

CUMHURİYETİN

YAŞAMSAL, MEKÂNSAL ve KENTSEL İZLERİ

ANKARA

ASENA KARTAL

İZMİT

ALMİNA GÜREL

ESKİŞEHİR

AYBİKE KARACAN

SİVAS

MELTEM KURT

İZMİR

ŞEYDA HATİPOĞLU



EDİTÖR

ADİLE NURAY BAYRAKTAR

CUMHURİYETİN YAŞAMSAL, MEKÂNSAL ve KENTSEL İZLERİ ANKARA, İZMİT, ESKİŞEHİR, SİVAS, İZMİR

**Cumhuriyetin Yaşamsal, Mekânsal ve Kentsel İzleri:
Ankara, İzmit, Eskişehir, Sivas, İzmir**

**Editör
ADİLE NURAY BAYRAKTAR**

**Başkent Üniversitesi
2026**

Cumhuriyetin Yaşamsal, Mekânsal ve Kentsel İzleri: Ankara, İzmit, Eskişehir, Sivas, İzmir

Editör: Prof. Dr. Adile Nuray Bayraktar

ISBN: 978-625-92153-3-4

Kapak Tasarımı : Y. Mim. Asena Kartal, Y. Mim. Meltem Kurt

Tasarım: Anıl Bozkurtoğlu

Kapak Görselleri:

Ankara: VEKAM Arşivi.

<https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/AEFA/id/35/rec/4>

İzmit: İzmit Halk Eğitim Merkezi. (t.y.) Halkevi binasının tarihçesi.

https://izmithem.meb.k12.tr/icerikler/tarihce_307998.html

Eskişehir: Atuk, A. (2002). 101 Eskişehir.

Eskişehir Odunpazarı Belediyesi Yayınları.

Sivas: Eski Sivas Resimleri. (2020).

<https://www.sivas.li/>

İzmir: Onlineburak. (t.y.). İzmir Elhamra Sineması fotokart foto Zafer.

<https://www.onlineburak.com/en/product/8276201/izmir-elhamra-sineması-fotokart-foto-zafer>

Yayın Hakkı © Ağustos 2026

Başkent Üniversitesi Geliştirme Vakfı İktisadi İşletmesi

Her hakkı mahfuzdur, bu kitabın yayın işini gerçekleştiren Başkent Üniversitesi Geliştirme Vakfı İktisadi İşletmesi dışında, telif hakkı yasası uyarınca, tümü ya da herhangi bir bölümü, resmi ve yazısı editörünün ve yayımcısının yazılı müsaadesi alınmadıkça tekrarlanamaz, basılamaz, çoğaltılamaz, fotokopi yapılamaz veya kopya anlamı taşıyacak hiçbir işleme tabi tutulamaz.

İÇİNDEKİLER

SUNUŞ	5
Prof. Dr. Adile Nuray Bayraktar	
CUMHURİYETİN TEMSİL MEKÂNI OLARAK ANKARA GAR KOMPLEKSİ.....	6
Y. Mim. Asena Kartal	
MODERN CUMHURİYETİN SANAYİ KENTİ: KOCAELİ(İZMİT)	36
Y. Mim. Almina Gürel	
ESKİŞEHİR’İN ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE SANAYİ ŞEHİRİ OLARAK GELİŞİMİ.....	67
Y. Mim. Aybike Karacan	
MODERNLEŞME SÜRECİNDE SİVAS KENTİNİN GELİŞİMİ	92
Y. Mim. Meltem Kurt	
CUMHURİYETİN KENTLEŞME POLİTİKALARININ İZMİR KENTİNİN PLANLAMA SÜRECİNE ETKİSİ	109
Y. Mim. Şeyda Hatipoğlu	
ÖZGEÇMİŞLER.....	132

SUNUŞ

Prof. Dr. Adile Nuray Bayraktar, Başkent Üniversitesi

Cumhuriyetin Yaşamsal, Mekânsal ve Kentsel İzleri başlıklı kitap Başkent Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Tezli Yüksek Lisans Programı bünyesinde 2023-2024 Akademik Yılı Güz Döneminde MİM 501 Mimarlık Araştırmalarına Giriş dersinde¹ Cumhuriyetin 100.Yılı dolayısıyla öğrenciler tarafından gerçekleştirilen araştırma çalışmalarının bir bölümünden oluşmaktadır². Ankara üzerinden yazılan Cumhuriyet ve aslında modernleşme hikayelerini diğer kentlerden okumalarla nasıl genişletebiliriz sorusuyla harekete geçilen ders kapsamında, Jansen, Prost gibi tanındık isimlerin diğer kentlerde de planlar yapmış olduğunu görmek, Cumhuriyetin sanayileşme politikalarının kentlerin gelişimine olan etkisini kavramak, bu süreçte Atatürk'ün inanılmaz dehası ve enerjisi ile her kentin potansiyellerini öne çıkararak yaptığı kent gezilerini, öngörülerini anlamak bizleri bu kitabı hazırlamak konusunda cesaretlendirdi. Bir yandan kentlerde üretilen yeni ekonomik çözümler, bir yandan ülkede toplumsal değişme üzerine geliştirilen yeni eğitim politikaları; millet mektepleri, halkevleri, köy enstitüleri ve ortaya konulan yaşamsal uygulamalar çok heyecan verici bir araştırma yapılmasına yol açtı. Bu araştırmaların sonuçları 2024 yılında Mimarlar Derneği 1927 bünyesinde açılan bir sergi ve sunuş ile paylaşıldı, sergi sürecinde kitap fikri doğdu ve nihayetinde elinizdeki bu kitap oluştu.

Araştırmayı yapan öğrencilerden bir grubun ısrarlı istekleri sonucunda, yine Başkent Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Tezli Yüksek Lisans Programı bünyesinde 2025 yılında tamamlanan bir yüksek lisans tez çalışmasının³ bir bölümünün de dahil edilmesiyle hazırlanan kitabın asıl niyeti Ankara'da ve Ankara dışında pek çok ilde Cumhuriyet tarafından gerçekleştirilen kentsel, mekânsal ve yaşamsal olağanüstü değişime ve bu değişimin izlerine dikkat çekmektir. Kitap boyunca ele alınan İzmit, Eskişehir, Sivas ve İzmir kentleri, Cumhuriyetin Ankara dışındaki izlerini sürmeye olanak tanırken; Ankara Garı ve çevresi, doğrudan Cumhuriyet ideolojisini kavramayı mümkün kılmaktadır. Cumhuriyetin izlerine Ankara dışından bakmanın bütünlüğü, Ankara'ya içeriden, Gar ekseninden bakıldığında tamamlanmaktadır. Dolayısıyla bu kitap, yalnızca Ankara'nın ve diğer kentlerin dönüşümünü ele almakla kalmamakta, aynı zamanda başkentten diğer kentlere uzanan gelişim stratejilerinin ideolojik arka planını da ortaya koymaktadır. Öte yandan Ankara'nın başkent olarak öncü ve model bir kent olarak işlevini bir kez daha vurgulamak kitabın ikincil niyetidir.

Kitapta Asena Kartal tarafından kaleme alınan "Cumhuriyetin Temsil Mekânı Olarak Ankara Gar Kompleksi" başlıklı yazı tarihi Ankara Garı'nın Ankara'nın gelişimindeki önemli rolünü ve kentin gelişimindeki belirleyici konumunu tartışıyor. Almina Gürel, "Modern Cumhuriyetin Sanayi Kenti: Kocaeli (İzmit)" başlıklı yazıda İzmit kenti üzerinden Cumhuriyetin sanayileşme politikalarına ilişkin önemli bir okuma yapıyor. Aybike Karacan benzer şekilde "Eskişehir'in Erken Cumhuriyet Döneminde Sanayi Şehri Olarak Gelişimi" başlıklı yazısı ile kentin ekonomik yapısı üzerinde duruyor. Meltem Kurt, "Modernleşme Sürecinde Sivas Kentinin Gelişimi" başlıklı yazıda kent merkezi üzerinden bir modernleşme değerlendirmesi yapıyor. Şeyda Hatipoğlu "Cumhuriyetin Kentleşme Politikalarının İzmir Kentinin Planlama Sürecine Etkisi" başlıklı yazısında İzmir'in modern bir kent olarak planlanması üzerinden Cumhuriyetin kentleşme politikalarına dikkat çekiyor.

Kitabın, yapılacak benzer çalışmalar için yol gösterici olacağına ve benzer araştırmalar yapan öğrencileri teşvik edeceğine inanıyorum.

Keyifli okumalar.

2026

Prof. Dr. Adile Nuray Bayraktar

¹ Ders Prof. Dr. Adile Nuray Bayraktar tarafından yürütülmüştür

² Ders kapsamında araştırma yapan diğer öğrenciler ve araştırma başlıkları şöyledir: İlayda Güzelkürk "Gaziantep'te İmalat-ı Harbiye Fabrikası ve Şehrin Değişen Yüzü", Rümeyza Nur Saruhanlı "Cumhuriyetin Mersin Kenti Üzerindeki Etkilerini Mersin Limanından Okumak", Simanur Ulutaş, "Cumhuriyetin Sanayileşme Politikalarının Bursa Kenti Üzerinden İncelenmesi", Dilara Güneş "Morfolojik Yaklaşımla İncelenen Cumhuriyet Dönemi Adana Kent Tarihi: Demiryolu Ulaşımının Etkisi ve Şehir Formunun Evrimi". Araştırma çalışmaları dönem sonunda, Dilara Güneş dışındaki öğrenciler tarafından poster haline getirilmiş, hazırlanan posterler 27 Nisan 2024 tarihinde Mimarlar Derneği 1927'de açılan sergide paylaşılmış, sergi kapsamında öğrenciler tarafından ayrıca sunuşlar yapılmıştır.

³ Başkent Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Tezli Yüksek Lisans Programı bünyesinde 2025 yılında tamamlanan *Palimpsest Kavramı Üzerinden Ankara Gar Kompleksi ve Çevresini Katmanlı Haritalama Yöntemiyle Okumak* başlıklı tez çalışması Prof. Dr. Adile Nuray Bayraktar danışmanlığında yürütülmüştür.

CUMHURİYETİN TEMSİL MEKÂNI OLARAK ANKARA GAR KOMPLEKSİ

Y. Mim. Asena Kartal

GİRİŞ

Ankara'nın başkent oluşu, yalnızca siyasal bir karar değil; aynı zamanda yeni bir mekânsal temsil rejiminin başlangıcıdır. Bu rejimin altyapısını oluşturan demiryolu ağı, başkent fiziksel örgütlenmesinde ve toplumsal yaşamının kurgulanmasında belirleyici bir rol üstlenmiştir. Erken Cumhuriyet Döneminden itibaren demiryolu, bir ulaşım aracı olmanın ötesinde kalkınma vizyonunu, modernleşme ideolojisini ve ulusal kimliği görünür kılan bir araç olarak değerlendirilmiş; Ankara Garı ve çevresi bu bağlamda Cumhuriyetin kentsel, mekânsal ve yaşamsal inşasında merkezi bir konuma sahip olmuştur.

Demiryolu ulaşımının Cumhuriyet ile kazandığı ideolojik anlamı kavrayabilmek için bu teknolojinin küresel ölçekteki dönüştürücü etkisini hatırlamak gerekir. Sanayi Devrimi sonrası 19. yüzyıl ortalarından itibaren demiryolları, kentleri birbirine bağlayan hatlar olmanın ötesinde, toplumsal yaşamı ve kent formunu dönüştüren birer kaldıraç görevi görmüştür. Ulaşımın yaygınlaşmasıyla kentsel doku yeniden örgütlenmiş; istasyon yapıları yalnızca hareket noktaları değil, aynı zamanda dönemin siyasal ve kültürel eğilimlerinin mekânsal temsilleri haline gelmiştir. Bu genel çerçeve, Anadolu coğrafyasında Cumhuriyet ile birlikte yeni bir anlam kazanmıştır. Demiryolu hatları, ulusal bütünleşmenin dayandığı altyapılar olarak yeniden yorumlanmıştır.

Anadolu'da demiryolu ağı ilk kez Osmanlı Döneminde inşa edilmeye başlanmış olsada, gerçek dönüşümünü Cumhuriyetin modernleşme politikaları uyarınca yaşamıştır. “Ülkeyi demir ağlarla örme” hedefi, yalnızca ulaşımın rasyonelleşmesi değil, aynı zamanda ülkenin ekonomik coğrafyasının yeniden kurgulanması ve kamusal temsilin çağdaş bir dille mekâna aktarılması anlamına gelmektedir (Tekeli ve İlkin, 2001)⁴. Bu kapsamda gar yapıları, planlı kentsel gelişmenin anıtsal ve temsili merkezleri olarak ele alınmış; yönetim, kültür rekreasyon ve üretim işlevleri ile bütünleşen yeni bir kent ölçeği tarif edilmiştir.

Bu sürecin en açık izlenebildiği kent, başkent kimliğiyle Ankara olmuştur. Başkent olmasıyla birlikte planlı gelişmeye başlayan kentte, bir yandan Eski Şehir dokusu ile Yeni Şehir arasında mekânsal bir köprü kurulması, öte yandan modern devletin gündelik yaşamdaki tezahürlerinin görünür kılınması amaçlanmıştır. Erken planlama kararları, Garı kentin karşılama vitrini ve tören-yaşam akslarının başlangıcı olarak konumlandırılmış; idari, kültürel ve ekonomik odakların demiryolu çevresinde yoğunlaşmasına imkân tanımıştır. Böylelikle Gar, salt bir terminal değil, kentsel ulaşım sistemiyle yönetim mekânlarını bağlayan stratejik bir eşik haline gelmiştir.

Ankara Gar Kompleksi, mimari dili, sosyal işlevleri ve çevresindeki mekânsal ilişkilerle Cumhuriyetin ideolojik ve kültürel yaklaşımının somut ifadesidir. Modern dili ve kütlesi ile Gar, kamuya açık sosyal tesisleri ve lojmanlarıyla, yeni rejimin gündelik hayata nüfuz eden yüzünü görünür kılar (Tankut, 1988). Aynı zamanda İstasyon Caddesi, Atatürk Bulvarı ve yeşil omurgalarla kurduğu ilişkiler sayesinde kentin temsil mekânları arasında sürekliliği olan bir dolaşım zinciri üretir. Bu zincir, kentin iç ölçekli hareketliliğini olduğu kadar ulusal ölçekte uzanan demiryolu hatları üzerinde kurulan ilişkileri de besleyerek Ankara'yı çok katmanlı bir ağın merkezine yerleştirir. Bu bağlamda Gar, içinde konumlandığı kurumsal ve kentsel bağ ile başkent temsil yetisini üstlenen bir mekân olarak, dönemin ideolojik çerçevesini taşıyan kalıcı bir odak niteliği kazanmıştır.

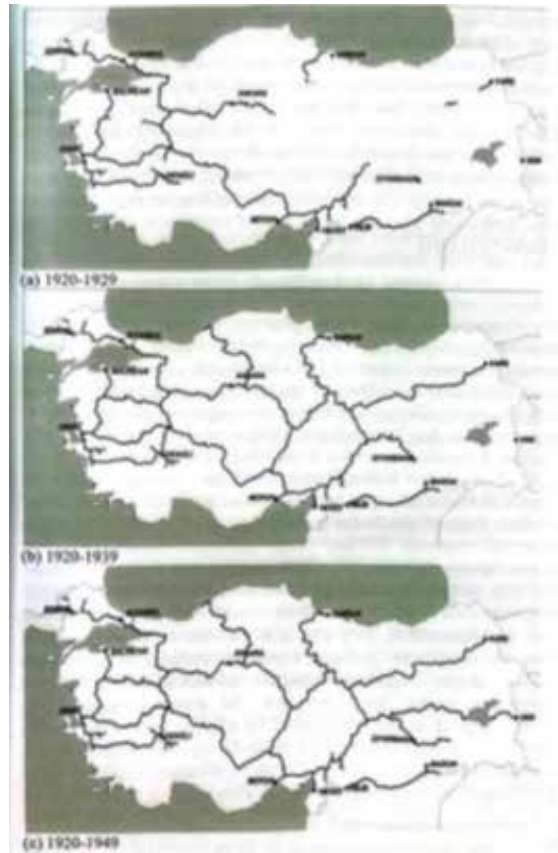
Bu çalışma, Cumhuriyetin izlerini “Ankara dışından” takip eden genel anlatıyı, Ankara'nın içinden ve Gar ekseninden tamamlayıcı bir okumayla desteklemeyi amaçlamaktadır. Ankara Garı ve çevresini merkeze alan bu iç bakış, başkentte modernleşmenin temsil ve örgütlenme biçimlerini görünür kılarken, merkezden çevreye taşınan politikaların başlangıçtaki mantığını ve kılcal ağlarını tartışmaktadır. Osmanlı'nın son durağı olan Ankara Garı, Cumhuriyetin ilk durağına dönüşerek yalnızca yolculukların değil, ulus-devletin mekânsal anlatısının da başlangıç noktasına yerleşir. Bu nedenle Gar Kompleksi, Cumhuriyetin hem fiziksel hem simgesel coğrafyasını anlamak için başlıca anahtarlardan biri olarak değerlendirilebilir.

⁴ “Ülkeyi demir ağlarla örmek” deyişi literatürde Nafia Vekili ve Mühendis Süleyman Sırrı Bey'e atfedilir (Tekeli ve İlkin, 2001). Süleyman Sırrı Bey'in 1925 yılında Erzurum Hükümet Meydanında yaptığı konuşmada demiryolunun bir hükümet politikası olduğunu vurguladığı ve Sivas yönünde ilerleyen inşaatı işaret ettiği düşünülmektedir (Haykır, 2021). “Demir ağlarla” ifadesi, 1933'te 10. Yıl Marşı ile resmi-kültürel hafızaya yerleşmiştir.

Ankara'dan kurulan bu iç bakış, kitabın bütünü içinde taşrada izlenen dönüşümleri bir kaynağa bağlamaktadır. Demiryolu, başkentte oluşturulan ideolojik ve mekânsal çerçeveyi ülke geneline taşıyan ana hat; Ankara Garı ise bu hattın başkentteki kurucu düğümlerinden biridir. Bu çalışma, bu düğümün, tarihsel ve mekânsal katmanlarını çözümleyerek, Cumhuriyetin izlerini okurken başkentteki çıkış noktasını görünür kılmayı amaçlar.

1. CUMHURİYETİN DEMİRYOLU POLİTİKALARI

Osmanlı Döneminde Anadolu'daki demiryolu hatları, büyük ölçüde Avrupa'nın hammadde ihtiyacını düşük maliyetlerle karşılamaya dönük bir mantıkla kurgulanmış; yüksek imtiyazlarla yabancı şirketlere inşa ve işletme yetkileri verilmiştir.⁵ Cumhuriyet kurulduğunda miras alınan 4.112 km'lik ağ, hem yetersiz hem de birbirinden kopuk bir yapı sergilemektedir. Malzeme ve hat açıklıklarındaki uyumsuzluk, gereğinden fazla uzatılan yollar ve yabancılar tarafından işletilen hatlar, işletme güvenliği ve verimlilik açısından sorunlar yaşatmıştır (Yıldırım, 2001). Bu nedenle yeni devlet, ulaşım sorununun çözümünü dönemin en güvenilir sistemi olan demiryolları üzerinden ele almış, hattın standardizasyonu, millileştirilmesi ve planlı genişletilmesi ekseninde bir politika benimsemiştir (Yavuz, 2000). Söz konusu yeniden yapılanma, yalnızca teknik bir tasarruf değil, aynı zamanda ekonomik coğrafyanın yeniden kurgulanması ve ulusal bütünleşmenin altyapısının kurulması anlamına gelmektedir (Şekil 1).



Şekil 1. Cumhuriyet Döneminde demiryolu hatlarının gelişimi (Akgüngör, vd., 2012).

Cumhuriyetin erken dönem iktisat politikaları, ülke içinde ekonomik bütünlüğü sağlamak ve ulusal bir ekonomi yaratmak amacıyla yeniden biçimlendirilmiştir. Bu bağlamda, demiryollarının yalnızca bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda üretim ve tüketim merkezleri arasında sürekli bağlantı kurarak iktisadi dengeyi tesis eden, maliyetleri düşüren ve iç ticareti canlandıran bir altyapı unsuru olması hedeflenmiştir. Genç devlet, sistemi yabancı sermayeden arındırıp ülke çıkarlarını önceleyen bağımsız bir planlama anlayışı ile yeniden şekillendirirken demiryolu, ekonomik kalkınmanın yanı sıra siyasal egemenliğin ve ulusal birlik tasavvurunun taşıyıcısı haline gelmiştir (Yavuz, 2000).

⁵ Anadolu'daki demiryolu girişimlerinin kronolojik başlangıcı, 1850'li yıllarda Sultan Abdülmecit döneminde somutlaşır. Özellikle 1856'da verilen İzmir-Aydın imtiyazı bu sürecin dönüm noktasıdır. Bununla birlikte, İngiltere, en önemli sömürgeci Hindistan'a daha kısa ve güvenli bir hat arayışıyla 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren bölgeye ilgi göstermiştir. İngiliz subayı Francis Chesney, Akdeniz'den başlayıp Hindistan'a Bağdat üzerinden uzanan bir demiryolu projesini gündeme getirerek Osmanlı toprakları üzerinden öngörülen demiryolu projelerini şekillendirmiştir (Sobutay Çoygun, 1996).

Cumhuriyetin demiryolu politikası dört temel hedefe yöneliktir (Yıldırım, 2001);

1. Askeri Hedefler:

Millî Mücadele sırasında demiryolu eksikliği cepheye asker ve mühimmat sevkiyatında büyük zorluklar yaratmıştır. Bu deneyim, Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolunu bir güvenlik ve savunma önceliği olarak öne çıkarmış, yeni hatların inşası ile birlikte coğrafyanın zorlayıcı yapısına rağmen sınır bölgelerine erişim kolaylaştırılarak savunma stratejilerine katkı sağlanmıştır.

2. İktisadi Hedefler:

Cumhuriyetin demiryolu politikası, ülkenin iktisadi kalkınmasını sağlama hedefi doğrultusunda şekillendirilmiştir. Demiryolları aracılığıyla doğal kaynaklara erişimin kolaylaşması, iç ticaretin canlanması ve ihracat imkanlarının gelişmesi öngörülmüştür. Köylerden elde edilen hammaddelerin kentlere, kentlerde üretilen mamul ürünlerin ise kırsal bölgelere ulaştırılmasıyla ulusal pazarın bütünleştirilmesi ve ekonomik yapının homojenleştirilmesi temel hedefler arasında yer almaktadır.

3. Siyasi Hedefler:

Mustafa Kemal Atatürk'e göre demiryolu yatırımları, ekonomik olduğu kadar siyasi birlik aracıdır. "Demir ağlarla örülen" ülke, milletin tek bir yapıda perçinlenmesini simgelemektedir. Bu bağlamda, demiryolları ulus inşa sürecinde stratejik bir rol üstlenmiştir.

4. Sosyo-Kültürel Hedefler:

Cumhuriyetin demiryolu politikası, kültürel etkileşimi artırarak sosyal dönüşüm süreçlerini de hızlandırmıştır. Farklı bölgelerdeki nüfusun hareketliliği artarken, ulaşılabilirlik sayesinde kültürel eşitleme ve sosyal hizmetlerin yaygınlaşması da mümkün kılınmıştır.

