

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ
ANABİLİM DALI

ANKARA İSTASYON VE ÇEVRESİNİN TARİHİ
VE FİZİKSEL GELİŞİMİ

Tezli Yüksek Lisans Tezi
Özlem BAŞBOLAT

Ankara-2022

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ ANABİLİM DALI

ANKARA İSTASYON VE ÇEVRESİNİN
TARİHİ VE FİZİKSEL GELİŞİMİ

Tezli Yüksek Lisans Tezi
Özlem BAŞBOLAT

Doç. Dr. Tolga BOZKURT
Tez Danışmanı

Ankara – 2022

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ ANABİLİM DALI

ANKARA İSTASYON VE ÇEVRESİNİN
TARİHİ VE FİZİKSEL GELİŞİMİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı Doç. Dr. Tolga BOZKURT

TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ

Adı ve Soyadı

İmzası

Prof. Dr. Bekir ESKİCİ

.....

Doç. Dr. Muharrem ÇEKEN

.....

Doç. Dr. Tolga BOZKURT

.....

Tez Savunması Tarihi

26/04/2022

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

Doç. Dr. Tolga Bozkurt danışmanlığında hazırladığım “Ankara İstasyon ve Çevresinin Tarihi ve Fiziksel Gelişimi (Ankara, 2022)” adlı yüksek lisans tezindeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallarına uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

26.04.2022
Özlem Başbolat

ÖNSÖZ

Ankara Gar Yerleşkesinde bulunan ve demiryolu mirası olarak nitelendirilen, tarihsel süreçte başkentin modernleşmesinin tanıklarından olan demiryolu yapıları, inşa edildikleri dönemin kentsel ve mimari özelliklerini, kültürel ve sosyal yaşamını gösteren bellek mekânlar olup, geleceğe aktarılması gereken kültür miraslarıdır.

Bu çalışmanın amacı; bilimsel veriler ışığında mimari, tarihi ve sosyokültürel değerleriyle bir Ankara İstasyonu incelemesi yapmak olup;

Tezin; tüm aşamalarında engin bilgisini ve desteğini esirgemeyen, öğrencisi olmaktan gurur duyduğum değerli tez danışmanım Doç. Dr. Tolga Bozkurt'a tüm katkıları için sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Tezin geliştirilmesine katkı sağlayan ve yardımlarını esirgemeyen Araştırma Görevlisi Ceren Tuğçe Varol Koyuncu'ya, değerli arkadaşlarım mimar Esra Şahin ve Dr. Sıla Özdemir'e; tüm destekleri için sevgili Göknur Satur'a ve değerli dostum şehir plancısı Duygu Karakişi'ye, dış fotoğraf çekimlerinde yardımcı olan değerli gazeteci Adem Altan'a, çalışmam boyunca gerekli kolaylığı ve desteği sağlayan mensubu bulunduğu Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğünden 1.Bölge Şube Müdürü Yüksel Atasoy Özdemir'e çok teşekkür ederim.

Konu ile ilgili gerekli bilgi ve belgeleri benimle paylaşan TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Etüd ve Proje Dairesi Başkanlığından Mimar Şule Karabaş Gezegen ve Şube Müdürü Muhammet Göktürk Şahin başta olmak üzere çalışmam boyunca yardımcı olan tüm TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü personeline teşekkürü borç bilirim.

Beni her konuda olduğu gibi tez çalışmam boyunca da destekleyen ve çalışmama da katkı sunan sevgili eşim Erdinç Erkan Başbolat'a minnettarım.

Son olarak tüm hayatım boyunca olduğu gibi ve tez sürecinde de desteklerini esirgemeyen çalışmamı ithaf ettiğim canım annem Döndü Işıl Doğan ve babam Kemal Doğan'a çok teşekkür ederim.

ÇİZİMLER LİSTESİ

Ç.1: Hermann Jansen'in Gençlik Parkı Planı	43
Ç.2: Carl Christoph Lörcher tarafından 1924 yılında	46
Ç.3: İstasyondan çıkınca kente doğru istasyon meydanı Lörcher'in 1924 tarihli çizimi	46
Ç.4: Jansen "Ankara Umumi Planı"	48
Ç.5: Jansen Planı'nda İstasyon Meydanı	49
Ç.6: 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı	52
Ç.7: 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği	55
Ç.8: Ankara Eski Gar Binası Zemin Kat Planı	55
Ç.9: Atatürk Konutu Zemin Kat Planı	62
Ç.10: Ankara Oteli Zemin Kat Planı	72
Ç.11: TCDD II. Genel Müdürlüğü (Medipol Üniversitesi)	77
Ç.12: Cer Modernzemin kat planı	90
Ç.13: Ankara Gar Binası zemin kat planı	98
Ç.14: Ankara Gar Gazinosu zemin kat planı	130
Ç.15: TCDD Genel Müdürlüğü zemin kat planı	142
Ç.16: 5 ağustos 1938 yılı D.Petüsis'e ait perspektif çalışması	141
Ç.17: 5 ağustos 1938 yılı D.Petüsis'e ait perspektif çalışması	141
Ç.18: TCDD Genel Müdürlüğü Zemin Kat Planı	146
Ç.19: Lojman Binası Zemin Kat Planı	146
Ç.20: Ankara YHT Zemin Kat Planı	152

HARİTALAR LİSTESİ

H.1: Thompson'ın 1910 Yılındaki Makalesindeki Tümülsler	9
H.2: Roma ve Bizans Döneminde Şehir	16
H.3: Roma mezarlıkları	17
H.4: Ankara Akarsuları	29
H.5: Ankara Akarsuları	30
H.6: Ankara 3.suru üzerinde bulunan İzmir kapısı yaklaşık yeri	31
H.7: 1839 Von Vincke Ankara haritası	33
H.8: Kent planı üzerinde Von Vincke -1839 haritası	34
H.9: 1923 yılında Anadolu'da Demiryolu Sistemi	35
H.10: 19. yüzyıl sonunda Ankara kenti	37
H.11: Ankara kentinin tarihsel gelişimi	39
H.12: Ankara 1924 Haritası	40
H.13: 1924 haritasında Ankara istasyon ve çevresi	41
H.14: Ankara Şehri 1924 Haritası ve Kentsel Kullanımlar	44
H.15: Ankara Gar Yerleşkesi, 2022	57

RESİMLER LİSTESİ

R.1: Ankara tablosu	26
R.2: Tournefort Gravürü.....	26
R.3: Nurettin Ergüven'in "Lozan'dan Evvel" ve "Lozan'dan Sonra" tabloları.....	119
R.4: Yarışmaya katılan diğer resimlerden Halil Dilmen'in eseri	120
R.5: Yarışmaya katılan diğer resimlerden Refik Epikman'ın eseri.....	120
R.6: Yarışmaya katılan diğer resimlerden sanatçı adı bilinmeyen son eser.	121

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

F.1: Frig Kenti bulgularının yeri ve tahmini yerleşim alanı.....	10
F.2: Çömlekler.....	12
F.3: Gaga ağızlı testicik ve maşrapa.....	12
F.4: Hipoje tipi mezar yapısı.....	20
F.5: Hipoje tipi mezar yapısı kapısı.....	20
F.6: Kubbeli mezarın duvarındaki freskolar.....	21
F.7: Çiçek ve bitki motifli freskolar.....	21
F.8: Kubbeli mezarın tavanındaki fresko.....	22
F.9: Çankırıkapıya bulunan hipoje tipi mezar yapısı.....	22
F.10: Hipoje tipi mezar kapısı.....	22
F.11: Çankırıkapıya götürülen hipoje tipi mezar yapısı içi.....	23
F.12: Ankara Gazi Üniversitesi'nden (Maltepe) Ankara Kalesi'ne bakış.28	
F.13: Serveti Fünun dergisinin 17 Kânûn-ı Evvel 1308 (Miladi: 29 Aralık 1892) tarihli 94. sayısının kapağı.....	35
F.14: Servet-İ Fünun Dergisi'nde Yer Alan, Ankara'ya İlk Trenin Gelişinin Fotoğrafı 1892.....	36
F.15: Paraşüt Kulesi, İncesu Deresi ve köprü.....	42
F.16: Ankara Gar Sahası 1939 tarihli Hava Fotoğrafı.....	51
F.17: Ankara Tren İstasyonu'nda, Atatürk ve Devlet Erkânı 1930'lar...59	
F.18: Eski istasyon binası şehir cephesi	60
F.19: Yıkıtılan eski istasyon binasının genel bir görünüşü	60
F.20: Eski istasyon binasının demiryolu cephesi	61
F.21: Eski istasyon binasının demiryolu cephesi.....	61
F.22: Direksiyon Binası.....	67
F.23: Direksiyon Binasıkuzeydoğu cephesi.....	67
F.24: Direksiyon Binasıgüneydoğu (peron) cephesi.....	66
F.25: Direksiyon Binası kuzeybatı cephesi.....	68
F.26: Direksiyon Binasıgüneydoğu (peron) cephesi.....	68
F.27: Direksiyon Binası.....	69
F.28: Direksiyon Binası.....	69
F.29: Direksiyon Binası.....	70
F.30: Direksiyon Binası.....	71
F.31: Direksiyon Binası çalışma odası	71
F.32: Direksiyon Binası yatak odası	71
F.33: Ankara Oteli kuzeydoğu cephesi.....	75
F.34: Ankara Oteli kuzeydoğu cephesi.....	75
F.35: Ankara Oteli kuzeydoğu-kuzeybatı cephesi.....	76

F.36: Ankara Oteli güneybatı (peron) cephesi.....	76
F.37: CerModern'in temelini oluşturan demiryolu atölye binası.....	78
F.38: Ankara Gar Sahası 1940'lar.....	79
F.39: CerModern- Ayakta kalan iki birim –güneydoğu cephe.....	79
F.40: CerModern- Galeri 3 ve galeri 4 -batı-güneybatı cephe.....	80
F.41: CerModern- Galeri 4 iç mekan.....	80
F.42: CerModern- Atölye birimleri ve ek yapının oluşturduğu avlu- kuzeybatı cephe	83
F.43: CerModern- Galeri 2 ve galeri 3 -kuzeybatı cephe.....	83
F.44: CerModern- Avlu kuzeybatı cephe	84
F.45: CerModern- Ek yapı -güneybatı cephe.....	84
F.46: CerModern- Galeri birimleri güneydoğu cephe.....	85
F.47: CerModern- Galeri birimleri güneydoğu cephe.....	85
F.48: CerModern- Galeri birimleri (Galeri-4) güneybatı cephesi.....	86
F.49: CerModern-Galeri-4 yarım daire kemerli pencere.....	86
F.50: CerModern- Ek yapı giriş bölümü.....	87
F.51: CerModern- Ek yapı bodrum kat sergi alanı.....	87
F.52: CerModern- Galeri 1 sergi alanları.....	88
F.53: CerModern- Galeri 2-3 sergi alanları.....	88
F.54: CerModern- Galeri 4 iç mekan	89
F.55: CerModern- Galeri 4 iç mekan.....	89
F.56: Ankara TCDD II. Genel Müdürlük Binası 1930.....	93
F.57: Ankara TCDD II. Genel Müdürlük Binası 1959.....	93
F.58: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi) güneydoğu (giriş) cephesi.....	94
F.59: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi) kuzeybatı cepheci.....	94
F.60: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi) güneybatı cepheci.....	95
F.61: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi).....	95
F.62: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi) Kuzeydoğu (Talatpaşa Bulvarı) cephesi.....	96
F.63: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi) avlu girişi.....	96
F.64: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi) koridor.....	97
F.65: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi) ofis.....	97
F.66: TCDD II. Genel Müdürlük Binası asansör.....	98
F.67: DDY Umumi Müdürü Ali Rıza Erem'in söylevi.....	102
F.68: Davetlilerden bir grup.....	102
F.69: Ankara yeni gar binasının ön cephesine doğudan bakış.....	103
F.70: Gar binası holünün kuzeydoğu cephesi.....	103
F.71: Ankara yeni gar binasının peron cephesi.....	104
F.72: Gar binası peron cephesi sağ kanat.....	104
F.73: Giriş holü ve gişeler.....	105
F.74: Bekleme holü içerisinden bir görünüş.....	105
F.75: Çatı makasları.....	106
F.76: Ankara Garı giriş revağı.....	106
F.77: Ankara Garı revak taşıyıcı sütunları malzeme.....	108
F.78: Ankara Garı Gişeler.....	109

F.79: Ankara Garı yolcu bekleme holü.....	110
F.80: Ankara Garı bagaj bölümü.....	110
F.81: Ankara Garı kuzeydoğu cephesi giriş bölümü.....	111
F.82: Ankara Garı kuzeydoğu cephesi (sol kanat) iki katlı bölüm....	113
F.83: Ankara Garı kuzeydoğu cephesi (sağ kanat) üç katlı bölüm....	113
F.84: Ankara Garı kuzeydoğu cephesi (sağ kanat) iki katlı bölüm....	114
F.85: Ankara Garı kuzeydoğu cephesi (sağ kanat) tek katlı bölüm....	114
F.86: Ankara Garı doğu bölümü –gazinoya bağlayan sütunlar.....	115
F.87: Ankara Garı güneybatı cephesi peronlara çıkış.....	115
F.88 : Ankara Garı güneybatı-peron cephesi.....	116
F.89: Ankara Garı güneybatı-peron cephesi.....	116
F.90: Oturma salonu tavan kaplaması.....	117
F.91: Gişelerin üzerindeki duvar resmi yapılacak bölüm.....	119
F.92: Gar Gazinosu 1940lar.....	123
F.93: Gar Gazinosu.....	124
F.94: Gar Gazinosu.....	124
F.95: Gar Gazinosu kuzeybatı cephesi.....	124
F.96: Gar Gazinosu güneydoğu cephesi.....	126
F.97: Gar Gazinosu kulesi.....	126
F.98: Gar Gazinosu toplantı salonu.....	128
F.99: Gar Gazinosu toplantı salonu.....	128
F.100: Gar Gazinosu saat kulesinden gar sahası	129
F.101: Gar Sahası.....	131
F.102: TCDD Genel Müdürlüğü	131
F.103: TCDD Genel Müdürlüğü kuzeydoğu cephesi.....	132
F.104: TCDD Genel Müdürlüğü kuzeydoğu cephesi.....	132
F.105: TCDD Genel Müdürlüğü kuzeydoğu (giriş) cephesi.....	134
F.106: TCDD Genel Müdürlüğü kuzeybatı cephesi.....	134
F.107: TCDD Genel Müdürlüğü güneybatı (peron) cephesi.....	135
F.108: TCDD Genel Müdürlüğü güneybatı (peron) cephesi.....	135
F.109: TCDD Genel Müdürlüğü güneydoğu cephesi.....	136
F.110: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü giriş bölümü.....	140
F.111: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü giriş bölümü.....	140
F.112: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü ofisler.....	141
F.113: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğüne ait lojman güneydoğu cephesi.....	144
F.114: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğüne ait lojman güneydoğu cephesi.....	145
F.115: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğüne ait lojman kuzeydoğu cephesi.....	145
F.116: Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı güneybatı cephesi.....	148
F.117: Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı kuzeydoğu cephesi.....	149
F.118: Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı.....	149
F.119: Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı.....	149
F.120: Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı.....	150
F.121: Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı.....	150
F.122: Ankara Garı ile Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı arasındaki üstgeçit.....	151
F.123: Ankara Garı ile Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı arasındaki üstgeçit.....	151
F.124: Ankara Türkiye'nin Kalbi belgeselinden sahneler	179

F.125: Ankara Türkiye'nin Kalbi belgeselinden sahneler.....	179
F.126: Köyden İndim Şehire filminden sahne Gazi Tren İstasyonu peron cephesi.....	180
F.127: Köyden İndim Şehire filminden sahne- tren rayları.....	180
F.128: Köyden İndim Şehire filminden sahne- Ankara Garı peron cephe.....	181
F.129: Five Fingers filminden sahneler- peronlar.....	181
F.130: Five Fingers filminden sahneler –hol.....	181
F.131: Aşk Tesadüfleri Sever filminden sahneler-ön cephe.....	182
F.132: Aşk Tesadüfleri Sever filminden sahneler-peron ve hol.....	182
F.133: Zübük filminden sahne-ön cephe.....	182
F.134: Siyah Beyaz filminden sahne- II. TCDD Genel Müdürlüğü-bulvar cephe.....	183
F.135: Bizim Büyük Çaresizliğimiz filminden sahne- Ankara Garı ön cephe.....	183
F.136: Yeraltı filminden sahne-ön cephe.....	184
F.137: Sürü filminden sahne-tren rayları.....	184

1. GİRİŞ	1
1.1. Konunun Tanımı, Amacı ve Önemi.....	1
1.2. Konu İle İlgili Kaynaklar	2
1.3. Metod ve Düzen.....	5
2. ANKARA’NIN COĞRAFİ DURUMU VE TARİHÇESİ İLE İSTASYON ÇEVRESİNİN TARİHSEL TOPOGRAFYASI	6
2.1. Coğrafi Durum	6
2.2. Ankara Kent Tarihi	7
2.3. İstasyon Çevresinin Tarihsel Topografyası	9
2.3.1. Eskiçağ	9
2.3.2. Helenistik- Roma Dönemi	13
2.3.3. Bizans Dönemi	14
2.3.4. Türk Devri	23
2.4. Cumhuriyet Dönemi Kentsel Planlama Çalışmaları.....	45
2.4.1. Lörcher Planı	45
2.4.2. Jansen Planı	48
2.4.3. Yücel Uybadin Planı (1957).....	51
2.4.4. 1970-2015 Yılları Arasındaki Planlama.....	53
2.4.5. Mer’i Planlardaki Durumu	53
3. YAPI KATALOGU	58
3.1. Ankara Eski Gar Binası	58
3.2. Direksiyon Binası (Milli Mücadelede Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi).....	63
3.3. Ankara Oteli	73
3.4. Cer Atölyeleri.....	78
3.5. TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi)	91
3.6. Ankara Garı.....	100
3.7. Gar Gazinosu	123
3.8. TCDD Genel Müdürlük Binası	131
3.9. Lojmanlar (1930-1940)	143
3.10. Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı	147
4. DEĞERLENDİRME	153
4.1. İstasyon ve Çevresinin Tarihsel Değişim ve Dönüşümü	153
4.2. Kent Planlama Sürecinde İstasyon ve Çevresi	155
4.3. Alandaki Yapıların Mimarlık ve Sanat Tarihi Değeri	156
4.4. Toplumsal Bellekte İstasyon ve Çevresi.....	160
4.5. Koruma Sorunları	162
5. SONUÇ	168
KAYNAKÇA	171
ÖZET	185

1.GİRİŞ

1.1. Konunun Tanımı, Amacı ve Önemi

Çalışma alanı; Altındağ ilçesi, Anafartalar Mahallesi, 29216 ada 17 ve 19 parseller ile Ankara yeni hızlı tren garının (YHT) bulunduğu 29216 ada 8 parseli kapsamakta olup; Talatpaşa Bulvarı ve Celal Bayar Bulvarı arasında bulunmaktadır. Gar sahasının doğusunda Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığı, batısında CSO Konser Salonu, kuzeyde Gençlik Parkı, güneyinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bulunmaktadır.

İstasyon ve çevresine ait ilk kalıntılar Frig dönemine aittir ve prehistorik dönemde MÖ 8-6. yüzyıllara tarihlenen Friglere ait nekropol alanında bulunmaktadır. Ankara İstasyon bölgesinde bulunan bir üst katmansa Roma Dönemine aittir. Devlet Demir Yolları idare binalarının yapımı esnasında MS 3. veya MS 4. yüzyıla ait yan yana iki adet oda mezarın yanı sıra yine bu döneme ait başka yapı tarzlarında çeşitli mezarlara da (beşik çatılı ve üzeri düz taş kaplı lahit) rastlanmıştır. Araştırmacılar Ankara İstasyonu'nda bulunan bölgenin Hristiyanlık döneminde ve çok daha sonra 17. yüzyılda da mezarlık olarak kullanıldığını belirtmektedir. 1892'de Ankara'ya demiryolunun bağlanmasıyla alan istasyon sahası olarak düzenlenmiş, Ankara Yüksek Hızlı Tren Garının da burada konumlanması nedeniyle demiryolu taşımacılığı için merkez işlevini korumaya devam etmiştir. 19. yüzyılda gar sahası ile gelişen çalışma sahasının, günümüzde mevcut olan ve mevcut olmayan anıtlar üzerinden Ankara kent tarihi içindeki yerini ve geçmişten günümüze önemini ortaya çıkarmak ve kentin demiryolu taşımacılığı açısından kentin giriş kapısı olmaya devam ettiğini göstermek amacıyla söz konusu tez çalışması yapılmıştır.

İstasyon ve çevresinin tarihi ve fiziki gelişimini içeren bu çalışmada; söz konusu alanda günümüzde mevcut olmayan Ankara Eski Gar Binası; alanda bulunan yapılardan Ankara Garı, Gar Gazinosu, Atatürk Konutu, Genel Müdürlük Binası, TCDD Demiryolları Müzesi ve Sanat Galerisi, Cer Atölyeleri, Lojmanlar (1930-1940), Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı mimari ve sanatsal özellikleri ile incelenecektir.

Bu çalışmanın amacı; bilimsel veriler ışığında mimari, tarihi ve sosyokültürel değerleriyle bir Ankara İstasyonu incelemesi yapmak, istasyon alanında yaşanan dönüşümleri inceleyerek Ankara kent tarihine katkı sağlamaktır.

Gar Yerleşkesinde bulunan ve demiryolu mirası olarak nitelendirilen yapılar, kent tarihi ve belleği bağlamında büyük öneme sahiptir. Tarihsel süreçte de başkentin modernleşmesinin tanıklarından olan demiryolu yapıları, inşa edildikleri dönemin kentsel ve mimari özelliklerini, kültürel ve sosyal yaşamını gösteren bellek mekânları olup, geleceğe aktarılması gereken kültür miraslarıdır. “İstasyon ve çevresi”; Ankara Eski Gar Binası, Ankara Garı ve hızlı tren güzergâhında Ankara Garının kapasitesinin yetmemesi nedeniyle yapılan Yüksek Hızlı Tren (YHT) Garı ile 1892’den günümüze demiryolu taşımacılığı için Ankara kentinin merkezi olmuştur.

Bu tez; tarihsel gelişimin yanı sıra Ankara Gar sahasında bulunan demiryolu yapılarının mimarlık ve sanat tarihi açısından incelendiği bir değerlendirme çalışması olarak görülebilir. Bu konu ile ilgili tarihsel süreci inceleyen bütüncül bir çalışma olmaması nedeniyle tez çalışmasının tarihi ve kültürel verileriyle sanat tarihi ve mimarlık tarihine katkı sağlaması beklenmektedir.

1.2. Konu İle İlgili Kaynaklar

Çalışmada; Ankara - İstasyon ve çevresinin coğrafi konumu ve kentin tarihsel gelişimine yönelik bir literatür araştırması yapılmış, bilimsel yayınların yanı sıra tarihsel coğrafyanın anlaşılması açısından eski resim, gravür, harita ve planlar da incelenmiştir.

Bu çalışmada, istasyon bölgesinin tarihsel süreç içindeki tüm yapılaşma faaliyetleri, kronolojik bir düzen içinde verilmeye çalışılmış; böylece, esasen bu bölgenin, şehrin giriş kapısı konumundaki tarihsel durumu açıklanarak istasyon bölgesi olarak düzenlenmesinin nedenleri de aranmıştır. Bu sebeple tezin hazırlanması sürecinde yararlanılan kaynaklar, bu kronolojik sıra gözetilerek aşağıda belirtilmeye çalışılmıştır.

Ankara istasyonundaki kazılarda Frig mezarlarından çıkan buluntularla ilgili Tahsin Özgüç'ün (1946) "Anadolu'da Arkeoloji Araştırmaları"¹ makalesinden, Ela Aral'ın (2017) "Ankara Kentinde Frig Dönemi İzleri: Frig Tümülüsleri Üzerine Bir Araştırma"² makalesinden Frig kenti kalıntılarının kent bütününde ve istasyon alanındaki yerine ait yorumlarından faydalanılmıştır.

Ankara Garı'nın Roma dönemindeki durumu ile ilgili Afif Erzen'in (1946) "İlkçağda Ankara"³ kitabı, Kadioğlu ve Görkay'ın (2007) "Yeni Arkeolojik Araştırmalar Işığında Μητροπολις Θοϋαλατίας: Ankyra"⁴ kitaplarından faydalanılmıştır. Devlet Demir Yolları idare binalarının yapımı esnasında MS 3. veya MS 4. yüzyıla ait yan yana iki adet oda mezardan çıkan buluntular ve mezarların özellikleri ile ilgili Mahmut Akok ve Necdet Pençe'nin (1941) "Ankara İstasyonunda Bulunan Bizans Devri Mezarlarının Nakli"⁵ makaleleri bilgi verici olmuştur.

Mehmet Tunçer'in (2001) "Ankara Şehri Merkez Gelişimi"⁶ makalesi ve Sevgi Aktüre'nin (1987) "19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti: Mekansal Yapı Çözümlemesi"⁷ kitaplarından Ankara İstasyonunun 19. yüzyıl sonuna kadar kentsel yerleşik alanda kalmadığı anlaşılmış ve ayrıca seyyahlara ait bilgi veren eserler⁸ de kent dokusunun gelişiminin anlaşılması açısından bilgi verici olmuştur.

"TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi"nin Dünya Mimarlık Günü faaliyetleri kapsamında Yavuz İşcen tarafından gerçekleştirilen "Tournefort Gravürü Üzerinden Bir Ankara Çözümlemesi" sunumu,

¹ Özgüç, T. (1946). "Anadolu'da Arkeoloji Araştırmaları I/ Untersuchungen über Archæologische Funde aus Anatolien". *Belleten* 10, Cilt: 40, 557-597.

² Alanyalı Aral, E. (2017). "Ankara Kentinde Frig Dönemi İzleri: Frig Tümülüsleri Üzerine Bir Araştırma", *Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi*, (15), 167-89.

³ Erzen, A. (2010). *İlkçağda Ankara*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, VII. Dizi, Sayı 12 (1946 baskısının tıpkı basımı).

⁴ Kadioğlu, M., ve Görkay, K. (2007). "Yeni Arkeolojik Araştırmalar Işığında Μητροπολις τῆς Γαλατίας: Ankyra", *Anadolu/ Anatolia*, 32, 21-148.

⁵ Akok, M. ve P. Necdet (1941). "Ankara İstasyonunda Bulunan Bizans Devri Mezarlarının Nakli", *Belleten*, 5(20), 617-622.

⁶ Tunçer, M., (2001). *Ankara Şehri Merkez Gelişimi*. Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları.

⁷ Aktüre, S. (1981). *19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi*, Ankara: ODTÜ, Mimarlık Fak. Basınevi.

⁸ Semavi, E. (1972). Ankara'nın Eski Bir Resmi. *Atatürk Konferansları, Türk Tarih Kurumu Yayınları*, c, 4, 61-123, Kuleyin, Ş.N.(2017). *Seyyahların Gözüyle Ankara*. Ankara: Ankara Kalkınma Ajansı. Sülüner, H. S. (2014). "Yabancı Seyyahların Gözlemleriyle Roma ve Bizans Dönemi'nde Ankara", *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 2(1), 11-21.

araştırmacı tarafından kendi sitesinde makale olarak da yayımlanmış, araştırmacının Tournefort Gravüründe istasyon alanına dair yaptığı yorumlardan yararlanılmıştır⁹.

Ankara Gar Binası, Gar Gazinosu ve TCDD Genel Müdürlük Binası ve Demiryolu Lojmanlarının mimari özellikleri için İnci Aslanoğlu'nun "Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı" kitabından faydalanılmıştır¹⁰.

Ankara Gar Binasının yapım süreçleri ve mimari özelliklerinin anlatıldığı Yıldırım Yavuz'un (1993) "Ankara Garı ve Mimar Şekip Akalın"¹¹ makalesi; İlknur Akın'ın "Kurtuluş Savaşı'nda Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi"¹² makalesi ve TCDD II. Genel Müdürlük Binasının ayrıntılı anlatıldığı Yıldırım Yavuz'un (1981)"Mimar Kemalettin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi" kitapları yapıların mimari değerlendirilmesinde yararlanılan diğer önemli kaynaklardır.¹³

Ankara Garı'na ait eski fotoğraflar, Mehmet Aycı'nın (1937) TCDD Fotoğrafla Yeni Ankara Garı¹⁴ kitabında yayınlanmış, ayrıca VEKAM arşivinde bulunan fotoğraflara da yer verilmiştir.

⁹ <http://yavuziscen.blogspot.com/> (Erişim tarihi:10.11.2021)

¹⁰ Aslanoğlu, İ. (2001). *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı, 1923-1938*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.

¹¹ Yavuz, Y. (1993). "Ankara Garı ve Mimar Şekip Akalın" *Ankara*, 2(5), 33-40.

¹² Akın, İ. (2001). "Kurtuluş Savaşı'nda Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi", *Kebikeç*, S 11, , s.235-249.

¹³ Yavuz, Y. (1981). *Mimar Kemalettin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliği.

¹⁴Aycı, M. (1937). *TCDD Fotoğrafla Yeni Ankara Garı*, İstanbul: Alaeddin Kırıl Klişe Fabrika ve Basımevi.

1.3. Metot ve Düzen

Araştırma üç aşamada gerçekleştirilmiştir. İlk olarak Ankara'nın tarihi ve Ankara İstasyonu ile çevresinin tarihsel gelişim süreci ve çalışma alanında bulunan yapılar ile ilgili literatür taraması yapılmıştır.

İkinci aşamada saha çalışması yapılmış, yapıların mevcut durumları tespit edilmiştir.

Çalışmanın üçüncü aşamasında, kütüphane, arşiv ve saha çalışmalarıyla elde edilen bilgiler ve belirlenen ana plan doğrultusunda metne dönüştürülmüştür.

Tez metni dört ana bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın "Giriş" başlıklı ilk bölümünde; konunun tanımı, sınırları, önemi, konu ile ilgili kaynaklar, çalışmanın metodu ve düzeni ile ilgili bilgi verilmiştir. İkinci bölümde; Ankara'nın kısa tarihi ve coğrafi durumu anlatılmış, Ankara İstasyon ve çevresinin tarihi fiziki gelişimi ayrıntılı olarak açıklanmıştır. Üçüncü bölümde yapı kataloğuna yer verilmiştir.

Değerlendirme bölümünde; çalışmanın tümünde yer alan verilere dair çıkarımlarda bulunulmuştur. Son kısımda ise kaynakça ve özet kısmı bulunmaktadır.

2. ANKARA’NIN COĞRAFİ DURUMU VE TARİHÇESİ İLE İSTASYON ÇEVRESİNİN TARİHSEL TOPOGRAFYASI

2.1. Coğrafi Durum

Ankara, Ankara Çayı’nın geçtiği ovanın üzerinde İç Anadolu’nun kuzeybatısında yer almaktadır¹⁵. “Yüz ölçümü 26.897 km² olan bölgenin denizden yüksekliği yaklaşık 890 metredir¹⁶.” “Orta Anadolu Bölgesi sınırlarında yer alan Ankara’nın kuzeyinde Çankırı, kuzeybatısında Bolu, batısında Eskişehir, güneybatısında Afyonkarahisar, güneyinde Konya ve Aksaray, doğusunda ise Kırıkkale ve Kırşehir illeri yer almaktadır. Şehrin yirmi beş ilçesi bulunmaktadır¹⁷.” Ankara’nın güney kısımlarında step bozkır iklimi, kuzeylerde Karadeniz iklimi görülür. İklim şartları ve topografik yapıdan dolayı step - orman olmak üzere farklı bitki örtüsü türü gelişmiştir. Yörede en çok bozkır görülmektedir¹⁸. Başkent olduktan sonra hızlı bir değişim yaşayan şehrin, 1927 yılı sayımında toplam nüfusu 404.581¹⁹ iken; 2020 yılında yapılan sayımdaki nüfusu 5 milyon 639 bin 76 dır²⁰.

Tarihsel süreç ile ilgili yapılan çalışmalar istasyon alanında, Friglerden kalma bir Tümülüs olduğunu göstermektedir. Cumhuriyetin ilk yıllarında Gençlik parkı ve çevresi bataklıktır. Bugünkü Ankara Adliyesi, Gençlik Parkı, Devlet Opera ve Bale Binası, 19 Mayıs Stadyumunun yer aldığı ovada kapatılmadan önce İncesu deresi akmaktadır. Gar Yerleşkesi, Google Earth verilerine göre 845-855 metre rakımdadır. İstasyon alanı kuzeydoğusunda Ankara Kalesi, güneybatısında Rasattepenin, güneydoğusunda Namazgahtepe’nin

¹⁵ B. Darkot, “Ankara”, *İslam Ansiklopedisi*. C.1, İstanbul 1965, s.437

¹⁶ Ankara Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, *Ankara Rehberi*. Ankara 2016, s.1

¹⁷ Ankara İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, *Ankara İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Değerlendirme Raporu*. Ankara 2019, s.71.

¹⁸ <https://www.ktb.gov.tr/yazdir?67927A2F4D87EE98FC9D090954FDF53F> (Erişim tarihi:28.12.2021)

¹⁹ <http://www.ankara.gov.tr/nufus-ve-idari-durum#:~:text=Ankara'n%C4%B1n%201927%20y%C4%B1n%C4%B1%20n%C3%BCfusu,d%C3%B6neminde%20%24%2C4%20olmu%C5%9Ftur.> (Erişim tarihi:28.12.2021)

²⁰ <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Adrese-Dayali-Nufus-Kayit-Sistemi-Sonuclari-2020-37210> (Erişim Tarihi: 05.07.2021)

yükseldiği düz bir platoda yer almaktadır. Alanda, Ankara'nın iklimine uygun olarak karasal iklim vardır, bitki örtüsü bozkırdır.

2.2. Ankara Kent Tarihi

Bugünkü Ankara kenti ve yakınındaki tarih öncesi yerleşmeler dikkate alındığında, kent çok eski devirlerden bu yana yerleşim alanıdır. Eti Yokuşu'nda, Ergazi'de ve Maltepe'de de Paleolitik çağa (MÖ 60.000) ait önemli kültür varlıkları ele geçirilmiştir²¹.

Hitit dönemine ait Ankara'da arkeolojik eser veya tablet bulunamaması sebebiyle (MÖ 1750-1200) Ankara'nın yerleşim alanı olup olmadığı bilinmemektedir. Kalede yapılan kazılarda Hitit dönemine ait taş balta ve çanak çömlek parçasının bulunması nedeniyle Ankara'nın sadece bir askeri garnizon olması muhtemeldir²².

Ankara'nın ilk kentsel tarihi Friglerle (MÖ XII-VI.yy.) başlar, Friglerin ilk yerleşiminin Hacı Bayram caminin bulunduğu alan ve çevresinde olduğu tahmin edilmektedir²³.

Lidya, Pers ve Galatlardan sonra Ankara kenti; Roma, Bizans ve Arapların hâkimiyetine girmiştir²⁴. Selçuklu Sultanı Alpaslan'ın 1071 senesinde Bizans ordularını yenmesiyle Anadolu'ya gelen Türkler tarihi Ankara şehrine yerleşmişlerdir. Türklerin Ankara'da ilk olarak İç Kale'ye yerleştikleri bilinmektedir. Kent XII. yüzyılın sonlarına kadar kaleden oluşmaktadır. XIII. yüzyılın başlarında sur dışındaki ilk mahalle olan Kızılbaş Mahallesi ile oluşan ikili yapı, Selçuklular devrinde daha aşikâr hale gelmiştir²⁵.

1071'de gerçekleşen Malazgirt Meydan Muharebesini Selçuklu Hükümdarı Alparslan'ın kazanması ile Türkler Anadolu'ya kitlesel olarak yerleşmeye başlamışlardır. Selçuklular, Malazgirt Zaferinden iki yıl sonra 1073 yılında Ankara'yı fethetmişlerdir. Malazgirt'ten sonra, kentte

²¹ Oygür, A. V. (2020). "Çağlar Boyu Ankara", *Tarih Çevresi Dergisi*, Ankara: MT Promosyon, s.5

²² Erzen, A., (2010), *İlkçağda Ankara*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, VII. Dizi, Sayı 12 (1946 Baskısının Tıpkı Basımı), s. 24

²³ Ergenç, Ö. (1980). "XVII. Yüzyılın Başlarında Ankara'nın Yerleşim Durumu Üzerine Bazı Bilgiler", *Osmanlı Araştırmaları*, 1(01), s.86

²⁴ <http://ankara.gov.tr/tarihce> (Erişim tarihi: 28.12.2021)

²⁵ Akşit, A. (2018). "Ankara'nın Selçuklular Devrindeki Kentsel Gelişimine Dair Notlar", *Sobider Sosyal Bilimler Dergisi*, 21, s.71.

Selçuklular, Danişmentliler ve Bizanslılar arasındaki egemenlik mücadelesi yaşanmıştır. Selçukluların en parlak devri olan Sultan Alaeddin Keykubat döneminde kentte büyük imar çalışmaları başlamıştır. Moğolların Anadolu'yu istilasının ardından, 14. yüzyıl başlarında kent İlhanlıların hâkimiyeti altına girmiştir. Kent, Osmanlılar'a geçmeden önce bir süre Ahiler tarafından yerel bir yönetimle yönetilmiş; Ahiler Selçuklu Beyleri arasındaki güç savaşları ve Haçlı Seferleri sebebiyle sekteye uğrayan Türkleşme sürecinde önemli rol oynamışlardır. Daha sonra Osmanlı topraklarına dâhil olan Ankara, bu dönemde de, sınır kenti işlevini sürdürmüştür. Kentin "Ankyra" adı, İslami devirlerde "Engürü" ve "Angora" biçimlerine bürünürken, kent, 1402 yılında Çubuk Ovasında yapılan Ankara Savaşı'na sahne olmuş ve Ankara bir süre Timur kuşatması altında kalmıştır. Mehmet Çelebi, Fetret Devri'nin sonunda padişahlığını ilan edince, Ankara tekrar Osmanlı egemenliğine girmiştir²⁶.

Ankara İç Anadolu'da geniş bir alandan elde edilen tiftiğin burada işlenmesi nedeniyle sayılı ticaret merkezlerinden birisi olması durumunu, Osmanlı İmparatorluğu'nun yükseliş döneminden 19. yüzyıla kadar korumuştur.

Savaşlar, Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılışı ve 1917 yılında yaşanan yangının da etkisi ile eski konumunu yitiren kent Kurtuluş Savaşı ve sonrasında eski önemine kavuşmuştur²⁷.

Ankara 13 Ekim 1923 tarihinde Başkent olmuş, 29 Ekim 1923'te Cumhuriyet ilan edilmiştir²⁸.

Mustafa Kemal, Ankara'nın jeopolitik, stratejik ve coğrafi durumu, demiryolunun buradan geçmesi, Ankara halkının ulusal hareketi gönülden desteklemesi, savaş alanlarına yakın olması ve oluşan Kuvayı Milliye ruhu, İstanbul'un siyasal ve toplumsal çevresine karşı duyulan güvensizlik nedeniyle Ankara'yı başkent yapmıştır²⁹.

²⁶ <https://www.ankara.bel.tr/ankara-kent-rehberi/ankara-nin-kisa-tarihi> (Erişim tarihi: 12.05.2022)

²⁷ https://www.ankarakulubu.org.tr/pg_42_tarihi (Erişim tarihi: 02.01.2022)

²⁸ Tunçer, a.g.e., s. 74-75

²⁹ Aytepe, O. (2004). "Ankara'nın Merkez ve Başkent Olması", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, (33-34), s. 15.

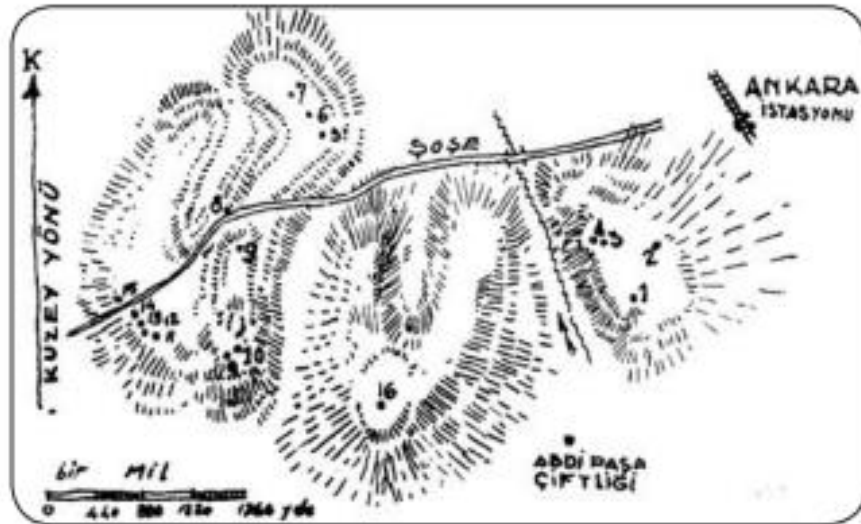
Ankara Şehri'nin Başkent olduktan sonraki gelişimi, rejimin başarısı ile özdeşleştirilerek, modern, çağdaş, yeni ve örnek bir şehir kurmak amacı doğrultusunda çalışmalar başlatılmıştır.³⁰.

2.3. İstasyon Çevresinin Tarihsel Topografyası

2.3.1.Eskiçağ

Ankara ilk çağlardan itibaren, çeşitli medeniyetlerin hüküm sürdüğü bir coğrafyadır. İstasyon ve çevresine ait ilk kalıntılar ise Frig dönemine aittir ve prehistorik dönemde MÖ 8-6. yüzyıllar arasında olduğu saptanan Friglere ait nekropol alanında bulunmaktadır.

Ernest Chantre'nin "Mission en Cappadoce, 1893-1894" başlıklı kitabında kuzey tümülüslerini ele almıştır. Batı Tümülüsleri ise R.C. Thompson'ın yayınladığı makalede, on altı adet tümülüsü içeren kroki ile belgelenmiştir³¹.



H.1: Thompson'ın 1910 Yılındaki Makalesindeki

Batı Tümülüslerini Gösteren Kroki

(Özgüç ve Akok 1947:55)

Frigler'in Ankara'da yerleşimini izleyen iki yüzyıl boyunca, kentin merkezinde ve çevresinde anıt-mezarlar yapılmıştır. Bulgular, Frig kentinin Hacı Bayram çevresinde kurulmuş olduğunu göstermektedir³².

³⁰ Tunçer, a.g.e., s. 74-75

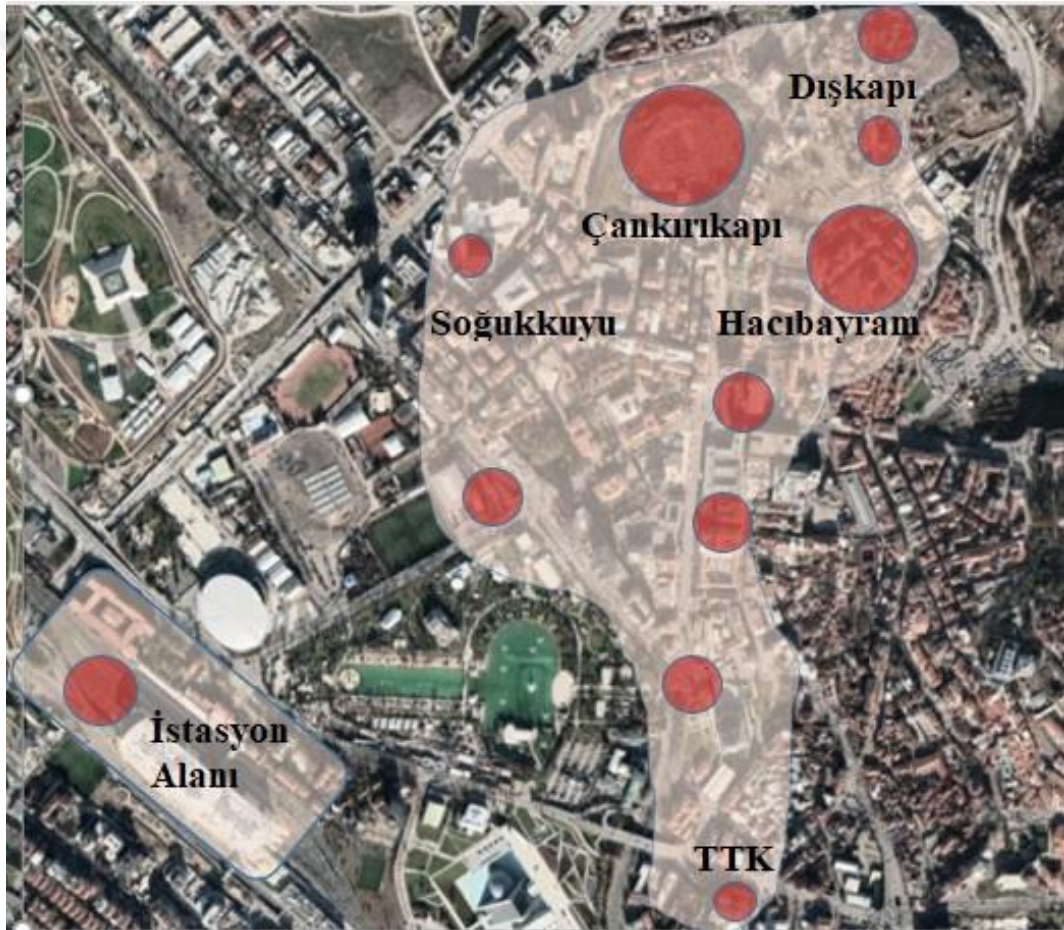
³¹ Aral, a.g.e., s. 167

³² Aral, a.g.e., s. 167

Günümüzde Ankara Kalesi ve Ulus merkezinin güneybatısında, Atatürk Orman Çiftliği, Anıttepe ve Bahçelievler semtleri arasında kalan bölgede MÖ 8.-6. yüzyıllara ait olduğu düşünülen Frig Dönemi Ankara'sının tümülüsleri ile belirgin bir nekropol alanı yer almaktadır³³.

Frigler'in ölü gömme geleneği olan tümülüsler, ölülerin mezar hediyeleri ile gömüldükleri yapay tepeciklerdir³⁴.

T. Özgüç ve M. Akok tarafından Rasattepe'de yapılan tümülüs kazılarında Frigler'in en nitelikli eserleri ele geçirilmiştir. İstasyon yakınındaki inşaatlar esnasında yapılan kazılarda bulunan ve Tahsin Özgüç'ün "Frig dönemine özgü kremasyon kapları olarak" belirttiği eserler burada Frig nekropolünün varlığını göstermektedir ³⁵.



F.1: Frig Kenti Bulgularının Yeri ve Tahmini Yerleşim Alanı³⁶

³³ Tuna, N. (2007). "ODTÜ Müzesi'nin Ankara Frig Nekropolü'nde Araştırma ve Kurtarma Kazıları", *Friglerin Gizemli Uygarlığı-The Mysterious Civilization of the Phrygians*, Y.K.Y., İstanbul , s. 99-100

³⁴ Tuna, a.g.e., s.99-100

³⁵ Metin, M. (2007). Ankara ve Frigler. *Friglerin Gizemli Uygarlığı*, Ankara: Yapı Kredi Yayınları, s. 93-97.

³⁶ Aral, a.g.m., s. 174

Tahsin Özgüç'ün aktardığına göre Ankara istasyonundaki kazılarda Frig mezarlarından işçiler tesadüfen üç çömlek (F.2) bir gaga ağızlı testicik ve bir maşrapa (F.3) bulmuş ve bunların müzeye kaldırılması sağlanmıştır. Buluntu yerinde etraflıca bir araştırma yapılmamışsa da kap kacağın bir iskân yerinden çıkarılmadığı ve sadece tabii toprağa açılan çukurlara yerleştirildiği açıklanmıştır. İki çift kulplu birisi kulpsuz olan üç büyük çömlek ayrı ayrı çukurlardan ve içleri dolu olarak çıkarılmıştır³⁷. Buluntuların renkleri gri, üçü de perdahlıdır. Dipleri düz olup, çarkla yapılmıştır. Diplerinin düz oluşu yere dik olarak bırakıldığına, yatırılmadıklarına işaret sayılmaktadır. Kulpsuz olanın gövdesi yuvarlak, diğerlerinininki biraz uzuncadır. Birincisinin kulbu, dik boynun gövdeye birleştiği yerden, ikincisinininki, birleşme yerinin hemen yanından başlamıştır (F.2). Tahsin Özgüç, bu çömleklerin yakılan ölülerin küllerinin konulduğu çömlekler olduğundan şüphe duymadığını belirtmektedir³⁸.

İstasyon ile Maltepe arasında, Maltepe sırtlarında, Anıtkabir alanında da birçok Roma mezarına ve mezar taşlarına rastlanmıştır. Tümülüsler de eklenirse istasyon ve civarının uzun müddet mezarlık olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Frig küplerinin de istasyonda bulunması buradaki mezarlık geleneğinin Frig çağına kadar uzandığını göstermektedir. Kulpsuz olan ilk küpün tipine Anıtkabir alanındaki her iki tümülüste ve yığma toprağın içinde rastlanmıştır. Emzikli maşrapa, çanak ve testicik, tekniğine göre Geç Frig çağına aittir. Maşrapada vernik izi açıkça görüldüğünden, bu çağa aidiyetinden şüphe edilmemektedir. Kül küplerinin Anıtkabir tümülüsündeki benzerine ve kulpluların tekniğine göre MÖ 8. yüzyılın sonu ya da 7. yüzyılın başlangıcından daha geç olmadığı tahmin edilmektedir. Geç olan ve 6. yüzyılın ortalarına doğru inebilen küçük kaplar da, çağdaşları olan, fakat kül küpleri kayıp bulunan geç mezarlara ait ölü hediyeleridir³⁹.

