



Demiryolu Yapılarının Ankara'daki Oluşumu

Özgür Yakın

Başkent Üniversitesi, Güzel Sanatlar Tasarım ve Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Öğretim Görevlisi, ozguryakin1@gmail.com, oyakin@baskent.edu.tr

ÖZET

Geçmişten günümüze ulaşım yapıları kent kimliğini oluşturan kamu yapıları arasında güçlü bir role sahip olmuşlardır. İstasyon ve gar yapılarının ulaşım ağındaki rollerinin yanında, kent yaşamında ve mimari belleğindeki yeri ve önemi, devlet otoritesi tarafından kimi zaman ideolojik, kimi zaman kültürel, kimi zaman da ekonomik bir araç ya da simge olarak kullanılmıştır. Bu bağlamda Ankara Tren Garınının gelişim ve değişim sürecinin hikâyesi benzeri yapılar arasında kendine özgü bir yere sahiptir. Böyle önemli roller üstlenen yapıların tarih içerisinde oluşum ve değişim sürecini ele almak önemli görülmektedir. Bu kapsamda çalışmada demiryolunun dünyanın başka yerlerindeki ve Osmanlı Devletindeki gelişimi, İstanbul-Ankara demiryolu hattının bir parçası olarak, 19yy.da Ankara'da yapılan ilk istasyon yapısının elde edilme süreci aktarılmıştır. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte oluşan değişim ve bu durumun mimarlığa yüklediği rol tartışılmıştır. İstasyon yapısının bu konjonktürdeki yeri, önemi ve sonrasında Ankara'ya yeni ve çağdaş bir Gar yapılması süreci aktarılmıştır. Ankara Tren Garı'nın karşılık geldiği değerler ve genç Türkiye Cumhuriyeti'nin simgelerinden biri niteliğini kazanmasını sağlayan tarihi süreç ve gelişmeler tartışılmıştır. Sonrasında Türkiye'de demiryolunun arka planda kaldığı yılları ve Yüksek Hızlı Trenlerle bu durumun ortadan kaldırılması süreci incelenmiştir. Bu bağlamda Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'nın yapım süreci, yapının kent ve mevcut Ankara Garı ile kurduğu ilişki tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Simge Yapı, Kent Belleği, Mimari Temsil, Tren İstasyonu

ABSTRACT

Transportation buildings from the past to the present have played a strong role among the public buildings that constitute the urban identity. In addition to the roles of stations in the transportation network, their place and importance in urban life and architectural memory have been used by the state authority as an ideological, sometimes cultural, and sometimes an economic tool or symbol. In this context, the story of the development and change process of Ankara Train Station has a unique place among similar buildings. It is important to consider the formation and change process of buildings that assume such important roles in history. The development of the railway in other parts of the world and in the Ottoman Empire, as a part of the Istanbul-Ankara railway line, the process of obtaining the first station building in Ankara in the 19th century. The change that occurred with the proclamation of the Republic and the role this situation attributed to architecture were discussed. The place and importance of the station in this conjuncture and the process of building a new and modern station in Ankara afterwards were conveyed. Ankara Train Station and the values that correspond to the historical process and improvements to the quality to win one of the symbols of the young Republic of Turkey were discussed. The years when the railway was in the background and the removal process of this situation by the High Speed Rail way movement was investigated. In this context, the construction process of Ankara High Speed Train Station, the relationship of the building with the city and the existing Ankara Station were discussed.

Keywords: Iconic Buildings, City Memory, Architectural Representation, Train Station

1.GİRİŞ

19. yüzyılda endüstrileşmenin yaygınlaşmasıyla birlikte, dünyada gerçekleşmeye başlayan demiryolu atılımının sonucu olarak, köprüler, tüneller, istasyonlar ve gar yapıları gibi ulaşım yapıları, kent kimliğini şekillendiren önemli kamu yapıları arasında yerlerini almışlardır. Tren istasyonu ve gar gibi demiryolu yapıları, ulaşım ağının parçası olmalarının yanında, buldukları kentin prestij ve sembol yapıları olarak da görülmüşlerdir. Stratejik ve/veya coğrafi merkez olma durumundaki diğer birçok kent gibi, Ankara'da da demiryolunun ve demir yolu yapılarının kentin temsil ettiği düşünce ve yaşam biçimine etki ettiği görülmektedir. Bu bağlamda konuya ışık tutması açısından, Ankara'da, Osmanlı döneminde yapılan ilk istasyon yapısı, sonrasında Cumhuriyetin simge yapısı olarak görülen Ankara Tren Garı, en son da Yüksek Hızlı Tren Garı yapılarının incelenmesi ve karşılaştırılmasının yapılması önemli görülmüştür. Bu tartışma mimari proje, fotoğraf, üzerinden aktarılacak ve konjonktürün etkilerinin daha iyi kavranmasına yardımcı olacaktır.

2. DEMİRYOLU VE ULAŞIM YAPILARININ DÜNYA GENELİNDEKİ GELİŞİM SÜRECİ

Endüstri hareketinin sonucu olarak üretimin artması ve çağın gereği olarak, ucuz, güvenilir ve hızlı ulaşım ihtiyacı demir yollarının gelişimine yol açmış, demir yolunun gelişimi de endüstri hareketinin yayılmasını ve gelişmesini sağlamıştır.

Buharla çalışan makinelerin geliştirilmesi ve bu teknolojinin ulaşımında sağlayacağı potansiyeli düşünüp hayata ilk olarak geçiren kişi, İngiliz mucit ve maden mühendisi Richard Trevithick'tir. 1804 yılında Galler'de bulunan, Penydarren'da, buhar gücüyle çalışan lokomotifle 15 km uzunluğundaki hatta yük ve yolcu taşımaya başardı(Şekil 1). Ancak bu günkü anlamda taşımacılık yapılması, ilk olarak 1825'de İngiltere'de Stockton-Darlington demiryolunun faaliyete geçmesiyle gerçekleşmiştir (Erol 2003).



Şekil 1. İlk buharlı lokomotif[<https://museum.wales/collections>]

İzleyen yıllarda kıta Avrupası ve Amerika'da da hızla yaygınlaşmıştır. Böylece üretilen büyük miktarlarda ürünler ve hammaddeler daha kolay taşınabilmiştir, bu gelişmeler demir yollarının stratejik bir unsur olarak önemini her geçen gün arttırmıştır. Ulaşımdaki bu gelişmeler ulaşım yapılarının inşa edilmesi sonucunu doğurmuştur.