Bu politika doğrultusunda, 1923-1940 yılları arasında toplam ağ uzunluğu yaklaşık iki katına ulaşmış, yeni hatlar ile birlikte başkent, ülkenin coğrafi ve lojistik merkezine dönüşmüştür. Ankara, doğu-batı yönünde Kayseri-Sivas-Erzurum hattıyla ülkenin iç bölgelerini birbirine bağlarken; güney yönünde Konya üzerinden Adana limanlarına bağlanarak, sanayi ve tarım ürünlerinin ihracatında kilit rol oynamıştır. Böylelikle demiryolları, bir yandan ulusal bütünleşmeyi pekiştirirken, diğer yandan bölgesel uzmanlaşma dinamiklerini desteklemiştir. Ankara'nın başkent oluşuyla birlikte demiryolu ağı, kentin planlı gelişiminde belirleyici bir etken haline gelmiştir. Başkent için düzenlenen imar yarışmalarında Ankara Garı ve çevresi yalnızca bir ulaşım düğümü değil, kentin fiziksel ve temsili merkezlerinden biri olarak ele alınmıştır. Kurtuluş Savaşı yıllarında üstlendiği stratejik işlevler, 1937'de inşa edilen modern Gar yapısıyla mekânsal bir simgeye dönüşmüştür; Gar çevresinde alınan planlama kararları, Ankara'nın büyüme senaryolarını besleyerek başkent kimliğini güçlendirmiştir (Dedekargınoğlu, 2019).

2. ANKARA'NIN PLANLAMA SÜRECİNDE DEMİRYOLU HATTI, GAR ve ÇEVRESİ

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte yeniden kurgulanan Ankara, yalnızca yeni bir idare merkezi değil, aynı zamanda fiziksel, sosyal ve kültürel boyutlarıyla genç Cumhuriyetin modernleşme vizyonunun temsil mekânı olarak düşünülmüştür. Planlı kent anlayışı doğrultusunda şekillendirilen Ankara'da, eski ve yeni yerleşim alanları arasında mekânsal uyumun sağlanması, çağdaş bir kent yaşamının oluşturulması ve tarihsel-kültürel mirasın korunması temel hedefler arasında yer almıştır (Cengizkan, 2004)⁶. Bu çerçevede Ankara Garı ve çevresi, ulaşımdan öte bir anlam kazanmış; başkent'in mekânsal ve simgesel dönüşümünün odak noktalarından biri olarak ele alınmıştır.

⁶ Eski Şehir ve Yeni Şehir arasındaki ikili yapı, Ankara'nın gelişen kentsel dokusuna damgasını vurmuştur. Bu karşıtlıktan vazgeçilmemesi, bir arada var olan ancak sürekli birbirini ezen ve öğüten bu yapının günümüze kadar taşınmasına neden olmuştur (Cengizkan, 2004). Eski Şehir ve Yeni Şehir her zaman yan yana varlık göstermiş, fakat hiçbir dönemde tam anlamıyla bütünleşememiştir. Bu durum, kentin kimliğinde sürekli bir gerilim yaratmış; mekânsal, sosyal ve kültürel düzeyde kalıcı bir ikilik ortaya çıkarmıştır. Söz konusu ikilik, dönemin edebi eserlerine de yansımıştır. Nitekim Yakup Kadri Karaosmanoğlu'nun *Ankara* romanında, Eski Şehir ve Yeni Şehir ayrımı Selma Hanım'ın yaşam mekânları üzerinden görünür kılınmakta; gündelik hayatındaki dönüşümler, kentsel ikiliğin toplumsal bir yansıması olarak okunmaktadır.

2.1. Lörcher Planı

1924/1925 tarihli Lörcher Planı, Ankara'nın planlı gelişiminde ilk kapsamlı imar tasarısıdır (Şekil 2) (Şimşir, 1991). Bu planda, Eski Şehir ve Yeni Şehir bütünlüğünü kurmak amacıyla Sıhhiye merkezli bir aks önerilmiş; Gar ve çevresi, başkentin prestijli alanı olarak konumlandırılmıştır. Lörcher, hükümet merkezini bu bölgeye yerleştirerek, İstasyon-Meclis-Kale doğrultusunda aksel bir kentsel kurgu önermiştir. Şekil 2'de görüldüğü üzere, demiryolu hattı kenti Eski ve Yeni olmak üzere ikiye ayırmakta; istasyon, endüstri bölgesi ve idari merkez arasındaki bağlantıyı güçlendirmektedir. Bu yaklaşım, yalnızca modern ulaşım sistemini kente entegre etmekle kalmamış aynı zamanda tarihsel ve siyasi sürekliliği mekânda somutlaştırmayı hedeflemiştir (Cengizkan, 2010). Böylelikle Lörcher, ulaşımı teknik bir altyapı olarak değil, Cumhuriyet ideolojisinin süreklilik arayışının bir mekânsal aracı olarak kurgulamıştır (Şekil 2 ve Şekil 3).



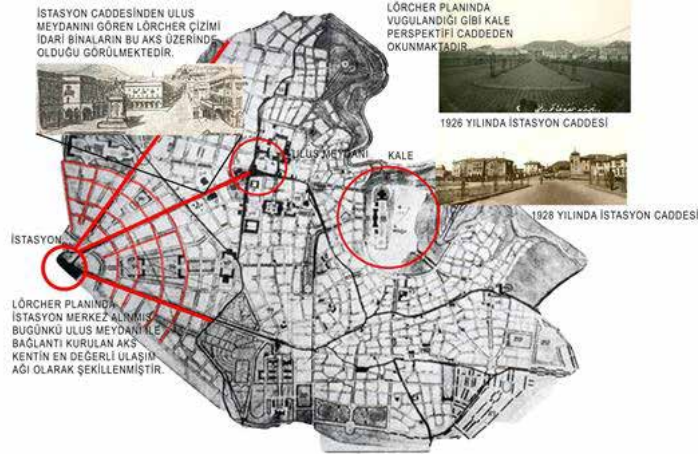
Şekil 2. 1924/1925 Lörcher Planı. Erişim adresi: <https://mimdap.org/dosya/lorcherin-ankarasy/>



Şekil 3. 1924/1925 Lörcher Planı'nda demiryolu hattının mekânsal fonksiyonu (Yazar tarafından düzenlenmiştir). Erişim adresi: <https://mimdap.org/dosya/lorcherin-ankarasy/>

Lörcher'in bir diğer belirleyici önerisi, istasyon çevresinin endüstriyel işlevlerle desteklenmesi olmuştur. Batı yönünde öngördüğü sanayi şeridi, demiryolu omurgasıyla doğrudan lojistik ilişki kuracak şekilde tasarlanmıştır. İstasyondan Ulus Meydanına uzanan aks, idari binalarla bütünleşirken; istasyonun batısındaki sanayi bölgesi ise üretim zincirini doğrudan demiryoluna bağlayacak şekilde konumlandırılmıştır (Şekil 4). Böylece istasyon ve üretim zinciri aynı koridor üzerinde örgütlenmiş, başkentin mekânsal omurgası hem idari hem endüstriyel

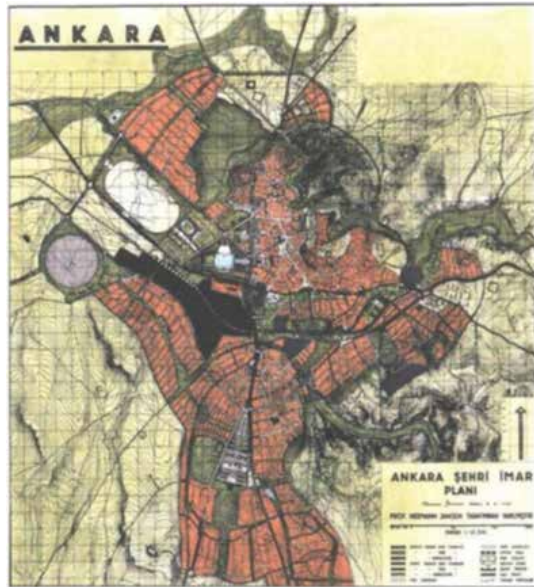
işlevlerle pekiştirilmiştir. Lörcher Planı bütünüyle uygulanmamış olsa da Cumhuriyetin ilk yıllarında istasyon çevresinde küçük atölyeler üzerinden sınırlı ölçekli endüstriyel faaliyetler görülmüştür (Cırık, 2005). Bu yaklaşım, istasyon çevresinin ilerleyen yıllarda bir sanayi kuşağına dönüşmesinin temelini oluşturmuş, aynı zamanda uygulanacak ilk imar planına da altlık sağlamıştır.



Şekil 4. 1924/1925 Lörcher Eski Şehir Planı, istasyonun kentnin odak noktası olduğunu gösteren çalışma (Yazar tarafından düzenlenmiştir). Erişim adresi: <https://mimdap.org/dosya/lorcherin-ankarasy/>

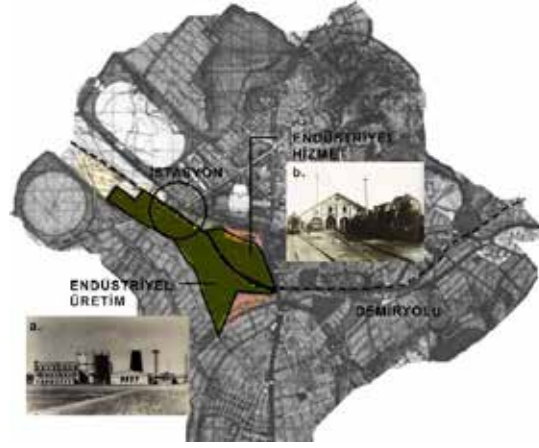
2.2. Jansen Planı

Modernleşme vizyonunun sürdürülebilirliğini sağlayan ikinci büyük müdahale, 1932’de Jansen Planı ile gerçekleşmiştir (Şekil 5). Jansen, başkentin büyümesini “bahçe kent” ilkeleri doğrultusunda yönlendirmiş; kamusal yapıları yeşil omurgalarla ilişkilendirmiştir. Plan kapsamında Gar ve çevresi, yalnızca ulaşım altyapısı olarak değil, aynı zamanda sosyal, kültürel ve ekonomik işlevlerin kesiştiği bir kent parçası olarak değerlendirilmiştir (Söylemez, vd., 2018). Atatürk Bulvarı boyunca şekillenen kamusal aks, Gar ile kesişerek bölgeyi idari merkezlerle bütünleştirmektedir.



Şekil 5. Jansen Planı. Erişim adresi: <https://www.arkitektuel.com/hermann-jansenin-ankara-planı/>

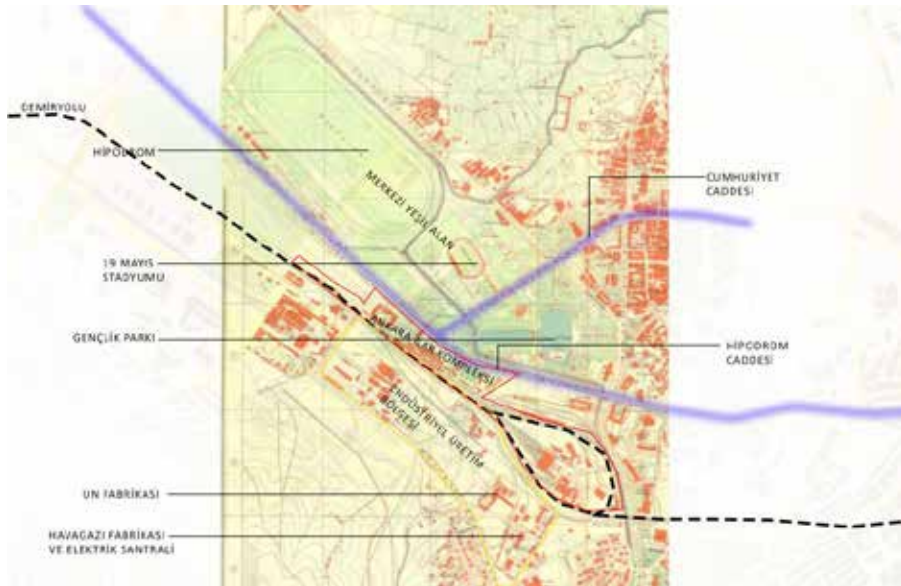
Jansen Planı, Lörcher’in öngördüğü endüstri bölgesini genişleterek istasyonun kuzeyini “endüstriyel hizmet alanı”, güneyini ise “endüstriyel üretim alanı” olarak tanımlamıştır (Şekil 6). Bu düzenleme doğrultusunda, demiryolu hatları kuzeyde depo, ambar ve bakım atölyelerine; güneyde ise Un Fabrikası, Havagazı Fabrikası ve Elektrik Santrali gibi üretim tesislerine doğrudan erişim sağlamaktadır. Böylece istasyon çevresi, Ankara’nın ilk planlı endüstri kuşağına dönüşmüş ve kentin ekonomik yapısında belirleyici bir rol oynamıştır (Cırık, 2005).



Şekil 6. 1932 Jansen Planı ile endüstri bölgesinin oluşumu (Yazar tarafından düzenlenmiştir).

Erişim adresi: <https://www.arkitektuel.com/hermann-jansenin-ankara-planı/>

Öte yandan bölge, yalnızca endüstriyel işlevlerle değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel ihtiyaçları karşılamaya yönelik mekânsal düzenlemelerle de desteklenmiştir. Gençlik Parkı, 19 Mayıs Stadyumu ve Hipodrom'un içinde yer aldığı merkezi yeşil alanlar, kentin modern başkent kimliği doğrultusunda tasarlanmış; toplumsal bütünleşmeyi ve çağdaş yaşam pratiklerini destekleyen kamusal odaklar olarak işlev görmüştür⁷. Gar çevresinde hem endüstriyel üretim alanları hem de merkezi yeşil alanlar birlikte kurgulanmış; bu iki grup, Cumhuriyetin mekânsal vizyonunu farklı boyutlarda temsil etmiştir (Şekil 7).



Şekil 7. 1944 yılında Ankara Gar Kompleksi çevresi (Yazar tarafından düzenlenmiştir).

(Koç Üniversitesi Suna Kırâç Kütüphanesi Dijital Koleksiyonları, AEFA Koleksiyonu, t.y.)

Erişim adresi: <https://librarydigitalcollections.ku.edu.tr/>

2.2.1. Endüstriyel Üretim Alanı

Jansen Planı öngörülerini doğrultusunda istasyonun güneyi “endüstriyel üretim alanı” olarak gelişmiştir. Böylece demiryolu hatları ile güneyde Un Fabrikası, Havagazı Fabrikası ve Elektrik Santrali gibi üretim tesislerine doğrudan erişim sağlanmıştır.

⁷ Jansen Planı, istasyon çevresinde süreklilik sağlayan bir yeşil alan ağı öngörmüştür. Bu sistemde parklar ve spor alanları “merkezi yeşil alanlar” olarak tanımlanabilir. Lörcher Planı’nda öngörülen açık alan yaklaşımı, Jansen tarafından daha bütüncül bir yeşil alan ağına dönüştürülmüş; Ankara İmar Planı’nda Jansen, Gençlik Parkı, 19 Mayıs Stadyumu ve Hipodrom’un bulunduğu bölgeyi “Mesut bir serbest saha zinciri teşkil etmesiyle Ankara, bütün şehirler için numune olabilecektir.” ifadesiyle vurgulanmıştır.

Maltepe Havagazı Fabrikası ve Elektrik Santrali

Maltepe bölgesinde bulunan Havagazı Fabrikası ve Elektrik Santrali, Cumhuriyetin sanayileşme hedefleri doğrultusunda Ankara'da erken dönemde inşa edilen büyük ölçekli endüstri tesislerindendir. Alman Elektrischen Gesellschaft tarafından Werner Issel'in tasarımıyla 1928'de inşa edilen kompleks, dönemin modern mühendislik ve mimarlık anlayışını yansıtmaktadır (Şekil 8). Yerleşkede havagazı üretim ocakları, gazometreler, elektrik üretim üniteleri, işçi lojmanları, su kulesi ve atölyeler gibi yapılar yer almaktadır. Bu yapılaşma demiryoluna yakın konumu sayesinde hem enerji üretimi hem de malzeme taşımacılığı açısından stratejik bir avantaj sağlamıştır. 1929'da faaliyete geçen tesis, kısa sürede, çevresinde yeni endüstri yapılarının gelişmesine de zemin hazırlamıştır.⁸

Zamanla büyüyen kentin merkezinde kalan fabrika, çevresel etkiler ve rant baskıları nedeniyle 1980'lerden itibaren işlevini yitirmiştir. 1989'da kademeli olarak yıkımlar başlamış, kamuoyunun tepkileri üzerine tesis 1996'da "sanayi arkeolojisi örneği" olarak tescillenmiştir. Ancak asbest ve deprem riski gerekçeleriyle 2017'de elektrik üretim tesisleri ve bacalar dâhil birçok yapı yıkılmıştır (Tuzocak, 2022).



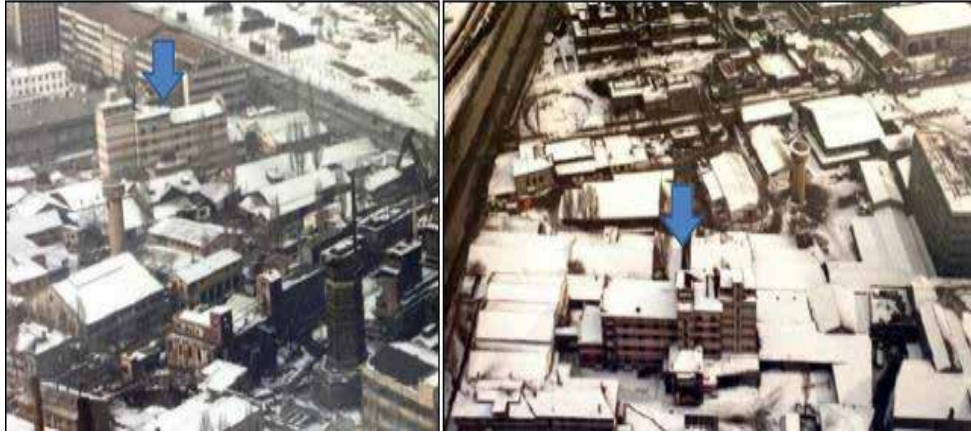
Şekil 8. Maltepe Havagazı Fabrikası ve Elektrik Santrali (Tuzocak, 2022).

⁸ 1929'da üretime geçen Havagazı Fabrikası ve Elektrik Santrali ile birlikte, fabrikanın bir parçası olarak Oksijen Fabrikası da devreye girmiştir. Aynı dönemde, Soğuk Hava Deposu, Buz Fabrikası ve Bomonti Bira Fabrikası gibi farklı endüstri yapıları da kente kazandırılmıştır. Bu tesislerin konum seçiminde, santrale yakınlık önemli bir ölçüt olmuştur. Böylece demiryolu hattı boyunca küçük ölçekli bir sanayi kümelenmesi ortaya çıkmıştır.

Maltepe Un Fabrikası

Maltepe Un Fabrikası, bölgede konumlanan önemli tesislerden biridir. Demiryolu hattına yakınlığı, fabrikanın hem hammadde tedarikinde hem de üretilen ürünlerin dağıtımında lojistik avantaj elde etmesine imkân tanımış; bu yönüyle tesis, dönemin endüstri odaklı kentleşme stratejilerinde kritik bir rol üstlenmiştir.

1930'lu yıllardan itibaren Ankara'nın önde gelen sanayi kuruluşları arasında yer alan fabrikanın üretim faaliyetlerini ne zaman sonlandırdığı kesin olarak bilinmemekle birlikte, 1954 yılında halen üretime devam ettiği dönemin yazılı kaynaklarında belirtilmektedir. 1990'ların başına kadar fiziksel varlığını koruyan yapı, çok katlı plan şeması ve modern mimarlık izlerini taşıyan cephe düzeniyle dikkat çekmiştir (Tuzocak, 2022) (Şekil 9). Ancak fabrika, işlevini yitirmesinin ardından kentsel dönüşüm baskılarıyla karşı karşıya kalmış; ilerleyen yıllarda yıkılmış ve bulunduğu alan alışveriş merkezi ile özel sağlık yapıları tarafından kullanılmaya başlanmıştır. Böylece Cumhuriyetin erken sanayi altyapısının önemli temsilcilerinden biri, endüstri mirası kimliğini kaybederek kentsel bellekteki yerini kaybetmiştir.



Şekil 9. Maltepe Un Fabrikası, 1991 (Tuzocak, 2022).

2.2.2. Merkezi Açık Yeşil Alanlar

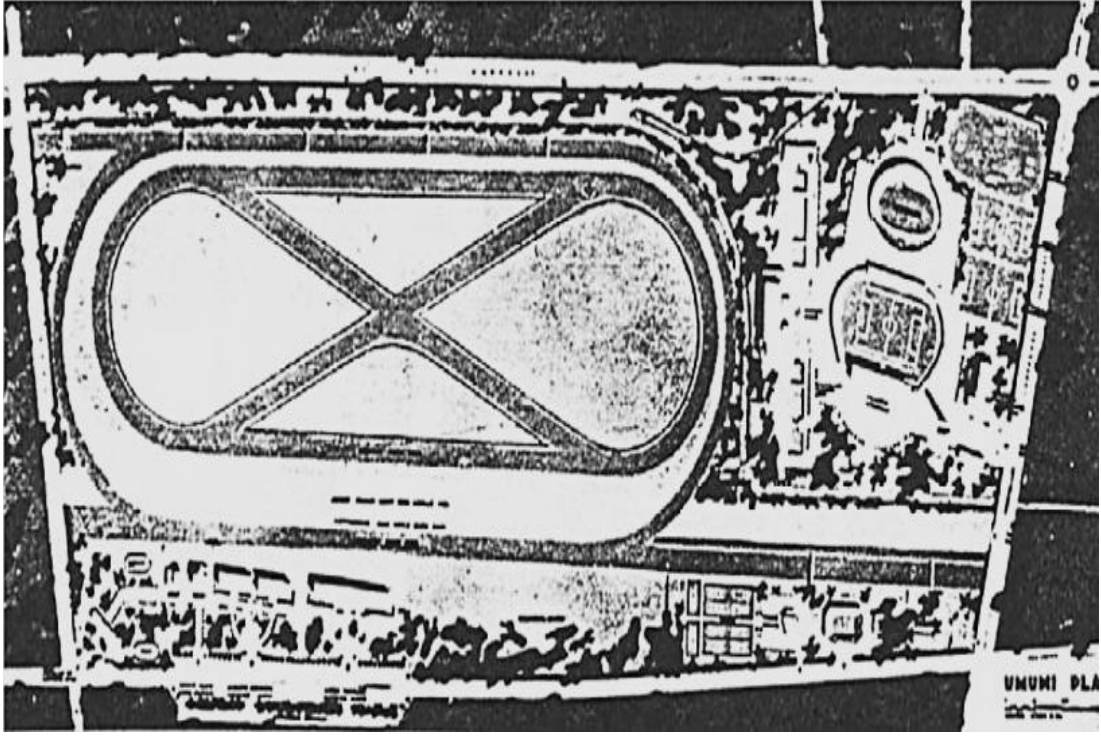
Planlı bir Cumhuriyet başkenti olarak Ankara'da açık yeşil alanlar bir yandan kentlinin rekreatif ihtiyaçlarını karşılarken bir yandan yeni yaşamsal pratiklere ev sahipliği yapmaktadır. Kentsel gelişme sürecinde bir sistem oluşturan bu alanlar Ankara Hipodromu ve 19 Mayıs Stadyumu gibi kentin önemli simgesel yapıları ile birlikte ele alınmıştır.