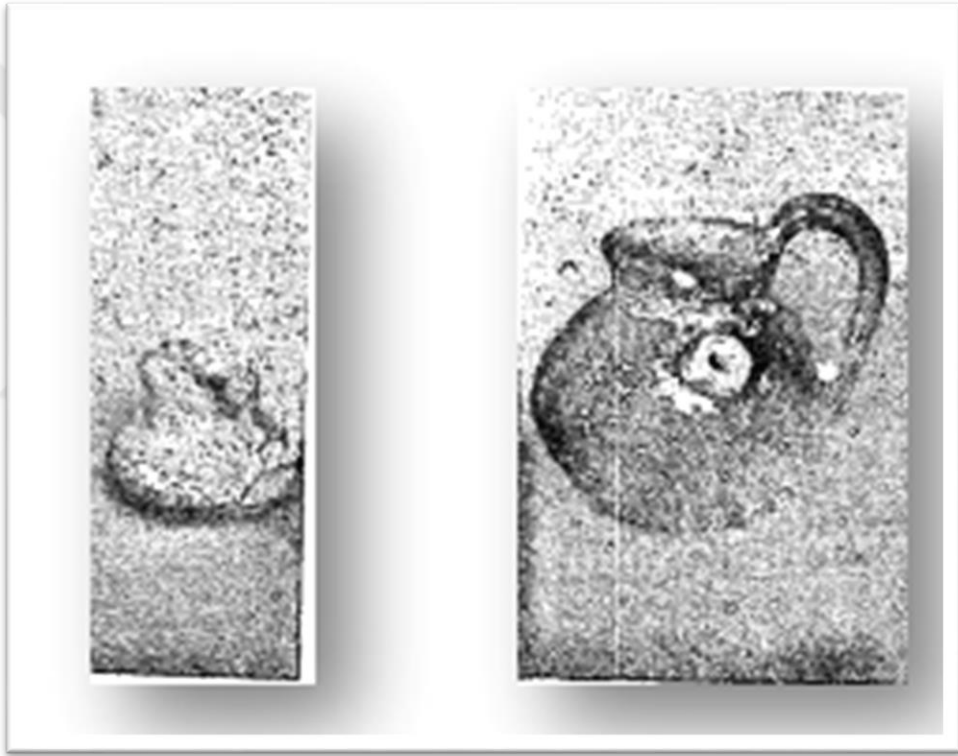
³⁷ Özgüç, T. (1946). "Anadolu'da Arkeoloji Araştırmaları", I. *Belleten*, 10, s. 573

³⁸ Özgüç, a.g.m., s.574

³⁹ Özgüç, a.g.m., s.593



F.2: Çömlekler⁴⁰



F.3: Gaga ağızlı testicik ve maşrapa⁴¹

⁴⁰ Söz konusu çömlek, gaga ağızlı testicik ve maşrapa Anadolu Medeniyetleri Müzesi deposunda olduğu için fotoğrafları çekilememiş, eski fotoğraflar kullanılmıştır. (Özgüç, a.g.m., ekler)

⁴¹ Özgüç, a.g.m., ekler

Söz konusu nekropol alanı MÖ 8.-6. yüzyıllarda kullanılmıştır. Tahsin Özgüç'e göre Augustus Tapınağı ve Çankırı kapı Höyüğü'ndeki yerleşim yerinde şehrin ileri gelenleri, istasyon alanında ise halk gömülüdür⁴². İki mezarın çağdaş oluşu da bu görüşü doğrulamaktadır⁴³.

2.3.2. Helenistik- Roma Dönemi

İstasyon alanının Helenistik dönemdeki durumu ile ilgili veri bulunmamaktadır. Ankara İstasyonunda bulunan bir üst katman Roma Dönemine aittir.

Afife Erzen, "İlkçağda Ankara" kitabında; Ankara'nın MS 1. yüzyıldaki gelişimini anlatırken şehir halkını birtakım bölümlere ayıran füle teşkilatından ve bu teşkilatların şehir semt adlarıyla aynı olmasından bahseder. Çankırıkapı deposundaki MS 2. yüzyılın birinci yarısına ait kitabeden Ankara'nın en parlak devrinde on iki füleyle malik olduğunu, Ankara şehrinin asıl özünü teşkil eden beş fülenin Ankara Kalesi'nin bulunduğu dağın üzeri ile bunun meyillerini ve eteğindeki bölgeleri kapladığını ve son inkişaf safhası olarak belirttiği X, XI ve XIII semtlerin (son üç füle) kaleden çok uzakta muhtemelen Hadriyanus zamanında teşekkül eden neapolis (Yenişehir)'e doğru olan kısımlarda olabileceğini belirtmektedir⁴⁴.

"Eski tarih boyunca Ankara'nın akropolisi Hacıbayram Camii'nin bulunduğu yerde idi. Roma döneminde Ankara kenti, Roma ve Augustus Tapınağının bulunduğu kutsal tepenin etrafında kuruludur"⁴⁵. Augustus ve Roma Tapınağı, nympheum (?), stadium ve tiyatro gibi yapılar Roma döneminde inşa edilmiştir⁴⁶.

⁴² Metin, M. (2007). Ankara ve Frigler. *Friglerin Gizemli Uygarlığı*, Y.K.Y., İstanbul , s. 93-97.

⁴³ Özgüç, a.g.m., s.593

⁴⁴ Erzen, a.g.e., s.54-60

⁴⁵ Demirdağ, M. F. (2017). "Ankara/Altındağ İlçesi Ulus Mevkii'nde Bulunan Antik Roma Tiyatrosu", *Amisos*, 2(3), s. 12

⁴⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Kadioğlu, M., Gökay, K., Mitchell, S. (2011). *Roma Dönemi'nde Ankyra*. Ankara: Yapı Kredi Yayınları.

Erzen, bugünkü İstasyon civarında eski Roma Mezarlığı bulunduğundan ve mezarlıklar şehir dışında yapıldığından, şehrin istasyon alanına kadar genişlemediğini ifade etmektedir⁴⁷.

2.3.3. Bizans Dönemi

Hristiyanlığın önemli merkezlerinden birisi olan Ankara Anadolu'nun merkezinde, askeri ve ticari yolların kesiştiği bir konumda olup korunaklı bir topoğrafyaya sahiptir⁴⁸.

Ankara Garı'nın 1930'larda temellerinin atılması sırasında, garın yaklaşık 100 m doğusunda, ön avlulu küçük bir mezarlık kilisesi ve birçok Hristiyan mezarı tespit edilmiştir. Mezarlık kilisesi, yapı içerisinde bulunan Hristiyan yazıtlarından dolayı MS 4. yüzyılın başlarına tarihlenmektedir. Ayrıca bu alanda Geç Antik dönem özelliği taşıyan kandiller, birkaç adet cam şişe ve üzerinde haç bulunan mermer bir pencere de bulunmuştur⁴⁹.

Ankara şehrinin koruyucu azizi olan Platonis, Ankara'da Erken Hristiyanlık döneminde yaşamış ve 4. yüzyılın başında Galerius (292-311) zamanında şehit edilmiştir⁵⁰.

Aziz Platonis'in katledildiği Kampus mevkii Foss'a göre şimdi yerinde Gençlik Parkı'nın bulunduğu bataklığın ötesinde, şehrin batısında kalan düzlükte olmalıdır⁵¹.

Burada bulunan yeraltı mezar odasının Aziz Platonis'a ya da yoldaşlarına ait olup olmadığı bilinmese de, Platonis'in katlinden sonra buranın kutsallaştırılıp Hristiyanlar için mezarlık alanı haline gelmiş olması muhtemeldir⁵².

⁴⁷ Erzen, a.g.e., s.60

⁴⁸ Dinçer, S. P. (2020). "Ankara'nın Azizi Martir Platon", *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 8(2), s. 324

⁴⁹ Dalman – Schneider – Bittel 1932, 250-255; M. Kadioğlu- K.Görkay, 2007, s.86; Dalman, 1933, s.133.

⁵⁰ Dinçer S., P. a.g.e., s.323-335

⁵¹ Foss, C. (1977). Late Antique and Byzantine Ankara. *Dumbarton Oaks papers*, s.64; Serin, U. (2011). *Late Antique and Byzantine Ankara: Topography and Architecture*. Pontificio Ist. di Archeologia Cristiana, s.1259; Aydın, S., Emiroğlu, K., Turkoğlu, O., & Özsoy, E. D. (2005). Kucuk Asya'nın Bin Yuzu: Ankara. *Ankara: Dost Yayinlari*. s. 95

⁵² Aydın, a.g.e., s.95

1931 yılında K. Bittel ve K. O. Dalman'ın Çankırıkapı'da yürüttükleri kazılar sırasında “kent'in kuzeyindeki” Kürt Mahallesi'nde (Altındağ İlçesi, Ergürü - Fermanlar - Yiğitler - Hayri Artmanlar Mahalleleri) antik bir nekropol'ün varlığı tespit edilmiş ve burada bezemesiz taş bir lahit gün yüzüne çıkarılmıştır⁵³.

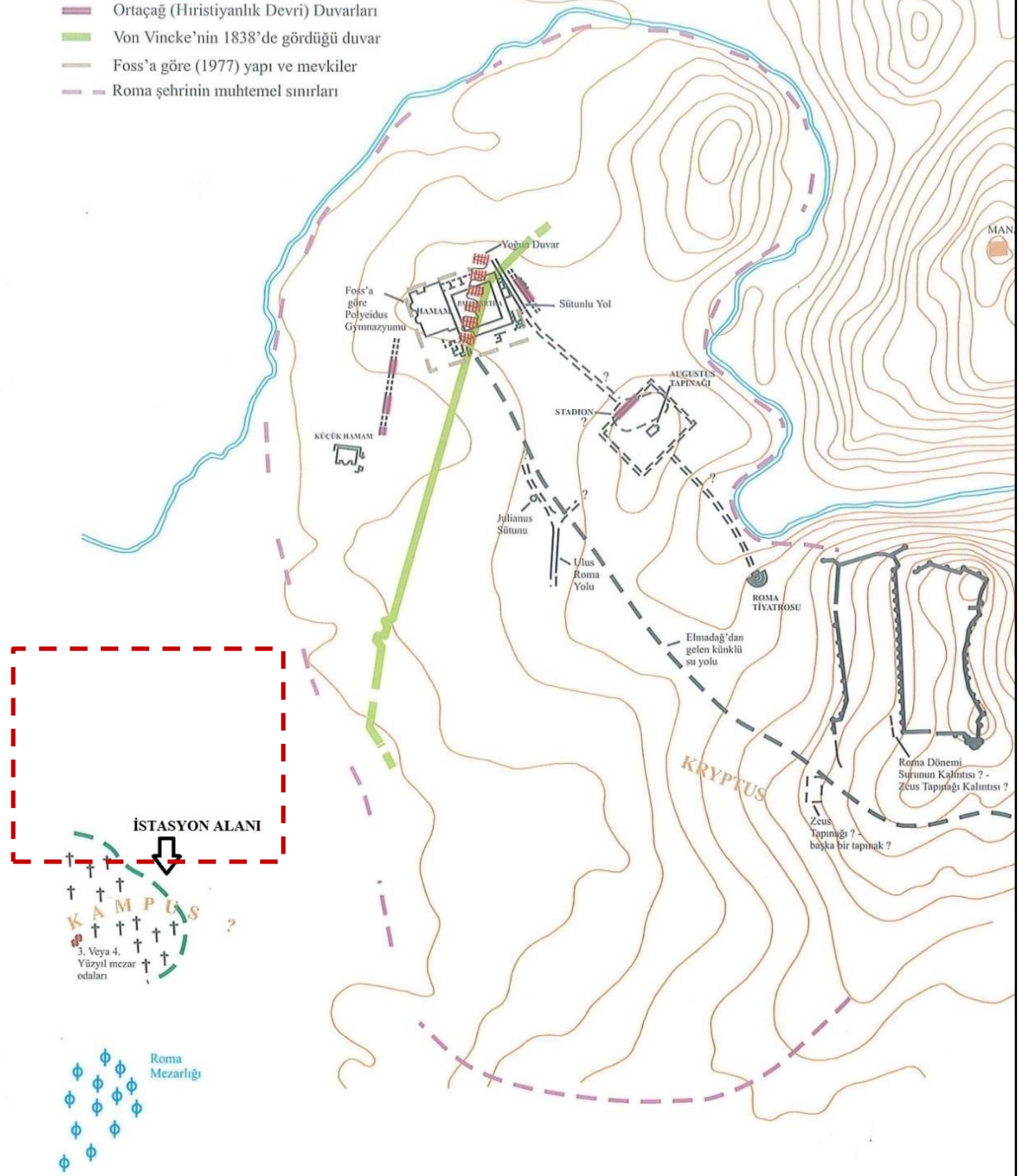
TCDD Genel Müdürlük Binası, Maltepe ve Anıtkabir arasında kalan alanda Roma Dönemi'ne tarihlenen çok sayıda mezar ve mezar taşının bulunduğu belirtilmektedir. Antik kent'in kuzeyinde (Altındağ ilçesi) tespit edilen kuzey nekropolünün yanı sıra güneybatı nekropolünün varlığı söz konusudur⁵⁴. Söz konusu güneybatı nekropol alanı antik kenti Pessinus'a (Eskişehir-Ballıhisar) bağlayan batı yolu üzerinde yer almaktadır. Yine bu hat üzerinde yer alan Tayyare Meydanında (Beşevler ve Tandoğan Meydanı arasında kalan alan) yapılan kazılarda bulunmuş olan mil taşları, yol güzergâhına işaret etmektedir. Bu yol günümüzde olduğu gibi Ankyra'yı Batı Anadolu'ya ve Batı Akdeniz'e bağlamaktadır⁵⁵.

⁵³ Kadioğlu ve Gökay, a.g.e., s.86

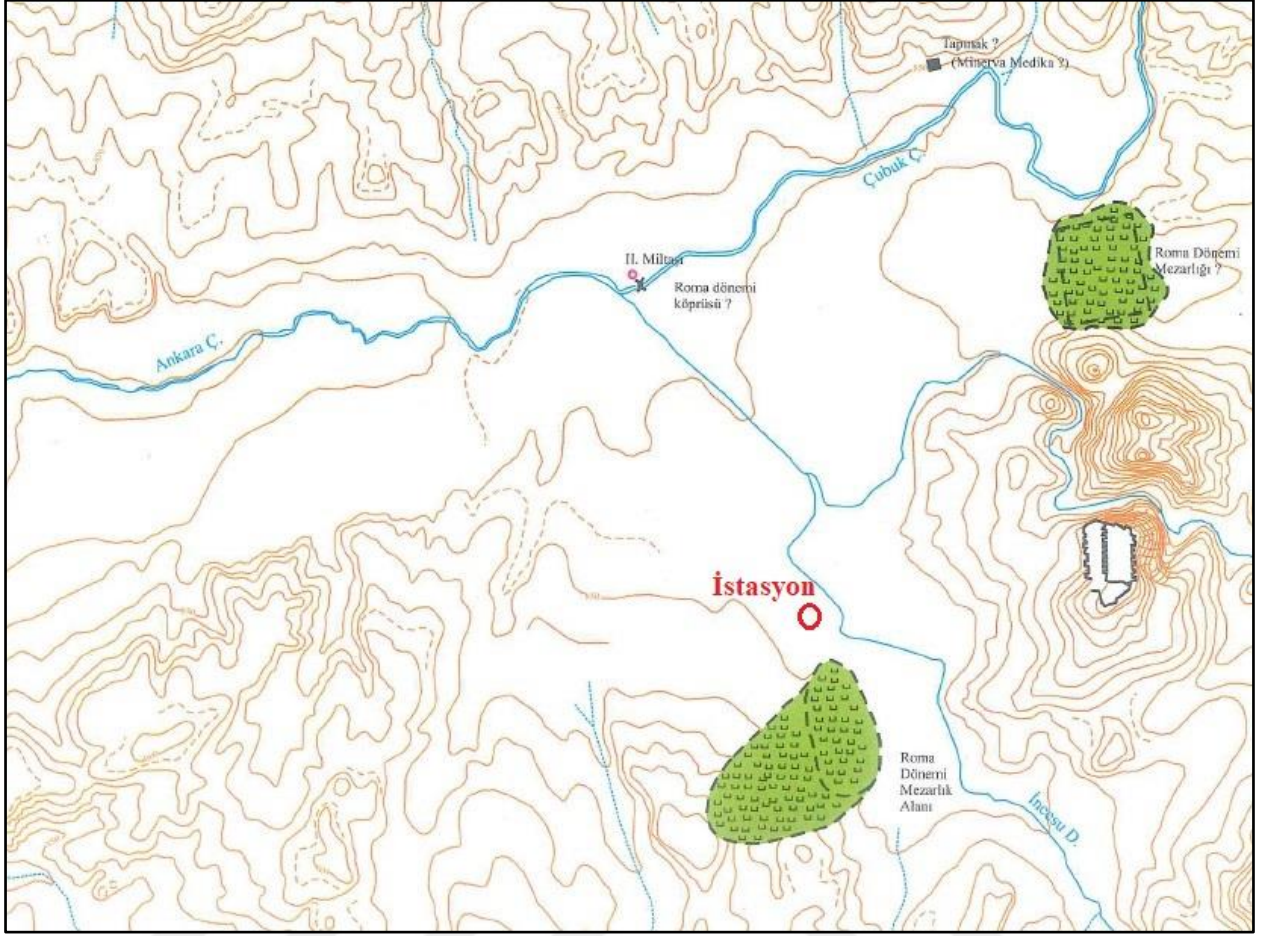
⁵⁴ a.g.e., s.87

⁵⁵ a.g.e., s.252

HARİTA - Roma ve Bizans Döneminde Şehir



H.2: Roma ve Bizans Döneminde Şehir
(S. AYDIN vd., 2005: 692)



H.3: Roma mezarlıkları (S. AYDIN vd., 2005: 692)

Devlet Demir Yolları İdare Binaları yapılırken MS 3. veya MS 4. yüzyıla ait olduğu düşünülen yan yana iki adet oda mezarın yanı sıra yine bu döneme ait başka yapı tarzlarında çeşitli mezarlara da (beşik çatılı ve üzeri düz taş kaplı lahit) rastlanmıştır⁵⁶. Söz konusu iki oda mezarın Türk Tarih Kurumunca Çankırıkapı Açık Müze Sahasına nakli sağlanmıştır. Akok ve Pençe'nin aktardığına göre "A mezarında bir şey bulunamamış, B mezarında orta kısmında yalnız bir kafatasına ait olduğu düşünülen bazı kemik parçalarıyla, içi boya doldurulmuş bir çanak parçası ve A mezarında başın bulunması gereken mahalde madeni iğneler bulunmuştur⁵⁷." Bu mezarlar aile mezarlığı olup, salıp (haç) şeklinde kurulduğu, tolos kemerlerinin başlangıcına kadar olan duvar ve

⁵⁶ Özgüç, a.g.m., s. 592-593

⁵⁷ Akok, M. ve Pençe, N. (1941). *Ankara İstasyonunda Bulunan Bizans Devri Mezarlarının Nakli. Belleten* 5 (20), s. 617

ayaklarda kireçli harç kullanıldığı ve taş duvar olarak inşa edildiği, tolos kısımlarının ise 3.5×30×30 cm ebatında tuğlalarla ve kireçli harçla örüldüğü belirtilmiştir. Salip (haç) şeklinde inşa edilmiş olan bu mezarlara taş kanatlı bir kapı ve dört parça taştan oluşan söve yerleştirilmiştir. Akok ve Pençe, mezar binalarının tek yüzlü olduğu yaklaşık 45 cm geldiğini düzgün ve derzli olduğu belirtmektedir⁵⁸.

Mezarın Çankırıkapı-Roma Hamamı alanında yeniden inşası sırasında, zemine döşenmiş olan tuğlalar ve içeriden rahatça çalışabilmek için kapı kısmı yerinde numaralandırılarak sökülmüştür. Freskleri arızasız nakletmek ve mezarın tekrar inşasında toloslara kalıp vazifesi görmek üzere dâhilen bir ahşap iskele ambalaj yapılmıştır. Bu ambalajın rahatça sökülür bir halde olması ve kurulurken sıva aksamına tazyik yapmaması için vida ve civatalarla bağlanmıştır. Tolos ve taş duvarlar on cm kalınlığında kalmış, gerekli görülen tuğla ve taş derzleri alçı ile tekrar takviye edilmiştir. Cenah duvarlarının tolos altlarını teşkil eden taş duvarlar toloslara kalıp teşkil edecek taş duvar olarak inşa edilmiştir. Dört köşeye gizlenerek konan beton kolonlara bağlı bir betonarme plâk dökülmüş, üzerine roberoit döşenerek üzerine de şap dökülmüştür. Harici inşaat bittikten sonra iç ambalaj sökülmüş, alçı tabakası parça parça kesilerek kaldırılmış, yapıştırılmış olan kâğıtlar da ıslatılarak alınmış, sıva freskleriyle beraber arızasız ve bozulmadan meydana çıkarılmıştır. Kapı eski şekilde yerine yerleştirilmiş ve harici derzler yapılmıştır. Zemin tuğlaları döşenerek dâhili sıvalardan eksik olan ve freskler arasındaki eksiklikler de tamamlanmıştır. Mezarın içi karanlık olduğundan ileride aydınlatma ihtiyacı düşünülerek duvarların inşası sırasında iç hücrelere gizli elektrik kablosu döşenmiştir⁵⁹.

Devlet Demir Yolları İdare Binaları yapılırken MS 3. veya MS 4. yüzyıla ait bulunan iki adet oda mezar odası “hypogeum” mezar tipi örneğini oluşturmaktadır.

Yeraltında oluşturulmuş raflı mezar odaları olan hypogeumlar Erken Bizans dönemine özgü mezar tiplerinden biridir. İçinde bulunan

⁵⁸ Akok ve Pençe, a.g.m., s. 618

⁵⁹ a.g.m., s. 619-622

kişiler genellikle aynı aileden olup yalancı lahit türü mezarlara defnedilmişlerdir⁶⁰.

MS 3. veya 4. yüzyıla tarihlenen mezarlardan iyi durumda olan ve yeniden inşa edilen bir tanesi Çankırıkapı- Roma Hamamı alanında günümüzde de ziyaret edilebilir durumdadır.



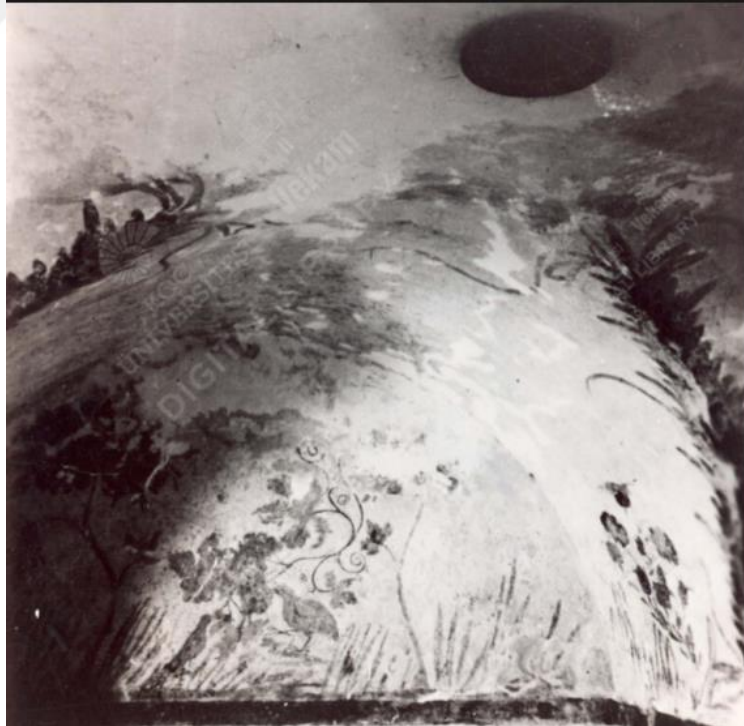
F.4: Hipoje tipi mezar yapısı⁶¹

⁶⁰ Çetinkaya, H. (2011). “Roma ve Bizans İmparatorluklarında Ölüm Algısı ve Mezar Türleri”, *MSGSÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, (3), s.34

⁶¹<https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/FKA/id/474/rec/10> (Erişim tarihi:02.01.2021)



F.5: Hipoje tipi mezar yapısı kapısı⁶²



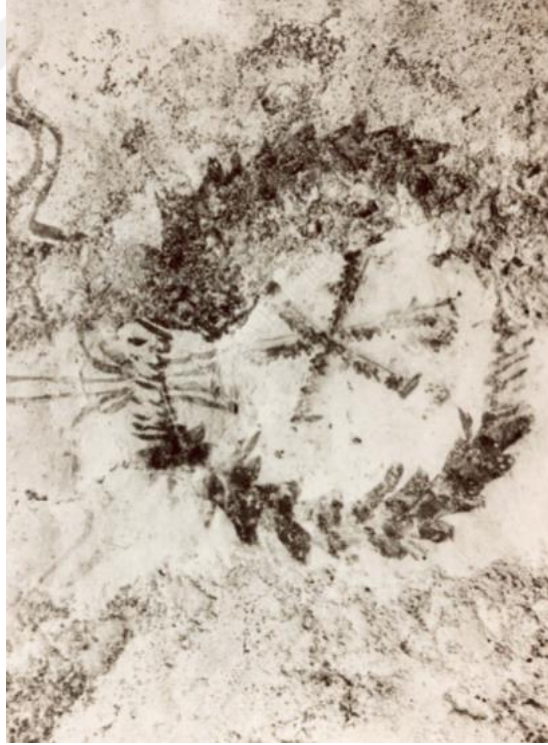
F.6: Kubbeli mezarın duvarındaki freskolar⁶³

⁶²<https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/FKA/id/123/rec/11> (Erişim tarihi:02.01.2021)

⁶³ <https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/FKA/id/274/rec/9> (Erişim tarihi:02.01.2021)



F.7: Çiçek ve bitki motifli freskolar⁶⁴



F.8: Kubbeli mezarın tavanındaki fresko⁶⁵

⁶⁴<https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/FKA/id/135/rec/22> (Erişim tarihi:02.01.2021)

⁶⁵ <https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/FKA/id/56/rec/5> (Erişim tarihi:02.01.2021)



F.9: Çankırıkapiya bulunan hipoje tipi mezar yapısı



F.10: Hipoje tipi mezar kapısı⁶⁶

⁶⁶ Aydın, M., ve Zoroğlu, C. (2016). "Ankara'da Erken Bizans Dönemi Mezar Alanı Kazısı/Early Byzantine Cemetery Excavation In Ankara", *Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, (35),s.297



F.11: Çankırıkapıya götürülen hipoje tipi mezar yapısı içi⁶⁷

2.3.4. Türk Devri

Türkler Ankara’da ilk olarak İç Kale’ye yerleşmiş ve 13. yüzyılın başlarına kadar burada ikamet etmişlerdir. Diğer şehirlerde olduğu gibi Ankara’da da mahalleler etnik ve dini gruplara göre ayrılmış ve İç Kale’den çıkarılan gayrimüslimler Dış Kale ile Clemens Kilisesi’nin çevresinde iskân edilmişlerdir. Hem Bizans hem de Selçuklular devrinde uç kenti olduğu için yoğun bir iskâna sahne olmayan Ankara XIII. yüzyılın ilk çeyreğinde kale ve surların dışına taşarak açık bir kent haline gelmiştir. Şehrin sur dışındaki ilk mahallesi kalenin batısındaki Kızılbey Mahallesi’dir. 13. yüzyılın ilk çeyreğinde Kızılbey Mahallesi ile surların dışına taşan kent bir süre sonra tekrar surların içine çekilmiştir. Kent, Aşağıyüz ve Yukarıyüz olmak üzere iki kısımda gelişmiştir. Ankara’nın iki bölüm halinde gelişmesinin temel sebebi, kent merkezinin zaman

⁶⁷ Aydın, M., ve Zoroğlu, C. , a.g.e., s.299

içinde sürekli yer değiştirmesidir. Türklerden önce de izlerine rastlanılan bu ikili yapı Selçuklular devrinde daha belirgin bir hale gelmiştir⁶⁸.

Ankara, 13. yy ortalarından 14. yy ortalarına kadar Anadolu'da yaşanan Moğol baskısı döneminde Türkmenler için güvenilir bir yurt ve Moğollara karşı mücadelede bir sağlam bir kale olmuştur. Ankara şehri, Ahilerin Ankara'da hâkim oldukları dönemlerde kale dışına doğru gelişmesini sürdürmüş, bu dönemde Ankara'da birçok cami ve mescit inşa edilmiştir. Şehir, Osmanlı yönetimine geçtiği 14 yy'ın ikinci yarısının başlarından 17. yy başlarına kadar süre içerisinde Osmanlı Devleti'nin Anadolu'da Türk birliğini kurma hedefi içerisinde yine bir sınır ve güvenlik kalesi olarak işlev görmüştür⁶⁹.

Ankara şehrinde 17. yüzyıl başlarına kadar üçüncü surun olmadığı, Celali isyanlarından korunmak amacıyla şehir halkının ortak idaresi sonucunda 17. yüzyıl başlarında surun inşa edildiği, yüzyıl başında inşa edilen bu sur kısa zamanda işlevini yitirmekle birlikte 19. yüzyıl sonuna kadar varlığını korumuş olduğu ve şehrin iskân alanının bu surun dışına taşmadığı bilinmektedir⁷³.

Kadıoğlu ve Görkay' a göre İstasyon alanında Frig nekropolünün de ortaya çıkarılması, bu alanın M.Ö.8. yüzyıldan itibaren mezarlık olarak kullanıldığını göstermektedir⁷⁴. Araştırmacılar Ankara İstasyon bölgesinin Hristiyanlık döneminde ve çok daha sonra 17. yüzyılda da mezarlık olarak kullanıldığı belirtmektedir⁷⁵. Semavi Eyice mezar alanlarının şehirden biraz uzakta olmasını, İstasyon ile Ulus arasındaki bölgenin o devirde bataklık olmasına ve oraya ölü gömülemeyerek daha ilerideki arazilerin tercih edilmesine bağlamaktadır⁷⁶.

⁶⁸ Akşit, A. (2018). "Ankara'nın Selçuklular Devrindeki Kentsel Gelişimine Dair Notlar" *Sosyal Bilimler Dergisi*, 5 (21), s.77

⁶⁹ Özmen, F. (2004). *Türkiye Selçuklu Devleti ve Beylikler Dönemi'nde Ankara*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, s.93-94

⁷³ Taş, H. (2006). *XVII. yüzyılda Ankara* (Vol. 9). Türk Tarih Kurumu, s. 197

⁷⁴ Kadıoğlu ve Görkay, a.g.e., s. 87

⁷⁵ Aydın, S., Emiroğlu, K., Turkoglu, O., Ozsoy, E. D. (2005). *Küçük Asya'nın Bin Yüzü: Ankara*, Ankara: Dost Yayınları, s. 127

⁷⁶ Eyice, S. (1996). "Bizans Döneminde Ankara", *Anadolu Araştırmaları*, (14), s.263

Alanın 18. yüzyıldaki durumu için başvurulabilecek kaynaklar arasında Ankara Tablosu incelenebilir.

Ankara Tablosu'nun yüksekliği 117 cm, genişliği 198 cm ve derinliği 6,5 cm.'dir. Kanvas üzerine yağlı boya ile yapılmıştır. Müze kayıtlarına göre ressamı belli değildir ve 1700-1799 yılları arasında yapılmış olduğu tahmin edilmektedir⁷⁷.

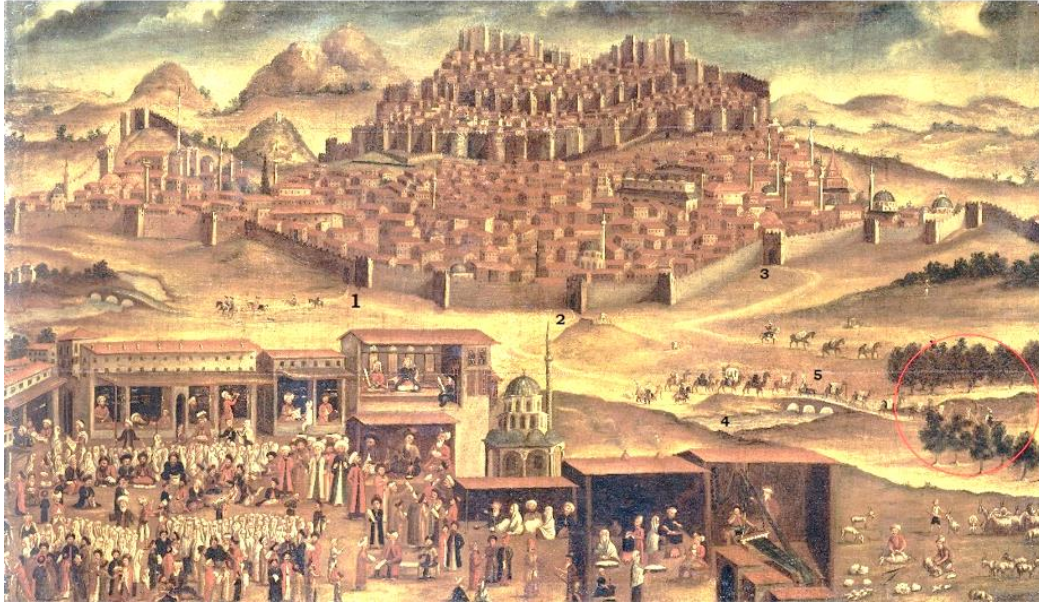
Ankara manzarasında, Bizans yapısı iç ve dış surlar ile üçüncü sur, yollar, kapılar Bedesten, Jülian Sütunu, Hacı Bayram Cami ve hemen yanındaki Augustus anıtı rahatlıkla görülmektedir⁷⁸. Ankara'nın dış sur duvarlarının ardındaki unsurlar, Ankara şehrinin bugün tam anlamıyla görünemeyen dış topografyasının anlaşılması bakımından önemlidir⁷⁹.

Kervanın, Namazgâh Tepesi'nin önünden akması nedeniyle İncesu olması muhtemel olan akarsuyun üzerinden üç kemerli bir köprü üzerinden geçtikleri görülmektedir. Daha sonra bahsedilecek olan 1937 Ankara Hipodrom Deresi Belgesel Fotoğraftan da (F.15) anlaşıldığı üzere Gençlik Parkının bulunduğu alandaki köprü 1937 tarihinde de bulunmaktadır. Bu sebeple köprünün bitiminde ön sağ kısmında ağaçların bulunduğu kısmın Ankara İstasyonu çevresi olması muhtemeldir.

⁷⁷ Göçer, F. B. (2019). *Ardına Bakmak: Rijksmuseum'daki Ankara Tablosu*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s.9

⁷⁸ E. Tamur (2008). "Amsterdam'da Bir Ankara Resmi", *Kebikeç*, s. 390,

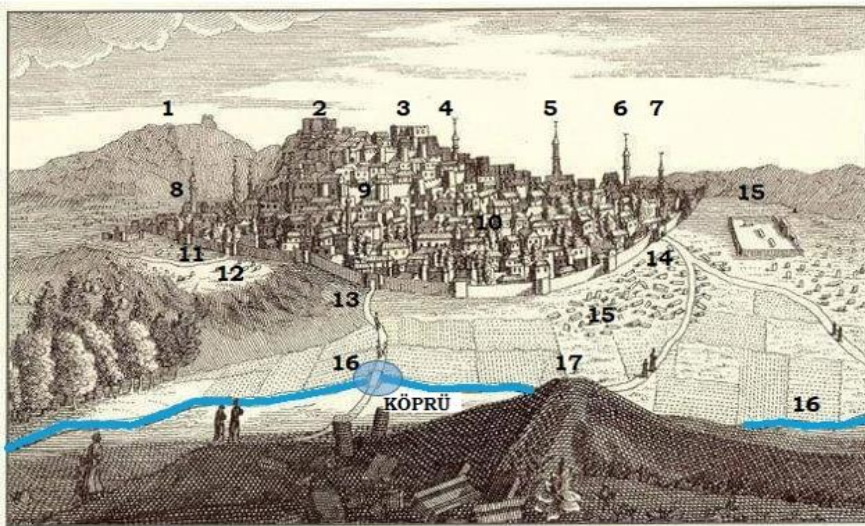
⁷⁹ Göçer, a.g.t., s. 24-25



R.1: Ankara tablosu⁸⁰

(1-İstanbul Kapısı, 2-Namazgah Kapısı, 3-Erzurum Kapısı, 4-İncesu Nehri, 5-Köprü)

Alanın 18. yüzyıldaki durumu için başvurulabilecek kaynaklar arasında olan 1701 tarihli Pitton de Tournefort gravüründe Kale, birinci ve ikinci sur, binalar ve camiler görülürken sur dışının tamamen mezarlık olduğu anlaşılmaktadır⁸¹.



- 1-HIDIRLIK TEPE
- 2-AKKALE TEPE
- 3-ÇARKKALE BURCU
- 4-RAMAZAN ŞEMSEDDİN CAMİ
- 5-AHİ ELVAN CAMİ
- 6-ŞERAFEDDİN CAMİ
- 7- CENABİ AHMET PAŞA CAMİ
- 8-İĞNECİ BELKİZ CAMİ
- 9-İBADULLAH CAMİ
- 10-MAHMUT PAŞA BEDESTENİ
- 11- BAHÇELER KAPISI
- 12- İSTANBUL KAPISI
- 13- İZMİR KAPISI
- 14- NAMAZGAH KAPISI
- 15- NAMAZGAH TEPE
- 16- İNCESU NEHRİ
- 17- GAR TÜMÜLÜSÜ

R.2: Tournefort Gravürü⁸²

⁸⁰ <https://www.rijksmuseum.nl/en/collection/SK-A-2055> (Erişim tarihi: 24.02.2020)

⁸¹ Asar, B. (2012). *Ankara Ulus Tarihi Kent Merkezindeki Ticaret Binalarının Değişimi ve Mekânsal Analizi*, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya, s.24

⁸² Altılık harita: http://yavuziscen.blogspot.com/2021/05/blog-post_12.html (Erişim tarihi:21.10.2021)

Musa Kadioğlu ve Kutalmış Gökay, gravürün ters basılmış olduğunu ilk kez Anadolu Dergisi'nin 32. sayısında yayımlanan “Yeni Arkeolojik Araştırmalar Işığında Ankara”⁸³ makalelerinde ve “Roma Döneminde Ankyra”⁸⁴ kitabında belirtmişlerdir.

Ernest Mamboury, “Ankara Gezi Rehberinde” Tournefort Gravürünün “garın güneyindeki tepelerden resmedilmiş olduğunu” güneyde İncesu üzerinden geçen yolun İzmir Kapısı'na ulaştığını belirtmiştir⁸⁵.

Tournefort Gravürü'nde ön tarafında yükselen bir tepe, tepenin arka kısmında mezarlık, sütun başlıkları birtakım kalıntılar yer almaktadır. İzmir kapısı ve Namazgâh tepenin önünden İncesu deresi geçmektedir.

Ankara Garı önünden ve Gazi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesinden Ankara Kalesi'ne baktığımız zaman Tournefort Gravürü'ndeki panorama yaklaşık olarak yakalanması nedeniyle gravürdeki tümülüsün Frig dönemi Ankara Garı Tümülüsü olması muhtemeldir (F.12).

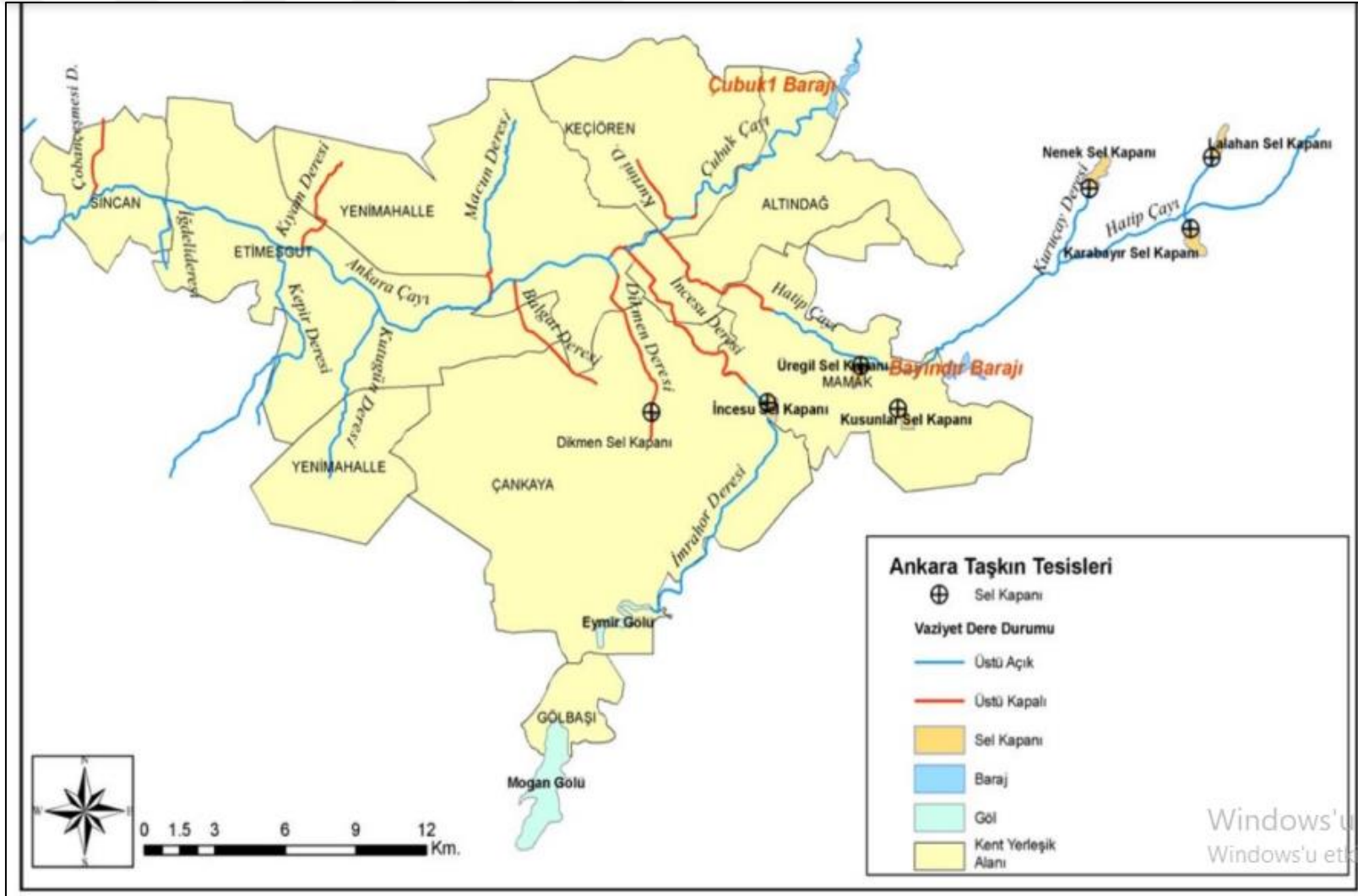
⁸³ Kadioğlu M. ve Gökay K., “Yeni Arkeolojik Araştırmalar Işığında Ankara”, *Anadolu Dergisi* sayı 32, 2007, Ankara: DTCTF Yayını, s. 34 ve s.114

⁸⁴ Kadioğlu, M., Gökay, K., & Mitchell, S. (2011). *Roma Dönemi'nde Ankyra*. Ankara: Yapı Kredi Yayınları, s.110

⁸⁵ Mamboury, E. (1933). *Ankara Gezi Rehberi*. Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınevi s.85



F.12: Ankara Gazi Üniversitesi'nden (Maltepe) Ankara Kalesi'ne bakış



H.4: Ankara Akarsuları (Pekin, 2007: 112)



H.5: Ankara Akarsuları



H.6: Ankara 3.suru üzerinde bulunan İzmir kapısı yaklaşık yeri

İzmir Kapısı, Gençlik parkının kuzeydoğusunda, İstiklal Caddesi üzerinde Ulus-Garanti Bankası şubesi civarında yer almaktadır. Ankara Haritasında da görüldüğü gibi Gençlik parkı ve istasyon alanı arasında İncesu deresi akmaktadır (H. 6).

İngiliz seyyah J. M. Kinneir 1813 yılında atıyla yaptığı gezi sırasında İzmir kapısından (Smyrna) çok uzakta olmayan küçük bir tepenin üzerinde, konsolosun kendisine bildirdiği gibi eskiden bir tapınağın bulunduğu yerde pek çok sütun gövdesi, mimari parça gördüğünü belirtmektedir⁸⁶.

J. M. Kinneir'in gördüğü tepeciğin, İzmir kapısına yakınlığı dikkate alındığında Gar tümülüsü olduğu iddia edilebilir.

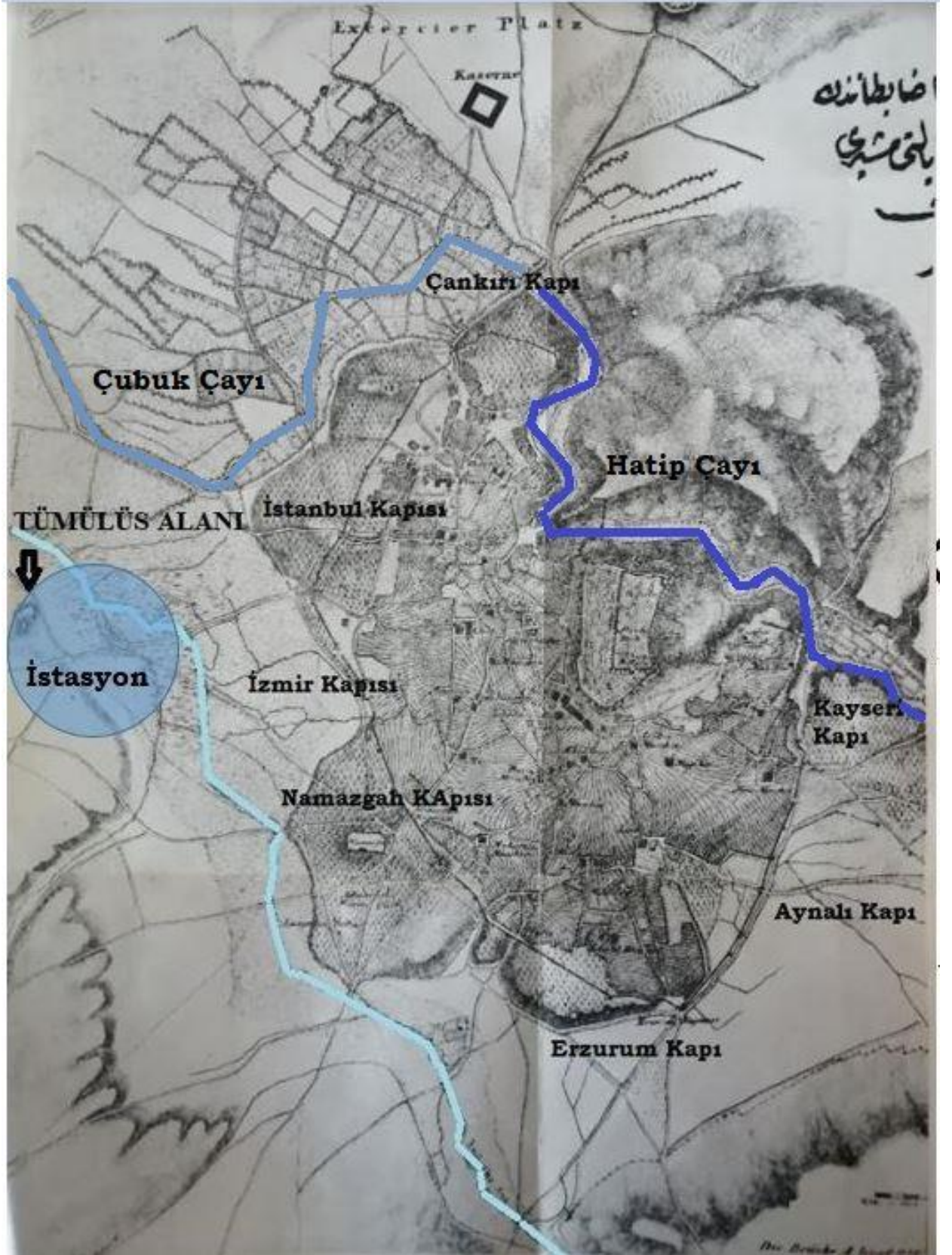
Alanın 19. yüzyıldaki durumu için başvurulabilecek kaynaklar arasında 1839 tarihli Ankara haritası da bulunmaktadır. Ankara'nın "surları, giriş kapıları, önemli yapıları, ulaşım sistemi, kent dokusu ve doğal değerleri" hakkında bize mühim bilgiler veren bu harita bilindiği kadarıyla en eski Ankara haritasıdır⁸⁷. Baron von Vincke'nin hazırladığı bu haritada Friglere ait Tümülüs de açıkça görülmektedir.

1839 Vincke haritasında İncesu deresinin kuzeybatı-güneydoğu yönünde bir hat üzerinden Hatip çayına paralel olarak aktığı ve istasyon alanının da kuzeydoğusundan geçtiği görülmektedir (H.7).

Tournefort Gravürü (1701) ve Ankara Tablosu (1700-1799) incelendiğinde İstasyon Alanının 19. yüzyıl sonuna kadar kentsel yerleşik alanda kalmadığı, 1839 Vincke haritasında da tümülüsün işlenmiş olması nedeniyle, tümülüsün bu döneme kadar varlığını sürdürdüğü anlaşılmaktadır.

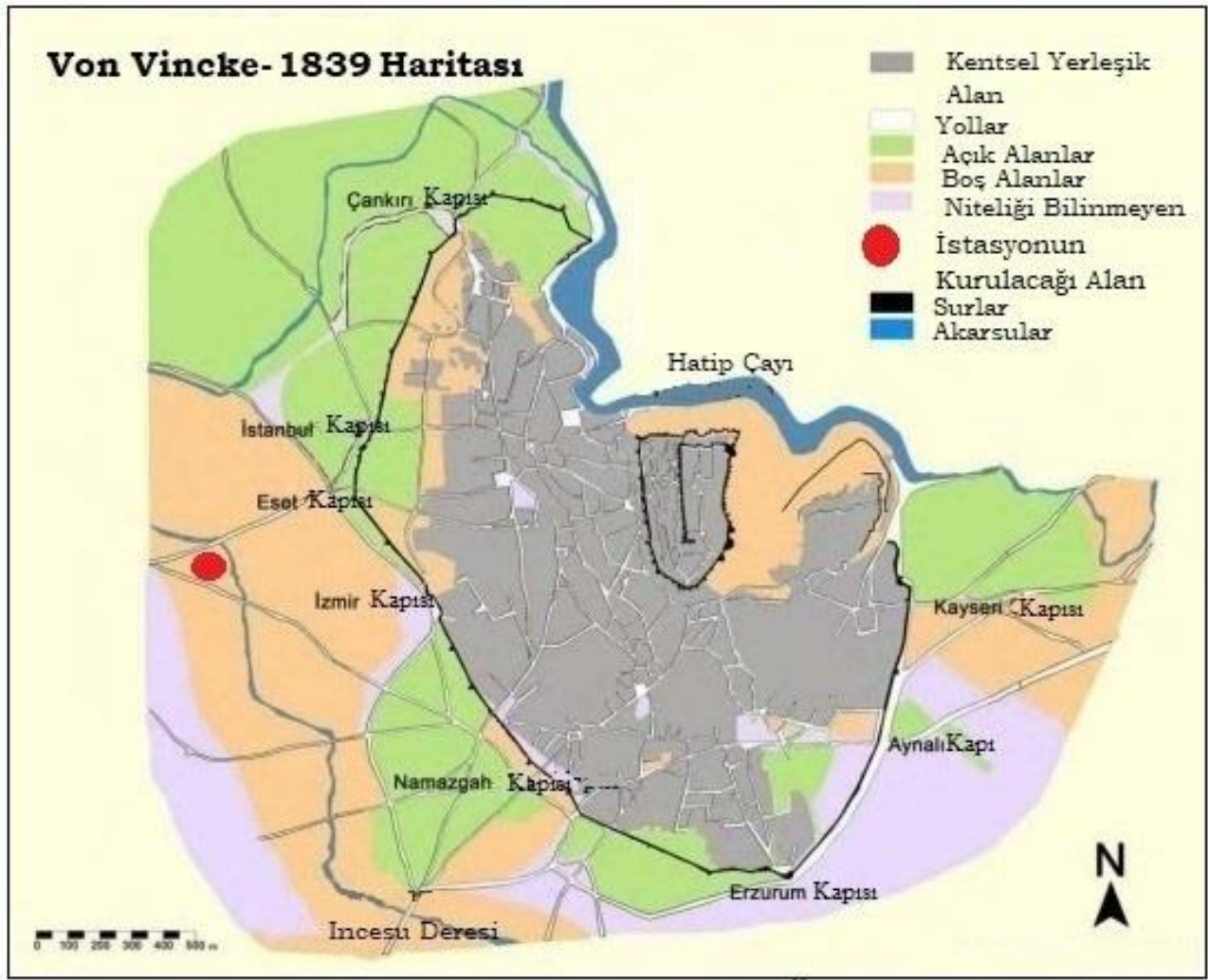
⁸⁶ Kinneir, J. M. (1818). *Journey Through Asia Minor, Armenia, And Koordistan In The Years 1813 and 1814: With Remarks On The Marches Of Alexander And Retreat Of The Ten Thousand*. J. Murray, s. 68

⁸⁷ Tunçer, M . (2019). "Ankara'nın Kaybolan Doğal ve Kültürel Değerleri" *Türkiye Peyzaj Araştırmaları Dergisi*, 2 (2),108-138. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/en/pub/peyad/issue/50257/645868> s.114



H.7: 1839 Von Vincke Ankara haritası

(S.Eyice, 1972: s.164)



H.8: Kent planı üzerinde Von Vincke -1839 haritası⁸⁸

25 Eylül 1888 tarihinde, Osmanlı Devleti'nin Deutsche Bank ile yaptığı sözleşme ile Haydarpasa - İzmit Hattı'nın kurulması ve demiryolu hattının Ankara'ya kadar uzatılması mümkün olmuştur. Societe du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie adlı firmaya 486 km'lik yeni hattın imal ve işletme imtiyazı doksan dokuz yıllığına verilmiştir. 1889 yılında yapımı başlanan hat, 1892 senesi Aralık ayında Ankara'ya ulaşmıştır⁸⁹.

