düzenlerini içine alır*” (Güvenç, 2015:14-15).

1.2. Kültür Kodu Nedir

Clotaire Rapaille incelediği kültür kodunu; “*herhangi bir şeye, içinde bulunduğumuz kültür aracılığı ile yüklediğimiz anlamlar*” şeklinde tanımlar. Ona göre;

Birbirinden farklı olan kültürlerde bilgi farklı işlendiği için farklı anlamlar taşırlar. 1970'lerin başında Henri Laborit'in, öğrenme ve duygulardan birincisi olmadan ikincisinin olmayacağını söyleyen bir araştırmasını inceler ve duygu ne kadar güçlü olursa, edinilen tecrübenin de o denli güçlü olacağı sonucuna varır. İlk kez Konrad Lorenz tarafından tanımlanan tecrübe ve tecrübeyle birlikte hareket eden duygunun birleşiminde, bir etki ortaya çıktığında düşünme süreci şartlanır ve daha sonraki eylemler şekillenir. Bunların birleşimi bizi tanımlar (Rapaille, 2009).

"Olmak ya da olmamak,

İşte bütün mesele bu" (<http://mani-dar.blogspot.com.tr/2012/09/laurence-olivier-hamleti-canlandryor.html>).

Sosyolojinin önemli kurucularından birisi olarak kabul edilen Emile DURKHEIM bu konu hakkında , *"İnsan,sadece aklı ile eylemde bulunan bir varlık değildir; duygu da en az akıl kadar onun yöneliminde, eylemliliğinde yani hayatın inşasında pay sahibidir"* tanımını yapmaktadır. DURKHEIM'a göre; *"aklın oluşturduğu eylemler toplumsal ve kültürel sürecin vazgeçilmez göstergeleri olduğu gibi, duygular da anlamlı bir dizge içindedir "*. Çünkü başkalarıyla etkileşime girmek yoluyla toplumsal bağlam içinde üretilirler. Bu nedenle ,*"duygular; toplumsal ve kültürel süreçler yoluyla biçimlendirilen, deneyimlenen olgulardır ve kültürel kaynağı söz konusudur. Duygular, duygusal tepkiler ancak ortaya çıktığı toplum ve kültür ortamında anlam kazanabilmektedir."* Durkheim duygunun insan eylemindeki rolünü ve önemini inceler. O'na göre, duygular çok güçlüdür ve insanı egemenliği altına alır. Birbirine benzerleri bir araya getirir. İnsanlar, ortak duygularda kaynaşrlar, bireyselliklerini yitirirler ve toplumsal varlık içinde erirler . *"Ortak duygu"* olarak ortaya çıkarlar. Bireyseli aşır toplumsallaşrlar. Bu toplumu temsil eden bir güç haline gelir. Sonunda *"Bir toplumu oluşturan üyelerin ortalamasında yaşayan inanç ve duyguların tümü, kendine özgü yaşamı olan belli bir dizge oluştururlar, buna ortak bilinç denilebilir. "* Alver.(2010).S.208-209.

Köksal Alver'in Emil DURKHEIM hakkında yazdığı makalede görüldüğü gibi, insanın yer aldığı toplumun içinde yaşadığı değişimler ve bunların oluşum süreçlerindeki kırılma noktaları, toplumları ortak bir bilinç içine alır.

Bu toplumdan topluma değişir, farklı mesajların ortaya çıkmasına neden olur. Kültüre bağlı bu değişimlerden Rapaille "*kültürel bilinç dışı*" adını verdiği bir kavramın ortaya çıktığını söyler. Bu "*ortak bilinç*" yada "*kültürel bilinçdışı*" her toplumda farklı anlamlar yüklenirler.

Heidegger ise, "*dasein*" görüşüyle, varlığı diğerlerinden farklı kılan şeyin, ayırt edici yapısı olduğunu belirlemiştir. İnsanın içinde bulunduğu durumu kabullenme şeklini ve hayatında nereye oturduğunu kendi özgür iradesi belirler. Buradaki durum ötekilere, yani isimsiz olanlara göre şekillenir (*toplumsal durum*). "*Dasein*"ın doğası ve yetileri (*bunlara yazılım da diyebiliriz*) ile onun donanımsal özellikleri (*bunlara deneyimleri de diyebiliriz*) arasında vazgeçilmez bir bağ vardır. "*Dasein*", var olabilmek için kendisiyle etkileşime geçebilecek diğer varlıklara ihtiyaç duyar. "*Dasein*" bir alanı işgal etmekten çok, şeylerin kendine ait yerlerinin olduğu bir dünyadadır. Bir şeyi yorumlarken sadece çevrenizi değil, o çevredeki belirli eşyaları ve kendinizi de yorumlarsınız (Inwood, 2014).

Heidegger, bu tanımlamaları ile varlığın toplum içerisindeki yerinden söz ederken, aslında içinde bulunduğu durumu özgür iradesi ile belirleyen insanın, toplumsal durumla nasıl kopmaz bir bağ ile bağlı olduğunu da aktarmaktadır. Sosyo-kültürel varlık olarak insan, içinde bulunduğu toplumun bireyleri olarak doğar, büyür ve varlığını sürdürür. Varlık alanı içerisinde seçtiği ya da seçmediği, yani içinde yer aldığı kültürel alan kaynaklı etkenler onun şekillenmesine neden olur. Her ne kadar insan, içinde bulunduğu durumu kendi özgür iradesi ile belirliyor olsa da, belirleyemediği, içinde var olduğu kültürel alandan kaynaklı bir hafızanın ve bu hafızayı oluşturan belirleyicilerin bir sonucudur.

Zaman içinde yüzyıllarca toplumun bireyelerine farkında olmadan aktarılan bu bilgiler, ortak bir yapı oluştururlar. Ancak, uzun zaman aralıklarındaki tarihsel süreçlerin kırılma noktalarının incelenerek bakılabileceği bu kesitler, bizim o topluluk ya da toplumun kodlarını bulmamızda yardımcı olabilir. Bu çalışmada , biz Rapaille'in kültür kodlarına bakışını benimseyerek, tespit edilen bu kodların

insan ya da toplum yaşamını nasıl etkilediği ve bunu yarattıkları mekânlara nasıl yansıttıkları üzerinde durmaktayız. Bu nedenle, bu tezde kültür kodlarının bir binaya nasıl yansıdığını görmek adına , Ankara Merkez Gar Binası, Giriş Holünde kullanılan malzemeler üzerinden incelenmektedir.

1.3. Kültürel Bilinçdışı ve Kod İlişkisi

Rapaille, kültür kodlarını oluşturan ilkeleri beş başlık altında toplamıştır:

- Birinci ilke: İnsanların verdikleri cevaplar aklın kontrolünde olacağından, söylenen sözlerin görmezden gelinmesi gerekliliğidir. Çünkü insanları yönlendiren, beyindeki kortekslerle cevap veriyor olmalarıdır ve bu bölüm akli kontrol eder.
- İkinci ilke: Bir şeyi öğrenmek için gereken enerji, duygudur. Duygular, öğrenmenin ve etkinin anahtarlarıdır.
- Üçüncü ilke: Mesajı içerik değil yapı verir.İçerik, anlam için temel zorunluluk değildir. Önemli olan hikayenin yapısındaki farklı unsurlar arasındaki bağlantıdır. Örneğin; akrabalık yapısıdır. Her eylemde farklı yapılar söz konusudur. (İlk biyolojik yapı DNA'nın sonsuz çeşitlilikte olması ile , notalar arası boşluklar, her nota ve sonraki arasındaki uzaklık ve ritim.gibi.) Burada ilgilenilmesi gereken arabanın hangi model olduğu değil, arabanın sürücüsü, varlığı ve sürücünün tecrübesidir.
- Dördüncü ilke: zamanda etki için bir pencere vardır ve etkinin anlamı kültürden kültüre değişir. Bir çocuğun bir anne babadan doğması genetik kod iken, o çocuğun hangi ülkede doğup, hangi ülkenin kültürüne göre yetiştirildiğini kültürel kodu belirler. İlk tecrübenin ikinci bir şansı bulunmaz.
- Beşinci ilke: Belirli bir kültürdeki etkinin anlamını idrak edebilmek için o etkinin kodunu öğrenmemiz gereklidir. Bu mesajlar kültürden kültüre değişim gösterir. Bu değişim sırasında çıkılan yolculuklarda koda ihtiyaç duyulur. Buradaki kod, kapının kilidini açan şifre gibidir. Bu şifreyi oluştururken yalnızca rakamları girmek yetmez; hangi aralıkta, hangi sırada, hangi hızda girdiğiniz de önemlidir. Ancak bunun sonucunda mesajlar ortaya çıkabilir ve

kodlar belirlenebilir. Bu da farklı kültürlerde farklı mesajlar ve kodların çıkmasına neden oluşturur (Rapaille, 2009).

Bu ilkeler yan yana konduğunda, bizi üreten, yönlendiren kültüre bağlı üçüncü bir bilinç dışını ortaya çıkarır ki buna Rapaille, “kültürel bilinçdışı” adını verir.

Tablo 1. Kültürel Bilinç Dışını Etkileyen İlkeler Şeması

Kültürel Bilinç Dışı				
1. İlke	2. İlke	3. İlke	4. İlke	5. İlke
Söylenen Değil Eylem	Duygu	Yapı İçindeki Farklı Unsurlar Arası Bağlantı	Zaman İçindeki Etki	Kod

Rapaille'nin “*kültür kodu*”nu belirlerken yukarıda belirlediği yöntemlere bakarak şunları söyleyebiliriz. Kültürel bilinçdışını ortaya çıkartan kültür kodunun belirlenmesi için takip edilecek yollar vardır. Bir kültüre ait kodu tanımlarken önce o kültürün yapısını ve ona ait bileşenleri, yani onu etkileyen alanı katmanlarıyla ve ilişkileriyle bir bütün olarak gözden geçirmemiz ve bunu yapabilmek için, tanımlanan bu alandaki etkileşimleri bir çerçeve içine almamız gerekecektir. Bu etkileşimler ve değişimler bize göre çok uzun, fakat toplumsal dinamiklerin süresine göre çok kısa olarak adlandırılan bir zaman dilimiyle sınırlandırılmalıdır. Yani bizim bakış açımız belli bir zaman dilimini içermelidir. Bu zaman diliminin başlangıcı, yapının içinde var olduğu kültürel alanın değişiminin görülebileceği bir zaman dilimi olmalıdır. Bu çalışmada söz konusu zaman dilimi 16. yüzyıldan başlamaktadır. Nedeni, bu değişimlerdeki kırılma noktalarının en rahat izlenebileceği süreç olduğu düşüncesidir.

Heidegger, “ ‘*çekiç*’ veya ‘*kültür*’ gibi bir sözcüğün tek bir anlamı veya yan anlamı yoktur; onun anlamını belirleyen ve çeşitlendiren, hangi dünya içinde kullanıldığıdır.” der. Inwood (2014), Bizim görüşümüze göre tanımlanan bu çalışma alanında anlamlar, her zaman için olanaklar dâhilinde olmalıdır. Söz konusu alanın hareketli yapı taşı olan insan duygular üretir, öğrenir; fakat insanın bulunduğu alanda yalnızca kendisi yoktur. Yani bu deneyimler öznel değildir. Tüm topluluğu ilgilendirir ve adeta birlikte nefes alan bir sistemi oluştururlar. İçinde bulunulduğunda farkında olunmayan, hareket halindeki bu

yapının bir nefes alış verişi, bir ritmi ve kabiliyeti olacaktır. Bundaki etken ise o farkında olmasa da bütünün deneyimi ve bu deneyime neden olan ortak duygudur. Burada yapılmaya çalışılan; bu toplumsal yapıdaki ritmin duygularını tespit ederek, bunun “Ankara Gar Binası”na aktarılıp aktarılmadığını, eğer bu aktarım gerçekleştiyse nerelerde kendini gösterdiğini araştırmak olacaktır.

1.4. Kültür Kodlarının Kültürel Kimlik Üzerindeki Etkileri

Kültür kodlarını, kültürler içerisindeki kapıların şifrelerini çözerek kapıları açan anahtarlar gibi görürsek, bunun kültürel kimlikler üzerindeki etkilerine bakarken, aynı zamanda kültürel kimliğin üzerinde durmamız gerekecektir. Her şeyden önce “Kimlik nedir? Nasıl tanımlanır?” sorularını sorduğumuzda verilebilecek yanıtlar bellidir. Tabi her şeyden önce bunu, bireysel kimlik, kişisel kimlik ve ulusal-kültürel kimlik olarak sınıflara ayırabiliriz.

Bireysel kimlik, kişinin nereye ait olduğunu gösteren, kurumlarca verilmiş belgeler. Örneğin; ülke, şehir, doğum, nüfus, vb. gibi. Kişisel kimlik, bireyin üye olduğu kurumlar, dernekler; bunun yanı sıra kişiliği ve karakteri onun başarılarını, davranışlarını tanımaya yardımcı olur ve o varlığın yazgısını belirler. Ulusal-kültürel kimlik ise hangi ülke vatandaşı olduğunu, sosyal ilişkilerini, rol ve statülerini vb. tespit eder (Güvenç, 1994).

Doğu’da ya da Batı’da, “kültüre ya da uygarlığa dayalı varlık” görüşü egemendir. Her topluma ait kültürün değişmeyen bir özü vardır. Hem buradaki öz korunup hem de nasıl çağdaşlaşılabilir? Gelişmiş toplumlardan yalnızca teknoloji alınarak mı? Güvenç, (1994:339) de bundan şöyle bahsediyor. “Kültürsüz teknoloji taklitçilik olur ki, onunla ancak yeni sömürgeciliğe gidilir. Çağdaşlık, teknolojiyi kullanmak değil üretmektir. Eğer toplum teknolojiyi üretmezse, teknoloji insanları kullanmaya başlar ki, çağımızda ‘kültürel geri kalma’, ‘kültür emperyalizmi’ ya da ‘kültür boşluğu’ adı verilen olgu budur”.

Buna örnek olarak da Japonları verir; “Japonların Batı’dan yalnızca bilim ve teknolojiyi değil kültürlerini de aldıklarını, ancak geleneksel kültürlerini bir kenara bırakmadan, bir ağacın dalına aşı yapar gibi, Batı kültürünü kendi

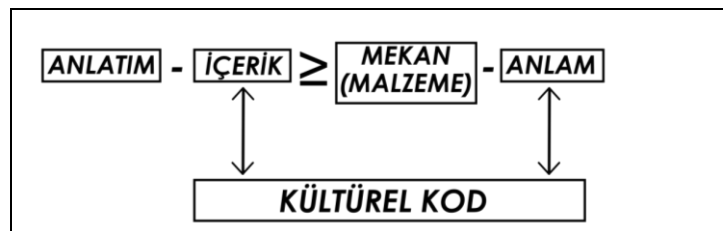
geleneksel kültürlerinin üzerine ağacın yaş dalı gibi ekleyerek yaptıklarını anlatır” (Güvenç, 1994:339).

“Bir kültürün başka bir kültürü ve teknolojiyi alıp kullanması; önce kendi kültürünü anlaması, alacağı kültürün hangi yönlerini ve teknolojisini kullanabileceğinin tanımını yapması ve o teknolojiyi üretebilecek seviyeye gelebilmesi ile mümkün olabilir” (Güvenç, 1994). Bunun için ülkelerin kendi kültürel kodlarını araştırmaları ve bunları koruyarak kültür ve teknolojiyi almaları ve kültürel kimlikleri içinde yer vermeleri değerlidir.

1.5. Kültürel Kod, Mekân İlişkisi

Kültür kodlarının sosyoloji ve mimarlıkta olduğu gibi, farklı disiplinlerde de irdelendiğini görmekteyiz. Bunlardan en önemlilerinden biri Umberto Eco' nun göstergebilim alanında kültür kodlarına ve anlama verdiği önem ve incelemelerdir. Eco, "göstergebilimde; Saussure'un "gösteren-gösterilen" tanımının yerine "anlatım-içerik" sözcüklerini getirir. O'na göre anlatımın biçimi vardır ve gereçlere göre de biçim değişir. İçerik ise anlatıma bağlı olan anlamdır. Eco içeriğin anlamının kültürel uzlaşım sonucunda ortaya çıktığını bildirir. Anlatım, bir nesneyi değil kültürel bir içeriği gösterir ve göstergebilimin konusunun yerine geçme olduğunu söyler. Umberto Eco burada kodlar kavramını kullanmıştır. O'na göre ikonik yada belirtisel yönü güçlü olan görüntü, anlatım biçiminden dolayı yan anlamlar oluşturur. İzleyici ise kültürel kodlar vasıtasıyla yan anlamları anlar. Çağlar (2012)

Umberto Eco' nun bu görüşüne göre ;



Şekil 2. Anlatım-İçerik ve mekan/malzeme - anlam ile kültürel kod ilişkisini gösteren şema

Bu çalışmada Ankara Gar Binası'nı araştırırken "*anlatım-içerik*" ve "*mekan (malzeme)-anlam*" ilişkisindeki kültürel kodun ilişki şemasında;

-Anlatım: Anlatıma karşılık gelen mekan ve buna bağlı olarak kullanılan gereçlerin yani kullanılan malzemelerin tanımı, yeri ve hangi anlamı ifade ettiğinin araştırılması hedeflenmektedir.

-İçerik: Mekanda kullanılan malzemelerin yani anlatımın ortaya çıkardığı anlamlar kültürel kodlar vasıtasıyla değerlendirilecektir.

Bu anlamlar ve yan anlamları incelemek için gereçlere yani malzemelere kültürel kodlar vasıtasıyla bakmak. bu çalışmanın en önemli amacını teşkil etmektedir.

Kültürel kodlar ile mekân ilişkisinde, kendi kültürünü ve bu yolla kendini var eden insanın bu sistem (kültürel alan) içerisindeki durumuna kısaca bakmak yerinde olacaktır. Her kültürel alan, eylem sistemleri ve bunların içinde yer aldıkları ortam sistemlerinden oluşmaktadır. Bu alanlarda sabit, yarı sabit ve sabit olmayan elemanlar ortamların tetikleyicileridirler. Buradaki sabit olmayan elemanı insan olarak alabiliriz ki, insan bu alanı yaratan ve kullandır. İnsanın, mekânda olduğu kadar zamanda da yaşıyor olması nedeniyle ürettikleri, farklı zamanlarda farklı görünür. Zamanın örgütlenmesindeki kültürel farklılıklar, mekânsal örgütlenmeden daha ziyade çatışmaya ve zorluğa neden olur. Çünkü devreye istek, değerlendirme ve tercihlerin birleşimi olan anlam girer. Bazı şeylerin kabulü ya da dışlanması ile birlikte tetikleyicilerden oluşan parçalar, mekânın örgütlenmesinin parçaları halini alırlar. Bunlar tasarımı doğrudan etkilerler ve kültürel manzaraların oluşumuna neden olurlar (Rapoport, 2004).