Ankara Hipodromu ve 19 Mayıs Stadyumu

Cumhuriyetin erken dönem modernleşme sürecinde ulus-devlet ideolojisinin temsil mekânları olarak inşa edilmişlerdir. 1920'lerde at yarışlarının düzenlendiği basit bir pistin bulunduğu alan, 1930'larda modern bir hipodrom ve spor kompleksi olarak yeniden planlanmış; yalnızca spor karşılaşmalarına değil, aynı zamanda resmî törenlere, askeri geçitlere ve kitlesel kutlamalara ev sahipliği yapmıştır (Ülke, 2023).⁹ Bu işlev, yeni başkent in çağdaş kamusal alan ihtiyacını karşılayanın yanı sıra, beden terbiyesi ve kolektif katılım üzerinden Cumhuriyet ideolojisinin gündelik yaşama yansımaları da sağlamıştır.

Jansen Planı'nda öne çıkan yeşil omurgalarla bütünleşen bu alanlar, istasyon çevresinin kentsel önemini artırmıştır. Plan raporlarında "Bir şehrin bir yabancı üzerindeki en önemli etkisi, onun istasyondan görülen manzarasıdır" ifadesiyle vurgulandığı üzere, istasyona yakın konumları, kente gelen yolculara modernleşen Türkiye'nin vitrinini sunmayı amaçlamaktadır (Ülke, 2023). 1933 yılında düzenlenen uluslararası yarışma sonucunda Barosi ve Vietti-Violi'nin projesi birinci seçilmiş, kamulaştırma çalışmalarının ardından 1934'te başlayan inşaat 1938'de tamamlanmıştır (Şekil 10) (Saner, 2014).

⁹ 1920'li yıllardan itibaren Ankara'da at yarışlarının düzenlendiği bilinmektedir. Bu yarışların Kurtuluş Savaşı yıllarında dahi sürdüğü ve toplumu bir araya getirerek moral sağlayan bir şenlik niteliği taşıdığı anlaşılmaktadır. İlk at yarışlarının istasyon yakınındaki bir pistte yapıldığı, bu alanın ise daha sonra Hipodrom'un inşa edildiği alanla örtüştüğü tahmin edilmektedir (Saner, 2014).



Şekil 10. Vietti-Violi tarafından hazırlanan Hipodrom-Stadyum ve diğer spor alanları projesi (Saner, 2014).

Ancak, 1957’de yeni plan kararları ile alanın bütünlüğü bozulmuş, Ankara Hipodromu ve 19 Mayıs Stadyumu kentsel arterlerle birbirinden ayrılmış ve mekânsal süreklilikleri zayıflamıştır. Bu bölünme, zaman içinde hipodromun işlevini yitirmesine ve kamusal yaşamdan çekilmesine yol açmıştır (Saner, 2014).¹⁰ Bugün alan, “Hipodrom Caddesi” adıyla kentsel hafızada yaşamaya devam etmekte; mekânsal süreksizliklere rağmen tarihsel olarak önemini korumaktadır (Şekil 11 ve Şekil 12).



Şekil 11. Hipodrom’da resmi geçit töreni, 1938 (Ülke, 2023).

¹⁰ Spor alanları, Atatürk Kültür Merkezi (AKM) projesiyle farklı işlevler üstlenmiş; 2018’de açıklanan Başkent Millet Bahçesi projesiyle ise alan tamamen yeni bir kimliğe bürünmüştür. 19 Mayıs Stadyumu’nun yıkılarak yerine çok büyük ölçekli bir spor kompleksinin inşa edilmeye başlanması yıkım sürecinin son halkasıdır.



Şekil 12. 19 Mayıs Stadyumu, 1936 (VEKAM Arşivi). Erişim adresi: <https://vekam.ku.edu.tr/kutuphane-arsiv/>

Gençlik Parkı

Cumhuriyetin erken dönem modernleşme politikalarının bir sonucu olarak inşa edilmiş olup, Ankara'nın merkezi yeşil alan sisteminin en önemli unsurlarından biridir. Yeni başkent için planlanan bu park, kente modern bir yaşam alanı kazandırmayı ve halkın sosyal ihtiyaçlarını karşılamayı amaçlamaktadır. Jansen Planı'na uygun şekilde tasarlanan park, aynı zamanda Ankara'ya trenle gelen ziyaretçiler için kentin ilk görünümünü şekillendiren bir "karşılama mekânı" olmuştur.¹¹ Ancak Jansen'in önerileri ekonomik gerekçelerle uygulanmamış, Theodore Leveau tarafından hazırlanan proje hayata geçirilmiş ve 1936'da başlanan parkın inşası 1943'e kadar sürmüştür (Şekil 13).¹² Parkın açılışı, simgesel bir tarih seçilerek, 19 Mayıs 1943'te Gençlik ve Spor Bayramı'na denk getirilmiştir (Altındağ, 2023).

Gençlik Parkı, açıldığı dönemde göletleri, yeşil peyzajı ve dinlenme alanlarıyla modern bir kent parkı olarak kullanılmış; aynı zamanda Ankara'nın sosyal hayatına canlılık katmıştır. Ancak 1950'lerden itibaren değişen politikalar doğrultusunda parkın kullanımı değişmiş; ticaret ve eğlence işlevlerinin ağırlık kazandığı bir hal almıştır. Bu süreçte park, eğlence merkezi kimliği kazanmış; 1970'lerden itibaren ise bakım eksiklikleri ve fiziksel yıpranmalar nedeniyle eski önemini giderek yitirmiştir¹³.



Şekil 13. Gençlik Parkı'nın havadan görünümü, 1953.

Erişim adresi: <https://rayhaber.com/2023/05/tarihte-bugun-ankarada-genclik-parki-torenle-acildi/ankarada-genclik-parki-torenle-acildi/>

¹¹ Jansen, Ankara İmar Planı'nda Gençlik Parkı'ndan "Gençlik Parkı, çok yeni, Ankara'nın iklimine çok uygun bir esasa istinaden düşünülmüştür. İstirahat arayanın çok aradığı fakat bugün için bulamadığı gölgeli ağaçlık buranın kuruluşunda esas olarak tutulmuştur. Büyük serbest sahalardan ziyade çok gölgelik temini için fidan, ağaç yerleştirilmeye çalışılmıştır. İkinci düşünülmüş esas da şehrin fevkalade manzarasını park ve ağaçlıklarla güzelleştirmektir, Gençlik Parkı, ileride istasyondan gelenlere ilk büyük tesiri yaparak şehrin "hoş geldin" selamını verecektir." şeklinde söz etmektedir.

¹² Jansen, 1936'da Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'ya gönderdiği mektupta, Leveau'nun planının kendi projesine benzerliği nedeniyle itirazda bulunmuş ve bu konuda tüm haklarını saklı tuttuğunu ifade etmiştir (Altındağ, 2023).

¹³ 2000'li yıllarda yeniden düzenleme girişimleri olsa da, yapılan müdahaleler özgün mekânsal kimliğin korunmasını sağlayamamıştır. Havuz çevresindeki bazı unsurların kaldırılması, yeni yapılar ve sert zemin uygulamaları, parkın tarihsel dokusunu büyük ölçüde zayıflatmıştır. Bugün Gençlik Parkı, Cumhuriyetin modern kent parkı kimliğini tam anlamıyla sürdüremese de, Ankara'nın kentsel belleğinde simgesel bir yere sahip olmaya devam etmektedir.

Sonraki yıllarda hazırlanan imar planları Ankara'nın gelişim yönünü batıya kaydırmayı ve yeni ulaşım sistemlerini entegre etmeyi hedeflemiş olsa da, Ankara Garı ve çevresi Erken Cumhuriyet Döneminde kazandığı merkezi rolünü korumuştur. Gar ve çevresi, sanayi tesisleri, kamusal yapılar ve rekreasyon alanlarıyla birlikte yalnızca bir ulaşım merkezi değil, aynı zamanda modernleşme ideallerinin mekânda somutlaştığı bir odak anlamındadır. Farklı dönemlerde değişen planlama önceliklerine rağmen bu bölge hem kentsel sürekliliğin hem de Cumhuriyetin mekânsal vizyonunun en belirgin temsil alanlarından biri olmayı sürdürmektedir.

3. ANKARA GARI'NIN YAPISAL ve MEKÂNSAL GELİŞİMİ

Osmanlı Döneminde, istasyon ve çevresi askeri ve lojistik açıdan stratejik bir öneme sahiptir. Kurtuluş Savaşı sırasında asker ve malzeme taşımacılığı, yaralıların taşınması gibi faaliyetlerle bu bölge önemli bir merkez haline gelmiş ve kentin tarihinde derin izler bırakmıştır (Dedekargınoğlu, 2019). Ankara'nın başkent olması ve Cumhuriyetin ilanıyla birlikte istasyon, kentin mekânsal ve ideolojik kimliğinin önemli bir unsuru olmuş, bu dönemde demiryolu sistemi, ekonomik kalkınma, milli güvenlik ve ulusal bütünlüğü desteklemek üzere millileştirilmiş ve yeniden yapılandırılmıştır (Yıldırım, 2001). İstasyon Caddesi ve çevresi, planlı kentleşme çalışmalarının bir parçası olarak yeniden düzenlenmiş, modernleşme vizyonuna uygun ticari ve sosyal alanlarla desteklenmiştir (Tunçer, 2014).

İstasyon ve çevresinde farklı dönemlerde inşa edilen yapılar, büyük ölçüde yerleşkenin bütünlüğünü korumuş, farklı mimari temsillere sahip bu yapılarla yeni bir çevre oluşturulmuştur. Ancak süreç içinde yerleşkede ve yapılarda çeşitli değişim ve dönüşümler yaşanmıştır.

Yerleşkede ilk değişim, 1892'de Otto Kapp tarafından inşa edilen eski istasyon binasının, artan ihtiyaçlara cevap veremediği gerekçesiyle yıkılmasıyla yaşanmış, yerine Cumhuriyet ideolojisini yansıtan modern bir gar binası yapılmıştır (Sezginalp, 2020) (Şekil 14). Şekip Akalın tarafından tasarlanan ve 1937'de inşa edilen Ankara Garı, dönemin modern mimari anlayışını hem işlevsel hem de estetik açıdan temsil etmektedir (Baturayoğlu Yöney ve Altan, 2023). Süreç içinde Ankara Garı odağında gelişen alan çok katmanlı bir kentsel mekâna dönüşmüştür. Tablo 1, yerleşkenin sınırlarını ve içerisindeki yapıların tarihsel ve güncel işlevlerini açıklamaktadır.



Şekil 14. Eski Ankara Garı (Civelekoğlu, 2013).

Erişim adresi: <https://lcivelekoglu.blogspot.com/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html>

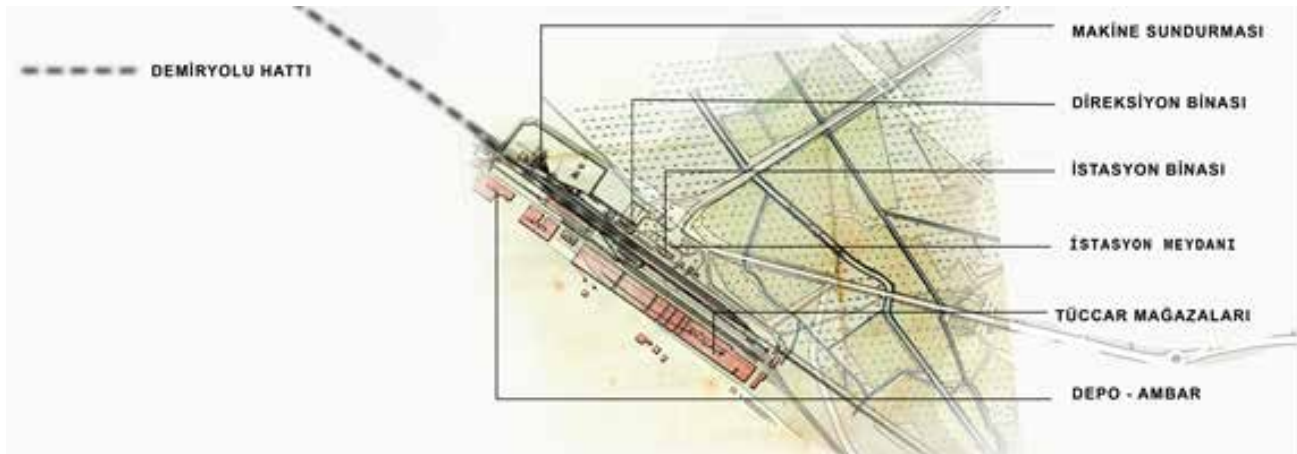
Tablo 1. Yerleşke içerisindeki yapılar ve işlevleri (Altın, 2019).

	Yapı Adı	Yapım Tarihi	Mimarı	Güncel İşlevi
1	İstasyon binası	1892	Otto Kapp	Yıkılmıştır
2	Direksiyon binası	1892	Almanlar tarafından yapıldığı ifade edilmektedir.	Müze
3	Ankara Oteli	1924	Kemal Süha Esen	Eğitim binası
4	2. Bölge Müdürlüğü	1928	Mimar Kemaleddin	Eğitim binası
5	Gar binası	1937	Şekip Akalın	Tren İstasyonu
6	Gar Gazinosu	1937	Şekip Akalın	Restoran
7	TCDD Genel Müdürlük binası	1941	Bedri Uçar	Yönetim binası
8	Lojmanlar	1930 1940	Almanlar tarafından yapıldığı ifade edilmektedir.	Eğitim Binaları

3.1. Osmanlı Döneminde İstasyon Yerleşkesi ve Yapılar

Osmanlı Döneminde Ankara'ya ulaşan demiryolu, son durak olarak işlev görmesine rağmen, dönemin modernleşme adımlarının önemli bir simgesi olmuştur. 1892 yılında inşa edilen Ankara İstasyonu ve Direksiyon binası, yerleşkenin merkezini oluştururken, çevresinde makine sundurması, tüccar mağazaları, depolar ve ambarlar gibi yapılar yer almaktadır. Bu yapılaşma, istasyonun önünde bir meydan yaratmış, alan sosyal ve lojistik bir merkez haline gelmiştir. Ankara istasyon alanı, Osmanlı Döneminden itibaren kesintisiz bir şekilde işlevini korumuştur.

Bu süreçte, demiryolu politikalarındaki gelişmeler, hattın Erzurum'a kadar uzatılmasını sağlamış ve Ankara'nın demiryolu ağı içinde stratejik bir bağlantı noktası olarak önemini artırmıştır. Osmanlı Döneminde son durak olan Gar Kompleksi, bölgedeki tarihsel katmanlardan biri olarak öne çıkarken, ulaşım teknolojilerinin gelecekteki düzenlemeler için burada şekillenmiş olması, alanın ulaşım açısından önemli bir kesişim noktası haline gelmesine katkıda bulunmuştur. Şekil 15'te, Osmanlı dönemine ait yapıların konumları gösterilmektedir.¹⁴ Direksiyon binası, Osmanlı döneminden günümüze ulaşan ve bu süreçteki işlev farklılıklarıyla alanın çok katmanlı özelliğini ortaya koyan önemli bir yapı olarak anlaşılmaktadır.



Şekil 15. Osmanlı Döneminde İstasyon Yerleşkesi (Yazar tarafından düzenlenmiştir).

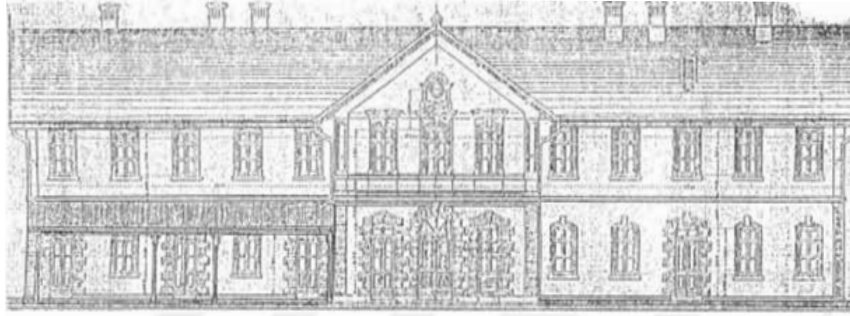
(Koç Üniversitesi Suna Kırış Kütüphanesi Dijital Koleksiyonları, t.y.)

Erişim adresi : <https://librarydigitalcollections.ku.edu.tr/>

¹⁴ Görselde yer almayan yapılar, mevcut kaynaklarla ve verilerle tespit edilememiştir.

İstasyon binası (1892)

Giriş kat ve 1. kattan oluşan iki katlı yapının ortasındaki geniş kütlede yolcu holü, orta kütlelinin iki yanında simetrik şekilde yer alan kanatlarda idari bölümler bulunmaktaydı. 1892’de Otto Kapp tarafından tasarlanmış olan yapının üst katı lojman olarak kullanılmıştır (Yakın, 2021) (Şekil 16).



Şekil 16. Ankara istasyon binası ön görünüş (Sezginalp, 2020).

31 Aralık 1892 tarihinde Anadolu Şimendiferi, görkemli Hoş Geldin Takı ile coşkuyla karşılanarak ilk kez Ankara’ya girmiştir (Şekil 17). Trenin gelişinin heyecanı ile kent, karşılama gününe günler öncesinden hazırlanmış ve trenin geçeceği yollardan görünen yapıların cepheleri yenilenmiştir. Dönemin Ankara Valisi Abidin Paşa’nın özel daveti ile Ahmet Fehim Efendi’ye Ankara Kalesine Osmanlı Arması yapımı görevi verilmiştir (Şekil 18). 1. Sınıf gar niteliğine uygun şekilde tasarlanan yapı bazı kaynaklara göre “bozkır ortasında bir kasaba” için değil, yüzyıllar boyunca ticaret başkenti olan ve önemli kesişim yollarına sahip bir kente hizmet etmek amacıyla kullanılmaya başlanmıştır (Aycı, 2012).



Şekil 17. Hoş geldin takı ile ilk treni karşılayan Ankara halkı, solda istasyon binası (Civelekoğlu, 2013).

Erişim adresi: <https://lcivelekoglu.blogspot.com/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html>



Şekil 18. Ankara Kalesi'nin duvarına Ahmet Fehim Efendi tarafından resmedilen Osmanlı Tuğrası (Civelekoğlu, 2013).

Erişim adresi: <https://icivelekoglu.blogspot.com/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html>

Direksiyon binası (Atatürk Konutu) (1892)

1892'de İstasyon binası ile birlikte kompleksin bir parçası olarak inşa edilmiştir. Yapı bugüne kadar farklı birçok işleve cevap vermiş olsa da en önemli işlevini Kurtuluş Savaşı döneminde üstlenmiştir. Bu dönemde, Gazi Mustafa Kemal tarafından komuta merkezi ve ülkenin geleceğine yön veren kararların alındığı Atatürk Konutu olarak kullanılmıştır.

Yapı aynı hat üzerinde bulunan diğer istasyon yapıları ile mimari açıdan birçok benzer özellik göstermektedir. Yarım bodrum kat üzerine iki katlı olarak tasarlanmış ve giriş doğrultusuna göre simetrik planlanmış olan yapıyı oluşturan iki dikdörtgen birimden biri ana birim diğeri ise yan birim olarak adlandırılmaktadır. Ana birimde iki, yan birimde iki olmak üzere yapının dört girişi bulunmaktadır (Akın, 2001). Üçgen alınlık, çıkmalar, pencerelerin üzerinde tasarlanan kilit taşları ve basık kemerler ile yapının cephesi İstasyon binası örneğinde olduğu gibi hem Avrupa hem de Osmanlı izlerini taşımaktadır (Şekil 19).



Şekil 19. Direksiyon binasının bulunduğu bir kartpostal (VEKAM Arşivi).

Erişim adresi: <https://vekam.ku.edu.tr/kutuphane-arsiv/>

Direksiyon binası, Kurtuluş Savaşı'na kadar yalnızca kendi işlevinde kullanılan bir yapıdır (Yavuztürk, 2017). Kurtuluş Savaşı yıllarında ise tarihi bir görev üstlenmiş ve üst katındaki çalışma odasında bir tarih yazılmıştır.¹⁵ Yapı, 27 Aralık 1919 tarihinde Atatürk'ün Ankara'ya gelişi ile Başkomutanlık Karargâhı ve Atatürk Konutu olarak kullanılmış, 1919-1922 yılları arasında Kurtuluş Savaşı'nın harekât planlarının hazırlıklarına ve 1921'de Fransızlarla yapılan anlaşmanın görüşmelerine ve imza törenine ev sahipliği yapmıştır. 1964'e kadar; İstasyon binası, otel, karakol ve Demiryolları Muhasebe Müdürlüğü gibi farklı işlevlerde kullanılmış olan yapı, aynı yıl müzeye çevrilmiş olup, halen Milli Mücadele Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi olarak kullanılmaktadır (Altın, 2019) (Şekil 20).



Şekil 20. Direksiyon binası (Yazarın kişisel arşivi, 2025).

İstasyon Meydanı

Meydan, Ankara İstasyonu'nun yapılmasıyla birlikte önemli bir kentsel alan olarak şekillenmeye başlamıştır. Osmanlı Döneminde meydan, İstasyon binasının önünde yer alan ve at arabalarının yükleme ve boşaltma yaptığı, öncelikli olarak lojistik işlevlerin görüldüğü bir merkez işlevindeydi (Dedekargınoğlu, 2019). Bu dönemde meydanın tasarımına yönelik kamusal alan anlayışı olmamasına rağmen, lojistik kullanımıyla Osmanlı'nın kentsel altyapısında önemli bir yer edinmiştir. (Şekil 21).



Şekil 21. İstasyon Meydanında at arabaları (VEKAM Arşivi).

Erişim adresi: <https://vekam.ku.edu.tr/kutuphane-arsiv/>

¹⁵ Milli Mücadelede Karargâh Merkezi ve Atatürk Konutu olarak kullanılan bu binada Mustafa Kemal Atatürk, "Hâkimiyet kayıtsız şartsız milletindir" sözünü söylemiş, 23 Nisan 1920'de TBMM'nin açıldığı günün akşamı, her yıl "Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı" olarak kutlanması kararı verilmiş, 20 Ekim 1921'de Fransız devleti temsilcisi ile TBMM Hükümeti adına Mustafa Kemal Atatürk arasında "Ankara Antlaşması" müzakereleri yapılmıştır. Binada; Pozantı ve Adana'nın Fransızlardan tahliyesine karar verilmiş, TBMM'nin ilk teşekkülü kararlaştırılmıştır. (Direksiyon binası Müzesi, Ankara, Türkiye)

Kurtuluş Savaşı döneminde, İstasyon Meydanının stratejik önemi daha da artmıştır. Ankara'nın komuta merkezi olmasıyla birlikte meydan, askeri sevkiyatlar için kritik bir üs haline gelmiştir. Batı Cephesi'ne asker ve mühimmat sevkiyatı yapılırken, yaralı askerler ve malzemeler bu meydan üzerinden taşınmıştır (Dedekargınoğlu, 2019). Bu süreç, meydanı Ankara'nın kent tarihi açısından yalnızca fiziksel bir açık alan olmanın ötesinde, sembolik bir kamusal alan haline getirmiştir.