Şekil 2. Broad Green Tren İstasyonu [https://en.wikipedia.org/wiki/Train_station]

Dünyada bu günkü anlamda ilk tren istasyonları 1830 yılında İngiltere’de Liverpool/Manchester demiryolu hattında inşa edilmişlerdir (Şekil 2).

3. ANADOLU’DA ULAŞIM YAPILARININ GEÇMİŞİ

Osmanlı devletinin ulaşım sorununu çözme isteği ve İngilizlerin ticari anlayışı, 1851 yılında İskenderiye-Kahire hattıyla demiryolu inşası ve imtiyazlarının İngilizlere verilmesiyle başlamıştır. Anadolu’da demiryollarının geçmişi ise 1856’da, Sultan Abdülmecit döneminde İzmir-Aydın arasında 130 km’lik demiryolu hattının açılmasına dayanır. Demir yolunun imkanları, uluslararası ticareti arttırmış, hammaddenin üretim alanlarından çabuk ve ucuz bir şekilde limanlara veya tüketicilere ulaşmasını sağlayarak ekonomiye hareket getirmiştir. Anadolu’da 1866 hizmete açılan İzmir Basmane Tren İstasyonu, yapımı ve işletmesi yabancılara verilen demiryolu projesinin bir parçasıdır(Şekil 3). Yapı o dönemde yapılan Anadolu’daki diğer istasyonlar gibi Avrupa’daki istasyonlarla benzerlik göstermektedir.

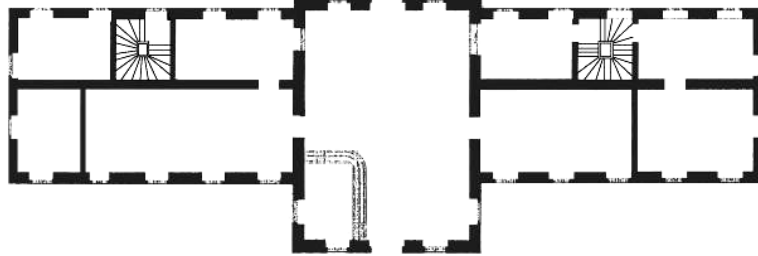


Şekil 3. İzmir Basmane Tren İstasyonu [<https://tr.wikipedia.org>]

3.1 Ankara Tren İstasyonu

İstanbul merkezli imparatorluğun geniş topraklarında kontrolünü tam olarak elinde tutabilmesi için telgraf hatlarıyla birlikte demiryollarının gelişimi önemli bir adım olarak kabul edilir. Topraklarının En uzak köşelerine bile ordunun güvenli ve hızlı ulaşımını sağlamak demiryollarını aktifleştirmenin bir başka sebebi idi. Bu yatırımlar sonucunda vatandaşlar gelişmiş ülkelerdeki insanlar gibi, güven içerisinde ve hızlı bir şekilde seyahat etme imkanına kavuşmuşlardır. Bu imkanların sağlanması için Osmanlı Devleti 1856’dan 1920’lere kadar geçen sürede, Anadolu topraklarında 4136 km demiryolu inşa etmiştir. Bu kapsamda, Ankara Tren İstasyonu da, Alman Deutsche Bank ve Osmanlı Devleti arasındaki anlaşmayla 486 km’lik İzmit-Ankara hattı kapsamında 1891 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından, küçük bir istasyon binası olarak inşa edilmiş ve 1892 yılında hizmete açılmıştır (Yavuz, 2009).

İstasyon, Anadolu Demiryolu Şirketinin hazırladığı projelerin Ankara'ya adapte edilmiş halidir (Şekil 4). 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 bulunmaktaydı, yapının üst katı ise lojman olarak kullanılmaktaydı (Şekil 5). İstasyon binasının yanında direksiyon binası olarak adlandırılan Anadolu Demiryolunun yönetim binası ve lojmanı olarak kullanılan iki katlı yapı yer almaktaydı (Yavuz, 1994).



Şekil 4. Ankara Eski Tren İstasyonu (Zemin Kat Planı).
Kaynak: Araz, 1995.

Bu dönemde yapılan ulaşım yapılarının programlarında lojman yer almaktaydı, çünkü sistemin işlemesi, çalışanların her zaman istasyonda hazır bulunması prensibiyle çalışılmaktaydı.

Binanın sağladığı bu imkan Atatürk'ün Kurtuluş Savaşı yıllarında (Ankara'daki ilk ikametgahı olan Ziraat Mektebi'nden sonra) Meclis binasına yakınlığı ve merkezi konumda bulunması nedeniyle direksiyon binasında kalmayı tercih etmesine yol açmış, böylece direksiyon binası Kurtuluş Savaşı mücadelesinde ve Cumhuriyetin kuruluşunda çok önemli bir işleve sahip olmuştur (Sarıaslan, 2018).



Şekil 5. Ankara Eski Tren İstasyonu (demiryolu cephesi).
Kaynak: Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı, 1937.

3.2 Tren İstasyonundan Cumhuriyetin Simge Yapısına: Ankara Garı

13 Ekim 1923 tarihinde başkent olarak ilan edilen Ankara, Kurtuluş Savaşı sonrası edindiği siyasi güç ve coğrafik konumu nedeniyle küçük bir Anadolu şehrinden, yönetim ve çekim merkezi haline dönüşmüştür. Bu dönemde, Avrupa'daki genel siyasi ideolojik eğilim, monarşiden uzaklaşılması ve ulus devlet kavramının oluşması şeklindeydi. Tekeli'nin (1994) de belirttiği gibi ulus devletin ortaya çıkışı sanayi toplumunun ortaya çıkışı ile yakından ilişkilidir. Sanayinin gelişme göstermesiyle birlikte büyük nüfus hareketlerinin kırsal kesimden kentlere, emek arzı sağlamak için hareket ettiği ve bu kitlelerin yeni düzende aidiyet kazanmasını sağlamak adına ulus devlet kavramı bağlayıcı bir unsur olarak görülmekteydi.

1929 yılına kadar genel olarak liberalist çizgide bir ekonomi politikası izleyen, sanayileşmesini ve kalkınmasını özel sektör eliyle gerçekleştirmeye çalışan



Cumhuriyet yönetimi, dünyanın yeni ekonomik koşullarına, devlet eliyle sanayileşerek ve devletin ekonomi üzerindeki denetimini arttırarak uyum sağlama yolunu tercih etmiştir. Devletçilik ilkesi krize uyum arayışları içinde ortaya çıkmış ve oluşan ideolojik çizgiye eklenmiştir (Tekeli, 1994, s.21).