Yukarıda söz edilen mekânın tasarlanması sırasında kabul edilen ya da dışlanan tetikleyiciler, aslında toplumsal yapılanma içinde yer alan kültür kodlarının farkında olarak ya da olmadan yaşamımızda nasıl yer aldığı göstergesidir. Bu kodlar, tasarımın temel öğelerine etki eden unsurlar olarak yer alırlar ve farkında olmaksızın yapılarda, oluşturduğumuz kültürel manzaralarda,

yarattığımız mekânsal tarihimizde kendilerini gösterirler. Tarihte yaratılmış bu mekânları araştırmak ve anlamak, onu üreten topluma bakışı aralayan kapının anahtarları olarak karşımıza çıkarlar.

Victor Hugo, Rapoport'un mekânın örgütlenmesindeki sabit olmayan parçalardan biri olan insanın gelenekleri ve yarattığı mekân için şöyle der:

“Simgeler doğdu geleneklerden ve yaprakların ağacın gövdesini görünmez kıldığı gibi, ardında geleneklerin yok olmasına yol açıyordu; insanlığın inançla bağlandığı tüm bu simgeler git gide artıyor, katlanıyor, iç içe geçiyor ve karmaşıklaşıyordu; ilk anıtlar artık onları taşıyamaz olmuştu; her yerden zorlanıyorlardı; söz konusu anıtlar ancak kendileri gibi yalın, çıplak ve yere uzanmış ilkel geleneğin anlatımlarını oluşturuyordu. Simge, yapının içinde yayılma gereksinimi duyuyordu. Böylece mimarlık insan düşüncesiyle birlikte gelişti; bin başlı ve bin kollu bir dev haline geldi ve tüm bu oynak simgeciliği, sonsuz, görünür ve elle tutulur bir biçimde kesinleştirdi. Gücün simgesi Daidalos düzenlerken ve zekanın simgesi Orpheus şarkı söylerken, hem bir geometri yasasıyla hem de bir şiir yasasıyla devinim kazanan bir harf olan direk, bir hece olan kemer ve bir sözcük olan piramit toplanıyor, birleşiyor, birbirine karışıyor, iniyor çıkıyor, yerde yan yana geliyor, gökte art arda diziliyordu, ta ki bir dönemin genel düşüncesinin söyledikleriyle bu harika kitaplar yazılana dek; üstelik bu harika kitaplar harika yapıları da; Eklinga Pagodası, Mısır'da Ramseion, Hz. Süleyman Tapınağı” (Cogito, 1996:64-65).

Aynı yazının devamında, yüklem nasıl cümlenin temelini oluşturursa anlamın da yapının yüklemi olduğunu, fakat bunun sadece yapının temelinde değil biçiminde de yer aldığından söz eder. Bir toplum içinde oluşturulan alanlardaki mekânsal veriler bizim kültür kodlarımızla eşleşmiyorsa, o mekânda yaşayan kişilerde yabancılaşma görülmeye başlar.

Bir nesnenin simgeleşmesi için, görsel yapıyla simgelediği şey arasındaki ilişkinin bir hikayesinin olması ve kullanıldığı toplumda karar verilmişlik durumunun olması gerekir. Karar verilmişliği olan bu durum toplumsal bütünlük içinde tanımlanmamış olsalar da, zaman içinde oluşmuştur. Sebepleri ve dayanak noktaları vardır. O toplumun bireyleri bu sembolleri ortak bir şekilde anlamlandırır. Çağlar. (2012) Bu anlamlara bakmanın en önemli aracı olan kültür kodları, incelediğimiz mekanı daha iyi tanımamıza neden olacaktır.

2. BÖLÜM

KÜLTÜR KODLARININ İLK YAPILAN VE (1935-1937) 2.GAR BİNASI ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

2.1. Ankara'yı İlk Demiryolu Ulaşımına Taşıyan Tarihsel Süreç

İncelenen “*Ankara Gar Binası*”nın yer aldığı, Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti Ankara şehri, İç Anadolu'nun kuzeybatısında, Ankara Çayı'nın geçtiği ova üzerinde bulunmaktadır. Dağlık bir alanda yer almaması nedeniyle korunaklıdır ve 16. yüzyılın sonlarında Anadolu'daki eyaletler içinde kendi adı ile anılan bir sancağın ve kadılık bölgesinin merkezidir. Sancak merkezi olma niteliğini 1836 yılına kadar sürdürmüş, bu tarihten itibaren yeni düzenlemelerle eyalet merkezi olmuştur. Korkmaz Alemdar bu konuda, 16. ve 19. yüzyıllar arasında Doğu-Batı ilişkilerinde Ankara'nın sınırlı bir yer tuttuğunu söyler (Alemdar, 2000).

16. yüzyılın sonları ile 17. yüzyılın başlarında Ankara'nın toplam nüfusunun 23-25.000 civarında olduğu bilinmektedir.1830'da bütün imparatorlukta uygulanan ilk resmi nüfus sayımında yalnızca erkekler sayılmış ve buna göre Ankara merkezde 6108 Müslüman erkek, 5050 reaya (Ermeni ve diğer Hıristiyanlar) ve 135 Yahudi tespit edilmiştir. Erkek kadar kadın olduğu düşünülürse şehir merkezinde 23.000 kişinin yaşadığı düşünülmektedir (Çadircı, 2000). Ayrıca Ernest Mamboury, gezginler tarafından belirlenmiş nüfus bilgilerini vermektedir. Ona göre 1711 yılında “*Tourneffort; 40.000 Türk, 5.000 Ermeni ve 600 Rum olmak üzere 45.600 kişi saymıştır*” Mamboury, (2014:92). Ankara'nın nüfusunun bu dönemlerde bu kadar kalabalık olmasının nedeni olarak, O'nun eski zamanlardan beri önemli ticaret yolları üzerinde olması ve “*sof*” üretimine bağlı sanayi ve ticaret alanı olması gösterilebilir.

Örneğin, 1539'da Ankara'yı görmüş olan Michele Membre burayı, “*Zambrelotti (sof) yapılan yer*” şeklinde tanımlar. 1555'te Ankara'dan geçen Busbecq, uzun

tüylü tiftik keçilerini anlatır ve bunların tüyelerinin iplik haline getirilişinin Ankara'ya özgü olduğunu belirterek işlemleri ayrıntılı olarak açıklar.

Kudüs'ten yurduna dönerken 1618'de Ankara'yı görmüş olan Polonyalı Simeon, burayı "...şehir yerleşikleri bütünüyle sofçudur. İyi cins sof burada üretilir ve bütün dünyaya buradan sevk edilir. Her ülkeden gelip Ankara'da oturan tüccarlar, sof ve başka kumaşlar toplarlar" şeklinde anlatmaktadır (Tunçer, 2001:34-35).

Söz konusu devirdeki Ankara'nın bağlantılı olduğu ana kervan yollarından önemlileri şunlardır:

- Bursa-Tebriz İpek Yolu'nun bir kolu; Ankara-Çankırı-Çorum-Amasya-Tokat-Erzincan-Erzurum ve oradan Aras vadisine kadar uzanan yol,
- Anadolu'yu çaprazlama geçen Halep-Şam yolu. Bir ucu İstanbul ve Bursa'dan başlayıp Kütahya-Afyon-Akşehir-Konya-Adana üzerinden Şam'a ulaşan yol. Burada Ankara, Konya-Adana-Kayseri arasındaki bağlantıdır.
- Diğer ana ticaret yolu da Antalya-İskenderiye deniz yoludur ki, Mısır, Arabistan ve bazı Ortadoğu ülkelerine yapılan sof ihracatının genellikle bu yolla yapıldığı bilinmektedir. Bu yol Konya üzerinden Ankara'ya bağlanır (Tunçer, 2001).

İngilizlerin Güney Afrika'da tiftik üretimine geçmesi ve Avrupa'daki makineleşme ile birlikte ürettikleri bu tiftikleri işlemeleri ve böylece malın ucuzlaması, Ankara'daki tezgâh ve keçi sayısının azalmasına neden olmuştur. Daha önce keçi kılının, halkın geçimini sağladığı için işlenmeden satılmasına izin verilmezken, 1881 yılında keçi ihracatı yasaklanmasına rağmen engellenememiş ve Ankara ekonomik durumunu tarıma dayandırmak durumunda kalmıştır. Fakat kullandığı teknoloji 19. yüzyıl boyunca değişmemiştir.

Artık yalnızca ziraatla geçinebilen Ankara, öncelikli tarım ürünü olan buğday üretiminde, değişen hava koşullarına bağlı olarak üst üste gelen kuraklıklar

nedeniyle tam verim sağlayamamıştır. Dengelerdeki bu değişim, diğer zanaat ürünlerinde de sipariş dışına çıkılamaması sonucunu doğurmuştur. Kazaları ile birlikte imparatorluğun tahıl depolarından sayılabilecek durumda iken, yüzyılın ilk kuraklığını 1839-1845, ikinci kuraklığını ise 1874-1875 yılları arasında yaşamıştır.

“1874 sonbaharında yapılan bir incelemeye göre Ankara vilayeti genelinde kıtlıktan etkilenenlerin sayısı 627.290 kişidir” (Başbakanlık Osmanlı Arşivi, 1290).

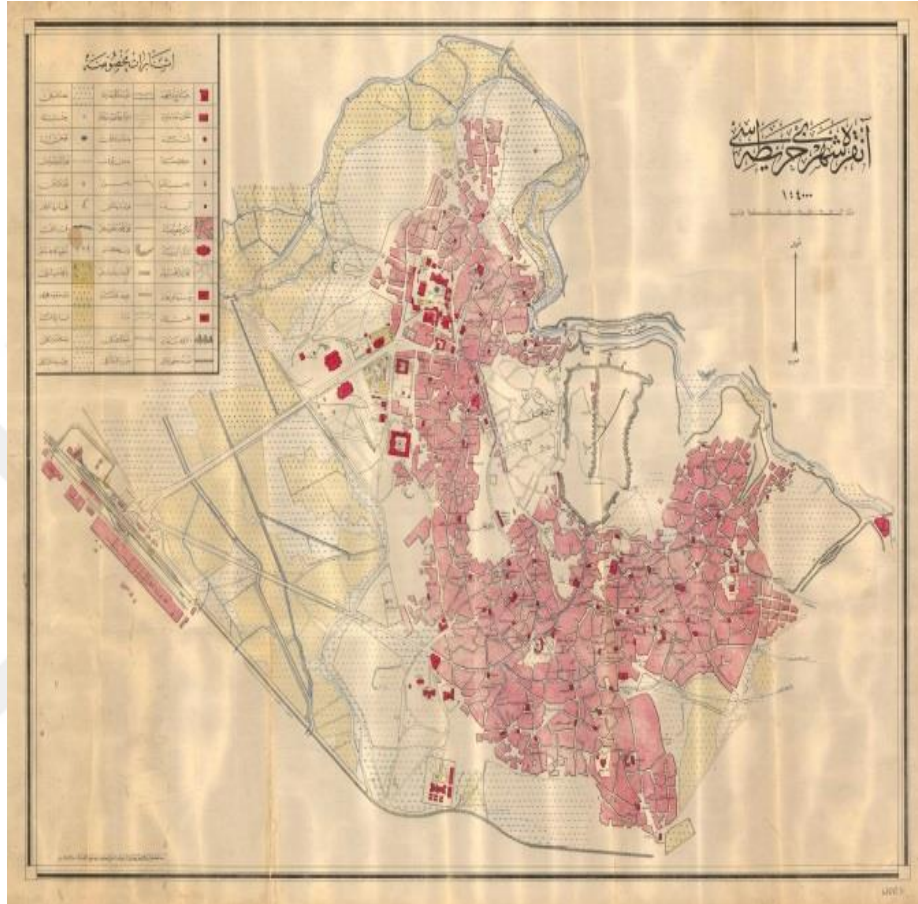
O yıllarda kuraklıktan tüm Anadolu zarar görmüştür. Zahirenin bulunması güçtür. Bunun yanı sıra Rumeli, Bursa, Diyarbakır, Gümüşhane gibi yerlerden gönderilen malzemelerin naklinde kullanılan hayvanların yetersizliği başka bir sorun teşkil etmektedir. Bu acı deneyimlerin haricinde, kıtlık dışındaki zamanlarda da üretilen ürünler nakil araçlarının yetersizliği ve ilkelliği yüzünden ya ambarlarda çürümekte ya da çok düşük fiyatlarla satılabilmektedir. İcraat komisyonunun raporuna göre; Ankara en yakın iskeleye 80 saat mesafededir (Aydın, Emiroğlu, Türkoğlu ve Özsoy, 2005a). 16. ve 17. yüzyıllarda önemli bir ticaret merkezi olan Ankara, merkezi yönetimin zayıflamasıyla 18. yüzyıl sonlarında bir yandan çete saldırılarına, diğer yandan Osmanlı yöneticilerinin zorbalıklarına ve yolsuzluklarına karşı savunmasız kalmıştır (Yavuz, 2000).

Ankaralılar için, II. Abdülhamit döneminin gazetelerinde sık sık yer alan *“terakki”* (gelişme) kelimesinin karşılığı, şimendifer olmuştur. Ankara'ya demiryolu gelmeden önce demiryolu bilinci yerleşmiştir. Aslında Anadolu Demiryolları Projesi kapsamında, Haydarpaşa-İzmit demiryolunun 1 Ağustos 1873'te işletmeye açılmasından beri Ankara'ya demiryolunun gelmesi gündemdedir, ama mali olanaksızlıklar nedeniyle devam edilememektedir. Hatta bunun için halk demiryolu inşaatında çalışmaya hazırdır. Dâhiliye Vekâleti'ne yazı yazan vali köyleri dolaşırken, “ahalinin sorgusuz sualsiz şimendifer için çalışmaya hazır olduklarını” gördüğünü söyler (Ankara Vilayet Gazetesi, 2005).

2.2. Ankara'nın İlk Gar Binası ve 1892'de İlk Trenin Gelişi

İzmit-Ankara hattının yapımına, Deutsche Bank ile Osmanlı Devleti arasında imzalanan anlaşma ile 1889 yılında başlanmıştır. Bu anlaşmaya istinaden 486

kilometrelik yeni hattın yapımı ve işletme hakları 99 yıllığına “*Societe du Chemin de fer Ottoman d’Anatolie*” şirketine verilmiştir (Yavuz, 2000:201; Tunçer, 2001:68).



Resim 1. Envanter H 004 –Tarih 1924, Vekam Arşiv

Ankara Yerleşim Haritası-İdari Harita- Haritada, Ankara şehrinin yerleşim planı görülmektedir. Sağ üst köşesinde eski Türkçe "*Ankara Şehri Haritası*" 1/4.000 Mikyaslı (ölçekli), sıkalalı, kuzey ve güney okları yazılıdır. Sol üst köşede eski Türkçe Ankara Lejandı (işareti mahsusa)...Vekam Arşiv. Harita, sol kısımdaki Ankara Tren Garı ile şehir ilişkisini göstermektedir.

Sonunda, yapılan küçük gar binasına ilk tren 31 Aralık 1892 tarihinde gelir ve gar binası büyük bir törenle hizmete açılır.



Resim 2. Ankaralıları ilk trenin gelişini “Hoşgeldin Takı” ile karşılamışlardır

Kaynak: Tarihten Bugüne Düşen Notlar:31 Aralık 1892;
<http://lcivelekoglu.blogspot.com.tr/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html>

Kara Tren

Trenin ne olduğunu kimse bilmezdi. Bilenlerin sayısı da parmakla gösterilecek kadar azdı. Çünkü o devirde Hristiyanların dışında hiç kimse Ankara dışına çıkmazdı. İstanbul’a göçen birkaç Müslüman varsa onlar da ticaret için giderdi. Bu nedenle treni herkes kendine göre tarif ederdi. Kimi trenin dev olduğunu söyler, kimi de canavar olarak değerlendirirdi. Her iki tarifi de aynı kapağı çıkmasının nedeni, demir üzerinde yürüyen bu canavarın bir insanın bir yılda içtiği suyu bir oturuşta içmesi, dört atla çekilen araba yükü yiyeceği bir günde bitirmesi rivayetleri idi. Üstelik canı sıkıldığı zaman da, ağzından çıkan nefesi insanı kavuracağı söylentileri de vardı. Herkes merak ediyordu. Bu ne çeşit bir canavardı? Canavar yürürken ardından da yetişmek imkânsız imiş. Bu tarifler Ankara halkının merakını ziyadesiyle uyandırmış olacak ki canavardan korkma pahasına, binlerce insan istasyonu doldurdu. Öncü olarak çıkan atlılar canavarı karşılamak için o zamanlarda tarla olan Gazi Çiftliği’ne kadar gittiler. Treni beklemeye başladık. Gelen giden yoktu. Bir süre sonra uzaktan kara bir demir yığınının üstümüze doğru geldiğini büyük bir korku ve hayretle gördük. Bazılarımız bunu kıyametin kopacağı şeklinde yorumluyor ve kelime-i şahadet getiriyordu. Tam bu sırada tren istasyona girdi ve halkı selamlamak için düdüğünü çalınca, işte o zaman kıyamet koptu. Demiryolu kenarına dizilmiş bulunan halk canlarını kurtarmak için birbirlerini çiğnercesine kaçışmaya başladılar. Trendekiler bizim halimizi görünce kahkahalarla gülerken, neye uğradığını bilemeyen halk da, çil yavrusu gibi dağılıyordu. Aradan kısa bir süre geçtikten sonra halk trene “kara tren” adını verdi. Sonradan bazı kimselerin aç kalıp da, çocuklarımızı yemesin diye trene ot ve arpa gibi yiyecek götürdüklerini duyduk. Ama bu söylentilerin ne dereceye kadar

doğru olduğunu öğrenemedik. Böylece tren ile bizler müşerref olduk.
(Aydın, Emiroğlu, Türkoğlu ve Özsoy, 2005b).

Böylece, İstanbul'dan Ankara'ya kadar olan yolculuk süresi, Eskişehir'de konaklanarak 2 güne indi.