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte, İstasyon Meydanı yeniden ele alınmıştır. Planlama süreci boyunca meydan, Cumhuriyetin modern kimliğini yansıtacak şekilde yeniden düzenlenmiş, tramvay hatları, yeşil alanlar, havuzlar ve sütunlarla estetik ve işlevsel bir odak noktası haline gelmiştir (Şekil 22). Bu düzenlemelerle, İstasyon Meydanı, ideolojik bir anlam kazanmış; kentin yeni başkent kimliğiyle kurduğu simgesel bağ sayesinde alanın yeni bir katmanını oluşturmuştur.

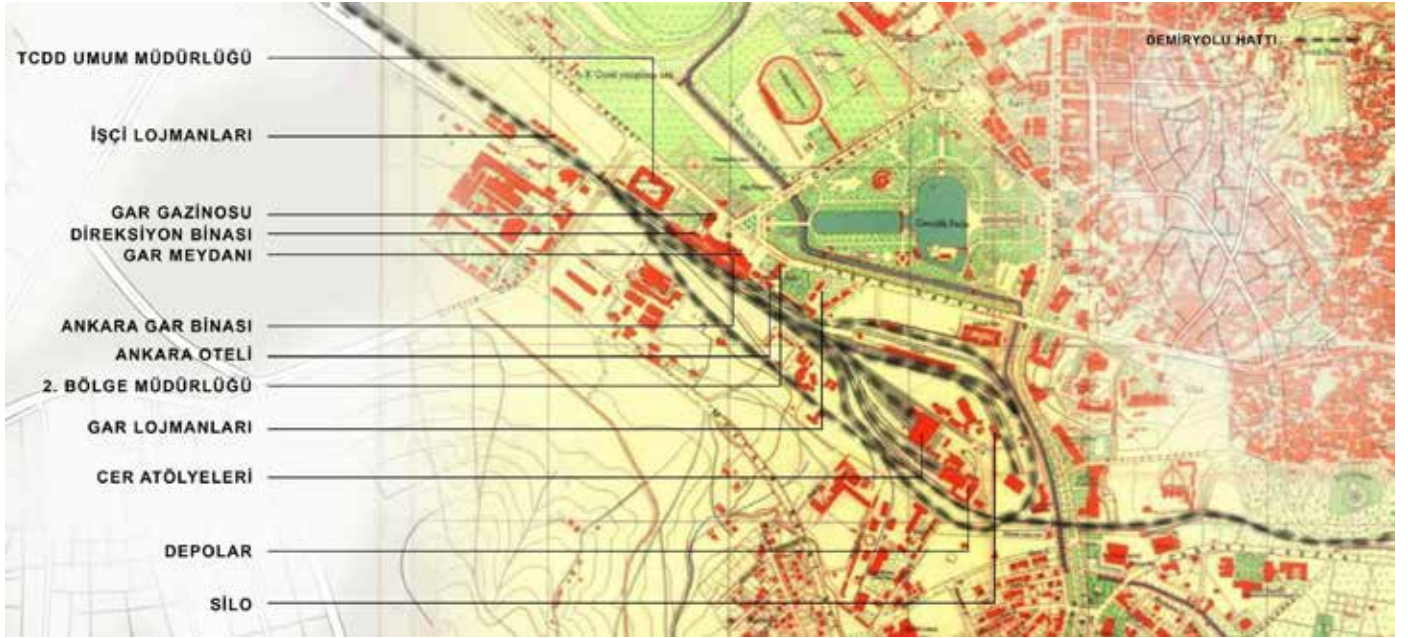


Şekil 22. İstasyon Meydanı inşaatı (Salt Arşivi).

Erişim adresi: <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/195591>

3.2. Cumhuriyet Döneminde Gar Kompleksi ve Yapılar

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte Ankara Gar Kompleksi, modern başkent kimliğini yansıtan bir yeniden düzenlemeye tabi tutulmuştur. Osmanlı Döneminden kalan bazı yapılar yıkılarak, Cumhuriyet ideolojisini ve modernleşme hedeflerini temsil eden yeni yapılar inşa edilmiştir. Bu süreçte, Osmanlı Döneminden kalan yapılar, yıkılan yapılar ve yeni inşa edilen yapıların aynı alanda bulunması, kompleksin çok katmanlı kimliğini artırmıştır. Kompleksin çekirdeğini oluşturan Ankara Gar binası (1937), dönemin modern mimari anlayışını yansıtarak Cumhuriyetin simgesi haline gelmiştir. Bunun yanı sıra, Ankara Oteli (1924), Gar Gazinosu (1937), Cer Atölyeleri (1927), Gar Lojmanları (1930-1940), İşçi Lojmanları (1937) ve TCDD İşletme Umum Müdürlüğü (1941) gibi yapılar hem sosyal hem de işlevsel açıdan kompleksin önemini artırmıştır. Bu dönemde, raylar endüstrinin gelişim hedefi doğrultusunda bulunduğu alanda genişletilmiş ve komplekse bir manevra hattı eklenmiştir. Manevra hattı için bir "döngü hattı" oluşturulmuş ve bu döngü hattı içinde trenlerin bakım ve onarım birimlerinin yer aldığı endüstriyel hizmet alanları inşa edilmiştir. Ayrıca, güneye doğru yapılan genişlemelerle, demiryolu ile endüstri bölgeleri arasında doğrudan bir bağlantı kurulmuştur (Şekil 23).



Şekil 23. Cumhuriyet Döneminde Ankara Gar Kompleksi (Yazar tarafından düzenlenmiştir).

(Koç Üniversitesi Suna Kırac Kütüphanesi Dijital Koleksiyonları, t.y.)

Erişim adresi: <https://librarydigitalcollections.ku.edu.tr/>

Ankara Otel (1924)

Demiryolunun Ankara'ya ulaşmasından itibaren başlayan konaklama sorunu, Cumhuriyetin ilanından sonra katlanarak büyümüştür. Ankara için merkezi bir noktayı oluşturan istasyon, Taşhan gibi öne çıkan hanlar dışında, kullanılmayan raylara çekilmiş yataklı vagonları ile dönemin yoğun diplomat trafiğine konaklama imkânı sunmaktadır (Başbolat, 2022).¹⁶ Artan konaklama ihtiyacının Taşhan ve Garda bulunan vagonlar tarafından karşılanamaması sebebiyle yeni bir otel ihtiyacı ortaya çıkmış, Atatürk'ün "büyük istasyonlara otel yapılsın" talimatı gereği, demiryolları mimarlarından Kemal Süha Esen tarafından 1924 yılında "Ankara Otel" projelendirilmiştir. (Altın, 2019)¹⁷

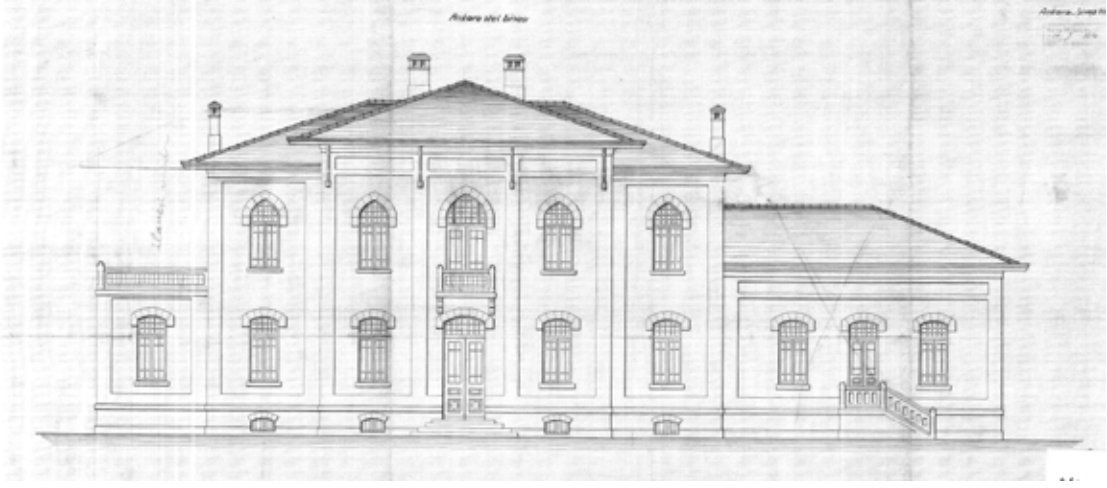
Başkent Ankara'da Türk mimarlar tarafından tasarlanan bu ilk otel, çağdaş bir konaklama yapısı işlevine sahiptir. Cumhuriyet Dönemi Anadolu kenti hanlarında bulunmayan özel tuvalet, banyo, sıcak su gibi olanaklar, Ankara Otelinde modern bir tasarımla sunulmuş; otel, binek hayvanları olmadan da konaklama imkânı sağlayan bir şekilde ele alınmıştır (Altın, 2019). Bu özellikleri ile istasyon alanına Cumhuriyetin ilanı sonrasında yapılan ilk yapı olan Ankara Otel, yeni ideolojinin ilk izlerini yansıtmaktadır¹⁸.

Yapı, yarım bodrum kat üzerine iki katlı inşa edilmiştir. Dikdörtgen plan şeması esas alınmış ve yalın bir dil kullanılmıştır. Yapıda dönem mimari izleri olan geniş saçaklı kırma çatı kullanılmış ve yapı yüksek tavanlı bir şekilde inşa edilmiştir (Başbolat, 2022). Birinci Ulusal Mimarlık dönemi özelliği olarak her katta farklı pencere düzenlemesi görülmektedir. Tüm cepheler yöresel malzeme olan "Ankara taşı" ile kaplanmıştır. Güneydoğu cephesi bitişik nizam yapılan lojman binası sebebi ile sağırdır. Otel olarak projelendirilmesi nedeniyle her katta odalar geleneksel Türk konutu mimari özelliğine sahip olarak, orta alanda bulunan büyük sofaya açılmaktadır. Bodrum kat 15, zemin kat ve 1. kat 16 oda olarak tasarlanmıştır (Şekil 24, Şekil 25 ve Şekil 26).

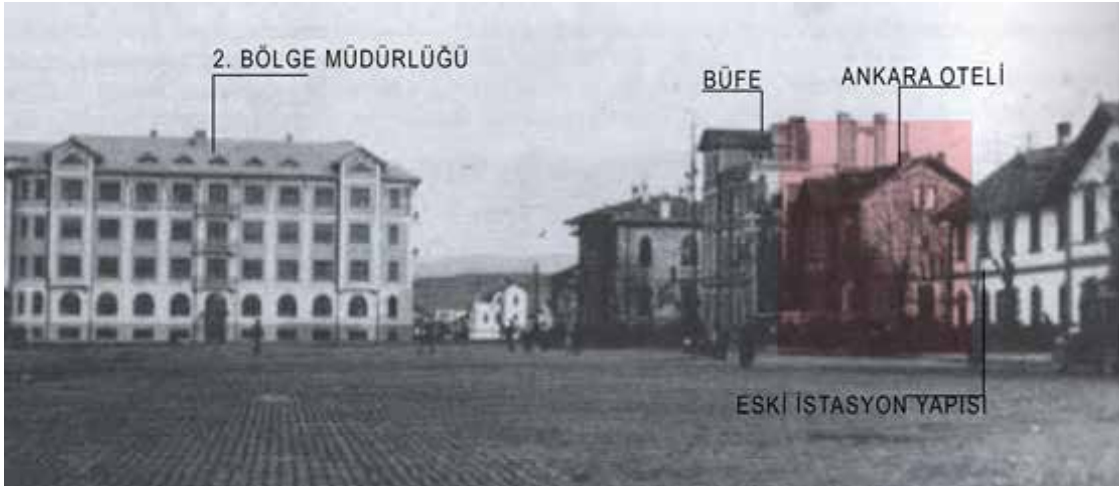
¹⁶ Diplomatların Ankara'daki konaklama süreçlerinde, istasyonda sık sık meraklı izleyici toplulukları görülmektedir. 13 Ekim 1923 tarihinde Türkiye'nin yeni başkenti olan Ankara'da, istasyondaki raylara çekilen vagon-evler neredeyse büyükelçilik konutu olarak kullanılmıştır. Kentliler için istasyon alanı bir gezinti yerine dönüşmüş, diplomatların günlük yaşamlarına tanık olma fırsatı sunarak, kentte kültürel etkileşimin artmasına katkıda bulunmuştur (Yavuztürk, 2017).

¹⁷ Ankara Otel 31 Ocak 1927 tarihinde Hakimiyet-i Milliye Gazetesi'nde yayımlanan bir ilanda "Yeni İnşa Edilen, "İstasyon Otel ve Lokanta Pastanesi" asri konfor, banyolar, yemek ve nefis pastalarla açılmıştır! İstasyonu teşrif buyuran zevat-ı kiram ve muhterem ailelere salonumuz küşadedir (açıktır)." şeklinde duyurulmuştur.

¹⁸ 1924 yılında Anadolu-Bağdat Demiryolu şirketinin millileştirilmesi ile birlikte, yönetim birimlerinin mekân gereksinimleri ortaya çıkmıştır. Aynı yıl tamamlanan Ankara Otel binasının bu ihtiyacı karşılamak üzere kullanılması kararlaştırılmıştır. Böylece otel olarak planlanan yapı, 1924-1964 yılları arasında TCDD Genel Müdürlüğü, 2. Bölge Baş Müdürlüğü ve Muhasebe Müdürlüğü olarak hizmet vermiştir. 1964-1965 eğitim-öğretim yılında; demiryolu personelinin, yükseköğrenim gören çocuklarının kullanımı için TCDD Yüksek Tahsil Öğrenci Yurdu olarak tahsis edilmiş, 2 Temmuz 1979 tarihinde yurt işlevine son verilmiştir. Bu tarihten 1988 yılına kadar TCDD Eğitim Dairesi Başkanlığı için hizmet veren yapı, 1990 yılında TCDD tarafından Müze ve Sanat Galerisi olarak kullanılmaya başlanmıştır. 04 Nisan 1989 tarihinde ise TCDD Müzesi olarak tescillenmiştir. 2018 yılında yapı, müze işlevine son verilerek boşaltılmış, 2019 yılı itibarıyla Medipol Üniversitesi'ne tahsis edilmiştir (Altın, 2019).



Şekil 24. Ankara Oteli ön cephe çizimleri (TCDD. 2 Bölge Arşivi).



Şekil 25. İstasyon Meydanında Ankara Oteli, 1931 (Yazar tarafından düzenlenmiştir).
(Koç Üniversitesi Suna Kırac Kütüphanesi Dijital Koleksiyonları, t.y.)

Erişim adresi: <https://librarydigitalcollections.ku.edu.tr/>

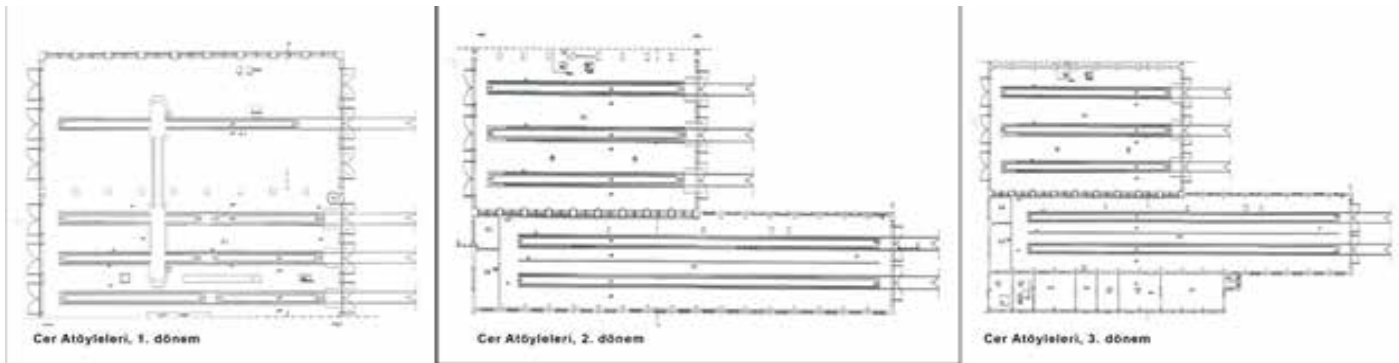


Şekil 26. Ankara Oteli, 2025 (Yazarın kişisel arşivi).

Cer Atölyeleri (1927)¹⁹

Ankara Garı ile raylar vasıtasıyla bağlantılı olup, vagon ve lokomotiflerin tamir ve bakımlarının yapıldığı demiryolları ana takım istasyonu olarak işlev görmüştür (Seren, 2017). Bu özelliğiyle, demiryolu altyapısının kritik bir unsuru olmanın yanı sıra, Türkiye'nin endüstriyel mirasının önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Cer Atölyeleri, mimari açıdan inşa edildikleri dönemin cephe anlayışını yansıtan detaylara sahiptir. Osmanlı mimarisinden çağdaş mimariye geçişteki bazı öğeleri barındıran yapılar, Ankara'nın istasyon çevresinde gelişen endüstri bölgesinin erken dönem yapıları arasında yer alır. Bu durum, yapıların endüstriyel arkeoloji açısından önemini artırmaktadır (Eyce, 2011).

Cer Atölyeleri, mimari özellikleri açısından üç farklı dönemde inşa edilen kütlelerden oluşmaktadır ve her dönemde farklı teknikler ve malzemelerle genişletilmiştir (Şekil 27). İlk dönem yapılar, taş örgü cepheler ve yığma tekniklerle inşa edilmişken, sonraki dönemlerde kullanılan malzeme ve yapım tekniklerinde dönemin teknolojisiyle bağlantılı değişiklikler olmuştur (Şekil 28 ve Şekil 29). Özellikle Cumhuriyetin ilerleyen yıllarında eklenen hangar ve atölye binaları, dönemin modern mimari anlayışını yansıtmaktadır (Seren, 2017). Atölyeler yalnızca işlevsellik açısından değil, mimari süreklilik ve dönüşüm açısından da dikkat çekicidir.



Şekil 27. Cer Atölyeleri dönemleri (Seren, 2017).



Şekil 28. 1. Dönem Cer Atölyeleri, 1927 (Seren, 2017).

¹⁹ Cer Atölyeleri tarihçesi hakkında iki görüş bulunmaktadır. İlk görüş, CerModern projesini tasarlayan Uygur Mimarlık Ltd. Şti.'nin kurucu ortaklarından Mimar Semra Uygur'a aittir. Bu görüşe göre, Cer Atölyeleri Cumhuriyetin ilk yıllarında "yurdun demirağlarla örülmesi" politikası kapsamında inşa edilmiştir. Uygur, bu yapının Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlık anlayışını yansıtan, Türkiye'nin modernleşme sürecinin önemli bir parçası olduğunu savunmaktadır. Diğer görüş ise, TCDD Basın Müşavirliği'nde görev yapan ve Kardelen Dergisi'nde demiryolu tarihi üzerine çalışmaları bulunan İbrahim Kekeç'e aittir. Kekeç, Cer Atölyeleri'nin Osmanlı Döneminde Almanlar tarafından Anadolu-Bağdat Hattı çerçevesinde, 1892 yılında istasyon yapıları kompleksi kapsamında inşa edildiğini düşünmektedir (Sezer, 2013). 1927 yılında yayımlanan Demiryolları Dergisi'nde "Ankara'da yeni inşa edilen Atölye" ifadesiyle Cer Hangarlarının resmini gösteren haber, Cer Atölyelerinin tarihine dair önemli bir belge niteliği taşımaktadır (Seren, 2017).



Şekil 29. 3. Dönem Cer Atölyeleri (Dedekargınoğlu, 2016).

Cer Atölyeleri'nin bulunduğu bölge, 1980'lerin başından itibaren, demiryolu ulaşım teknolojisi ve ulaşım politikalarındaki değişimlerle birlikte kullanım dışı kalmıştır. Sıhhiye ile Opera kavşakları arasında kalan alandaki yapıların boşaltılması, bölgede sahipsizlik ve terk edilmişlik hissi yaratmıştır (Uygur Mimarlık, t.y.). Bu dönemde yapılar hem fiziksel hem de sosyal bağlamda yıpranmış; çevreyle kurdukları ilişki büyük ölçüde zayıflamıştır. Ancak, CerModern projesiyle yapılar yeniden işlevlendirilerek kentin kültürel ve sosyal hayatına kazandırılmıştır (Şekil 30).



Şekil 30. Cermodern ön görünüş, 2010 (Uygur Mimarlık, t.y.).

Erişim adresi: <https://www.uygurarchitects.com/site/en/projects/cermodern>

TCDD 2. Bölge Müdürlüğü binası (1928)

Kemalettin Bey tarafından tasarlanmış olan yapı öncelikli olarak İstanbul'dan gelen vekillerin kalabileceği bir konut olarak planlanmış olsa da zamanla Genel Müdürlük, Demiryolu Meslek Lisesi ve 2. Bölge Müdürlüğü gibi farklı işlevlerde kullanılmış, günümüzde Medipol Üniversitesi'ne tahsis edilmiştir (Altın, 2019).

Yapı; yola paralel olarak "U" plan şemasına sahip olup, yarım bodrum kat üzerine dört kat ve yarım çatı katı olarak betonarme iskelet sistemi ile inşa edilmiştir. İstasyon Meydanına bakan cephede giriş kat, kemerli pencere kullanımı ile farklılaştırılarak ön plana çıkartılmıştır. Diğer katlarda dikdörtgen formda pencereler kullanılmıştır. Bodrum katının zeminden yukarıda kalan bölümü kesme taş malzeme kullanılarak zemin kattan ayrıştırılmıştır. Yapının güneydoğu cephesi giriş cephesine göre oldukça sadedir. Yapının kuzeybatı köşesi Talat Paşa Bulvarı'na doğru yuvarlatılmıştır. Bu sayede yapı ana yola daha yumuşak bir cephe vermektedir. Yapıda dönemin mimari özelliklerini yansıtan geniş saçaklar, kırma çatılar ve çatı ışıklıkları bulunmaktadır (Başbolat, 2022) (Şekil 31 ve Şekil 32).



Şekil 31. TCDD 2. Bölge Müdürlüğü (VEKAM Arşivi).
Erişim adresi: <https://vekam.ku.edu.tr/kutuphane-arsiv/>



Şekil 32. TCDD 2. Bölge Müdürlüğü (Yazarın kişisel arşivi).