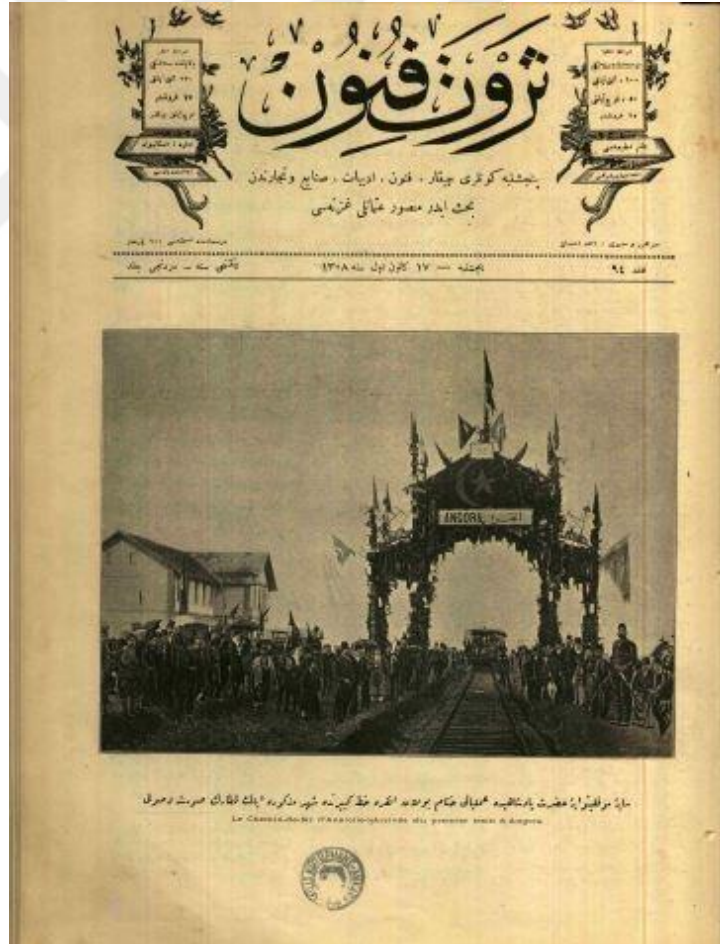
⁸⁸ Mıhçıoğlu Bilgi, E. (2010). *The Physical Evolution Of The Historic City Of Ankara Between 1839 And 1944: A Morphological Analysis*. Doktora tezi, ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, s.39

⁸⁹ Tunçer, M. (2001). *Ankara (Angora): Şehri Merkez Gelişimi (14.-20. yy)* (Vol. 292). Ankara: Kültür Bakanlığı, s. 66



H.9: 1923 yılında Anadolu'da Demiryolu Sistemi

(Kaynak: Yıldırım, 2001,EK-1)



F.13: Servet-i Fünun dergisinin 17 Kânûn-ı Evvel 1308

(Miladi: 29 Aralık 1892) tarihli 94. sayısının kapağı⁹⁰

⁹⁰ <https://dspace.ankara.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12575/18111> (Erişim tarihi: 31.01.2021)

Fotoğrafın alt bölümünde şunlar yazılıdır: “Ameliyyatı hitam bulan [tecrübeleri son bulan] Ankara hat-ı kebirinde şehri mezkûre [adı geçen şehre] ilk katarın sûret-i vusûlü [varışı]”⁹¹.

Serveti Fünun Gazetesi’nde, “Medeniyet ve insanlık dünyasını parlatan Padişah Hazretlerine ait başarıların yücelerine, yücelerden yüce bir ilave olan Ankara şimendiferinin bugün ilk lokomotifi, zafer sancakları ve Osmanlılara ait Kur’an ayetleri ile süslü birçok vagonları ihtiva ederek Ankara’ya girmiş ve istasyonda Vali Paşa Hazretleriyle bütün memurlar ve otuz bini aşkın ahali tarafından, ‘Padişahım Çok Yaşa!’ avazeleriyle [sesleriyle] karşılanıp çeşitli okulların öğrencileriyle halkın büyük bir kısmı tarafından hazırlanan yüzlerce çiçek demeti, katarın önüne atılarak fevkalade bir sevinç ve memnuniyet nişanesi gösterilmiştir”⁹².



F.14: Servet-İ Fünun Dergisi’nde Yer Alan, Ankara’ya İlk

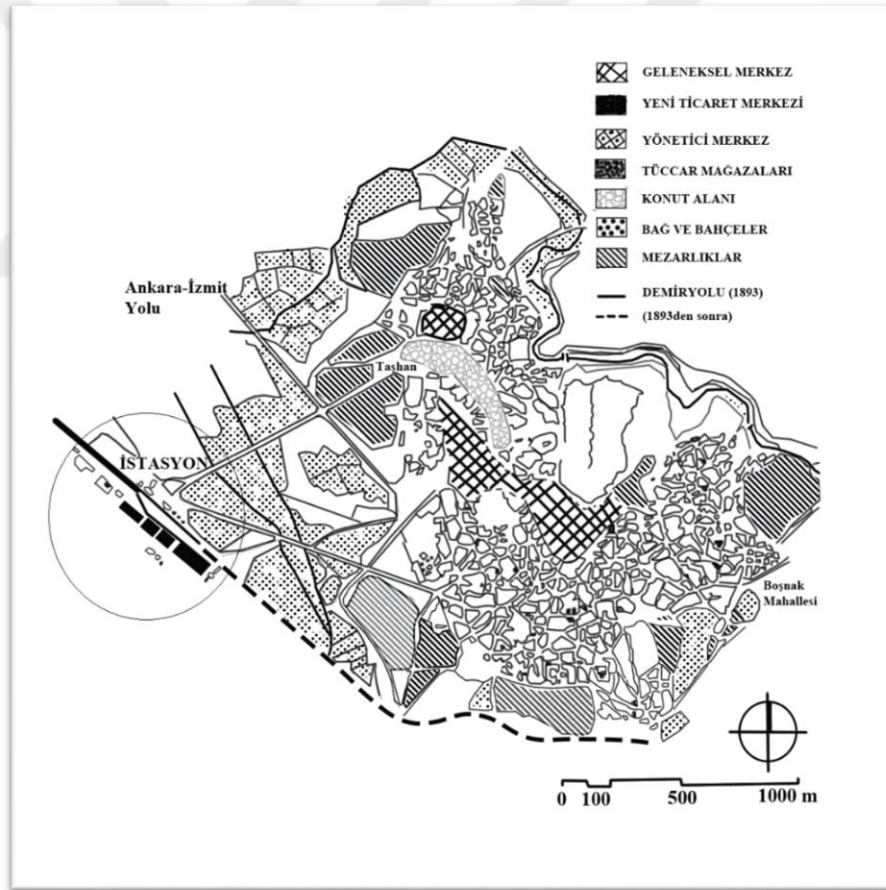
Trenin Gelişinin Fotoğrafı 1892.

⁹¹ <http://kentvedemiryolu.com/ankarada-demiryolunun-cermoderne-uzanan-tarihi/> (eirşim tarihi: 06.09.2021)

⁹² <http://kentvedemiryolu.com/ankarada-demiryolunun-cermoderne-uzanan-tarihi/> (eirşim tarihi: 06.09.2021)

Ankaralıları günün anısına tören düzenlemiş ve “Hoşgeldin Takı” kurmuşlardır⁹³. (F.14)

19. yüzyılın ikinci yarısında Balıkpazarı (bugünkü Anafartalar Caddesi) caddesi üzerinden Karaoğlan Çarşısı’na ve batıda Taşhan’a kadar uzanan yeni ticaret merkezi olgusunun ortaya çıkışı, kentin 19. yüzyıl sonundaki ikili yapısının mekândaki yansımasıdır. Yeni gelişen merkezin ikinci çekim noktası 1893 yılında kente ulaşan demiryolu olmalıdır. Demiryolunun Ankara’ya ulaşmasından sonra yedi yıl sene gibi kısa bir zamanda kentte iki yüzden çok büyük dükkan ve Taşhan’ın açılması yeni merkezin ne kadar hızlı bir gelişme içinde bulunduğunun kanıtıdır⁹⁴.



H.10: 19. yüzyıl sonunda Ankara kenti

(Aktüre, 1987, s.126)

⁹³ <https://lcivelekoglu.blogspot.com/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html> (Erişim Tarihi: 06.09.2021)

⁹⁴ Aktüre, a.g.e., s.127

1892’de Ankara’nın demiryolunun gelişi ile sosyo-ekonomik hayatın yanı sıra fiziksel mekânında da önemli değişiklikler olmuştur. Sof üretimi yeniden önemli hale gelmiş, bunun yanı sıra istasyon alanı yakınında depolar ve antrepolar kurulmuş, istasyonu kent merkezine bağlayan İstasyon Caddesi ve Talatpaşa Caddesi açılmıştır⁹⁵.

Demiryolunun Ankara’ya gelmesi ile şehir ovaya doğru büyümeye başlamış, Ulus Merkezi’nin çekirdeğini oluşturan “Karaoğlan Çarşısı”, demiryoluna ve yeni açılan yönetim merkezine yakınlığı sebebiyle en çok büyüme yaşayan yer olmuştur. XX. çağ başlarında burada Taşhan gibi konaklamaya yönelik yapılar, mağazalar ve bankaların yönetim yapıları yer almaya başlamışlardır⁹⁶.

Demiryolu hattının Ankara’da sonlanması, Ankara’nın odak noktası değil “toplama istasyonu” olmasına sebep olmuştur. Demiryolu, yurtdışına gönderilen tek tip hammadde miktarında bir artış yaşatmış, sanayinin gelişmesine maalesef bir etkisi olmamıştır⁹⁷.

Demiryolunun varlığına karşın Ankara’da 20. yüzyılın başlarında sanayi olarak sayılabilecek sadece sekiz adet yağhane, dokuz adet kiremithane ve günde yirmi ton kadar un üretebilen un fabrikası bulunmakta olup sof endüstrisi ise çoktan iflas etmiştir⁹⁸.

Osmanlı Devleti, taşrada demiryolu sayesinde merkezi otoritesini pekiştirmiştir. Osmanlı Devleti’nde demiryolu ulaşım sistemi; ticaret, haberleşme ve ulaşımın dönem şartlarına göre daha hızlı ve kolay olmasını sağlamışken yüzyılın sonundan itibaren de devletin güvenliği için silah ve asker sevkiyatını kolaylaştırmıştır⁹⁹.

Demiryolu sayesinde ulaşımın kolaylaşmasıyla birlikte Ankara’da kullanılamayan araziler de tarıma açılmıştır. İstasyon güzergâhları boyunca özellikle Rumeli’den gelen muhacirlerin iskân edilmesi tarımın gelişmesinde önemli bir paya sahiptir. Demiryolu hattı yakınlarında yeni

⁹⁵ <https://www.ankara.bel.tr/files/6513/4726/6062/2-tarihce.pdf> (erişim tarihi: 09.09.2021)

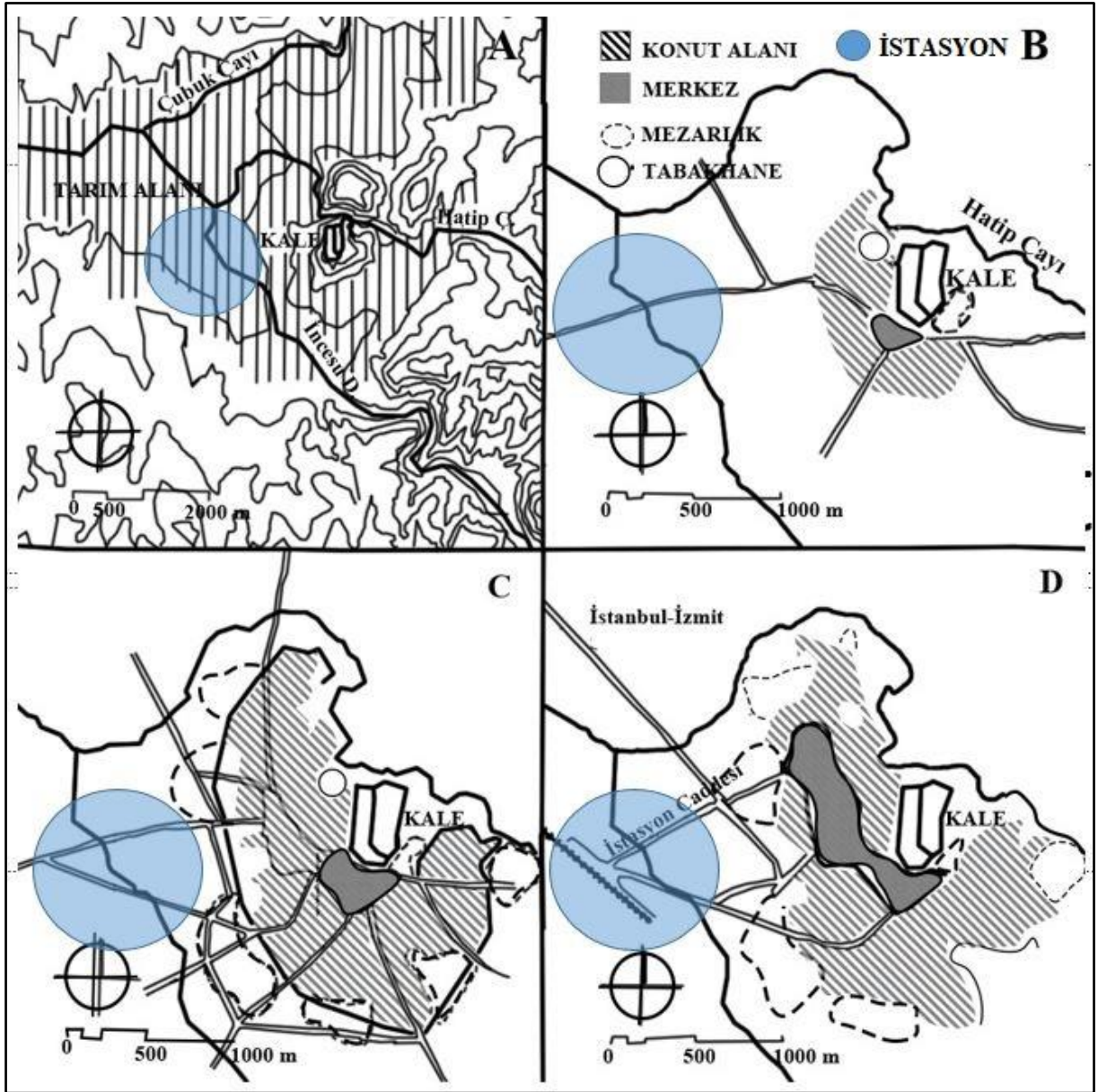
⁹⁶ Tunçer, a.g.e., s.55

⁹⁷ Ortaylı, İ., 1981, S.210.

⁹⁸ Tunçer, a.g.e., s. 68

⁹⁹ Altındaş, E. T. A. (2021). “XIX. yüzyılın Son Çeyreğinde Ankara’da Demiryolu Ulaşımı”, *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 1(4), s.28

tarım alanlarının açılmasıyla birlikte zirai üretim gelişmiş bunun neticesinde ürün çeşit ve miktarında artış olmuştur. Yeni tarım teknikleriyle yerel halka örnek olan muhacirler Ankara'nın bayındırlaştırılması konusunda etkin bir rol oynamışlardır. Ankara Demiryolu Hattı çalışmalarıyla eşzamanlı olarak başlayan göç hareketi nüfusta bir hareketlilik yaşanmasına neden olmuştur¹⁰⁰.



H.11: Ankara kentinin tarihsel gelişimi¹⁰¹

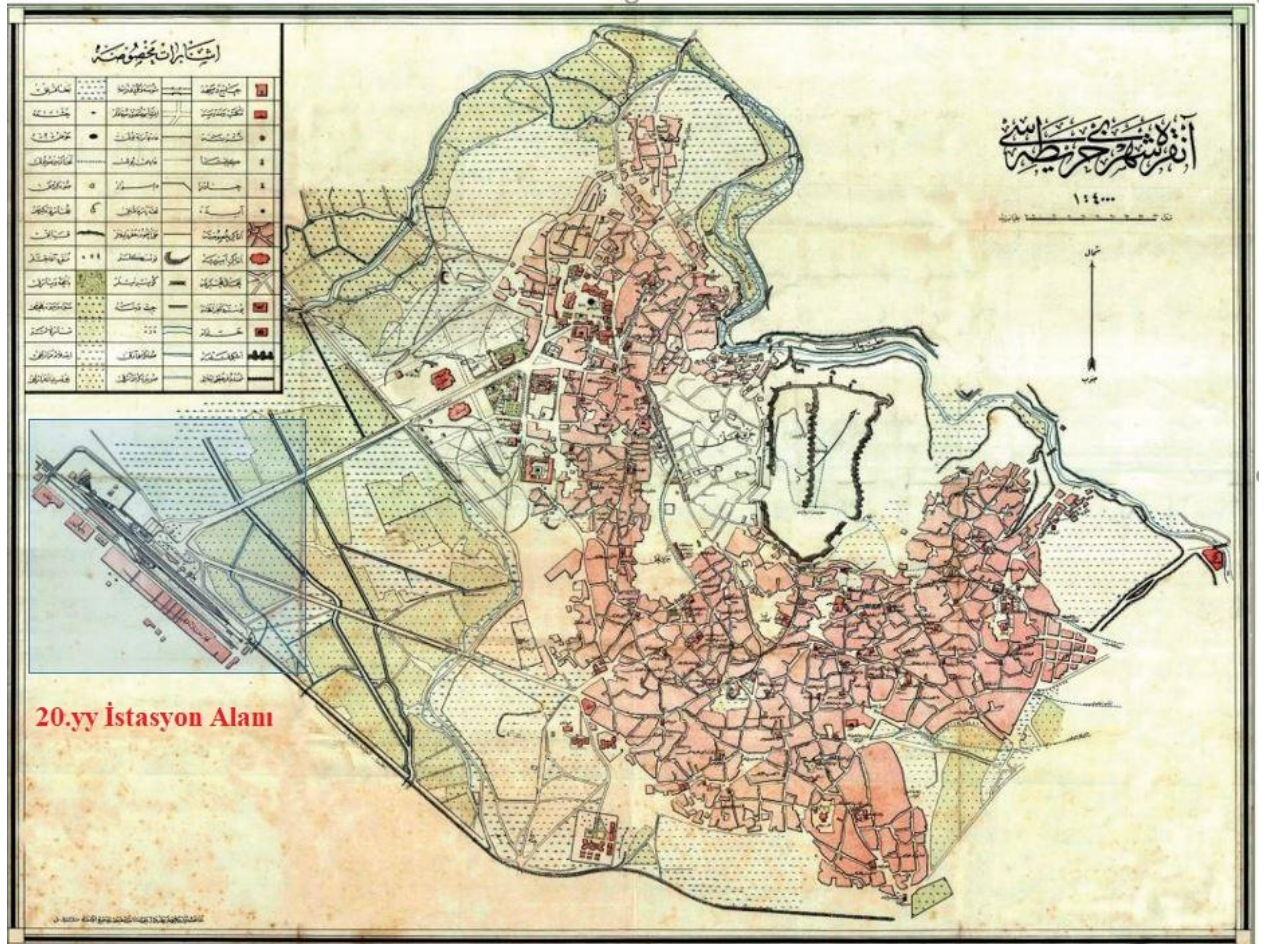
A: Kentin Konumu, B: 13.-14. yüzyıl, C: 17. yüzyıl, D: 19.yüzyıl sonu

¹⁰⁰ Altındaş, a.g.e., s.29

¹⁰¹ Aktüre'den düzenlenerek ,a.g.e.,s.142

Ankara İstasyonunun 20. yüzyıldaki durumu için 1924 Ankara Haritası incelenebilir. Kurtuluş Savaşı yıllarında, İstanbul Harita Dairesi memurlarınca Ankara'nın 1/4000 ölçekli ve üç renkli haritası hazırlanmıştır. Söz konusu haritada kale, kale içindeki yapılar, su hatları ve çeşmeler işlenmiştir. Bugün olmayan Müslüman ve Hristiyan mezarlıkları da haritada bulunmaktadır. Hatip Çayı, Çubuk Çayı ve İncesu dereleri haritada işlenmiştir. 2. Abdülhamit döneminde yapılan binaların yanı sıra istasyon binası ve yeni açılan yerleşim alanları da haritada yer almaktadır¹⁰².

1924 Ankara Haritasında Taşhan -İstasyon güzergâhında üzerinde birtakım plan kararları verildiği anlaşılmaktadır¹⁰³.



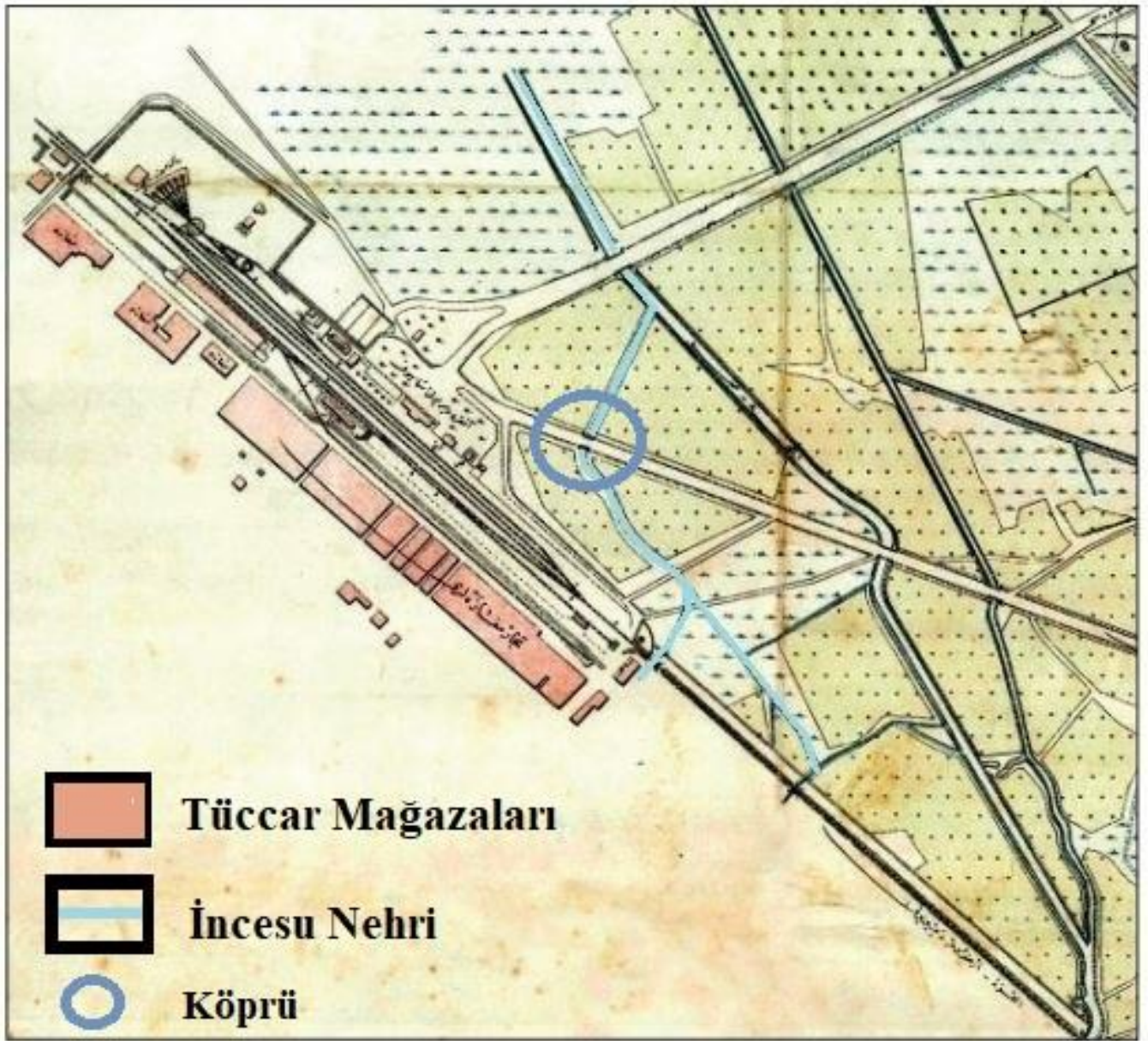
H.12: Ankara 1924 Haritası¹⁰⁴

¹⁰² Günel, G., & Kılıcı, A. (2015). "Ankara Şehri 1924 Haritası: Eski Bir Haritada Ankara'yı Tanımak", *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 3(1), s.78

¹⁰³ Cengizkan, a.g.e., s. 21.

¹⁰⁴ Günel, G., ve Kılıcı, A., a.g.e., s.80

1924 Ankara Haritasında, güneybatıda, Ankara Oteli, Direksiyon Binası (Atatürk Konutu), Eski Ankara Garı, ambarlar, demirhane, depolar, makine sundurması, mühendis binası, tüccar mağazaları işlenmiştir. Haritanın Kuzeyi Hatip ve Çubuk çayları ile güneyi demiryolu ile hattı ile çizilmiştir¹⁰⁵. Ankara Şehri 1924 haritası lejantı incelendiğinde istasyon caddesinin çevresinin bataklık, tarla ve sebze-meyve bahçesi olduğu anlaşılmaktadır.



H.13: 1924 haritasında Ankara istasyon ve çevresi¹⁰⁶

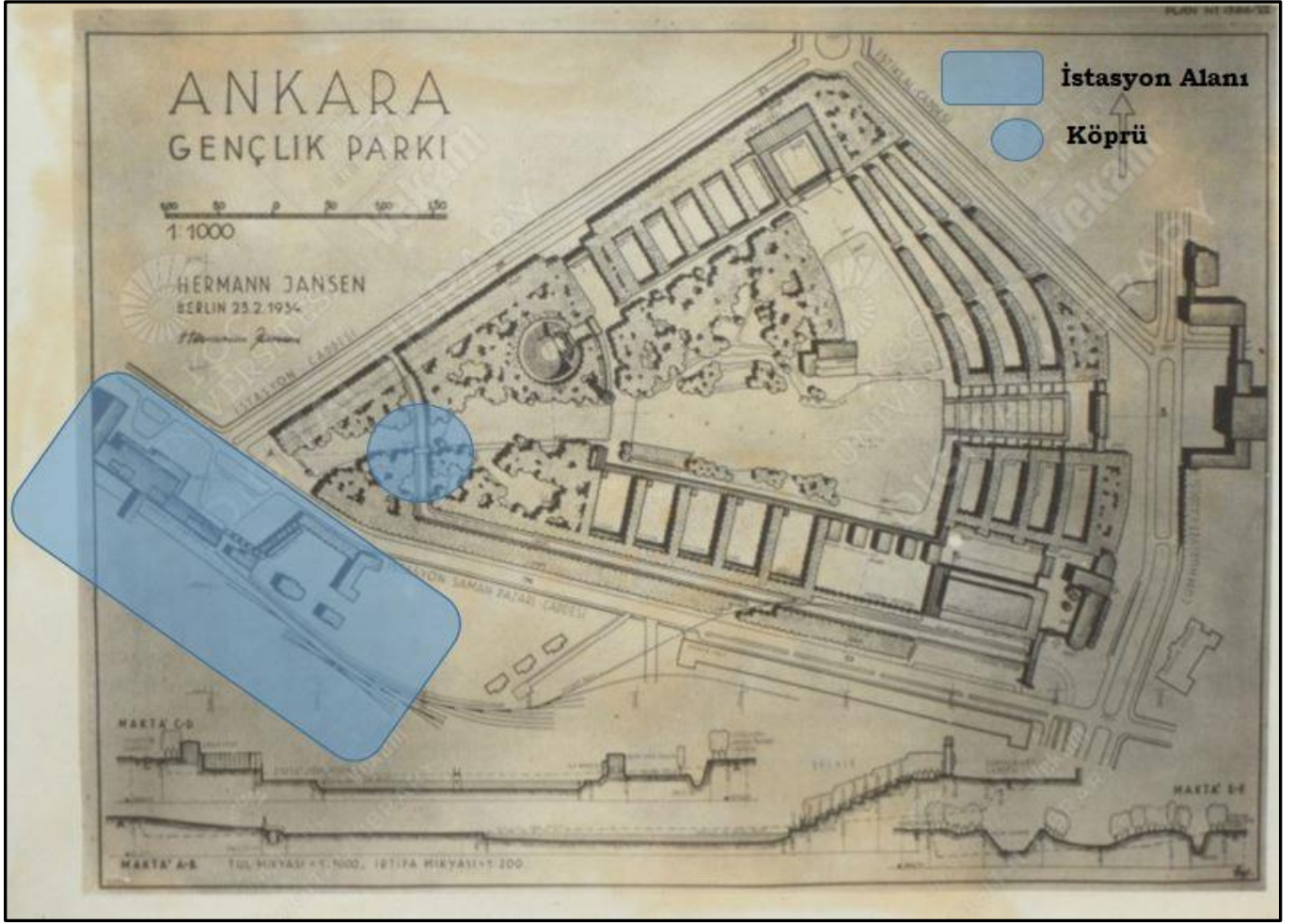
¹⁰⁵ Günel, G., ve Kılıcı, A., a.g.e., s.81

¹⁰⁶ a.g.e., s.80



F.15: Paraşüt Kulesi, İncesu Deresi ve köprü
(1937 Ankara Hipodrom Deresi Belgesel Fotoğraf)

1937 Ankara Hipodrom Deresi Belgesel Fotoğraf incelendiğinde sol tarafta Gar Gazinosuna ait saat kulesi, ortada Paraşüt Kulesi ağaçların arkasında kalan tek gözlü köprü görülmektedir.

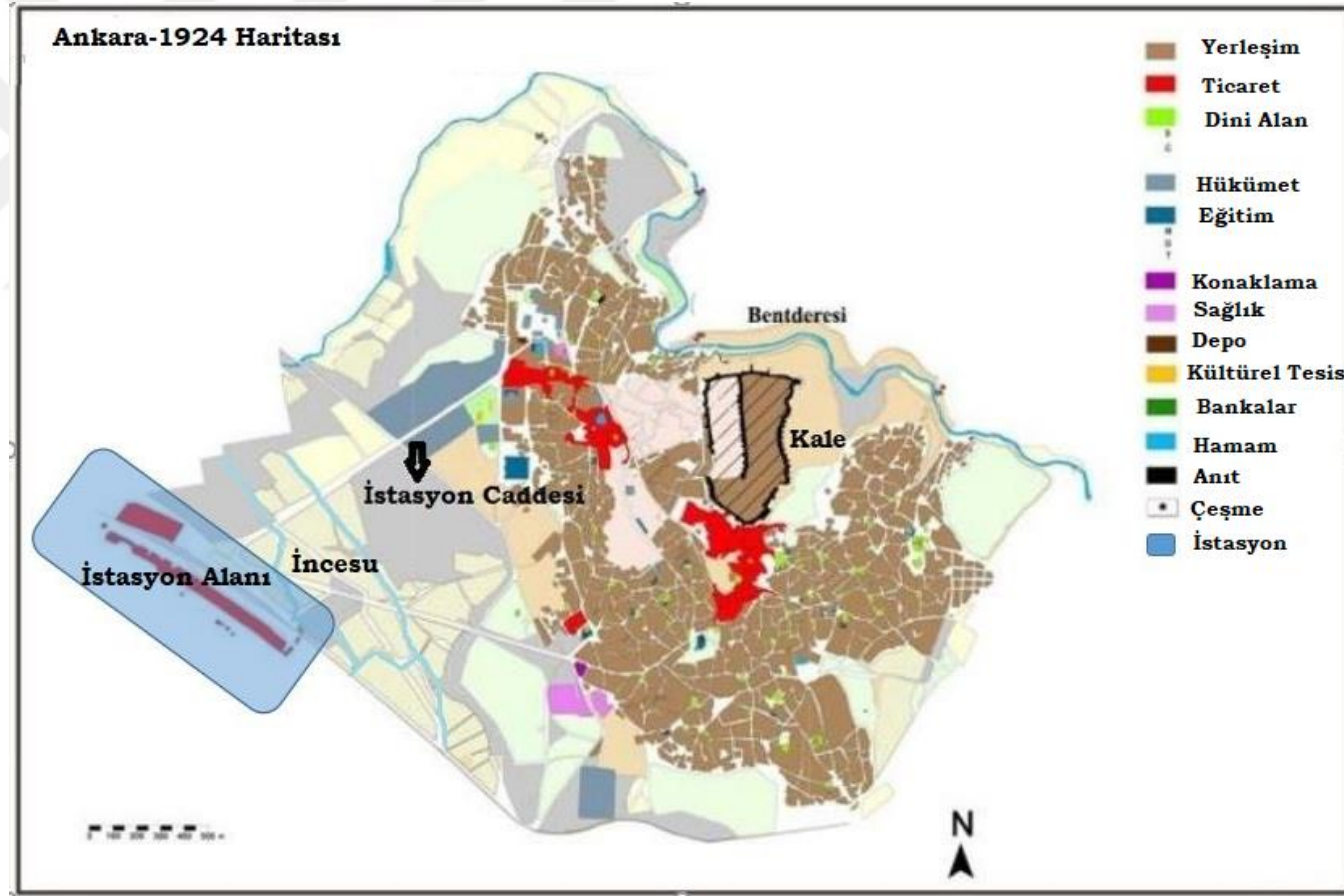


Ç.1: Hermann Jansen'in Gençlik Parkı Planı¹⁰⁷

Jansen'in 1935 Gençlik Parkı planında İncesu deresinin ve köprüünün planda işlendiği görülmektedir.

Tournefort Gravürü'nde basit bir şekilde üstten çizilen köprü, İzmir kapısından çıkan kervanı ve köprüyü gösteren "Ankara Resmi" ve "Ankara 1924 Haritası" ve "1937 Ankara Hipodrom Deresi Belgesel Fotoğraf" birlikte değerlendirildiğinde İncesu deresi ve üzerindeki köprüünün dere yatağı kapatılana kadar varlığını sürdürdüğü anlaşılmaktadır.

¹⁰⁷ <https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/FKA/id/3760/> (Erişim tarihi:31.12.2021)



H.14: Ankara Şehri 1924 Haritası ve Kentsel Kullanımlar¹⁰⁸

¹⁰⁸ Yılmaz, M. & Yalçiner Ercoşkun, Ö. (2020). "Ankara'da Ulaşım Sistemlerinin Altında Kalan Dereler: Bentderesi Örneği", *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi*, (7), s. 15, DOI: 10.21733/ibad.661904, (Çizim: Elif Mihçioğlu)

2.4. Cumhuriyet Dönemi Kentsel Planlama Çalışmaları

2.4.1. Lörcher Planı

Berlinli Mimar Carl Christoph tarafından hazırlanan ve 1923 tarihinden 1931 yılına kadar yürürlükte kalan ve kentsel dokunun temellerini atan Lörcher Planı ile Ulus ve Kızılay merkez olarak belirlenmiştir¹⁰⁹.

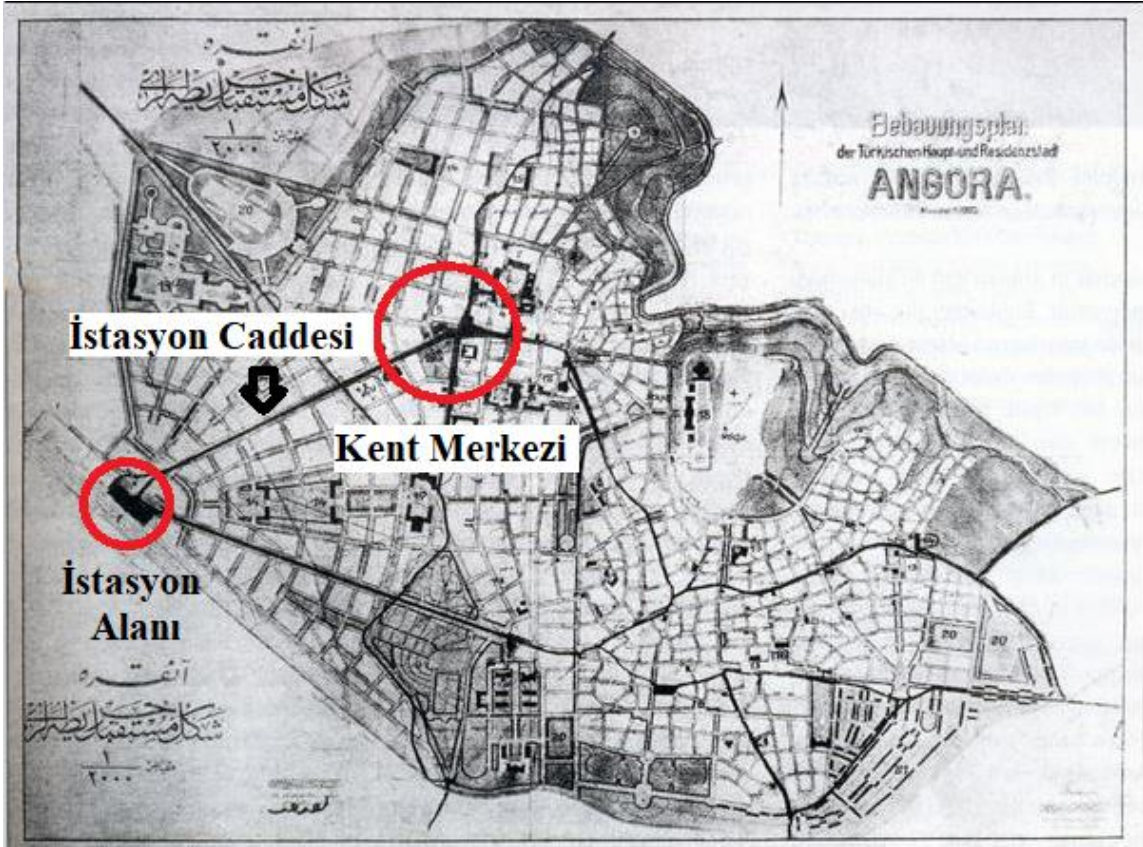
Lörcher'in Ankara için iki planı bulunmaktadır. "İlk plan, 1924 tarihinde tasarlanan ve yaklaşık "iki yüz bin kişilik" bir nüfus projeksiyonunu öneren plan, genel olarak "kale ve tren istasyonu" arasındaki alanı planlamaktadır. "Yenişehir"i öneren diğer proje ise 1925 yılında yapılmıştır. Planlama şu başlığı taşımaktadır: "Türkiye Başkenti'ne ait Yapılaşma Planı-Angora-Eski Şehir ve Yönetim Şehri = Çankaya" ¹¹⁰

Millet Caddesi, eski şehir ile yeni şehir arasında inşa edilecek prestij aksıdır. Bu cadde "Avrupa'nın lüks bulvarları" model olarak alınmıştır. Ancak şehir haritasını incelediğimizde cadde şehre modern silüet kazandırmaktan ziyade, devletin iktidarını ve egemenliğini şehrin gündelik yaşamına dâhil etmeyi amaçlayan ideolojik bir program dâhilinde yapılmıştır. Bulvarın eski şehirdeki başlangıç noktası, "yeni" bir istasyon tarafından belirlenir. Cadde buradan doğrudan hükümet meydanına bağlanmaktadır. Lörcher, kentin en önemli merkezi olacak bu meydanın çevresine tiyatro, müze gibi görkemli ve kültürel açıdan değerli yapıların yapılmasını önermiştir¹¹¹.

¹⁰⁹ Günay, B. (2006). "Ankara Çekirdek Alanının Oluşumu ve 1990 Nazım Planı Hakkında Bir Değerlendirme", İçinde Şenyapılı, T.(der.), *Cumhuriyet'in Ankara'sı*, ODTÜ Yayıncılık, Ankara, 60-118. s. 67

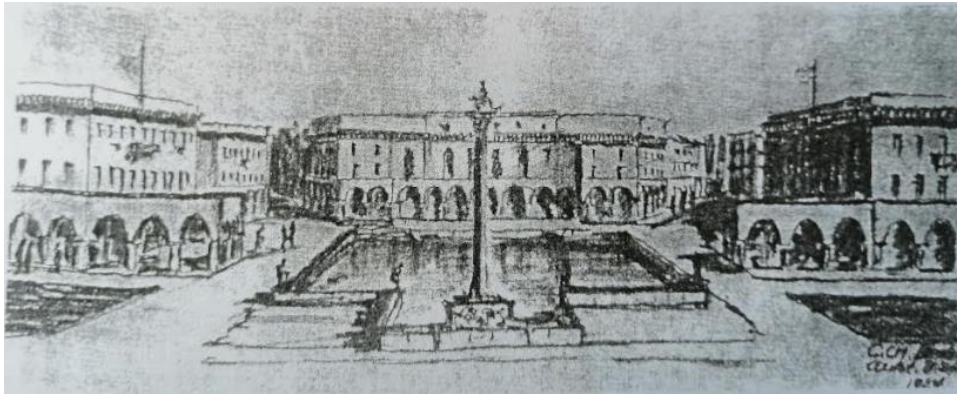
¹¹⁰ Uluiş L. (2009). "Anti Modernist ve Otoriter Eğilimleri Yansıtan Bir Şehir Tahayyülü", *Toplumsal Tarih*, Temmuz, s.73.

¹¹¹ Uluiş L., a.g.e., s.73.



Ç.2: Carl Christoph Lörcher tarafından 1924 yılında hazırlanmış Ankara'nın ilk imar planı

Sıhhiye tren istasyonu aslında Lörcher'in yönetim şehrinin başlangıcıdır. "Kale-İstasyon meydanı-Parlamento eksenini" 1950'li yıllara kadar korunan kentsel oluşumlardır. Bu kentsel metafor kalede geçmişin ve kültürün iktidarını, meydanlar yoluyla parlamento, cumhuriyet yönetiminin erk odağına taşıyan bir eksene oturtulmuştur¹¹².



Ç.3: İstasyondan çıkınca kente doğru istasyon meydanı Lörcher'in 1924 tarihli çizimi¹¹³

¹¹² Cengizkan, A. (2004). *Ankara'nın İlk Planı: 1924-25 Lörcher Planı, Kentsel Mekan Özellikleri, 1932 Jansen Planı'na ve Bugüne Katkıları, Etki ve Kalıntıları*. Ankara: Ankara Enstitüsü Vakfı, s. 75

¹¹³ Cengizkan., a.g.e., s. 66

Bugün bir yanında Gençlik Parkı'nın öte yanında Atatürk Kültür Merkezi ve Eski Hipodrum'un bulunduğu bataklık alanın, Lörcher tarafından Orta Avrupa kentlerindeki gibi merkezi iş alanı olarak tasarlandığı ve kentsel parselasyonun parçası olarak ele alındığı görünmektedir. Bu ilk ele alışın mekânsal kalitesinin korunarak Jansen planında bu kez yeşil alan olarak yorumlanacaktır. Buna göre istasyon önünden başlayan görsel aks, bugünkü Opera Meydanı'nı kat ederek, Gazi ve Latife İlkokullarının önünde sonlanmaktadır¹¹⁴.

İstasyon, Millet Caddesi ile eski şehre yani kentin odak noktası olan kaleye ve Taşhan'ın bulunduğu merkeze bağlanmaktadır. Bu sayede şehre gelenler simgesel yapıların yer aldığı Millet Caddesi üzerinden modern bir şehre giriş yapmaktadır. O yıllarda bataklık olan İstasyon ve çevresi ise “merkezi iş alanı” olarak düzenlenmiş özetle istasyon alanı kentin merkez odaklarından biri olarak planlanmıştır.

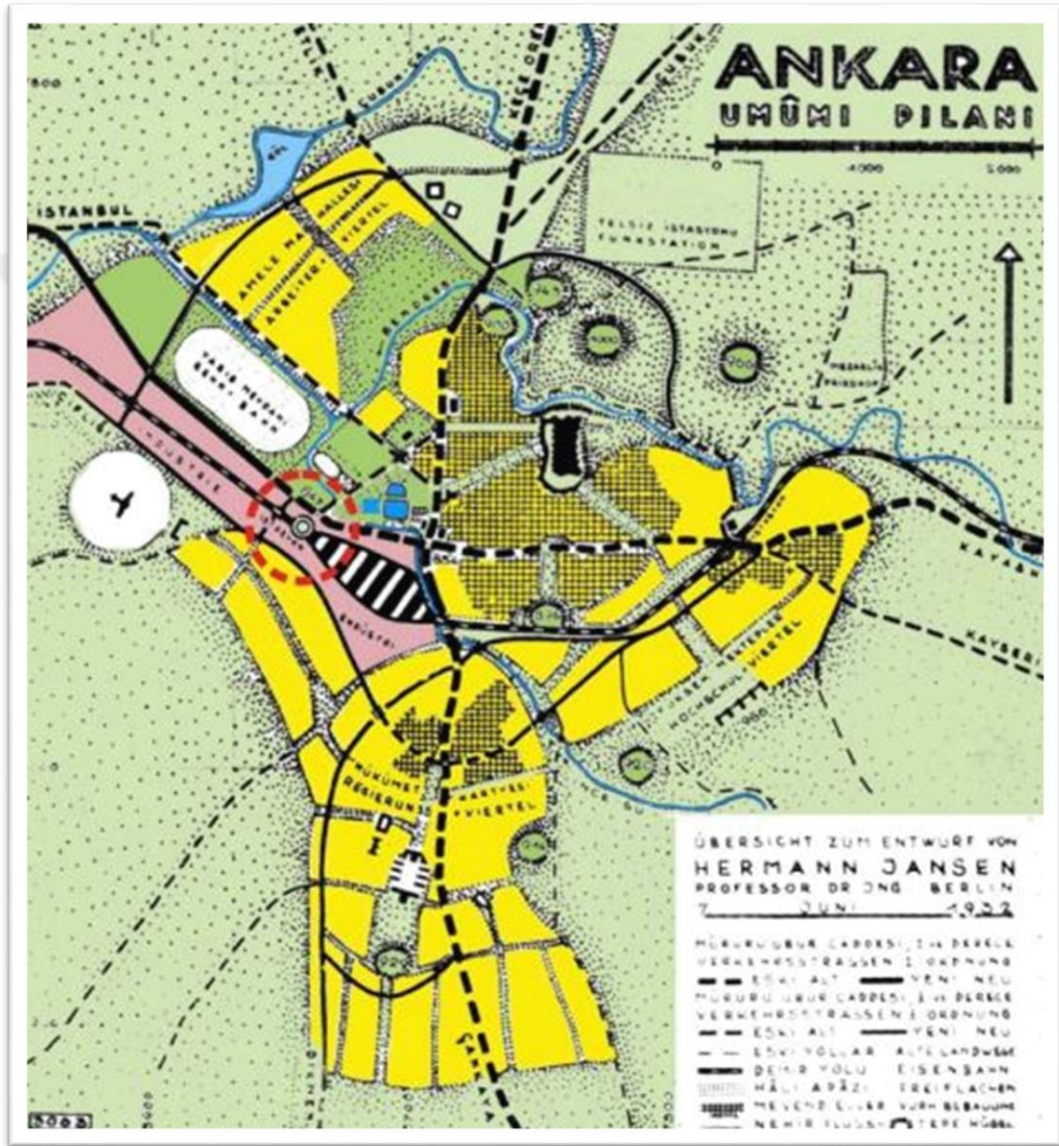
Jansen Planı'nın uygulama aşaması ve tasarım aşaması farklılık göstermektedir. Jansen tasarım aşamasında hem kentin giriş kapısı hem de şehrin bittiği nokta olarak düşünülen gar alanının çevresini ticaret bölgesi olarak planlamış ancak Mustafa Kemal Atatürk'ün kente girenlere iyi bir izlenim bırakmak amacı ile Ankara Garı karşısına bu gün hala kentin en büyük rekreasyon alanlarından biri olan Gençlik Parkı inşa edilmiştir. Bu hamle ile Gar alanı karşısında düşünülen kentin ticaret merkezi günümüz Kızılay'ının temelleri atılarak Yenışehir Bölgesine kaymıştır¹¹⁵.

¹¹⁴ Cenkizkan., a.g.e., s. 61-63

¹¹⁵ Ankara Büyükşehir Belediyesi (2006). Makroform. *2023 Ankara Nazım İmar Plan Raporu*, s. 63; Şahmurat, T. (2019). *Yüksek Hızlı Tren Garlarının Kent İçi Ulaşım Sistemleriyle Entegrasyonunun Değerlendirilmesi; Ankara Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Konya Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya,s.57

2.4.2. Jansen Planı

Ankara'nın başkent oluşuyla nüfusun artması ve Lörcher planının yetersiz kalması nedeniyle yeni bir imar planına gereksinim duyulmuş ve 1927 yılında Ankara Belediyesince açılan yarışmayı Hermann Jansen'in kazanmış ve kesinleşen plan 1932'de onaylanmıştır¹¹⁶.