Resim 3. *Envanter 0985 –Tarih 1901-1905 Vekam Arşiv*

Gar Oteli; İstasyon; Mimari--Kamu binası



Resim 4. Envanter 0028 –Tarih 1930 Vekam Arşiv

Fotoğrafta Namazgâhtepe'den; istasyon, istasyonda bekleyen trenler, gar ve Devlet Demir Yolları binalarıyla depolar görülmektedir. Namazgâh adı verilen tepe, Atatürk Bulvarı ile Talat Paşa Bulvarı'nın kesiştiği köşe Namazgâh Tepesi, Vekam Arşiv.



Resim 5. İki Katlı İstasyon Binası–yoldan görünüş (1910)

Kaynak: Tarihten Bugüne Düşen Notlar:31 Aralık 1892;
<http://lcivelekoglu.blogspot.com.tr/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html>



Resim 6. İstasyon Binası (1913)

Kaynak:Tarihten Bugüne Düşen Notlar: 31 Aralık 1892;
<http://lcivelekoglu.blogspot.com.tr/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html>



Resim 7. Ankara Gar Binası-Meydandan (1930)

Kaynak: Tarihten Bugüne Düşen Notlar:31 Aralık 1892;
<http://lcivelekoglu.blogspot.com.tr/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html>



Resim 8. Ankara Gar Binası (1930)

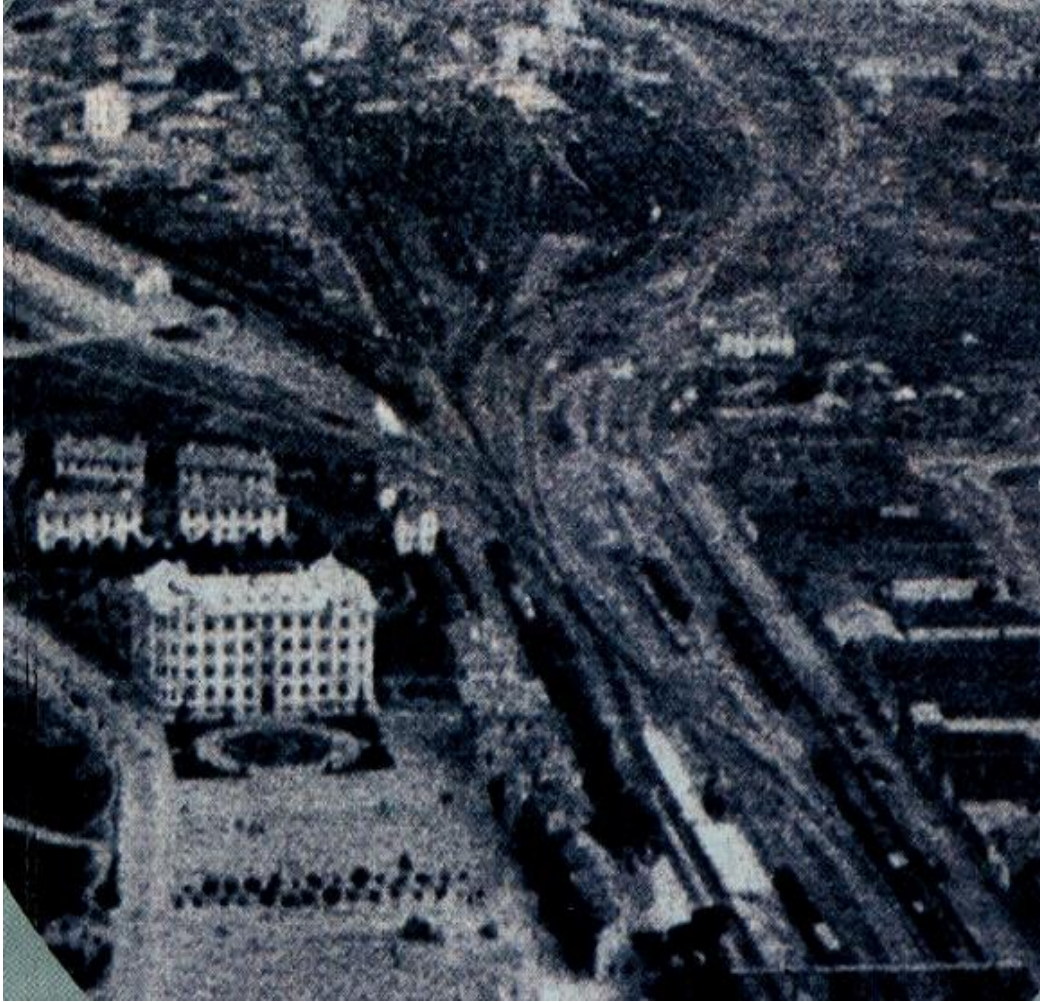
Kaynak: Tarihten Bugüne Düşen Notlar:31 Aralık 1892;
<http://lcivelekoglu.blogspot.com.tr/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html>

Ankara'ya ulaşan demiryolunun sonunda, iki katlı bir istasyon binası, yanında Anadolu Demiryolunun yönetim binası ile müdürün lojmanı olarak yapılan iki katlı yapı vardır. Bu yapı "*Direksiyon Binası*" olarak bilinir. Diğer binaların yapımı daha sonradır. Direksiyon Binası, Cumhuriyetin kuruluşundan sonra Mustafa Kemal'e hizmet verecektir. Mustafa Kemal'in Çankaya'ya taşınmasından sonra ise özel kalem olarak hizmetini sürdürecektir. "*Kiremit kaplı beşik çatısı olan İstasyon Binası'nın orta aksında ise öne ve arkaya doğru çıkıntılı bir gişe holü, iki yanında idareye ait odalar; üst katta ise lojmanlar olduğu bilinmektedir*" (Yavuz, 1993).

O yıllarda Osmanlı Devleti, elden çıkan Rumeli'den gelen muhacirlerin demiryolu hattı boyunca yerleşmelerini teşvik etmiş ve demiryolunun geçtiği bu hatlar sulama yardımıyla birer hububat ambarı haline gelmeye başlamıştır. Böylece Ankara'ya ulaşan hattın geçtiği yol güzergâhı eski ıssızlığından kurtulmuş ve gelen demiryolu ilk zamanlar bir üretim artışına neden olmuştur. Bununla birlikte, 1896 yılında Eskişehir-Konya hattı tamamlanınca demiryolu

hattının Ankara'da son bulması, Ankara'nın Anadolu topraklarında kontrolcü merkez olma durumunu kaybetmesine neden olmuştur (Ortaylı, 2000).

Bağdat hattının Çukurova ve kuzeyde Samsun ile bir bağlantısının olmaması, Ankara'nın sadece bir toplama istasyonu olarak kalmasına neden olmuştur. Ayrıca yapılan bu demiryolu, 19. yüzyılın en modern teknolojisi ile yapılmamıştır ve ana hatta bağlanacak ikincil hatların inşası için uygun değildir. Anadolu demiryollarında uygulanan teknolojinin eskiliği nedeniyle taşıma kapasitesi sınırlı kalmıştır (Ortaylı, 2000).



Resim 9. Ankara Gar Binası Alanı (1930)

Kaynak: Ankara Büyük Şehir Belediyesi, (t.y.). *Bir Zamanlar Ankara*. Belya. A.Ş

Bu nedenle Ankara'ya ancak Eskişehir'de 1 gece konaklanarak gelebilen tren hakkında Refik Halit Karay, "Üç Nesil-Üç Hayat" adlı kitabının "Yolculuk" bölümünde II. Abdülhamit dönemindeki bir yolculuğu anlatırken,

"Bu devirde bütün Anadolu için her gün, sabahları, Haydarpaşa'dan bir tek tren kalkıyor ve banliyö istasyonlarına da uğrayarak ağır ağır, gacur gucur, akşama, geç vakit ancak Eskişehir'e varabiliyor. Oraya varınca bütün yolcular inmeye ve geceyi vagonlardan başka bir yerde geçirmeye mecburdurlar. Paralılar bir Alman kadınının işlettiği otele giderler, parasızlar, civardaki hamama!

Otel hayatına, alafranga yemeğe ve alafranga yeme usulüne alışmamış paralılar da hamamı tercih ederler...Sabahleyin pek erken kalkıp trene yetişmek, daha önceden nevaiesini de düzmek icap eder. Koca trende bavullu kimse yoktur; sepet, heybe, bohça ve en lüzumlu iki nesne: testi ve ibrik! Vagonli, vagon restoran? Direktör Hüggen [Anadolu Demiryolları Şirketi Umum Müdürü Edouard Huguenin kastedilmektedir]: – Pöh, diyor, bu ahali daha iki yüz sene o ihtiyaçları hissedemez ve istifade kabiliyetine erişemez!" (Yavuztürk-Mungan, 2010).

Çünkü trende lokanta ve yataklı vagon servisi yoktur ve yataklı vagon servisi 1924, lokantalı vagon servisi de 1925 yılında konulacaktır. Bu durum Cumhuriyetin getirisiidir.

2.3. Cumhuriyetin Kuruluş Yıllarında Ankara Garı'nın Yeniden Yapılışına Hazırlayan Etkenler

Ankara'nın yüzyıllarca devam eden varlığı kıtlıklara ve yangınlara karşı koymuştur; fakat 1. Dünya Savaşı'na giren Osmanlı Devleti yenilmiş, İzmir işgal edilmiş, Mustafa Kemal Anadolu'ya çıkmıştır. O sıralarda şehirde, İtilaf Devletleri bulunuyordur ve İstasyon Binasına İngiliz askerleri yerleşmiştir. Karargâhını Ankara'ya taşıyan Ali Fuat Paşa'nın 22 Mayıs 1919 tarihli yazısından İngiliz birliğinin şehri terk ettiği anlaşılmaktadır (Sarioğlu, 2001:19).

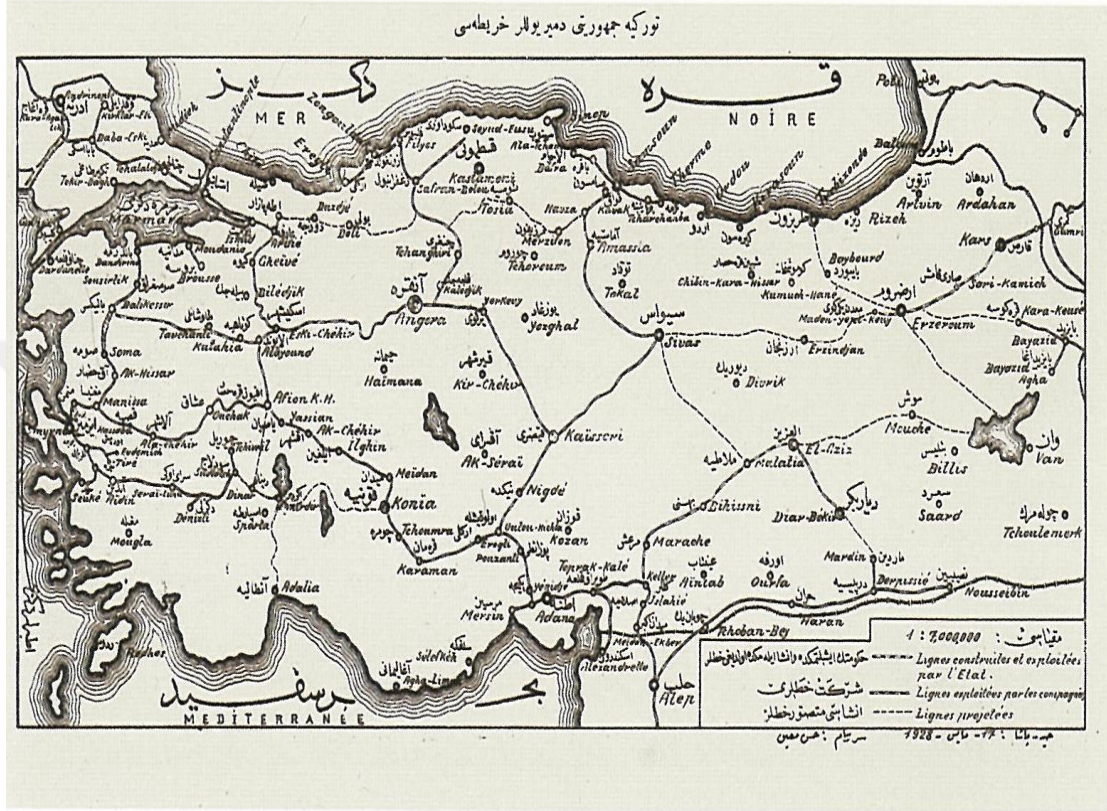
Mustafa Kemal'in, Samsun'a hareket etmeden önce Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Cevat Paşa'dan, 20. Kolordu'nun Ankara'ya kaydırılmasını istediği bilinmektedir. 20. Kolordu Komutanı da, Mustafa Kemal'in yakın arkadaşı olan Ali Fuat (Cebesoy) Paşa'dır. O, Ankara ileri gelenlerinden önemli bir kısmını

Mustafa Kemal Atatürk'ün fikirleri ve kişiliği konusunda bilgilendirmiştir. Ankara halkınca, Ali Fuat Cebesoy'un bu bilgilendirmeleri olumlu karşılanmıştır, çünkü Ankara bağımsız düşüncelere sahip bir halk topluluğudur. Selçuklu Devleti'nin yıkılmasıyla Anadolu'da beylikler kurulurken, Ankara'da Ahiler Hükümeti kurulmuştur. O devirlerde "Ahilik" bir güvencedir. "Ahî"nin TDK'daki sözcük anlamı, "*kardeş, cömert, bir insanın en yakını*" anlamına geliyordu; bir nevi insancıl değer taşıyordu ve ahlaki bir kavramdır. Ali Fuat Paşa, kendi bölgesindeki illerden temsilcilerin seçilip güvenli bir biçimde Sivas Kongresi'ne gönderilmesini sağlamış, böylece Kurtuluş Savaşı başlangıcında kenti önemli bir merkez durumuna getirmiştir. Ayrıca ilk dönem Ankara Vekili Ömer Mümtaz Bey'i Sivas'a göndererek, Mustafa Kemal Atatürk'e her an güvenle Ankara'ya gelebileceğini bildirmiştir. Ankara halkı, o dönem Ankara valisi olan İstanbul taraftarı Muhittin Paşa'yı padişaha direkt şikayet edemeyince sözcü, "*padişahı da sadrazamı da tanımadıklarını*" söylemiş ve İstanbul'dan kopmanın en büyük adımını atmıştır. Bu ve bundan sonraki evreler, Mustafa Kemal'in Kurtuluş Savaşı'nı yürütmek için Ankara'yı seçmesindeki etkenlerden bazıları olmuştur (Akgün, 2000).

Atatürk, 27 Aralık 1919'da "*Heyet-i Temsiliye*" merkezinin Ankara'da olduğunu Anadolu'ya duyurmuştu (Sarioğlu, 2001:14). Heyet, ilk olarak Ziraat Mektebi'ne yerleşmiştir. Ardından Mustafa Kemal, "*Direksiyon Binası*" olarak adlandırılan bölümde ikamet etmiştir. Böylece gar binasının bu bölümü, artık başkumandanlık karargâhı ve konutu olarak kendini kurtuluşa adanmış insanlara durak olmuş ve 1920-1922 yılları arasında önemli birçok olaya tanıklık etmiştir. Ankara'nın başkent olması düşüncesi, net olarak 16 Ocak 1923'te İzmir'deki basın toplantısında açıklanmış ve T.B.M.M.'de 23 Ekim 1923 Cumartesi günü Ali Fuat Paşa'nın başkanlığında oy çokluğu ile Ankara'nın Başkent olması kabul edilmiştir (Sarioğlu, 2001). Artık Ankara, yeni kimliğiyle birlikte geleceği ve çağdaşlığı simgeleyecek, yeni rejimin kültürel değerleri başkent Ankara'ya yansıtılacaktır. Bu durum ise diğer şehirlere örnek olacaktır.

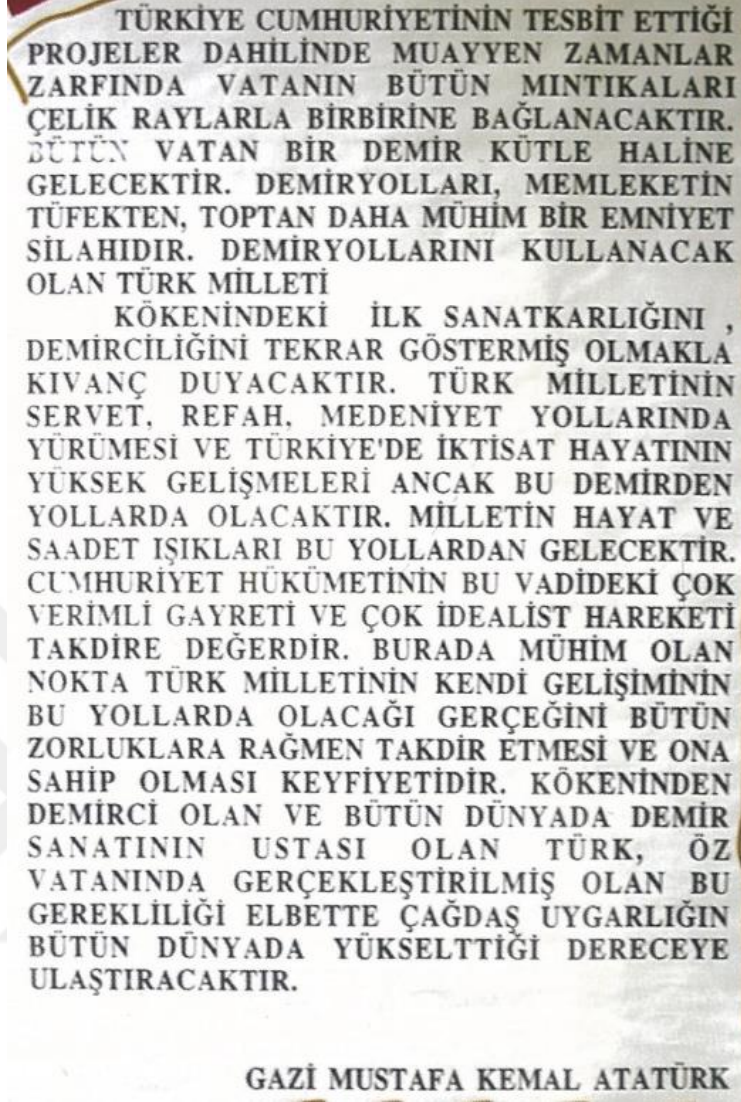
Falih Rifki'ye göre 1920'lerin Ankara'sı, "*Oturulabilecek nesi var nesi yoksa yanmış bir Anadolu kasabası*" idi (Sarioğlu, 2001:33).