Gar lojmanları (1930-1940)

Ankara Gar Kompleksi içerisinde bulunan lojmanlar, “çift memur evleri” tipolojisi esas alınarak 1930-1940 yılları arasında tasarlanmıştır. Günümüzde Medipol Üniversitesi sınırlarında kalan yapıların bağımsız iki adet lojman şeklinde tasarlandığı daha sonra ihtiyaç doğrultusunda eklemeler yapıldığı ve beş ayrı lojmana dönüştürüldüğü bilinmektedir (Altın, 2019).

Dikdörtgen plan üzerine tasarlanmış olan lojmanlar, yarım bodrum kat üzerine iki katlı olarak inşa edilmiştir. Yapı gruplarının ana girişleri kütesel çıkmalar ile belirginleştirilmiş, cephelerde sade bir dil kullanılmıştır (Şekil 33, Şekil 34a ve 34b) (Başolat, 2022). Devlet Demiryolları için hat boyunca inşa edilmek üzere tasarlanan yapılar, maliyetleri düşük tutmak amacıyla Avrupa’da egemen olan mimari akımlardan etkilenilerek ele alınmıştır (Aslanoğlu, t.y.).



Şekil 33. Gar Lojmanları ön görünüş (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 2016)



Şekil 34a ve 34b. Gar Lojmanları, 2025 (Yazarın kişisel arşivi).

TCDD İşçi lojmanları (1937)

Lojmanlar, 1937 yılında, şantiye olarak kullanılmak amacıyla Gar binasını inşa eden firma tarafından yapılmış, 1939 yılından itibaren lojman olarak kullanılmaya başlanmıştır. Sarı renkleri ve ölçekleriyle dikkat çeken lojman yapıları, Gar'a yakın bir konumda olan, Çardak Sokak'ta yer almaktadır. Lojmanların faaliyete geçtiği dönemde Çardak Sokak, önünde bulunan tarla sayesinde kullanıcılarına sebze ekimi için bir alan sunmuş, aynı zamanda çocuklar için oyun ve etkinlik alanı olarak kullanılmıştır (Bayraktar, 2006). Günümüzde ise bu alan, kentleşme süreciyle birlikte yapılarla dolmuş ve Çardak Sokak üzerindeki lojmanlar, çevredeki yapıların ölçekleri sebebiyle neredeyse görünmez hale gelmiştir.

Sokağın tek yanına sıralanmış lojmanlar, her biri dört daire içeren toplam 15 adet kâgir binadan oluşmaktadır. İki katlı olarak inşa edilen lojmanlarda her daire bağımsız bir girişe sahiptir. Üst katlardaki daireler, komşu lojmanlarla bir bağlantı sahanlığı aracılığıyla ilişkilendirilmiştir. Aynı zamanda, her dairenin kendine ait merdiveniyle zemin kotuna doğrudan bağlantısı bulunmaktadır. Zemin katlar, 1+1 planında mutfak, kiler ve ıslak hacimlerden oluşurken, üst katlar 2+1 planında aynı işlevlere sahip alanları barındırmaktadır. Zemin katların bodrumlarında bulunan dışarıdan bağlantılı mekânlar, ilk tasarımda kömürlük olarak kullanılmış, ancak yapıların doğalgazla ısınmasıyla depo haline gelmiştir (Şekil 35a ve 35b).



Şekil 35a ve 35b. TCDD İşçi Lojmanları, 2025 (Yazarın kişisel arşivi).

Ankara Gar binası (1937)

Ankara, Cumhuriyetin siyasal modelinin vitrini olarak önem kazanırken İstasyon binası, yeni devlet anlayışının ideolojik ve fiziki ihtiyaçlarını karşılayamaz hale gelmiş ve bu durum, genç Cumhuriyetin gücünü ve modern şehir yaşamını simgeleyecek yeni bir gar binası inşa edilmesi gerekliliğini doğurmuştur. Ankara Garı sahip olduğu sosyal donatıları, açık alan düzenlemeleri ve modern yaşamı kolaylaştıran kapalı mekânsal çözümleri ile bu soruna cevap verebilecek nitelikte tasarlanmıştır.²⁰

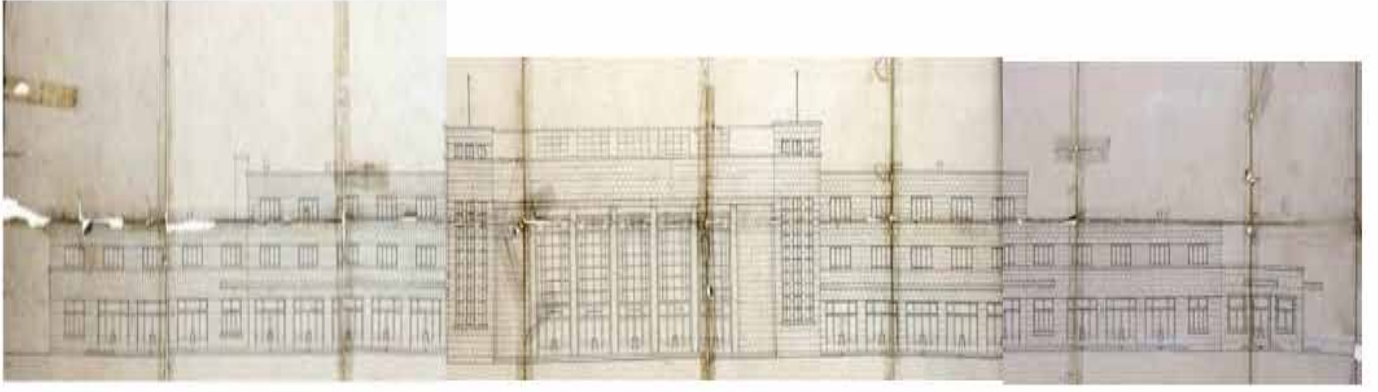
Başlangıçta Alman mimar Bolom'un danışmanlığında ve Jansen Planı'yla büyük ölçüde entegre bir proje düşünülmüşse de dönemin ulusalcı yaklaşımı ve Mustafa Kemal Atatürk'ün "Bunu mutlaka bir Türk mimar yapsın" talimatı neticesinde, proje; Bayındırlık Bakanlığı'nda çalışma hayatına yeni başlayan o dönem 25 yaşında olan genç mimar Şekip Akalın'a verilmiştir (Baturayoğlu Yöney ve Altan, 2023). Ankara Garı yalnızca estetik ve teknik gereksinimlere cevap olarak değil, aynı zamanda dönemin ideolojik ve politik hedeflerini de yansıtacak şekilde planlanmıştır.

Ankara Garı, Avrupa'daki modern mimari örneklerle paralellik gösteren, simgesel bir yapı niteliği taşımaktadır. Yapı yüksek tavanları, görkemli girişi, anıtsal sütun düzeni, merdiven kulelerinin yuvarlatılmış hatları, 1. ve 2. Meclis'e uzanan ağaçlı yolu ve Cumhuriyetin sosyal hayatını yansıtan Gar Gazinosu ile anlaşılmalıdır (Sobutay Çoygun, 1996). Gar binasının yapımına 1934 yılında başlanmış, inşaatı 2 Eylül 1937 tarihinde tamamlanan yapı, 30 Ekim 1937 tarihinde düzenlenen törenle hizmete açılmıştır (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 2016). Gar binası, Haymana'dan çıkarılan pembe Ankara taşı ile kaplanmış, Hereke'den getirilen Marmara Mermeri ile zemin kaplaması yapılmıştır. Bu bağlamda yapı yerel malzemeler ile yerli bir mimar tarafından tasarlanmış, görkemli bir törenle "kentnin büyük kapısı Ankara Garı" söylemiyle hizmete açılmıştır. Ankara Garı'nda sadece malzeme ve işçilik olarak yerli üretim tercih edilmemiş bunun yanı sıra büyük duvar panoları için resim yarışması açılmış, bu onur da Türk sanatçılara verilmiştir.²¹ Yalnızca giriş salonu üst örtüsünü taşıyan çelik makasların Alman mühendisler tarafından tasarlanmış ve yerleştirilmiş olduğu bilinmektedir. Bunlar dışında tüm yapı öğeleri, yerli malzeme ve işçilikle gerçekleştirilmiştir (Baturayoğlu Yöney ve Altan, 2023).

Simetrik uzun yatay kütleyle sahip yapı, Gar Meydanı boyunca uzanan "tek taraflı" gar yapıları türüne bir örnek oluşturmaktadır. Giriş kütlelerinin her iki yanında yer alan bodrum üstüne üç katlı sonra iki katlı ve sağ uçta tek katlı kütlelerden oluşmuştur. On iki metre yükselen ortadaki ferah salon geniş cam yüzeyler ile aydınlanmaktadır. Yan kanatların alt katlarında berber, postane, lokanta ve gar müdürlüğüne ait mekânlar bulunmaktadır (Sezginalp, 2020) (Şekil 36, Şekil 37, Şekil 38, Şekil 39 ve Şekil 40).

²⁰ Ankara Garı bir dergide "..."Ankara'ya ayak basanın karşısına, yapısının sağlamlığı, güzelliği ve temizliği ile yeni Türkiye'nin timsali gibi çıkan gar, yolcunun gözlerini dinlendiren, muhayyilesini şehirde göreceği harikalara hazırlayan bir manzara teşkil eder" şeklinde betimlenmiştir (Aslanoğlu, t.y.).

²¹ 1937 yılında düzenlenen Ankara Garı Resim Müsabakası, dönemin devletçi sanat anlayışını yansıtan önemli bir etkinlik olmuştur. Bayındırlık Bakanlığı, Yeni Gar binasında kullanılmak üzere "Millî Mücadele ve İnkılap" temalı iki büyük duvar panosu yaptırmak amacıyla yarışma düzenlemiştir. Sanatçılar, Türk İnkılabını sanayileşme, tarımsal kalkınma ve eğitim gibi temalar üzerinden ele almış, farklı anlatım tarzları benimsemişlerdir. Birincilik kazanan Ergüven, Mustafa Kemal'i merkezde konumlandırarak, toplumcu-gerçekçi bir anlatım geliştirmiştir. Sibel Bozdoğan'a göre eser, devletçi-ulusalcı sanat anlayışını yansıtırken, diğer sanatçılara kıyasla daha dinamik ve serbest bir yoruma sahiptir (Sağlam, 2020). Bu yarışma, millî kimlik ve modernleşme söylemlerinin sanatla şekillenmesini ortaya koymaktadır.



Şekil 36. Şekip Akalın imzalı Ankara Garı ön görünüşü (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 2016).



Şekil 37. Şekip Akalın imzalı Ankara Garı kartpostalı (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 2016).



Şekil 38. Ankara Gar Meydanı, 1930'lar; DDY Genel Müdürlüğü, Ankara Garı ve Gar Gazinosu (VEKAM Arşivi). Erişim adresi: <https://vekam.ku.edu.tr/kutuphane-arsiv/>



Şekil 39. Ankara Garı ön görünüşü, 1937 (VEKAM Arşivi).
Erişim adresi: <https://vekam.ku.edu.tr/kutuphane-arsiv/>



Şekil 40. Ankara Garı ön görünüşü, 2024 (Yazarın kişisel arşivi).

Ankara Gar Gazinosu (1937)

İstasyon Meydanı sınırında Gar binası ile birlikte tasarlanmış, üç çift sütunun bir yay parçası şeklinde dizilmesiyle oluşan bir arkadla Gar ile ilişkilendirilmiştir. Bu bağlamda mimarın iki bina özelinde ortak bir dil ile tasarım yaptığı anlaşılmaktadır. Döneminde gazino yapısı, kaskadlı bir havuzla düzenlenmiş güzel ve bakımlı bir peyzajın içerisinde yer alarak Ankara'nın kültürel hayatına Cumhuriyet politikalarının getirdiği modern bir bakış açısı kazandırmıştır (Şekil 41).



Şekil 41. Ankara Gar Gazinosu bahçesi (VEKAM Arşivi).
Erişim adresi: <https://vekam.ku.edu.tr/kutuphane-arsiv/>

Zemin katında sahneli bir gazinosu olan yapının terası, “Ankara’yı en güzel görecek yer” olarak tasarlanmıştır. 1940’lı yıllarda teras kaldırılarak yerine alt katın karakterine uygun bir kat ilave edilmiştir. Yapı, ana kütle ve merdivenin bulunduğu 32 metre yükseklikte saat kulesinden oluşmaktadır. Burada Batıdaki saat kuleli istasyon binalarından esinlenildiği ancak kulenin Gar binası yerine Gar Gazinosu’nda yer aldığı görülmektedir (Altın, 2019) (Şekil 42). Kulenin saati barındırmasının yanı sıra, yatay gelişen kütleye bir denge unsuru olması da yapısal elemanın farklı bir işlevle kullanılmasına örnektir. Ana kütlelerin kuzey cephesindeki köşeler, dönemin mimarlık özelliğini yansıtmak amacıyla yuvarlatılmıştır. Kütlelerin ince bordürle bitişi, yuvarlatılmış köşeleri, zemin katın derin gölgesi, gri Edelputz sıva, metal boru parmaklıklar dönemin belirgin mimari özelliklerinden bazılarıdır. Yapı malzemesi olarak Ankara taşı kullanılmıştır (TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, 2009).



Şekil 42. Ankara Gar Gazinosu ön görünüşü (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi,2016).

Gar Gazinosu, mimari özelliklerinin ötesinde, Ankara’nın modern sosyal hayatına katkısı ile de dikkat çeker. O dönem Ankara’da en prestijli ve popüler üç gazinodan biri olan Gar Gazinosu, Cumhuriyetin ilk yıllarında Ankara sosyetesinin ve bürokratlarının buluşma noktası olmuştur. Batı standartlarında sunduğu hizmetler, seçkin bir eğlence kültürüne sahip olması ve sosyal hayatın şekillenmesindeki rolü ile işlevsel olarak modern Cumhuriyetin başkent kimliğini yansıtmaktadır (Uludağ, 2005). Bu bağlamda, Ankara Garı hem mimari hem de işlevsel açıdan Cumhuriyetin modernleşme projesinin önemli bir taşıyıcısı olarak dikkat çekmektedir. (Şekil 43).



Şekil 43. Ankara Gar Gazinosu, 2024 (Yazarın kişisel arşivi).

TCDD İşletme Umum Müdürlüğü (1941)

Toptancı halinin yerine yapılacak şekilde Bedri Uçar tarafından projelendirilmiş, daha sonra demiryollarına ait binalar grubunun yakınına az bir değişiklik yapılarak konumlandırılmıştır. Tasarım hem bu nedenle hem de savaş döneminde olması sebebiyle tam olarak uygulanamamıştır (TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, 2009).

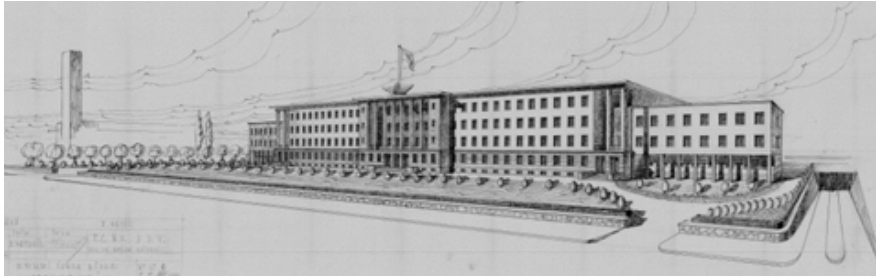
Yapı; bodrum kat üzerine dörder katlı, ortada büyük bir açık alan oluşturan dört bloğun yanlarına kanatların eklenmesi ile oluşturulmuştur. Bu kanatların bodrum katları sığınak olarak tasarlanmış, girişin bulunduğu orta kütle, avluyu ikiye ayıracak şekilde tasarlanmıştır. Yapının kütle düzeni giriş aksına göre simetriktir. Ortadaki ana giriş, merdivenler ve dört kat yüksekliğince uzanan ayaklar ile belirlenmiştir. Gerekli mekânlar kütleler içerisindeki uzun koridorlar boyunca dizilmiştir (Şekil 44).

Kütle ön cephede ezici ölçekte uzundur. Bu tavır, anıtsal sütun düzeni ile güçlendirilmiştir. Zemin döşemesi için seçilen malzeme Cumhuriyet politikaları çerçevesinde yerel malzemelerin mekânların önem derecelerine göre kullanılmasına örnektir. Cephede, orta bölüm Ankara taşı, diğer bölümlert yapay taş malzeme ile kaplanmıştır (TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, 2009) (Şekil 45 ve Şekil 46).



Şekil 44. TCDD İşletme Umum Müdürlüğü ön görünüş (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 2016).

Paul Bonatz'ın, Ankara'nın en güzel binası olduğunu söylediği bu yapı, bu dönemde sık görülen neo-klasik Alman etkisini gerek ölçeğinde gerekse cephe düzenlemesinde ve malzemelerinde sergileyen biçimci bir tutumla tasarlanmıştır (Başbolat, 2022).



Şekil 45. TCDD İşletme Umum Müdürlüğü perspektifi (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi, 2016).



Şekil 46. TCDD Umum Müdürlüğü binası (Kültür Envanteri, 2023).

Erişim adresi: <https://kulturenvanteri.com/tr/yer/tcdd-genel-mudurlugu-binasi/>

SONUÇ

Bu çalışma, Cumhuriyetin mekânsal izlerini Ankara Gar Kompleksi üzerinden okuyarak yalnızca başkent in fiziksel dönüşümünü değil, aynı zamanda demiryolu altyapısı ile şekillenen modernleşme ideolojisinin kentsel izlerini tartışmaktadır. Ankara, Cumhuriyetin başkenti olarak yeni rejimin planlı kentleşme anlayışının laboratuvarı iken; Gar ve çevresi, bu vizyonun hem simgesel hem de işlevsel olarak vücut bulduğu en kritik mekânlardan biri olmuştur.

Türkiye genelinde Cumhuriyet Döneminde demiryolları, ekonomik kalkınmanın, ulusal bütünleşmenin ve ideolojik modernleşmenin taşıyıcısı olarak inşa edilmiş, bu politikaların en erken ve en görünür uygulama alanı ise Ankara olmuştur. Demiryolu hattı başkente bağlandıkça, yeni devletin mekânsal ve yönetsel ağırları da taşrada yerleşmeye başlamış; başkent, bu ağı hem üreticisi hem de alıcısı konumuna gelmiştir. Bu açıdan bakıldığında, Ankara yalnızca yeni rejimin yönetim merkezi değil, aynı zamanda Cumhuriyetin taşraya taşınan mekânsal stratejisinin de başlatıcısıdır.

Bu bağlamda Ankara Garı, yalnızca bir ulaşım yapısı değil, aynı zamanda Cumhuriyetin merkezden çevreye uzanan kalkınma idealinin mekânsal ve temsili düğümüdür. Gar Kompleksini oluşturan yapılar, yeşil alanlar ve sanayi bölgeleri; genç Cumhuriyetin kente, topluma ve gündelik yaşama müdahalesinin çok yönlü bir yansımasını oluşturur. İstasyon-Meclis-Kale doğrultusunda önerilen eksenel kurgu, modern devletin geçmişini aynı kent kurgusunda buluşturma çabasının fiziksel karşılığıdır. Ankara Garı, Osmanlı'nın son durağından Cumhuriyetin ilk durağına dönüşmüş; yalnızca yolculukların değil, ulus-devletin mekânsal anlatısının da başlangıç noktasını oluşturmuştur. Bu yönüyle Gar Kompleksi, Cumhuriyetin yalnızca fiziksel değil, aynı zamanda simgesel coğrafyasını anlamak için başlıca anahtarlardan biridir.

KAYNAKÇA

- Akgüngör, S., Aldemir, C., Kustepeli, Y., Gülcan, Y. ve Tecim, V. (2012). *Türkiye’de demiryolları ve karayollarının ekonomik ve sosyal etkileri: 1856–2008 dönemi için bir inceleme*. Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.
- Akın, İ. (2001). Kurtuluş Savaşında Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi. *Kebikeç*, (11), 235-249.
- 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.
- Altındağ, Y. (2023). *Amenities of Gençlik Parkı and their transformations / Gençlik Parkı’nın sosyal donatıları ve dönüşümü*. (Yüksek lisans tezi). TED Üniversitesi, Mimarlık ve Kent Çalışmaları Bilim Dalı, Ankara.
- Aslanoğlu, İ. (t.y.). *1928-1946 döneminde Ankara’da yapılan resmi yapıların mimari değerlendirilmesi*. ÇEKÜL Bilgi ve Belge Merkezi.
- Aycı, M. (2012). Ankara’nın garına bak. K. Varol (Ed.), *Memleket garları* içinde. (93-104). İletişim Yayınları.
- Başbolat, Ö. (2022). *Ankara istasyon ve çevresinin tarihi ve fiziksel gelişimi*. (Yüksek lisans tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Baturayoğlu Yöney, N. ve Altan, T. E. (2023). Başkent in giriş kapısı: Ankara tren garı. *Arredamento Mimarlık Dergisi*, (09), 44-49.
- Bayraktar, N. (2006). Bilinmeyen Ankara: TCDD lojmanları. *Bülten: TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi*, (48), 30-31.
- Cengizkan, A. (2004). *Ankara’nın ilk planı: 1924–25 Lörcher Planı*. Ankara Enstitüsü Vakfı.
- Cengizkan, A. (2010). *Türkiye için modern ve planlı bir başkent kurmak: Ankara 1920-1950*. Goethe-Institut Ankara. Erişim adresi: <http://www.goethe.de>
- Cırık, U. (2005). Ankara’nın ilk endüstri bölgesi-Kaybolan tarih. *Planlama Dergisi*, (4), 84-93.
- Civelekoğlu, İ. (2013). 121 yıl önce bugün, Ankara’ya ilk kez tren gelmişti. *L. Civelekoğlu Blog*. Erişim adresi: <https://lcivelekoglu.blogspot.com/2013/12/121-yil-once-bugun-ankaraya-ilk-kez.html>

- Dedekargınoğlu, C. (2019). *Architecture of the state: Ankara İstasyon Caddesi in the late Ottoman and early Republican periods*. (Yüksek lisans tezi). Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Dedekargınoğlu, E. (2016). *Adaptive reuse in industrial buildings - An architectural evaluation of Ankara CerModern Art Gallery* [Bildiri sunumu]. 14. Uluslararası Docomomo Konferansı, Lizbon, Portekiz.
- Eyce, N. (2011). *Çağdaş mimarlıkta mekân, yer ve mekânsallık tartışmaları - Cermodern örneği*. (Yüksek lisans tezi). Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Haykır, H. (2021). Tek parti döneminde Samsun'da Cumhuriyet Bayramı kutlamaları (1934-1950). *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 53, 467-500.
- Koç Üniversitesi Suna Kiraç Kütüphanesi (t.y.) .*Dijital koleksiyonları*, AEFA Koleksiyonu.
Erişim adresi: <https://librarydigitalcollections.ku.edu.tr/>
- Kültür Envanteri. (2023, 26 Ağustos). *TCDD Genel Müdürlüğü binası*.
Erişim adresi: <https://kulturenvanteri.com/tr/yer/tcdd-genel-mudurlugu-binası/>
- Sağlam, M. (2020). *Ankara garı resim müsabakası – 1937*, Sağlamart, 13 Şubat 2020 [Çevrimiçi].
Erişim adresi: <https://saglamart.com/ankara-gari-dekor-musabakasi> [24.10.2024]
- Saner, M. (2014). *A philosophy of void: Ankara Hippodrome and after*, (Doktora tezi). Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Seren, R. (2017). *Tarihi endüstri yapılarının sanat mekânlarına dönüşümü ve mekânsal müdahaleler: Ankara Cermodern örneği*. (Yüksek lisans tezi). Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Sezer, S. (2013). *Endüstri yapılarının yeniden işlevlendirilme sürecinde aydınlatma tasarımı: Ankara Cermodern örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Sezginalp, Ş. (2020). *Station buildings in the history of Turkish railways: Catalogue of buildings constructed between 1850s-1950s*. (Yüksek lisans tezi). Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Sobutay Çoygun, G. L. (1996). *Türkiye’de istasyon yapılarının geçmişten günümüze değişmesi*. (Yüksek lisans tezi). Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Söylemez, E., Demiröz, İ. ve Kubat, A. S. (2018). *Jansen Planı’nın Ankara kentinin gelişimi ve kentin çeper-kuşak alanlarına etkisi* [Bildiri sunumu]. Uluslararası Jansen ve Ankara Sempozyumu, Ankara, Türkiye.
- Şimşir, B. (1991). Ankara’nın başkent oluşu. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 7(20), 189-222.
- Tankut, G. (1988). Ankara’nın başkent olma süreci. *Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 8(2), 93-104.
- TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi. (2016). *Ankara Garı restitüsyon raporu* [Arşiv belgesi]. Ankara.
- Tekeli, İ. ve İlkin, S. (2001). Cumhuriyetin demiryolu politikalarının oluşumu ve uygulaması. *Kebikeç-İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, (11), 125-163.
- TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi. (2009). *Bina kimlikleri söyleşileri: Ankara Gar kompleksi*. Mattek Matbaası.
- Tunçer, M. (2014). 20. yüzyıl başlarında Tahtakale, Karaoğlan Çarşısı ve Taşhan’dan Ulus Merkezi’ne dönüşüm. *İdealkent Dergisi*, (11), 18-35.
- Tuzocak, M. (2022). *Ankara’daki endüstri mirasının korunmuşluk durumu*. (Yüksek Lisans tezi). Çankaya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara,
- Uludağ, Z. (2005). Geçen modern zamanların ardından kaybolan anlamlar. *Bülten: TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi*, (35), 30-34.