Ç.4: Jansen “Ankara Umumi Planı” 7 Haziran 1932¹¹⁷

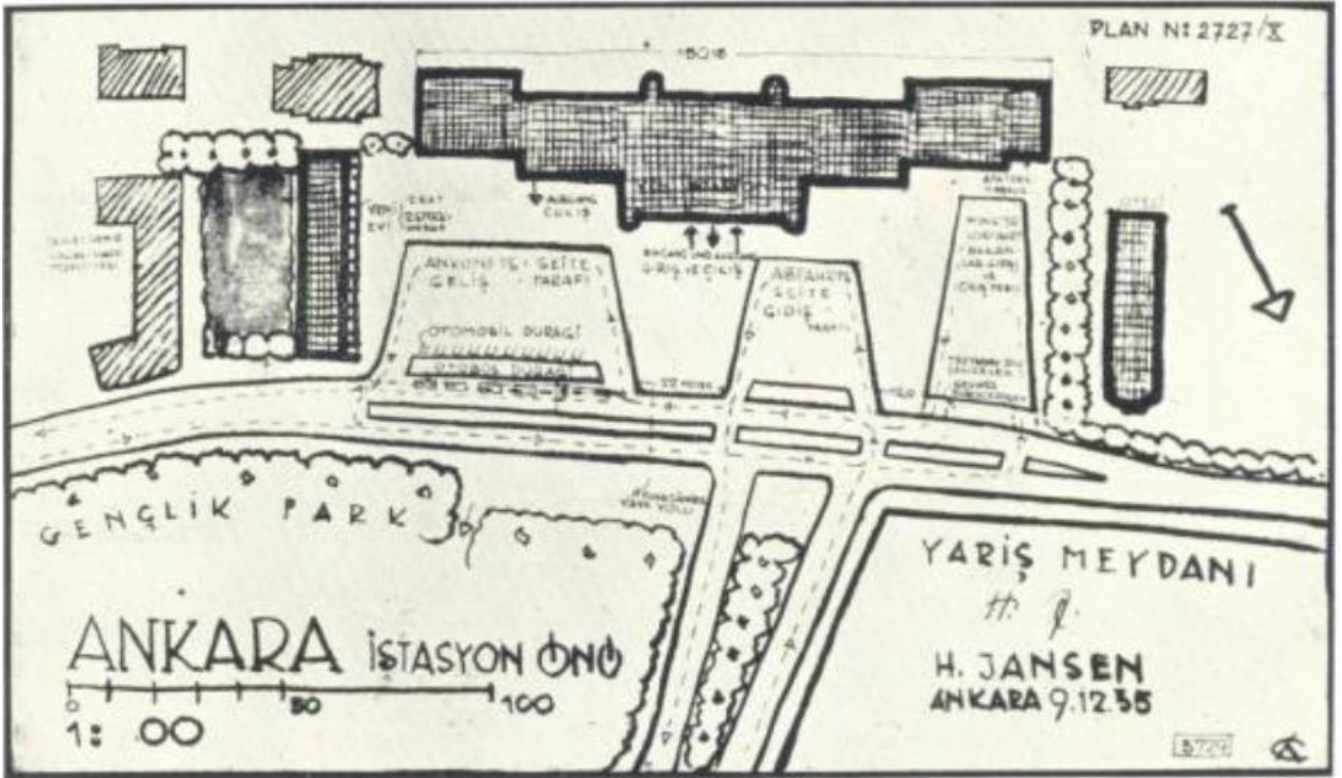
¹¹⁶ Burat, S. (2011). "Yeşilyollarda Hareketle İstirahat: Jansen Planlarında Başkentin Kentsel Yeşil Alan Tasarımları ve Bunların Uygulanma ve Değiştirilme Süreci (1932-1960)". *İDEALKENT*, 2(4), s.101, Retrieved from

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/idealkent/issue/36635/417210>

¹¹⁷ https://www.researchgate.net/figure/The-first-master-plan-schema-of-Ankara-by-H-Jansen-1937-and-the-location-of-the-train_fig9_233347845 (Erişim Tarihi:05.04.2022)

Herman Jansen, kuzey-güney yönündeki Atatürk Bulvarı ile kentin gelişim yönünü belirlemiştir. İstasyon caddesi de bulvara bağlanmakta olup bulvar doğuya doğru zayıflatarak kalenin dış mahallelerine kadar uzatır¹¹⁸.

Jansen'ın Ankara İmar Planı Raporunda istasyon alanı için en uygun yerin kentin merkezinde yer alan Atatürk Bulvarı üzerinde Erkek Lisesi civarı olduğunu düşünmekle birlikte seviye farkından dolayı tesisatların yenilenmesi gerekeceğinden iktisadi endişelerle vazgeçildiğini belirtmektedir. Hükümet merkezi istasyonu olması itibari ile yolcu karşılama binasının büyük bir şehre yakışacak şekilde meydana gelmesi gerektiğini belirtmektedir¹¹⁹.



Ç.5: Jansen Planı'nda İstasyon Meydanı
(Ankara İmar Planı Raporu, Hermann Jansen)

¹¹⁸ Özten, M. (2001). *Erken Cumhuriyet Dönemi Anadolu Kentinde Bir Modernleşme Aracı Olarak "İstasyon Caddesi" nin İncelenmesi: Ankara Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s.75

¹¹⁹

https://www.academia.edu/4285200/Ankara_%C4%B0mar_Plan%C4%B1_Raporu_Pr_of._Hermann_Jansen (Erişim tarihi: 01.12.2021)

1900'lerde demiryolunun gelişinden itibaren değişiminin merkezi durumunda olan İstasyon Caddesi ve çevresi hükümet merkezi olma görevini yavaş yavaş kentin omurgası olması amaçlanan Gazi (Atatürk) Bulvarına devrederken bir taraftan da kent halkının günlük yaşam alışkanlıklarını değiştirecek kentsel fonksiyonlar yüklenmiştir. Gençlik Parkı, stadyum yeni gar binası ve çevresindeki düzenlemelerle kentte kurulan modern yaşamın merkezi olma durumunu devam ettirmiştir¹²⁰.

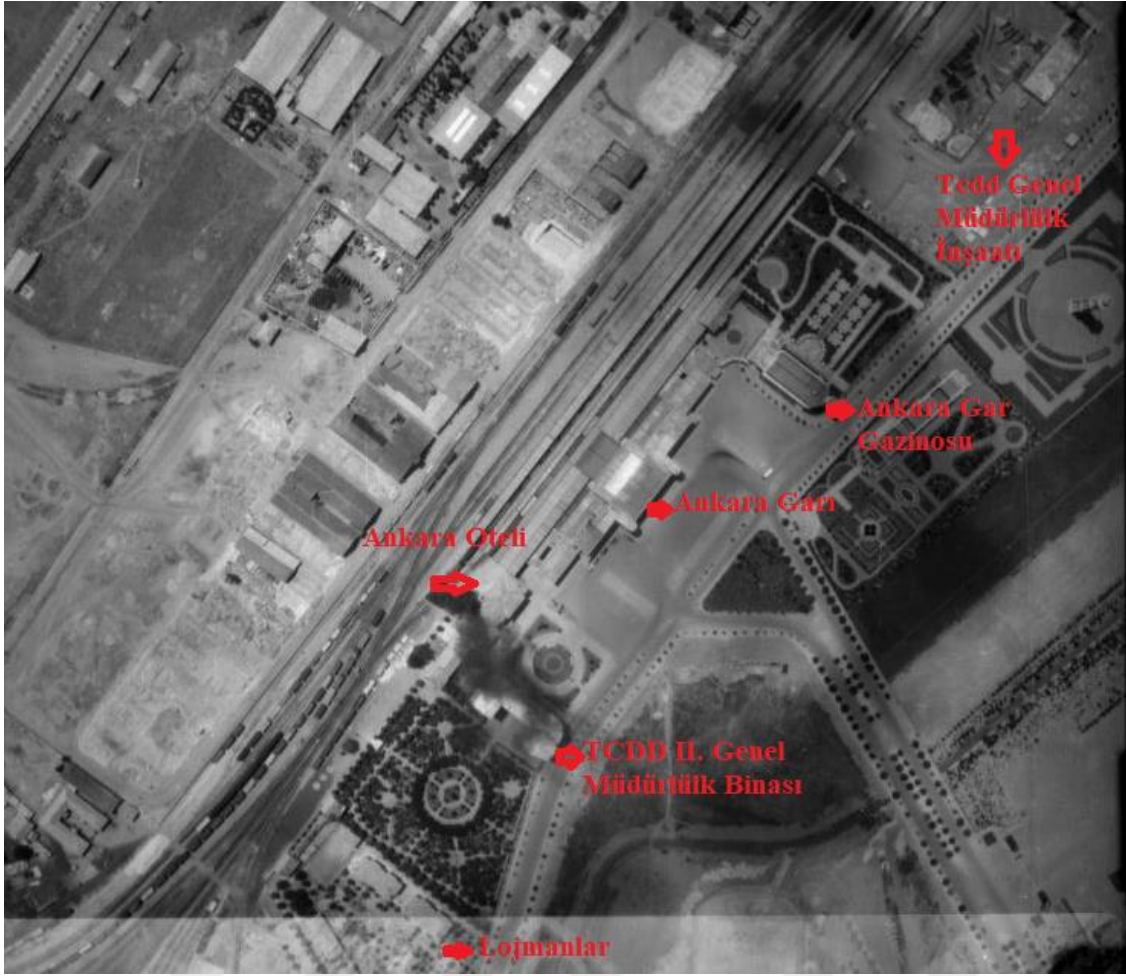
İstasyon binası ise Kurtuluş Savaşı sırasında Mustafa Kemal'e ev sahipliği yapan “tarihsel bir odak” ve “kent giriş kapısı”dır. 1920'lerin sonlarında Millet Meclisi, Ankara Palas oteli ve memur evleri gibi dönemin önemli binaları İstasyon Caddesi boyunca sıralanmaktadır. Düzenli ağaç sıraları, trafiğin gidiş-geliş yönlerini ayıran yeşil orta şerit düzenlemesiyle Jansen Planı'na göre istasyonda inen yolcuları modern Ankara'ya götürecek olan ve Atatürk Bulvarına bağlanan cadde etkileyici bir görünüme sahiptir¹²¹.

Ankara, başkent olduğu sıralarda Anadolu kentlerinin hemen hepsi gibi bozkır görünümündedir, dar ve sıkışık yerleşim içinde yeni hükümetin yerleşebileceği bir alan bulunmamaktadır. Hükümet, merkezini, hâkim konumu ve gelişime açık yapısı nedeniyle demiryolu istasyonunu kent merkezine bağlayan ve 'istasyon Caddesi' olarak adlandırılan yol ve onun eski kent merkezine bağlandığı Ulus meydanı tarafına yerleştirmiştir. 1930'lu yıllarda Jansen İmar Planının uygulanmaya başlamasına kadar burada, yoğun bir biçimde yapılaşmış ve yaşamıştır. Tüm Ankara'yı kapsayan bütüncül bir kent planı olan Jansen planının uygulanmasından sonra Atatürk Bulvarı'nın geliştirilmesiyle, kent ve hükümet merkezi, ağırlığını bu yöne doğru kaydırarak gelişimine devam etmiştir. Ancak cadde bu dönemde de yeni fonksiyonlar yüklenerek kent yaşamının önemli bir merkezi olmaya devam etmiştir¹²².

¹²⁰ Özten, a.g.t., s.76

¹²¹ a.g.t., s. 84

¹²² a.g.t., s. 84



F.16: Ankara Gar Sahası 1939 tarihli Hava Fotoğrafi
(Kaynak: Milli Savunma Bakanlığı arşivi)

Ankara Gar Sahası 1939 tarihli hava fotoğrafında Ankara Garı, Gar Gazinosu, Atatürk Konutu (Demiryolları Müzesi), Genel Müdürlük Binası, Ankara Otelı ve Lojmanların inşa edilmiş olduğu görülmektedir.

2.4.3. Yücel Uybadin Planı (1957)

Yücel Uybadin planı (1957) döneminde işletme mantığı ve yapım koşullarına göre hala önemli bir yer tutmakta demiryolu taşımacılığı, demiryolu hatları ile birlikte Et ve Balık Kurumu, Kömür Depoları ve Ticari Mal Depoları'nın bütün demiryolu ve tren bakım üniteleriyle birlikte bu hattın çevresinde düşünülmesini gerektirmektedir. Demiryolu Tamir Atölyeleri ve Marşandiz Garı'nı Güvercinlik yöresine kaldırma kararlarıyla, Ankara Garı arkasındaki sıkışık durumu gidermeyi düşünmüşlerdir; böylece bu bölgede manevra alanları da dahil olmak

üzere, İstasyon hatları iki katına çıkarılmış ve Banlıyo İstasyonu yerleştirilebilecek bir alan kazanılmıştır. Yine aynı kararlarla koşut bir biçimde, yol bağlantısında bir kaydırma yapılarak, Keçiören Yolu, Bahçeli Evler bölgesine devam edecek biçimde yeni bir iz yaratılmış; bu sayede hem şehrin farklı bölgeleri birbirine bağlanmış; hem de demiryolu köprüsü inşa edilip hattın altından yol geçirilerek, zaten varolan ve 'Demir Köprü' olarak anılan Cebeci Köprüsü ile daha sonra rotası yenilenen Sıhhiye Köprüsü ile de şehir içinde demiryolu hatlarıyla ilişki kurmanın biçimleri konusunda yeni bir tutum sergilenmiştir¹²³.

Ç.6: Yücel Uybadin Planı'nda İstasyon Meydanı¹²⁴

¹²³ Cengizkan, A. (1957). "Yücel-Uybadin İmar Planı ve Ankara Şehir Mimarisi". T. *Senyapılı (Der.) Cumhuriyet'in Ankara'sı içinde*. Ankara: Odtü Yayıncılık, s. 42-43

2.4.4. 1970-2015 Yılları Arasındaki Planlama

1970’li yıllarda nüfus artışıyla metropoliten bir kent olan Ankara için Uybadin planı da yetersiz kalmıştır. Bakanlar Kurulu kararı ile 1969 senesinde “Ankara Metropoliten Alan Nazım Plan Bürosu” açılmış ve “1990 Nazım Planı” ile metropoliten ölçekte planlama çalışmaları başlamıştır. Bu çerçevede kentin doğal yapısına uygun, maliyeti daha az olacak şekilde konut ve sanayi alanları için batı koridoru planlanmıştır ancak Ankara şehri güneybatı yönünde gelişmeye devam etmiş ve kentsel gelişmeyi yönlendirememesi nedeniyle 1985 yılında “2015 Yapısal Planı” hazırlanmış (onaylanmamış) ancak planın öngördüğü şekilde kentsel yayılma düzenli bir biçimde gerçekleşmemiştir¹²⁵ .

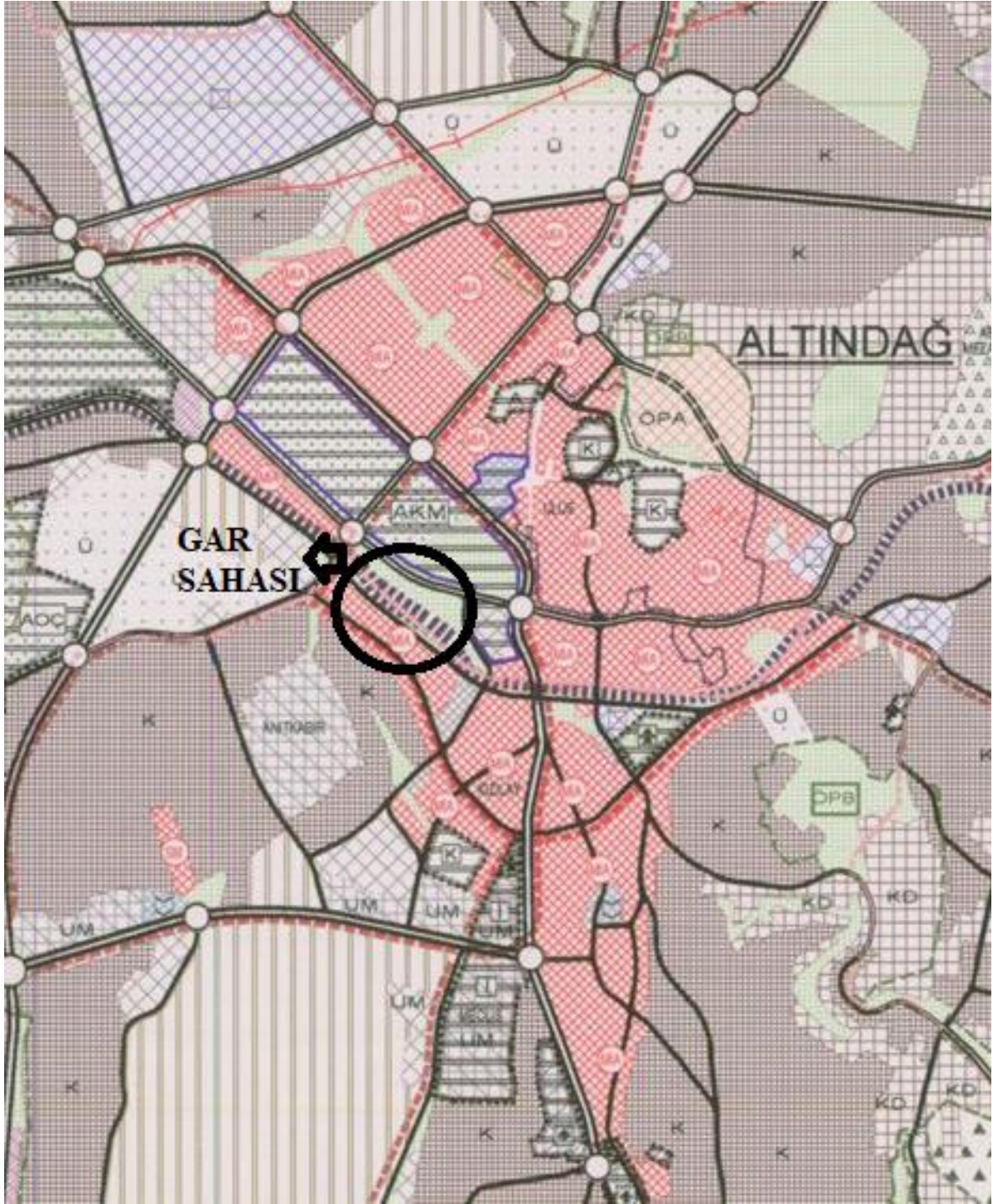
2015 Yapısal Planı’nda istasyon alanı merkezi iş alanı olarak planlanmıştır.

2.4.5. Mer’i Planlardaki Durumu

2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı’nda istasyon sahası Atatürk Kültür Merkezi ile merkezi iş alanı olarak tanımlanan alanın arasında kalmaktadır. Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı tarafından 16.02.2007 de onaylanarak, 09.05.2007 tarihinde askından inerek kesinleşen, 1/25.000 ölçekli 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı plan notlarında Ankara Garı ile ilgili olarak yük taşımacılığı anlamındaki kapasitesinin, Marşandiz ve Behiçbey istasyonlarına aktarılması düşünülebilir ve alan rahatlatılabilir denilmiştir¹²⁶. 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı incelendiğinde Gar Sahası çevresinin rekreasyon ve merkezi iş alanı olarak düzenlendiği anlaşılmaktadır.

¹²⁵ <https://www.ankara.bel.tr/files/3113/4726/6297/3-makroform.pdf> (Erişim tarihi:02.11.2021) (Ankara Büyükşehir Belediyesi, Bağlantı Sektörleri, 2013, s.502).

¹²⁶ <https://www.ankara.bel.tr/files/4513/5056/3051/8-baglantı.pdf> (Erişim tarihi:02.11.2021) (Ankara Büyükşehir Belediyesi, Makroform, 2013, s.68).



Ç.7: 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı¹²⁷

¹²⁷ https://www.ankara.bel.tr/files/4013/6075/8123/Merkezdogu_high.JPG (Erişim tarihi: 02.11.2021)

“Ankara Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği İl Müdürlüğü”nde askıya çıkan “Çankaya ilçesi, Eti Mahallesi 29216 ada 2 ve 19 parseller” ve “Eti Mahallesi 29216 ada 10,11,12 ve 16 parsellere” ilişkin “1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı” Değişikliğinde Ankara Gar Sahasının bir kısmının özel üniversite alanı olarak planlandığı görülmektedir.

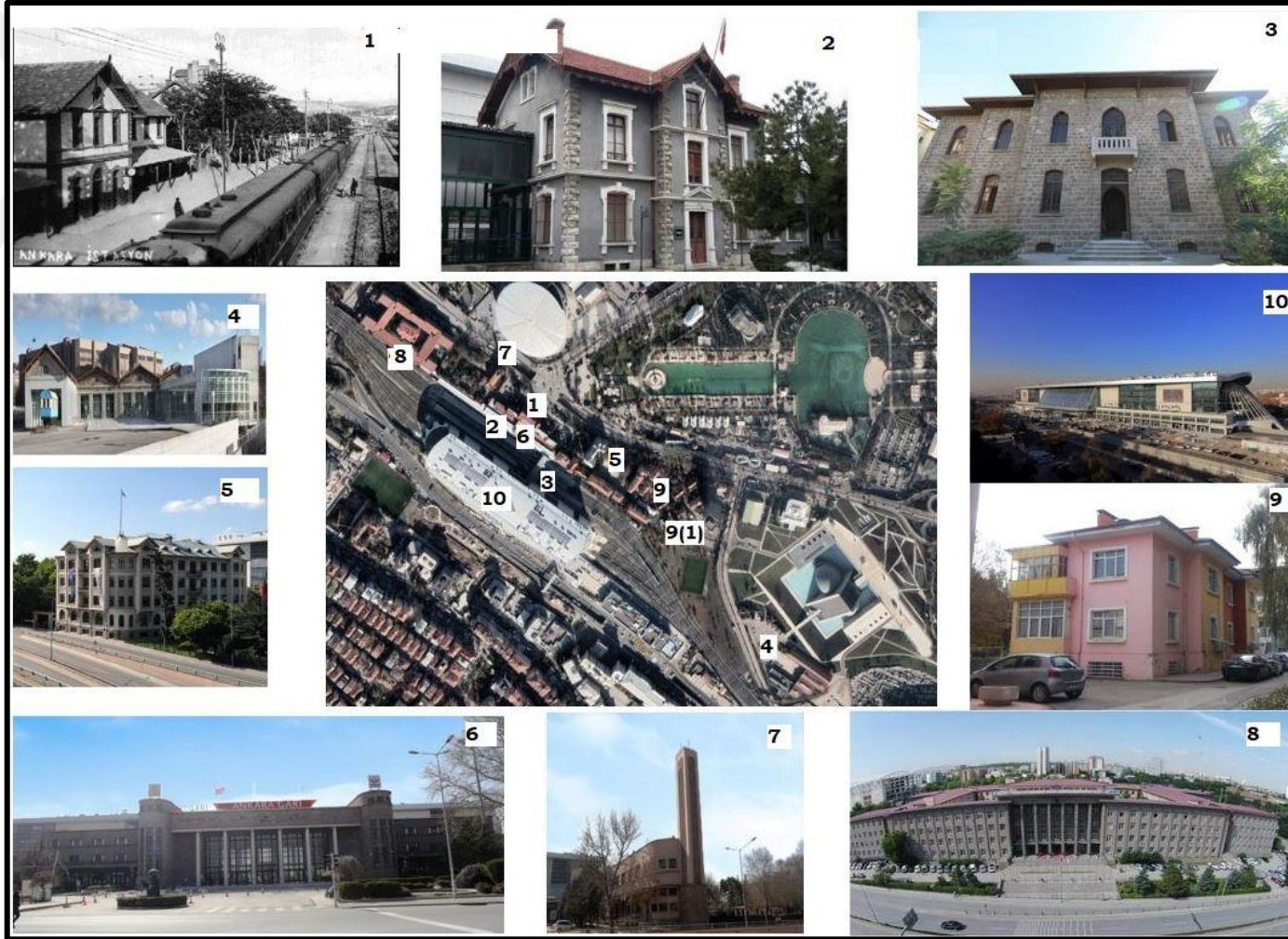
Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığınca “Ankara II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun 22.06.2018 tarih ve 3302 sayılı Kararı doğrultusunda, 3194 Sayılı İmar Kanunu’nun 9. Maddesi uyarınca” planlar re’sen onaylanmıştır.¹²⁹

İstasyon alanındaki son düzenlemede alandaki parsellerin Eti Mahallesi 29216 ada, 19 parsel olarak tevhit edildiği, 39.450,00 m²’lik alanın, kimliğinden bağımsız şekilde “Özel Üniversite Alanı” olarak düzenlendiği, Emsal=1.5, Yençok= 35.50 m verilerek, kat yüksekliği ve çıkan inşaat alanının tarihi kent merkezi için oldukça yüksek olduğu anlaşılmaktadır. 42.926,00 m²’lik alan ise TCDD Genel Müdürlük Binası ile Ankara Garının bulunduğu alanı kapsamaktadır¹³⁰. Ankara Yeni Hızlı Tren Garı Sahası ise “TCDD Hızlı Tren Garı Sahası ve Özel Proje Alanı” olarak planlıdır.

¹²⁹ <http://ankara.csb.gov.tr/ilimiz-altindag-ilcesi-eti-mahallesi-29216-ada-2-ve-19-parseller-ile-cankaya-ilcesi-eti-mahallesi-29216-ada-10-11-12-16-parsellere-iliskin-imar-plani-ve-plan-notu-degisikligi-duyuru-356311> (Erişim tarihi:18.04.2022)

¹³⁰

<https://parselsorgu.tkgm.gov.tr/#ara/cografi/39.93556002590385/32.84526944160462> (Erişim tarihi: 08.11.2021)



H.15: Ankara Gar Yerleşkesi Alan Haritası, 2022

3. YAPI KATOLOGU

3.1. Ankara Eski Gar Binası

Yapım Yılı: 1892

Yapan: J. Poggi Goedertz (Anadolu Demiryolları İnşaat Şirketi)

Yaptıran: Osmanlı İmparatorluğu

Alan Haritasındaki Numarası: 1

1892 yılında yapılan bina, yıkılmadan önce Ankara Garının mevcut yerinde bulunmaktadır.

Eskişehir ve Ankara İstasyonları I. Sınıf yolcu istasyonu kategorisinde yer almaktadır.

Eski Gar Binası kuzeybatı ve güneydoğu yönlerinde doğrultusunda “40 x 13 m’lik dikdörtgen bir alan üzerine” yapılmıştır. İki katlı olan yapı simetrik düzenli ve orta bölümü çıkıntılı plân şemasına sahiptir. Giriş holü olarak kullanılan yolcu binasının merkez bölümü ana kütlede 5.50 m dışarı taşırılmıştır. Kâgir binanın inşasında taş, tuğla ve ahşap kullanılmıştır¹³¹.

Üst örtü kuzeybatı ve güneydoğu doğrultusunda uzanan ve ön cephede üçgen alınlık oluşturan haç biçimli çatıyla kaplıdır.

Cephe çıkmaları dışında binanın kuzeybatı ve güneydoğu yönlerdeki uzun cepheleri birbirine benzer düzendedir. Ön ve arka cephelerde toplam yirmi iki pencere açıklığı, yan cephelerde ikişer olmak üzere toplam dört pencere açıklığı bulunmaktadır. Kapı ve pencere doğramaları ahşaptan olup, pencereler altı bölmelidir.

Cephesinde alt kat pencereleri yarım daire kemerli olarak yapılmış, üst katlar da ise dikdörtgen söveli pencereler kullanılmıştır. Yapının zemin katı ile birinci katı arasında düz profilli kat silmesi yer alır. Ana

¹³¹ 1889 tarihinde imzalanan, Anadolu Demiryolları İzmit-Ankara Hattı Sözleşmesi’nde, tüm malzemelerin en iyi kalitede olması gerektiği ve kullanımdan önce incelenip kabul edileceği, kullanılacak taşların dona dayanıklı olması gerektiği ifade edilmektedir. Ayrıca, tuğla malzeme sert, tınılı, camlaşmadan iyi pişmiş, mükemmel şekilde dikdörtgen olmalıdır’, deniz kumu kullanılmamalıdır gibi ibareler yer almaktadır. Sözleşmede, tuğla ve beton yapımı, derzlemeler, iç sıva işleri, yer döşemelerinin nasıl yapılacağı anlatılmıştır. (Erkan, Y. K. (2011). Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması, Doktora Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.)

kütleden dışarı taşan peron girişi kısmının köşelerinde bindirmeli taş örgülerden elde edilen plaster görünümü izlenmektedir. Çatı katında yuvarlak bir pencere bulunmaktadır. Çatıda ise iki küçük çatı penceresi bulunmaktadır. Giriş kapısı ve yanlarda bulunan iki pencerenin sövelerle vurgulandığı görülmektedir. Giriş kapısı ve birinci kat penceresi arasında demir kanatlı tekerlek şeklindeki demiryolları arması bulunmaktadır. Peron cephesinde geride kalan kanatların önünde sundurmalar yer almaktadır.

Yapının güneybatı yönündeki peron cephesinde bekleme salonları ve bürolara açılan iki ayrı kapı daha bulunmaktadır. Giriş holünün sağ ve solundaki kanatların her biri dörder bağımsız bölüme ayrılmıştır.

“Giriş kat ve 1.kattan oluşan, iki katlı ana binanın ortadaki geniş kütlesinde yolcu holü, orta kütlenin iki yanında simetrik bir şekilde yer alan kanatlarda, idari bölümler bulunmaktadır. Yapının üst katı ise lojman olarak kullanılmaktadır¹³².” Kanatların ikinci katlarına ayrı merdivenlerle ulaşılmaktadır.



F.17: Ankara Tren İstasyonu'nda, Atatürk ve Devlet Erkânı 1930'lar¹³³

¹³² Yakın Ö. (2021), “Demiryolu Yapılarının Ankara'daki Oluşumu”, *Online Journal of Art and Design*, 9(4), s. 41

¹³³ Akkuş, Z. (2021). *Mimarlık Üzerinden Kentsel İmge Üretimi: Ankara Tren Garı Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Gebze Üniversitesi, Gebze, s.87



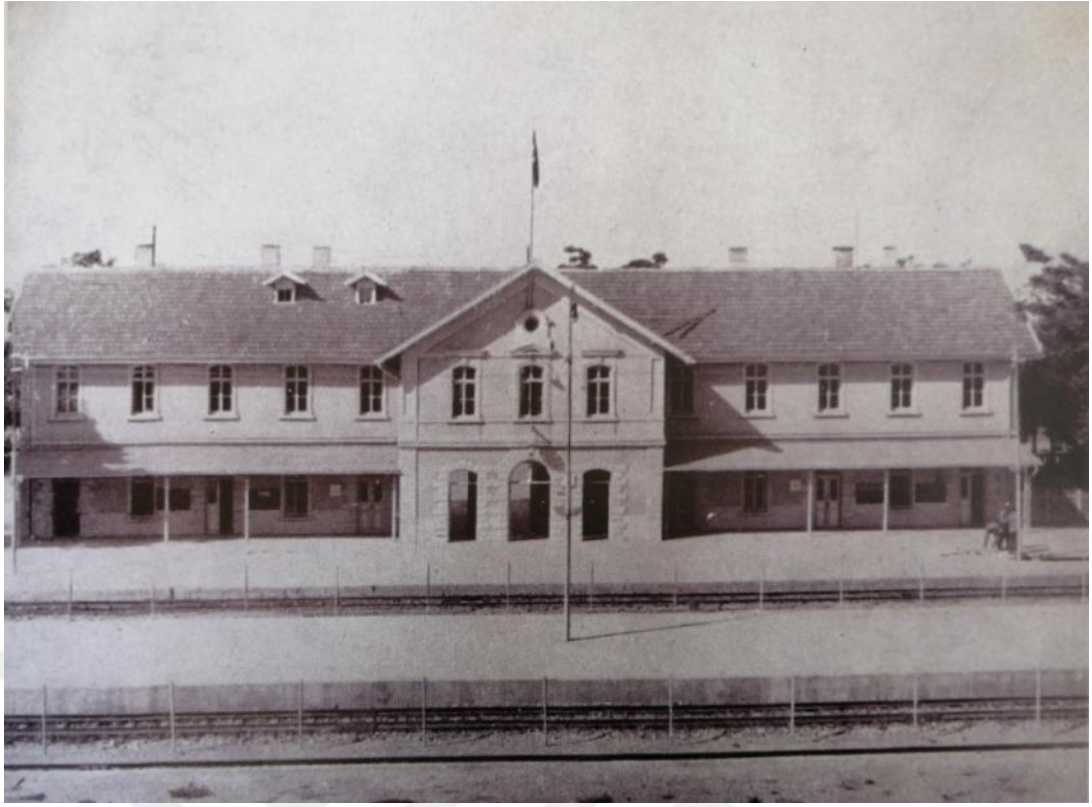
F.18: Eski istasyon binası şehir cephesi

(Aycı 1937:117)



F.19: Yıkıtılan eski istasyon binasının genel bir görünüşü

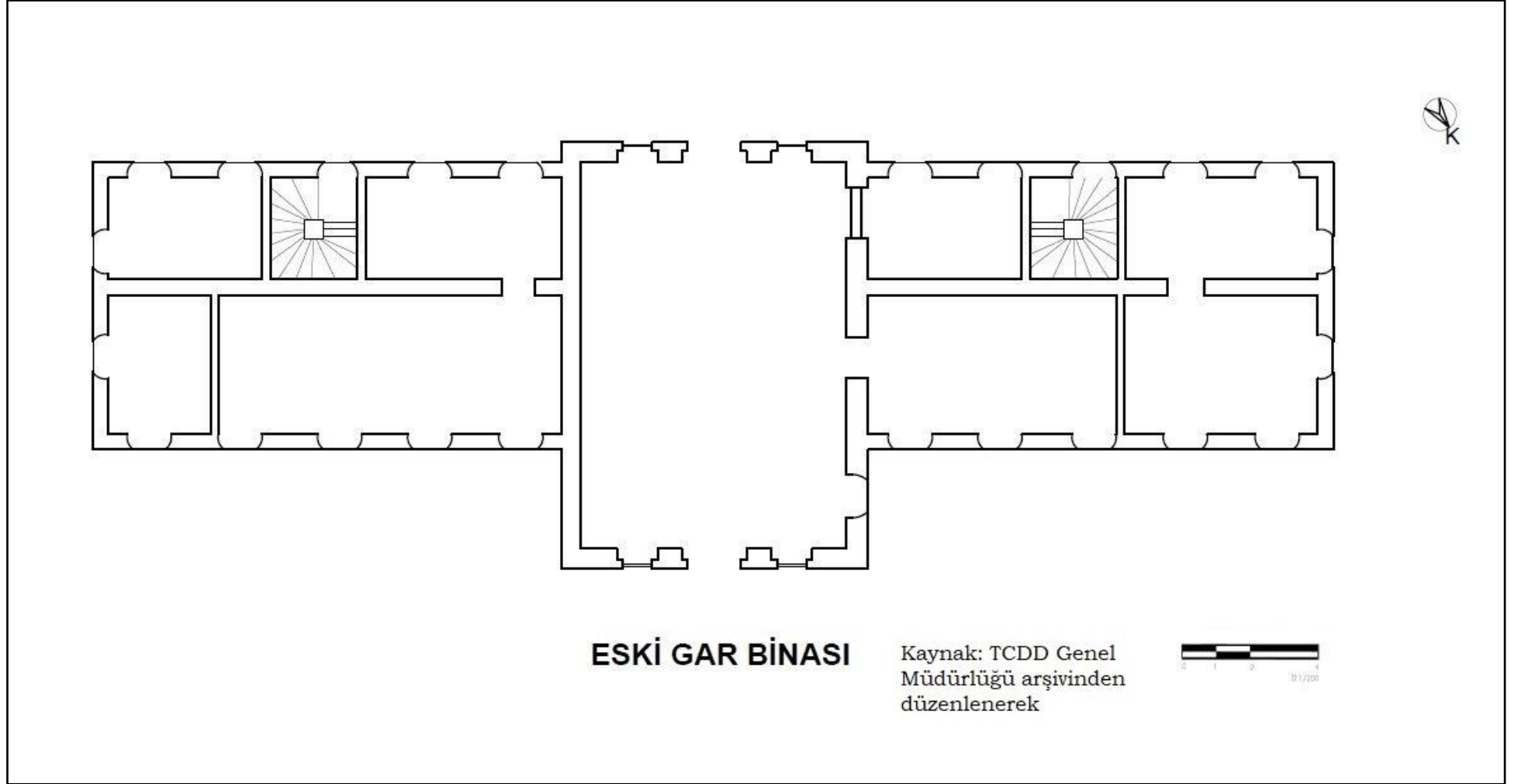
(Aycı 1937:123)



F.20: Eski istasyon binasının demiryolu cephesi (Aycı 1937:125)



F.21: Eski istasyon binasının demiryolu cephesi



Ç.9: Ankara Eski Gar Binası Zemin Kat Planı

3.2. Direksiyon Binası

(Milli Mücadelede Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi)

Yapım Yılı: 1892

İnceleme Tarihi: Nisan, 2022

Yapan: Anadolu Demiryolları İnşaat Şirketi

Yaptıran: Osmanlı imparatorluğu

İnceleme Tarihi: Mart, 2022

Alan Haritasındaki Numarası: 2

Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi, 1892 yılında Direksiyon Binası (yönetim binası) olarak yapılmıştır. Atatürk'ün Ankara'ya geldiği 1919'dan 1922 senesine dek "Başkomutanlık karargâhı ve konutu" şeklinde kullanılmış ve en mühim iç ve dış politika kararları burada alınmıştır. TCDD'nin kuruluşundan itibaren demiryolu tarihine ışık tutan eserlerin bulunduğu bina 24 Aralık 1964 tarihinden itibaren müze olarak kullanılmaktadır.¹³⁴

"Milli Mücadelede Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi' Kültür ve Turizm Bakanlığı bünyesinde 'özel müze' statüsündeki ilk kurum müzesidir.¹³⁵"

"1920-1922 yılları arasında alınan birçok önemli karara ev sahipliği yapan milli mücadelenin karargâhlarından olan Direksiyon Binasında;

- . Kurtuluş Savaşı'nın hareket planları hazırlanmış,
- . 21 Ekim 1921 tarihinde, Fransa ile yapılan 'Ankara Antlaşması'nın' görüşmeleri ve imza töreni gerçekleşmiş,
- . 23 Nisan 1920 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kurulması ve 23 Nisan Milli Egemenlik ve Çocuk Bayramı olarak kutlanmasına karar verilmiş,"
- . "Egemenlik kayıtsız şartsız milletindir." sözünü Atatürk ilk defa burada söylemiştir.

¹³⁴ <https://ankara.ktb.gov.tr/Eklenti/48859,ankararehberi2016pdf.pdf?0> (Erişim Tarihi: 02.09.2020)

¹³⁵ <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/ankara/gezilecekyer/ml-mucadelede-ataturk-konutu-ve-demiryollari-muzes-ve-ataturk-vagonu> (erişim Tarihi: 02.09.2020)

‘Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi’nin’ giriş katında, “1856 yılından günümüze uzanan demiryolları ile ilgili çeşitli belgeler, hatıra madalyaları, o dönemde kullanılan makaslar, ray örnekleri, yemekli ve yataklı vagonlarda kullanılmış olan gümüş servis takımları gibi eşyalar sergilenmektedir. Ayrıca Osmanlı döneminde kullanılan mühür, diploma, kimlik kartları, biletler, lokomotif plâkaları, telefon ve telgraf aletleri”¹³⁶ bulunmaktadır.

Yapı, yarım bodrum üzerine iki katlı olarak tasarlanmıştır. Giriş doğrultusuna göre simetrik olarak planlanmıştır. Binanın girişi güneydoğu yönündedir.

Yapının bütün cephelerinde o döneme özgü sıva kullanılmıştır. Binanın bütün köşelerinin dışarı taşkın “ortası bosajlı kesme taşlar” ile kaplı olduğu görülmektedir¹³⁷.

Ana giriş kapısı, iki yanında dışa taşkın beyaz bir söve, üzeri de dışa taşkın “beyaz lento” ile çevrilidir. Kapının üzerinde beyaz üçgen alınlık bulunmaktadır. Yapının bütün kapı ve pencere açıklıkları da “dışa taşkın, beyaz boyalı, lento ve sövelerle” çevrilidir. “Yapının alt kat pencereleri, kilit taşı dışa ve yukarı doğru taşırılmış basık kemer ile üst kat pencereleri ise aynalı kemer ile geçilmiştir. Yapının tüm kapı ve pencere doğramaları ahşaptır. Yapının alt kat pencereleri, kilit taşı dışa ve yukarı doğru taşırılmış parmak motifi süslü basık kemer ile üst kat pencereleri ise bitkisel bezemeli aynalı kemer ile geçilmiştir¹³⁸.”

Demiryollarına bakan kuzey ve iç bahçeye bakan güney cephelerinde ön ve arka cephelerde çıkma bulunmaktadır. Ankara garına cam bir örtüyle bağlantı sağlanmıştır. Ana binanın üzeri “kiremit kaplı kırma çatı” ile ek binanın üzeri ise “kiremit kaplı beşik çatı” ile örtülmüştür¹³⁹.

Plana uygun olarak bina giriş doğrultusuna göre simetrik bir biçimde düzenlenmiştir. Birinci ve ikinci kat arasında “profilli silme” bulunmaktadır. Yarım bodrum katın birinci katla birleştiği kısım kesme taş ile kaplanmıştır. Bodrum kat pencereleri dikdörtgen biçiminde, demir

¹³⁶ <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/ankara/gezilecekyer/ml-mucadelede-ataturk-konutu-ve-demiryollar-muzes-ve-ataturk-vagonu> (erişim Tarihi: 02.09.2020)

¹³⁷ Akın, İ., a.g.e., s. 240

¹³⁸ a.g.e., s. 238

¹³⁹ a.g.e., s. 236

parmaklıklıdır, kuzey cephede daha önce ana giriş olarak kullanılan bölümde görülmektedir. Kuzey cephesindeki eski ana giriş bölümü, yapı yüzeyinden dışarı taşırılmış ve “profilli iki silme” ile üç katlı izlenimi verilmiştir¹⁴⁰.

Kuzeydoğu yönündeki Ana giriş kapısının üzerindeki üçgen alınlığın üzerinde bir silme ve üst üste yerleştirilmiş iki dikdörtgen biçimli pencere vardır. Güneydoğu bölümünde zemin ve birinci katlarda ikişer pencere ve bir ahşap kapı açıklığı bulunmaktadır. Peron cephesi olan güneybatı bölümünde zemin katta üç, birinci katta üç adet ahşap dikdörtgen biçimli pencere bulunmaktadır. Kuzey batı bölümünde zemin ve birinci katlarda ikişer pencere ve bir ahşap kapı açıklığı bulunmaktadır. Ana birimin güney doğu ve kuzey batı cephelerinin çatı katında, birer tane ikiz pencere yer almaktadır.

Çatı ahşap geometrik bezemeli ve saçaklıdır ve çatının doğu ve batı alınlığının tepesinde ve yanlarında, ahşap akroterler bulunmaktadır.

Giriş doğrultusuna göre simetrik olarak planlanmış olan yapıya, güney doğusunda yer alan kapıdan girilmektedir. Zemin katta bulunan Müze kısmı dört ayrı salondan oluşmaktadır. Girişten itibaren girilen ilk iki salon Osmanlı Dönemine üçüncü ve dördüncü salonlarsa Cumhuriyet Dönemine ait objeler sergilenmektedir. Giriş holünün batısında müze görevlilerinin çalışma alanı olarak ahşap bir bölme ile ayrılmıştır. Bu bölümün zeminleri parkedir.

Yarım bodrum katın birinci katla birleştiği kısım düz kesme taş ile kaplıdır. Yapının girişinde zemin döşemesi geometrik bezeli karo ile kaplı iken diğer alt bölümlerin zemin döşemesi dökme mozaik ile döşenmiştir. Tavan kısmında ise Kültür Bakanlığının yapmış olduğu düzenleme sırasında eklenmiş olan ahşap kafesli asma tavan yer almaktadır¹⁴¹.

Ana birimin giriş bölümünde bulunan iki kollu dökme mozaik kaplı merdivenle üst kata çıkılmaktadır. Üst kat, Atatürk'ün konut ve karargâh olarak kullandığı bölümdür. Merdiven sahanlığının solunda yer alan ilk oda, Atatürk'ün kabul salonudur. Kare bir plana sahip olan bu odanın kuzey ve doğu duvarlarında yapının diğer pencereleri ile aynı tipte birer

¹⁴⁰ a.g.e., s. 236

¹⁴¹ a.g.e., s. 241

pencere bulunmaktadır. Tavan eteği ile göbeği kartonpiyer ile kaplı olan bu odanın zemini ahşaptır. Yapının tüm üst kat odalarının tavan ve zemini, kabul salonunun tavan ve zemini ile aynı biçimdedir. Bu odada masa, deri döşemeli koltuklar ve sandalyeler bulunmaktadır. Kabul salonundan bir kapı ile geçilen oda ise Atatürk'ün çalışma odasıdır. Fikriye Hanım'ın odasına bitişik olan Atatürk'ün yatak odası, üst katın güneybatı bölümünde yer almaktadır. Yapının kuzeydoğu bölümünde, tuvaletin hemen yanında bir banyo vardır.¹⁴²



F.22: Direksiyon Binası peron cephesi¹⁴³

¹⁴² a.g.e., s. 238-239

¹⁴³ <https://www.trthaber.com/haber/ozel-haber/milyonlarca-yolcunun-baskentteki-duragi-tarihi-ankara-gari-451681.html> (Erişim tarihi:09.04.2022)



F.23: Direksiyon Binası kuzeydoğu cephesi



F.24: Direksiyon Binası güneydoğu (peron) cephesi¹⁴⁴

¹⁴⁴ <https://twitter.com/aihsanuygun/status/1172433924770787330/photo/3> (Erişim tarihi: 22.03.2022)



F.25: Direksiyon Binası kuzeybatı cephesi



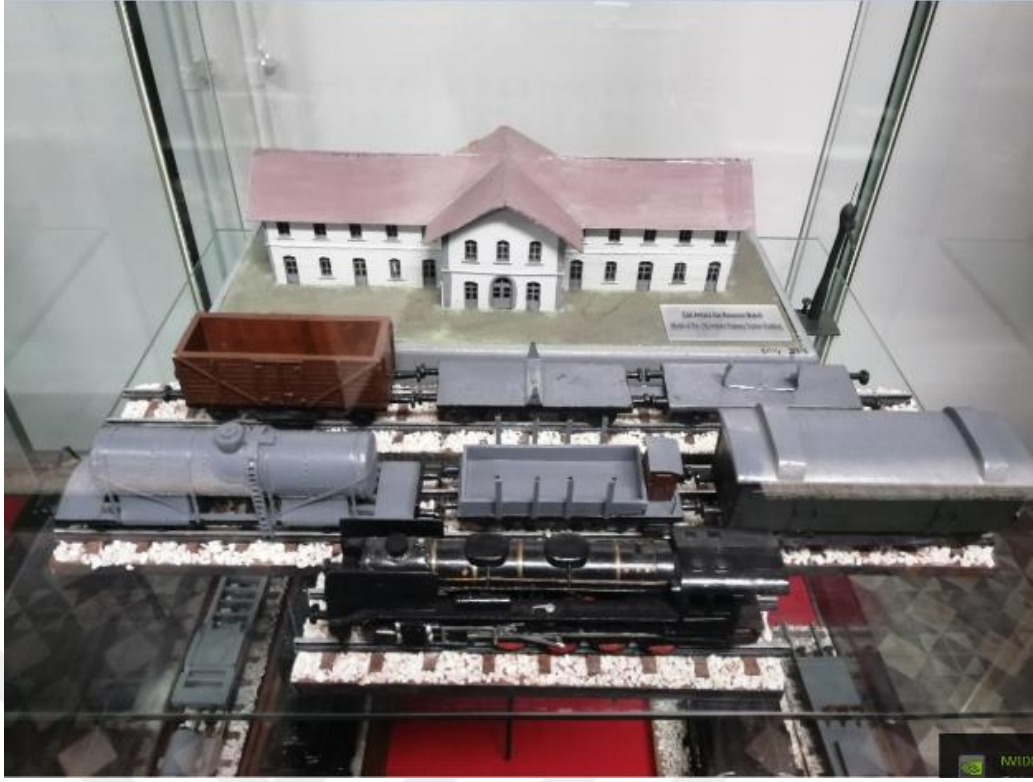
F.26: Direksiyon Binası güneydoğu (peron) cephesi



F.27: Direksiyon Binası lokomotif plâkaları



F.28: Direksiyon Binası tren maketleri ve demiryollarına ait objeler



F.29: Direksiyon Binası -Eski Ankara Garı maketi



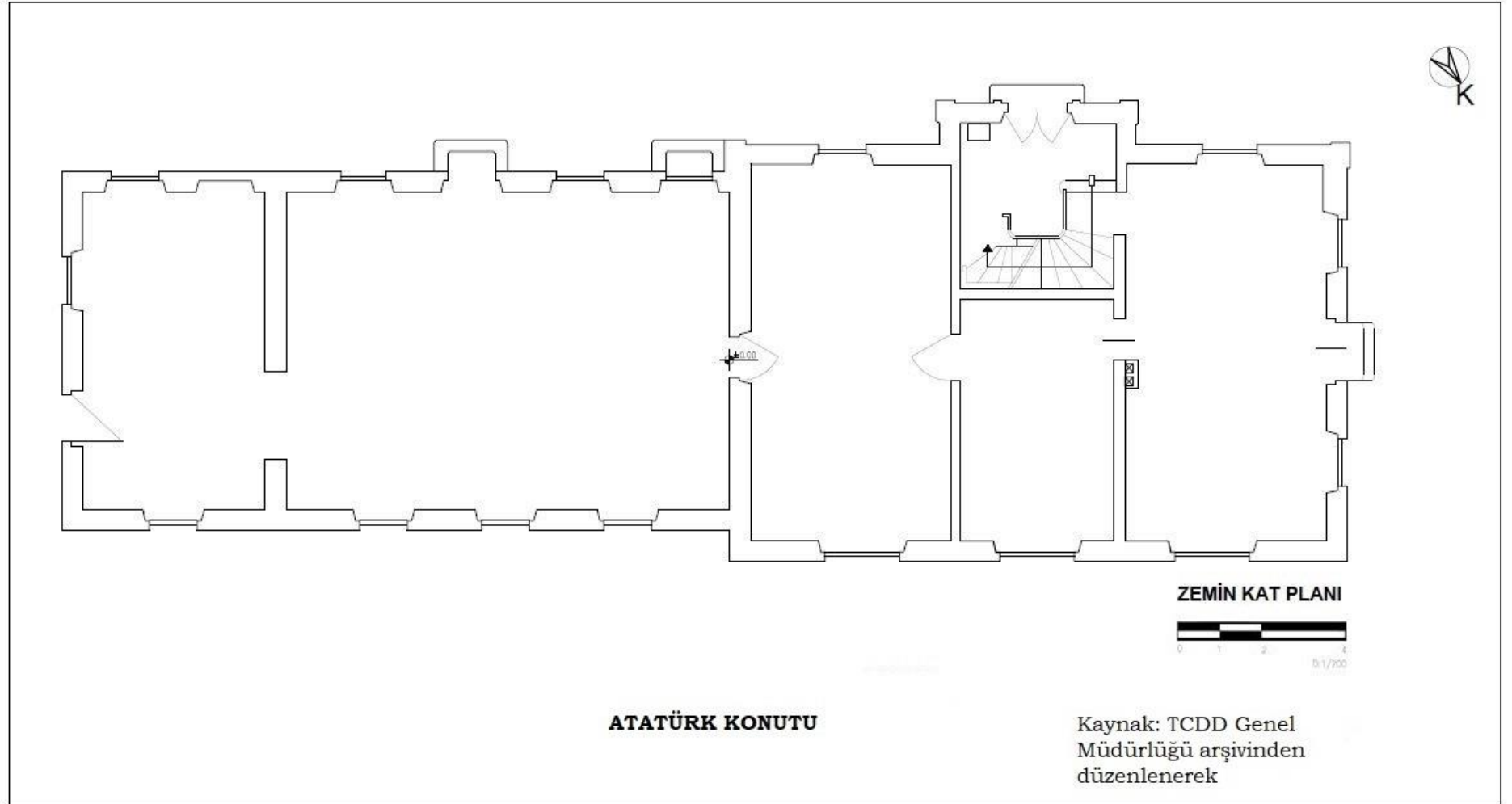
F.30: Direksiyon Binası – Açılış törenlerinde kullanılan mala ve mühürler



F.31: Direksiyon Binası çalışma odası



F.32: Direksiyon Binası yatak odası



Ç.10: Atatürk Konutu Zemin Kat Planı

3.3. Ankara Oteli

Yapım Yılı: 1924

Yapan: Mimar Kemal Süha Esen

Yaptıran: Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü

İnceleme Tarihi: Mart, 2022

Alan Haritasındaki Numarası: 3

Büyük Önder Atatürk'ün “büyük istasyonlara otel yapılınsın” talimatı gereği, “Mimar Kemal Süha Esen” in “Ankara Oteli” olarak 1924 senesinde projesini çizdiği bina, 1990 senesinde TCDD Genel Müdürlüğüne “Sanat Galerisi ve Demiryolları Müzesi” olarak düzenlenmiştir¹⁴⁵. Günümüzde Medipol Üniversitesi tarafından kullanılmakta olan binanın iç mekân fotoğraf çekimi yapılamamıştır.