1920'li yıllardan Jansen Planı uygulamaya konulana kadar eski Ankara'da birbirinden uyumsuz projeler uygulanmaya çalışılmıştır. İmar konusundaki önemli adımlardan birisi de "*Emlak Bankası*"nın kurulması olmuştur.



Resim 10. 1928'de öngörülen demiryolu hatları

Kaynak: Tekeli, D., 2007.



Resim 11. Mustafa Kemal'in, hattın Malatya'ya girmesi nedeniyle yaptığı konuşmadan, 14 Şubat 1931

Kaynak: Tekeli, D., 2007.

Özgürleşme yolunda yeni ulusun coğrafyası ve çizilen sınırları içerisinde, demiryolu taşımacılığının üretim-tüketim alanlarını birbirine bağlaması neredeyse zorunluluktur. Bu durumla ilgili Falih Rıfkı Atay 1924 yılında yazdığı “*Demiryolculuğumuzun XV. Yılı*” yazısıyla,

“Türk demiryolculuğu, yeniçağ Türkiye'sinin başarı iradesini yoğurmakta amil olmuştur. Demiryolcular yalnız ray döşemediler, tünel açmadılar, köprü kurmadılar, taraf taraf fabrikalar açan, sulama işlerini halleden, bu memleketi asrımıza ulaştıran teknik ve iman kadrosunun da habercisi oldular. On beş yıl öncesinden bugün, bir rüya idi. Bugünden on beş yıl öncesi bir kâbustur” diye anlatır (Tekeli, İ., 2007).

Osmanlılar döneminde döşenen ray sistem teknolojisi ve Ankara İstasyonu eskimiştir. Buna örnek olarak, 1937 yılındaki yeni gar binasının açılış töreninde konuşan Devlet Demiryolları Genel Müdürü B. Ali Rıza Erem'in konuşmasının bir bölümünü gösterebiliriz:

“Eski istasyon binasının gerek hat ve gerekse şehir cephelerinde iki sene evvel görüp geçirdiğimiz toz ve çamur rahatsızlıklarını, tren bekleme, tren girip çıkma ve eşya alıp verme sefaletlerini hatırlarsınız. Hatta sayın vekillerimizden birinin bir gün eski istasyona girerken 'Allah rızası için buralara biraz kum dökünüz' diyerek gösterdikleri infialin hatırasını elan muhafaza etmekteyiz. O zaman bir iki gün içinde biraz kum dökülmüş ve binanın içi ve dışı boyanmış ve ön cephesine biraz da karo döşenmiş ise de gene sefalet manzarası bertaraf olamamış idi” (Tekeli, D., 2007).

Bu durum sadece Ankara Garı için geçerli değildir. Bu çalışmalar tüm yurttta sürmektedir. Ankara Garı'nın önemi ise tüm yurdu bağlayan bir hattın en önemli merkez noktalarından ve artık yeni bir ulusun giriş kapılarından biri olma niteliğini taşımasıdır. Ankara Garı, 1891'de inşa edilmiş olan eski istasyon binası yıkılarak onun yerine yapılmıştır.. Eski gar istasyonu yıkılırken Mustafa Kemal Atatürk'ün kullandığı Direksiyon Binası ise bırakılmıştır.

2.4. Ankara Garı'nın Yeniden İnşası

1923'te başkent olan Ankara'nın nüfusu hızla artmış, işyerleri ve konutlar çoğalmış, ulaşım ağının merkezinde kalmasıyla kentin kapısı konumunda bulunan Ankara Merkez Garı'nın yeniden inşası ihtiyacı doğmuştur. Eski yapı, tüm ülkeye önderlik eden ulusçuluk prensibine sahip yeni devlete uygun değildir. Kalabalık ve bakımsızdır; servis ve otoparkları ise yetersizdir.

O yıllarda ulaştırma işleri, Bayındırlık Bakanlığı bünyesindeydi. Dönemin Bayındırlık Bakanlığına Ali Çetinkaya getirilir. Ali Çetinkaya, Merkez Garı'nın yeniden yapılmasına Kasım 1934'te karar verir ve hükümet üyeleri ile bu konuda fikir birliğine varır. Yeni yapının “ulusçuluk” kavramına uygun olarak Türk asıllı bir mimar tarafından yapılmasına karar verirler. Bu iş için, Bayındırlık Bakanlığı Proje ve Etüt Dairesi'nde çalışan Şekip Sabri Akalın seçilir. Şekip Sabri Akalın, 1910 yılında Erzurum'da doğmuş, ailesi Cumhuriyet'ten sonra

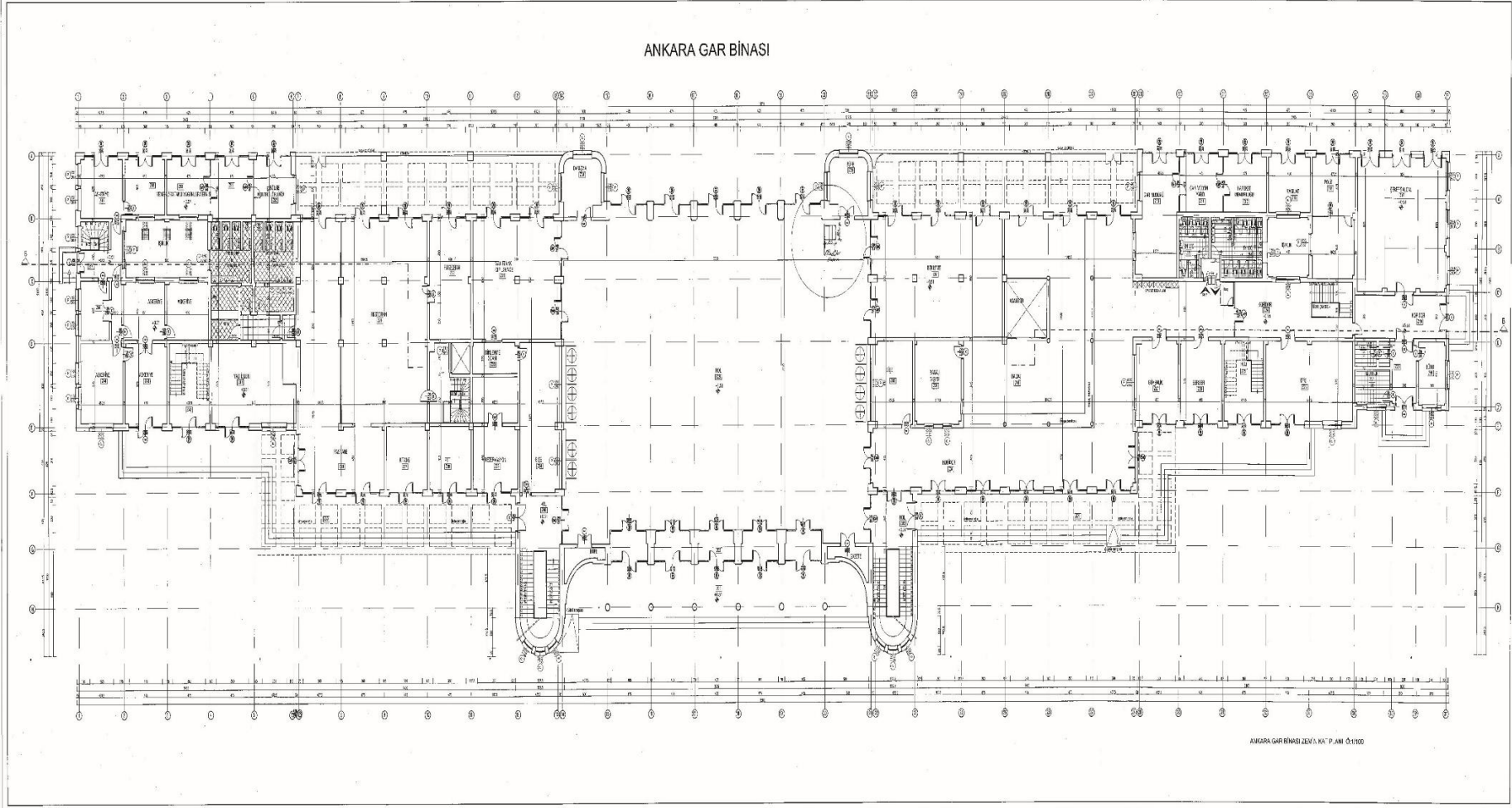
Ankara'ya yerleşmiştir. Şekip Bey, İTÜ. Mühendislik Fakültesi, Mimarlık kürsüsünden Haziran 1934'te mezun olmuştur.



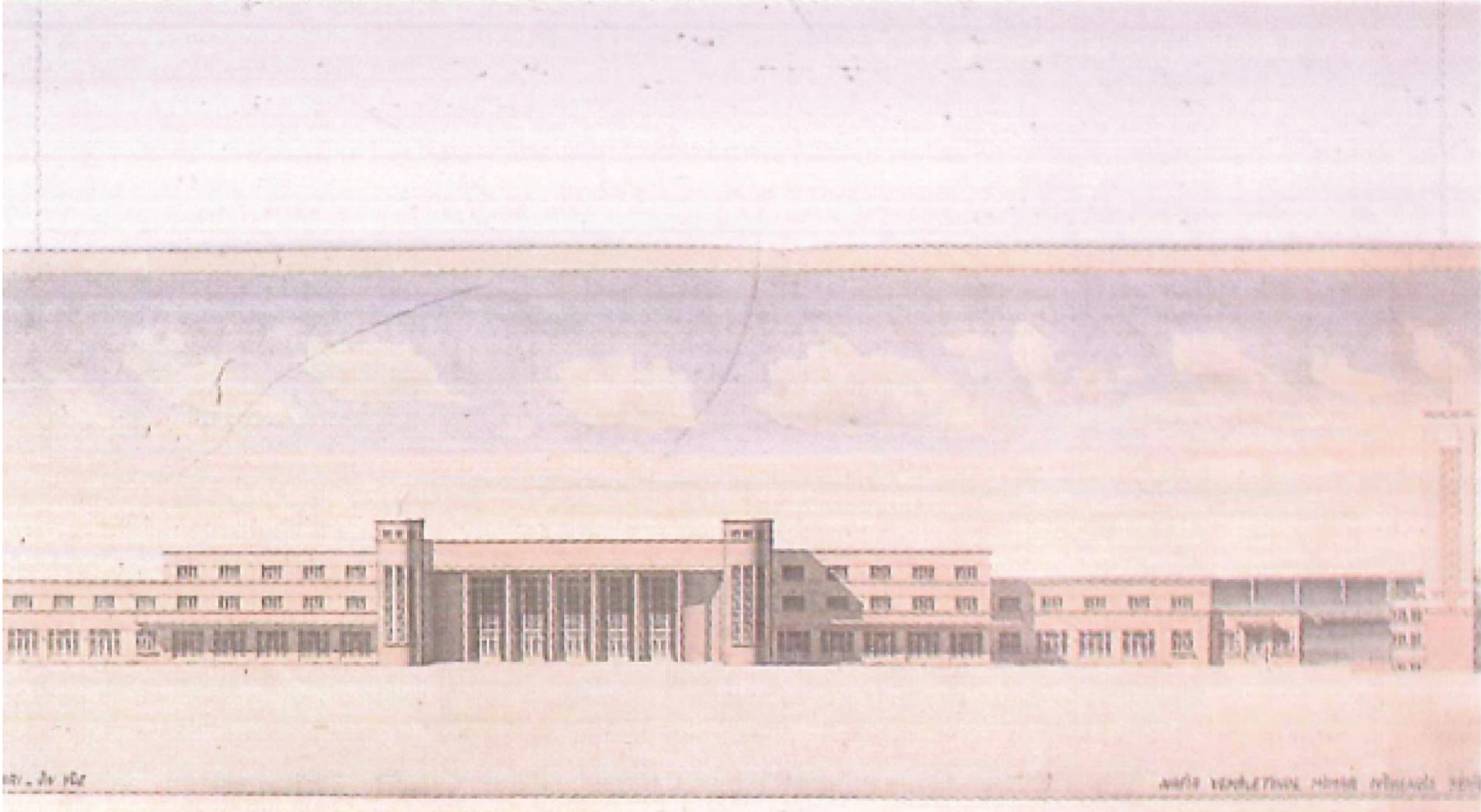
Resim 12. Ankara Merkez Garı'nın Mimarı; Şekip Sabri Akalın

Kaynak: Yavuz, 1993.

1934'te sondaj işlemlerine başlanır. Şekip Sabri Akalın, 4 Mart 1935'te avan projeyi teslim eder. Komisyon onu Avrupa'ya, inceleme gezisine gönderir. Döndükten sonra uygulama projelerini hazırlayarak 1935 yılının Ekim ayında teslim eder. Projenin kabulünden sonra Ankara Merkez Garı, yapım ihalesine çıkartılır.



Resim 13. 1935-1937 yılları arasında yapılan Ankara Gar Binası Planı



Resim 14. Karton üzerine, çini mürekkebi ve suluboya 1937, Şekip Bey'in özgün, ön görünüş çizimi

Kaynak: Yavuz, 1993.

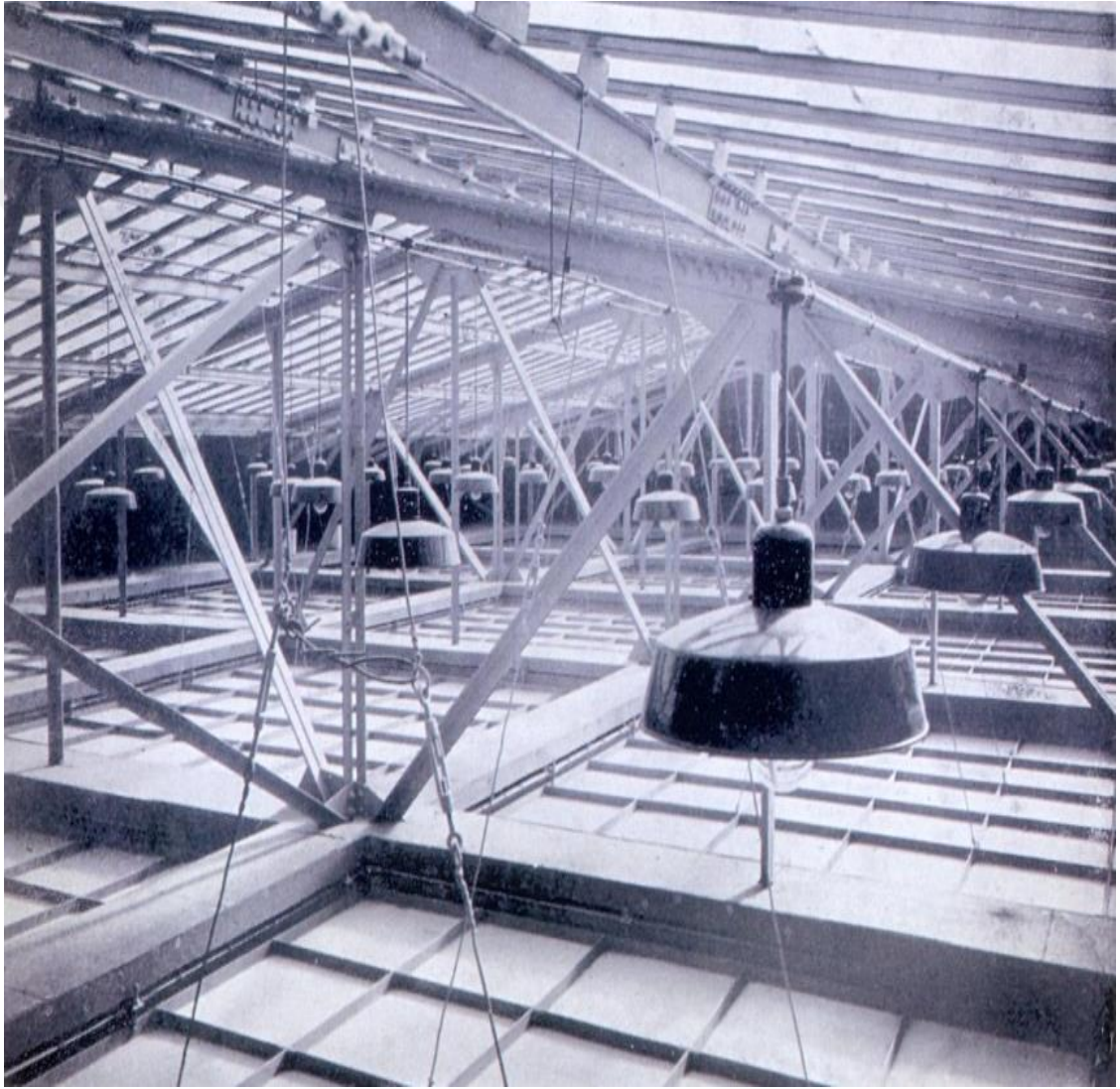
8 Temmuz 1935'te Gar, gazinosu ile birlikte 777.000 TL bedel ile ihale edilir ve yapımı mühendis Abdurrahman Naci Demirağ alır. Kontrolör, DDY mühendislerinden, Yol Dairesi Başkan Yardımcısı Alaettin Arısan'dır. 6 Ağustos 1935'te eski garın yıkımı biter. 10 Ağustos 1935'te temel hafriyatına başlanır. 3 Kasım 1935'te temel betonarmesine başlanır. 2 Eylül 1937'de kabulü yapılır ve 30 Ekim 1937'de törenle açılır (Yavuz, 1993).



Resim 15. Envanter 1043 –Tarih 1950-1954 Vekam Arşiv 1

Cumhuriyet Dönemi'nin en göz alıcı örneklerinden biri olarak bilinen Ankara Merkez Garı, kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda, demiryolu hattına paralel inşa edilmiştir. 1930'lu yıllarda tüm dünyayı etkisi altına alan "*Bauhaus Ekolü*"nün biçimsel bir örneğidir. Genel itibariyle 12 metre yüksekliğindedir. Giriş holü olarak kullanılan orta kütle ise 23 x 33 m genişliğindedir ve 23 metrelik 6 adet çelik makasla geçilmiştir. Bu çelik makasların yapımına Almanlar yardım etmiştir; bunun dışında kullanılan her şey yerlidir. Makaslar alttan ve üstten buzlu camlar ile kapatılmıştır. Ön ve arka cephelerdeki geniş camlar, ayrıca üstte kullanılan buzlu camlar nedeniyle içeriye bolca doğal ışık almaktadır.