Uygur Mimarlık. (t.y.). *Cermodern Sanatlar Merkezi*.

Erişim adresi: <https://www.uygurarchitects.com/site/en/projects/cermodern.html>

Ülke, A. (2023). *From Hippodrome to Millet Bahçesi: A Sociospatial history of public sphere in Ankara, 1930-2021*. (Yüksek lisans tezi). Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Yakın, Ö. (2021). Demiryolu yapılarının Ankara'daki oluşumu. *Online Journal of Art and Design*, 9(4), 94-107.

Yavuz, E. (2000). 19. Yüzyıl Ankarası'nda ekonomik hayatın örgütlenmesi ve kent içi sosyal yapı. A. T. Yavuz (Der.), *Tarih İçinde Ankara içinde* (195-206). TBMM Basımevi.

Yavuztürk, G. M. (2017, 22 Kasım). *Ankara'da demiryolunun CerModern'e uzanan tarihi*.

Erişim adresi: <https://kentvedemiryolu.com/ankarada-demiryolunun-cermoderne-uzanan-tarihi/>

Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet Döneminde demiryolları, 1923-1950*. Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Cumhuriyet ile birlikte hayata geçirilmeye çalışılan modern düşünce ve yaşam biçiminin topluma benimsetilmesinde mimarlık dönüştürücü bir etkiye sahip olmuştur. Erken Cumhuriyet Dönemi yeni kurulan Cumhuriyet ideolojisi ile birlikte yeni Türk toplumunun olduğu dönemi tarifler. Dönemin bu çerçevede “modern” kelimesiyle bağdaştığı anlaşılmaktadır (Memiş ve Belir, 2023).

1. ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ VE MODERNLEŞME

Cumhuriyetin ilanından sonra Türkiye’de, ulusal ve kurumsal yapının inşası ve buna bağlı yeni yaşam tarzlarının oluşturulmasını içeren çok katmanlı bir dönüşüm yaşanmıştır (Asiliskender, 2008). Bu dönüşümde Batı “modern” kabul edilmiş, Batı’nın yaşam stili, medeniyet seviyesi, mimarlığı örnek alınmıştır. Yapılan reformların halka kabul ettirilmesinde çeşitli iletişim araçları kullanılmıştır ki bunlardan birisi de propaganda posterleridir. Bu posterler, örneğin, hem modern, Batı tarzı giyinmiş çekirdek ailenin modernliğini, hem de onunla yan yana, cübbe giymiş, peçeli eşlerin arkasından yürüdüğü, geleneksel, çok eşli Müslüman erkeğin anakronizmini anlatmaktaydı (Şekil 1) (Bozdoğan, 2002). Bu zıtlığın yan yana gösterilmesi Batılılaşmanın modernleştirici etkisini vurgulayarak gözler önüne sermiş, toplumun değişimin etkilerini görmesini sağlayarak modernleşme sürecini benimsemesine yol açmıştır.



Şekil 1. 1930'larda posterlerdeki "eskiye karşı yeni" vurgusu (Bozdoğan, 2002, s. 85).

Modernleşme hareketi kapsamında Cumhuriyet kendine bir dizi politika belirleyerek modern hareketi ekonomik, kültürel, siyasal ve toplumsal her alanda sistematik kurgu üzerinden uygulamaya başlamıştır. Bu politikalar- eğitim politikaları, sağlık politikaları, sanayi politikaları, kültür politikaları, tarım politikaları- arasında sanayileşme politikaları, dışa bağımsız, üreten bir devlet olabilme prensibine hizmet etmesi sebebi ile oldukça büyük önem taşımaktadır.

1.1. Cumhuriyetin Sanayileşme Politikaları

"Her fabrika bir kaledir."
Mustafa Kemal Atatürk

Cumhuriyetin ilanının hemen öncesinde ve sonraki yıllarda sanayileşme açısından önemli adımlar atılmıştır. Cumhuriyet henüz ilan edilmemişken gerçekleştirilen İzmir İktisat Kongresi'nde (17 Şubat 1923) Cumhuriyetin sanayileşme politikalarının temellerinin atıldığı görülmektedir.²²

Kongreyi izleyen süreçte sanayileşme alanında birçok faaliyet gerçekleştirilmiştir. Bu faaliyetlere; özel sektöre destek vermek adına 1925 yılında Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası'nın kurulması, 1927 yılında Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun çıkarılması, 1932 yılında sanayi tesislerini işletmek için Devlet Sanayi Ofisi'nin kurulması, 1933 yılından itibaren Birinci Beş Yıllık Sanayi ve Kalkınma Planı'nın yürürlüğe girmesi örnek verilebilir. Bu kapsamda 1933'te Sümerbank, 1935'te Maden Tetkik Arama Enstitüsü (MTA), Elektrik İşleri Etüd İdaresi (EİE) ve Etibank kurulmuştur (Şekil 2).



Şekil 2. Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası temel atma töreni, Cumhuriyet Gazetesi , 21 Mayıs 1934²³
(Cumhuriyet Gazetesi Arşivi). Erişim adresi: <https://www.gastearsivi.com/gazete/cumhuriyet>

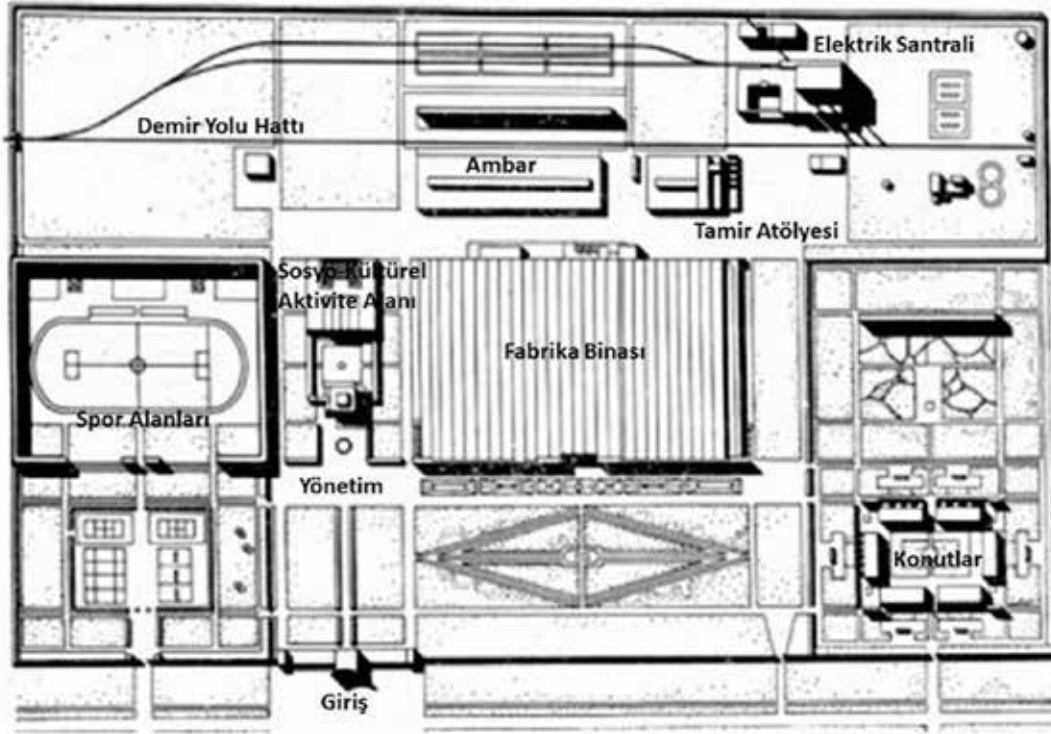
Tüm bunlarla birlikte hammaddeler başta olmak üzere çeşitli sanayi kolları tespit edilmiştir: un, peynir, zeytinyağı, pamuk çekirdeğinden yağ üretimi, meyve ve sebze konserveçiliği, şeker, debagat, sabun, tütün, kiremit, çimento, kereste, pamuk sanayii, yün sanayii, ipek kozası ve ipek sanayii, müskirat sanayii, ispiro, şarap, keten, kenevir, balıkçılık (Evsile, 2018). Bu kolların belirlenmesinde öncelik, dışarıdan almak yerine ülkede üretilebilecek hammaddelere verilmiş, hammaddelerin ülkede üretilebileceği bir sanayi politikası kurgulanmıştır. Yeni teknolojilerle donatılmış fabrika yapıları ve , üretim dışı programları ile, kompleksleri üretimin haricinde modern yaşamı tanıtmaları ve yaşatmaları yanı sıra da modernleşmeye büyük bir katkıda bulunmuştur. Erken Cumhuriyet Döneminde inşa edilen her yapı aynı zamanda yeni bir düşünme ve yaşama biçiminin temsili niteliğini taşımaktadır (Şekil 3).

²² Kongrenin etkileri hızlı bir şekilde görülmeye başlamış, aynı yıl Cumhuriyetin ilk fabrikası olan Uşak Şeker Fabrikası, Nuri Şeker öncülüğünde kurulmuştur.

²³ Gazete kütüründen de anlaşılmaktadır ki; fabrika kurmak ve işletmek kurtuluş hareketinin ve Cumhuriyet sonrası gerçekleştirilen politikaların bir kanıtı niteliğindedir. Dönemin iletişim araçlarına da bu düşünce yansımıştır. Kütürde yer alan habere "İktisat savaşında yeni bir zafer" başlığı atılması ve fabrika kurmanın ve işletmenin "en" inandırıcı ve "en" parlak sıfatlarıyla yer alması -sanayileşme çalışmalarına atfedilen "en" derecesi- bunun örneklerinden biridir. Aynı zamanda halka bu fikri aşılamak üzere kitle iletişim araçlarının nasıl kullanıldığını, halkın bu fikri ne derece benimsediğini okumak da mümkündür.

Bu bakışla, 1935 sonrası devlet tarafında kurulan sanayi yerleşmeleri de, Anadolu'nun Batılılaşmasına katkı yapan mekânsal bir etki olarak değerlendirilebilir. Kurulan her fabrika, sadece içinde birer sanayi tesisi değil, aynı zamanda çalışanları için birer yuva, market ve sinemadan tiyatroya, yüzme şampiyonalarına kadar, birçok kültürel etkinliğin yapıldığı çeşitli mekânları da içeren kentsel ölçekte bir düzenlemedir.

(Asiliskender, 2002)



Şekil 3. Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası Yerleşkesi vaziyet planı (Tırnakçı, 2020, s.84).

1.2. Cumhuriyetin Kentleşme Politikaları

Cumhuriyetin kurulması ile birlikte modernleşme çalışmaları çerçevesinde planlı gelişme, büyüme, yapılaşma arayışları başlamış, gelecek öngörülerine paralel planlama çalışmaları yapılmıştır. İlk olarak Osmanlı zamanında eğitim almış mimarların bilgilerinden yararlanılmış olsa da daha sonra Avrupa'dan Batılı uzmanlar davet edilmiştir. Ankara'nın başkent ilan edilmesiyle Cumhuriyetin modernleşme ideolojisiyle de bağdaşan, yeni başkente modern bir kent kimliği kazandırmayı hedefleyen çalışmalar kentleşme çalışmalarına yön vermiştir. (Memiş ve Belir, 2023).

Ankara'nın modern bir kent modeline uygun olması amacıyla 1927 yılında uluslararası bir yarışma düzenlenmiştir. Berlin Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nde öğretim üyesi olan Prof. Hermann Jansen'in planı birinci seçilmiş, 1932 yılında uygulamaya konulmuştur (Sağlam, 2016). Ankara ile başlayan Jansen'in Türkiye'deki planlama yolculuğunu İzmir, İzmit, Adana, Tarsus, Mersin ve Gaziantep gibi çeşitli kentler izlemiştir (Güngör ve Özcan, 2022). Ancak, dönemin büyük şehirlerinde kentleşme uygulamaları söz konusu olsa da 1950'li yıllara kadar diğer şehirlerde yoğun bir kentleşme hareketine rastlanmamaktadır (Sağlam, 2016).

Ankara örneğinde edinilen deneyimler doğrultusunda 1930-1935 yılları arasında çıkarılan yasalarla belediyelerin görev alanları genişletilmiştir. Her belediyeye imar planı yapma yükümlülüğü getirilmiş, yine çıkarılan yasalarla kentlerde bina yapımı diplomalı mimar ve mühendislerle bırakılmıştır (Niray, 2002, Tekeli, 1998).²⁴ Bu durum eğitilmiş profesyonel ihtiyacını doğurmuş, bu nedenle yüksek öğretim programları içinde ilk kez kent yönetimi ve planlamasına ilişkin derslere yer verilmeye başlanmıştır (Tekeli, 1998).

²⁴ Tekeli (1998), bina yapımının diplomalı mimar ve mühendislerle bırakılmasının pratikte tam uygulanamamış olduğunu ancak bu yasayla bina yapımının gelenekten kopararak eğitimlilere ait kılındığını söylemektedir. Bu tutumun dayanağını da "Cumhuriyetin aydınlanmacılığı" olarak tanımlamaktadır.

2. ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE KOCAELİ (İZMİT) KENTİ

Geçmişten bugüne İzmit kenti çeşitli uygarlıklara ev sahipliği yapmıştır. Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan önemli yerler arasında geçiş güzergahında yer almasıyla yerleşim için uygun bir konuma sahiptir (Yıldız, 2016). İlk çağlarda, Bithynia adı verilen bu bölgede kurulan kentler sırasıyla; Olbia, Astakos, Nicomedia, İznikmid, İzmid ve Kocaeli adlarını almıştır. Bir dönem Roma İmparatorluğu'na da başkentlik yaparak önemli kentler arasında yer alan Nicomedia, merkezin İstanbul'a taşınmasıyla önemini yitirmiştir. Osmanlı hakimiyetine geçtikten sonra Nicomedia önce İznikmid, daha sonra İzmid adını almıştır. 1873 yılından itibaren faaliyet gösteren Haydarpasa-Ankara güzergahında işleyen demir yolunun kente ulaşmasından sonra İzmit yeniden canlanmaya başlamış, 1888 yılında bağımsız sancak olmasıyla "Kocaeli" adını almıştır (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, t.y.). İzmit, tren hattının açılmasıyla ticaret merkezi olmuş, İzmit'e getirilen ürünler buradan İstanbul'a ve Anadolu'ya dağıtılmaya başlanmış, İzmit kıtalar arası bir uğrak noktası haline gelmiştir (Şekil 4).



Şekil 4. İzmit Tarihi Tren Garı (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, t.y.). Erişim adresi: <http://www.kocaeli.bel.tr>

Birinci Dünya Savaşı sırasında Yunanlılar tarafından işgal edilen Kocaeli, 28 Haziran 1921 tarihinde işgalden kurtarılmıştır (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, t.y.). 1923 yılında Cumhuriyetin ilan edilmesiyle, gerek Ankara-İstanbul karayolu ve demiryolu arasında yer alması, gerekse denizle kurduğu ilişki sebebiyle modernleşme sürecinde önemli bir rol oynamıştır. 1924'te Kocaeli'nin il merkezi olan İzmit, coğrafi konumu sebebiyle çeşitli sanayileşme faaliyetlerinin burada gerçekleşmesi üzerine modernleşme sürecine girmiştir.

2.1. İzmit Kentinde Modernleşme

İzmit, Cumhuriyetin ilanı ile birlikte modernleşme hareketlerinin gerçekleştirildiği, dönemin önde gelen kentlerinden biri olmuştur. Bu kapsamda çeşitli alanlarda gelişmelerin yaşandığı İzmit'te en yoğun hareket sanayileşme üzerine ve kültürel alanda gerçekleşmiştir.

Kültürel alanda gerçekleştirilen faaliyetlerin başında Halkevi binasının yapılması gelmektedir. Halkevi binası ile birlikte kentli tiyatro ile tanışmış, Halkevi bünyesinde kurulan Temsil Kolu ile kente tiyatro kültürü aşılanmıştır (Şekil 5). Köylere ve ilçelere gidilerek buradaki halkın da tiyatro ile tanışması sağlanmış, tiyatroya yetenekli gençler keşfedilmiş, kadınlar tiyatro sahnesinde kendine yer bulmuştur. Tiyatroda çeşitli oyunlar sergilenerek halka yeni rejim anlatılmaya çalışılmıştır. Tiyatronun yanı sıra, kukla ve Karagöz oyunları, eğitici, eğlenceli filmler de halkla buluşturulmuş, halka yeni, modern değerler kazandırılmak istenmiştir (Olgun, 2010).



Şekil 5. İzmit Halkevi Temsil Kolu'nun bir ilanı, 1941 (Bilecen, 2018, s.90).

Halkevi'nde tiyatro ve sinemaya ek olarak çeşitli sergiler düzenlenmiş, halka çeşitli eğitimler verilmiştir. Spor aktiviteleri de kentte önemli yer tutmaktadır.

Bunların yanı sıra İzmit Kız Enstitüsü ve Erkek San'at Enstitüsü kurulmuş, Ermeni Ruhban Okulu'nun ayakta kalan bölümleri onarılarak Cumhuriyetin ilk yatılı ilkokulu eğitime başlamıştır. Bankalar açılmış, İlk verem dispenseri hastanesi kurularak sağlıklı bir halk için adımlar atılmıştır (Binici, 2012; Yazman, 2012).

2.1.1. İzmit Halkevi

Dönemin ideolojisini halka tanıtmak üzere tasarlanan halkevi binaları Erken Cumhuriyet Dönemi modernleşmesinin en somut örneklerindendir. Yeni toplumu oluşturmayı, halkın kaynaşmasını ve bütünleşmesini sağlamayı amaç edinen halkevleri aynı zamanda yeni laik ve milli kimliğin de bir sembolüdür. Özellikle dini mekânlarda cemaat olarak toplanan halka alternatif olarak cami ve kilise yakınlarında; Cumhuriyet Meydanı, Hükümet Konağı, Hükümet Meydanı gibi önemli noktalarda; kıyısı olan kentlerde sahillerde inşa edilmişlerdir. Sadece eğitim değil, barındırdığı poliklinik, kütüphane, etkinlik salonu, spor salonu vb. işlevleriyle de halkın Batılı yaşam biçimine uyum sağlaması ve modernleşmesi halkevleri ile sağlanmaya çalışılmıştır. Halkevi binaları mimarileriyle de modern ve ulusal kimlik inşa çabalarının izlerini taşımaktadır. Halkevi binalarında Cumhuriyet ikonografilerine, Atatürk'ün heykellerine ve sözlerine yer verilmektedir. (Memiş ve Belir, 2023).

İzmit Halkevi binası kentin merkezinde, 16. yüzyılda Mimar Sinan tarafından inşa edilen Fevziye Cami ve kıyı ile bağlantılı bir konumda yer almaktadır (Memiş ve Belir, 2023) (Şekil 6 ve Şekil 7). Erken Cumhuriyet Döneminin önemli mimarlarından olan Seyfi Arkan tarafından tasarlanan ve 1937 yılında temeli atılan yapı 1941 yılında açılmıştır. Halkevi binası, L şeklinde birleşen iki ana kütle ve Hermann Jansen tarafından 1934-1939 yılları arasında tasarlanan kıyı odaklı şehir planına ithafen deniz feneri olarak kullanılmak amacıyla tasarlanan bir kuleden oluşmaktadır (Şekil 8). Yatay yapı formunu kıran dikey kulesi, kıyı ile ilişki kuran yumuşatılmış cephesi, yatay bant pencereleri, düz çatısı, geniş terasları, çıkmaları, cephede taşıyıcı sistemin akslarının okunabilmesi ve iç mekân tasarımı (Şekil 9) Cumhuriyet Döneminin yenilikçi anlayışını yansıtmaktadır.



Şekil 6. İzmit Halkevi binası, Fevziye Cami ve kıyı ilişkisi (Memiş ve Belir, 2023, s.47).
(Yazar tarafından düzenlenmiştir.)



Şekil 7. İzmit Halkevi binası ile kıyı ilişkisi (İzmit Halk Eğitim Merkezi, t.y.).
Erişim adresi: https://izmithem.meb.k12.tr/icerikler/tarihce_307998.html



Şekil 8. İzmit Halkevi binası (İzmit Halk Eğitim Merkezi, t.y.).
Erişim adresi: https://izmithem.meb.k12.tr/icerikler/tarihce_307998.html



Şekil 9. İzmit Halkevi binası giriş holü (İzmit Halk Eğitim Merkezi, t.y.).
Erişim adresi: https://izmithem.meb.k12.tr/icerikler/tarihce_307998.html

İzmit Halkevi yalnızca mimarisiyle değil barındırdığı işlevler ve içinde düzenlenen etkinlikler ile de kente modern bir kimlik kazandırmıştır. İçerisinde yer alan çok amaçlı salonu kentte bir tiyatro binası bulunmaması sebebiyle uzun yıllar kentin tiyatro oyunlarına ev sahipliği yapmıştır (Şekil 10 ve Şekil 11). Bu oyunlarda kadınlar da yer almış; yapı, kadınların kültürel hayata katılmalarına katkıda bulunmuştur. Öte yandan kukla ve Karagöz oyunları, sinema gösterimleri, şiir dinletileri, fuaye alanında düzenlenen sergiler, çeşitli kurslar, atölyeler, rehberlik ve danışma hizmetleri, şehir lokantası gibi çok fonksiyonlu yapısıyla halkın ve böylece kentin modernleşmesine etkisi büyük olmuştur (Türkeri, 2017) Kentlinin bu dönüşümü kenti sadece kültürel olarak değil, ekonomik ve sosyal olarak da etkilemiş, kentin çekiciliğini arttırmış -dolayısıyla nüfus artmış- ve bu doğrultuda kentte yeni ihtiyaçlar ortaya çıkmıştır.