Yarım bodrum kat planı üzerine iki katlı inşa edilmiş yapı, dikdörtgen plan şemasına sahip olup yalın bir biçimde inşa edilmiştir.

Dönem mimarisinin özelliklerinden olan geniş saçaklı ve kırma çatı yapıda kullanılmıştır.

Kilit kemerler ile tüm cepheler yöresel malzeme olan “Ankara taşı” ile kaplıdır. Ana giriş kapısı ahşap malzemedir. Pencerelem ahşaptır ve bodrum kat pencereleri demir korkulukludur.

Balkonlarda beton kullanılmıştır. Çatıda kullanılan malzeme kiremittir. Tüm pencereler ahşap malzemedendir yapılmıştır. Zemin ve 1. katta yer alan kapılar ahşap, bodrum katta yer alan kapılar ahşap ve pvc'dir. Zemin kat döşeme malzemesi karo seramik, 1. kat döşemesi lamine parke, bodrum kat döşemesi seramik ve şaptır. Zemin ve 1. kat tavan malzemesi ahşap, bodrum kat tavanı sıva üzeri boyadır. İç mekân duvarları sıva üzeri boyadır¹⁴⁶.

Binanın ana girişi kuzeydoğu cephesinden olup, ana giriş kapısı ahşap ve çift kanatlı ve basık kemerlidir. Kuzeydoğu cephesinde zemin katta basık kemerli beş, birinci katta sivri kemerli beş pencere

¹⁴⁵ <https://ankara.ktb.gov.tr/Eklenti/48859,ankararehberi2016pdf.pdf?0> (erişim Tarihi:02.09.2020)

¹⁴⁶ Akalın Ş., a.g.e., s.121

bulunmaktadır. Birinci katta taş konsollarla taşınan bir balkon bulunmaktadır.

Binanın kuzeybatı cephesinde zemin katta basık kemerli iki, birinci katta sivri kemerli iki pencere bulunmaktadır. Giriş yedi basamaklı, demir korkuluklu merdiven ile sağlanmıştır. Birinci kattaki balkon taş konsollarla taşınmaktadır.

Binanın güneybatı cephesinde zemin katta basık kemerli altı, birinci katta sivri kemerli altı pencere bulunmaktadır.

Binanın güneydoğu cephesi bitişik nizam yapılan lojman binası sebebi ile kapalıdır.

Girişte anıtsal taç kapı olanca heybeti ile ortada yer almaktadır. İki büyük kanatlı ahşap kapı masif olup içeriye açılmaktadır. Girişin zemini İzmir karosu/malta taşı kaplıdır. Desenleri gri-beyaz zeminde gri-siyah renkte sekiz kollu rüzgâr gülü motiflidir. Yüksek tavanlar yapının dönem özelliğindendir. Erken Cumhuriyet dönemi yapısı olan bina, otel olarak projelendirildiği için her katta odalar ortadaki büyük sofaya açılmaktadır. İkinci kata spiral ahşap merdivenle çıkılmaktadır¹⁴⁷.

Bodrum katta toplamda on beş oda bulunmaktadır. Zemin kat ve 1.kat planları aynı olup toplamda on altı oda ve iki adet wc bulunmaktadır. 1. katta iki adet balkon bulunmaktadır¹⁴⁸.

¹⁴⁷ <http://muzeasist.com/muze/profil/tcdd-demiryollari-muzesi-ve-sanat-galerisi> (erişim tarihi: 20.03.2022)

¹⁴⁸ İnceleme izni alınamaması sebebiyle bu paragraf yalnız mimari proje üzerinden anlatılmıştır.

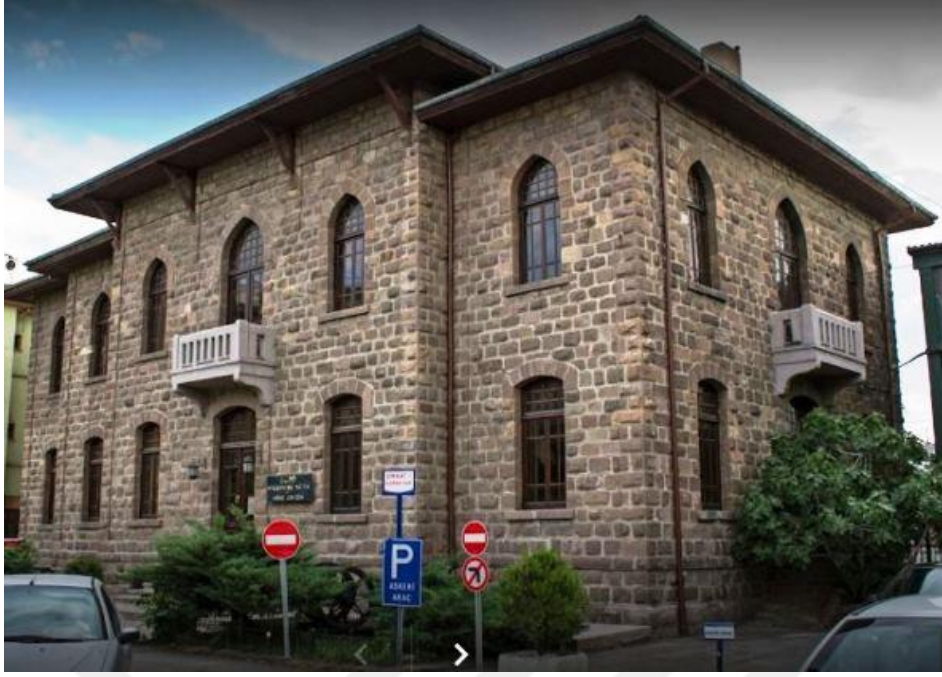


F.33: Ankara Otelı kuzeydoğu cephesi¹⁴⁹



F.34: Ankara Otelı kuzeydoğu cephesi

¹⁴⁹ <https://ankaramedipol.edu.tr/universite/yerleskelerimiz/#lg=1&slide=6> (Erişim tarihi:23.03.2022)



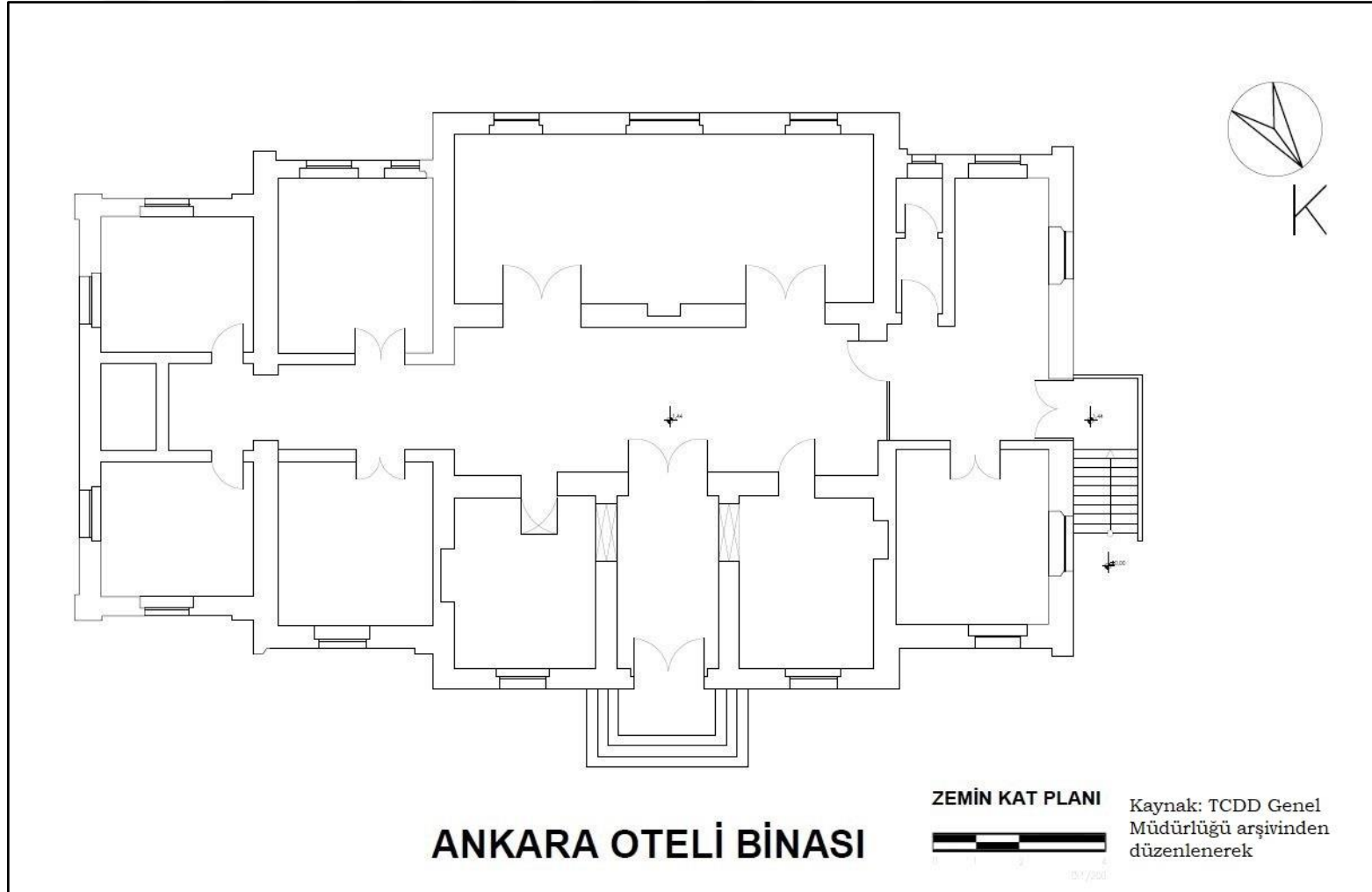
F.35: Ankara Oteli kuzeydoğu-kuzeybatı cephesi¹⁵⁰



F.36: Ankara Oteli güneybatı (peron) cephesi

¹⁵⁰

https://www.google.com/maps/uv?pb=!1s0x14d34e5ce962f593%3A0x162492ee479577a6!3m1!7e115!4shttps%3A%2F%2Fh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipO1RGFMBmPnVlyFtJfteaQmtCxESRUFTKJeBH3W%3Dw240-h160-k-no!5stcdd%20m%C3%BCzesi%20ve%20sanat%20galerisi%20-%20Google%27da%20Ara!15zQ2dJZ0FRPT0&imagekey=!1e10!2sAF1QipO1RGFMBmPnVlyFtJfteaQmtCxESRUFTKJeBH3W&hl=tr&sa=X&ved=2ahUKEwi9v7zfgtz2AhUaQ_EDHduPC-MQoip6BagnEAM# Erişim tarihi:23.03.2022)



Ç.11: Ankara Oteli Zemin Kat Planı

3.4. Cer Atölyeleri

Yapım Yılı: 1926-1927

İnceleme Tarihi: Mayıs, 2022

Yaptıran: Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi

İnceleme Tarihi: Mayıs, 2022

Alan Haritasındaki Numarası: 4

Cer atölyeleri, lokomotif, tren seti, tren dizisi ve vagonların bakım onarım ve işletilmesi için yolcu ve yük dairesi ihtiyaçlarını organize eden ve temin eden dairelerdir¹⁵¹.

Ankara Atatürk Kültür Merkezi alanında yer alan Cer Modern için Ulusal Mimari Projesi Yarışması kapsamında, mimarlar Semra-Özcan Uygur tarafından T.C. Kültür Bakanlığı için proje hazırlanmıştır. Proje çalışmaları kapsamında tarihi Cer Atölyeleri restore edilip, kullanımda olmayan tren vagonları onarım binasından Çağdaş Sanatlar Galerisi haline dönüştürülmüştür. 11.500 metrekarelik bir alana yayılan, on senelik bir çalışmanın ürünü olan müzede, 4.500 metrekarelik sergi salonu, 700 metrekarelik fotoğraf galerisi, müze mağazası, 370 kişilik konferans salonu, çok amaçlı salon, kafe ve heykel parkı bulunmaktadır¹⁵². Cermodern restorasyondan sonra 2010 yılında açılmıştır.



F.37: CerModern'in temelini oluşturan demiryolu atölye binası.

(Kaynak: Gülseren Mungan Yavuztürk koleksiyonu)

¹⁵¹ Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü (2011), T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları, Ankara, s.100

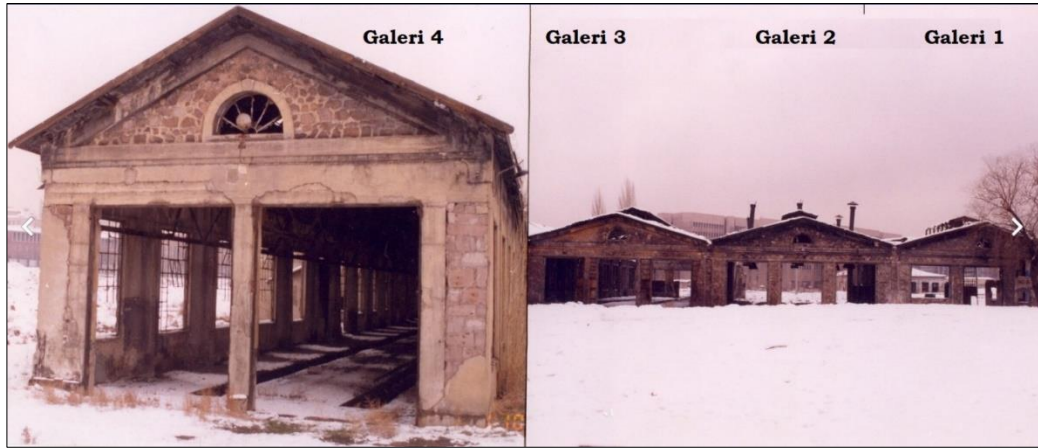
¹⁵² <https://rayhaber.com/2019/02/ankara-cer-atolyeleri-ve-muzesi/> (Erişim tarihi: 09.05.2022)

Serveti Fünun Dergisi'nin 2 Haziran 1927 tarihli 133. sayısında yer alan fotoğrafın (F.37) altında, "Ankara-Kayseri-Sivas Hattı'nda: Ankara'da yeni inşa edilen atölye" açıklaması yer almaktadır¹⁵³.



F.38. Ankara Gar Sahası 1940'lar ¹⁵⁴

Ankara gar sahası 1940 yılına ait fotoğraf (F.38) incelendiğinde Ankara Garının arkasında, cer atölyelerine ait binalar olduğu görülmektedir. Aynı plan tipinde yapıldığı anlaşılan cer atölyelerinin ve yanında farklı yapıların olduğu fotoğrafta görülmekle birlikte, yapıların hangi yılda yıkıldıkları ile ilgili bilgi bulunmamaktadır.



F.39: Atölye birimleri (Galeri 1-2-3-4) kuzeybatı cephe¹⁵⁵

¹⁵³ <http://kentvedemiryolu.com/ankarada-demiryolunun-cermoderne-uzanan-tarihi/> (Erişim tarihi: 09.05.2022)

¹⁵⁴ <https://zitlarmecmuasi.com/ankara-noir/> (Erişim Tarihi: 22.03.2022)

¹⁵⁵ <https://archello.com/story/83148/attachments/photos-videos/4> (Erişim tarihi: 17.05.2022)



F.40: Galeri 3 ve galeri 4 -batı-güneybatı cephe
(Kaynak: Uygur Mimarlık, Fotoğraf arşivi)



F.41: Galeri 4 iç mekan (Kaynak: Uygur Mimarlık, Fotoğraf arşivi)

Kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda uzanan birbirine bitişik dört Atölye binasından oluşan yapı, U biçimli ve avlulu plan şemasına sahiptir. 1-2-3 ve 4 numaralı galeriler tek katlı, ek yapı ise dört katlıdır. Bina girişi güneyde bulunan ek binadandır.

Endüstri yapılarının tipik özelliklerini yansıtan Cer Atölyelerinin, günümüzde iki biriminin yarıya yakını yıkılmışken, diğer iki birim nispeten ayakta kalmıştır. Tavan yüksekliği 10.43 m olan ve ilk dönem yapılmış olan üç adet dikdörtgen biçimli atölyelerin, beşikçatı sisteminde çelik strüktürlü çatıları mevcuttur. Bu tavanlar, yeni işlevinde de açıkta bırakılmış ve dolayısıyla var olan çatı açıklıkları günışığını mekâna almak üzere kullanılmıştır. Betonarme kolonlar çatının çelik strüktürünü taşımak için inşa edilmiş ve çatının çelik makaslarının her biri bu betonarme kolonların üzerine yerleştirilmiştir. İki kolon arasındaki kâgir duvarların malzemesi ise taştır. İlk yapılan bu üç atölyede olduğu gibi, ikinci dönemde özgün kitleye eklenen diğer hangar binasının çatı konstrüksiyonu da yine çeliktendir. Günışığını mekâna almak için yapılan çatı açıklıkları ve geniş pencereler tipik bir endüstri yapısında olduğu gibi, ek yapıda da mevcuttur¹⁵⁶.

Beşik çatıların güçlendirilmesinden sonra çatılardaki mevcut marsilya tuğlaları korunmuş ve mevcut yapıda kullanılmıştır. Ahşap plakaların üzerinde kiremit çatı bulunmaktadır.

Galeri 1-2 ve 3'ün cepheleri, aslına uygun olarak taş (kâgir) olarak restore edilirken, Galerî 4 binasının cepheleri metal saç ile kaplanmış ve açık gri boya ile boyanmıştır.

Yapının kuzeydoğu cephesinde 17 pencere açıklığı, güneydoğu cephesinde 4 pencere açıklığı bulunmaktadır. Kuzeybatı cephede 16 pencere açıklığı bulunmaktadır. Güneybatıda bulunan kafeterya bölümünün dış cephesi tamamen camekândır.

Üst kotta aynı çatı eğimleri, merkezde yerleşen çatı fenerleri, orta kapının üzerinde yer alan yarım daire kemerli pencereleri ve bu pencerenin doğrama detayları ile birbirini tekrar etmektedir. Kıрма çatılı hangarlar da ön

¹⁵⁶ Sezer, S. (2013). *Endüstri Yapılarının Yeniden İşlevlendirilme Sürecinde Aydınlatma Tasarımı: Ankara Cer Modern Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s.82

cephede üçgen bir alınlık oluşmakta ve saçığın hemen altında alınlık çevreleyen beton bloklar profil yapmaktadır. Yarım daire kemerli pencerenin çevresi yine beton bloklarla çevrelenerek cephe yüzeyinin önüne çıkarak profil yapmaktadır. Kemerli pencerenin alt kotunda beton bloklarla yapılan çift kademeli silme ve kapı açıklıklarının hemen üst kotunda ince bir silme profili bulunmaktadır¹⁵⁷.

Galeri 4'ün girişinde lokomotif konumlandırılmış olup, raylar korunarak avlu ahşap dizayn edilmiş ve bu tasarımla vagonların bakımı ve onarımı amacıyla yapılan cer atölyelerinin eski kimliğine vurgu yapılmıştır.

Ek yapıda iç duvarlarda, tavanlar, merdivenlerde brüt beton kullanılmıştır. Galeriler ve ek yapının zemin döşemesi epoksidir.

Yalnızca, giriş hölünde karşılama alanını ve kafeterya bölümünü tanımlamak amacı ile çelik profilli lineer ahşap asma tavan sistemleri uygulanmıştır. İhtiyaç olan sergileme üniteleri, hareket edebilir alçıpanel sistemlerden oluşmaktadır¹⁵⁸.

Bir numaralı galeri 578,5 m², iki numaralı galeri 730,2 m², üç numaralı galeri 902 m², dört numaralı galeri 1019,3 m²'dir. (Ç.12)

Sonradan eklenen yapı, 4 kattan oluşmakta ve giriş katında 666,4 m² giriş holü ve kafe, 168,4 m² kütüphane, 236,8 m² alışveriş alanı gibi mekanlar bulunurken, gene ek yapının alt katında 58 m² atölyeler, 321 m² konferans salonu (368 kişilik), 1034 m² fuaye alanı gibi mekanları barınmaktadır. Yeni yapının üst katı ise toplamda 260,52 m² olmak üzere çeşitli idari birimlere ayrılmıştır¹⁵⁹.

Cer Atölyeleri Cumhuriyet tarihimiz açısından önemli "anı" değerine sahiptir. Yapı, dönemin cephe anlayışını göstermesi, Osmanlı mimarisinden, çağdaş mimariye geçişin bazı öğelerini taşıması, Ankara'daki endüstri arkeolojisinin sınırlı örneklerinden birisi olması,

¹⁵⁷ Uygur Mimarlık A.Ş. (2001). Uygur Mimarlık Rölöve ve Restitüsyon Raporları, Ankara, s. 12

¹⁵⁸ Seren, S. (2017). *Tarihi Endüstri Yapılarının Sanat Mekanlarına Dönüşümü ve Mekansal Müdahaleler: Ankara Cer Modern Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, s.88

¹⁵⁹ a.g.m., s. 86

konumu ve yeni işlevi nedeniyle korumaya değer nitelikler göstermektedir¹⁶⁰.



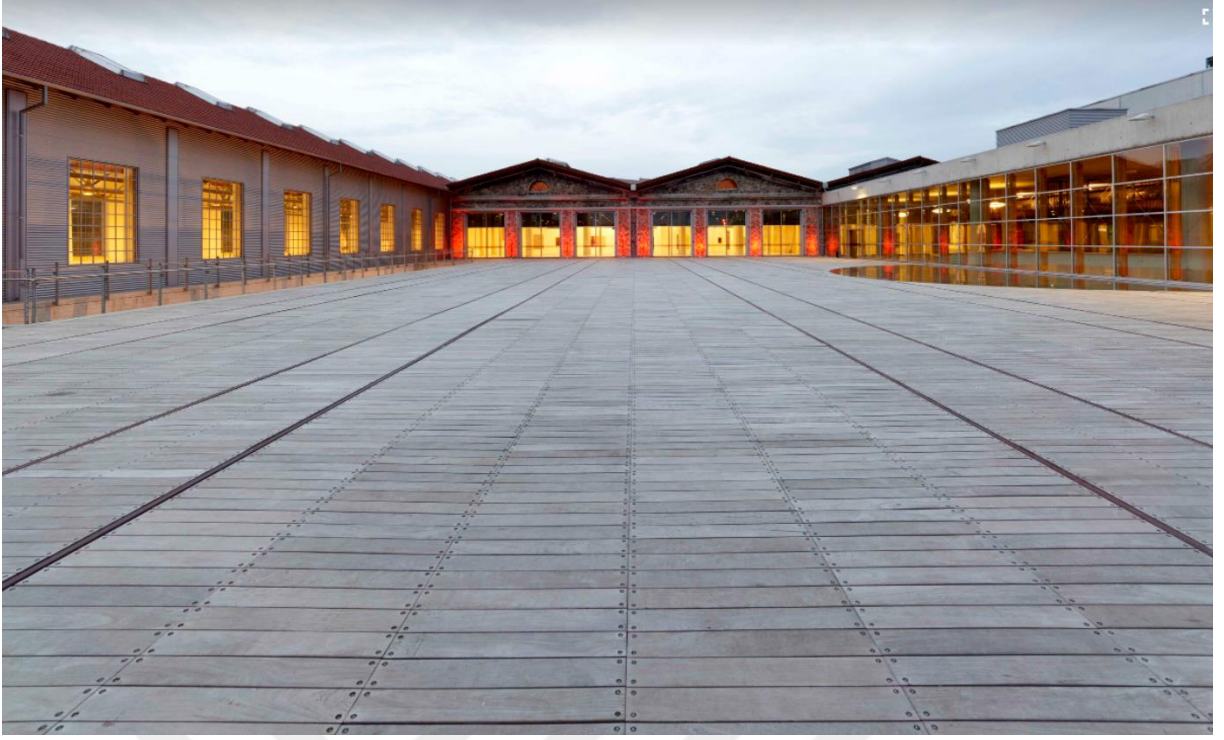
F.42: Atölye birimleri ve ek yapının oluşturduğu avlu- kuzeybatı cephe ¹⁶¹



F.43: Galeri 2 ve galeri 3 -kuzeybatı cephe

¹⁶⁰ <https://www.arkiv.com.tr/proje/cer-modern/1535> (Erişim tarihi:17.05.2022)

¹⁶¹ <https://archello.com/story/83148/attachments/photos-videos/2> (Erişim tarihi: 09.05.2022)



F.44: Avlu kuzeybatı cephe ¹⁶²



F.45: Ek yapı -güneybatı cephe¹⁶³

¹⁶² <https://archello.com/story/83148/attachments/photos-videos/3> (Erişim tarihi: 09.05.2022)

¹⁶³ <https://archello.com/story/83148/attachments/photos-videos/5> (Erişim tarihi: 09.05.2022)



F.46: Galeri birimleri güneydoğu cephe



F.47: Galeri birimleri güneydoğu cephe



F.48: Galeri birimleri (galeri-4) güneybatı cephesi



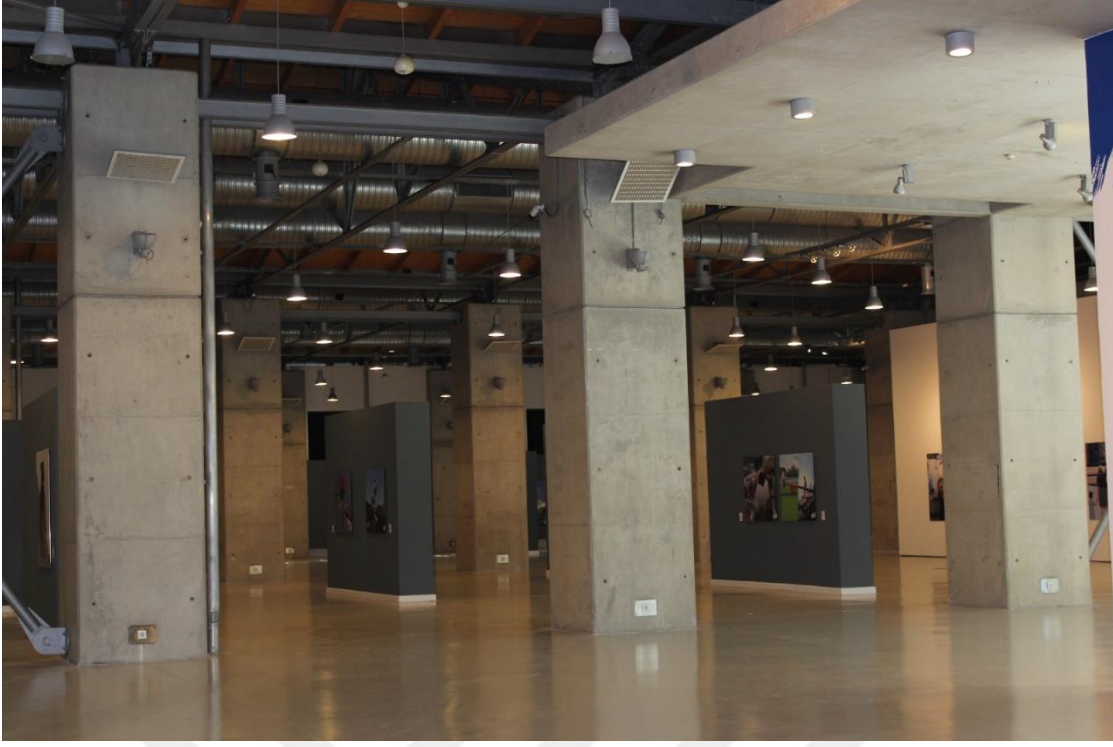
F.49: Galeri-4 yarım daire kemerli pencere



F.50: Ek yapı giriş bölümü



F. 51: Ek yapı bodrum kat sergi alanı

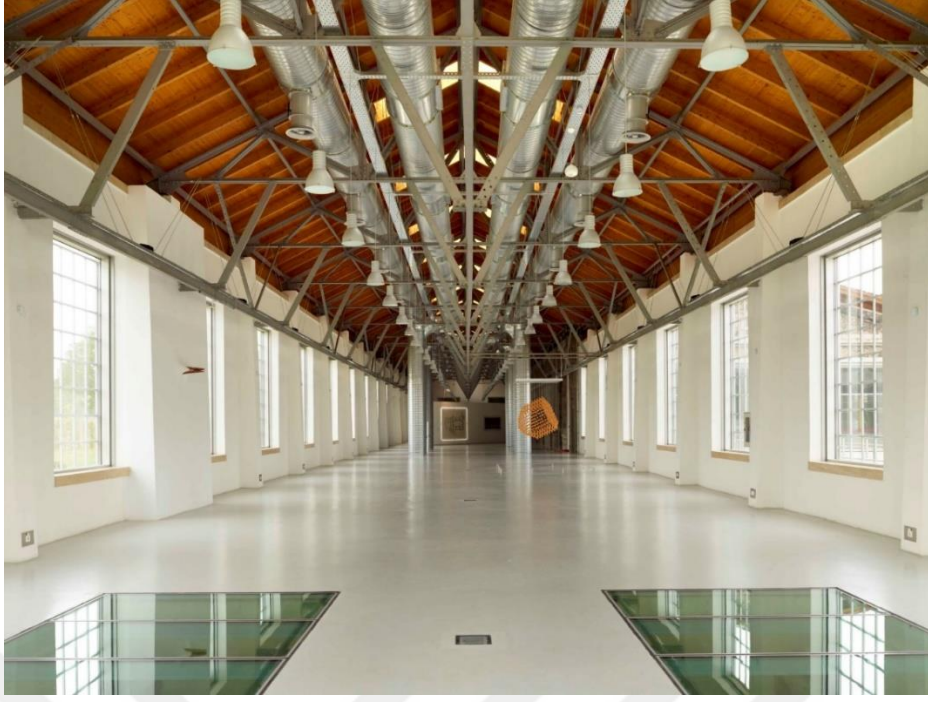


F.52: Galeri 1 sergi alanları

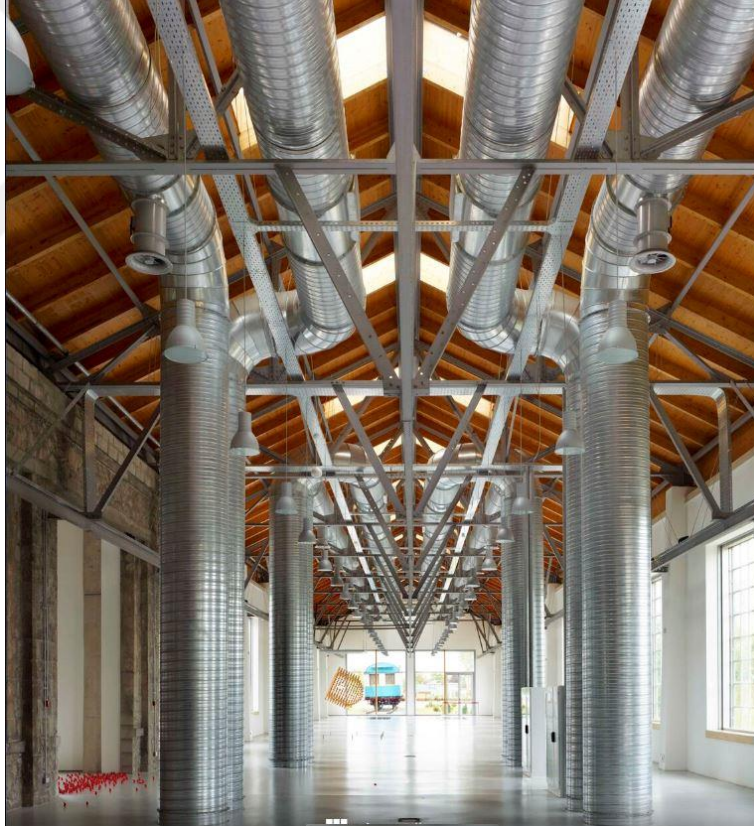


F.53: Galeri 2-3 sergi alanları¹⁶⁴

¹⁶⁴ <https://www.tazeyorum.com/place/gallery/cermodern/57898> (Erişim tarihi: 17.05.2022)



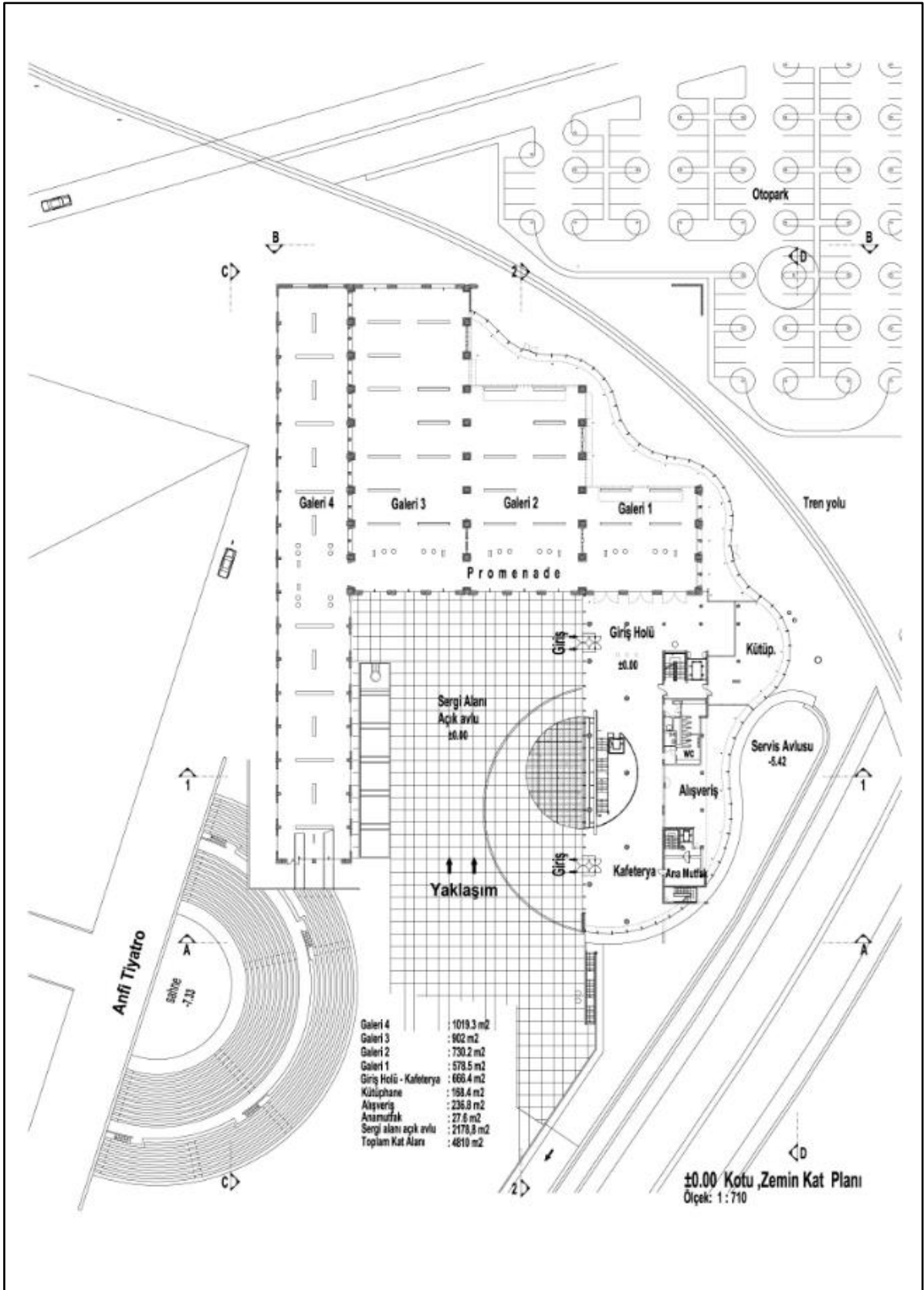
F.54: Galeri 4 iç mekan ¹⁶⁵



F.55: Galeri 4 iç mekan¹⁶⁶

¹⁶⁵ <https://archello.com/story/83148/attachments/photos-videos/14> (Erişim tarihi: 09.05.2022)

¹⁶⁶ <https://archello.com/story/83148/attachments/photos-videos/13> (Erişim tarihi: 17.05.2022)



Ç.12: Cer Modern, zemin kat planı (Kaynak: Uygur Mimarlık, çizim arşivi)

3.5. TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi)

Yapım Yılı: 1928

Yapan: Mimar Kemaleddin Bey

Yaptıran: Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü

İnceleme Tarihi: Mart, 2022

Alan Haritasındaki Numarası: 5

U planlı olarak yapılan yapı, yarım bodrum üzerinde 4 kat ve yarım çatı katı şeklinde inşa edilmiştir.

Orta kısma simetrik olarak uçlardan çıkma yapılmıştır ve bu çıkmalar çatıda yarım çatı katı olarak farklılaştırılmıştır. Dönem mimarisinin özelliklerinden olan geniş saçak ve kırma çatı bu yapıda da kullanılmıştır. Çatıda ışıklıklar bulunmaktadır. Ön cephe arka cepheye göre daha yalındır.¹⁶⁷

İki bodrum ve bir çatı arasıyla birlikte yedi katlı olan yapı “betonarme iskelet yapı” sistemine göre gerçekleştirilmiş, duvarları tuğla ile örülmüş, üstü asbest levhalarla kaplı, betonarme kırma bir çatı ile örtülmüştür. Birinci bodrum katının yer düzeyi üzerinde kalan bölüm, yer-katı yüzeylerinin kesme taşla kaplandığı, ayrıca, diğer katlarda, demiryoluna, 19 Mayıs Meydanı'na ve Talat Pasa Bulvarı'na bakan yüzlerin betonarme iskelet birimlerinin kesme taşla kaplanarak belirlendikleri görülmektedir¹⁶⁸. Ofis birimlerinde zeminlerde parke, kapı ve pencerelerde ahşap malzeme kullanılmıştır.

Yapının güneydoğu cephesi giriş cephesine göre oldukça sade olup bodrum katta yirmi iki adet dikdörtgen yarım pencere, zemin katta yirmi iki sivri kemerli pencere, birinci, ikinci ve üçüncü katta yirmi üç dikdörtgen pencere, çatı aralığında ikişer pencere bulunmaktadır. Yapının kuzeydoğu cephesinde bodrum katta dört adet dikdörtgen yarım pencere, zemin katta dört sivri kemerli pencere, birinci, ikinci ve üçüncü katta üç pencere ve bir balkon bulunmaktadır. Yapının kuzeybatı cephesi Talatpaşa bulvarına doğru yuvarlatılan kısımda yarım bodrum katta üç,

¹⁶⁷ Altın Ş. N. (2019). *Ankara Gar Yerleşkesi'nin Bir Parçası Olarak Ankara Otel ve Değer Temelli Korunması*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, s. 37

¹⁶⁸ Yıldırım Y., (1981). *Mimar Kemaleddin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi*, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi, s.289

zemin ve katlarda üçer pencere olmak üzere on beş; batı cephesinde yarım bodrum katta dokuz yarım dikdörtgen pencere, zemin katta dokuz sivri kemerli pencere ve katlarda dokuzar pencere olmak üzere toplam kırk yedi adet ahşap pencere açıklığı bulunmaktadır. Gar cephesi ile avlu kısmı arasında geçiş bulunmaktadır.

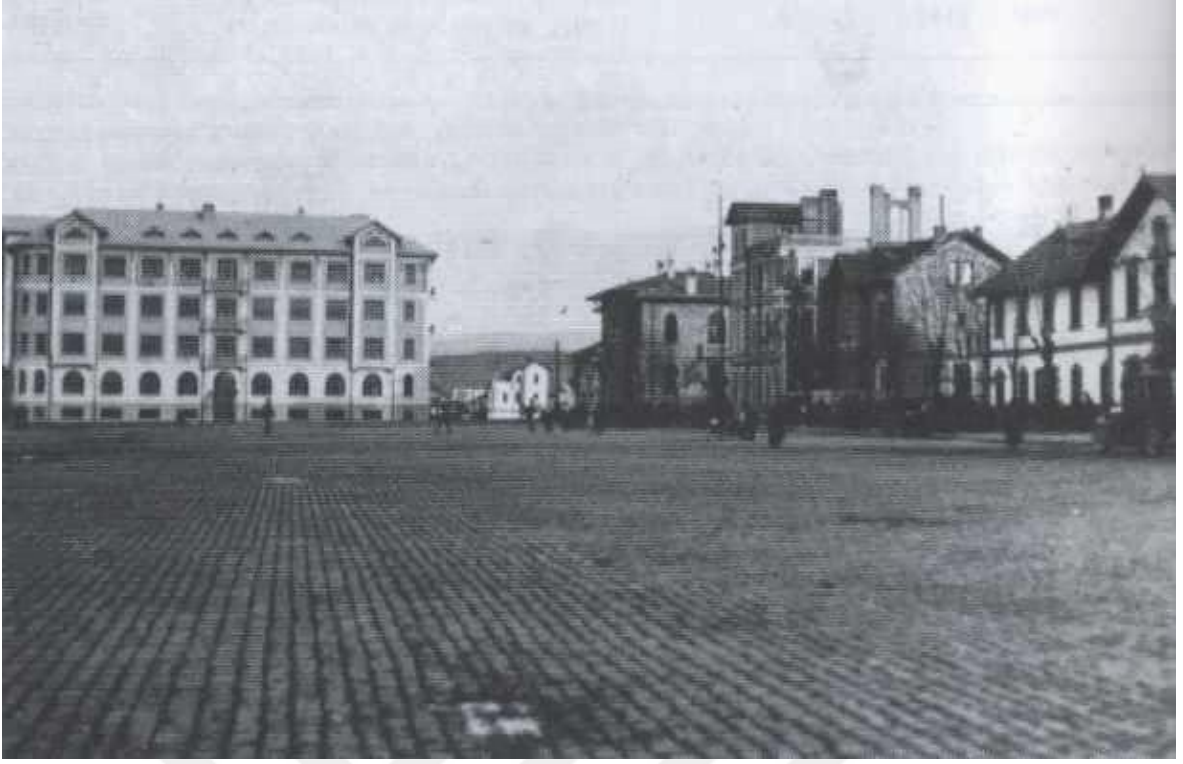
Yapının kuzeybatı köşesi Talat Pasa Bulvarı'na doğru yuvarlatılarak yumuşatılmış, bu bulvara bakan yüzde de 19 Mayıs Meydanı'na bakan yüzdekine benzer bir çift kule yapılmıştır. Yapının tüm zemin kat pencereleri sivri kemerlerle geçilmiş, geri kalan tüm pencereler, büyük, kare açıklıklar olarak bırakılmışlardır. Yapı yüzeyi, zemin ve birinci kat döşemelerinden itibaren taş kuşaklarla üç kısma ayrılmış, kapalı geçidin üzerine gelen odaların önlerine taş konsollarla taşınan, demir parmaklıklı açık balkonlar yapılmış, tüm saçakların altlarına, Türk üçgeni motifli silmeler geçilmiştir. Kulelerin çatı pencerelerinin üzerlerindeki tepeliklerin ve balkon konsollarının kabartma motiflerle bezendikleri görülmektedir. Yapının en görkemli biçimde bezenmiş yeri ise, kapalı geçidin önünü kapatan demir parmaklıklardır. Çift kanatlı bir kapı ile bunun üzerinde, gül pencere biçimindeki bir demir şebekeden oluşan bu parmaklıklar, bitkisel ve rumi motiflerle zengin bir biçimde işlenmiş ve yapı yüzeyindeki en dikkat çekici bezeme ögesini oluşturmuşlardır. Yapının yüzey düzenlemesi, demir payandalarla desteklenen geniş saçaklarla tamamlanmıştır¹⁶⁹.

Yapının girişi avlunun bulunduğu doğu cephesinden olup, rektörlük ve bölüm girişlerinin olduğu A ve B girişleri bulunmaktadır. Ofisler U biçimli koridor boyunca sıralanmıştır. Binanın güney tarafında düz çift kollu dikdörtgen basamaklı merdiven bulunurken kuzey kısmında çift kollu dönel merdiven bulunmaktadır.

Birinci bodrum katta otuz iki, ikinci bodrum katta kırk bir, zemin katta otuz bir, katlarda otuz beş ofis birimi bulunmaktadır¹⁷⁰.

¹⁶⁹ Yıldırım Y., (1981). *Mimar Kemalettin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi*, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi, s.290

¹⁷⁰ İnceleme izni alınamaması sebebiyle bu paragraf yalnız mimari proje üzerinden anlatılmıştır.



F.56: Ankara TCDD II. Genel Müdürlük Binası 1930¹⁷¹



F.57: Ankara TCDD II. Genel Müdürlük Binası 1959¹⁷²

¹⁷¹<https://lcivelekoglu.blogspot.com/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html> (Erişim Tarihi: 04.09.2020)

¹⁷² <https://twitter.com/AntolojiAnkara/status/1460654106184454152/photo/1> (Erişim Tarihi: 02.04.2022)



F.58: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi)
güneydoğu (giriş) cephesi



F.59: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi) kuzeybatı cephesi



F.60: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi) güneybatı cephesi



F.61: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi)
kuzeydoğu-kuzeybatı (Talatpaşa Bulvarı) cephesi¹⁷³

¹⁷³ <https://www.linkedin.com/in/ankara-medipol-tto-332b36228/overlay/background-image/> (Erişim tarihi: 23.03.2022)



F.62: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi)
Kuzeydoğu (Talatpaşa Bulvarı) cephesi¹⁷⁴



F.63: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi) avlu girişi

¹⁷⁴ <https://ankamedipol.edu.tr/wp-content/uploads/2019/07/A16A7741.jpg> (Erişim tarihi: 23.03.2022)



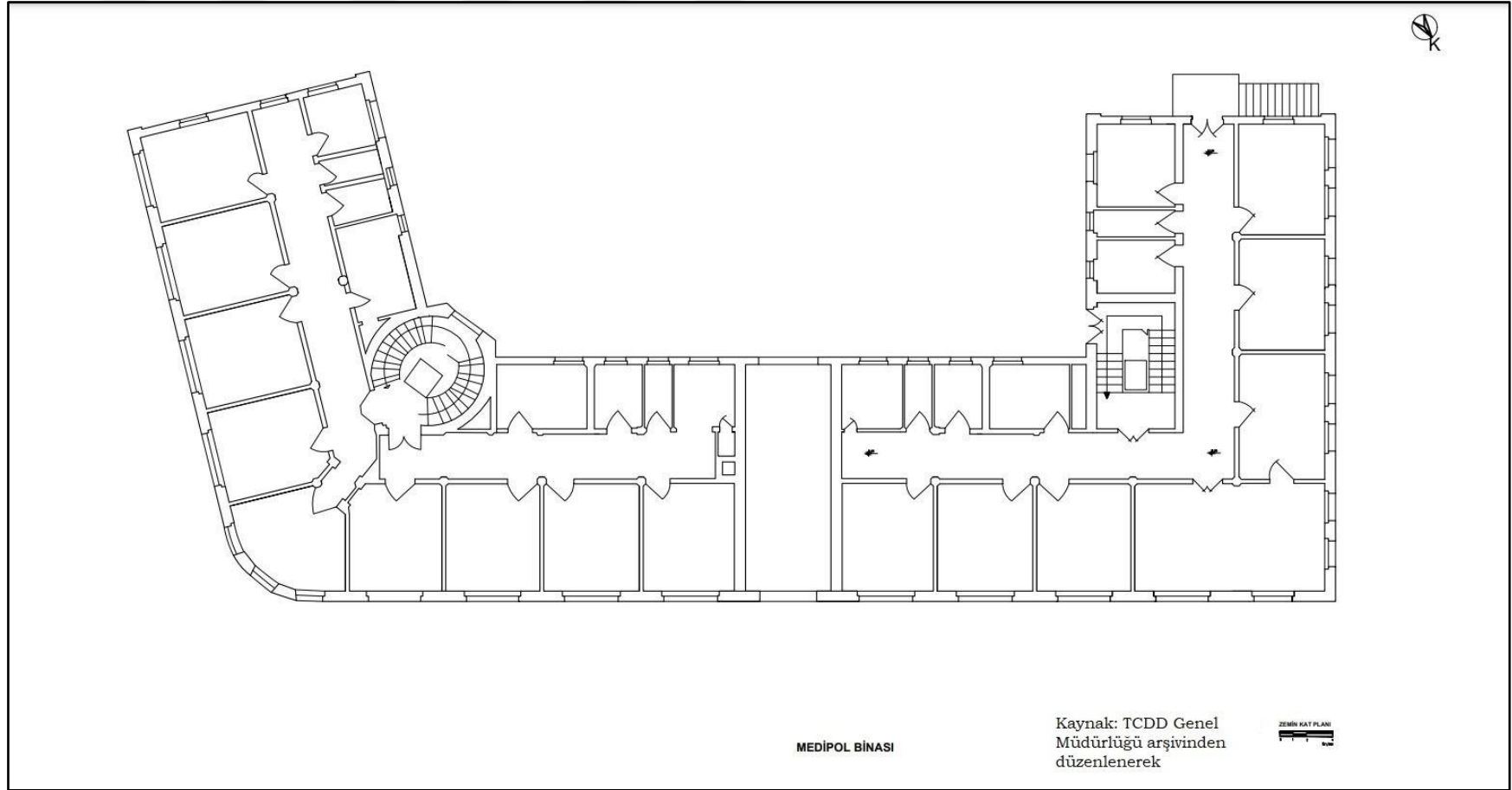
F.64: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi) koridor
(Kaynak: TCDD Arşivi)



F.65: TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi) ofis
(Kaynak: TCDD Arşivi)



F.66: TCDD II. Genel M¼d¼rl¼k Binası (Medipol ¼niversitesi) asans¼r
(Kaynak: TCDD Arşivi)



Ç.13: TCDD II. Genel Müdürlüğü (Medipol Üniversitesi)

3.6.Ankara Garı

Yapım Yılı: 1937

Yapan: Mimar Şekip Akalın

Yaptıran: Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü

İnceleme Tarihi: Mart, 2022

Alan Haritasındaki Numarası: 6

1923'te başkent olan Ankara'da nüfusun ve yolculukların artması nedeniyle kapasitesi yetmeyen eski gar yıkılmış yeni bir garın yapımına başlanmıştır.