Bu geniş orta bölümün her iki yanında, bodrum kat üstüne sağ ve solda uç, sonra iki ve sağ uçta tek katlı kütlelerden oluşan betonarme binanın toplam uzunluğu 150 metredir. Genleşme derzleriyle beş bölüme ayrılmıştır. Yatay ve düşey çizgilerin birbirleriyle olan ilişkisinde, köşelerinin dairesel olması sürekliliği sağlar ve ana giriş kütleleri, iki merdiven kütlelerinin arasına yerleştirilen onar metre uzunluğundaki kolonadların oluşturduğu girişe güçlü bir nitelik kazandırır.



Resim 16. Giriş Holünün Çatı Arası

Kaynak: TCDD (1937)



Resim 17. Giriş Kolonadının Saçaktan Görünüşü

Kaynak: TCDD (1937)

Özellikle beton kiriş ve kolonlar ile konsol olarak çıkan saçaklarda andezit kırıklarıyla çimento ve serpmе siva kullanılarak yapılan kaplaması dikkat çeker. Ayrıca andezit taşının merdiven basamak kaplamalarında da kullanılması, bu yapıya yüzeyde bütünlük hissi kazandırmaktadır. Sağ ve sol kısımların perona bakan yüzlerinde idari ofisler, gar lokantası, bagaj emanet odası, bekleme salonları, karakol, postane ve sağ kısmında VIP salonu bulunmaktadır. Birinci kat sağ tarafta dört, sol tarafta dört olmak üzere sekiz adet, ikinci katta ise her

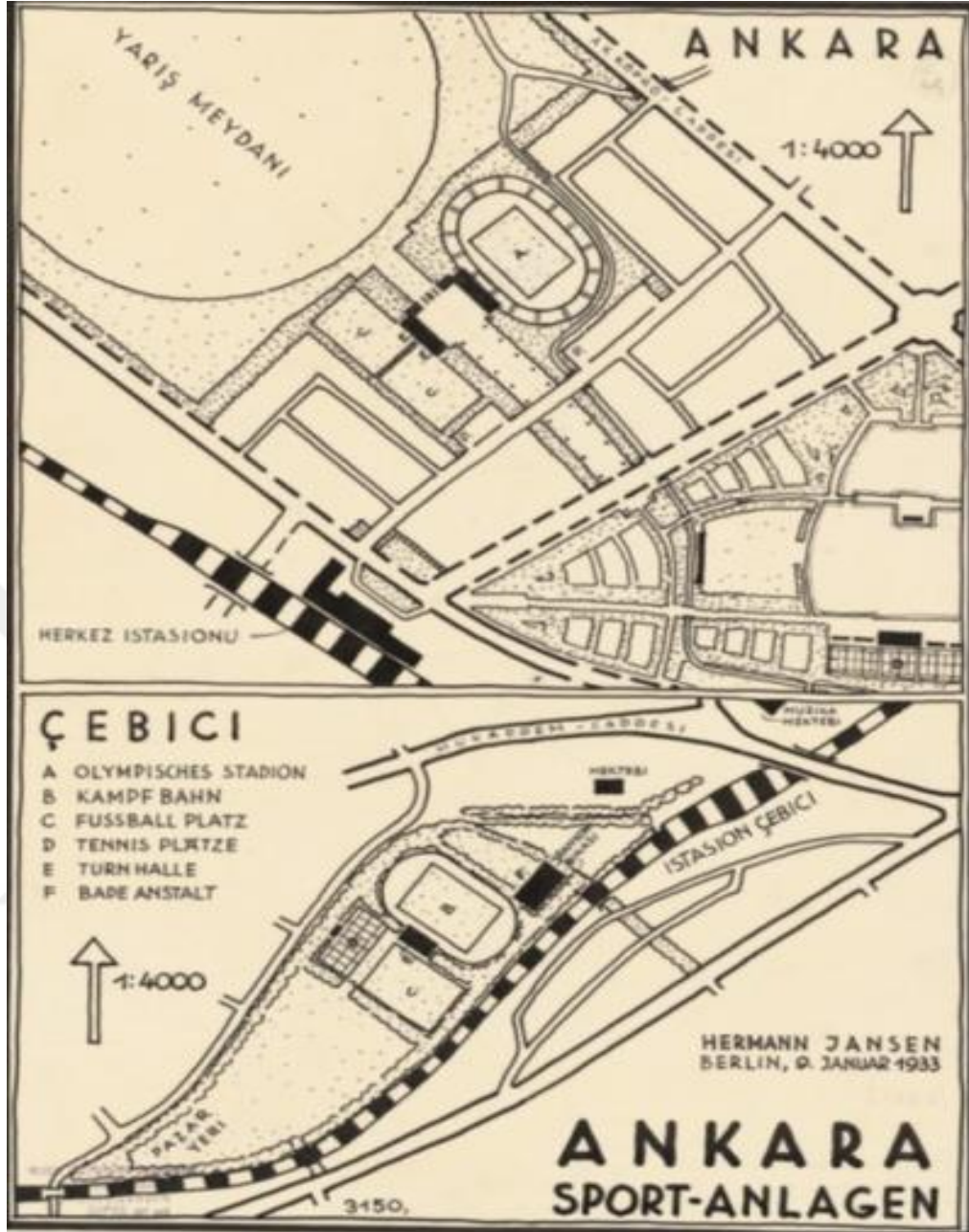
iki kısımda birer adet olmak üzere toplam on adet farklı büyüklükte lojman bulunmaktadır. Tüm katların toplamı 8875 m²'dir.



Resim 18. Garının ilk günlerinde bagaj peronu (sağda, markiz başında Ankara yazan peron) ve ikinci peron (solda)

Kaynak: Erzurum'un İşletmeye Açılışı, Maarif Matbaası, 1939, Ergin Tönük koleksiyonu, <http://users.metu.edu.tr/tonuk/E40003/Ankara/Ankara>

Daha sonraki dönemlerde gar binasına bitişik platformun üstü camlı çelik bir örtü sistemiyle kapatılmıştır. Yapının kuzeyinde gar gazinosu ve saat kulesi bulunmaktadır (TMMOB, 2007).



Resim 19. Herman Jansen Ankara İmar Planı'ndan bir bölüm

Kaynak: Berlin Mimarlık Müzesi (2018), <https://architekturmuseum.ub.tu-berlin.de/index.php?p=79&Daten=158374>.

Profesör Hermann Jansen'in yarışmayı kazanarak 1932 yılında uygulamaya konan imar planına göre Ankara Garı'nın bölge içindeki konumu görülmektedir. Yeni geliştirilen Ankara'da, 1. Gar'a ait istasyon binasının yerine yapılan 2. Gar Binası'nın imar planı içerisindeki yerinin dikkatle incelendiği ve çevre ilişkileri gözetilerek hakkında karar verildiği anlaşılmaktadır.

2.5. İlk Gar ile Yapılan Direksiyon Binası

1937’de yapılan Ankara Gar Binası’nın yanında bugün halen varlığını sürdüren, eski adı ile “*Direksiyon Binası*”, Atatürk’ün Ankara’ya geldikten sonra kaldığı ikinci yer olarak tarihte yerini almıştır. 1920-1922 yılları arasında binanın alt katı karargâh olarak, üst katı ise Mustafa Kemal’in ikametgâhı olarak kullanılmıştır.



Resim 20. 1927 yılında direksiyon binasının görünüşü

Kaynak: Ankara Büyük Şehir Belediyesi, (t.y.).Bir Zamanlar Ankara. Belya. A.ŞBu yapıda alınan önemli kararlar ise şöyledir:

- 21 Ekim 1921 tarihinde Fransızlarla yapılan Ankara Antlaşması’nın görüşmeleri bu binada yapılmış ve imzalanmıştır.
- TBMM açılış kararları bu binada alınmıştır.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin açılışı nedeniyle Atatürk, “Hâkimiyet kayıtsız şartsız milletindir” sözünü ilk burada söylemiştir.
- İnönü ve Sakarya zaferlerinin genel harekât planları burada hazırlanmıştır.
- Beypazarı ve çevresindeki isyanların bastırılması bu binada yönetilmiştir.
- 4 Haziran 1930-29 Mart 1931 tarihleri arasında Türk Tarih Kurumu’nun ilk adı olan Türk Tarih Heyeti burada çalışarak toplantılar yapmıştır.
- Çapanoğlu-Yozgat isyanlarını bastırmak üzere hazırlanan Kılıç Ali, Sarı Efe, Çolak İbrahim çetelerine gerekli emir ve direktifler bu binada verilmiştir.
- Pozantı ve Adana’nın Fransızlardan tahliyesine bu binada karar verilmiştir.
- 23 Nisan 1920’de Türkiye Büyük Millet Meclisi açılışının her yıl “Milli Hâkimiyet ve Çocuk Bayramı” olarak kutlanmasına, aynı günün akşamı burada karar verilmiştir.



Resim 21. Araştırmacı-Yazar Ahmet Gürel arşivi. Direksiyon binası önünde Mustafa Kemal, Çerkez Ethem ve askerleriyle

Kaynak: Yalçın, 2017.

Bir gün, Ankaralıların şaşkın bakışları arasında çift kanatlı iki Yunan bombardıman uçağı Ankara semalarında görünür. Ankaralıları şaşırtır. Hani nerdeyse el bile sallarlardı. Onlar, cephaneleri el bombası, bir adres aramaktadırlardı. Bulurlardı. Üzerinde birkaç tur atarak, tren garına bombaları bırakırlardı.

Evin camları kırılır, yedekte bekleyen birkaç vagona yangın çıkar. Ankara'da bile ciddi güvenlik sorunlarının yaşandığı o günlerde aksilik bu ya, bir de sağlık sorunu baş gösterir. Mustafa Kemal Paşa; "Yatma zamanı değildir!" der ama yüksek ateş ve Doktor Reşit'in ısrarıyla yatağına uzanır. Uçak, hastalık derken bir başka sorun daha vardır. Millî Mücadele'de önemli işler yapan ve Meclis'te ayakta alkışlanan Çerkez Ethem konusunda huzursuzluk söz konusudur. Atatürk yıllar sonra Nutuk'ta, Çerkez Ethem'in kendisi için "Onu Meclisin kapısına asacağım!" dediğini söyleyecektir. (Yalçın, 2017).

Yazar Necati Yalçın'ın yazısından alınan bu bilgilerde Mustafa Kemal'in o yıllarda kullandığı Direksiyon Binası'nda yaşadığı önemli bir olaydan da söz eder:

"Çerkez Ethem'in Ankara'ya geleceği haber alınır. Mustafa Kemal Paşa, Binbaşı Salih'e ev ve çevresinde önlem alınmasını söyler. Çerkez Ethem adamlarıyla Direksiyon Binası'na gelir. Hızla mermer basamakları tırmanır. Paşa'nın ikinci kattaki odasına gelir. Mustafa Kemal Paşa yatağında, Dr. Reşit Bey karşısındadır, sandalyededir. Yatağında doğrulur, eli yastığının altındaki tabancasına gider. Çerkez Ethem'in de eli belindeki tabancasına...

Gergin bir konuşma olur. Konuşma boyunca eller gergin ve hep aynı yerdedir. Gerginlik odanın dışından gelen seslerin duyulmasını engellemez. Binbaşı, aynı zamanda Yaver Salih askerlerle çevreyi kuşatmış ve basamaklarda, kapıya kadar dizilmektedirler. Yaver Salih gerginliğin sürdürdüğü odaya girer. Çerkez Ethem, belki de tarihimizin en gergin “Geçmiş olsun” cümlesini kurar. Odadan çıkar. Önce kapıda, sonra basamaklarda, elleri tüfeklerinin tetiklerinde bekleyen askerlerin arasından hızla geçer, gider. Ankara'nın, Mustafa Kemal'in kalesi olduğunu anlamıştır (Yalçın, 2017).



Resim 22. Mustafa Kemal Atatürk'ün Çalışma Odası

Kaynak: Demiryolları Müzesi



Resim 23. Mustafa Kemal Atatürk'ün Yatak Odası/

Kaynak: Demiryolları Müzesi

Direksiyon Binası, 24 Aralık 1964 yılında müze olarak kullanılmaya başlanmış ve “*Millî Mücadele’de Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi*” adını almıştır. Yapı iki katlıdır. Üst katta; Atatürk'ün çalışma, toplantı ve yatak odası ile Fikrîye Hanım'ın odası bulunmaktadır. O günkü kullanılan eşyalar olduğu gibi korunmuştur. Bugün Demiryolları Müzesi olarak düzenlenmiş olan alt katında beş ayrı bölüm bulunmaktadır. Kurtuluş Savaşı yıllarında karargâh olarak kullanılan alt katta, şimdi TCDD'ye ait Osmanlı'dan bu güne kadarki eşyalardan bazıları sergilenmektedir.

Bu yapının Kurtuluş Savaşı yıllarında Mustafa Kemal Atatürk tarafından kullanılması, kullanıldığı yıllarda ulusun kaderini etkileyecektir. Bu tezin konusu olan kültür kodlarının ortaya çıkmasına neden olacak etkenlerin bir bölümünün yine bu yapıda yaşanması bu yapıyı önemli kılmaktadır. Bir bakıma, bu yapıda meydana gelen olaylar ve verilen kararlar milletin kaderini etkilemiştir. Bu olaylar; birlik, beraberlik, özgürlük ve umuda giden yolun kavşakları olmuştur.

Yeni Gar'ın yapılmasına neden olan etkenlerin yolu da bu kavşaklardan geçmiştir.

2.6. Ankara'nın Kültür Kodları Neler Olabilir? Nedenleri nedir?

Bu etkileri araştırırken, çalışmanın başlangıcındaki Araştırmanın Yöntemi kısmında yer alan (Şekil 1) " *İnsan- Anlam- Kültürel kod* " u etkileyen döngü ve 1.3. bölümdeki (Tablo 1) Rapaille' in "*Kültürel Bilinç Dışını Etkileyen İlkeler* " ilişkilerine dayanarak bu konuya bir tarihi eserin katmanlarını araştıran arkeolog tavrıyla bakmak yerinde olacaktır. Düne ait verileri elde ederek bugünün şekillendirilmesi ve bugünde dünün izinin aranması, katmanlara ait verilerinin incelenmesi ile olabilecektir. İncelemeleri bölümlere ayırırken;

1. Katman: Ankara'nın konumunun İç Anadolu'daki düzlük alanlarda bulunması ve bu nedenle kolay korunabilir olması, onun Osmanlılar döneminde önce sancak, sonraki dönemlerde merkez olmasının nedenlerinden olmuştur. Bu nedenle kervanların buluşma noktasıdır. Hiçbir zaman beylik olmamıştır. Daima bir merkeze bağlıdır. Kültürel alandaki çevreyi oluşturan, hareketli değişken tanımını verdiğimiz insan faktörünün Ankara'daki temel öğelerinden biri özgürlüğüdür. Ankara'nın 16. ve 17. yüzyıllardaki en önemli geçim kaynağı sof (Ankara'nın tiftik keçisi) üretimidir. Sof sayesinde Ankara varlıklıdır. Bu durum Avrupalıların Ankara'ya gelmesine neden olmaktadır ve Ankaralı tüccarlardan bazılarının İtalya ve İngiltere'de 16.-17. yüzyıllarda irtibat yerleri bulunmaktadır. Meslekî örgütlenmeleri Ahiliktir. Bu anlamda sosyal dayanışmaları, kardeşlik temellidir. Anadolu'da yaşayan Ahiliğin ahlak anlayışına örnek olarak; Babadağ Çarşısı Kapısı'nda yer alan bir yazıt gösterilebilir;

"Sevgi göster herkese ha! Selamdan kaçınma sakın.

İnsanları ayırma ha! Hepsine adil ver hakkın.

Niyetin iyi olsun ha! Her şeyin gerçeğini söyle.

Hayırlıdan ayrılma ha! İyî anlaş herkes ile.

Etrafına dostluk saç ha! Eser kalır, sen gidersin.

İyî belle, unutma ha! Önce hizmet sonra sensin” (Güvenç, 1994:366).

Ankara'nın içinde bulunduğu bu durum, Ankara keçilerinin Güney Amerika'da yetiştirilmeye başlanması ve Sanayi Devrimi'nin bir verisi olarak İngiltere'de keçi yünü işleyen fabrikaların açılmasıyla değişmeye başlamıştır. El tezgâhları azalmış, yüne yapağı karıştırılarak hile yapılmış, Bentderesi'ne atıkların bırakılmasıyla dere çevresindeki deri atölyelerindeki temiz su azalmış, kalite düşmüştür. Osmanlı Devleti keçilerin yurt dışına çıkışını yasaklamasına rağmen, keçiler siyaha boyanarak kaçırılmaya devam edilmiştir. Eskiden önemli hareketliliğe sahip olan Ankara, artık gelirini zahire yolu ile elde etmeye çalışır olmuştur. 1800'lü yıllarda ortaya çıkan iki kuraklık dönemi nedeniyle Ankara'da ve çevresinde çok sayıda insanın açlıktan öldüğü ve yine şehrin iki büyük yangın geçirdiği tarihî kayıtlarda belirtilmektedir. Kervanların uzun zaman içinde yol almalarından dolayı zahire fiyatları düşmüş, Ankara önceki dönemlerin tersine yoksullaşmıştır. Yoksulluk ve kayıplar nedeniyle Ankara ve çevresi çok zorluklar çekmiş ve acılar yaşamıştır.

- 1. Katman kültür kodu: Özgürlük, Ahilik, acı.

2. Katman: Cumhuriyet öncesi yoksullaşan Ankara kervan geçiş yolları avantajını kaybetmişti. Anadolu Demiryolu Projesi kapsamında Anadolu'ya demiryolu yapılmaya başlanmış, fakat Ankara'ya demiryolu gelemediğinden dolayı, üretilen buğday bir türlü gerekli yerlere aktarılamamıştır.

Ankara'nın sof üretimi yapılan güzel günlerinden 19. yüzyılın son dönemlerine kadar, iki yüzyıl süren bir bekleme dönemi geçirdiği bilinmektedir. Haydarpaşa-İzmit hattında biten demiryolunda çalışmak için halk gönüllü olmuş, fakat sürekli devam eden savaşlardan dolayı zor durumda olan Osmanlı Hükümeti, söz

verdikleri halde İzmit-Ankara hattına demiryolunu getirememişlerdir. En sonunda Almanlarla anlaşarak demiryolu hattı tamamlanmıştır.