Şekil 10. İzmit Halkevi Temsil Kolu’nun 1938 yılında oynanan “Yedekçi” oyunu oyuncularını (Bilecen, 2018, s.89).



Şekil 11. İzmit Halkevi salonu, 1942 (Binici, 2012, s. 77).

2.2. İzmit Kentinin İlk Planları

Cumhuriyetin ilanından sonra gerçekleştirilen modernleşme çalışmaları özellikle büyük kentler üzerinde etkisini göstermiştir. Modernleşmenin temsilinde ve yayılmasında mimarlık ve planlama araçları büyük önem taşımakta, kenti ve kentliyi dönüştürme rolü üstlenmektedir. Ancak İzmit’te diplomalı mimar, mühendis ve girişimci eksikliği, inşaat faaliyeti pratiği eksikliği, maddi sorunlar, malzeme tedariğindeki güçlükler, ulaşım ve altyapı yetersizliği sebepleriyle modernleşme süreci büyük şehirlere göre daha uzun sürmüştür. (Binici, 2012) İzmit’te kentleşme adına atılan önemli adımlar arasında kent için tasarlanan imar planları gösterilebilir. Bu planlar: 1934-1939 yılları arasında Hermann Jansen tarafından hazırlanan imar planı, 1948-1953 yılları arasında Kemal Ahmet Aru tarafından hazırlanan imar planı ve 1972-1984 yılları arasında Polat Sökmen tarafından hazırlanan imar planıdır. Her bir planı kente ayrı bir kurgu önermiş; kimi mevcut durum üzerinden bu planları hazırlarken kimi gelecek senaryosu kurgulayarak bu kurgu üzerinden bir plan hazırlamıştır. Jansen, mevcut tarihi alt yapıyı koruyarak “kıyı odaklı” bir şehir planı hazırlamış; Aru, düzenlemeler yaparak idari merkezin iç kesimde yer aldığı, kıyıda ticari işlevlerin sürdürüldüğü, kentin ticari fonksiyonunu vurgulayan bir plan önermiş; Sökmen ise diğer planların kurgularına rağmen kendini sanayileşme ile geliştirmekte olan kenti, sanayileşmenin düzensiz ve hızlı büyümesine karşı “düzenli bir sanayi kenti” kurgusuyla tasarlamış, kente resmi olarak “sanayi kenti” kimliği kazandırmıştır. (Yıldız, 2016; Avdan, 2009) İzmit’in zaman içindeki sanayileşme faaliyetleri kentte nüfus artışına sebep olarak yeni kentsel ihtiyaçlar doğurmuştur.

2.2.1. Jansen Planı

İzmit için ilk kent planı 1934-1939 yılları arasında Hermann Jansen tarafından hazırlanmıştır (Şekil 12).²⁵ Jansen, diğer kentlere kılavuz olan Ankara imar planını tasarlamış, Türkiye'nin modernleşmesine önemli katkılar sağlamıştır. İzmit için de Ankara Planı'nın örnek teşkil ettiğini söylemek mümkündür.



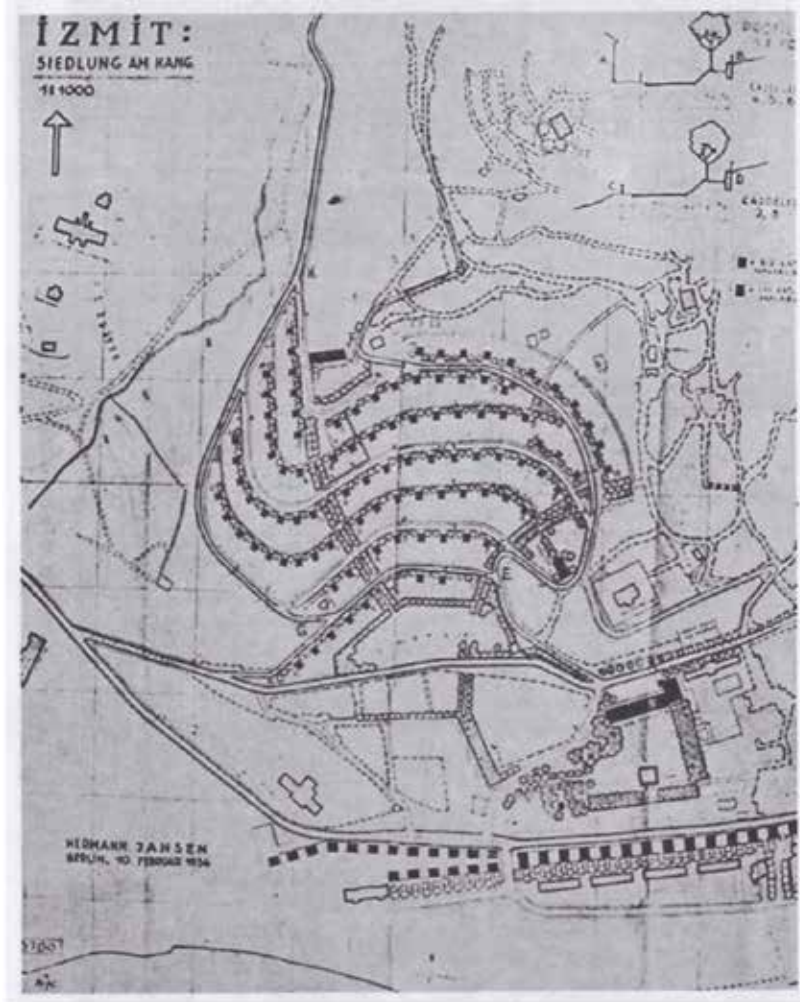
Şekil 12. Jansen tarafından hazırlanan İzmit İmar Planı (Avdan, 2009, s.170).

Jansen'in, Ankara Planı'nı tasarlamak için gelirken yanında iki şehir plancısı daha vardır. Bunlardan biri olan Alfred Cuda, Jansen'in tasarımına destek vermekle birlikte bu süreci belgeleyen bir doktora tezi hazırlamıştır. Cuda'nın tezi, Türkiye'deki kent planlamasının değerlendirilmesinin yanı sıra İzmit ile birlikte tasarlanan bazı kentlerin planlanmasını da kapsadığı ve süreci belgelediği için önem taşımaktadır. Cuda'nın tezinde yer alan diğer iller ise; Adana, Mersin, Tarsus, Gaziantep ve Ceyhan olmuştur. Cuda'nın tezinde İzmit, "Sahilde Küçük Kentler" adını verdiği bölüm kapsamına girmiştir. Cuda ve Jansen'in kentin sanayi kenti olarak gelişimine karşı bir görüşe sahip oldukları, kentin kıyıyla ilişkisini, doğal ve tarihi potansiyellerini öne çıkaran bir yaklaşımda oldukları anlaşılmaktadır (Avdan, 2009).

Jansen, Cumhuriyet ideolojisinin halka benimsetilmesi için yapılması planlanan "Halkevi" binasının körfezde yer almasını önermiştir. Kentin içinden geçen demir yolunun yeniden ele alınmasını, yolların genişletilmesini, caddelerin ağaçlandırılmasını, yeni yapılacak kamu yapılarının sanat değeri taşımasının gerektiğini ortaya koymuştur. Halkevi binası etrafında belediye ve idari yapıları konumlandırmış, kıyı şeridinin halka ait açık alanları ve kentin etkileşim içinde bulunabileceği yapıları barındırmasını düşünmüştür (Yıldız, 2016). Planda yer alan Halkevi binası dışında kalan kamusal yapılar inşa edilememiştir.

Ortak kullanım mekânlarının yanı sıra kentinin yaşayacağı evlere de bir öneri getiren Jansen, modernleşen kent ile birlikte halkın Batılı, modern yaşam stiline uyacak bir mahalle tasarlamıştır. Kozluk Mahallesi'nde gerçekleştirilen bu tasarım, dönemin özellikle İngiltere ve Almanya'sında sıklıkla denenilen "bahçe şehir" konseptine göre kurgulanmıştır (Şekil 13). İzmit'in "en modern" mahallelerinden biri olması amaçlanan ve az katlı, müstakil, bahçeli evler öneren, Ankara'da da denenilen bu tasarım İzmit için İkinci Dünya Savaşı sonrası uygulanacağı planlansa da gerçekleştirilememiştir. Ancak hem bu uygulamanın gerçekleşmesi için tasarlanan az sayıda kentten biri olmasıyla İzmit'i özel kılması, hem de daha sonraki planlar için altlık teşkil etmesiyle önemli olmuştur (Avdan, 2009).

²⁵ Türk Yolu Gazetesi'nin 25 Mart 1936 tarihli sayısında Yüce, Cumhuriyet Dönemi ile canlanmaya başlayan kentin Jansen'e tasarlatılması hakkında şu ifadeleri kullanmıştır: "...belediyemiz plansız yapılan her işin hatalı olacağını takdir ederek bu çok önemli işi Profesör Jansen gibi bütün Dünyada tanınmış bir şehirciye vermek isabetini gösterdi. Bu suretle şehrin müstakbel durumunu tayin görev ve mesuliyetini deruhte eden profesör şehir için yaptığı planları parça parça göndermeye başlamış bulunuyor. ..." (Avdan, 2009, s.93)



Şekil 13. Jansen tarafından tasarlanan Kozluk Mahallesi bahçeli evler planı (Yıldız, 2016, s.86).

Kentleşme çalışmalarına paralel ilerleyen sanayileşme çalışmaları ile kent Jansen tarafından her ne kadar “kıyı kenti” olarak tasarlansa da kent kendi gelişimiyle kendisini bir “sanayi kenti” olarak geliştirmiştir. Bu sebeple Jansen sonrası dönemde tasarlanan planlarda kent buna uygun olarak planlanmaya başlamıştır. Yine de görülmektedir ki Jansen Planı kentin modernleşmesine, halkın Batılı, modern yaşam biçimine sahip olmasına katkı sağlamıştır.

3.ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE KOCAELİ (İZMİT) KENTİNDE SANAYİLEŞME: SEKA KÂĞIT FABRİKASI

Cumhuriyetin ilanı ile planlı bir eyleme dönüşen sanayileşme; İzmit’in geçmişten gelen ticari fonksiyonu²⁶, Ankara-İstanbul ulaşım ağı arasında uğrak noktası olması, denizle olan ilişkisi, coğrafi özellikleri ve hammadde temini, yüksek su ihtiyacının karşılanabilmesi, iş gücü temini gibi önemli avantajlarıyla İzmit’te yoğun olarak yaşanmıştır. Birçok fabrika yapısının deniz kenarında konumlanması kentin silüetini etkilemiş, İzmit’in bir kıyı kenti olarak değil, sanayi kenti olarak bilinmesine yol açmıştır (Binici, 2012). Sanayileşme doğrultusunda gerçekleşen bu dönüşüm kenti ve kentliyi doğrudan etkilemiş, İzmit’i çekici bir kent yapmış, kültürel ve ekonomik olarak zenginleştirmiştir. Kent bu yanı sıra ülkenin kalkınmasında ve ekonomisinde önemli bir rol oynamış, diğer kentlere örnek teşkil etmiştir.

3.1. Erken Cumhuriyet Döneminde İzmit Kentinde Kurulan Fabrikalar

İzmit kentinde, sanayileşme çalışmaları doğrultusunda Erken Cumhuriyet Döneminde ve sonrasında birçok fabrika yapısı ve kompleksi inşa edilmiştir (Tablo 1). Çeşitli alanlarda ilk fabrikalar İzmit’te kurulmuştur. Örneğin SEKA Kâğıt Fabrikası Türkiye’nin ilk kâğıt fabrikası, Pirelli Lastik Fabrikası ilk lastik fabrikasıdır (Şekil 14) (Tablo 2).

²⁶ İzmit’in en eski sanayi kuruluşu 1843 yılında kurulan Hereke Dokuma Fabrikası’dır (Avdan, 2009). Buradan da kentin sanayi kenti olarak tercih edilme sebebinin ipuçlarının Cumhuriyetin ilanından da önceye dayandığı anlaşılmaktadır.

Tablo 1. İzmit kentinde 1936-1968 yılları arasında kurulan fabrikalar (Yazar tarafından hazırlanmıştır.).

AÇILDIĞI YIL	FABRİKA ADI
1936	SEKA 1. Fabrika
1941	Kaolin Fabrikası
1944	2. Kâğıt Fabrikası (Gazete ve Sigara Kağıdı)
1945	Selüloz Fabrikası
1945	Klor ve Sud Fabrikası
1954	3. Kâğıt Fabrikası
1957	Dikişli Boru fabrikası (Mannesmann Boru Fabrikası)
1961	İzmit Petrol Rafinerisi (TÜPRAŞ) (İPRAŞ)
1962	Pirelli Lastik Fabrikası
1963	Goodyear
1963	4. Kâğıt Fabrikası
1964	Kablo Fabrikası
1965	Philips Ampul Fabrikası
1967	Çelik Halat Fabrikası
1968	Yarımca Seramik Fabrikası



Şekil 14. İzmit'te kurulan ilk lastik fabrikası Pirelli, 1958 (Altan vd., 2018).

Tablo 2. İzmit kentinde Erken Cumhuriyet Döneminde kurulan, araştırma kapsamında incelenen fabrikalar (Yazar tarafından hazırlanmıştır.).

AÇILDIĞI YIL	FABRİKA
1936	SEKA 1. Kâğıt Fabrikası
1941	Kaolin Fabrikası
1944	2. Kâğıt Fabrikası
1945	Selüloz Fabrikası
1945	Klor ve Sud Fabrikası

Erken Cumhuriyet Döneminde kurulan fabrikaların daha çok kâğıt ve kâğıt üretimi için gerekli hammaddelerin üretimi üzerine oldukları görülmektedir. Kâğıdın, ithal bir malzeme olması, savaşlar sebebiyle tedarikinde zorluk çekilmesi, iletişim aracı olması ve medeniyeti temsil etmesi sebebi ile üretilebilmesi önemlidir. İzmit'in kâğıt üretimi için seçilmesinin başlıca sebebi kentin orman zenginliğidir.²⁷ Aynı zamanda tüm yurttaki kâğıt ihtiyacının karşılanabilmesi adına dağıtımı kolay bir yer olarak İzmit uygun görülmüştür (Şekil 15) (Narin, 2018).

SEKA Kâğıt Fabrikası'nı, ülkenin kâğıt üretiminde hammadde üretimi için gerekli olan diğer malzemelerin fabrikaları izlemiştir. Bunlar: Kaolin Fabrikası, Selüloz Fabrikası ve Klor ve Sud Fabrikasıdır (Şekil 16). SEKA Kâğıt Fabrikası'na ek olarak dönemde bir, sonrasında iki kâğıt fabrikası daha inşa edilmiştir. Selüloz aynı zamanda birçok ürünün de hammaddesini oluşturmaktadır. Gözlük çerçevesi, fotoğraf/sinema filmleri, otomobil boyası, barut, elektrik yalıtkan malzemesi, düğme, suni ipek örnek verilebilir. Bu ürünlerin hammaddelerinin burada üretilebiliyor olması ilerleyen yıllarda bu ürünlerin fabrikaları kurulurken yer seçimi için İzmit'in tercih edilmesine sebep olmuştur (Yurtoğlu, 2017).



Şekil 15. SEKA Kâğıt Fabrikası'na tomruk taşıyan bir kamyon, 1949 (Kocaeli Nostalji, 2020).



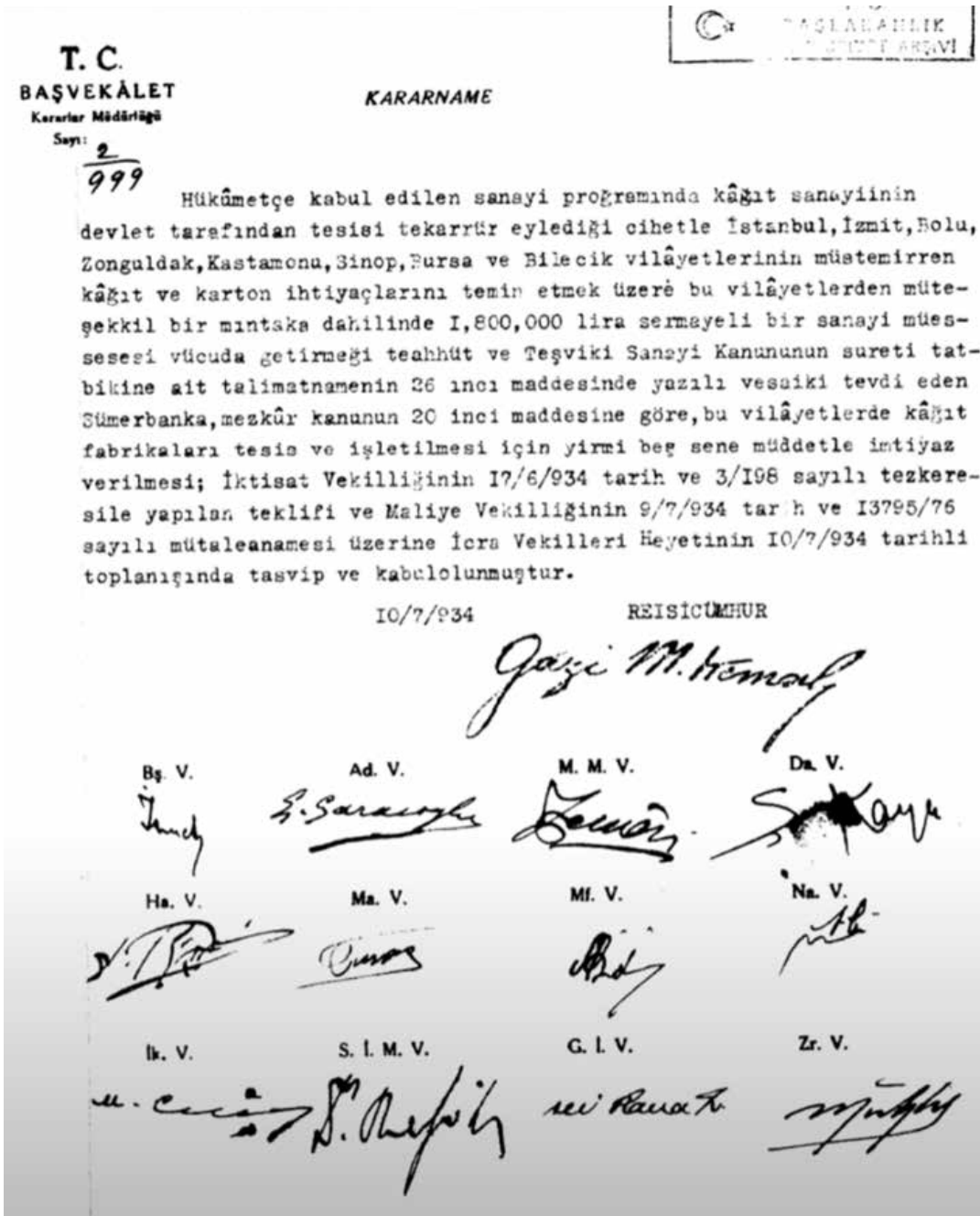
Şekil 16. İzmit Klor ve Sud Fabrikası'nın genel görünümü, 1955 (Binici, 2012, s.59).

²⁷ Osmanlılar kenti ilk ele geçirip orman zenginliğini gördüklerinde buraya "Ağaç Denizi" ismini vermişlerdir (Narin, 2018).

İnşa edilen her fabrika kentin ve ülkenin ekonomisine katkı yaparak yeni gerçekleştirilecek projelere kaynak sağlamış, Cumhuriyeti bağımsız bir ülke olma ideallerine bir adım daha yaklaştırmıştır. Kurulan fabrikalarda çalıştırılmak üzere işgücü ihtiyacı nedeniyle kentin nüfusu artmış, kentteki hızlı nüfus artışı konut stoğunu yetersiz kılmıştır. Bunu önlemek adına bazı fabrikalar işçi konutları üretmiştir. Bunlardan biri de sadece konut değil, barındırdığı sosyal, kültürel olanaklarla zengin bir programa sahip olan SEKA Kâğıt Fabrikası Yerleşkesidir.

3.2. SEKA Kâğıt Fabrikası

SEKA Kâğıt Fabrikası, 1936 yılında Teşviki Sanayi Kanunu çerçevesinde, kamusal sermaye ile Mehmed Ali Kâğıtçı tarafından kurulmuş, Cumhuriyetin ilk kâğıt fabrikasıdır (Şekil 17). Temeli 14 Ağustos 1934 tarihinde dönemin Başbakanı İsmet İnönü tarafından yoğun ilgi gören bir törenle atılmıştır (Şekil 18). Fabrikanın açılışı dönemin İktisat Vekili Celal Bayar tarafından gerçekleştirilmiş (Şekil 19), ülkede heyecanla karşılanmış, gazete haberleriyle tüm ülkeye duyurulmuştur (Şekil 20, Şekil 21 ve Şekil 22). Aynı gün 2. Kâğıt Fabrikası'nın da temeli atılmıştır.



Şekil 17. Kâğıt fabrikası kurulmasına dair kararname (Tanrıverdi, 2017).



Şekil 18. SEKA Kâğıt Fabrikası temel atma töreninde Başbakan İsmet İnönü (Tanrıverdi, 2017).



Şekil 19. SEKA Kâğıt Fabrikası açılışında İktisat Vekili Celal Bayar (Tanrıverdi, 2017).



Şekil 20. SEKA Kâğıt Fabrikası açılıyor haberi, Cumhuriyet Gazetesi, 6 Kasım 1936 (Cumhuriyet Gazetesi Arşivi). Erişim adresi: <https://www.gastearsivi.com/gazete/cumhuriyet>



Şekil 21. SEKA Kâğıt Fabrikası açıldı haberi, Cumhuriyet Gazetesi, 7 Kasım 1936 (Cumhuriyet Gazetesi Arşivi). Erişim adresi: <https://www.gastearsivi.com/gazete/cumhuriyet>



Şekil 22. SEKA Kâğıt Fabrikası'nın açılış töreni, Cumhuriyet Gazetesi, 7 Kasım 1936 (Cumhuriyet Gazetesi Arşivi). Erişim adresi: <https://www.gastearsivi.com/gazete/cumhuriyet>

Kâğıt fabrikasının açılışında olduğu gibi 18 Nisan 1936 tarihinde fabrikada üretilen ilk kâğıt da coşku yaratmıştır. Kâğıt ruloları bayraklarla süslenen arabalarda İzmit sokaklarında dolaştırılmış, ardından Ankara'ya götürülmüştür (Şekil 23). İlk yerli kâğıttan 19 Mayıs 1936 tarihli Ulus Gazetesi'nin bayram eki basılmış ve gazete haberine konu olmuştur²⁸ (Şekil 24). "Medeniyet" olarak bilinen kâğıdın ülkede yerli olarak üretilmesi modernleşme ve sanayileşme sürecinin başarıyla sürdüğünü gösteren bir sembol olmuştur (Şekil 25 ve Şekil 26) (Mısırlı, 2021).