Siyasal ideolojilerin, gücü elinde bulunduranların, mimarlık akımlarının biçimlenmesinde rol sahibi olması ve mimarlığı bir anlamda siyasal propaganda aracı olarak kullanma durumu tüm dünyada olduğu gibi, Türkiye Cumhuriyeti'nde de tarihsel ve toplumsal bağlamı içinde gerçekleşmiştir. Yapı pratiğine devlet eliyle yapılan müdahaleler belli stratejilerle hayata geçirilmiştir. 1927'lerden sonra çağın gelişmelerinin yakalandığının gösterilmesi amacıyla da yabancı mimarlar aracılığıyla, Modern Mimarlık akımı, kamu yapılarında görülmeye başlamıştır. 1931'den sonra meslek yasalarının çıkarılmasıyla mimarlık mesleğini yapmak için gerekli kriterler, yasalarla belirlenmiş, bu işin eğitimini veren kurumlardan alınan diplomalarla, yerli mimarların, yerel malzemeleri kullanarak modern mimarlık eserleri vermeleri desteklenmiştir (Tankut, 1994, s.23).

Kent ölçeğinde bakıldığında, değişen demografik yapıyla birlikte şehirlerin büyüme ve yeniden inşası, dönemin uluslararası kent planlama pratiği içerisinde gerçekleştirilmeye çalışılmıştır.

Cumhuriyet öncesi Osmanlı kentleri genel olarak, mahallelerin kendiliğinden, iklim, topografya, manzara gibi veriler doğrultusunda organik dokularda var olmuşlardır. Bu anlamda kentler, sokak hiyerarşisi ya da meydanları esas alarak oluşmazlar. Cumhuriyet aracılığıyla yeni bir döneme giren Anadolu şehirlerine Ankara'nın öncülük etmesi hedeflenmiş, bunu gerçekleştirmenin yöntemi olarak planlı imar seçilmiştir. Amaç premodern bir insan topluluğunun modern bir topluma dönüşmesi için gerekli yaşam sahnesini yaratmaktır (Tankut, 1994, s.23).

Muasır medeniyet seviyesine ulaşma kavramını benimsemiş, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin başkentinin giriş kapısı olarak görülen istasyon yapısının, mimari çizgisinin önceki yüzyılın dilini ve havasını yansıtması, aynı zamanda Ankara'nın geçmişe göre çok daha fazla yolculuk yapılan bir yer olması sebebiyle ve eski istasyonun artık yetersiz kalması, yeni bir gar yapısının gerekliliği fikrini doğurmuştur. Yeni gar yapımındaki amaçlardan bir tanesi savaş nedeniyle durma noktasına gelen ekonomiyi canlandırmak için, gelişmiş ülkelere benzer, günün teknik alt yapısıyla Cumhuriyetin gelecek yıllarında hizmet verebilecek öngöründe bir yapı elde etmektir. Türkiye Cumhuriyeti yurttaşlarının, gelişmiş ülkelerdeki çağdaşları gibi, birey olmalarını destekleyecek, sosyalleşebilecekleri, içinde ulaşım yapısı olmasının yanında, kültürel aktivitelerin de yer aldığı, modern kent yaşamını zenginleştirecek ve aynı zamanda bu yaşamın sergileneceği bir içeriğe sahip olan ve halkın özgür iradesiyle serbest ve güvenli ulaşımını sağlayacak yeni gar binası yapılması direktifini, işte bu fikir ve stratejiler ışığında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti adına, dönemin Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya vermiştir. Ankara Gar yapısı için danışman olarak Profesör Blum Almanya'dan çağırılmış, yeni garın büyüklük ve yeri konusunda görüşleri alınmıştır. Yeni garın mimari projelerini hazırlama sorumluluğu, Bayındırlık Bakanlığında çalışmakta olan genç mimar Şekip Akalın'a verilmiştir (Aycı, 2006).

Şekip Akalın tasarım çalışmalarını sürdürürken, dönemin önemli istasyon yapılarını incelemek için Almanya'ya bir gezi yapmıştır. Bazı mimarlık tarihçileri tarafından, bu gezi sırasında Stuttgart tren istasyonunu incelediği ve Ankara Garı için bu yapıdan esinlendiği söylenmekle birlikte, Yavuz'a (2009) göre 1930'ların Modern Mimarlığı zaten tüm dünyada birbirine benzeyen kamu yapıları üretmektedir (Şekil 6 ve 7).



Şekil 6. Stuttgart Hauptbahnhof.

Kaynak: Timeline images 2020

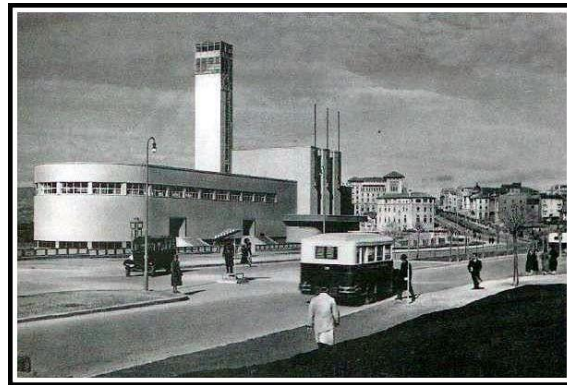
Şekil 7. Düsseldorf Hauptbahnhof.

Kaynak: Timeline images 2020

1930'larda Ankara, Türkiye Cumhuriyetinin siyasal modelinin dekoru olarak görülmekte ve bu perspektiften bakarak, doğu etkisindeki toplum kimliğinden uzaklaşarak, çağdaş yaşam düzenine geçecek Türk toplumunun fiziksel yaşam çevresidir. 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 mekanlarıyla, destek vermek olmuştur. Garın kentin kapısı olma işlevini dikkate alarak gelenlerin, yapıdan çıkınca, coğrafyanın yarattığı çorak ve kurak imajın aksine, peyzaj düzenlemesi yapılmış ve havuzlarla donatılmış Gençlik parkıyla karşılanmaları planlanmıştır. Gençlik parkının yanından geçerek, Meclise, kentin merkezi olan Ulus Meydanına, ana arterlerden biriyle bağlanması sağlanmıştır.