Çağdaş mimarlık tarihimiz içinde özellikle Ankara Garı'nın mimarı olarak tanınan Mimar Şekip Akalın, 1910 yılında Erzurum'da dünyaya gelmiştir. İstanbul yüksek mühendis mektebi "İTÜ Mühendislik Fakültesi, Mimarlık kürsüsünden" 1934 Haziranında mezun olmuştur. Aynı yıl "Bayındırlık Bakanlığı Proje ve Etüd Dairesinde" işe başlayan Akalın Ankara Garı projesinde görev almıştır. Üç ay içinde avan projeyi hazırlayan Akalın, 1935 ilkbaharında Avrupa ülkelerine yaptığı kısa bir inceleme gezisinden döndükten sonra hazırladığı uygulama projesini 1935 Ekiminde tamamlayarak Bakanlığa teslim etmiştir¹⁷⁵.

Yeni Gar yapımı için 1934 Kasım'ında sondaj işlemlerine başlanmış, 4 Mart 1935'de avan projenin hazırlanmasından sonra, komisyonca Avrupa ülkelerindeki garları incelemeye gönderilen Akalın, dönüşünde tamamladığı projesinin kabulü üzerine Ankara Garı'nın yapımı 8 Temmuz 1935'de, 770.000 TL muhammen bedelle ihaleye çıkartılmıştır. Yapım işi Müteahhit Mühendis Abdurrahman Naci Demirağ'ın üzerinde kalmış, inşaatın kontrolörlüğü ise DDY mühendislerinden, Yol Dairesi Başkan Yardımcısı Alaaddin Arısan'a verilmiştir. Yeni Ankara Garı'nın toprak hafriyatı, eski garın yıkımının tamamlanmasından dört gün sonra, 10 Ağustos 1935'de başlamıştır. Gar, 3 Kasım 1935'deki temel atımından yaklaşık iki yıl sonra, 2 Eylül 1937'de tamamlanarak, 30 Ekim 1937'de yapılan bir merasimle işletmeye açılmıştır¹⁷⁶.

¹⁷⁵ Yavuz, Y. (1993). "Ankara Garı ve Mimar Şekip Akalın", *Ankara*, 2(5), s. 36

¹⁷⁶ Yavuz, Y., a.g.m., s.35.

Cumhuriyet tarihimizin Etatizm (Devletçilik) dönemi olarak bilinen, merkezi yönetimin- dünyada süregelen mali kriz nedeniyle olağanüstü güç kazandığı 30'lu yılların ürünü olan Merkez Garı, bu yıllarda tüm dünya gibi Türkiye'ye de tesir eden uluslararası bir üslupta biçimlendirilmiştir. Özellikle Almanya'daki "Bauhaus" ekolünün yalın malzeme anlayışının etkisinde, gereksiz dekorasyondan arınmış, yatay, dikdörtgen prizmatik bir kütle biçiminde çözümlenmiş olan yapı, 1933'de Almanya'da yönetime geçen Nasyonal Sosyalist Partisi'nin ulusal mimarlık anlayışından da izler taşımaktadır¹⁷⁷.

Albert Speer ve Paul L. Troost gibi mimarların, parti yöneticilerinin de düşüncelerine uygun olarak ileri sürdükleri ilkelere göre saptadıkları bu mimari anlayış üçüncü "Reich"la birlikte 1000 yıl eskimeden yaşayabilecek, eski Roma mimarisinden esinlenmiş, yıpranmaya karşı üzerleri taşla kaplı, merkezi yönetimin gücünü simgeleyen, simetrik, anıtsal bir yapı sisteminin, 1933-1945 yılları arasında, Alman kentlerinde egemen olmasına neden olmuştur. Ankara Merkez Garı'nın biçimlenmesinde bu anlayışın izlerini bakışık (simetrik) plan ve cephe çözümlerinde, yüzeylerin taşla kaplanması ve yapının devlet gücünü simgeleyen anıtsal ölçekli genel çözümlenmesinde izlenebilir¹⁷⁸.

¹⁷⁷ a.g.m., s. 36-37.

¹⁷⁸ a.g.m., s. 37.



F.67: DDY Umumi Müdürü Ali Rıza Erem'in söylevi
(Aycı 1937:27)



F.68: Davetlilerden bir grup
(Aycı 1937:45)



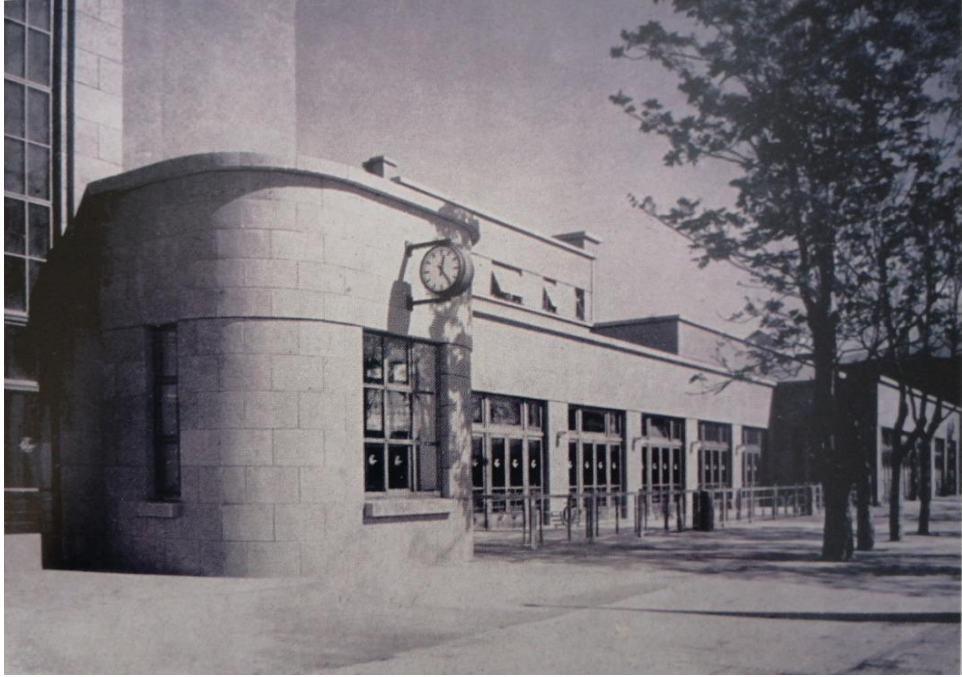
F.69: Ankara yeni gar binasının ön cephesine doğudan bakış
(Aycı 1937:47)



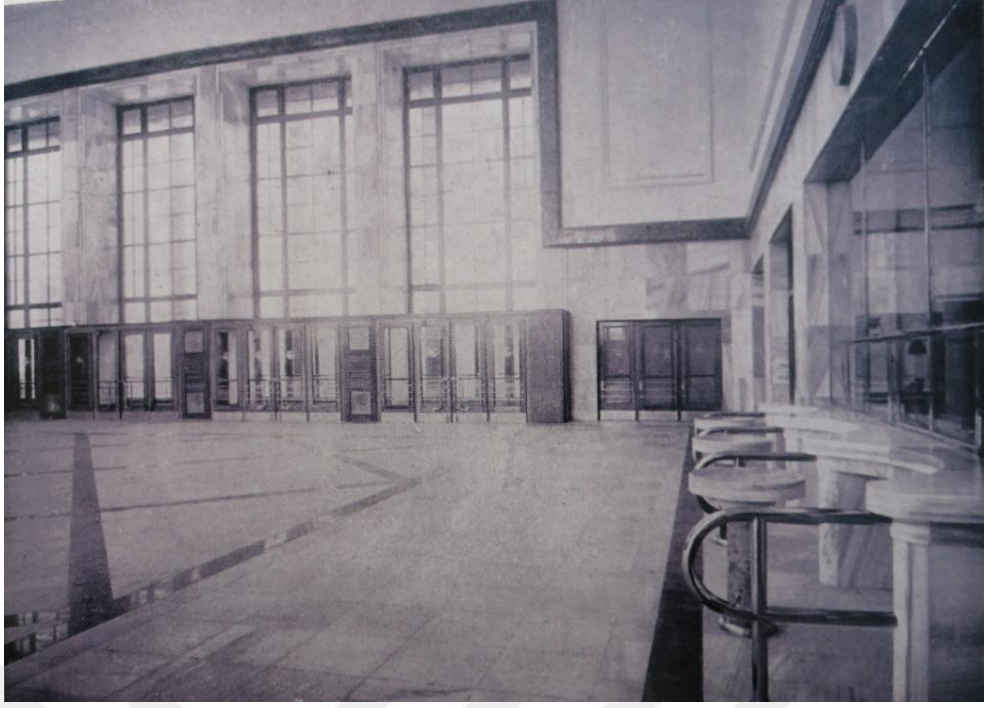
F.70: Gar binası holünün kuzeydoğu cephesi
(Aycı 1937:49)



F.71: Ankara yeni gar binasının peron cephesi
(Aycı 1937:53)



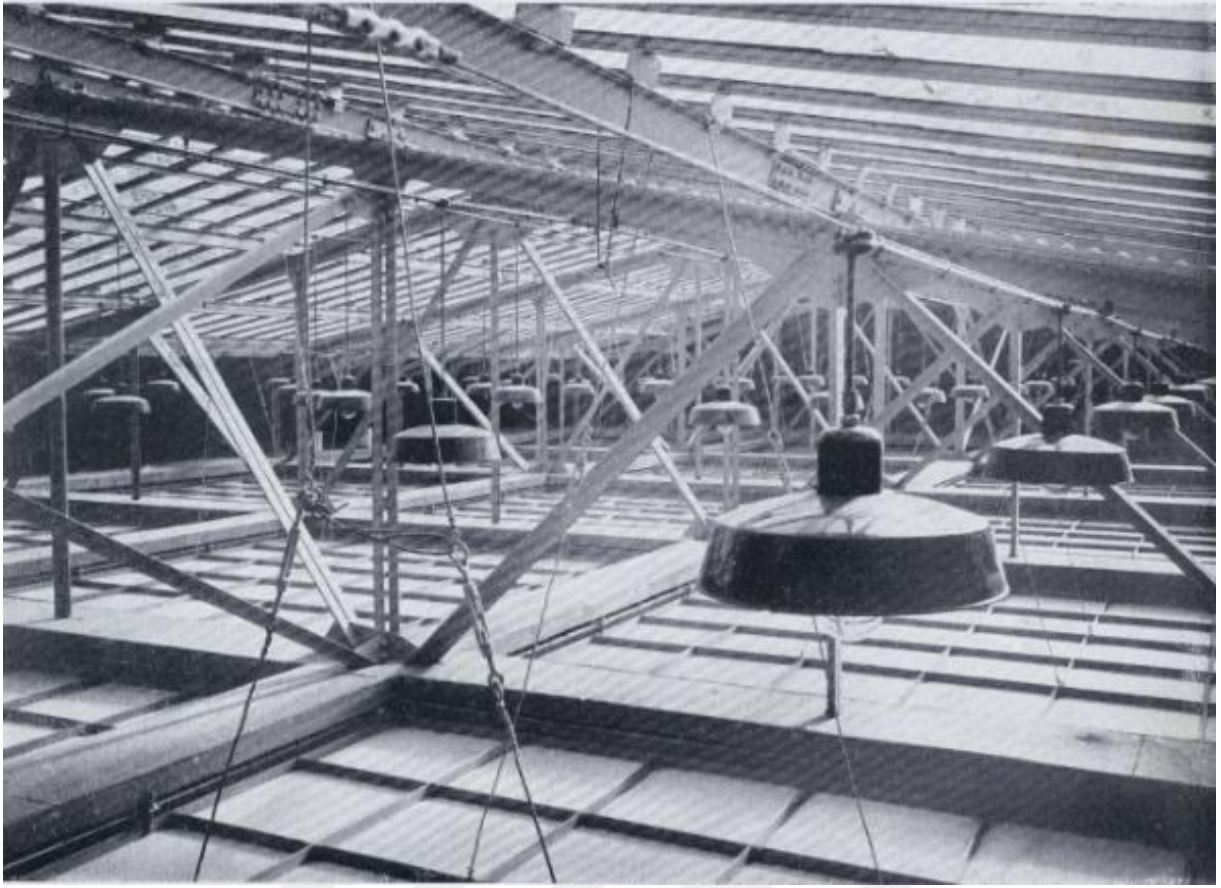
F.72: Gar binası peron cephesi sağ kanat
(Aycı 1937:55)



F.73: Giriş holü ve gişeler
(Aycı 1937:57)



F.74: Bekleme holü içerisinde bir görünüş
(Aycı 1937:59)



F.75: Çatı makasları (Aycı 1937:91)



F.76: Ankara Garı giriş revağı

Ankara Garı, “kuzeybatı-güneydoğu” doğrultusunda, “demiryolu hattına paralel şekilde” konumlanan yapı 30 m x 150 m dikdörtgen bir alana oturmaktadır. Giriş kütlesinin yanlarında bulunan katlar üç, iki ve sağ uçta tek katlı olacak şekilde azalmaktadır.

Metal ve cam kaplı yüzeyler ile örtülen çatı, kırma çatı formundadır¹⁷⁹.

Yapıda büyük yolcu holünün cam çatısını oluşturmakta kullanılan çelik makas kirişler Almanya’dan getirilmiş olup, giriş kütlesindeki, iki cepheden ve tepeden ışık alan orta holün üstü, 23 metre uzunlukta altı çelik makasla geçirilmiştir¹⁸⁰. Sonraki yıllarda Ankara Garının demiryoluna bitişik olan kısmı, çelik ve cam bir tavan ile kaplanmış günümüzde bu bölüm tavan kaplaması ile kapatılmıştır.

Gar binası “150 metre boyundadır. İnsibat derzleri ile 5 kısma ayrılmıştır. Bütün iskelet ve temeller betonarmedir. 23x33 metre ebadındaki büyük holün tavanı 23 metre açıklığında 6 adet demir makasla kapatılmıştır. Tüm katlar 8875 m³ ve toplam hacmi 50.200 m³tür Girişin önündeki taş kolonlar 6 adet olup alt çapları 75 santim ve boyları 10 metredir, bu taşlar Hereke'den getirilmişlerdir .”¹⁸¹

“Kolon ve kornişlerde hereke taşı”, “cephelerde Ankara taşı” ve “zemin ile duvarlarda kullanılan Marmara mermerinin” kullanılması yerli malzeme kullanımına önem verildiğini göstermektedir.

Yıldırım Yavuz, cephe kaplamalarında kullanılan andezit taşının o dönemde çimentoyla karıştırılarak, saçak altları gibi kaplama yapmanın zor olduğu yerlerde de kullanıldığını¹⁸² belirtmektedir.

Marmara Adası’nın Saraylar Beldesinde, 1912 yılında ülkemizin ilk mermer fabrikası açılmıştır. Fabrika 1930 senesinde yine mermer işi yapan Salih Sabri Karagözoğlu’na satılmış, Karagözoğlu mermer ihtiyacını karşılayabileceğine dair Atatürk ile görüşmüş ve İtalya’dan Türkiye’ye yapılan mermer ithalatına gerek kalmamıştır.¹⁸³

¹⁷⁹ a.g.m., s. 37

¹⁸⁰ a.g.m., s. 37

¹⁸¹ Aycı, a.g.e., s.11

¹⁸² Yavuz, a.g.e.s., 38

¹⁸³<http://www.marbleport.com/madencilik-kulturu/61/turkmermerciliginin-ilkfabrikasi> (Erişim tarihi: 22.03.2021).



F.77: Ankara Garı revak taşıyıcı sütunları malzeme

Ankara Garı cephelerinde Ankara taşı, revak taşıyıcı sütunlarında hereke taşı; bekleme salonunda, girişteki merdivenlerde, zemin ve duvarlarda Marmara mermeri kullanıldığı görülmektedir.



F.78: Ankara Garı Gişeler

Gişelerin mermer turnikeleri ve metal aksamı oldukça sadedir. Gişe Holünün zemini, çapraz olarak tasarlanmış siyah mermer bordürlü beyaz mermerden bir karolajla döşenmiştir. Giriş ve çıkış kapılarının tüm çevreleri aynı beyaz mermerle kaplanmış, buralarda tavana gelen mermer plakalar düşmemeleri için alüminyum cıvatalarla yerlerine yerleştirilmişlerdir. Duvarlardaki mermer kaplanmış bölümlerle sıvalı bölümler arasında, giriş kolonadında kullanılan pembe hereke profilinden sürekli bir kuşak döndürülerek iç mekanda ayrıca bir bütünlük sağlanmıştır. Krom çerçeveli büyük cam bölmelerle müşteriden ayrılan gişelerin turnikeleri yarım daire biçiminde, mermerden özenle yapılmış olup parlatılmış pirinç borularla birbirlerinden ayrılmışlardır ¹⁸⁴.

¹⁸⁴ Yavuz, Y., a.g.m., s. 38.



F.79: Ankara Garı yolcu bekleme holü



F.80: Ankara Garı bagaj bölümü

Holün güneybatı yönündeki ana girişi, planda yuvarlatılmış ve cephede çatı düzeyinin üzerine çıkartılarak bakışık (simetrik) düzene vurgulanmasına yardımcı olan iki merdiven kulesinin arasına yerleştirilmiş bir kolonadla belirlenmiştir. Giriş kolonadında izlenen ezici ölçek, yapıya yaklaşımda belirli bir saygınlık uyandırırken, bir zamanlar Devlet konuklarının karşılama ve uğurlamalarının yapıldığı yapıya gereken törensel niteliği de kazandırmaktadır¹⁸⁵.

Sütunlarla yükseltilmiş girişin sol ve sağ tarafında yuvarlatılmış kuleler bulunmaktadır. Kulelerin arasında altı adet hereke taşından kolon bulunmaktadır. Giriş kütlesinin yanlarında bulunan katlar üç, iki ve sağ uçta tek katlı olacak şekilde azalmakta, dairesel bir hat izleyen üzeri açık strüktür özelliği taşıyan ikili sütunlar ile gaziye bağlanmaktadır. Güneybatı cephede iki katlı bölümlerin zemin katında sol tarafta beş, sağ tarafta beş adet alt kısımları pirinç aksamı çift kanatlı ahşap kapı girişleri bulunmaktadır. İki katlı bölümün katlarında beşer adet ahşap pencere açıklığı bulunmaktadır. Güneybatı cephede üç katlı bölümlerin zemin katında sol tarafta beş, sağ tarafta beş adet alt kısımları pirinç aksamı çift kanatlı ahşap kapı girişleri bulunmaktadır. Üç katlı bölümün katlarında beşer adet ahşap pencere açıklığı bulunmaktadır. Güneybatı cephede en sağda bulunan tek katlı bölümde bir adet kapı açıklığı bulunmaktadır.



F.81: Ankara Garı kuzeydoğu cephesi giriş bölümü

¹⁸⁵ Yavuz, Y., a.g.m., s. 37-38.

Giriş bölümünde iki merdiven kulesinin her birinde üç adet yirmi bölmeli pencere açıklığı bulunmaktadır. Giriş kapısının üstlerinde bulunan ve beş adet tavana kadar yükselen pencereler kırk beş ve kırk dokuz bölmelidir.

Kapı girişlerinin üzerinde sundurmalar bulunmaktadır. Güneydoğu cephesinde “dikdörtgen formlu ve düz lentolu kapı” bulunmaktadır. Üç adet dikdörtgen pencere açıklığı yer almaktadır. Kuzey doğu cephesinde alt kısımları pirinç aksamalı çift kanatlı demir kapı girişleri bulunmaktadır. Kuzeydoğu cephesinde sol kanatta beş, iç kısımda beş olmak üzere on çift kanatlı ahşap kapı açıklığı; sağ kanatta sekiz peron cephesi, altı iç kısımda olmak üzere on dört çift kanatlı ahşap kapı açıklığı bulunmaktadır. Kuzey batı cephesinde zemin katta yan yana dikdörtgen formlu yedi pencere bir dikdörtgen formlu kapı bulunmaktadır. Kuzey batı cephesi birinci katta dikdörtgen formlu dört pencere bulunmaktadır.

Simetrik bir biçimde planlanmış olan garın güneybatı cephesinde sol kanadı iki katlı kısmın zemin katında Ulaştırma Hareket Komutanlığı, üç katlı kısmın zemin katında Yolcu Servis Müdürlüğü, Ptt ve mescit; güneybatı cephesi sağ kanadında tek katlı kısmın zemin katında Vip salonu, iki katlı kısmın zemin katında berber, üç katlı kısmın zemin katında daha önce bagaj yeri olarak kullanılan bölümün girişi bulunmaktadır.



F.82: Ankara Garı kuzeydoğu cephesi (sol kanat) iki katlı bölüm



F.83: Ankara Garı kuzeydoğu cephesi (sağ kanat) üç katlı bölüm



F.84: Ankara Garı kuzeydoğu cephesi (sağ kanat) iki katlı bölüm



F.85: Ankara Garı kuzeydoğu cephesi (sağ kanat) tek katlı bölüm



F.86: Ankara Garı doğu bölümü –gazinoya bağlayan sütunlar

Garın kuzeydoğu cephesinde (peron cephesi) sol kanat tek katlı kısmın zemin katında Ulaştırma Hareket Komutanlığı girişi, Yolcu Hizmetleri Müdürlüğü bulunmaktadır. Peron cephesi kapılarının solunda bulunan yuvarlatılmış köşede bulunan mekânda turizm danışma bürosu, sağındaki mekânda ise büfe bulunmaktadır. Sağ kanadında tek katlı şeref salonu, polis noktası ve gar müdürüne ait ofis ve daha önce bagaj yeri olarak kullanılan bölümün girişi bulunmaktadır.



F.87: Ankara Garı güneybatı cephesi peronlara çıkış



F.88 : Ankara Garı güneybatı-peron cephesi



F.89: Ankara Garı güneybatı-peron cephesi

Yan kanatlarda, birinci katta dörderden sekiz, ikinci katta her iki kanatta birer tane, toplam on adet çeşitli büyüklükte lojman yer almaktadır. ¹⁸⁶

Giriş holünün kuzey doğuya ve güneybatıya bakan kısımlarında beşer adet tavana kadar yükselen ahşap pencereler ile ferah bir mekân

¹⁸⁶ a.g.m., s. 38.

olarak tasarlanmıştır. Girişin sol ve sağ köşelerinde iki adet büfe bulunmaktadır. Giriş holünün solunda ve sağında bilet gişeleri, orta kısımda bekleme salonu, peron cephesi çıkışında ise danışma yer almaktadır. Yapılışı sırasında çatı makasları buzlu camla kaplı ve mekan gün ışığını alabilir durumdayken günümüzde tavan gökyüzü ve iki hızlı tren ortasında TCDD logosu bulunan tavan kaplaması ile kaplıdır.



F.90: Oturma salonu tavan kaplaması

“Lozan’dan Evvel” ve “Lozandan Sonra” Panoları

Ankara Merkez Garı'nın açılışından altı ay önce düzenlenen uluslararası bir yarışma ile, büyük gişe holünün duvar panolarını süsleyecek resimlerin seçimleri, açılıştan hemen sonra yapılmışsa da, bunların gerçekleştirilmesine olanak bulunamadığı anlaşılmaktadır. Yirmibeş Türk ve yabancı sanatçının ikişer tablo ile katıldığı bu yarışmada birinciliği ressam Nurettin Ergüven, ikinciliği Alman Heykeltıraş Krippel almış, Refik Epikman ile Müze Müdürü Halil Ethem Beyin tabloları ise mansiyon kazanmışlardır¹⁸⁷.

Nurettin Ergüven'in 4 m x 21 m boyutlarındaki iki büyük tablosu, gişe holünün karşılıklı iki duvarında, gişelerin üstüne gelen bölümde, kendileri için alçı silmelerle hazırlanmış çerçeveler içine yağlı boya ile

¹⁸⁷ Yavuz, Y., a.g.m., s. 35

yapılmak üzere düzenlenmişlerdi. "Lozan'dan Evvel" ve "Lozan'dan Sonra" adlarındaki tablolar figüratif bir anlayışla yapılmış olup, İstiklal Savaşı ve Türk Devrimleri konularını işlemektedir¹⁸⁸.

Lozan'dan Evvel adındaki ilk pano 27 Ağustos 1922'de Büyük Taarruz sabahını göstermekte olup, beyaz bir atın üstünde Atatürk sağ elini ileri uzatmış bir biçimde ve etrafında Büyük Taarruz'un diğer önemli kumandanları ile birlikte resmedilmiştir. Solda, önde Süvariler hücum halinde olup, arkada ve sağda cephane taşıyan kadın ve yaşlı erkekler resmedilmiştir¹⁸⁹.

Devrimleri konu alan 'Lozandan Sonra' panosunun 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 anlatılmaktadır¹⁹⁰.

Jüri raporuna göre Nurettin Ergüven'in bu iki tablosu işlenen değişik konuları toplu ve açık bir biçimde anlatabilmiştir. Tablolarda aşırı pitoresklikten kaçınıldığı, gerçek konuların kısmen sembolik ve alegorik olarak işlendiği, kompozisyonların hız ve hareket ifade eden şeritler biçiminde tertiplenmesine karşın, ortada yer alan Atatürk kompozisyonları nedeniyle aynı zamanda merkezileştikleri de belirtilmiştir. Ressamın üslubunun dekoratif, ifadeci ve anıtsal olduğu jüriye saptanmıştır¹⁹¹.

Bilinmeyen bir nedenle gerçekleştirilemeyen duvar resimleri için hazırlanmış olan çerçeveli panolar bugün büyük gişe holünün üst bölümlerinde beyaza badana edilmiş bir biçimde boş olarak durmaktadır¹⁹². Resimler ise Demiryolları Müzesinde sergilenmektedir.

¹⁸⁸ a.g.m., s. 35

¹⁸⁹ a.g.m., s. 35

¹⁹⁰ a.g.m., s. 35

¹⁹¹ Yavuz, Y., a.g.m., s. 36.



F.91: Gişelerin üzerindeki duvar resmi yapılacak bölüm



R.3: Nurettin Ergüven'in "Lozan'dan Evvel" ve "Lozan'dan Sonra" tabloları

(Kaynak: Demiryolları müzesi)



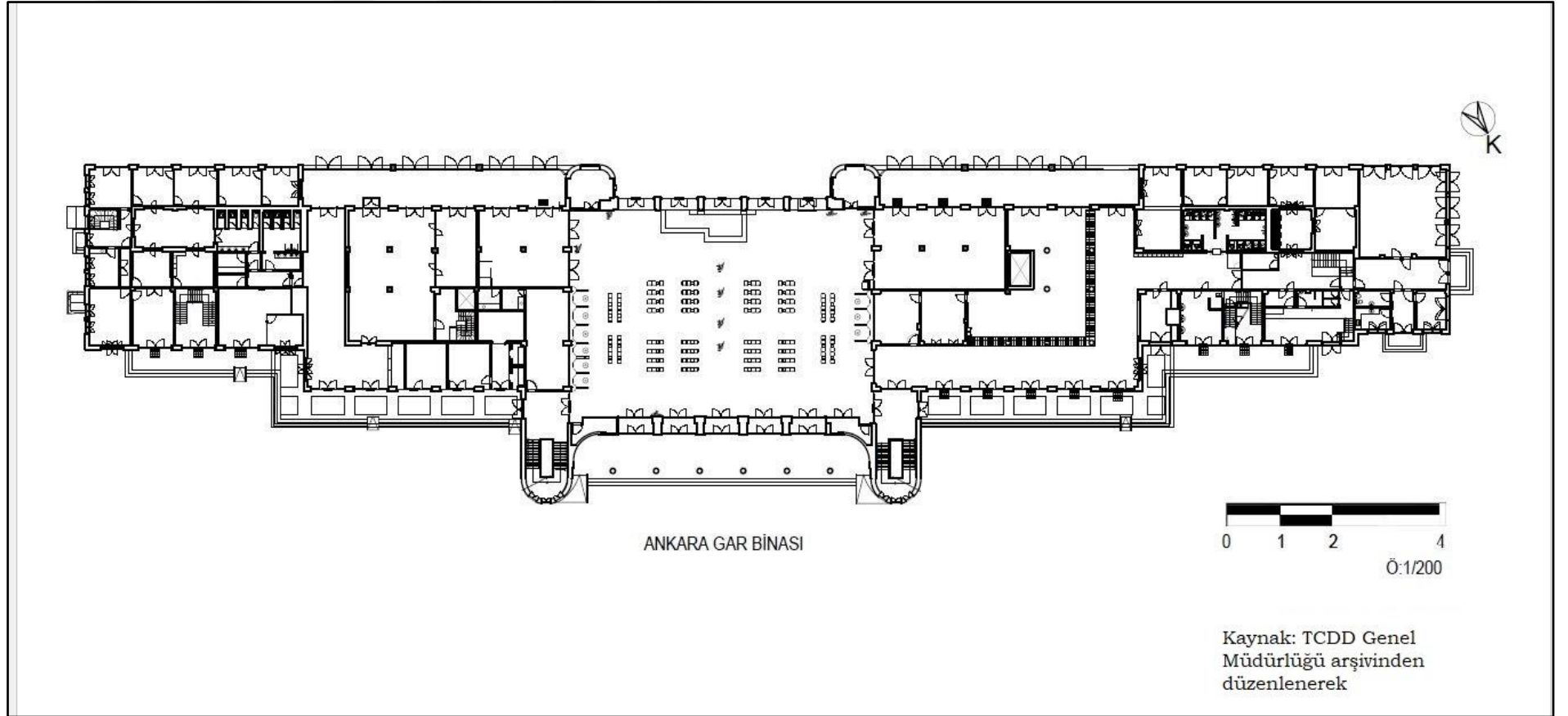
R. 4: Yarışmaya katılan diğer resimlerden Halil Dilmen'in eseri



R.5: Yarışmaya katılan diğer resimlerden Refik Epikman'ın eseri



R.6: Yarışmaya katılan diğer resimlerden sanatçı adı bilinmeyen son eser.



Ç.14: Ankara Gar Binası Zemin Kat Planı

3.7. Gar Gazinosu

Yapım Yılı: 1935-1937

Yapan: Mimar Şekip Akalın

Yaptıran: Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü

İnceleme Tarihi: Mart, 2022

Alan Haritasındaki Numarası: 7

Gar gazinosu Ankara Garının kuzeybatısında yer almakta olup, Mimar Şekip Sabri Akalın tarafından gar binasının devamı olarak planlanmıştır. Gar Gazinosu 1960ların sonuna kadar yabancı orkestralar ve revülerle Ankara'nın prestijli eğlence mekânlarından biri olmuştur. Gar Gazinosu, "THY yolcu terminali" ve "Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Binası" olarak kullanılırken¹⁹³ günümüzde ise Tcdd Genel Müdürlüğüne ait toplantı salonu ve restoran olarak kullanılmaktadır.



F.92: Gar Gazinosu 1940lar¹⁹⁴

¹⁹³ <https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/AEFA/id/64/> (Erişim Tarihi:02.09.2020)

¹⁹⁴ <https://zitlarmecmuasi.com/ankara-noir/> (Erişim Tarihi: 22.03.2022)



F.93: Gar Gazinosu

Kaynak: VEKAM Kütüphanesi ve Arşivi, Envanter No:1149



F.94: Gar Gazinosu

Kaynak: VEKAM Kütüphanesi ve Arşivi, Envanter No: 1148.

Ankara Gar Gazinosu, kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda, Ankara Garına paralel şekilde konumlanan yapı 15 m x 40 m dikdörtgen bir alana oturmaktadır.

Ankara Gar Gazinosu ilk olarak bodrum üzerine tek katlı olarak tasarlanmış, üst kat 'Ankara'yı en güzel görecek yer' olarak betimlenen teras şeklinde düzenlenmiştir. Yapı, ana kütle ve merdivenin bulunduğu otuz iki metre yükseklikteki saat kulesinden oluşmuştur.¹⁹⁵

Bodrum üzerine iki katlıdır. Üst örtü kırma çatı şeklindedir.

Gar yapısı ile beraber planlanan Gar Gazinosu, İstasyon Meydanı'nın çevresinde yer alan tamamlayıcı bir yapıdır. Uzun dikdörtgen planlı yapının bir ucu yuvarlatılmıştır. Yapıda, kare planlı ve 32 metre yüksekliğinde, döneminin mimari üslupları Art Deco ve Art Moderne'nin izlerini taşıyan, bir saat kulesi yer almaktadır¹⁹⁶.



F.95: Gar Gazinosu kuzeybatı cephesi

¹⁹⁵ Aslanoğlu, İ. (2001). *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı. 1923-1938*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, s.234

¹⁹⁶ Hasol, D. (2017). *20. yüzyıl Türkiye Mimarlığı*. İstanbul: YEM Yayınları, s. 100



F.96: Gar Gazinosu güneydoğu cephesi



F.97: Gar Gazinosu kulesi

Gazino binası saat kulesinin yüksekliği zeminden itibaren 32 metre olup, 40 adet betonarme kazık üzerine inşa edilmiştir. Kayaş civarındaki taş ocağından getirilen taşlarla yapılan taş kaplama alanı 2500 m² dir¹⁹⁷.

Yapının subasmanı, giriş merdivenleri, çatı ve pencere altı bordürleri kulede ve giriş katının açıklıklarının aralarındaki dikey yivler Ankara taşındandır. Kütlelerin ince bordürle bitişi, yuvarlatılmış köşeleriyle zemin katın derin gölgesi, gri edelputz sıva, metal boru parmaklıklar dönemin belirgin mimarlık özelliklerindendir.¹⁹⁸

Binanın ana girişi doğu cephesinden olup, altı adet alt kısımları pirinç aksamı çift kanatlı ahşap kapı girişi bulunmaktadır. Doğu cephede zemin katta birinci katta beş adet kare biçimli ahşap pencere açıklığı bulunmaktadır. Eklenti kısmında zemin katta dikdörtgen biçimli bir kapı ve iki pencere, birinci katta dikdörtgen biçimli iki pencere vardır.

Dönemin mimarlık özelliğini yansıtabilecek biçimde ana kütlenin kuzeye bakan yüzünün köşeleri yuvarlatılmıştır¹⁹⁹. Kuzey cephede yer alan kule yatay gelişen kütleye bir denge unsuru olarak düzenlenmiştir. Uzun yivlerle dikey etki arttırılmıştır. Kulenin en üst kısmında kuzey-kuzeydoğu ve batı cephelerinde saat, güneybatı cephesinde asansör bulunmaktadır. Kulenin alt kısmında kanatlı tekerlek şeklinde demiryolları logosu bulunmaktadır.

Yapının yuvarlatılmış kuzeydoğu yüzünde kulenin iki yanında iki taraflı zemin katta altı birinci katta beş ahşap pencere açıklığı bulunmaktadır.

Batı cephesinde birinci katta beş adet kare biçimli ahşap pencere açıklığı bulunmaktadır. Alt kısımları pirinç aksamı çift kanatlı ahşap kapı girişleri beş adettir. Doğu ve batı cephesinde kat boyunca uzanan kapıların arasında Ankara taşından üçlü bordürler yer almaktadır. Yapının güneybatısında sonradan yapılan ve biri wc olarak kullanılan iki adet eklenti bulunmaktadır.

¹⁹⁷ <http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/23.pdf> (Erişim Tarihi: 02.09.2020)

¹⁹⁸ Aslanoğlu, İ. (2001). *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı. 1923-1938*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, s.234

¹⁹⁹ <http://www.mimarlarodasiansankara.org/mwginternal/de5fs23hu73ds/progress?id=AZo-l3pU46maiILLMXIyt11BLcXfB19rLhduW8l6gw> (Erişim tarihi:31.03.2022)

Binanın ana girişi doğu cephesinden olup, kuzeydoğu kısmında hol ve merdivenler bulunmaktadır. Yapının bodrum katında mutfak ve bulaşıkhanesi vardır. Zemin katın kuzeydoğu kısmında ayrı girişi bulunan iki adet özel salon ve güneybatı kısmında Behiç Erkin toplantı salonu, asma katta müdür odası, birinci katta restoran bulunmaktadır.



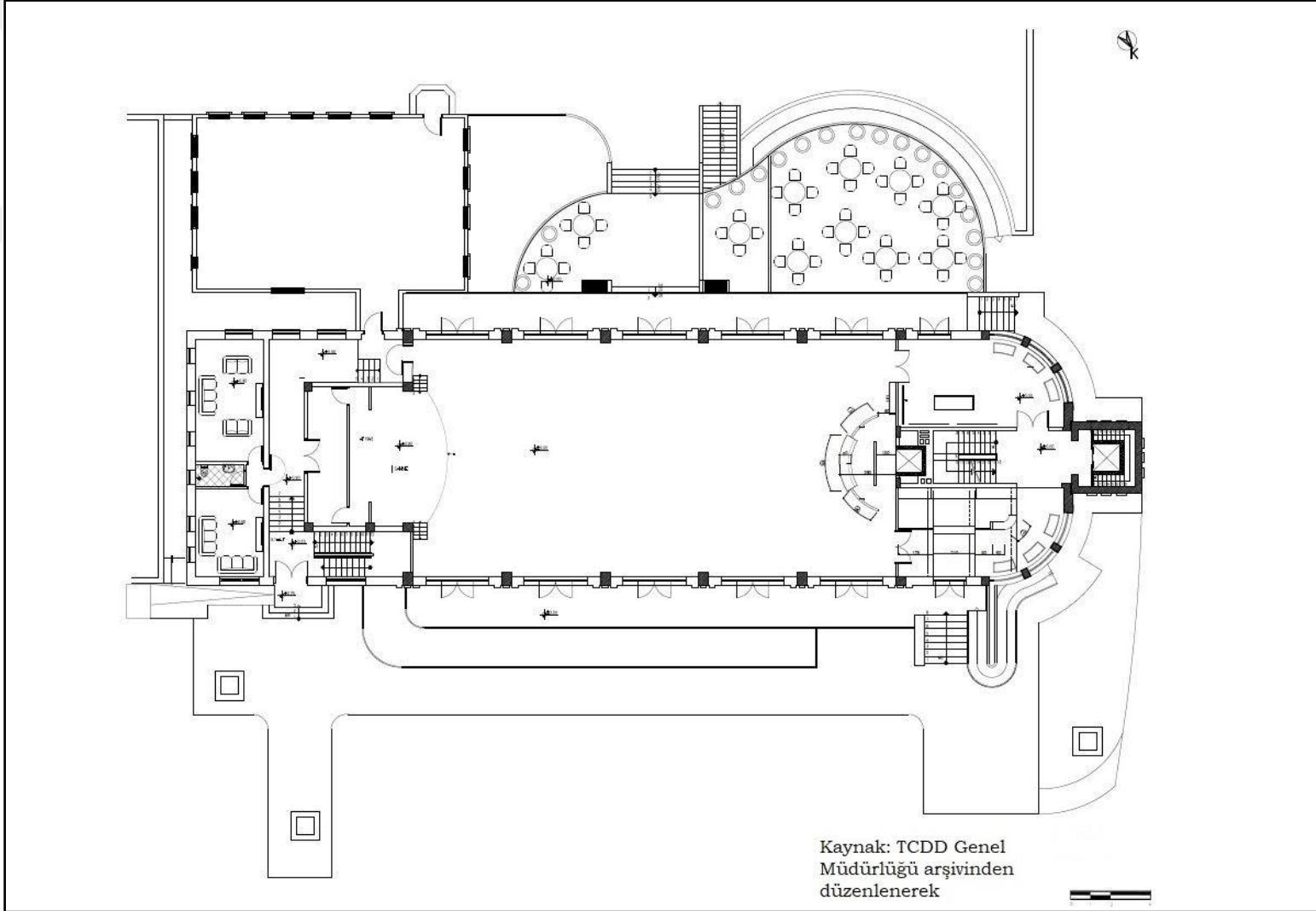
F.98: Gar Gazinosu toplantı salonu



F.99: Gar Gazinosu toplantı salonu



F.100: Gar Gazinosu saat kulesinden gar sahası (2021)



Ç.15: Ankara Gar Gazinosu zemin kat planı

3.8. TCDD Genel Müdürlük Binası

Yapım Yılı: 1939

Yapan: Mimar Şekip Akalın

Yaptıran: Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü

İnceleme Tarihi: Mart, 2022

Alan Haritasındaki Numarası: 8

Ankara Garı'nın kuzeybatısında yer alan TCDD Genel Müdürlük binası Talatpaşa Bulvarı üzerinde yer almaktadır. Yapı 08/05/1981 yılında 1. derece olmak üzere tescillenmiştir. Alman Mimar Bonatz'ın 'Bence Ankara'nın en güzel binası budur' dediği TCDD Genel Müdürlük Binası; Yüksek Mimar Bedri Uçar tarafından projelendirilmiş ve binanın yapımına 1939 yılında başlanmıştır²⁰⁰.



F.101: Gar Sahası ²⁰¹

²⁰⁰ <http://www.tcdd.gov.tr/content/91> (erişim Tarihi: 02.09.2020)

²⁰¹ <http://www.tcdd.gov.tr/content/91> (Erişim Tarihi 02.09.2020)



F.102: TCDD Genel Müdürlüğü ²⁰²



F.103: TCDD Genel Müdürlüğü kuzeydoğu cephesi²⁰³

²⁰²<https://kulturenvanteri.com/yer/tcdd-genel-mudurlugu-binasi/#16/39.937801/32.841129> (Erişim tarihi:22.03.2022)

²⁰³<https://kulturenvanteri.com/yer/tcdd-genel-mudurlugu-binasi/#16/39.937801/32.841129> (Erişim tarihi:22.03.2022)

Genel olarak simetrik bir planlamaya sahip yapı bodrum kat ile birlikte dört katlı olarak inşa edilmiştir. Yapı ön ve arka cephelerden kanatlar dahil 166.69 metre yan cephelerde ise 76,50 metre ölçülerinde dikdörtgen şeklinde iç avluludur. Dikdörtgen plana göre ön cephenin ve arka cephenin iki yanında olmak üzere dört katlı dört kanadı bulunmaktadır. Yapının avlusunun içinde plana sonradan dahil edilmiş beş katlı tescilsiz ek bina bulunmaktadır. Kanatlar 1959-1979 yılları arasında yapıya eklenmiştir. ²⁰⁴

Genel Müdürlük Orta Bahçe Merkezi Kafeterya Toplantı Salonu ve Dökümantasyon Merkezi İnşaatı 1986 yılında tamamlanmıştır. ²⁰⁵ Yapının çatısı kırma ve sundurma çatıdan oluşmaktadır.



F.104: TCDD Genel Müdürlüğü kuzeydoğu cephesi²⁰⁶

²⁰⁴ Ani Anıtsal Yapılar Restorasyon A.Ş. (2013). “TCDD Genel Müdürlüğü Rölöve - Restitüsyon Raporu”, Ankara, s.43

²⁰⁵ <http://www.tcdd.gov.tr/content/91> (erişim Tarihi: 02.09.2020)

²⁰⁶ <https://rayhaber.com/2018/11/ankarada-muhtesem-bir-saheser-tcdd-genel-mudurlugu-binasi/ankarada-muhtesem-bir-saheser-tcdd-genel-mudurlugu-binasi-2/> (Erişim tarihi:22.03.2022)



F.105: TCDD Genel Müdürlüğü kuzeydoğu (giriş) cephesi



F.106: TCDD Genel Müdürlüğü kuzeybatı cephesi



F.107: TCDD Genel Müdürlüğü güneybatı (peron) cephesi



F.108: TCDD Genel Müdürlüğü güneybatı (peron) cephesi



F.109: TCDD Genel Müdürlüğü güneydoğu cephesi

Binanın giriş kısmı renkli Bilecik ve Hereke mermerleriyle kaplıdır²⁰⁷. Yapının iskeleti betonarme, döşemeleri asmolendir. Dışta pilasterlerle subasman ve yapının orta bölümü Ankara taşı ile, diğer yüzeyler yapay taşla kaplanmıştır. Yer döşemeleri için kullanılan malzemenin seçiminde mekânların önem dereceleri gözönüne alınmıştır²⁰⁸.

Çatının tamamı poliüretan sandviç panel ile kaplanmıştır. Yağmur olukları ve yağmur boruları bazı yerlerde saç levha, bazı yerlerde pvc esaslı malzemeden oluşmaktadır²⁰⁹. Odalar muhdes parke, wc'ler seramik ve koridorlar dökme mozaik ile kaplanmıştır.

Kuzeydoğu Cephesinde yapının kanatları hariç olmak üzere ana kütlelerin cephelerinde iki pencere arasında zeminden çatı profiline kadar yükselen Ankara taşı kaplamalı plasterleri bulunmaktadır. Ana giriş orta

²⁰⁷ <http://www.tcdd.gov.tr/content/91> (erişim Tarihi: 02.09.2020)

²⁰⁸ Aslanoğlu, İ. (2001). *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı, 1923-1938*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, s.159

²⁰⁹ Ani Anıtsal Yapılar Restorasyon A.Ş. (2013). *“TCDD Genel Müdürlüğü Rölöve - Restitüsyon Raporu”*, Ankara, s.60

kısmı cepheye göre yan akslardan yaklaşık 2 metre kadar yüksek yapılmıştır. Yapının genel yüksekliğinden daha yüksekte olan bu kısımda TCDD amblemi taş kabartma olarak yapılmıştır. Yapıya bu orta kısımda bulunan yedi çift kanatlı metal kapıdan girilmektedir. Cephede ortada giriş alanının üzerindeki birinci katta demir korkulukları olan yedi ahşap kapı ile çıkılan balkon bulunmaktadır. Bu kısımda balkona bakan ve balkona çıkan her kapı üzerinde birinci ve ikinci kat boyunca yükselen ahşap camekan bulunmaktadır. Yapının kanatlar hariç olan ana kütlenin cephelerinde iki pencere arasında zeminden çatı profiline kadar yükselen Ankara taşı kaplamalı plasterleri bulunmaktadır²¹⁰.

Cephede genel olarak aynı tipteki pencere her katta tekrarlanmıştır. Pencereler vasistas açılımlı tepe penceresi olan iki kanadı açılan iki bölmeli ahşap pencerelerden oluşmaktadır. Kanatlar ile birlikte zemin, birinci, ikinci ve üçüncü katta aynı sayıda olmak üzere 40'ar penceresi bulunmaktadır. Aynı pencerelerden orta kısımda üçüncü katta orta kısımda 7 tane daha bulunmaktadır. Buna göre yapının bu cephede toplamda 167 aynı tipte penceresi bulunmaktadır. Yapının iki yanında kanatlara bağlantı kısmında bulunan iki giriş kapısı bulunmaktadır. Bu kapılara sekiz merdivenle ulaşılmaktadır. Kapılar çift kanatlı metal kapılardan oluşmaktadır. Zeminden üçüncü kata kadar bu aksta yükselen kısımda iki kanatlı ahşap kapılarla çıkılan demir korkuluklu küçük balkon üç katta da bulunmaktadır²¹¹.

Kuzeybatı cephesinde orta bölümde zemin katta demir parmaklıklı olmak üzere dokuz tane, birinci, ikinci ve üçüncü katta ise 12'şer tane olmak üzere toplamda 45 dikdörtgen penceresi vardır.

Güneybatı cephesinde zemin katta 29 diğer katlarda 33 tane, yan kanatların her katında 8'er tane olmak üzere toplamda 192 dikdörtgen penceresi bulunmaktadır.

Güneybatı cephesinde çift kanatlı iki metal kapı bulunmaktadır.

Güneydoğu cephesinde zemin katta 29 diğer katlarda 33 tane ve yan kanatların her katında 8'er tane olmak üzere toplamda 192 aynı dikdörtgen penceresi bulunmaktadır.

²¹⁰ a.g.e., s.63

²¹¹ a.g.e., s.63

Yapıda bu cephede çift kanatlı iki metal kapıdan oluşan iki giriş kapısı ile girilmektedir.

Yapının bodrum katında; arşiv ve depo odaları sığınaklar yer almaktadır.

Yapının zemin katında; büyük bir galeri boşluğu yer almaktadır. Çok geniş ve ferah olan bu galeri mermer döşeme, duvar kaplamaları ve tavan süsleriyle girişi vurgulamaktadır. Girişin tam karşısında yer alan merdivenler bir kaç basamak sonra sağ ve sola ayrılarak iki koldan üst kat koridoruna çıkmaktadır. Galeri boşluğunun sağ ve solunda yer alan kapılarla koridorlara geçişler sağlanmıştır. Uzun koridorlara karşılıklı odaların yerleşmesiyle oluşan ana plan şemasında dikdörtgen plan hattının köşe noktalarına çekirdek ve servis birimleri yerleştirilmiştir. Yapıya sonraki dönemlerde eklenen kanatlar da bu kısımlardan ana yapıya bağlanmıştır. Asansörler, merdivenler, tuvaletler, bekleme salonları bu servis birimlerinde yer almıştır²¹².

Destek Hizmetleri Daire Başkanlığı'nın bulunduğu kuzeydoğu koridorunda toplam 35 oda; İnsan Kaynakları Daire Başkanlığı'nın bulunduğu kuzeybatı koridorunda 14 oda, 2 wc; Hipodrum Caddesi-kuzeybatı cephesindeki kanatta 14 oda; kuzeybatı cephesindeki (peron cephesi) kanatta 15 oda; Kapasite Yönetim Dairesi Başkanlığı'nın ve Merkez Mali İşler Uygulama Şube Müdürlüğü bulunduğu güneybatı koridorunda toplam 36 oda, 4 wc; TCDD Taşımacılık A.Ş. nin bulunduğu güneydoğu koridorunda 17 oda Hipodrum Caddesi- güneydoğu cephesindeki kanatta 14 oda, güneydoğu yönündeki (peron cephesi) kanatta 10 oda bulunmaktadır. Zemin katta ortadaki eklenti bölümünde YHT Trafik Yönetim ve İzleme Sistemi Merkezi bulunmaktadır.

Yapının birinci katında; yapının kuzeydoğusunda yer alan TCDD Taşımacılık A.Ş. Makam ve Genel Müdürlüğün bulunduğu koridorda 24 oda yer almaktadır. Yayın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği'nin bulunduğu kuzeybatı yönündeki kısa koridorunda 20 oda, 2 tane wc bulunmaktadır. Hipodrum Caddesi- kuzeybatı cephesindeki kanatta 12 oda; kuzeybatı (peron cephesi) cephesindeki kanatta 13 oda; yapının güneybatısında yer alan ve “Kapasite Yönetim Daire Başkanlığı” ve “Trafik İstasyon Yönetimi

²¹² a.g.e., s.47

Daire Başkanlığı” nın bulunduğu uzun koridorda 35 oda, 4 wc yer almaktadır. TCDD Taşımacılık A.Ş. nin bulunduğu yapının güneydoğu yönünde yer alan diğer kısa koridorda 19 oda, 2 wc bulunmaktadır. Hipodrum Caddesi- güneydoğu cephesindeki kanatta 14 oda, peron cephesi güneydoğu yönündeki kanatta 10 oda bulunmaktadır. Birinci katta ortadaki eklenti bölümünde konferans salonu bulunmaktadır.