Resim 24. 20.Yüzyılın Başında Anadolu'daki demiryolu haritası

Kaynak: Tunçer, 2001.

Devlet, demiryolunun işletmesini 99 yıllığına yabancı bir firmaya verecek kadar zor durumdadır. Demiryolunun Ankara'ya gelmesi bir süre için çözüm olmakla birlikte, bu durumun bir dönem sonra hiçbir şeyi değiştirmedığı görülmüştür. İzmit-Konya demiryolunun Ankara hattından bir süre sonra açılmasını, İlber Ortaylı Eylül 1981 Seminer Bildirimlerinde "*Osmanlı demiryolunu İ.Tekeli'nin bir ağaç modeli'ne benzettiğini söyler. "Bu ağacın dallarından birisi Ankara'da son bulmuştur".* demektedir. Halk yoksuldu, ancak yine de demiryolu nedeniyle

Ankara'da bu dönemde zahirecilikten kazanç sağlamış varlıklı tüccarlar oluşmuştur.

1. Dünya Savaşı'ndan çıkan Anadolu, İtilaf Devletleri tarafından kuşatılmış; Mustafa Kemal, Anadolu'ya geçmiştir. Ankara Gar İstasyonu'nda İngiliz askerleri varlık sürdürürken, Ali Fuat Paşa'nın 20. Kolordu Komutanı olarak gelip Ankara halkına Mustafa Kemal'i tanıtmaması ve onun değerlerini aktararak neler yapmak istediğini anlatması üzerinde mutlaka düşünülmesi gerekir. Aynı esnada, Ankara halkı mevcut validen hoşnut değildir ve bu durumu çözüme kavuşturmak istemektedir. Osmanlı Sultanı ile bu durum için görüşmek isterler fakat vezir tarafından engellenirler. Bu engellenme Osmanlı Devleti'nden uzaklaşmalarına neden olur (Ortaylı, 2000).

Bu durum bir kırılma noktasıdır. Halk, yüzyıllarca Ahilik geleneği ile devlet tebaasının bir parçası olmuş, fakat devlet onların isteklerini dinlemek için görüşmemiştir. Ali Fuat Paşa'nın Mustafa Kemal'i anlatması, halkın bütün bu yaşananlardan sonraki desteği, yüzyıllardır kimi zaman önünü açan kimi zaman ise tıkayan konumu ve demiryolu vesilesiyle Ankara, artık kurtuluşun başkenti olmak yolunda Mustafa Kemal'i davet ederek adımını atmıştır. Mustafa Kemal geldikten sonra, silah arkadaşlarının parasızlık sorununu çözmek için halktan vergi alınması düşüncelerine, bütün yoksulluğa ve çaresizliğe rağmen karşı çıkar ve halktan yalnızca borç ve bağış kabul edilebileceği emriyle kurulacak olan meclisin borç senetleri verilir. Bu, halk için bir değer ve güven unsurudur.

-2. Katman kültür kodu: Ahilik, ezilmişlik, çaresizlik, acı, güven.

3. Katman: Cumhuriyet yılları. Cumhuriyetin ilânından sonra Ankara'da ve Anadolu'da yeni bir dönem başlar. Savaştan zaferle çıkmış Ankara, artık Cumhuriyetin başkentidir. Cumhuriyet kurulmuştur fakat Anadolu ve Ankara yoksuldur, teknolojisi eskidir ve yeniden yapılanmaya ihtiyacı vardır. Cumhuriyetle gelen önemli yenilik, 24 Temmuz 1924 tarihinde konulan ilk yataklı vagonudur. Başkente gelen yabancı devlet elçileri bu vagonları geceleri otel olarak kullanmaktadırlar. Bir yayında Ankara halkının, sabah akşam

istasyon yolunda gezintiye çıkararak, onların neler yaptıklarını izledikleri anlatılmaktadır (Yavuztürk-Mungan, 2010).

Bozkurt Güvenç, Osmanlı Devleti'nin sonrasızlık inancı üzerine kurulduğunu söyler ve ekler: ama dünya durmuyordur, dönüyordur ve toplumsal koşullar değişiyordur (Güvenç, 1994:191). Değişen bu koşulların geldiği noktada, Batı Rönesansı'nın 17. yüzyıl bilimsel buluşları ve 18. yüzyılın Aydınlanma Çağı'nı yakalaması gerekiyordu. Bu durum Cumhuriyeti yeniden yapılanmaya götürecektir. Özellikle Ankara yeni ulus ile birlikte yoktan var olmaya başlar ve öncelikli yapıların arasında, kentin giriş kapılarından biri olma niteliğini taşıyan Ankara Garı inşa edilir.

- 3. Katman kültür kodu: Özgürlük, beraberlik, umut, güven.

Her üç katmandaki kodları değerlendirecek olursak ilk katmanda yer alıp ikinci katmanda yok olan özgürlük, üçüncü katmandaki Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyetin kurulması ile birlikte tekrar oluşmuştur. Birinci ve ikinci katmanlarda yer alan Ahiliğin, Kurtuluş Savaşı esnasında özgürleşme yolundaki önemli etkenlerden biri olduğu görülmektedir. Küçük gruplar ile varlığını sürdüren Ahilik müessesesinin yeni devlet kavramı ile birlikte güvene dönüştüğü izlenmektedir. Artık halk kendi hakkını küçük topluluklar arasında korumak yerine devlet kurumlarında savunacağı duruma gelmiştir. Bu umut ve güven veren yapısal bir değişimdir ve zaman dardır.

Bütün bu nedenlerle "1937 yılında yapımı tamamlanan Ankara Merkez Gar Binası"nın yapıldığı dönemdeki kültür kodları; özgürlük, beraberlik, umut ve güvendir.

2.7. Kültür Kodlarının Gar Binası Üzerindeki Etkileri

Cumhuriyetin en önemli yapılarından biri olarak adlandırdığımız bu yapının inşasına etki eden kodları incelerken, bu kodların yapı üzerindeki etkilerini araştırmak, aslında kökenini araştırmak anlamına gelmektedir. Bu bize göre; o

yapının yapılışına neden olan özü araştırmaktır. Bu öze ulaşmak için izlenen yolda bulunan kodların; özgürlük, beraberlik, umut ve güven olduğunu düşündüğümüzü önceki bölümde belirtmiştik.

Bölüm 1.5'te yer alan (Şekil 2) Umberto Eco'nun " *Anlatım-İçerik ve Mekan/Malzeme - Anlam* " ile kültürel kod ilişkisine dayanarak; Ankara Garı'nda kullanılan malzemeleri ve bunların nasıl kullanıldığını kültür kodlarıyla eşleştirip incelemeyi bir tabloyla sürdürürsek;

Tablo 2. Ankara Gar Binası'nın Malzeme ve Mekanların kültür kodları ile eşleştirildiği Tablo (1935-1937)

	Malzeme Adı	Mekan Unsurları	Kullanım Yeri	Bunu Karşılıyan Kod
1		Yapının Kendisi		Özgürlük, Umut, Beraberlik
2		Giriş Holü		Beraberlik, Özgürlük
3	Hereke Taşı, Andezit Taşı, Marmara Mermeri	Sütunlar, Zemin, Duvar Kaplamları	Giriş Sütunları, Bina Dış Yüzeyi, Hol Zemin	Beraberlik, Özgürlük
4	Çelik	Makaslar	Giriş Holü Çatısı	Güven, Beraberlik
5	Buzlu Cam+Şeffa Cam	Açıklıklar (Makas Üst Ve Alt Açıklık-Kapı Pencere Boşlukları)	Giriş Holü Çatısı- Giriş Holü Doğu Ve Batı Duvarları	Özgürlük, Güven, Beraberlik
6	Afiş	TCDD Afişler		Umut, Özgürlük, Beraberlik

Özgürlük ve beraberliğe giden yolda yeni ulusun söz sahibi olabilmesi için kendisi üzerinde söz söyleme hakkı olduğunu düşünen medeniyetlerin seviyesine gelmesi ve bunun için yol alması kaçınılmaz görünmektedir. Bunun için 1932 ve 1936 yıllarında 1. ve 2. Beş yıllık kalkınma planı hazırlanır. Amaç, demir-çelik ve sanayileşme alanlarına öncelik verilmesidir. Bu politikanın en önemli çalışması; 10. Yıl Marşı'nın sözlerinde de yer alan "*Demir ağlarla ördük, anayurdu dört baştan*" sloganının da işaret ettiği gibi demiryollarının inşası olmuştur. Bize göre bu durum, söz konusu yapının inşasındaki zamanlamanın en önemli etkenlerinden biridir.

1- Yapının kendisi: Bu yapının yeniden inşasına neden olan etkenlerden en önemlileri özgürlük, beraberlik ve umut kodlarının kullanımınıdır. Özgürlüktür; çünkü devletin sanayileşme ile yurtiçindeki üretimini, o günün koşullarıyla en kısa sürede, en uygun ve en ekonomik yoldan demiryollarıyla birbirine bağlaması, kendi ihtiyaçlarını kimseye bağlı kalmadan karşılamasını sağlayacaktır. Bu durum ulusu, hedeflediği medeniyetler seviyesine ulaştırarak, kendi üzerinde etkili olmaya çalışan devletler karşısında onlar için kolay hamle olmaktan çıkaracaktır. Bu bir devlet için özgürleşmedir. Özgürlüğe giden yol ise umudu ve bu umuda yol açan beraberliği ortaya çıkarmaktadır. Ankara Garı'nın mekânsal dönüşümü için ise bu durum, yeni kurulmuş devletin diğer garlarından daha farklı bir anlam taşımaktadır. Çünkü Ankara için geçerli olan bu kodlar, aslında tüm ulus için de geçerli olduğu zaman diliminde ve yeni ulusun başkentinde yer almaktadır. O dönem için, bu beklentilerin bu mekâna yansıtılması, bunu anlatabilecek ve beklentileri karşılayabilecek bir mekân oluşturacaktır. Ülke için yapılan diğer yapılarda önemli yabancı mimarlar seçilirken neden bu yapıda yirmi beş yaşında yeni mezun bir mimar seçilmiştir? "*Bina Kimlikleri Söyleşisi*"nde bir konuşmacının yarışma sonucunda verildiğini söylemesine rağmen aynı söyleşide "*Yıldırım Yavuz*" Şekip Bey'in görevlendirildiğini belirtmektedir (TMMOB., 2009). Bu durum, genç bir mimarın da böyle önemli bir yapıyı yapabileceğine dair güveni göstermektedir. Bu güven aslında Ankara halkının ve Anadolu'nun yeni devlete olan inanç kaynaklı güveni ile başlamış ve dönüşmüştür. Bu yapı, başkent Ankara'nın Anadolu'ya açılan kapısı olmakla birlikte, o yıllarda Anadolu'nun dünyaya açılan kapısı olma niteliğini de taşımaktadır. Demiryollarının kullandığı demir kanatlı tekerlek amblemi de başlı başına özgürlüğün nasıl işlendiğini göstermektedir.



Resim 25. Devlet Demiryollarının amblemi olan kanatlı tekerlek

Kaynak: Demiryolları Müzesi



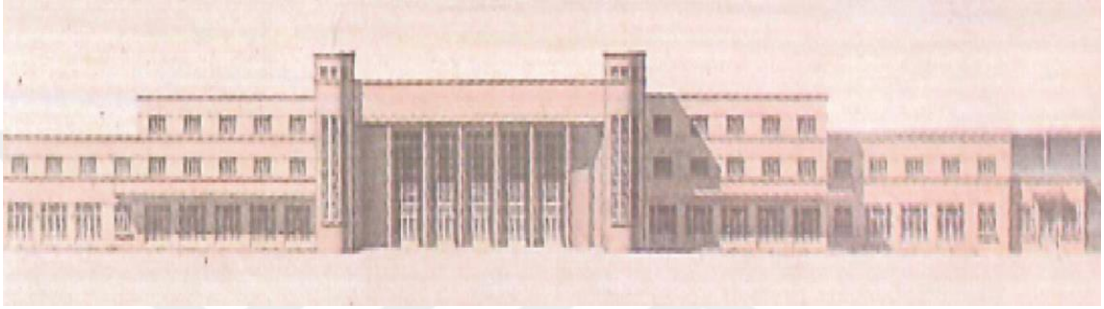
Resim 26. Devlet Demir Yolları vagon tekeri

Kaynak: Devlet Demiryolları 2. Bölge vagon müzesi

Aynı amblemin bir benzeri Devlet Demir Yolları 2. Bölge Açık Hava Vagon Müzesi'nde bulunan bazı vagon tekerlerinde de görülmektedir. Ayrıca Akalın Bey'in Ankara Garı planlarına bakıldığında aynı uçan teker şemasını burada da görürüz.



Resim 27. Devlet Demir Yolları 2. Bölge Vaziyet Planından Ankara Gar Şeması



Resim 28. Şekip Bey'in özgün, ön görünüş çizimi. Karton üzerine, çini mürekkebi ve suluboya-1937

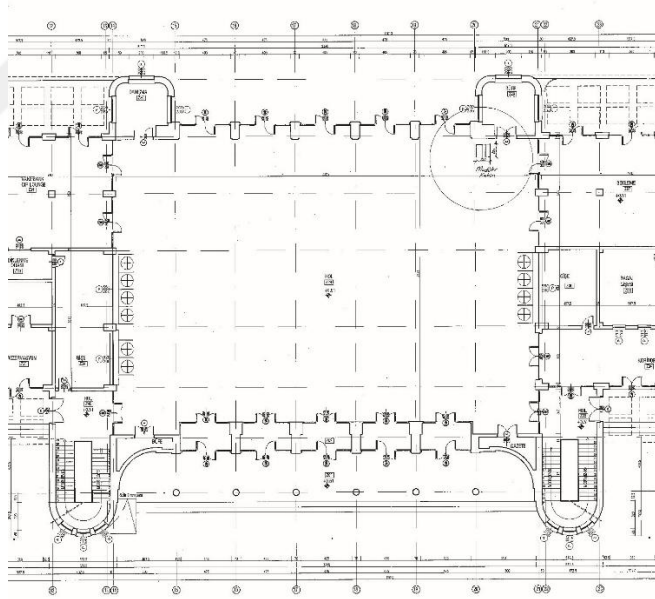
Kaynak: Yavuz, 1993.

Gar'ın orta aksında yer alan giriş kısmını demir teker olarak ve yan kısımları da kanat olarak algılayabiliriz. Sağında ve solunda silindirik merdivenkovalarının yer aldığı giriş bölümünden demiryolu dünyasına girilmektedir. Bu dünya, o dönemin birlik, beraberlik, umut ve özgürlüğünün bulunduğu bir dünyadır.

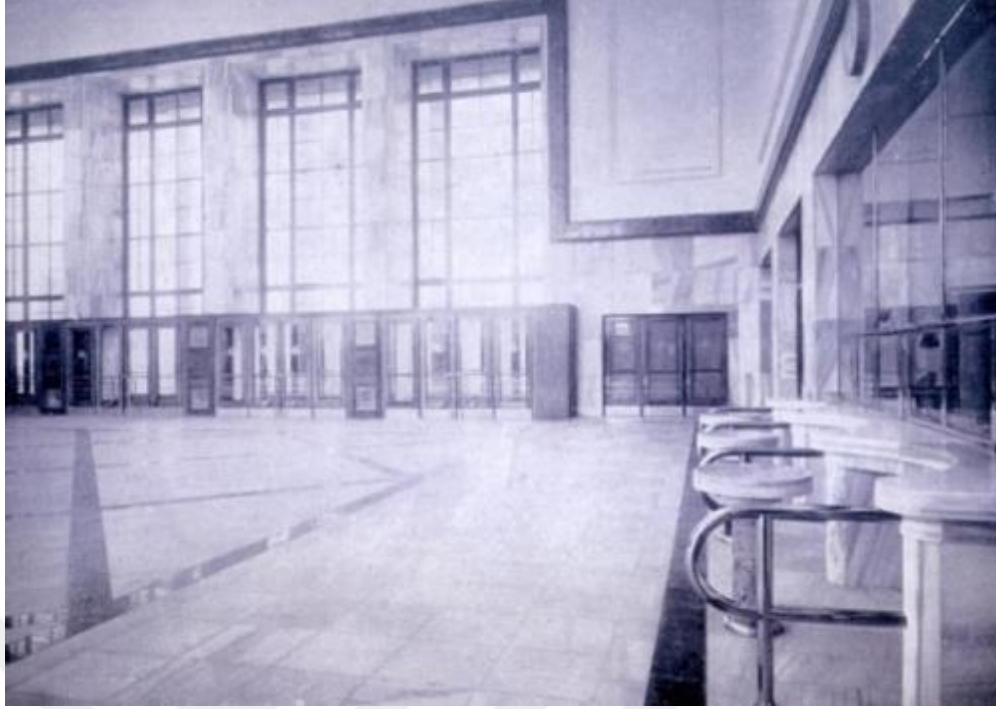
2- Giriş Holü



Resim 29. Ankara Garı Giriş Kısmı Ön Görünüşü



Resim 30. Ankara Garı Giriş Holü Plan



Resim 31. Ankara Garı Giriş Holü

Kaynak: TCDD (1937)

Cumhuriyet tarihimizin devletçilik dönemi olarak bilinen yıllarda yapılmış olan bu yapıya karşıdan bakıldığında gereksiz süsten arındırılmış, dikdörtgen prizmatik kütleleri dikkatimizi çeker. Yapının özellikle o yıllarda tüm dünyayı etkisi altına alan Bauhaus Ekolü'nün yalın çizgilerini taşıdığını görürüz. Sağında ve solunda silindirik merdiven kuleleri bulunan prizmatik giriş kütlelerinin yüksekliği, yan kanatlarda yer alan üç katlı yapının yüksekliğine denktir. Bu 23 x 33 metre boyutlarında taban alanı olan, 12 metre yüksekliğinde bir açıklıktır. 1. maddede belirtilen, demiryolu tekerinin içine giren kişiyi, devletin gücünü simgeleyen anıtsal ölçekli bir izlenimle karşı karşıya bırakır. Bu, insan ölçeğindeki bir varlık için gücün, dolayısıyla yeni devlet için güçten kaynaklı özgürlüğün ve bir arada bulunmanın (beraberliğin) anlatımıdır. Bu alanda bu yapıya ait kodlardan birisi olan beraberlik duygusunu yaratan, bu boyuttaki bir alanın tek açıklıkla geçilmiş olmasıdır. O dönemde oluşturulan bu büyük açıklık, Anadolu'dan gelen ve Anadolu'ya giden tüm vatandaşların birleşim noktasıdır ve tüm Anadolu'yu kucaklayan bir simge niteliği taşımaktadır.