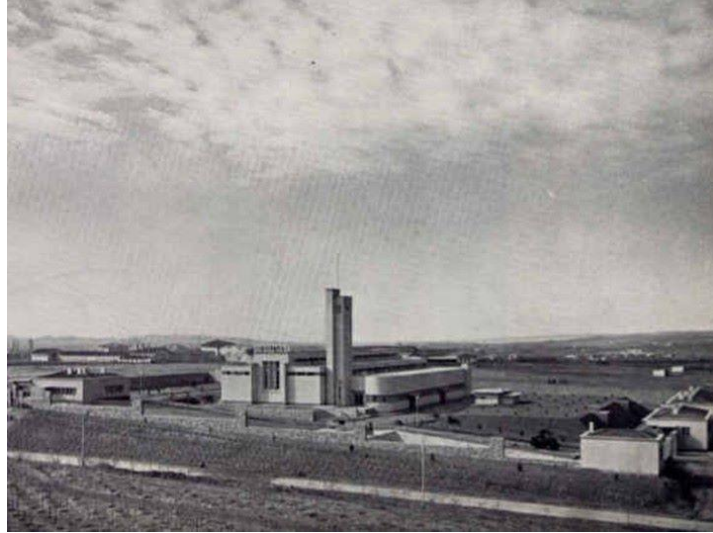
Cumhuriyetle birlikte gelişen yeni anlayışta, bireyin özgürlüğü ve sosyal çevre ile ilişki kavramlarının öne çıkmış olması, mimarın görevleri arasına kentle birey arasında bir aidiyet ilişkisinin kurulmasını sağlamak olarak eklenmiştir. Bu açıdan bakıldığında Gar'ın tanımladığı, Cumhuriyetin hedeflerini temsil eden, kamusal mekan, tarihsel değer ve mimari diliyle bireyin kente dair oluşturduğu belleğin önemli yapı taşlarından biri konumundadır. Bozdoğan'a göre (2015) 1930'larda oluşan bu mimari dili şekillendiren organizasyon sistemleri, basit geometrik kurgular vardı.

Bunların en dolaysız fark edileni, uzun yatay bir bloğu, belirgin bir dikey öğeyle, bir saat kulesi ya da bacayla birleştiren bir kompozisyondu. Yatay bloğun bir ya da her iki ucunu yuvarlaklaştırmak da, belki bir gemi ya da transatlantiğe de uzak anıştırmalarda bulunarak, binanın algılanan modernliğini arttıran ek bir özellikti. 1930'larda Ankara'da yapılmış önemli ve haklarında çok şey yazılmış üç bina bu estetiğin en rafine ifadesini sunar: Sergi Evi(1933), Çubuk Barajı'nın filtre istasyonu (1936) ve yeni garın lokanta-gazinosu(1937) (Şekil 8, 9 ve 10) (Bozdoğan, 2015, s. 199).

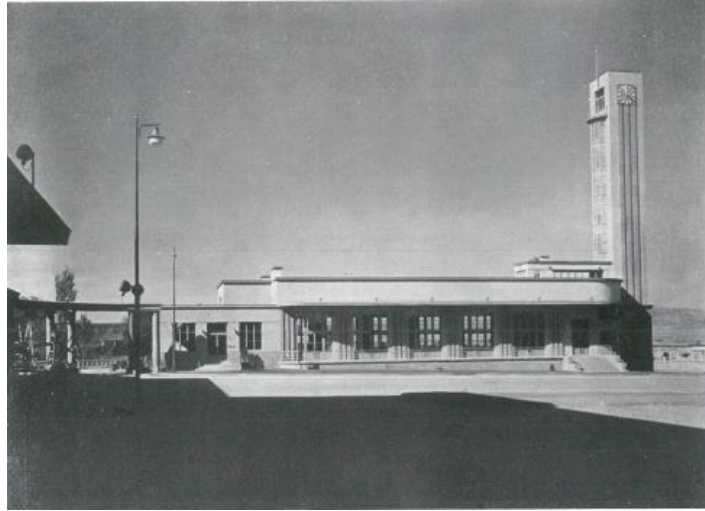


Şekil 8. Ankara Sergi Evi

Kaynak: Bozdoğan, 2015.

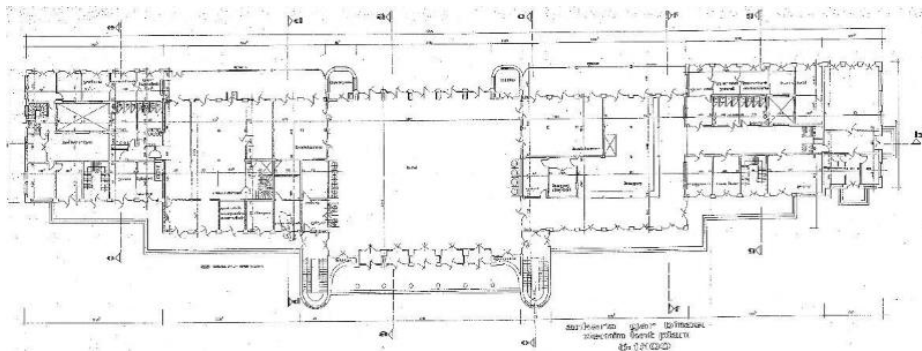


Şekil 9. Çubuk Barajı Su Filtre İstasyonu
Kaynak: Bozdoğan, 2015.

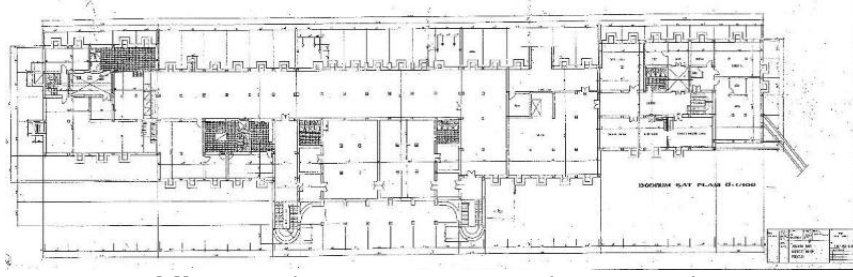


Şekil 10. Ankara Gar Gazinosu
Kaynak: Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı, 1937.