Yapının ikinci katında; Kuzeydoğu yönündeki Hukuk Müşavirliği ve Arge Dairesi Başkanlığı’nın bulunduğu uzun koridor kısmın doğusunda yer alan bölümde 30 oda bulunmaktadır. Hipodrum Caddesi- kuzeybatı cephesindeki kanatta 12 oda; peron cephesi kuzeybatı cephesindeki kanatta 11 oda bulunmaktadır. Yapının kuzeybatısında yer alan dikdörtgenin kısa koridorda 15 oda, 2 wc bulunmaktadır. Koridorun simetrisinde yer alan diğer kısa koridorda 16 oda, 2 wc bulunmaktadır. Kat planının güneybatı yönünde yer alan Etüt ve Proje Dairesi Başkanlığı’nın bulunduğu uzun koridorda 31 oda, 4 tane wc bulunmaktadır. Hipodrum Caddesi- güneydoğu cephesindeki kanatta 10 oda, güneydoğu (peron cephesi) yönündeki kanatta 14 oda bulunmaktadır. İkinci katta ortadaki eklenti bölümünde kafeterya bulunmaktadır.

Yapının üçüncü katında; yapının kuzeydoğu yönünde yer alan Satın Alma ve Stok Kontrol Daire Başkanlığı ve Demiryolu Modernizasyon Daire Başkanlığı’nın bulunduğu uzun koridorda 28 oda bulunmaktadır. Yapının kuzeybatısında yer alan kısa koridorda 15 oda, 2 wc bulunmaktadır. Demiryolu Yapım Daire Başkanlığı ve Demiryolu Bakım Daire Başkanlığının bulunduğu güneybatı yönünde yer alan uzun koridorda 36 oda, 4 wc bulunmaktadır. Güneydoğu yönündeki kısa koridorda ise 18 oda, 2 wc bulunmaktadır. Üçüncü katta ortadaki eklenti bölümünde kafeterya bulunmaktadır.



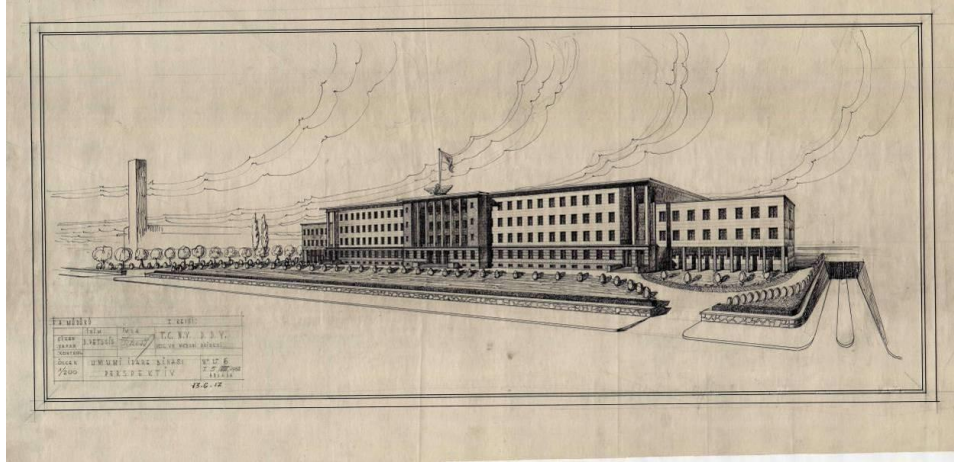
F.110: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü giriş bölümü



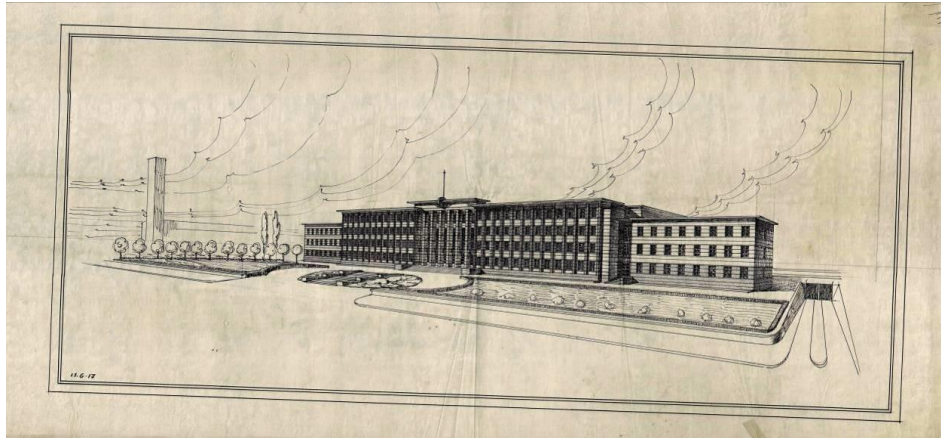
F.111: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü giriş bölümü



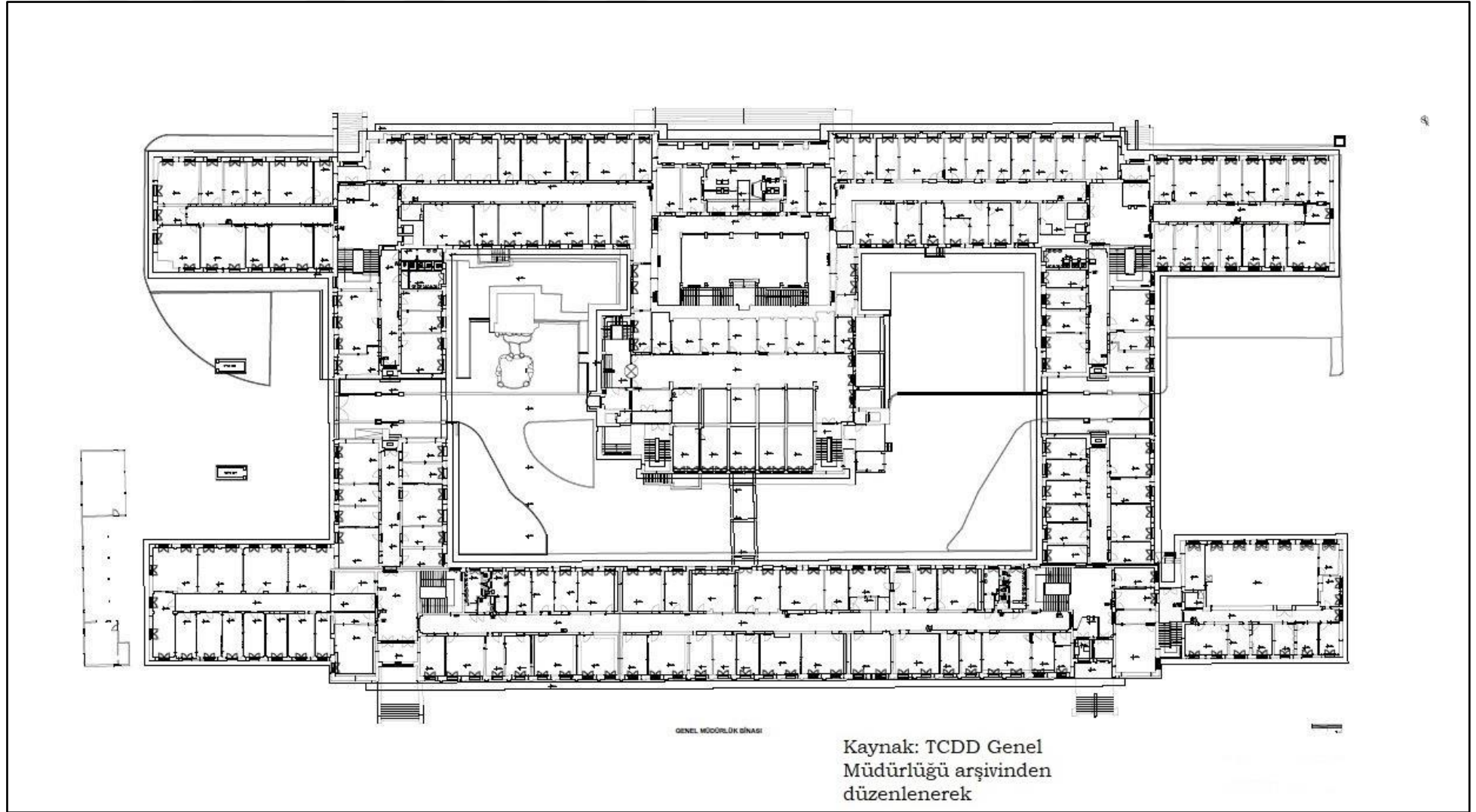
F.112: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü ofisler



Ç.16: 5 ağustos 1938 yılı D.Petusicis'e ait perspektif çalışması. (TCDD Arşivi)



Ç.17: 5 ağustos 1938 yılı D.Petusicis'e ait perspektif çalışması(TCDD Arşivi)



Ç.18: TCDD Genel Müdürlüğü Zemin Kat Planı

3.9. Lojmanlar (1930-1940)

Yapım Yılı: 1930-1940

Yaptıran: Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü

İnceleme Tarihi: Mart, 2022

Alan Haritasındaki Numarası: 9 (1)

Lojman binaları ‘Çift Memur Evleri’ olarak geçmektedir. Lojmanlar Medipol Üniversitesi tarafından kullanılmakta olup iç mekan fotoğraf çekimleri yapılamamıştır.

İlk hali bağımsız iki adet lojman şeklinde olup, ön cephede iki adet, arka cephede üç adet girişi vardır. Yarım bodrum kat ve iki kattan oluşmaktadır. Kırmızı çatılı tasarlanmış lojman binası, dikdörtgen plan şemasına sahiptir.

Kullanılan dikmeler, mutfak bölümleri, demir doğramalar, parmaklıklar, sundurmalar ve çatı örtüsünün muhdes olduğu ve planlarda da değişiklik olduğu bilgisi edinilmiştir. Döşeme kaplaması pvc olan mekanın tavan ve duvar kaplamaları sıva üzerine boyadır. (Restitüsyon raporu-TCDD Arşivi) Lojman binasının cephesinde sıva üzeri boya kullanılmıştır.

Ana girişin bulunduğu kısımlar çıkma yapılarak belirginleştirilmiştir.

Devlet Demir Yollarında yapılan lojmanlar aynı yıllarda Fransa’da egemen olan pürist akımın tipik özelliklerini gösterirler. Bunlar kübik kütle biçimlemesi, düz çatı şerit ve köşe pencereleri ile yalın geometrik cephe tasarımlarıdır²¹³.

Lojman binasının ön cephesinde bodrum katta dört, zemin katta sekiz, birinci katta altı adet dikdörtgen pencere bulunmaktadır. Arka cephede zemin ve birinci katta dörder adet dikdörtgen pencere bulunmaktadır. Sol yan cephede birinci ve ikinci katta bir balkon bir pencere bulunmaktadır. Sağ yan cephede bodrum ve zemin katta iki adet dikdörtgen pencere, birinci katta bir kapalı balkon, bir pencere bulunmaktadır.

²¹³ Aslanoğlu, İ. a.g.e., s.391

Yapının birinci kat planı ve zemin kat planı benzerlikler göstermektedir. Ön cephede sol giriş kapısından girildiğinde bodrum kata inildiğinde tek hacimle karşılaşmaktadır. Zemin katta bir oda, bir salon, mutfak bölümü ve wc yer almaktadır. Sol tarafta yer alan merdivenden yukarı çıkıldığında üç adet oda hole açılmaktadır. Sağ tarafta yer alan kapıdan geçildiğinde ise hela ve mutfak bölümleri bulunmaktadır²¹⁴ .



F.113: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğüne ait lojman güneydoğu cephesi

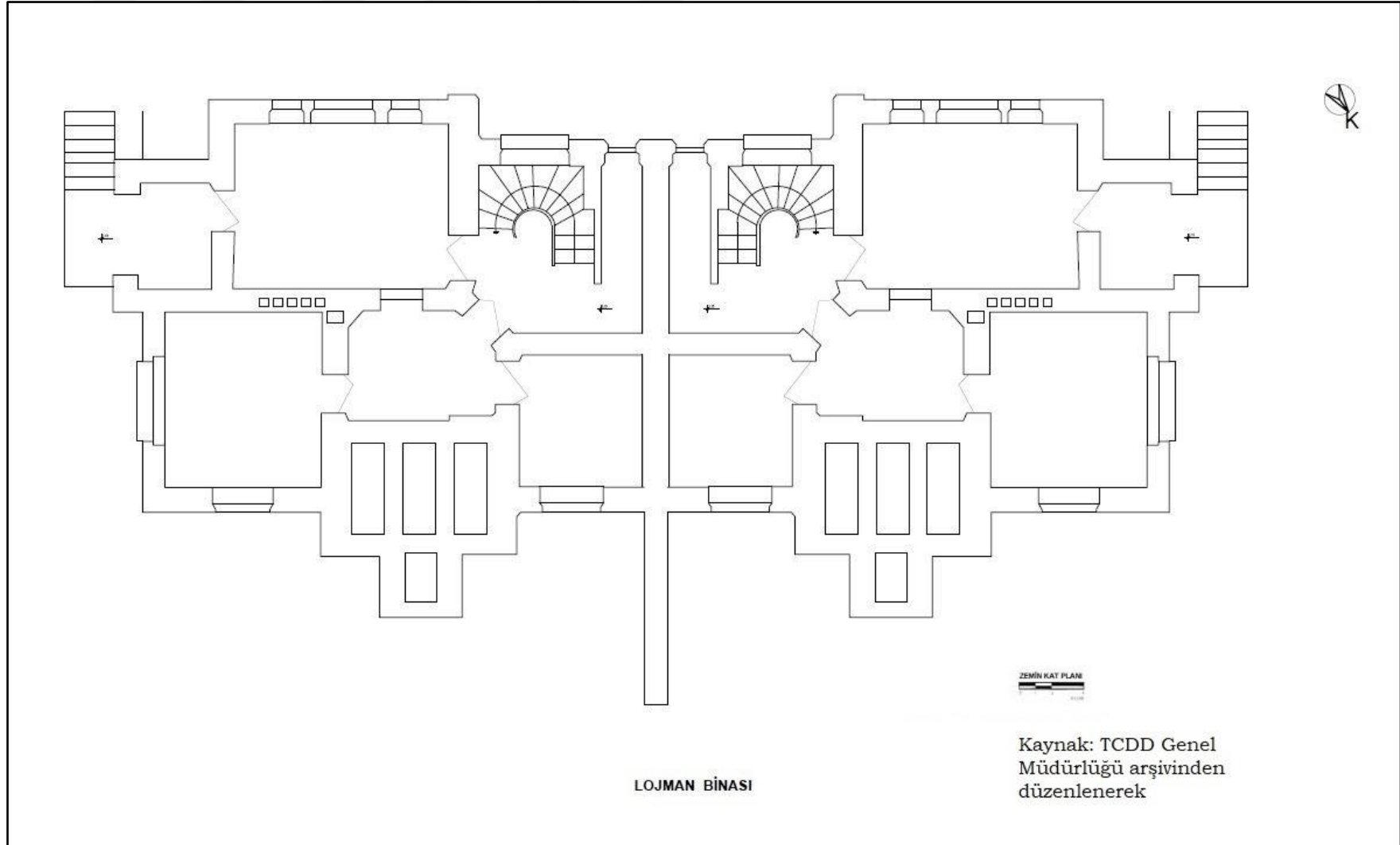
²¹⁴ İnceleme izni alınamaması sebebiyle bu paragraf yalnız mimari proje üzerinden anlatılmıştır.



F.114: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğüne ait lojman güneydoğu cephesi



F.115: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğüne ait lojman kuzeydoğu cephesi



Ç.19: Lojman Binası Zemin Kat Planı

3.10. Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı

Yapım Yılı: 2016

Yapan: A Tasarım Mimarlık

Yaptıran: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD)

İnceleme Tarihi: Mart, 2022

Alan Haritasındaki Numarası: 10

Ankara YHT Garı, “194 bin 460 metrekare kapalı alan” ile toplam sekiz kattan oluşmaktadır²¹⁵.

Yapı, betonarme, çelik ve prefabrik sistemle inşa edilmiştir. Cephesinde Terracotta kaplaması kullanılmıştır. Platformlar seramik malzeme kaplanmıştır.

Ankara YHT Garı yapısının cepheleri cam kaplı iken, kalan yüzeyler “kompozit paneller” ve “çelik taşıyıcılar” ile kaplıdır. Özdemir’in aktardığı üzere “Ana giriş kısmı, yapının orta bölümünden cam yüzeyler ile öne çıkarılmıştır. Yapının yoğun cam cephelere ve çatı strüktüründe açıklıklara sahip olması gün ışığı kullanımını destekler biçimdedir.”²¹⁶

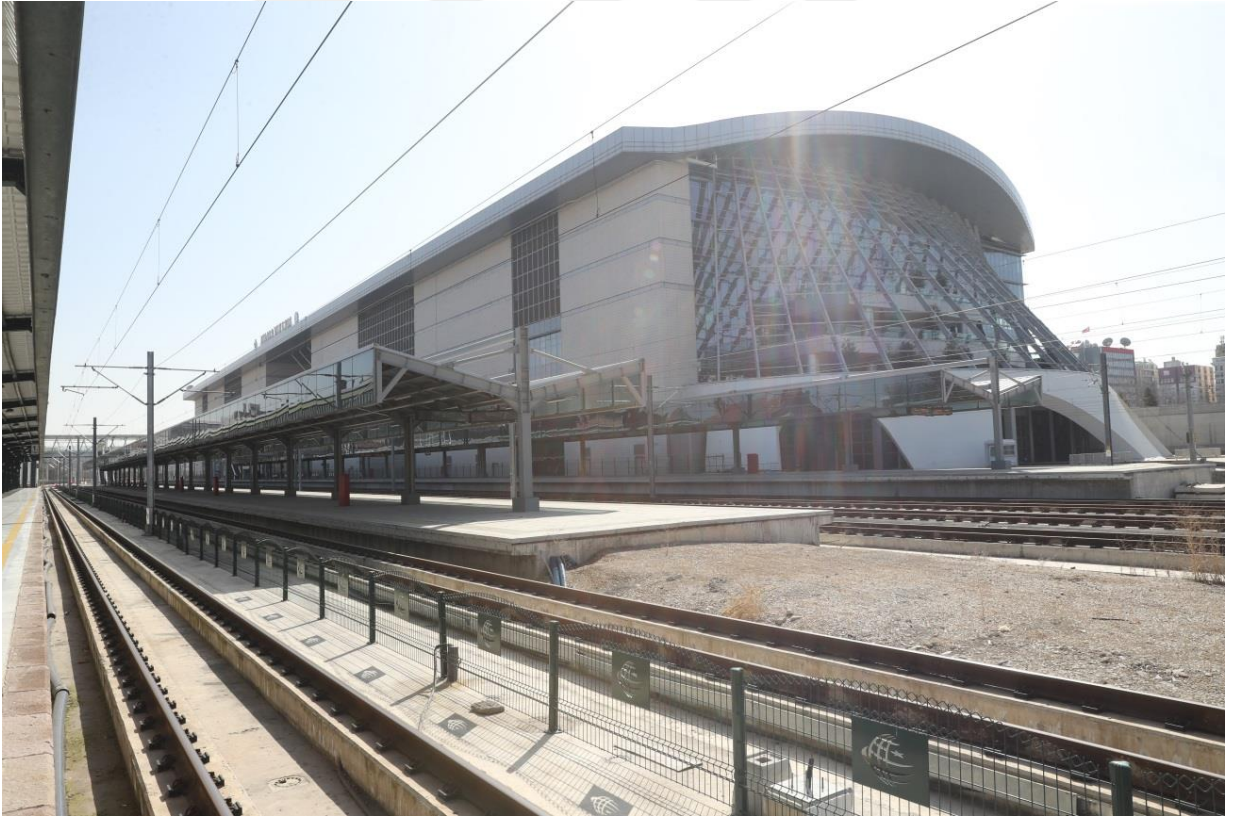
Ankara Tren Garı -3. ve -2. katta bodrum katlarında otopark alanları bulunmaktadır. -1. bodrum katta peron platformları ve ticari mekânlar bulunmaktadır. Zemin katında TCDD ofisi, ticari mekanlar, otel lobisi, üst katlarda ise ticari mekanlar, toplantı salonları bulunmaktadır.

²¹⁵ <https://www.bloomberght.com/haberler/haber/1936259-ankara-yuksek-hizli-tren-yht-gari-29-ekimde-hizmete-aciliyor> (erişim tarihi: 08.09.2021)

²¹⁶ Özdemir T. ve Kalaycı D. P. (2019). “Tüketim Toplumu Bağlamında Terminal Mimarisi Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı Örneği”, *ISAS*, Ankara, s. 338



F.116: Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı güneybatı cephesi²¹⁷



F.117: Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı kuzeydoğu cephesi

²¹⁷ (<http://www.atarim.com.tr/tr/proje/yukse-hizli-tren-gari>
tarihi:09.09.2021)

Erişim



F.118: Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı²¹⁸



F.119: Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı

²¹⁸

(<http://www.atarim.com.tr/tr/proje/yuksek-hizli-tren-gari>
tarihi:09.09.2021)

Erişim



F.120: Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı²¹⁹



F.121: Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı²²⁰

²¹⁹(<http://www.atarim.com.tr/tr/proje/yuksek-hizli-tren-gari>
tarihi:09.09.2021)

Erişim

²²⁰(<http://www.atarim.com.tr/tr/proje/yuksek-hizli-tren-gari>
tarihi:09.09.2021)

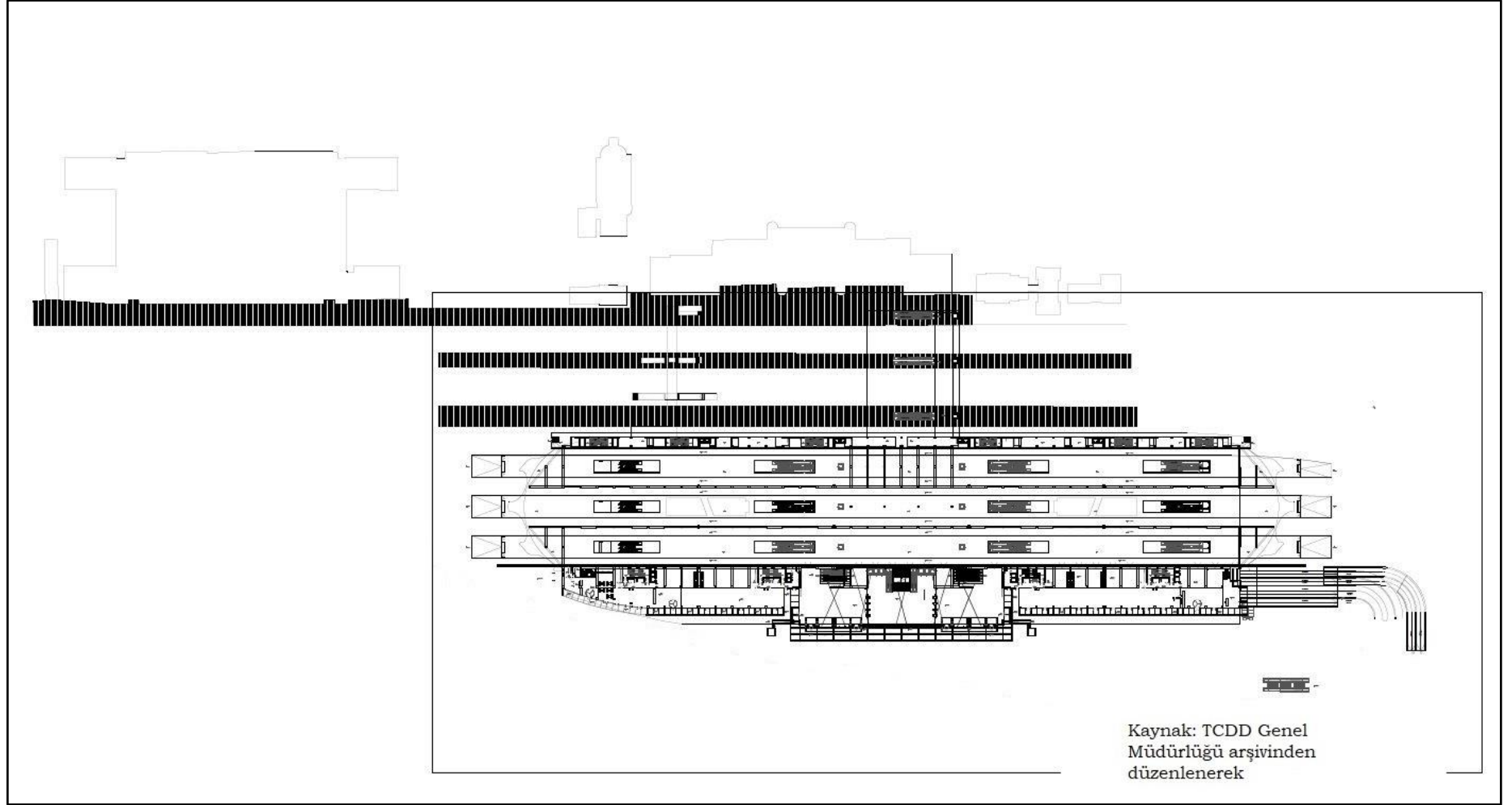
Erişim



F.122: Ankara Garı ile Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı arasındaki üstgeçit



F.123: Ankara Garı ile Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı arasındaki üstgeçit



Ç.20: Ankara YHT Zemin Kat Planı

4. DEĞERLENDİRME

4.1. İstasyon ve Çevresinin Tarihsel Değişim ve Dönüşümü

Ankara ilk çağlardan itibaren, çeşitli medeniyetlerin hüküm sürdüğü bir coğrafyadır. İstasyon ve çevresine ait ilk kalıntılar ise Frig dönemine aittir; prehistorik dönemde MÖ 8-6. yüzyıllar arasında olduğu saptanan Friglere ait nekropol alanında bulunmaktadır.

İstasyon yakınındaki inşaatlar esnasında yapılan kazılarda bulunan ve Tahsin Özgüç'ün "Frig dönemine özgü kremasyon kapları olarak" belirttiği eserler burada Frig nekropolünün varlığını göstermektedir. Ankara İstasyonunda bulunan bir üst katmansa Roma Dönemine aittir. Devlet Demir Yolları idare binalarının yapımı esnasında MS 3. veya MS 4. yüzyıla ait yan yana iki adet oda mezarın yanı sıra yine bu döneme ait başka yapı tarzlarında çeşitli mezarlara (beşik çatılı ve üzeri düz taş kaplı lahit) rastlanmıştır. Bu alan Ankara kentinin daha önce bir bölümü tespit edilen güney nekropolünün devamı niteliğindedir. Söz konusu bulgular ve Ankara'nın kentsel gelişimi dikkate alındığında 1892'de demiryolu Ankara'ya ulaşana kadar alanın mezarlık olduğu tespit edilmiştir.

1892'de Ankara'ya demiryolunun bağlanmasıyla alan, istasyon sahası olarak düzenlenmiştir. Ankara Eski Gar Binası 1892 tarihinde inşa edilmiştir. Aynı tarihlerde inşa edilen Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi, demiryolu idaresinin kullanımı için yapılmıştır. "Mustafa Kemal Atatürk" bu binayı Kurtuluş Savaşı esnasında konut ve yönetim merkezi şeklinde kullanmıştır. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti ile hem Ankara'nın başkent olarak seçilmesi hem de Atatürk'ün demiryolu yatırımlarını öncelikli devlet politikası haline getirmesi, Ankara Gar Sahası Yerleşkesinin hızla büyüyüp gelişmesini sağlamıştır. Bu kapsamda yapılan düzenlemelerden Ankara Otel, Direksiyon Binası (Atatürk Konutu), Eski Ankara Garı, ambarlar, demirhane, depolar, makine sundurması, mühendis binası, tüccar mağazaları, 1924 yılı Ankara Haritasında görülmektedir. Şu anda özel bir üniversiteye kiralanmış olan ve 1924 yılında inşa edilen, "Ankara Otel" olarak yapılan diğer bina ise uzun süre "TCDD Müzesi ve Sanat Galerisi"

olarak kullanılmıştır. Günümüzde yine özel bir üniversite tarafından kullanılan ve 1928 yılında Mimar Kemaleddin Bey'in eseri olan diğer yapı TCDD II. Genel Müdürlük Binası olarak kullanılmıştır. Cumhuriyetin simge yapılarından Türk Mimar Şekip Akalın tarafından tasarlanan Ankara Garı, 30 Ekim 1937'de tamamlanarak hizmet vermeye başlamıştır. Gar gazinosu Mimar Şekip Sabri Akalın tarafından gar binasının bir bölümü olarak düşünülmüştür. Gar Gazinosu 1960'ların sonuna kadar yabancı orkestralar ve revülerle Ankara'nın en prestijli eğlence mekânlarından biri olmuştur. Mimarı Bedri Uçar olan TCDD Genel Müdürlük Binası ise 1941 yılında tamamlanmıştır. Alanda bulunan diğer yapılar olan lojmanlar ise 1930-1940 yılları arasında yapılmıştır.

1950'lerden sonra tüm dünyada hâkim olan yeni ekonomik politikalar ile demiryolları stratejik önemini Türkiye'de de kaybetmiş ve ulaştırma alanındaki yatırımlar karayollarına kaydırılmıştır. Demiryollarının devlet politikası olduğu Cumhuriyetin ilk yıllarında, kentleşme gar veya istasyon sahaları çevresinde gelişmiş, demiryolu boyunca da yayılmıştır. Ancak 1950'lerden sonra ulaşım alanında yaşanan değişimler kentleşme politikalarını da etkilemiştir. Yeni ulaştırma politikalarıyla, şehir merkezlerinde kalan birçok demiryolu sahası farklı işlevler için boşaltılmış veya yeterince yatırım yapıp kullanılmadığı için atıl duruma getirilmiştir. Cumhuriyet'ten sonra hızla büyüyüp gelişen Ankara Gar Sahası Yerleşkesi için de 1950'lerden sonra benzer durumlar yaşanmıştır. Yerleşkenin endüstriyel sahaları şehir dışına taşınmış ve arazileri farklı işlevler için satılmış veya devredilmiştir²²¹. Bununla birlikte Gar, işlevini 1892'den bu yana devam ettirmiş ve 2016'da Ankara Yüksek Hızlı Tren Garının da burada konumlanması nedeniyle demiryolu taşımacılığı için merkez işlevini korumuştur.

²²¹ Karabaş Gezegen, Ş., ve Sağıroğlu, Ö. "Ankara Gar Sahasının Koruma ve Yeniden İşlevlendirme Önerisi", 6. Uluslararası Multidisipliner Çalışmaları Kongresi Bildirileri, Gaziantep, Türkiye, 26 - 27 Nisan 2019, cilt.1, s. 135

4.2. Kent Planlama Sürecinde İstasyon ve Çevresi

Ankara'nın şehir planlama süreci boyunca Gar sahasının, planları yönlendirici etkisi olmuştur.

Lörcher planının (1924) kent kurgusunda Kale ve çevresi eski kenti; gar ve çevresi yeni kenti temsil etmektedir. Ankara Garı, planlanmış yeni kentin başlangıç noktası olmuştur. Jansen Planı'nın (1932) tasarım ve uygulama aşamaları farklılık göstermiş, Atatürk'ün müdahalesi ile Ankara Garı karşısına en büyük rekreasyon alanlarından biri olan Gençlik Parkı inşa edilmiştir. Yücel Uybadin planı (1957) döneminde istasyon çevresinde şehirlerarası otobüs terminali, otel, kütüphane gibi kullanımlar bulunduğu; alan ve çevresinde yapı yoğunluğunda da belirgin bir değişme olmadığı görülmektedir.

Mer'i planlarda da Gar sahasının çevresi merkezi iş alanı olarak planlanmıştır.

2018 yılında "Ankara Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği İl Müdürlüğü"nde askıya çıkarılan Çankaya İlçesi, "Eti Mahallesi 29216 ada 2 ve 19 parseller" ve "Eti Mahallesi 29216 ada 10,11,12 ve 16 parsellere" yönelik "1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliğinde" Ankara Gar sahasının bir kısmının özel üniversite alanı olarak planlandığı görülmektedir.

İstasyon alanındaki son düzenlemede alandaki parsellerin Eti Mahallesi 29216 ada 19 parsel olarak tevhit edildiği 39.450,00 m²lik alanın özel üniversite alanı olarak düzenlendiği anlaşılmaktadır. 42.926,00 m²lik alan ise TCDD Genel Müdürlük Binası ile Ankara Garının bulunduğu alanı kapsamaktadır²²². Ankara Yeni Hızlı Tren Garı Sahası ise "TCDD Hızlı Tren Garı Sahası ve Özel Proje Alanı" olarak planlıdır.

TCDD Genel Müdürlüğünün ihtiyaçlarına göre şekillenmesi gereken rezerv alanlar özel bir üniversiteye tahsis edilmiş, mer'i planlarda

²²²

<https://parselsorgu.tkgm.gov.tr/#ara/cografi/39.93556002590385/32.84526944160462> (Erişim tarihi: 08.11.2021)

üniversite alanı olarak planlanmasından da anlaşılacağı üzere bu durum kalıcı hale getirilmiştir.

4.3. Alandaki Yapıların Mimarlık ve Sanat Tarihi Değeri

Gar sahasında tarihi ve mimari yönden önemli başka yapılar bulunmaktadır. “08.05.1981 tarih ve A.2815 sayılı Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Kararınca koruma altına alınan yapılar; TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Kule Restoran, Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi, Ankara Garı, Demiryolu Müzesi ve Sanat Galerisi, TCDD Taşımacılık A.Ş., Hizmet Evi (Eski Sağlık Binası), Kısım Şefliği, Hizmet Evi (Eski Muhtarlık Binası), Büyük Kreş, Hizmet Evleri (5, 4, 3, 4 ve 3 Daireli olarak 5 adet Lojman) ve Ankara Demirspor Düğün Salonu Binalarıdır. Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun 13.04.1993 tarih ve 2919 sayılı Kararına göre I. Grup korunacak eser kategorisi içinde sayılan (Ankara İT No’lu KTVKBK Arşivi, 2019)”²²³ söz konusu yapılar, I. ve II. Ulusal Mimarlık akımlarının en değerli temsilcilerindendir. Alanda bulunan yapıların incelenmesi ile aşağıda yer alan tespitler yapılmıştır.

- **Ankara Eski Gar Binası:** J. Poggi Goedertz (Anadolu Demiryolları İnşaat Şirketi) tarafından yapılmış olup, modern görünüşleri ve işlevsel programları nedeniyle Alman neoklasik üslubun etkisindedir. Bugün mevcut olmayan Eski Eskişehir Gar Binasında da aynı tip proje uygulanmıştır.
- **Atatürk Konutu (Demiryolları Müzesi):** Yapının basık kemerli alt kat pencereleri, kilit taşı ile dışa ve yukarı doğru taşırılmış aynalı kemer ile üst kat pencereleri geçilmiş olup; farklı pencere tipi kullanımı, simetrik planı, ön cephe vurgusu, özgün kilit kemerli pencereleri, köşelerinin taş dekorlu olması, geniş çatı saçakları ve onları taşıyan ahşap payandalarının olması, yapının

²²³ Karabaş Gezegen, Ş., ve Sağiroğlu Ö., a.g.e.,s.130

cephelerinin kesme taş ile kaplı olması nedeniyle yapı, Alman neoklasik üslubunun özelliklerini yansıtmaktadır.

- **TCDD II. Genel Müdürlük Binası (Medipol Üniversitesi):**

“Kapalı geçidin üzerine gelen odaların önlerine taş konsollarla taşınan, demir parmaklıklı açık balkonlar yapılmış, tüm saçakların altlarına, Türk üçgeni motifli silmeler geçilmiştir. Kulelerin çatı pencerelerinin üzerlerindeki tepeliklerin ve balkon konsollarının kabartma motiflerle bezendikleri görülmektedir. Yapının en görkemli biçimde bezenmiş yeri ise, kapalı geçidin önünü kapatan demir parmaklıklardır. Çift kanatlı bir kapı ile bunun üzerinde, gül pencere biçimindeki bir demir şebekeden oluşan bu parmaklıklar, bitkisel ve rumi motiflerle zengin bir biçimde işlenmiş ve yapı yüzeyindeki en dikkat çekici bezeme ögesini oluşturmuşlardır”²²⁴. Dönem mimarisinin özelliklerinden olan geniş saçak ve kırma çatı bu yapıda da kullanılmıştır. Zemin katta sivri kemerli pencereler kullanılırken, katlarda dikdörtgen pencere tipi, yani farklı pencere tipleri tercih edilmiştir. Yapı simetrik olup, I. Ulusal Mimarlık Dönemi özelliklerini yansıtmaktadır.

- **Eski Ankara Oteli:** Dış cephesinde yöresel malzeme olan Ankara taşının kullanılması, girişi vurgulamak için katlarda çıkma kullanılması gibi kimi unsurları ile I. Ulusal Mimarlık Döneminin özelliklerini yansıtmaya karşın yapı, dönem yapılarının en önemli özelliklerinden sayılan simetrik plan şemasına sahip değildir.

- **Cer Atölyeleri:** Dönemin cephe anlayışını göstermesi, Osmanlı mimarisinden çağdaş mimariye geçişin öğelerini taşıması, orta kapının üzerinde yer alan yarım daire kemerli pencereleri, kırma çatılı hangarlarda bulunan üçgen alınlıklar, kemerli pencerenin altında bulunan çift kademeli silmeler ve cephelerde taş örgüsü kullanılması I. Ulusal Mimarlık Dönemi özelliklerini

²²⁴ Yıldırım Y., a.g.e.,s. 290

yansıtmaktadır. Cer Atölyeleri Ankara'daki endüstri arkeolojisinin sınırlı örneklerinden biridir.

- **Ankara Garı:** Simetrik uzun yatay plan şemasına sahiptir. “girişteki anıtsal sütun düzeni” ile “merdiven kulelerinin yuvarlatılmış hatları” girişin vurgulanmasını sağlamıştır. Yapının iskeletinin betonarme olması taşıyıcı sistemde modern malzeme ve yapım tekniklerinin kullanıldığını, “kolon ve kornişlerde hereke taşı”, “cephelerde Ankara taşı” ve “zemin ile duvarlarda Marmara mermeri”nin kullanılması yerli malzeme kullanımına önem verildiğini göstermektedir. II. Ulusal Mimarlık döneminin izleri Ankara Merkez Garı'nın biçimlenmesinde simetrik plan ve cephe çözümlerinde, yüzeylerin taşla kaplanması ve yapının devlet gücünü simgeleyen anıtsal ölçekli genel çözümlemesinde izlenebilir. Özellikle Almanya'daki "Bauhaus" ekolünün yalın malzeme anlayışının etkisinde, gereksiz dekorasyondan arınmış, yatay, dikdörtgen prizmatik bir kütle biçiminde çözümlenmiş olan yapı, 1933'de Almanya'da yönetime geçen Nasyonal Sosyalist Partisi'nin ulusal mimarlık anlayışından da izler taşımaktadır²²⁵.
- **TCDD Genel Müdürlüğü:** Afife Batur'un II. Ulusal Mimarlık sınıflamasında simetrik plan şeması, taş kaplama cephesi ve giriş cephesindeki kolonlarıyla anıtsal ve akademik grupta örnek gösterilmiştir²²⁶. Yapının iskeletinin betonarme olması, taşıyıcı sistemde modern malzeme ve yapım tekniklerinin kullanımını açısından dikkat çekicidir. Giriş holünün renkli Hereke ve Bilecik mermerleri ile, dış merdivenlerin ve kolonların Andezit taşı ile kaplanması nedeniyle yerli malzeme kullanımına önem verildiğini göstermektedir. Yapı, II. Ulusal Mimarlık Akımı özelliklerini yansıtmaktadır.

²²⁵ a.g.m., s. 36-37.

²²⁶ Batur, A. (1993). “Cumhuriyet Döneminde Türk Mimarlığı”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 5, İletişim Yayınları, İstanbul, s.1380

- **Ankara Gar Gazinosu:** Yapının güneybatı cephesinde, Ankara Sergievi planı ile benzerlik de taşıyan, kare planlı ve 32 metre yüksekliğinde, döneminin mimari üslupları Art Deco ve Art Moderne'nin izlerini taşıyan bir saat kulesi yer almaktadır. "Kütlelerin ince bordürle bitişi, yuvarlatılmış köşeleriyle zemin katın derin gölgeliği, gri edelputz sıva, metal boru parmaklıklar dönemin belirgin mimarlık özelliklerindendir. Yapının subasmanı, giriş merdivenleri, çatı ve pencere altı bordürleri kulede ve giriş katının açıklıklarının aralarındaki dikey yivler Ankara taşındandır²²⁷." Aynı zamanda yerli malzeme kullanımına önem verilmesi de, II. Ulusal Mimarlık Akımı özelliklerinden sayılmaktadır.
- **Lojmanlar:** Devlet Demir Yollarında yapılan lojmanlar aynı yıllarda Fransa'da egemen olan pürist akımın tipik özelliklerini gösterirler. Bunlar kübik kütle biçimlemesi, düz çatı şerit ve köşe pencereleri ile yalın geometrik cephe tasarımlarıdır²²⁸.
- **Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı:** Yeni inşaat teknolojilerinin ve yapı malzemelerinin (betonarme, prefabrik, cam ve çelik) kullanılması, süslemesiz, geometrik mimari stilde olması, iç mekânın tamamen işlevsel ve geniş açık alanlardan oluşması nedeniyle Modern mimarinin özelliklerini yansıtmaktadır.

Sadece bir tren istasyonu olarak değil; gar gazinosu, lojmanlar ve idari binalarıyla birlikte oldukça büyük bir gar kompleksi olarak tasarlanan ve Cumhuriyet tarihinin en önemli ve prestijli mimari eserlerinden biri olarak kabul edilen Ankara Garı, Türk mimar Şekip Akalın tarafından tasarlanmıştır²²⁹.

1930'larda Ankara, Türkiye Cumhuriyetinin siyasal modelinin dekoru olarak görülmekte, doğu etkisindeki toplum kimliğinden

²²⁷ Aslanoğlu, İ. (2001). *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı, 1923-1938*. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, s.234

²²⁸ Aslanoğlu, a.g.e.s,391

²²⁹

<http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=426&RecID=4988> (Erişim tarihi:18.04.2023)

uzaklaşarak, çağdaş yaşam düzenine geçecek Türk toplumunun fiziksel yaşam çevresi olarak tahayyül edilmektedir. Bu bağlamda yeşil alan örgüsü, sokak ve meydanların eşgüdümü ve nihayet yapılaşmanın mimari ölçekteki kalitesi gözetilerek geliştirilmesi hedeflenen başkent Ankara içinde, gar yapısının rolü, genç Cumhuriyetin gücünü ve daha önceki dönemde sosyal hayatta yer almayan, modern kentli yaşamının geçeceği, meydanlarla, açık alan düzenlemeleriyle ve modern yaşama hizmet eden kapalı mekânlarıyla bu amaca destek vermek olmuştur²³⁰.

Ankara Oteli, TCDD II. Genel Müdürlük Binası, genel olarak simetrik plan şeması tercihleri, kendilerine has süslemeleri, yerel malzeme kullanımı gibi özellikleri ile I. Ulusal Mimarinin; Ankara Garı, Ankara Gar Gazinosu, TCDD Genel Müdürlük Binası, iç ve dış mekân ilişkileri, kullanılan malzemenin yerel ve kaliteli olması, aydınlatma düzeninin estetik ve seçkin bir tasarıma sahip olması, modern yapı kurgusuyla II. Ulusal Mimarinin en güzel örneklerindendir. Gar sahasında bulunan demiryolu yapıları kütle ve cephe düzeniyle taşıdığı mimari değerin yanında, titizlikle tasarlanmış iç mekânlarıyla da dönemlerinin üst seviye tasarımları içinde sayılmaktadır.

4.4. Toplumsal Bellekte İstasyon ve Çevresi

Cumhuriyet kentinin simge yapılarından olan Ankara Garı, Gar Gazinosu ve diğer idari birimleri ve müzeleriyle toplumsal hafızamızda bir “gar kültürü imgesi” oluşturmuştur.

Toplumsal bellek açısından literatür bulguları ve saha çalışmalarının yanı sıra alanın filmlerde ve romanlarda yer alan naratif yönü de ortaya çıkmıştır. Ankara Garı, sanat araçlarında Ankara’ya ulaşma, kavuşma ve ayrılma noktası olarak simgesel değeriyle yer almıştır.

İstasyonun (Eski Gar) Türk romanındaki yeri ise İstiklal Harbi ile olmuştur. Milli mücadelenin karargâhı, cepheye asker ve silah sevkiyatının lojistik merkezi – istasyon kompleksi içindeki Mustafa Kemal

²³⁰ Yakın Ö.,a.g.e.s,43

Paşa'nın konutudur²³¹. Romanlarda Ankara Garı Ankara'nın öncelikle İstanbul'a ve dünyaya açılan bir kapısıdır²³². Kimi zaman romanlarda Gar'ın barındırdığı demografik yapı üzerinde bir karşılaştırma olanağı da vermektedir²³³. Ankara garı betimlemeleri genel Ankara betimlemeleriyle uyumludur²³⁴. Gar Gazinosunda düğün, konser gibi pek çok etkinliğin yer aldığını da pek çok romandan öğrenmekteyiz²³⁵.

Ankara'nın kent belleğinde yer etmiş yapılar arasında Ankara Garı pek çok filmde göze çarpmaktadır. Filmlerde kimi zaman gar sahası modernleşme simgesi bir mekân²³⁶, kimi zaman İstanbul'a geçiş

²³¹ *Şu Çılgın Türkler* kitabında Atatürk'ün Çankaya köşkünden önce 'Direksiyon Binası'nı konut olarak kullanmasına Milli Mücadele için yapılan tartışmaların ve cepheye asker ve silah sevkiyatının lojistik merkezi olmasına yer verilmiştir. (Özakman, T. (2006). *Şu Çılgın Türkler*, Ankara: Bilgi Yayınevi.)

²³² Sazyek, E. (2018). *Türk Romanında Ankara*, Ankara: Koç Vakfı Vekam Yayınları, s.216 *Bir Göçmen Kuştı O* kitabında Yeni Ankara Garı yapılmadan önce Eski Gar genelde toz bulutu içeren bir Ankara'yı, kasvetli bir Ankara'yı anlatmaktadır. (Kutlu, A., (1985). *Bir Göçmen Kuştı O*, Bilgi yayınevi: Ankara.) *Akile Hanım Sokağı* kitabında da *Ankara Garı İstanbul'a* geçiş mekanıdır. (Adıvar, H. E. (1972). *Âkile Hanım Sokağı*, Ankara: Can Yayınları.)

²³³ Ankara Garı, Mutluluk'ta, 1980'li yıllardaki hâliyle belirir. Cemal'in öldürmek üzere İstanbul'a götürmekte olduğu Meryem, trenin durduğu Ankara Garı'nı izlemeye koyulur. Van Gölü kıyısındaki küçük kasabanın dışına hiç çıkmamış olan küçük kız, bir kısmı sarışın olan açık saçlı kadınların, şık giyimli insanların arasında köylülerin de bulunduğunu görür. Ancak bunlar, geldikleri yerlerdeki kadar çok olmadığı gibi, hiçbir başına poşu bağlamayıp şalvarla da dolaşmamaktadır. Bu betim, Gar'ın barındırdığı demografik yapı üzerinde bir karşılaştırma olanağı da vermektedir. Ankara Öyküleri kitabında da Ankara Garı ve yolcuların halleri yazarın gözlemleriyle anlatılır. (Livaneli, Z. (2008). *Mutluluk*, İstanbul: Remzi Kitapevi.)

²³⁴ Nazım Hikmet *Memleketimden İnsan Manzaraları* kitabında Ankara Garını temiz, rahat, yeni ve ciddi olarak tanımlar. (Nâzım Hikmet. (2002). *Memleketimden İnsan Manzaraları* Şiirler 5, İstanbul, Yapı Kredi Kültür A. Ş. Yayınları.)

²³⁵ *Yaşadım Ankara'm Şahidimdir* ve *Bir Başkentin Anotomisi* kitaplarında Gar Gazinosunun düğün, konser gibi etkinliklerle aktif bir mekan olduğu anlaşılmaktadır. (Özsoy, F. (2012). *Yaşadım, Ankara'm Şahidimdir: 1930'lar Ankara'sından 2000'lere Anılar, Resim Sanatıyla Yarım Asır*, Ankara: Asmedya Yayınları.) (Özalp, M. N. (2020). *Bir Başkentin Anatomisi; 1950'lerde Ankara: İdealkent* Yayınları.)

²³⁶ *Ankara Türkiye'nin Kalbi* (1934) belgeseli, Ankara'nın havadan çekilmiş görüntüleri ile eski ve yeni mekanları karşılaştırılmış, Cumhuriyet'in başkenti Ankara'nın Cumhuriyetin 10. yılında ne kadar modernleştiğini anlatmaktadır. Modernleşme simgesi tren ve karşılayan halkın coşkusunun seyirciye aktarımı için tren garı (Eski Gar) mekân olarak seçilmiştir. (F.103 ve F.104) *Köyden İndim Şehire* (1974) filminde, Kayserili kardeşlerden Himmet Ağa altınlarla birlikte Gazi İstasyonunda iner. Paraları olmadığından rayları takip ederek Ankara Garına gelirler. Kardeşler Ankara Garı ve filmde görülen diğer modern mekânlara ve Atatürk posterlerine hayranlıkla bakmaktadır. (F.105, F.106, F.107)

mekânı²³⁷ ya da seyirciye Ankara'da olduğumuzu anlatan simge bir mekândır²³⁸.

Tarihsel önemi ile Atatürk konutu, Cumhuriyetin simge mekânları olan Ankara Garı, Ankara Gar Gazinosu, TCDD Genel Müdürlük Binaları tarihe tanıklık etmiş anıt eserler olup aynı zamanda toplumsal belleğimizde yer edinmiş yapılardır.