3- Giriş Sütunları: Zemin ve duvar kaplamaları olarak Hereke taşı, Andezit taşı ve Marmara mermerinin kullanılması;



Resim 32. Ankara Garı Giriş Sütunları

Kaynak: Kamera . (2018)

-Hereke taşının kullanılması; Ankara Garı'nın girişini tanımlayan kolonadları oluşturan sütunların alt çapları 75 santimetre ve yükseklikleri 10'ar metredir. Her biri masif, iki metrelik beşer parçadan oluşan bu sütunlar Hereke taşından yapılmıştır. Sütunların üzerinde yer alan kornişte ise yine aynı taşın kaplama olarak kullanıldığı görülmektedir. Hereke taşının çıkartıldığı ocaklar ile ilgili Kocaeli Tarihi Sempozyumu'ndaki bildiride;

“Hereke puding ocakları, Hereke tren istasyonu civarında, demiryolunun hemen üstünde bulunmaktaydı ve Mağara Burnu'na kadar uzanmaktaydı. Hereke taşları, açık griden koyu griye, muhtelif renklerdeki çakılların kalkerli çimento ile birleşmesinden meydana gelmiştir”. Hereke taşının İstanbul başta olmak üzere tarihi yapılarda sıklıkla kullanıldığı görülmektedir. Özellikle Sultanahmet Camii iç avlusundaki 80 santimetre çapında ve 5 metre boyundaki yekpare sütunlar dikkat çekicidir. Beyazıt Camii revakları, Eminönü Birinci Vakıf Hanı ve Ankara Garı kaplamaları Hereke pudinginin

kullanıldığı diğer yapılardır. Hereke pudingleri, Osmanlı Dönemi'nde İstanbul'un abidevi yapılarında sıklıkla kullanılmıştır. (Kahraman ve Arıkan, t.y.).

Hereke taşının daha önce de sıklıkla kullanıldığı belirtilmektedir. Denenmiş bir taştır. 80 santimetre çapından 5 metre uzunluğa kadar yekpare masif sütunlar yapılabilir. Hereke taşının bu tür yapılarda kullanıma uygun olması ve blok işlenmiş taşların, tren yolu taşımacılığı sayesinde kolay ve ucuz taşınabilir olması Hereke taşı kullanımının önemli nedenlerinden biridir. Anayurdun dört baştan demir ağlarla örülmesini öngören bilincin, demiryolu hattının bulunduğu bir bölgenin taşı olan Hereke taşını kullanması, belirlediğimiz kültür kodlarından biri olan beraberlik kodunu göstermektedir.

- Bina betonarme iskeleti üzerindeki cephe kaplamaları olarak andezit taşının kullanımı;



Resim 33. Üç farklı taş ilişkisi



Resim 34. Saçak Altı

Yapının tüm betonarme iskeletinin taş ile kaplanması, anıtsal görünüm yanında yıpranmaya karşı bir önlem teşkil etmektedir. Yekpare görünümlü süssüz yüzey, bu yapının tasarımında rol oynayan Bauhaus anlayışında görülen sadeliğin sağlanmasında önemli bir etkidir.

Cephe kaplamalarında kullanılan andezit taşının o dönemde çimentoyla karıştırılarak, saçak altları gibi kaplama yapmanın zor olduğu yerlerde de kullanıldığı görülmektedir (Yavuz, 1993). Bu durum yapıya kesintisiz bir etki kazandırmaktadır. Andezit taşının kültür kodunu ilgilendiren yönü üzerinde düşünülürse; andezit taşı, diğer adı ile Ankara taşı, yapının bulunduğu alan civarından çıkmaktadır. Yerlidir. Dolayısı ile ekonomiktir. Ve bu nedenle m² bazında en fazla bu taş kullanılmıştır. Söz konusu malzemenin bu yapıda süssüz ve kesintisiz bir yüzey yaratıyor olması, kırıklara ayrılarak çimento ile karıştırılıp siva olarak kullanılabilmesi yapının genelinde bütünlük hissi

sağlamıştır. Yapı, II. Abdülhamit döneminde yapılan Sirkeci Garı gibi süslü Oryantalist bir yapı değildir. Büyük açıklıklar geçilmiş olmasına rağmen insan üzerinde ihtişamdıan çok, sade ve Anadolu'nun bütüncül ve yalın etkisini yansıtır. Bu malzemedede hem yerli ve yöreye ait olduğu için hem de kesintisiz yüzey etkisiyle yapının genelinde bütünlük hissini ortaya çıkardığı için beraberlik unsurunu görebiliriz.

- Zemin ve duvar kaplaması olarak Marmara mermerinin kullanılması;



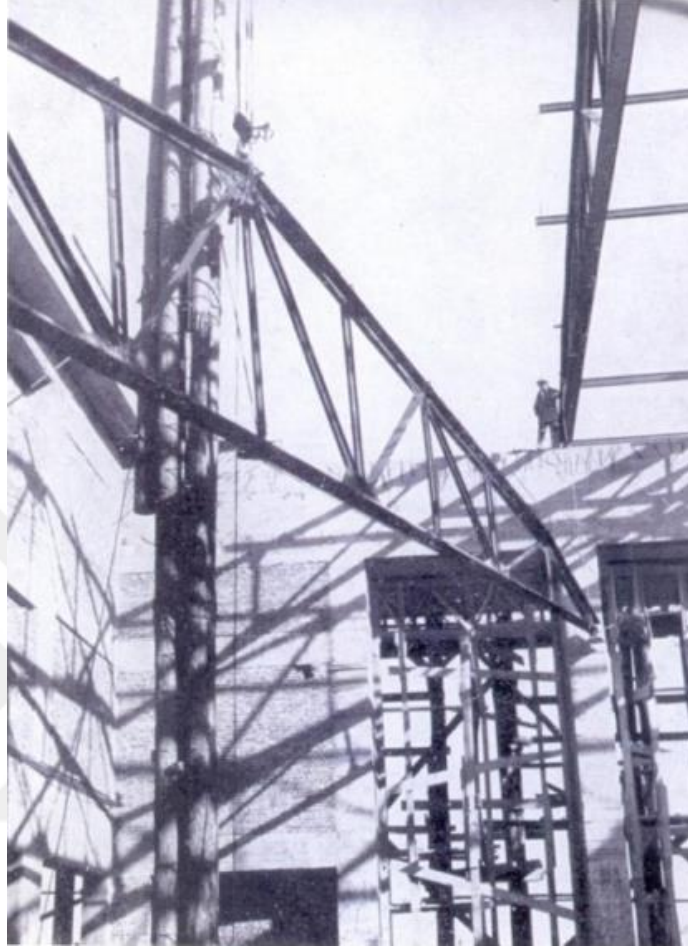
Resim 35. Zemin de ve duvarda kullanılan Marmara mermeri

Ankara Garı'nın zemin ve duvarlarında yoğun miktarda Marmara mermeri kullanılmıştır. Bu yapıda neden bu kadar yoğun kullanıldığına bakarsak, Marmara mermerinin çıkarıldığı bölgede, 1912 yılında ülkemizin ilk mermer fabrikasının kurulduğunu görürüz. Bu fabrika Marmara Adası'nın Saraylar Beldesi'ndedir ve Türkiye'nin buharla çalışan ilk mermer fabrikasıdır. Bu bölgede 2700 yıldır taş işlenmektedir. O zamanın armatörü Paşabahçeli Hakkı Bey ile Manizade'den bir kişinin ortaklığıyla İngilizlere inşa ettirilen fabrika 1912'de işletmeye açılır ve ortaklar arasındaki anlaşmazlıklardan dolayı 1930 yılında yine mermer işiyle ilgilenen Salih Sabri Karagözoğlu'na satılır. O yıllarda Ankara yeniden kuruluyordur ve Türkiye'de tek mermer fabrikası olarak bu fabrika vardır. Fakat fabrika tam kapasite ile çalışmadığı için İtalya'dan da mermer getirilmektedir. Salih Sabri Karagözoğlu fabrikayı aldıktan sonra Atatürk'e kadar çıkar ve böyle bir fabrikayı aldığını, mevcut olan ihtiyaç ve talebi

karşılayabileceğini söyler. Bunun sonucunda İtalya'dan Türkiye'ye mermer ithalatı durdurulur. Böylece o dönemde, bu yapı da dâhil olmak üzere Türkiye'nin her yerinde bu mermer kullanılmaya başlanır (<http://www.marbleport.com/madencilik-kulturu/61/turkmermerciliginin-ilk-fabrikasi>).

Bütün bu araştırmalar göstermektedir ki; kolon ve kornişlerde kullanılan Hereke taşı, cephelerde kullanılan Ankara taşı ve zemin ile duvarlarda kullanılan Marmara mermeri yerli malzemelerdir. Bu malzemelerin birbiri ile uyumuna dikkat edilmiş olması kadar, millî olmasına da dikkat edildiği ve bunun önünün açılması için o dönemde bazı yasalar çıkarıldığı görülmektedir. Bu durum bize, incelemekte olduğumuz kültür kodlarından beraberlik ve özgürlük ile ilgili kodları göstermektedir. Çünkü Türkiye Cumhuriyeti Devleti artık hiçbir devletten bir şey beklemeden kendi ihtiyacını kendisi karşılayabilmekte ve bunu birlik ve beraberlik içinde yapmaktadır.

4- Çelik Makaslar:



Resim 36. Giriş holünün Çatı Makasları yerlerine Konurken

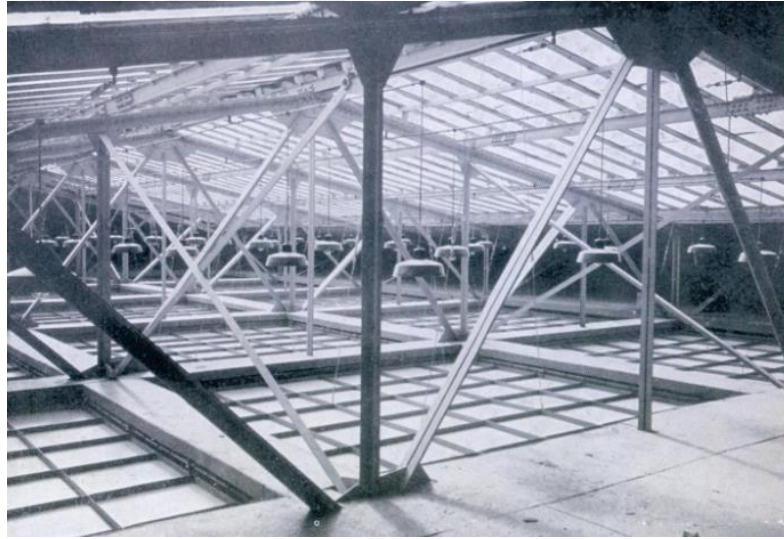
Kaynak: TCDD (1937)

Ankara Gar'ı giriş holünün çatısındaki 23 metre açıklık, 6 adet çelik makasla, ortada kolon kullanılmadan geçilmiştir. Bu açıklığın çelik ile geçilmesi ve bu sayede ortada kolon kullanılmaması, aynı çatı altında, çok insanı toplama olanağı sağlamasının yanı sıra bu alana bütünlük hissini katmış ve kesintisiz bir görüş kazandırmıştır. Bu sayede giriş holü “*tuzaksız*” ve şeffaftır. Geçmek için karanlık alanların aşılması gerekmez. Tuzaksız ve şeffaf tanımı için Lefebvre, “*Eserin Amacı*” adlı bölümün “*şeffaflık yanılması*” kısmında, aydınlık kavranabilir mekân hakkında;

“Mekân mı? Aydınlık, kavranabilir mekân, eyleme kendi serbest alanını sunar. Mekân içinde gerçekleşen şey karşısında düşünce hayran kalır: Düşüncenin bir niyet (ya da taslak ; bu iki kelimenin yakınlığının bir anlamı vardır) içinde cisimleşmesi. Niyet, icat etme yetisine sahip olan zihinsel faaliyet ile gerçekleştirme yetisi olan toplumsal faaliyet arasında sadık bir aracı olarak hizmet eder; niyet mekân içinde yayılır. Şeffaflık yanılması, gizli derinlikleri, tuzakları olmayan mekânın masumiyeti yanılmasıyla örtüşür. Saklı, gizli, dolayısıyla tehlikeli olan ise şeffaflığın zıddıdır; seyrettiği şeyi aydınlatan tinin gözüyle bakış, şeffaflığı kavrar. Kavrayış algıladığı şeyi, nesnesini, karanlık bölgelerden aydınlık bölgelere, aşılamaz engel olmadan geçirir; nesneyi ya keskin bir ışıkla kat ederek ya da bazı önlemlerle, karanlıktan aydınlığa dönüştürerek, yerini değiştirir. Böylece, toplumsal mekânla, zihinsel mekân, düşünülen yerlerin mekânıyla konuşulan yerlerin mekânı aşağı yukarı örtüşmüş olur” (Lefebvre, 2014). s.57-58.

Lefebvre'in tanımladıkları önemlidir. Ankara Garı holünde benzer niyetle yaratılan kesintisiz görünümdeki bütünlük duygusu Anadolu'dan gelen ve giden herkesi kucaklamaktadır. Bu malzemenin kullanılması ve sağladığı bu olanaktan yararlanılması beraberlik ve güven kodunu göstermektedir.

5- Açıklıklar - Makas üst ve alt açıklık - Kapı pencere boşlukları;



Resim 37. Çatı arasından görünüş

Kaynak: TCDD (1937)



Resim 38. Giriş holü

Kaynak: TCDD (1937)

Ankara Garı giriş holünün, çatı makas üst ve alt kısımları buzlu camlar ile kapatılmıştır. Ayrıca doğu ve batı yönünde yerden tavana kadar olan beşer adet kapı-pencere açıklıkları ile birlikte giriş holünün mümkün olduğunca doğal ışık alması planlanmıştır. Yıkılmış olan eski istasyon binasının kendi içine dönük hissini uyandıran küçük pencere açıklıklı yapısı düşünülürse, 2. Gar Binası'nın giriş holünün bu kadar aydınlık ve açık olması, Ankara'nın güven, beraberlik ve özgürlük kodlarının bu alana yansıtıldığını göstermektedir. Güvendir; çünkü devlete gösterilen güven, bu açıklıkların korunabilir olduğunun da teminatıdır. Beraberliktir; çünkü Başkent'in Anadolu'ya bağlanan çıkışının son, girişinin ilk kapalı mekânsal boşluğudur ve herkesi kucaklar. Özgürlüktür; çünkü bu kapalı boşluk, kapalı olmasına rağmen, giriş ve çıkış yönünde açık olduğu gibi üstten de açıktır. Bu da bu kodları burada anıtsallaştırır ve sonsuzluğa aidiyet ruhunu yansıtır.

6- TCDD Afişler ve Yarışma: Ankara Garı'na ait kültür kodlarını incelerken bu yapı için yapılması planlanan sanat eserleri ve TCDD afişlerine de bakmak yerinde olacaktır. Ankara Garı'nın açılışından sonra Atatürk'ün isteği ile Gar

Binası'na konmak üzere yarışmaya çıkartılmış yağlıboya tabloların yarışmayı kazanmamış olanların örneklerinin, gardaki Atatürk Müzesi'nde saklandığı görülmüştür. Oysa Yıldırım Yavuz'un, "Ankara Garı ve Mimar Şekip Sabri Akalın" adlı makalesinde yarışmayı kazandığını bildirdiği, 4 x 21 m. boyutlarındaki "Lozan'dan Evvel" ve "Lozan'dan Sonra" adlı Nurettin Ergüven imzalı tabloların örneklerine rastlanmadığı gibi herhangi bir yayında da bu tablolara ait görseller bulunamamıştır.



Resim 39. Gişelerin üzerindeki tablo yerleri, 2018

Gişelerin üzerinde, alçı profiller ile sınırlandırılmış karşılıklı iki duvar boşluğundan, binanın projelerini tasarlarken bu alanlara resim konmak istendiği anlaşılmaktadır.

Yıldırım Yavuz, Lozan'dan Evvel adlı ilk tablonun, 27 Ağustos 1922'deki Büyük Taarruz'un sabahını gösterdiğini ifade etmiş; ortada beyaz bir at üzerinde, kalpaklı Atatürk'ün sağ elini uzatmış halde ve taarruzun diğer önemli kumandanları ile birlikte resmedildiğini belirtmiştir. Ona göre;

"Solda, önde cephan taşıyan süvariler hücum halindedir. Arkada, sağda cephan taşıyan kadın ve yaşlı erkekler görülmektedir. Devrimleri konu alan Lozan'dan Sonra panosunun ortasında yine Atatürk sivil giysilerle yer almakta, sağında ve solunda kız ve erkek üniversite öğrencileri görülmektedir. Panonun sol kanadında demiryolları, köye giren tren, betonarme köprüler, liman ve su işleri gibi bayındırlık faaliyetleri; orta fonda tarım ve endüstrideki gelişmeler; sağ kanatta da modern Ankara'daki imar

faaliyeti, şoseler, yollar ve havacılıktaki gelişmeler yer almıştır” (Yavuz, 1993).

Bu tablolarla ki Yıldırım Yavuz’un tasvirleri şöyle yorumlanır:

Lozan’dan Evvel adlı tabloda, Büyük Taarruz sabahında beyaz atın üzerinde ileriye gösteren Atatürk tasviri, Mustafa Kemal başkanlığında, geleceği, yani diğer adıyla umudu ve özgürlüğe giden yolu anlatmaktadır. Yine aynı tablodaki hücum halindeki cephe taşıyan süvariler ve yine cephe taşıyan yaşlı kadın-erkek betimlemeleri topyekûn millet olmayı birlik ve beraberliği göstermektedir. Lozan’dan Sonra adlı tabloda ise Atatürk’ün yanında yer alan öğrenciler umudu ifade ederken, modern Ankara ve tasvir edilen gelişmeler ise bağımsızlığı, dolayısıyla özgürleşmeyi simgelemektedir.