Ankara Garı, önceki istasyon yapısının yıkılmasıyla, eski yapının yerine ve önceki istasyon gibi demiryoluna paralel olarak konumlanmış, uzunluğu yaklaşık 150m, eni 35m olan lineer bir plan kurgusuna sahip betonarme bir yapıdır (Şekil 11, 12).



Şekil 11. Ankara Tren Garı, Zemin Kat Planı.
Kaynak: Sözen, 1984.



Şekil 12. Ankara Tren Garı, Bodrum Kat Planı.
Kaynak: Sözen, 1984.

Döneminin modern mimarlık örnekleri gibi sadelik ve net geometrik formlar, tasarımındaki kütle kararlarında öne çıkmaktadır. Kamu yapılarına özgü anıtsal etki, şehirden giriş cephesinin iki yanındaki, merdiven kuleleriyle ve 10m yüksekliğinde altı adet kolonla vurgulanmıştır. Politik iradenin yaratmaya çalıştığı yeni dönemin yansıması olarak Gar yapısı, devletin gücünü, kalıcılığını, kendi kendine yetebilirliğini vurgulamak amacıyla rasyonel bir çizgide, yerel malzeme ve yerel iş gücüyle inşa edilme kararlılığıyla ele alınmıştır. Bu bağlamda yapıda kullanılan diğer birçok malzemede olduğu gibi, cephe kaplama malzemesi olarak Kayaş ilçesinden çıkarılan, Ankara taşı olarak da adlandırılan, andezit taşı kullanılmıştır (Şekil 13, 14 ve 15). Ana girişteki altı adet kolon Hereke'deki taş ocaklarından getirilmişlerdir. Yapıda yalnızca geniş açıklığa sahip büyük yolcu holünün cam çatısını oluşturmakta kullanılan çelik makas kirişler yurt dışından (Almanya) getirilmiştir (Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı,1937).



Şekil 13. Ankara Garı(Şehir Cephesi).
Kaynak: <http://www.eskiturkiye.net/3288/ankara-tren-gari-1950ler>



Şekil 14. Ankara Garı (Demiryolu Cephesi)
Kaynak: Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı, 1937



Şekil 15. Ankara Garı (Demiryolu Cephesi)
Fotoğraf: Özgür Yakın



Şekil 16. Ankara Garı (Büyük Yolcu Holü)
Kaynak: Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı, 1937

Yapının tamamında izlenen incelikli yaklaşım büyük yolcu holünün tasarım ve inşasında da görülmektedir (Şekil 16 ve 17). Öyle ki, Bayındırlık Bakanlığınca, yolcu holünde

bulunan gişelerin üzerlerindeki duvarlara 22m uzunluğunda 4m yüksekliğinde iki büyük panonda yer almak üzere "İnkılap Kompozisyonları Müsabakası" olarak adlandırılan bir resim yarışması düzenlenmiştir. Bu yarışmanın amacı, Cumhuriyet kazanımlarının anlaşılmasını sağlamak olarak görülmekteydi. Yarışmaya 25 adet eser katılmış birinciliği ressam Nurettin Ergüven kazanmıştır (Şekil 18). İkinciliği Ulus Milli Müdafaa Anıtını da yapan Avusturyalı heykeltıraş Krippel, üçüncülüğü ise Halil Dikmen kazanmış, ayrıca iki çalışma daha ödüle layık bulunmuştur. Ancak bu çalışmalar hiçbir zaman sonuca ulaşip garın duvarlarında yer alamamıştır (Sarıaslan, 1998).



Şekil 17. Ankara Garı (Büyük Yolcu Holü)
Fotoğraf: Özgür Yakın



Şekil 18. Resim yarışması 1. Ödüle layık görülen çalışma.
Kaynak: Sarıaslan, 1998



Şekil 19. Ankara Garı Eski İşletme Müdürlüğü
Fotoğraf: Özgür Yakın

Demiryolları Müzesi olarak bilinen yapı, Atatürk'ün talimatıyla, mimar Kemal Süha Esen tarafından tasarlanmış, 1924 yılında yapılarak istasyon kompleksinin bir parçası haline gelmiştir (Şekil 19). Otel olarak tasarlanan, ancak sonradan işlevi değişen kâgir yapı, bodrum+iki kattan oluşur. Önceleri İşletme Müdürlüğü olarak kullanılan yapı, 1964'ten sonra TCDD'nin tanıtılmasına yardımcı olması amacıyla hizmet veren, Demiryolları Müzesi ve Sanat Galerisi olarak kullanılmıştır. Günümüzde ise müze kapatılmış, yapı bir vakıf üniversitesine devir edilmiştir.

(<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/ankara/gezilecekyer/tcdd-muzes-ve-sanat-galers>)

Sedat Simavi'nin, imtiyaz sahibi olduğu, harf devriminin yayılmasında, 54.000 tirajla, önemli bir katkı sağlayan, Yedigün Dergisi dönemin sosyal ve kültürel yaşamından yansımalar sunan önemli bir kaynaktır. Bu derginin Mayıs 1939'da yayınlanan 325'inci sayısındaki "Avrupa'nın En Modern Garı" başlıklı Ertuğrul Şevket imzalı yazısında:

Türkiye'nin kalbi güzel Ankara'nın yeni garı, bu kalbin atışını tanzim eden, kanlarını etrafa dağıtan canlı bir uzuv gibidir. Ankara'ya ayak basanın karşısına yapısının sağlamlığı, güzelliği ve temizliği ile Yeni Türkiye'nin timsali gibi çıkan gar, yolcunun gözlerini dinlendiren, muhayyesini (düşünü) şehirde göreceği harikalara hazırlayan bir manzara teşkil eder (Şevket, 1939).

Bu yazı ve benzerleri, Ankara'nın ve Gar'ın dönemin koşulları içinde, halkın gözündeki değerinin anlaşılmasına ışık tutmaktadır. Bu değer, Türkiye Cumhuriyeti'nin entelektüel kesimi tarafından da ne kadar benimsendiğini ve Ankara'nın gelişimi ve Gar'ıyla gurur duyulduğunun göstergesi niteliğindedir.