4.5. Koruma Sorunları

“TICCIH²³⁹ tarafından 2003 yılında hazırlanan Nizhny Tagil Tüzüğüne”²⁴⁰ göre “Endüstri mirası sanayi kültürünün tarihi, teknolojik, sosyal, mimari ya da bilimsel değeri olan kalıntılardan oluşmaktadır. Bu kalıntılar bina ve makineleri, atölyeleri, imalathane ve fabrikaları, maden ocakları ile işleme ve arıtma alanlarını, ambar ve depoları, enerjinin üretildiği, iletildiği ve kullanıldığı yerleri, ulaşım ve ilgili altyapıyı ve sanayi ile alakalı olan barınma, ibadet ve eğitim gibi sosyal etkinlikler için kullanılan mekânları içermektedir.”²⁴¹

“Son iki yüzyıl içinde tüm dünyada görülen sanayileşme süreci insanlık tarihinin büyük bir aşamasını oluşturur; mirası da çağdaş dünya için önemli ve kritiktir. ICOMOS²⁴² ve TICCIH ortak Dublin ilkelerine göre²⁴³ endüstri mirası

²³⁷ *Five Fingers* (1954) filminde, Cicero karakterinin İstanbul'a kaçışının anlatıldığı sahnelerde arka planda Ankara Garı yer almaktadır. (F.129 ve F.130) *Aşk Tesadüfleri Sever* (2011) filminde Deniz (Belçim Bilgin) 20'li yaşlarda iş bularak İstanbul'a gitmekte ve ailesi ile Ankara Garında vedalaşmaktadır. Aynı gün Özgür de (Mehmet Günsür) İstanbul'a gitmek için Ankara Garına gelmiş ancak treni kaçırmış ve peronlarda rahatsızlanmıştır. (F.131 ve F.132)

²³⁸ *Zübük* (1980) filminde Zübük, Ankara'ya trenle ulaşmış filmde Ankara Garı da set olarak kullanılmıştır. (F.133) *Siyah Beyaz* (2010) filminde Filmde sol şeritte ilerlerken TCDD Genel Müdürlük Ek Hizmet Binası görülmektedir. (F.134) *Bizim Büyük Çaresizliğimiz* (2011) filminde başroldeki Nihal anne ve babasını kaybettikten sonra Ender ve Çetinle ilk kez iletişim kurmuş ve ilk defa birlikte dışarı çıkmışlardır. Ankara Garı da filmde birlikte gezdikleri mekanlardan biridir. (F.135) *Yeraltı* (2012) filminde Muharrem'in (Engin Günaydın) arkadaşlarıyla geçirdiği zor bir gecenin ardından durup dinlendiği mekan Ankara Garında bir bankın üzeridir. (F.136)

²³⁹ The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (Uluslararası Endüstriyel Mirasın Korunması Komitesi)

²⁴⁰ <http://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-e.pdf> (Erişim tarihi: 06.04.2022)

²⁴¹ Alpan, A. (2013). “Eski Sanayi Alanlarının Yazındaki Yerine ve Endüstri Arkeolojisinin Tarihçesine Kısa Bir Bakış”, Tayfun Kahraman (Ed.) *Planlama Dergisi*, 2012/ 1-2, ss. 21-28

²⁴² International Council on Monuments and Sites (Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi Türkiye Milli Komitesi)

²⁴³ <https://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/> (Erişim tarihi: 06.04.2022)

oldukça hassastır ve risklerle karşı karşıyadır. Yalnız bilinçsizlikten, belgeleme eksikliğinden tescil edilmediğinden, saygı görmediğinden değil, değişen ekonomik eğilimlerden, olumsuz kavrayışlardan, çevresel kaygılardan veya iri boyutlan ve karmaşıklığından dolayı da yitirilmektedir. Fakat mevcut yapıların ömrünü ve sahip oldukları enerji süresini uzatarak, endüstri mirasını koruyarak, yerel, ulusal ve uluslararası düzeylerde sürdürülebilir gelişme hedeflerini gerçekleştirmeye katkı sağlanabilir”²⁴⁴.

Endüstri mirası alanları amaçları, tanımları ve zaman içindeki evrimleri bakımından farklılık göstermektedirler. Çoğu bölgesel veya tarihi koşulların, süreçlerin, teknolojilerin temsilcileridir; bazıları ise küresel etkinin seçkin örneklerini oluştururlar. Kimi de değişik teknolojiler ve tarihlere ait, bileşenleri birbirine bağlı sistemler veya komplekslerdir. Demiryolları, hammadde temini ve ürünlerin pazarlara ulaştırılması rolleri sebebiyle endüstrileşmeyi mümkün kılan alanlardan biridir. Bu nedenle günümüze ulaşan demiryolları ile ilgili her türlü arşiv belgeleri, taşınabilir nesneler, makine ve ekipmanlar, yapılar, hatlar ile bir bütün oluşturan kentsel ve kırsal alanlar ve manzaralar endüstri mirasının önemli birer temsilcisidir. Endüstri mirasının korunmasına yönelik özgün işlevin devamı, üretimin durdurularak korunması ve yeniden işlevlendirme yaklaşımları demiryolu mirası için de geçerlidir²⁴⁵. Ülkemizde de kabul gören Venedik (1964) Tüzüğü’nün 6. maddesinde “Anıtların korunması, ölçeği dışına taşmamak koşuluyla çevresinin de bakımını içine almalıdır. Eğer geleneksel ortam varsa, olduğu gibi bırakılmalıdır. Kütle ve renk ilişkilerini değiştirecek hiçbir yeni eklentiye, yok etmeye ya da değiştirmeye izin verilmemelidir.” 7. maddesinde “Bir anıtın tanıklık ettiği tarihin ve içinde bulunduğu ortamın ayrılmaz bir parçasıdır. Kültür varlığının tümünün, ya da bir parçasının başka bir yere taşınmasına - anıtın korunması bunu gerektirdiği ya da çok önemli ulusal veya uluslararası çıkarların bulunduğu durumlar dışında izin verilmemelidir.” denilmektedir.

²⁴⁴ Karabaş Gezegen, Ş. ve Sağiroğlu, Ö. A.g.e.,s. 127

²⁴⁵ Wehdorn, M.'den aktaran Uzunoglu, N. (2018). *Kültürel Miras Alanlarının Toplumsal Bellek Bağlamında Yeniden İşlevlendirilmesi: Haydarpaşa Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Ercan Akkar'ın Massey'den (1995) aktardığı üzere “Günümüz toplumlarında insanlar, değişimin, belirsizliğin ve güvensizliğin hızla arttığı bir dünyada yaşadıklarını, her gün biraz daha fazla hissetmektedirler. Küreselleşmeyle birlikte, bu algı kendi başına değişim göstermeyen, kimliğini istikrarlı bir biçimde koruyan mekânlara karşı ihtiyacı artırmaktadır. İnsanlar kendi çevrelerinde yer kimliğini sunacak referanslar aradıkları için, yer kimliği, istikrar ve süreklilik hissi sağlayarak, insanların kendi kimliklerini inşa etmeleri ve korumalarına yardımcı olur”²⁴⁶. Tarihsel miras ve kolektif hafıza, bir ulusa, kültüre ve mekâna aidiyet ve bağlılık duygusunu geliştirir²⁴⁷. Bunlarla birlikte, siyasi yönetimler tarafından değiştirilen mekânlar ve mekânsal kullanımlar, kentsel belleğimizi zedelediği gibi kentin değerlerinin de yok olmasına sebep olmaktadır. Kentin bellek mekânlarının kentlinin gündelik yaşamı arasında kopukluk olması “toplumsal unutmaya”ya sebep olur²⁴⁸.

Kentin kimliğini korumak için kent hafızasını sürdürmek önemlidir. Kentsel mekânın, kentsel ve sosyal yaşam ya da kentsel dönüşüm nedeniyle değişen çalışma alanları, sokak ve cadde adları gibi uygulamalar, kentlilerin hafızalarında boşluklar oluşturmakta ve giderek kente ait hissetmemelerine yol açmaktadır²⁴⁹. Çağımızda, aynı tarz yapı teknolojisi ve malzemelerin kullanılması sonucunda farklı şehirlerdeki kent parçaları giderek birbirine benzemekte, kentler tek tipleşmektedir. Yerel özgünlükler ve kent kimlikleri yok olmaktadır. Kentlilerin hafızasında oluşan boşluk nedeniyle “tarihi kültürel mirasın, yerel

²⁴⁶ Akkar Ercan, M. (2016). “Tarihi ve Kültürel Miras Alanlarında Devingen ve Evrimsel Bir Yer Kimliği Kavramsallaştırması”, *İDEALKENT*, 7 (20), 720-745. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/idealkent/issue/36856/419944> S.723

²⁴⁷ Aslan, S. ve Kiper, P. (2016). “Kimlik ve Bellek Sorunu Sarmalında Kentler: Amasra Kenti Örneğinde Fırsatlar ve Tehditlerin Değerlendirilmesi”, *İDEALKENT*, 7 (20), 881-905. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/idealkent/issue/36856/420018>

²⁴⁸ Uludağ, Z. ve Aycı, H. (2016). “Modernin Güçlü Sahnesi Erken Cumhuriyet Dönemi Ankara’sında Kolektif Belleğin İnşası ve Toplumsal Unutma Süreci”, *İDEALKENT*, 7 (20), 746-773.

Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/idealkent/issue/36856/419945> S.751

²⁴⁹ Kiper, P. (2004). “Küreselleşme Sürecinde Kentlerimize Giren Yeni Tüketim Mekânları Ve Yitirilen Kent Kimlikleri”, *Planlama*, 4, s.16

özgünlüklerin ve kent kimliklerinin” korunabilmesi daha da zorlaşmaktadır²⁵⁰.

Kent kimliğinin bir parçası olan demiryolları ve ona bağlı yapıların bellek değerine ilişkin olarak bir bellek kaybı söz konusudur. Dünya Mirası Listesi’nde yer alan demiryolları ile eş değerde olan Anadolu Demiryolu mirası, ülkemizin ekonomik ve sosyal gelişimi, kentsel ve toplumsal yaşamı üzerinde büyük bir etki yaratmıştır. Dünya Mirası Listesine aday olmamamızın nedeni, yetkili birimlerin mirasın farkında olmamasıdır. Güncel tehditler bu mirastan geriye kalan izleri yok edecek niteliktedir²⁵¹.

Gar işlevini 1892’den bu yana devam ettirmiş ve 2016’da Ankara Yüksek Hızlı Tren Garının da burada konumlanması nedeniyle demiryolu taşımacılığı için merkez işlevini korumuştur. Ancak, alan irdelendiğinde hem fiziksel, hem fonksiyonel hem de toplumsal bellek bakımından yapı ölçeğinden alan bütününe kadar alanın gerilediği tespiti yapmak mümkündür. Demiryolu ile yapılan şehir içi ve şehirlerarası seferlerin tercih edilirliliğinin azalması, Ankara Gar Sahası’nın da fiziksel olarak bakımsızlaşmasına yer yer de atıl hale gelmesine sebep olmuştur. Çalışma alanı olarak belirlenen Ankara Gar Sahası Koruma Alanı korunma sorunları açısından yapı ölçeğinde incelendiğinde, alanda herhangi bir metruk yapılaşma görülmemiş ancak, binalar kullanılmaya devam edilirken yapılan insan kaynaklı müdahalelerle özgün mimari niteliklerinin, işlevlerinin, yapım tekniklerinin ve malzeme özelliklerinin değiştiği ve ya tamamen yok olduğu tespit edilmiştir. Alan ölçeğindeki incelemelerde de, gar sahasının herhangi bir plan dâhilinde değil, ihtiyaçlar doğrultusunda yapılaşarak hat boyunca uzayıp genişlediği görülmüştür. Yapılarda olduğu gibi alanda da, günümüz konfor koşullarını sağlayabilmesi ve işlev devamlılığı açısından yüksek katlı binalar, geniş yollar ve otoparklar şeklinde plansız yapılaşmalardan kaynaklanan insan temelli sorunlar gözlenmiştir²⁵².

²⁵⁰ Kiper, P. A.g.e., s.17

²⁵¹ Kösebay Erkan, Y., ve Ahunbay, Z. (2009). “Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması”, *İTÜDERGİSİ/a*, 7(2). s. 24

²⁵² Karabaş Gezegen, Ş., ve Sağıroğlu, Ö., a.g.e., s.136

Ankara Gar Sahasının TCDD çalışanları ve yolcular için çeşitli ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri misafirhane, kreş, lojman, gar gazinosu, meslek yüksekokulu ile birlikte oldukça kapsamlı planlanmıştır. Söz konusu literatür bulguları ışığında gar sahasına ilişkin mevcut düzenlemeler incelendiğinde; TCDD Genel Müdürlüğünün ihtiyaçlarına göre şekillenmesi gereken rezerv alanlar özel bir üniversiteye kiralanmış bu durum alanının kimliğiyle örtüşmeyen bir müdahale olarak değerlendirilmiştir. Günümüzde tarihi Ankara Garı, sekiz katlı inşa edilen Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı ile Talatpaşa Bulvarı arasında bir “geçiş mekânı” olarak kalmıştır. “Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı”nın gabarisi Tarihi Ankara Garının yanında oldukça yüksek kalmaktadır. Marc Augé (2017) Yok-yerler kitabında²⁵³ “Modern yaşamda insanların yoğunlukla kullandığı havaalanları, tren istasyonları, alışveriş merkezleri, süpermarketler, oteller gibi tek tipleşen mekânları ‘yer-olmayanlar’ (non-places) olarak tanımlamaktadır. Augé’ye göre, dolaşım, tüketim ve iletişim mekânları olarak, geleneksel mekânlardan farklılaşan bu alanlar, kısa ömürlü, anlık görüntülerin ve geçiciliklerin yaşandığı, ‘yer’ olarak görülmeyen ve yer kimliği sorunlarının ortaya çıkış alanlarıdır. ‘Uzlaşma ve taviz alanları’ olarak da adlandırılan bu tür melez mekânlar, genelde ekonomik kazanç elde etme motivasyonu ile ortaya çıkmaktadır.”²⁵⁴ demektedir. Marc Augé’nin (2017) Yok-yerler kitabında belirttiği gibi Ankara Yüksek Hızlı Tren Garına da ekonomik kazanç elde etme motivasyonu ile yaklaşılmıştır. Alışveriş, konaklama, toplantı merkezlerinin bir arada olması nedeniyle proje tüketim odaklıdır. Her yere konumlandırılabilir havaalanı-AVM-tren garı karışımı cam strüktürlü tamamen modern yapı kurgusuyla Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı bulunduğu tarihi çevre ve istasyon alanı ile maalesef bir uyum yakalayamamıştır.

Celal Bayar Bulvarı üzerinde yeni yapılan Yeni Hızlı Tren Garı’na ulaşımı sağlamak amacıyla, TCDD Genel Müdürlüğü önüne köprü

²⁵³ Augé, M. (2017). Yok-Yerler, çev. Turhan Ilgaz, İstanbul: Daimon Yayınları. BACHELARD, Gaston (2014). Mekanın Poetikası, çev. Alp Tümerterkin, İstanbul: İthaki Yayınları.

²⁵⁴ Akkar Ercan, M. (2016). “Tarihi ve Kültürel Miras Alanlarında Devingen ve Evrimsel Bir Yer Kimliği Kavramsallaştırması”, *İDEALKENT*, 7 (20), 720-745. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/idealkent/issue/36856/419944> S.722

kavşak yapılmış (2007), trafiğin hızlanması ile hem Gar sahasının bir bütün olarak algılanması ve yaya erişilebilirliği azalmış, hem de kamusal bir mekân olan Gar meydanının kullanımı güçleşmiştir.

Sanat Galerisinin kapanarak Medipol Üniversitesine devredilmesi, Ankara'nın önemli sosyal mekânlarından biriyken Gar Gazinosunun sadece TCDD Genel Müdürlüğü restoranı olarak hizmet vermesi, Ankara Garının Yüksek Hızlı Tren Garından Talatpaşa Bulvarına sadece bir geçiş mekânı olarak kullanılması alanın atıl bir yer haline gelmesinde etkilidir.

5. SONUÇ

Tarihsel süreçte incelendiği üzere; Von Vincke Haritası, Ankara'ya demiryolu gelmeden önce Ankara Garı'nın bulunduğu alanda bir tümülüs olduğunu göstermektedir. Buradaki tümülüs gösterimi, gar binasının güneydoğusunda ve İncesu deresinin batısında kalmaktadır. Gar sahasında bulunan Frig dönemine özgü kremasyon kapları, Bizans devrine ait Devlet Demir Yolları İdare Binaları yapılırken MS 3. veya MS 4. yüzyıla ait bulunan ve biri Çankırıkapı'da inşa edilen iki mezar odası ve Ankara'nın kentsel gelişimi dikkate alındığında 1892'de demiryolu Ankara'ya ulaşana kadar alanın mezarlık olduğunu göstermektedir.

Tournefort Gravüründe ön tarafta bulunan tepeciğin, İncesu deresi ve kale kapılarının da gösterdiği üzere, günümüzde yaklaşık aynı noktada aynı panorama yakalanması nedeniyle, gravürdeki tümülüsün Ankara Garı Tümülüsü olduğu sonucuna varılmış ve Ankara'ya demiryolu ulaşmadan önce gar sahasında tümülüsün var olduğu iddiası doğrulanmıştır.

Gar sahasının önünden geçen İncesu deresinin ve tarihi köprünün izlerine Tournefort Gravürü (1711), Ankara Tablosu (1700-1799), Ankara 1924 Haritası ve 1937 Ankara Hipodrom Deresi belgesel fotoğrafta rastlanmıştır, söz konusu belgeler birlikte değerlendirildiğinde İncesu deresinin ve üzerindeki tarihi köprünün dere yatağı kapatılana kadar (1957) varlığını sürdürdüğü anlaşılmıştır.

19. yüzyılda Gar sahası ile gelişen çalışma sahasının, günümüzde mevcut olan ve olmayan anıtlar üzerinden Ankara kent tarihi içindeki yerini ve geçmişten günümüze önemini ortaya çıkarmak ve kentin demiryolu taşımacılığı açısından kentin giriş kapısı olmaya devam ettiğini göstermek amacıyla söz konusu tez çalışması yapılmış ve 2016'da Ankara Yüksek Hızlı Tren Garının alanda konumlanması nedeniyle demiryolu taşımacılığı için merkez işlevini koruduğu anlaşılmıştır.

Bilimsel veriler ışığında mimari, tarihi ve sosyokültürel değerleriyle bir Ankara İstasyonu incelemesi niteliği taşıyan bu tez çalışmasının, konu ile ilgili tarihsel süreci de inceleyen bütüncül bir çalışmanın bulunmaması nedeniyle, sunduğu tüm tarihsel ve kültürel verileriyle

birlikte sanat tarihi ve mimarlık tarihi alanlarına önemli bir katkı sağladığına inanılmaktadır.

Gar sahası için kentsel kimlik, fonksiyonel bütünlük ve toplumsal belleğin korunup geliştirilmesi adına;

Gar sahasındaki yapılar TCDD Genel Müdürlüğünün mülkiyetinde olsa da demiryolu tarihine şahitlik eden binaların kaderi tek bir kurum tarafından belirlenmemelidir. Koruma Kurulları bünyesinde özel çalışma birimleri kurulabilir. Envanter çalışmaları yapılmalı, arşivler tek birim altında toplanmalıdır. Tarihi ve kültürel mirasın sürdürülebilirliği için alanda yapılacak uygulamalarda bilgisayar destekli süreçler, halka açık toplantılar, kamuoyu yoklamaları, çalıştaylar ile kentlilerin fikirleri alınmalıdır. Üniversitelerin, yerel yönetimlerin, sivil toplum kuruluşları ve meslek odalarının karar alma süreçlerinde aktif rol oynaması sağlanmalıdır.

Türkiye demiryolu mekânları toplumsal hafızamızda yer tutmaya devam etmektedir. Gar alanındaki yapıların işlevine uygun olmayan farklı bir alansal kullanıma dönüştürülmesi toplumsal bellekteki yerlerini kaybetmelerine neden olacaktır. Gar alanındaki yapıların işlevine uygun olarak korunması gerekmektedir. Gar sahasının büyük bir bölümünün özel üniversite kullanımında olması ve Ankara Yeni Hızlı Tren Garının alandaki yapılara göre yüksek katlı inşa edilmiş olması gar sahası tarihi kent merkezinin bütünlüğünü olumsuz etkileyen öğelerdir. Yapılara yeni işlevler verilmesi durumunda, verilecek yeni işlevin yapıların mimari, fiziksel ve tarihsel önemine uygun olması ve Ankara Garı sahasının bir bütün olarak düşünülmesi gereklidir.

Cumhuriyet kentinin simge yapılarından olan Ankara Garı, Gar Gazinosu ve diğer idari birimleri ve müzeleriyle toplumsal hafızamızda bir “gar kültürü imgesi” oluşturmuştur.

Ankara Oteli, TCDD II. Genel Müdürlük Binası I. Ulusal Mimarinin, Ankara Garı, Ankara Gar Gazinosu, TCDD Genel Müdürlük Binası, II. Ulusal Mimarinin en değerli örneklerindendir. Milli mücadelenin karargahı, cepheye asker ve silah sevkiyatının lojistik merkezi olan Direksiyon Binası (Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi), Cumhuriyetin simge mekanları olan Ankara Garı, Ankara Gar Gazinosu,

TCDD Genel M¼d¼rl¼k Binaları tarihe tanıklık etmiş anıt eserlerdir. Gar Yerleşkesinde bulunan ve demiryolu mirası olarak nitelendirilen bu yapılar, kent tarihi ve belleği bağlamında büyük öneme sahiptir. Tarihsel süreçte de başkentin modernleşmesinin tanıklarından olan demiryolu yapıları, inşa edildikleri dönemin kentsel ve mimari özelliklerini, kültürel ve sosyal yaşamını gösteren bellek mekânları olup, geleceğe aktarılması gereken kültür miraslarıdır.

Gelecekte yapılara verilecek yeni işlevlerin yapının mimari, fiziksel ve tarihsel önemine uygun olması gerekmektedir. Ankara Gar Sahası yapıları için özg¼n işlevlerinin sürdürülebilirliğinin sağlanması birinci öncelik olmalıdır. Tarihsel arg¼manlara ait sergilerin düzenlenmesi “tarih bilincinin artmasına” ve “kamusal belleğin sürekliliğin sağlanmasına” yardımcı olacaktır. Alanın ulaşım merkezi olmasının yanı sıra “tarihi, sosyal ve kültürel bir merkez” hâline getirilmesi yönünde çalışmalar yürüt¼lmelidir.

KAYNAKÇA

- Adıvar, H. E. (1972). *Âkile Hanım Sokağı*, Ankara: Can Yayınları.
- Akın, İ. (2001). “Kurtuluş Savaşı’nda Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi”, *Kebikeç*, 11, s.235-249.
- Akkar Ercan, M. (2016). “Tarihi ve Kültürel Miras Alanlarında Devingen ve Evrimsel Bir Yer Kimliği Kavramsallaştırması”, *İDEALKENT*, 7(20), 720-745. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/idealkent/issue/36856/419944>
- Akkuş, Z. (2021). *Mimarlık Üzerinden Kentsel İmge Üretimi: Ankara Tren Garı Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Gebze Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Gebze.
- Akok, M. ve P. Necdet (1941). “Ankara İstasyonunda Bulunan Bizans Devri Mezarlarının Nakli”, *Belleten*, 5(20), 617-622.
- Akşit, A. (2018). “Ankara’nın Selçuklular Devrindeki Kentsel Gelişimine Dair Notlar”, *Sobider Sosyal Bilimler Dergisi*, 5 (21), 71-79.
- Akşit, A. (2018). Ankara’nın Selçuklular Devrindeki Kentsel Gelişimine Dair Notlar. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 5 (21), 71-79.
- Aktüre, S. (1981). *19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi*, Ankara: ODTÜ, Mimarlık Fak. Basınevi.
- Alanyalı Aral, E. (2017). “Ankara Kentinde Frig Dönemi İzleri: Frig Tümölüsleri Üzerine Bir Araştırma”, *Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi*, (15), 167-189.
- Alpan, A. (2013). “Eski Sanayi Alanlarının Yazındaki Yerine ve Endüstri Arkeolojisinin Tarihçesine Kısa Bir Bakış”, Tayfun Kahraman (Ed.) *Planlama Dergisi*, 1(1), 21-28
- Altın Ş. N. (2019). *Ankara Gar Yerleşkesi’nin Bir Parçası Olarak Ankara Oteli ve Değer Temelli Korunması*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara
- Altındaş, E. T. A. “XIX. yüzyılın Son Çeyreğinde Ankara’da Demiryolu Ulaşımı”, *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 1(4), 21-32.
- Ani Anıtsal Yapılar Restorasyon A.Ş. (2013), *TCDD Genel Müdürlüğü Rölöve - Restitüsyon Raporu*, Ankara
- Ankara İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2019). *Ankara İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Değerlendirme Raporu*, Ankara
- Ankara Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü (2016). *Ankara Rehberi*. Ankara
- Asar, B. (2012). *Ankara Ulus Tarihi Kent Merkezindeki Ticaret Binalarının Değişimi ve Mekânsal Analizi*, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya
- Aslan, S. & Kiper, P. (2016). “Kimlik ve Bellek Sorunu Sarmalında Kentler: Amasra Kenti Örneğinde Fırsatlar ve Tehditlerin Değerlendirilmesi” . *İDEALKENT* , 7 (20) , 881-905 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/idealkent/issue/36856/420018>
- Aslanoğlu, İ. (2001). *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı, 1923-1938*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.

- Augé, M. (2017). *Yok-Yerler*, çev. Turhan Ilgaz, İstanbul: Daimon Yayınları. BACHELARD, Gaston (2014). *Mekanın Poetikası*, çev. Alp Tümertekin, İstanbul: İthaki Yayınları.
- Aycı, M. (1937). *TCDD Fotoğrafla Yeni Ankara Garı*, İstanbul: Alaeddin Kırıl Klişe Fabrika ve Basımevi.
- Aydın, S., Emiroğlu, K., Turkoglu, O., Ozsoy, E. D. (2005). *Küçük Asya'nın Bin Yüzü: Ankara*, Ankara: Dost Yayınları.
- Aydın, M., ve Zoroğlu, C. (2016). "Ankara'da Erken Bizans Dönemi Mezar Alanı Kazısı/Early Byzantine Cemetery Excavation In Ankara", *Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, (35),295-328
- Aydın, S., Emiroğlu, K., Turkoglu, O., & Ozsoy, E. D. (2005). *Küçük Asya'nın Bin Yuzu: Ankara*. Ankara: Dost Yayınları.
- Aytepe, O. (2004) "Ankara'nın Merkez ve Başkent Olması", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 9(33), 15-22
- B. Darkot (1965). "Ankara", *İslam Ansiklopedisi*. C.1, İstanbul
- Burat, S. (2011). "Yeşilyollarda Hareketle İstirahat: Jansen Planlarında Başkent'in Kentsel Yeşil Alan Tasarımları ve Bunların Uygulanma ve Değiştirilme Süreci (1932-1960)", *İDEALKENT*, 2(4) s.100-127,Retrievedfrom <https://dergipark.org.tr/tr/pub/idealkent/issue/36635/417210>
- Cengizkan, A. (1957). "Yücel-Uybadin İmar Planı ve Ankara Şehir Mimarisi". T. Şenyapılı (Der.) *Cumhuriyet'in Ankara'sı* içinde. Ankara: Odtü Yayıncılık.
- Cengizkan, A. (2004). *Ankara'nın İlk Planı: 1924-25 Lörcher Planı, Kentsel Mekan Özellikleri, 1932 Jansen Planı'na ve Bugüne Katkıları, Etki ve Kalıntıları*. Ankara: Ankara Enstitüsü Vakfı
- Coşkun, L. S. B. (2013). *Kamusal Mekan ve Kolektif Bellek Bağlamında İstasyon Binalarının İncelenmesi ve Hızlı Tren İstasyonlarına Dönüşümü*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara
- Çetinkaya, H. (2011). "Roma ve Bizans İmparatorluklarında Ölüm Algısı ve Mezar Türleri", *MSGSÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, (3), 18-38
- Dalman, K.O., Bittel K., Schneider, A., M. (1932). Archäologische Funde in Ankara. AA -Archäologischer Anzeiger (47), 233-261.
- Demirdağ, M. F. (2017). "Ankara/Altındağ İlçesi Ulus Mevkii'nde Bulunan Antik Roma Tiyatrosu", *Amisos*, 2(3), 11-23.
- Ergenç, Ö. (1980). "XVII. Yüzyılın Başlarında Ankara'nın Yerleşim Durumu Üzerine Bazı Bilgiler", *Osmanlı Araştırmaları*, 1 (1), s.84-108
- Erkan, Y. K. (2011). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*, Doktora Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Erzen, A. (2010). *İlkçağda Ankara*. VII. Dizi, Sayı 12 (1946 baskısının tıpkı basımı). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları
- Eyice, S. (2011). "Bizans Döneminde Ankara", *Anadolu Araştırmaları*, 0(14),243-264Retrievedfrom <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuanadolu/issue/1160/13590>
- Foss, C. (1977). Late Antique and Byzantine Ankara. Dumbarton Oaks papers. <https://doi.org/10.2307/1291403>

- Göçer, F. B. (2019). *Ardına Bakmak: Rijksmuseum'daki Ankara Tablosu*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara
- Günay, B. (2006). Ankara Çekirdek Alanının Oluşumu ve 1990 Nazım Planı Hakkında Bir Değerlendirme. İçinde Şenyapılı, T.(der.), *Cumhuriyet'in Ankara'sı*, 60-118. Ankara: ODTÜ Yayıncılık
- Günel, G., & Kılıcı, A. (2015). "Ankara Şehri 1924 Haritası: Eski Bir Haritada Ankara'yı Tanımak", *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 78-104
- H. S. (2014). "Yabancı Seyyahların Gözlemleriyle Roma ve Bizans Dönemi'nde Ankara". *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 2(1), 11-21.
- Hasol, D. (2017). *20. yüzyıl Türkiye Mimarlığı*. İstanbul: YEM Yayınları.
- Kadioğlu M. ve Görkay K., "Yeni Arkeolojik Araştırmalar Işığında Ankara", *Anadolu Dergisi*, sayı 32, 2007, Ankara: DTCF Yayını
- Kadioğlu, M., Görkay, K., & Mitchell, S. (2011). *Roma Dönemi'nde Ankyra*. Ankara: Yapı Kredi Yayınları.
- Karabaş Gezegen, Ş., ve Sağiroğlu, Ö., (2019). "Ankara Gar Sahasının Koruma ve Yeniden İşlevlendirme Önerisi", 6. Uluslararası Multidisipliner Çalışmaları Kongresi Bildirisi (s.125-137). Gaziantep, Türkiye.
- Kinneir, J. M. (1818). *Journey Through Asia Minor, Armenia, And Koordistan In The Years 1813 and 1814: With Remarks On The Marches Of Alexander And Retreat Of The Ten Thousand*. London
- Kiper, P. (2004). "Küreselleşme Sürecinde Kentlerimize Giren Yeni Tüketim Mekânları ve Yitirilen Kent Kimlikleri", *Planlama*, 4, 14-18.
- Kösebay Erkan, Y., ve Ahunbay, Z. (2009). "Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması". *İtüdergisi/a*, 7(2). 14-25
- Köşkeroglu, E. (2006). "Demiryolu Mirası-Korunması", TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Dosya 3/ Bülten 45, 19-22
- Kuleyin, Ş.N.(2017). *Seyyahların Gözüyle Ankara*. Ankara: Ankara Kalkınma Ajansı.
- Kutlu, A., (1985). *Bir Göçmen Kuştı O*, Ankara: Bilgi yayınevi.
- Livaneli, Z. (2008). *Mutluluk*, İstanbul: Remzi Kitapevi.
- Mamboury, E. (1933). *Ankara Gezi Rehberi*. Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınevi.
- Metin, M. (2007). *Ankara ve Frigler. Friglerin Gizemli Uygarlığı*, Ankara: Yapı Kredi Yayınları.
- Mihçioğlu Bilgi, E. (2010). *The Physical Evolution Of The Historic City Of Ankara Between 1839 And 1944: A Morphological Analysis*. Doktora tezi, ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Nâzım Hikmet. (2002). *Memleketimden İnsan Manzaraları Şiirler 5*, İstanbul: Yapı Kredi Kültür A. Ş. Yayınları.
- Ortaylı , İ., 1984, "19. Yüzyıl Ankara'sına Demiryolu'nun Gelişi, Hinterlandının ve Hinterlanddaki Üretim Eylemlerinin Değişimi", *Tarih İçinde Ankara*, Eylül 1981, Seminer Bildirileri, Ankara: ODTÜ Mim. Fak., Basım İşliği.
- Oygür, A. V. (2020) "Çağlar Boyu Ankara", *Tarih Çevresi Dergisi*, Ankara: MT Promosyon, ISSN 1303-3876, 4-24

- Özakman, T. (2006). “Şu Çılgın Türkler”, Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Özalp, M. N. (2020). *Bir Başkent'in Anatomisi; 1950'lerde Ankara*, Ankara: İdealkent Yayınları.
- Özdemir T. ve Kalaycı D. P. (2019). *Tüketim Toplumu Bağlamında Terminal Mimarisi Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı Örneği*. ISAS, Ankara, 4(3). 329-339.
- Özgüç, T. (1946). “Anadolu’da Arkeoloji Araştırmaları I/ Untersuchungen über Archaeologische Funde aus Anatolien”. *Belleten* 10, Cilt: 40, 557-597.
- Özgüç, T. (1946). “Anadolu’da Arkeoloji Araştırmaları” *I. Belleten*, 10, 557-597.
- Özmen, F. (2004). *Türkiye Selçuklu Devleti ve Beylikler Dönemi’nde Ankara*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara
- Özsoy, F. (2012). *Yaşadım, Ankara’m Şahidimdir: 1930’lar Ankara’sından 2000’lere Anılar, Resim Sanatıyla Yarım Asır*, Ankara: Asmedya Yayınları.
- Özten, M. (2001). *Erken Cumhuriyet Dönemi Anadolu Kentinde Bir Modernleşme Aracı Olarak” İstasyon Caddesi’nin İncelenmesi: Ankara Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Sazyek, E. (2018). *Türk Romanında Ankara*. Ankara: Koç Vakfı Vekam Yayınları.
- Semavi, E. (1972). *Ankara’nın Eski Bir Resmi*. Atatürk Konferansları, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları
- Serdar Dinçer, P. (2020). “Ankara’nın Azizi Martir Platon”, *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 8(2), 323-335.
- Seren, S. (2017). *Tarihi Endüstri Yapılarının Sanat Mekanlarına Dönüşümü ve Mekansal Müdahaleler: Ankara Cer Modern Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Serin, U. (2011). Late Antique and Byzantine Ankara: Topography and Architecture. Pontificio Ist. di Archeologia Cristiana.
- Sezer, S. (2013). *Endüstri Yapılarının Yeniden İşlevlendirilme Sürecinde Aydınlatma Tasarımı: Ankara Cer Modern Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tamur, E. (2008). “Amsterdam’da Bir Ankara Resmi”, 25, *Kebikeç*,
- Taş, H. (2006). *XVII. yüzyılda Ankara* (Vol. 9). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Tuna, N. (2007). ODTÜ Müzesi’nin Ankara Frig Nekropolü’nde Araştırma ve Kurtarma Kazıları. Friglerin Gizemli Uygarlığı–The Mysterious Civilization of the Phrygians, İstanbul: Y.K.Y.
- Tunçer, M. . (2019). “Ankara'nın Kaybolan Doğal ve Kültürel Değerleri”, *Türkiye Peyzaj Araştırmaları Dergisi*, 2 (2), 108-138. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/en/pub/peyad/issue/50257/645868>
- Tunçer, M. (2001). Ankara (Angora): Şehri Merkez Gelişimi (14.-20. yy) (Vol. 292). Ankara: Kültür Bakanlığı.
- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü (2011). T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları, Ankara.

- Uludağ, Z. ve Aycı, H. (2016). “Modernin Güçlü Sahnesi Erken Cumhuriyet Dönemi Ankara’sında Kolektif Belleğin İnşası ve Toplumsal Unutma Süreci”, *IDEALKENT*,7(20),746-773.Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/idealkent/issue/36856/419945> S.751
- Uluiş L. (2009). “Anti Modernist ve Otoriter Eğilimleri Yansıtan Bir Şehir Tahayyülü”, *Toplumsal Tarih*, Temmuz. 73-82
- Uygur Mimarlık A.Ş. (2001). Uygur Mimarlık Rölöve ve Restitüsyon Raporları, Ankara.
- Wehdorn, M.'den aktaran Uzunoğlu, N. (2018). *Kültürel Miras Alanlarının Toplumsal Bellek Bağlamında Yeniden İşlevlendirilmesi: Haydarpaşa Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yakın Ö. (2021). “Demiryolu Yapılarının Ankara'daki Oluşumu” *Online Journal of Art and Design*, 9(4), 38-54
- Yavuz, Y. (1981). *Mimar Kemalettin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliği.
- Yavuz, Y. (1993), *Ankara Garı ve Mimar Şekip Akalın*, Ankara, 2(5), 33-40.
- Yıldırım Y., (1981). *Mimar Kemalettin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi*, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi.
- Yılmaz, M. & Yalçiner Ercoşkun, Ö. (2020). “Ankara’da Ulaşım Sistemlerinin Altında Kalan Dereler: Bentderesi Örneği” , *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi* , (7) , 1-18 . DOI: 10.21733/ibad.661904

Film Kaynakçası

- Boyacıoğlu A. “Siyah Beyaz”. 2010. <https://www.imdb.com/title/tt1636833/>
- Demirkubuz Z. “Yeraltı” .2011. <https://www.imdb.com/title/tt1961675/>
- Eğilmez E. “Köyden İndim Şehire”. 1974. <https://www.imdb.com/title/tt0252619/>
- Güney, Y. ve Ökten Z. “Sürü”. 1978. https://www.imdb.com/title/tt0078355/?ref=fn_al_tt_1
- Mankiewicz, J.L. “5 Fingers”. 1952. <https://www.imdb.com/title/tt0044314/>
- Sorak Ö.F. “Aşk Tesadüfleri Sever”. 2010. <https://www.imdb.com/title/tt1807950/>
- Teoman S. “Bizim Büyük Çaresizliğimiz”.2011. <https://www.imdb.com/title/tt1309178/>
- Tibet K. “Zübük”. 1980. https://www.imdb.com/title/tt0253991/?ref=nv_sr_srsrg_0
- Yutkevich S., Arnstam O., “Türkiye’nin Kalbi Ankara”. 1934. <https://www.imdb.com/title/tt0171070/>

İNTERNET KAYNAKLARI

- <http://ankara.csb.gov.tr/ilimiz-altindag-ilcesi-eti-mahallesi-29216-ada-2-ve-19-parseller-ile-cankaya-ilcesi-eti-mahallesi-29216-ada-10-11-12-16-parsellere-iliskin-imar-plani-ve-plan-notu-degisikligi-duyuru-356311> (Erişim tarihi:18.04.2022)
- <http://ankara.gov.tr/tarihce> (Erişim tarihi: 28.12.2021)
- <http://kentvedemiryolu.com/ankarada-demiryolunun-cermoderne-uzanan-tarihi/> (Erişim tarihi: 06.09.2021)
- <http://kentvedemiryolu.com/ankarada-demiryolunun-cermoderne-uzanan-tarihi/> (Erişim tarihi: 09.05.2022)
- <http://muzeasist.com/muze/profil/tcdd-demiryollari-muzesi-ve-sanat-galerisi> (Erişim tarihi: 20.03.2022)
- <http://w.atararim.com.tr/tr/proje/yuksek-hizli-tren-gari> (Erişim tarihi:09.09.2021)
- <http://www.ankara.gov.tr/nufus-ve-idari-durum#:~:text=Ankara'n%C4%B1n%201927%20y%C4%B1n%C4%B1n%20n%C3%BCfus,d%C3%B6nemi%20%24%2C4%20olmu%C5%9Ftur.> (Erişim tarihi:28.12.2021)<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Adrese-Dayali-Nufus-Kayit-Sistemi-Sonuclari-2020-37210> (Erişim Tarihi: 05.07.2021)
- <http://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-e.pdf> (Erişim tarihi: 06.04.2022)
- <http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/23.pdf> (Erişim Tarihi: 02.09.2020)
- <http://www.marbleport.com/madencilik-kulturu/61/turkmermerciliginin-ilkfabrikasi> (Erişim tarihi: 22.03.2021).
- http://www.mimarlarodasianankara.org/_media/12/11112b.jpg (Erişim tarihi: 05.11.2021)
- <http://www.mimarlarodasianankara.org/mwg-internal/de5fs23hu73ds/progress?id=AZo-13pU46maillLLMXIyt11BLcXfB19rLhduW8l6gw> (Erişim tarihi:31.03.2022)
- <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=426&RecID=4988> (Erişim tarihi:18.04.2023)
- <http://www.tcdd.gov.tr/content/91> (Erişim Tarihi 02.09.2020)
- <http://yavuziscen.blogspot.com/> (Erişim tarihi:10.11.2021)
- http://yavuziscen.blogspot.com/2021/05/blog-post_12.html (Erişim tarihi:21.10.2021)
- <https://ankara.ktb.gov.tr/Eklenti/48859,ankararehberi2016pdf.pdf?0> (Erişim Tarihi: 02.09.2020)
- <https://ankaramedipol.edu.tr/universite/yerleskelerimiz/#lg=1&slide=6> (Erişim tarihi:23.03.2022)
- <https://archello.com/story/83148/attachments/photos-videos/13>

- <https://archello.com/story/83148/attachments/photos-videos/14> (Erişim tarihi: 09.05.2022)
- <https://archello.com/story/83148/attachments/photos-videos/2> (Erişim tarihi: 09.05.2022)
- <https://archello.com/story/83148/attachments/photos-videos/3> (Erişim tarihi: 09.05.2022)
- <https://archello.com/story/83148/attachments/photos-videos/4> (Erişim tarihi: 17.05.2022)
- <https://archello.com/story/83148/attachments/photos-videos/5> (Erişim tarihi: 09.05.2022)
- <https://dspace.ankara.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12575/18111> (Erişim tarihi: 31.01.2021)
- <https://kulturenvanteri.com/yer/tcdd-genel-mudurlugu-binasi/#16/39.937801/32.841129> (Erişim tarihi:22.03.2022)
- <https://lcivelekoglu.blogspot.com/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html> (Erişim Tarihi: 06.09.2021)
- <https://lcivelekoglu.blogspot.com/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html> (Erişim Tarihi: 04.09.2020)
- <https://lcivelekoglu.blogspot.com/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html> (Erişim Tarihi: 04.09.2020)
- <https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/AEFA/id/64/> (Erişim Tarihi:02.09.2020)
- <https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/FKA/id/474/rec/10> (Erişim tarihi:02.01.2021)
- <https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/FKA/id/123/rec/11> (Erişim tarihi:02.01.2021)
- <https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/FKA/id/135/rec/22> (Erişim tarihi:02.01.2021)
- <https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/FKA/id/274/rec/9> (Erişim tarihi:02.01.2021)
- <https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/FKA/id/56/rec/5> (Erişim tarihi:02.01.2021)
- <https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/FKA/id/3760/> (Erişim tarihi:31.12.2021)
- <https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/VHPK/id/522> (Erişim zamanı: 16.12.2021)
- <https://parselsorgu.tkgm.gov.tr/#ara/cografi/39.93556002590385/32.84526944160462> (Erişim tarihi: 08.11.2021)
- <https://rayhaber.com/2018/11/ankarada-muhtesem-bir-saheser-tcdd-genel-mudurlugu-binasi/ankarada-muhtesem-bir-saheser-tcdd-genel-mudurlugu-binasi-2/> (Erişim tarihi:22.03.2022)
- <https://rayhaber.com/2019/02/ankara-cer-atolyeleri-ve-muzesi/> (Erişim tarihi: 09.05.2022)
- <https://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/>
- <https://twitter.com/aihsanuygun/status/1172433924770787330/photo/3> (Erişim tarihi: 22.03.2022)
- <https://twitter.com/AntolojiAnkara/status/1460654106184454152/photo/1> (Erişim Tarihi: 02.04.2022)

- https://www.academia.edu/4285200/Ankara_%C4%B0mar_Plan_%C4%B1_Raporu_Prof._Hermann_Jansen (Erişim tarihi: 01.12.2021)
- <https://www.ankara.bel.tr/ankara-kent-rehberi/ankara-nin-kisa-tarihi> (Erişim tarihi:12.05.2022)
- <https://www.ankara.bel.tr/files/3113/4726/6297/3-makroform.pdf> (Erişim tarihi:02.11.2021) (Ankara Büyükşehir Belediyesi, Bağlantı Sektörleri, 2013, s.502).
- https://www.ankara.bel.tr/files/4013/6075/8123/Merkezdogu_high.JPG (Erişim tarihi: 02.11.2021)
- <https://www.ankara.bel.tr/files/4513/5056/3051/8-baglanti.pdf> (Erişim tarihi:02.11.2021)
- <https://www.ankara.bel.tr/files/6513/4726/6062/2-tarihce.pdf> (erişim tarihi: 09.09.2021)
- https://www.ankarakulubu.org.tr/pg_42_tarihi (Erişim tarihi: 02.01.2022)
- <https://www.arkiv.com.tr/proje/cer-modern/1535> (Erişim tarihi:17.05.2022)
- <https://www.bloomberght.com/haberler/haber/1936259-ankara-yuksek-hizli-tren-yht-gari-29-ekimde-hizmete-aciliyor> (erişim tarihi: 08.09.2021)
- https://www.google.com/maps/uv?pb=!1s0x14d34e5ce962f593%3A0x162492ee479577a6!3m1!7e115!4shhttps%3A%2F%2F1h5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipO1RGFMBmPnVlyFtJfteaQmtCxESRUFTKJeBH3W%3Dw240-h160-k-no!5stcdd%20m%C3%BCzesi%20ve%20sanat%20galerisi%20-%20Google%27da%20Ara!15zQ2dJZ0FRPT0&imagekey=!e10!2sAF1QipO1RGFMBmPnVlyFtJfteaQmtCxESRUFTKJeBH3W&hl=tr&sa=X&ved=2ahUKEwi9v7zfgtz2AhUaQ_EDHduPC-MQoip6BAgnEAM# Erişim tarihi:23.03.2022)
- <https://www.ktb.gov.tr/yazdir?67927A2F4D87EE98FC9D090954FDF53F> (Erişim tarihi:28.12.2021)
- <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/ankara/gezilecekyer/ml-mucadelede-ataturk-konutu-ve-demryollari-muzes-ve-ataturk-vagonu> (erişim Tarihi: 02.09.2020)
- https://www.researchgate.net/figure/The-first-master-plan-schema-of-Ankara-by-H-Jansen-1937-and-the-location-of-the-train_fig9_233347845 (Erişim Tarihi:05.04.2022)
- <https://www.rijksmuseum.nl/en/collection/SK-A-2055> (Erişim tarihi: 24.02.2020)
- <https://www.tazeyorum.com/place/gallery/cermodern/57898> (Erişim tarihi: 17.05.2022)
- <https://www.trthaber.com/haber/ozel-haber/milyonlarca-yolcunun-baskentteki-duragi-tarihi-ankara-gari-451681.html> (Erişim tarihi:09.04.2022)
- <https://zitlarmecmuasi.com/ankara-noir/> (Erişim Tarihi: 22.03.2022)

EK FOTOĞRAFLAR



F.124: Ankara Türkiye'nin Kalbi belgeselinden sahneler
Eski Ankara Garı peron cephesi



F.125: Ankara Türkiye'nin Kalbi belgeselinden sahneler
-Eski Ankara Garı peron cephesi



F.126: Köyden İndim Şehire filminden sahne-
Gazi Tren İstasyonu peron cephesi



F.127: Köyden İndim Şehire filminden sahne- tren rayları



F.128: Köyden İndim Şehire filminden sahne- Ankara Garı peron cephesi



F.129: Five Fingers filminden sahneler- peronlar



F.130: Five Fingers filminden sahneler -hol



F.131: Aşk Tesadüfleri Sever filminden sahneler-ön cephe



F.132: Aşk Tesadüfleri Sever filminden sahneler-peron ve hol



F.133: Zübük filminden sahne-ön cephe



F.134: Siyah Beyaz filminden sahne- II. TCDD Genel Müdürlüğü-bulvar cephesi



F.135: Bizim Büyük Çaresizliğimiz filminden sahne- Ankara Garı ön cephe



F.136: Yeraltı filminden sahne-ön cephe



F. 137: Sürü filminden sahne-tren rayları

ÖZET

Ankara İstasyonu, Ankara'nın Altındağ ilçesinde konumlanmıştır. Ankara Gar sahası, stratejik ve merkezi konumu nedeniyle önem teşkil etmektedir.

Bu tez; tarihsel gelişimin yanı sıra Ankara Gar sahasında bulunan demiryolu yapılarının mimarlık ve sanat tarihi açısından incelendiği bir değerlendirme çalışmasıdır. Literatürde bu konu ile ilgili tarihsel süreci de inceleyen bütüncül bir çalışma olmaması nedeniyle, bu tez çalışmasının, tarihi ve kültürel verileriyle sanat ve mimarlık tarihi alanlarına katkı sağlaması beklenmektedir.

İstasyon ve çevresinin tarihi ve fiziki gelişiminin incelendiği bu çalışmada; söz konusu alanda günümüzde mevcut olmayan Ankara Eski Gar Binası; alanda bulunan yapılardan Ankara Garı, Gar Gazinosu, Atatürk Konutu (Demiryolları Müzesi), Cer Atölyeleri, Genel Müdürlük Binası, TCDD Demiryolları Müzesi ve Sanat Galerisi, Lojmanlar, Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı mimari ve sanatsal özellikleri ile birlikte değerlendirilmiştir.

Bu tezde Ankara gar sahasında bulunan yapıların mimarlık ve sanat tarihi niteliklerinin, simgesel anlamları ile beraber disiplinler arası ilişkiler kurularak irdelenmesi amaçlanmıştır. İstasyon alanı nekropol alanı iken, Milli mücadelenin karargâhı olarak yer almış ve tarihsel bir odak noktası olmuş; Cumhuriyetin simge yapılarının bu sahada yer alması ve planlardaki konumu nedeniyle Ankara kentinin giriş kapısına dönüşmüştür. Günümüzde demiryolu taşımacılığı açısından kentin giriş kapısı olmaya ve önemini korumaya devam ettiği gözlenmiş ve tartışmaya açılmıştır.

SUMMARY

Ankara Train Station is located in the district of Altındağ of Ankara. Due to its strategic and central location, Ankara Train Station possesses significance.

This thesis is as an evolutionary study of the structures in and around the station; not only in terms of historical development, but also for architecture and art history. Since there is no holistic study in the literature that examines the historical process on this subject, this thesis is expected to contribute to the fields of art and architectural history with its historical and cultural data.

In this study which covers the historical and physical development of Ankara Train Station and its vicinity, the Old Ankara Train Stations, which does not exist presently, Ankara Train Station, Café (Gar Gazinosu), Ankara Cer Atelier, Atatürk's House (The Museum of Railways) , The Office of General Directorate, The Railways' Museum and Art Gallery, Public Housing (1930-1940), Ankara High-speed train station are evaluated by their architectural and artistic features.

The main aim of the thesis is to investigate the features of architecture and art history of the structures in Ankara Train Station's vicinity by involving their symbolic value in an integrated and multi-disciplinal approach. While the area had been a necropolis, it evolved into headquarter of national defense and became a historical focal zone. Furthermore, the area is transformed into the city-gate of Ankara since it involves Republican symbolic structures and the functional location in urban plans. Today, the area is observed to preserve its gate function of the city in terms of railway transportation while it has been subjected to controversial debates.