Tamamlandıktan sonra bu tabloların yerine neden konmadığı bilinmemekle birlikte, bu alana bu içerikli tabloların konulması için yer ayrılması ve böyle bir yarışma düzenlenmiş olması, devletin kazanılmış olan Kurtuluş Savaşı’nın sonucu olan umut, beraberlik ve özgürlük duygularını ve buna bağlı olarak bu kodları, bu yapının içinde var etmek istediğini göstermektedir. Bu tablolardan başka, 2. Ankara Garı’nın yapılışından daha sonraki döneme ait olmakla birlikte, TCDD’nin demiryolculuğunu destekleyen ve dolayısı ile umut, birlik ve özgürlük duygularını öne çıkaran bazı afişlere rastlanmıştır. Bunlardan bazıları şunlardır:



Resim 40. Devlet Demiryollarının 1950 yıllarıda hazırladığı afişler

Kaynak: Demiryolları Müzesi

Devlet Demiryolları, 1950 yılında hazırladığı afişte, 1950 yılında 53 milyon yolcu taşıdıklarının, 1954 yılında 63 milyon yolcu taşımaya amaçladıklarının ve yolcu kapasitesini arttırarak dünyayı dolaşacaklarının mesajını vermektedir. Bu gelişmeye ve demiryolculuğun tüm mesafeleri birleştireceğine dair olan umudu, beraberliği göstermektedir. Ayrıca demiryollarının tüm dünyayı hızla birbirine bağlayacağı ve özgürleştireceği, düşüncenin ötesine bu afişlerle geçmiş ve reklam olarak kullanılmıştır. O dönemlerdeki demiryolculuğun popülaritesi tüm yurdu sarmış ve önemli propagandalardan biri halini almıştır. Bu afişler o dönemde, ülkenin demiryoluna verdiği önemi; umut, beraberlik ve özgürlük kodlarını göstermektedir ve bu kodlar Ankara Garı'nda bulunmaktadır.

SONUÇ

Bu çalışmanın sonunda anlaşılmaktadır ki, insanın var oluşundan bu yana kendi varlığını sürdürebilmek adına inşa ettiği tüm alanlar ve bu alanları oluşturan yapılar, kendini yaratanın nesiller boyunca taşıdığı ve etkilendiği izleri taşımaktadır. Bu izlerin üzeri örtülü olabilir ve ilk bakışta görülmeyebilir.

Bizler, topluma ait olduğunu düşündüğümüz eserlere bakarken ve onları değerlendirirken, var olan nesnelliğin ötesini nasıl görebiliriz ve bu gördüğümüzü başka nesillere nasıl aktarabiliriz? kaygısıyla hazırlanan bu çalışma için, Cumhuriyet'in önemli bir değeri olduğu düşünülen "Ankara Garı" binası ile yola çıkılmıştır. Biz bu yapının kendi nesnelliği içindeki asıl olanın araştırılmasının ancak "kültür kodları" nın yardımı ile yapılabileceği kanısındayız. Bunu ancak, karşımızda duran yapıya bakıp soru sorarak gerçekleştirebiliriz. Ancak yapıldığı zamanın dışına çıkıp, başka bir şey olmuş olan bu yapı sorularımızın cevabını verebilir. Onun üzerinde kullanılan ve artık bir bütüne dönüşmüş olan malzemeler, bize nedenlerini anlatmaktadır. Bu malzemelerin ve kullanım biçimlerinin, bulunduğu zamana aidiyeti ve süreç içerisindeki yeri bize yol göstermektedir.

Bu araştırmadan, 1. Gar Binası'nın zorunluluktan dolayı Anadolu'ya ait olmayan farklı bir kültür tarafından inşa edildiği anlaşılmaktadır. Anadolu için ihtiyaç ve ileri teknoloji olan demiryolu teknolojisi, onu burada inşa eden ülkeler için eskimiş bir teknolojidir. Demiryolu ihtiyacının karşılanması dışında Anadolu'ya ait herhangi bir veri taşımayan, kendi içine dönük küçük pencere açıklıkları olan, kendi halindeki "İstasyon Binası" Cumhuriyetle birlikte yıkılmış ve yerine 2. Ankara Gar Binası yapılmıştır. 2. Gar Binası yapılırken, ilk istasyon binası ile birlikte yapılan Atatürk Konutu olarak kullanılan ilk Direksiyon Binası korunmuş ve yeni bina yanına yapılmıştır. O tarihten bugüne, bu binanın korunmasının nedeni, söz konusu yapının hizmet ettiği değişime etki eden kararların bazılarının burada verilmiş olmasıdır. Bu değişimi anlamak için kullandığımız

anahtarlar ki, biz bunlara “*kodlar*” diyoruz, bu yapının yapılmasına neden olanlardır, yani asli unsurlardır.

Bir varlık olarak insan, kendi yarattığı kültürün içinde yaşarken kodlar, insanın kendi iç dünyasını oluşturan etkileriyle eserlere yansır. Varlık, yarattığı eserlerde kendi gerçeğini ne kadar doğru ifade ederse, o derece başarılı olur. Burada söz edilen başarı, o varlığı ne kadar doğru yansıttığıdır. Belki, var olanla birlikte, olması gerekeni de ifade etmelidir. Burada olunması istenilen, değişen zamanın içinde yer almak talebine de karşılık gelebilir. Beklenen ise bunu yaparken, geçmişten gelen gerçeğe, sonuç niteliği taşıyan eserde bunların doğru biçimde yan yana konmasıdır. O yıllarda 1. İstasyon Binası yerine yapılan 2. Gar Binası’nda bütün bunlar tanımlanmadan yapılmış olsa da toplumun ve bunu oluşturan insan varlığının gözetilerek yapıldığı görülmektedir. Bu durum, insan varlığının ve zaman içindeki yerinin gözetilerek tasarlandığı yapılarda, eseri nesnellikten çıkarmaktadır.

KAYNAKÇA

- Akgün, S.K. (2000). *Kurtuluş Savaşı'nın Mekânsal Stratejisi ve Ankara'nın Başkent Seçilmesi Kararının İçeriği*.- Eylül 1981 Seminer Bildirimleri-Derleyen Aysıl Tükel Yavuz. O.D.T.Ü. Ankaralılar Vakfı.
- Alemdar, K. (2000). *Seyahatnamelerde Ankara*. Eylül 1981 Seminer Bildirimleri-Derleyen Aysıl Tükel Yavuz. O.D.T.Ü. Ankaralılar Vakfı.
- Ankara Büyük Şehir Belediyesi, (t.y.).*Bir Zamanlar Ankara*. Belya. A.Ş.
- Ankara Vilayet Gazetesi, (2005). *9 Teşrin-i evvel 1301 (21 Ekim 1885)*, No:641. Ankara:Dost Yayınevi.
- Aydın, S. Emiroğlu, K. Türkoğlu, Ö. ve Özsoy, E.D. (2005a). *Küçük Asya'nın Bin Yüzü* .: Ankara. :Dost Kitabevi Yayınları.
- Aydın, S. Emiroğlu, K. Türkoğlu, Ö. ve Özsoy, E.D. (2005b). *Hacı Doğan İmamı Osman Hoca (1852-1953) ile 1951 yılında yapılan görüşmeden, Bağlum 1992, 72) /Ankara: Dost Kitabevi Yayınları, 232.*
- Bachelard, G. (2013). *Mekanın Poetikası*. İthaki Yayınları.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (1290-27 Ağustos). İrade Meclis-i Mahsus, No:2149 Ankara: 19. Yüzyıl, 226.
- Baysar, Z.(2006). Sanatta değişen Dinamikler Merkez-Çevre İlişkisi. Ankara Garı Etkinlikleri. *Hürriyet Gösteri*. (.Sayı.281.Sayf),a 34- 37 ss.Hürriyet Gösteri.
- Berger-Athur, A.A. (2012). *Kültür Eleştirisi. Kültürel Kavramlara Giriş*. Pinhan Yayıncılık.
- Berlin Mimarlık Müzesi (2018), <https://architekturmuseum.ub.tu-berlin.de/index.php?p=79&Daten=158374>, Son Erişim Tarihi: 02.04.2018'de alınmıştır.
- Bozdoğan, S. (2002). *Modernizm ve Ulusun İnşası*. Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari Kültür. Metis Yayınları.
- Cantek, L. ve Şenol, F. (2003). *"Yaban'lar ve Yerliler Başkent Olma sürecinde Ankara*. İletişim Yayınları.
- Cantek, L. ve Şenol, F. (2012). *İcad Edilmiş Şehir Ankara*. İletişim Yayınları.
- Cogito .(1996). *Kent ve Kültürü. Kentin Felsefesi, Victor Hugo (1802-1885)*.Yapı Kredi Yayınları.

- Çadırcı, M. (2000). *Yönetim Merkezi Olarak Ankara'nın Geçirdiği Evrim-* . Eylül 1981 Seminer Bildirimleri. -Derleyen Ayşıl Tükel Yavuz. O.D.T.Ü. Ankaralılar Vakfı.
- Demiryolları Müzesi (2018). *Fotoğrafları*, Ankara.
- Foucault, M.(2011). *Bilginin Arkeolojisi*. Ayrıntı Yayınları
- Güvenç, B. (1994). *Türk Kimliği. Kültür Tarihinin Kaynakları*. Kültür bakanlığı/ İnsanlık Tarihi.
- Güvenç, B. (2015). *Kültürün abc' si*. Yapı Kredi Yayınları.
- Heidegger, M. (2007). *Sanat Eserinin Kökeni*. De Ki Basım Yayım Ltd.Şti.
- Inwood, M. (2014). Heidegger. Dost Kültür Kitaplığı.
- Kahraman, N. ve Arıkan, R. (t.y.). *Başbakanlık Osmanlı Aarşivi Belgelerinde Karamürsel Taşı ve İzmit Bölgesi Diğer Taş Ocakları*. Kocaeli Büyükşehir Belediyesi.
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın Üretimi*. Sel Yayıncılık.
- Loos, A. (2014). *Mimarlık Üzerine*. Janus Yayıncılık.
- Mamboury, E. (2014). *Ankara Gezi Rehberi*. Ankara Üniversitesi Yayınları.
- Okyay, S. (1993). Başkent'in Konukları Sefayla Karşılamanın Kapısı Merkez Ankara Garı. *Arkitekt*, (Sayı408),..Sayfa 54-57ss. Arkitekt.
- Ortaylı, İ. (2000). *19.Yüzyıl Ankara'sına Demiryolunun Gelişi, Hinterlandının ve Hinterland' daki Üretim Eylemlerinin Değişimi*.- Eylül 1981 Seminer Bildirimleri-Derleyen Ayşıl Tükel Yavuz. O.D.T.Ü. Ankaralılar Vakfı.
- Öncül, D. (2008). Ankara Garının sesini Duymak. *Evrensel Kültür*, Sayı. (200), 44-47.
- Pinkard, T.T. (2012). *Hegel*. İş Bankası Kültür Yayınları.
- Rapaille, C. (2009). *Kültür Kodu*. FGP Yayıncılık.
- Rapoport, A. (2004). *Kültür Mimarlık Tasarım*. Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları.
- Sarioğlu, M. (2001). *"Ankara" Bir Modernleşme Öyküsü (1919-1945)*. T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Soykan N. Ömer, Ö. (2008). Uzam Bellek Bağını Açısından Mimarlığa Bir Bakış./ Yem Yayınları. *Zaman-Mekan*, .Sayfa.34-39.Yem Yayınları.
- Şenyapılı, Ö.(2013). *Geçmişten Bugüne İsim İsim Ankara*. Boyut Yayıncılık.

- TCDD, (1937). *Fotoğrafla Yeni Ankara Garı*. TCDD
- Tekeli, D. (2007). *Cumhuriyetin Binaları.50.Yılda 50 Eser*. İnşaat Mühendisleri Odası. TMMOB.
- Tekeli, İ. (2007). *Programlı Kalkınma Projeleri*. 50.Yılda 50 Eser. İnşaat Mühendisleri Odası. TMMOB.
- TMMOB. (2007). *İnşaat Mühendisleri Odası. (2007) 50.Yılda 50 Eser*. Mattek Matbaacılık.
- TMMOB. (2009). *Bina Kimlikleri Söyleşileri-1: Gar Kompleksi* Ankara: TMMOB., Mimarlar Odası Ankara Şubesi.
- TMMOB. Mimarlar Odası. (2011). *Cumhuriyetin Mimarlık Mirası*. Mimarlar Od.
- Tunalı, İ. (2012). *Tasarım felsefesi. Tasarım modelleri ve Endüstri tasarımı*. Yem Yayınları.
- Tunçer, M. (2001). *Ankara (Angora) Şehri Merkez Gelişimi (14.-20.YY)*. T.C.Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Uğurel, Ü.N. (2017). Yeni Başkent'in Oluşumu.Sayı: *ODTÜ'lüler Bülteni*, (274), .Sayfa.24-25ss.ODTÜ'lüler Bülteni.
- Ural, Ş. (2008). İç içe Geçmiş Zamanlar. Yem Yayınları, /*Zaman-Mekan*, (.Sayfa.16-32).Yem Yayınları.
- Vekam. (2017). Sivil Mimari Bellek Ankara 1930-1980. Koç Üniversitesi/, Vekam.
- Yavuz, E. (2000). *7419.Yüzyıl Ankarasında Ekonomik Hayatın Örgütlenmesi ve Kent-İçli Sosyal Yapı*. Eylül 1981 Seminer Bildirimleri-Derleyen Aysıl Tükel Yavuz. O.D.T.Ü. Ankaralılar Vakfı.
- Yavuz, Y. (1993). Ankara Garı ve Mimar Şekip Sabri Akalın, *Ankara Dergisi*, Milli Kütüphane Yer No: 1990 SB 119.
- Yavuztürk-Mungan, G. (2010). *Bir Garın Tarihinde Yolculuk: Ulus'la Buluşma IV: An(a)kara'yı Dolaşıyor*. Vekam Library &Archive.
- Yetkin, S. ve Kemal, K. (2007). *Estetik Doktrinler*. Palme Yayıncılık.

İnternet Kanakları

- Erzurum'un İşletmeye Açılışı, Maarif Matbaası, 1939, Ergin Tönük koleksiyonu, <http://users.metu.edu.tr/tonuk/E40003/Ankara/Ankara> Son Erişim Tarihi: 22.04.2018'de alınmıştır.

<http://euljss.eul.edu.tr/euljss/si322.pdf> / 2018 / EUL Journal of Social Sciences (III:II) LAÜ Sosyal Bilimler Dergisi December 2012 Aralık / Bir İletişim Biçimi Olarak Gösterge Bilim / Bilgehan Çağlar, T.C Avrasya Üniversitesi Halkla İlişkiler ve Tanıtım programında Öğretim Görevlisi

<http://mani-dar.blogspot.com.tr/2012/09/laurence-olivier-hamleti-canlandryor.html>, Son Erişim Tarihi: 18.04.2018'de alınmıştır.

<http://mani-dar.blogspot.com.tr/2012/09/laurence-olivier-hamleti-canlandryor.html>, Son Erişim Tarihi: 18.04.2018'de alınmıştır.

<http://tjs.istanbul.edu.tr/makale/1043> / (2018) Sosyoloji Dergisi, 3. Dizi, 21. Sayı, 2010, 199-210 / EMİLE DURKHEİM VE KÜLTÜR SOSYOLOJİSİ / Doç. Dr. Koksal Alver' / Doç. Dr., Selçuk Univ. Fen Edebiyat Fak. Sosyoloji Böl.

<http://www.kocaelitarihsempozyumu.com/bildiriler2/127.pdf>, Son Erişim Tarihi: 18.04.2018'de alınmıştır.

Marbleport, (2018). <http://www.marbleport.com/madencilik-kulturu/61/turk-mermerciliginin-ilk-fabrikasi>, Son Erişim Tarihi: 18.04.2018'de alınmıştır.

Tarihten Bugüne Düşen Notlar:31 Aralık 1892;
<http://lcivelekoglu.blogspot.com.tr/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html>, Son Erişim Tarihi: 15.04.2018'de alınmıştır.

Yalçın, N. (2017, 24 Ocak). <http://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/necati-yalcin/istasyondaki-ev-direksiyon-binasi-40344024>.

<http://tjs.istanbul.edu.tr/makale/1043/>

EKLER

Ek-1. Turnitin Raporu



KÜLTÜR MEKÂN TASARIM
BAĞLAMINDA KÜLTÜR
KODLARININ (1891) 1. ve (1935-
1937) 2. GAR BİNASI'NİN
ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Yazar Beyhan Zağnos Önder

Gönderim Tarihi: 19-Tem-2018 03:41PM (UTC+0300)

Gönderim Numarası: 983685950

Dosya adı: RININ_1891_1._ve_1935-1937_2._GAR_B_NASI_NIN_ZER_NDEK_ETK_S.pdf (3.44M)

Kelime sayısı: 10694

Karakter sayısı: 72013

KÜLTÜR MEKÂN TASARIM BAĞLAMINDA KÜLTÜR KODLARININ (1891) 1. ve (1935-1937) 2. GAR BİNASI'NİN ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

ORJİNALLİK RAPORU

%5 BENZERLİK ENDEKSİ	%4 İNTERNET KAYNAKLARI	%0 YAYINLAR	%1 ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ
--------------------------------	-------------------------------------	-----------------------	-------------------------------

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1	ankarataarihi.blogspot.com İnternet Kaynağı	%1
2	digitalcollections.library.ku.edu.tr İnternet Kaynağı	%1
3	www.tumblr.com İnternet Kaynağı	<%1
4	tuvaletkagidinanotlar.blogspot.com İnternet Kaynağı	<%1
5	tr.scribd.com İnternet Kaynağı	<%1
6	www.tatliaskim.org İnternet Kaynağı	<%1
7	www.kaynakca.info İnternet Kaynağı	<%1
8	www.e-kutuphane.imo.org.tr İnternet Kaynağı	<%1

9	archive.org İnternet Kaynağı	<% 1
10	eprints.sdu.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
11	Submitted to European University of Lefke Öğrenci Ödevi	<% 1
12	mizahvesiir.blogspot.com İnternet Kaynağı	<% 1
13	ebulten.library.atilim.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
14	Submitted to Middle East Technical University Öğrenci Ödevi	<% 1
15	Submitted to Kirikkale University Öğrenci Ödevi	<% 1
16	www.nny.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
17	www.anadoluefes.com İnternet Kaynağı	<% 1
18	www.okangumulcine.com.tr İnternet Kaynağı	<% 1
19	www.guncelmeydan.com İnternet Kaynağı	<% 1
20	www.oguzhancetiner.com.tr İnternet Kaynağı	<% 1

21

kentvedemiryolu.com
İnternet Kaynağı

<% 1

Alıntıları çıkart üzerinde
Bibliyografyayı Çıkart üzerinde

Eşleşmeleri çıkar < 5 words