3.3 Yüksek Hızlı Tren Garı

Cumhuriyetin ilk dönemlerinden sonra, demiryollarının ulaşım sistemindeki payı azalmış, karayollarına yatırımlar artmıştır. Bu bağlamda devlet politikasındaki değişim, demiryollarının Ulaştırma Bakanlığı bütçesi içerisindeki rakamsal oranlarından da anlaşılabilir: 1939'da Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin %58'i, 1940'ta %52'si, IMF'yle anlaşmalar imzalayıp, NATO'ya dahil olduktan sonraki tarihler olan 1951'de demiryollarına ayrılan pay Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin %14'ü, 1953'te %10'dur (Sarıaslan, 2007, s.49) Demiryollarının, Ulaştırma Bakanlığı bütçesindeki payının dramatik düşüşü, karayollarına yapılan yatırımlara dönüşürken, gün koşullarında ulaşım politikasında da değişimler olmuş, bireysel ulaşım imkanı artmış, bu imkanlardan yararlanma desteklenmiştir. Ulaşımında karayollarının egemenliğiyle geçen uzun yıllardan sonra, 2000'li yıllarla birlikte dünyada kendisini kanıtlamış, yeni teknolojilerle donatılmış,

yüksek hızlı trenlerin ülkemiz ulaşım ağında da yer almasına karar verilmiştir. Bu kapsamda Ankara'da, yüksek hızlı trenlere hizmet edecek yeni bir gar binası gerekliliği doğmuştur. Günde 50.000 kişinin kullanacağı, halkın teknolojisiyle çağı yakalamış bir ulaşım ağı ile modern dünyadaki ulaşım hız ve sıklığına kavuşması, sosyal ve kültürel etkinliklerin yapılabildiği içeriğe sahip olması hedeflenen yüksek hızlı trenlere hizmet edecek bir gar yapısı elde etme sürecine girilmiştir.

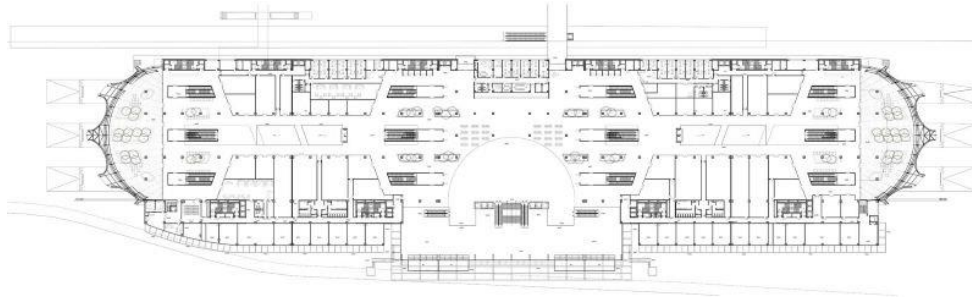
Ankara-İstanbul hızlı tren hattının oluşum süreci bu hattın en önemli parçalarından biri olarak Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı ihalesinin 2013 yılında sonuçlanmasıyla başlamıştır. Yeni gar için, 1937'de inşa edilen mevcut gar yapısıyla, Celal Bayar Bulvarı arasında kalan bölge uygun bulunmuştur (Şekil 20).



Şekil 20. Ankara Garı ve Ankara YHT Garı uydu fotoğrafı.

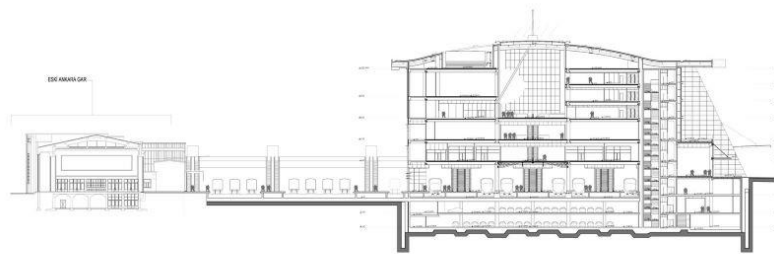
Kaynak: Google Earth Pro, Görüntü tarihi:10/29/2018, 39°56'K 32°50'D

2016 yılında mevcut gar yapısına paralel bir konuma sahip, Yüksek Hızlı Tren(YHT) Garı hizmete girmiştir. YHT Garı, toplam 8 kattan oluşan, yaklaşık 400m uzunluğunda lineer bir yapı formunda, 220.000m² kapalı alan olarak inşa edilmiştir (Şekil 21 ve 22).



Şekil 21. Ankara YHT Garı Planı

Kaynak: <http://www.arkiv.com.tr/proje/tcdd-ankara-hizli-tren-gari/7255>



Şekil 22. Ankara YHT Garı Kesiti

Kaynak: <http://www.arkiv.com.tr/proje/tcdd-ankara-hizli-tren-gari/7255>

Tren perona ulaşmak için yapının içine girmekte, peronların olduğu kotun altında, otopark olarak kullanılan 2 adet bodrum kat yer almaktadır.

YHT Garı eski tren garından farklı olarak, yapım yöntemi olarak yap-işlet-devret modeliyle inşa edilmiştir. Bu yöntemin sonucu olarak, tamamen hizmet amaçlı işleve sahip kamu yapısı tanımından uzaklaşmış,, kısmen ticari bir yatırıma dönüşmüştür. İnşaat anlaşması kapsamında da devletin, yüklenici şirketlere, 14 yıl boyunca, yolcu başına garantili ödeme taahhüdü bulunmaktadır.. Yapının mimarı Ali Osman Öztürk, bu süreci anlatırken, yatırımcıların fizibilite raporlarının sonuçlarına göre, ihalede kullanılan mimari proje üzerinden değişiklik yaptırmak için, kendisinden proje çalışması yapmasını istediklerine değinmektedir. Bu kapsamda projeyi:

Yeni Tren Garı yapısı sadece bir ulaşım yapısı olarak ele alınmamış, kentsel bir merkez olarak planlanmış, bu anlamda ulaşım işlevinin yanı sıra ticaret, yeme içme, konaklama gibi işlevlere yer verilmiştir, şeklinde tanımlanmaktadır (<http://www.atararim.com.tr/tr/proje/yuksekk-hizli-tren-gari>).

Projenin mimarının da belirttiği gibi, aslında kamu yapısında olması beklenmeyen bir figür olarak, yatırımcı projeye dahil olmuş ve Ankara YHT Garı ticari bir yatırım gibi ele alınmıştır. Bu durumun yansımaları, mimarın projeyi ele alış biçiminden, kullanılan malzemelere kadar birçok noktada kendini göstermektedir. Mimari yaklaşım olarak Ankara YHT Garını, 1937'de yapılan Ankara Garına noktasal şekilde, üst geçitle bağlayarak, tarihi gar yapısının yeni yapılan gar ile ilişkisini minimumda tutma kararıyla şekillenmiştir (Şekil 23). Bu yaklaşımla YHT Gar yapısı çevrenin bağlamından, olabildiğince koparılmıştır. Böylece mevcut garın tarihi önemi, oluşturduğu kent belleği ya da mimari dili gibi konuları dikkate almadan, sanki büyük bir boşluğun ortasında, çevrede tarihi ve kültürel bir veri yokmuş gibi, yeni bir yapı tasarlanmıştır (Şekil 24). YHT Garında kullanılan malzemeler ve kullanılış biçimleri, Ankara'da yer alan birçok Alış Veriş Merkeziyle benzerlik göstermektedir.



Şekil 23. Ankara YHT Garı
Fotoğraf: Özgür Yakın

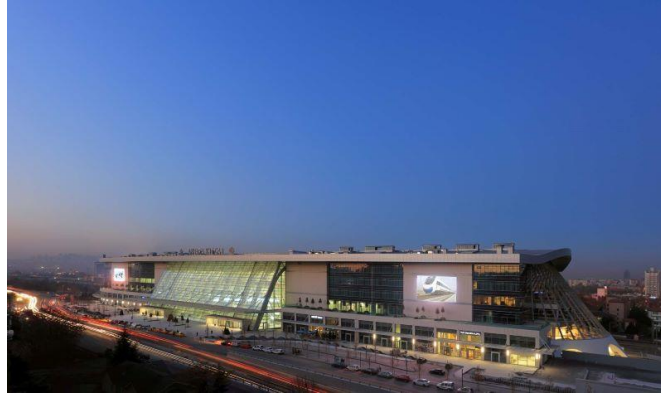


Şekil 24. YHT Garı ve Ankara Garı arasındaki bağlantıyı sağlayan üst geçit
Fotoğraf: Özgür Yakın

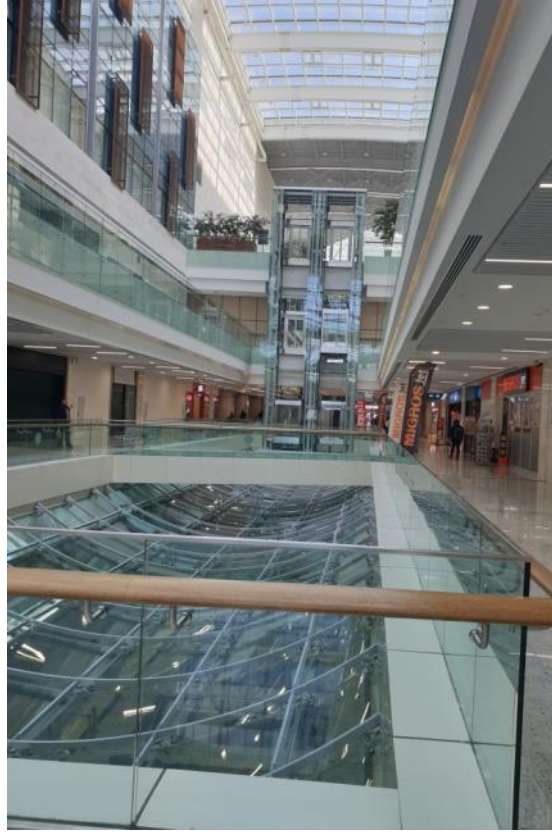


Şekil 25. Ankara YHT Garı
Fotoğraf: Özgür Yakın

Ankara YHT Garı, kentin oldukça önemli arterlerinden biri olan Celal Bayar Bulvarına ana giriş cephesini vermektedir(Şekil 25, 26 ve 27). Yapının konumundan dolayı giriş cephesi yönünde kentle bağ kurduğu ya da kent yaşamını zenginleştiren bir meydan gerçekleşmemiş, ana giriş önünde açık alan düzenlemesi genişçe bir kaldırım olarak kalmıştır.



Şekil 26. Ankara YHT Garı (Celal Bayar Bulvarı Cephesi)
Kaynak: <http://www.arkiv.com.tr/proje/tcdd-ankara-hizli-tren-gari/7255>



Şekil 27. Ankara YHT Garı (Mağazlar)
Fotoğraf: Özgür Yakın

4. SONUÇ

Gar yapıları, işlevleri gereği bir kentin belleğinde önemli yere sahiplerdir. Ankara özelinde ise bu durum diğerlerinden daha da önemlidir, çünkü 1937’de yapılan Ankara Garı ideolojik, sosyal bir devrimin dünyaya açılan kapısı olmasının yanında, modern Türkiye Cumhuriyetinin vitrini görevini yapan birkaç yapıdan biridir.

Ankara garının yalnızca bir ulaşım yapısı olmadığı, temsil ettiği değerler açısından, aynı zamanda bir sembol olma niteliğini başarıyla, yıllarca yerine getirmiş olduğu değerlendirilmelidir. Bu bağlamda yurtdışındaki örneklerde olduğu gibi sembolik değeri olan yapıların kent kimliğindeki izlerini güçlendirmek, bir yöntem olarak ön plana çıkarılarak planlanması, inşası ve hizmete açılması, Ankara YHT Garı kent kimliğine katkı vermek açısından etkin olabilirdi. Yüksek hızlı trenlere hizmet edecek bir gar yapısının inşası, teknik gerekliliklerle ve mevcut gar yapısının yetersiz kalması gibi sebeplerle çağın gereği olarak görülebilir. Ancak bu görüş, eski gar yapısını neredeyse yok sayan, hatta onu ezen bir mimari üslupla gerçekleşmesi anlamına gelmemelidir. Yapının kente kattığı değerden, kullanılan malzemelerine kadar, Ankara YHT Garı kent bağlamından kopuk, bulunduğu çevreyle kurduğu ilişki açısından bakıldığında “yersiz”, gelecek on yıllar için sürdürülebilirliği zayıf bir yapı olarak belleklerdeki yerini alacaktır.

Ekonomik olarak büyük maliyetlerle elde edilebilen projeleri gerçekleştirebilmek için ulaşım yapılarını ek işlevlerle donatmak yöntemi izlenen YHT Garı, önceki bölümlerde yer alan kamu yapısının kent kimliğine, ülkenin, kentin, belleğine özgün bir mimari katkı yapmaktan oldukça uzak kalmıştır. Kamusal işleve sahip yapılarda öncelik, halka hizmet olduğundan, işin ekonomik olarak kârlılığı geri planda kalabilir. 1892’de inşa edilmiş olan Ankara’nın ilk istasyonu yabancılara verilen imtiyazlar ve demiryolu hattının çevresindeki arsaların kullanım haklarının yabancılara devredilmesi açısından değerlendirildiğinde, olumsuzluklar barındırmaktadır. Yüksek Hızlı Tren Garı’nın yapılmasında tercih edilen yöntem olan, yap-işlet-devret modelinde de benzer şekilde kamu yararının önceliği



tartışılır hale gelmektedir. Oysa 1937’de yapılan Ankara Tren Garı her yönüyle dönemin koşulları içerisinde tutarlı ideolojik ve etik değerleri yansıtmaktadır.

Ülkenin ulaşım ağındaki yükü hafifletmek için geliştirilmesi benimsenen YHT Garının tarihi ve toplumsal kültür hafızasındaki yeri tartışmalara sebep olmuştur. Kamu yapısı olmanın getirdiği kentin kimliğini de oluşturan unsurlardan biri olan, Ankara Tren Garının atıl hale gelmesine sebep olan, yeni oluşturulan Yüksek Hızlı Tren Garı’nın ise ana inşaa prensibinden uzak, popülist bir yaklaşıma hizmet vermesi Yüksek Hızlı Tren Garı’nın toplum tarafından yeterince benimsenmemesine yol açmıştır.

Kaynakça

- Akdemir, Z., Keskin, M., (1993). "Gidilen, Geline ve Unutulan İstasyon Yapıları", *Arkitekt Yaşama Sanatı*, sayı.402, s.60-75, İstanbul.
- Araz, M. (1995). Demiryolu ve demiryolu mimarisinin oluşumunda politik kararların etkisi (1856-1950). Yayımlanmış yüksek lisans tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Aycı, M. (2006). Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı 1937 Tıpkı Basım. Ankara: TCDD Genel Müdürlüğü, Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği.
- Aydemir, C. (1993). Türkiye’de Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı ve Bu Konuda İzlenen Politikalar, Yayımlanmış Doktora Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Bozdoğan, S. (2015). Modernizm ve Ulusun İnşası, Erken Cumhuriyet Türkiye’sinde Mimari Kültür. İstanbul: Metis Yayınları.
- Cengizkan, A. (2019). Modernin Saati. Ankara: Arkadaş Yayınevi.
- Düsseldorf Hauptbahnhof. 10.03.2020 tarihinde <https://www.bahnbilder.de/bild/deutschland~bahnhoefe> adresinden erişildi.
- Erol, A. (2003). Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu, M.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul
- Eski Türkiye. (2020). Eski Türkiye web sitesinden 05Mart 2020 tarihinde erişildi: <http://www.eskiturkiye.net/2577/eski-ankara-tren-istasyonu-1930-lar#lg=0&slide=0>
- Özyüksel, M.(1988). Anadolu ve Bağdat Demiryolu, İstanbul: Arba Yayınları.
- Sariaslan, S. (1998). Ankara Garı Resim Yarışması (1937). Ankara: TCDD Yayınları.
- Sariaslan, Ü. (2007). Cumhuriyet Treninden Tanzimat Trenine: Pamukova Dosyası. Ankara: Kritik Kitaplar Yayınları.
- Sariaslan, Ü. (2018). Müzelik yazılar 3-Adresini Arayan Mektup: Bir Müze Onarım Hikâyesi. <http://kentvedemiryolu.com/muzelik-yazilar-3-adresini-arayan-mektup-bir-muze-onarim-hikayesi/>
- Sözen, M. (1984). Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Stuttgart Hauptbahnhof. 10.03.2020 tarihinde <https://timelineimages.sueddeutsche.de/hauptbahnhof-in-stuttgart> adresinden erişildi.
- Şevket, E. (1939). Avrupanın En Modern Garı, İstanbul: Yedigün Dergisi, Sayı:325.
- Tankut, G. (1994). Erken Cumhuriyet Döneminde Şehir Mimarisi "Ankara". Bir Başkent Oluşumu, Ankara, 1923-1950. Bayar Çimen, Ferhat Babacan (Ed.). Ankara:TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Yayınları.
- Tekeli, İ. (1994). Türkiye’de 1923-1950 Dönemi Mimarlığının Toplumsal Siyasal Bağlamı. Bayar Çimen, Ferhat Babacan (Ed.). *Bir Başkent Oluşumu, Ankara, 1923-1950*. Ankara: TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Yayınları.
- Tekeli, İ. (2010). Kent içi ulaşım tarihi yazıları: Toplu eserler (9. Cilt). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Yavuz, Y. (1994). "1923-1940 Arası Ankara’da Mimari." Enis Batur (Ed.). *Ankara Ankara*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.



- Yavuz, Y. (2009). Bina Kimlikleri Söyleşisi-1, Gar Kompleksi. Elvan Altan Ergut (Ed.). TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Yayınları.
- [Eski İstasyon ve Gar fotoğrafları] (1937) Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı. Alâeddin Kırıl Klişe Fabrika ve Basımevi, İstanbul.
- Ankara Garı ve Ankara YHT Garı uydu fotoğrafı. Google Earth Pro, Görüntü tarihi:10/29/2018, 39 56'K 32 50'D
- Ankara YHT Garı Plan. <http://www.arkiv.com.tr/proje/tcdd-ankara-hizli-tren-gari/7255>
- Ankara YHT Garı Kesiti. <http://www.arkiv.com.tr/proje/tcdd-ankara-hizli-tren-gari/7255>
- Ankara YHT Garı Kısmi Plan. <http://www.arkiv.com.tr/proje/tcdd-ankara-hizli-tren-gari/7255>
- Ankara YHT Garı (Celal Bayar Bulvarı Cephesi). <http://www.arkiv.com.tr/proje/tcdd-ankara-hizli-tren-gari/7255>
- İlk buharlı lokomotif. <https://museum.wales/collections/online/object/9db6503b-914e-2b0-95d8-b20a85cb1a19/Trevithicks-Penydarren-locomotive/content/>
- İzmir Basmane Tren İstasyonu. https://tr.wikipedia.org/wiki/Basmane_Gar%C4%B1#/media/Dosya:Basmane_Gar%C4%B1-%C4%B0zmir_-_panoramio.jpg