Şekil 23. SEKA Kâğıt Fabrikası'nda üretilen ilk kâğıt ruloları bayraklarla süslenmiş arabalarda İzmit sokaklarında dolaştırılırken (Tanrıverdi, 2017).

²⁸ "Mustafa Kemal Atatürk'ün ... ilk yerli kâğıttan basılan 19 Mayıs 1936 tarihli bayram ekini incelediğinde söylediği şu söz çok anlamlıdır. 'Medeniyet Hamuru...'" (Mısırlı, 2021, s.286). Kâğıdın 19 Mayıs'ta basılması da yine çok anlamlıdır. "...amma ben biliyorum ki ötekilerden vazgeçilse bile bundan vazgeçilmez. Çünkü bir memleket, kâğıdını yapamadığı zaman ulusal kültürünü yabancı lütfuna bağlar." (M.K. Atatürk) (Bilecen, 2018, s.297)



Şekil 24. İlk yerli gazete kağıdının üretimi haberi, Cumhuriyet Gazetesi, 20 Mayıs 1936 (Cumhuriyet Gazetesi Arşivi). Erişim adresi: <https://www.gastearsivi.com/gazete/cumhuriyet>



Şekil 25. SEKA Kâğıt Fabrikası'nda kâğıt üretimi (Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği, 2022).



Şekil 26. Yerli kâğıda basılmış bir rapor (SEKA Kâğıt Müzesi Arşivi).

Erişim adresi: <https://sekakagitmuzesi.com/>

Selüloz-İş Sendikası avukatı Dr. Murat Özveri SEKA Kâğıt Fabrikası'nın sanayileşme sürecindeki önemini şu şekilde açıklamaktadır:

SEKA Cumhuriyet'in sanayileşmesinin üç sembolünden biriydi. Bunlar üç beyaz ve üç siyah olarak ifade ediliyorlardı. Üç beyaz: kâğıt, şeker ve pamuk sanayi. İzmit Cumhuriyet'in bu üç temel sanayileşme sembollerinden birisini temsil ediyordu.

(Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği, 2022)

Fabrika kurulduğu günden başlayarak sadece yapısıyla ve işleviyle değil inşa faaliyetlerine yön vermesiyle de kentin gelişmesinde rol oynamıştır.

Cumhuriyetin modernleşme ideolojisinin bir parçası olarak görülebilecek fabrika, yerleşkesi ile de kentte modern kültürü oluşturmuş, bir modernleşme modeli olarak önemli bir bellek ögesi haline gelmiştir. Kentin ayrılmaz bir parçası olan SEKA, kartpostallarda yer almış (Şekil 27 ve Şekil 28), yayınlanan SEKA Postası Gazetesi ile günlük hayatın bir parçası olmuş, kurulan derneklerle kent yaşamına ve kentin gelişmesine katkı sağlamıştır.

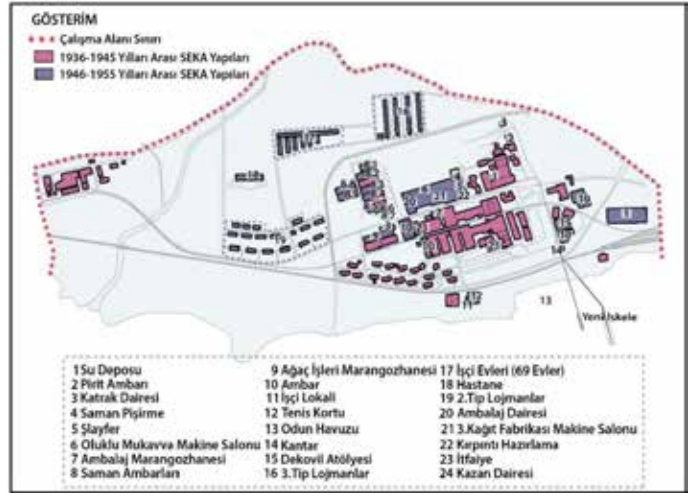
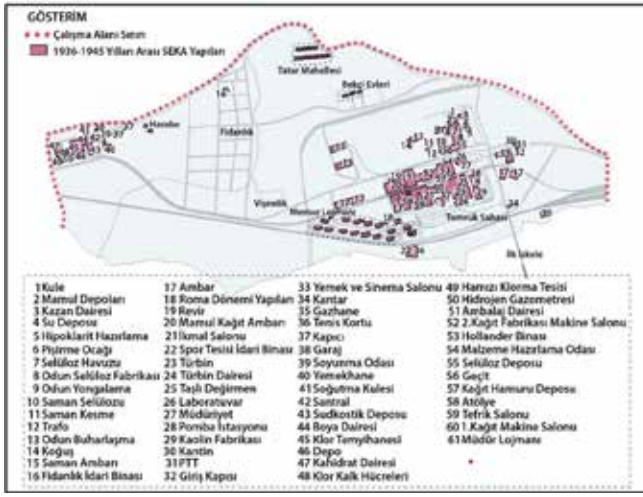


Şekil 27. SEKA Kâğıt Fabrikası Yerleşkesi, 1992 (Solak, 2018).



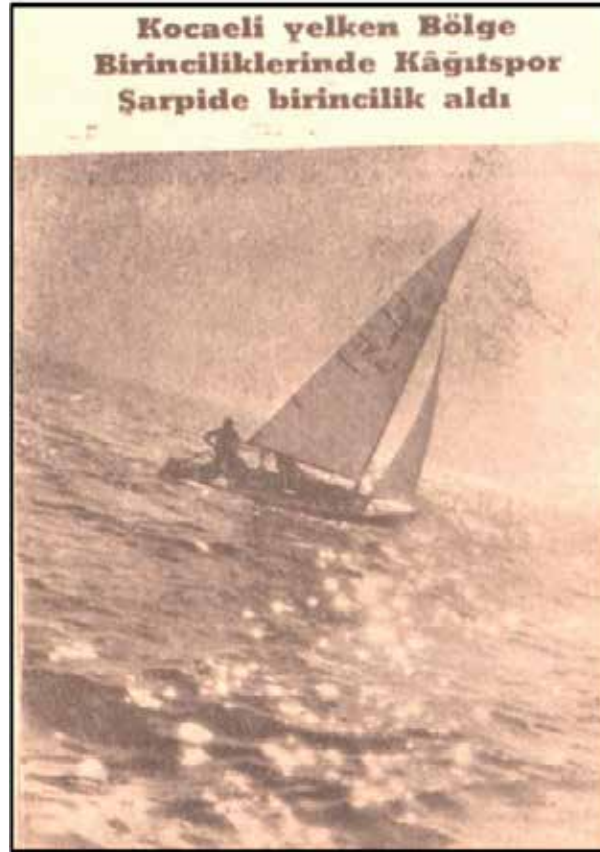
Şekil 28. SEKA Kâğıt Fabrikası (Solak, 2018).

SEKA Kâğıt Fabrikası Yerleşkesi, çalışanların konut ihtiyacını karşılamak için konut birimleri, spor faaliyetlerine teşvik edilmesi ve sağlıklı yaşamı aşlamak için spor kompleksi, kültür-sanat faaliyetlerinin gerçekleştirilebilmesi için sinema salonları, etkinliklerin de düzenlendiği yemekhaneler, çocukların eğitimi için ilkokul, yerleşke sakinlerinin ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için kantin ve market, itfaiye gibi bir kentte bulunması gereken tüm işlevleri karşılayan yapıları barındırmaktadır (Şekil 29) (Turgay, 2022, Filiz vd., 2022).



Şekil 29. SEKA Kâğıt Fabrikası Yerleşkesi yapılar ve işlevleri (Filiz vd., 2022, s.342).

İzmit'teki ilk spor kulübü SEKA Kâğıtspor Kulübü Mehmed Ali Kâğıtçı tarafından 1937 yılında kurulmuştur. Kulüp birçok spor dalında önde gelen sporcular yetiştirmiş, ulusal ve uluslararası birçok başarıya imza atmış, kenti temsil etmiş ve tanıtmıştır (Şekil 30 ve Şekil 31) (Turgay, 2022). Türkiye'nin ilk kadın kürek takımı da yine SEKA Kâğıtspor Kulübü bünyesinde kurulmuştur (Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği, 2022).

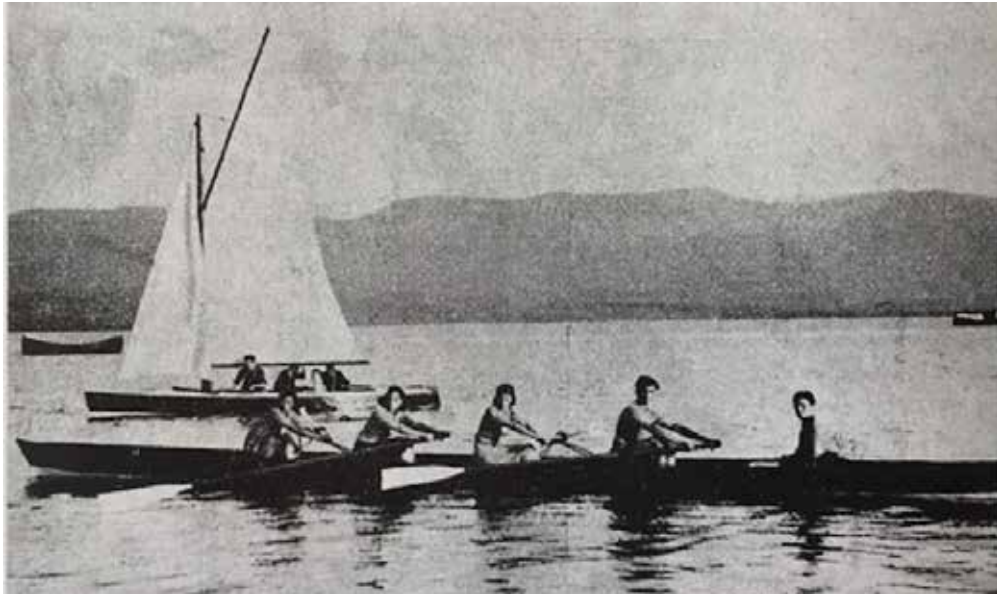


Şekil 30. SEKA Kâğıtspor Kulübü'nün şarpi alanında aldığı birinciliği duyuran haber, SEKA Postası, 1 Eylül 1958 (Turgay, 2022, s.1043).



Şekil 31. SEKA Kâğıtspor Kulübü sporcuları fabrika önünde, 1950'ler (Salt Online).
Erişim adresi: <https://saltonline.org/tr/1290/2015-salt-arastirma-fonlari-proje-sunumlari>

Yerleşkede yer alan spor kompleksinde futbol, voleybol, basketbol sahaları, atletizm sahası ve tenis kortunun yanı sıra güreş, boks, yelken, kürek ve ritmik jimnastik gibi spor dallarında etkinlikler yapılabilecek alanlar bulunmaktaydı. Spor olanakları kadın ve erkeklere eşit sağlanarak kadınlar toplumun her alanına dahil edilmeye çalışılmıştır. Çeşitli müsabakalarla sporun çekiciliği arttırılmış, halk spora teşvik edilmiş, Batılı spor dallarıyla tanıştırılmış, halkın sağlıklı ve zinde olmasına, toplumun spor yardımıyla bağ kurmasına ve bütünleşmesine yönelik faaliyetlere olanak sağlanmıştır (Şekil 32) (Turgay, 2022).



Şekil 32. SEKA Kâğıt Fabrikası'nın kadın ve erkek işçileri su sporu yaparken, 1938 (Bilecen, 2018, s.290).

SEKA Kâğıt Fabrikası Yerleşkesinde spor faaliyetleri kadar kültür-sanat faaliyetlerine de oldukça önem verilmiş, tüm halkın mümkün oldukça bu etkinliklere katılması teşvik edilmiştir. SEKA Sineması İzmit'in sinema tarihinde önemli bir yer tutmaktadır. Sinemada ilk yıllarda halka ücretsiz film gösterilmektedir. 1954'te fabrikada çalışmaya başlayan İsmail Meçkeli SEKA Sineması'ndan şu şekilde bahsetmektedir.

SEKA'nın sinema salonuna oturup film izlemek gurur verici bir şeydi. SEKA'ya girmek ayrıcalıktı. İstanbul'daki ünlü tiyatro toplulukları SEKA'ya gelmek için can atardı. Parasını alacağını bilirdi. Düzgün bir seyirciyle karşı karşıya kalırlardı. Salon 478 kişilikti. Dolardı ve kimseden çıt çıkmazdı.
(Bilecen, 2018)

Salon yalnızca sinema gösterimlerine değil; balolara, konserlere, klasik müzik ve caz müzik dinletilerine, konferanslara, düğünlere, tiyatro temsillerine, boks ve güreş müsabakalarına ev sahipliği yapmıştır. Yalnızca davetli etkinlikler değil, SEKA bünyesinde kurulan toplulukların gösterilerine de burada yer verilmiştir (Şekil 33 ve Şekil 34). SEKA'nın sosyal ve kültürel işler birimi, nitelikli tiyatro topluluklarını, İstanbul Üniversitesi Konservatuvarı öğrenci ve öğretmenlerini ve ünlü kumpanyaları buraya davet etmiş, yalnız fabrika çalışanlarını değil tüm İzmit halkına modernleşme yolunda önemli katkılar sağlamıştır (Turgay, 2022).



Şekil 33. SEKA Caz Topluluğu (Turgay, 2022, s.1048).



Şekil 34. SEKA Bando, t.y. (Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği, 2022).

SEKA Kâğıt Fabrikası bünyesinde kültürel çalışmaların yanı sıra SEKA çalışanları ve İzmit halkı için çeşitli alanlarda kurumsal işler de gerçekleştirilmiştir. Bunlardan biri öncelikle fabrika için olmakla birlikte tüm İzmit'e hizmet verebilecek kapasitede bir itfaiye teşkilatı kurulmasıdır (Şekil 35).



Şekil 35. SEKA İtfaiyesi, t.y. (Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği, 2022).

Bir diğer iş ise sağlık alanında gerçekleştirilmiştir. 1941 yılında içerisinde dahiliye ve hariciye uzmanlarının, dış hekiminin bulunduğu bir revir kurulmuş, revir zaman içinde gelişerek Sağlık Bakanlığı'na bağlı bir hastaneye dönüşmüştür (Şekil 36) (Turgay, 2022).



Şekil 36. SEKA Reviri, t.y. (Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği, 2022).

SEKA Kâğıt Fabrikası, 1952 yılında kurulan Selüloz-İş Sendikası ile aynı zamanda Türkiye'nin ilk işçi sınıfı yapılanmalarının ve sendikal faaliyetlerin başladığı fabrika olmuştur (Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği, 2022). Fabrikada bir diğer çalışma alanı ise çalışanların çocuklarının güvenle yetiştirilmesi için 29 Ekim 1956 tarihinde açılan kreş olmuştur. İzmit için de bir ilk olan kreş, haftada üç gün hizmet veren bir çocuk doktoru gözetiminde, bir diyet hemşiresi, bir çamaşırcı ve ütücü, üç bakıcı ve iki hizmetli görevli gözetiminde, eğitimin yanı sıra çocukların düzenli sağlık kontrollerinin gerçekleştirilmesiyle Cumhuriyetin sağlıklı nesiller yetiştirme hedefleriyle paralel bir yapıda kurgulanmıştır (Şekil 37) (Turgay, 2022).



Şekil 37. SEKA Kreşi, t.y. (Turgay, 2022, s. 1061).

Kreşe ek olarak fabrika bünyesinde çeşitli eğitim faaliyetleri gerçekleştirilmiş, SEKA İlkokulu ile birlikte SEKA bünyesinde ortaokul ve lise denklik diploması veren çıraklık okulu kurulmuş, meslek kursları verilmiş, kurum bünyesinde ve halka açık çeşitli eğitimler düzenlenmiştir (Şekil 38) (Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği, 2022).



Şekil 38. SEKA Kâğıt Fabrikası Mehmet Ali Kâğıtçı Meslek Kursu önü, t.y. (Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği, 2022).

SEKA Kâğıt Fabrikası çalışanlarının ve İzmit halkının sosyal hayatını olumlu yönde etkileyen, “uzun ve yıpratıcı bir mesai devresini idrak eden [SEKA] mensupları[mızın]nın sükûnet içinde istirahatlerini temin etmek ve tabiatın bahşettiği nimetlerden faydalanmak suretiyle sıhhat ve enerji kazanmış bir halde yeni mesai devresine başlamalarını sağlamak gayesiyle” (Turgay, 2022, s.1061) Sapanca Gölü kıyısında SEKA Kampı kurulmuştur. 20 Temmuz 1957 tarihinde açıldığı söylene de kampın daha önce de var olduğu ancak geliştirilerek 1957’de düzenli hizmet vermeye başladığı bilinmektedir (Şekil 39) (Şekil 40) (Turgay, 2022).



Şekil 39. SEKA Kampı girişi, t.y. (Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği, 2022).



Şekil 40. SEKA Kampı'nda SEKA çalışanları (Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği, 2022).

SEKA Kâğıt Fabrikası bünyesinde kütüphane memuru olarak çalışan ve SEKA Postası Gazetesi'nin yayıncısı Naci Girginsoy'un kızı Sunay Girginsoy SEKA Kampı'nı şu şekilde anlatmaktadır.

SEKA kampı göl kıyısında bizim için olağanüstü bir yerdi. Hep birlikte paylaştığımız bir alandı. Kahvaltılar, akşam yemekleri birlikte yenir, akşam yazlık sinemada bir film ya da canlı müzik olurdu.
(Turgay, 2022, s. 1062-1063)

Yerleşke içinde gerçekleştirilen bir diğer faaliyet ise SEKA çalışanlarının kaliteli ürünlere kolay ve ucuz ulaşabilmeleri için 1937'de kurulan bir tüketim kooperatifidir. "Hayat pahalılığına karşı işçi ve memurları korumak için yiyecek ve giyecekleri ucuza temin etmek" amacıyla kurulan kooperatifin 500 civarında üyesi bulunuyordu. Kooperatif üyeleri fabrika kantininden kredi ile alışveriş yapabiliyor ve her ay maaşlarından 2,5 lira kesiliyordu. Üye olmayanların ise peşin para ile kantinden alışveriş yapabilme olanağı vardı" (Turgay, 2022, s.1052). Kooperatif 1962 yılında kurumsal hale getirilmiş, "Ekonoma" adlı satış mağazası hizmete açılmıştır (Şekil 41). Bu sayede SEKA bünyesinde hayatlarını fabrika yerleşkesi içinde geçiren çalışanların ve ailelerinin ihtiyaçlarını giderebilmeleri için gerekli adımlar atılmıştır (Turgay, 2022).



Şekil 41. Ekonoma Market (Turgay, 2022, s.1052).

SEKA Kâğıt Fabrikası birçok sivil toplum yapılanmasının kurulmasına da öncülük etmiştir. Bünyesinde 1961’de kurulan SEKA Çocuk Dostları Derneği bunlardan birisidir. Üst düzey yöneticilerin eşleri tarafından kurulan dernek, ihtiyaç sahibi çocukların ihtiyaçlarının giderilmesi ya da hasta çocukların tedavi edilmesi gibi çeşitli faaliyetlerde bulunmaktadır. Dernek üyeleri; toplu sünnet törenleri (Şekil 42), her ay düzenli düzenlenen çaylar ve konseptli balolar, yardım etkinlikleri gibi gerçekleştirdikleri organizasyonlarla kent hayatında aktif rol oynamıştır. Dernek aynı zamanda 1981’de Türkiye’de kağıdın geri dönüştürülmesine ilişkin ilk çalışmayı gerçekleştirmiştir (Bilecen, 2018).



Şekil 42. SEKA Çocuk Dostları Derneği’nin düzenlediği toplu sünnet töreni, t.y. (Bilecen, 2018, s.39).

SEKA Kâğıt Fabrikası bünyesinde tüm bu faaliyetlerin yanı sıra kutlamalara da önem verilmiş, çalışanları ve İzmit halkı birlik ve beraberlik içinde, kolektif bir bellek oluşturmuştur. Bu kutlamalara Cumhuriyetin kuruluş yıldönümleri (Şekil 43), SEKA’nın yıldönümleri (Şekil 44), kâğıt üretiminin yıldönümleri (Şekil 45) vb. gibi çeşitli önemli kutlamalar örnek verilebilir.



Şekil 43. SEKA Kâğıt Fabrikası'nda Cumhuriyetin 80. Yılı kutlamaları (Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği, 2022).



Şekil 44. SEKA Kâğıt Fabrikası'nın kuruluşunun 50. yılı (Tanrıverdi, 2017).



Şekil 45. SEKA Kâğıt Fabrikası'nda kâğıt üretiminin 50. yılı törenine ait haber (Tanrıverdi, 2017).

Cumhuriyet açısından, İzmit halkı ve İzmit kenti için bunca önemine karşın kapatılmasının gündeme gelmesiyle birlikte SEKA Kâğıt Fabrikası'nı ayrılmaz bir parçaları olarak gören SEKA çalışanları ve İzmit halkı tarafından çeşitli gösteriler düzenlenmiş, düzenlenen etkinliklerle kapatılmasına engel olunmaya çalışılmıştır (Şekil 46).



Şekil 46. SEKA Kâğıt Fabrikası'nın kapatılmaması için gerçekleştirilen bir gösteri (Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği, 2022).

Ancak tüm çabalara rağmen aynı zamanda bir endüstri mirası olan SEKA Kâğıt Fabrikası 2005'te kapatılmıştır. Yerleşke 2016'dan beri Kâğıt Müzesi ve içerisinde halkın kullanımına açık olan kültürel ve sosyal birimlerin bulunduğu SEKA Park olarak kentliyle buluşmaya devam etmektedir (Şekil 47).



Şekil 47. SEKA Kâğıt Müzesi (SEKA Kâğıt Müzesi Arşivi). Erişim adresi: <https://sekakagitmuzesi.com/>

SEKA Kâğıt Fabrikası, yalnızca sanayileşme politikası kapsamında kurulan bir fabrika değil, yerleşkesi ile kurgulanan modern yaşam biçimiyle de kentliyi, kenti ve kent hayatını Cumhuriyetin modernleşme ideolojisi yönünde köklü olarak değiştirmiş, kentsel belleğin ayrılmaz bir parçası olmuş ve İzmit'i ulusal ve uluslararası olarak temsil ederek kentin endüstri mirası haline gelmiştir (Şekil 48).



@turgutatlay1912 2 yıl önce

Çok Teşekkürler, emeğinize sağlık. Seyrettikçe boğazım düğümlendi, gözlerim nemlendi. Seka Akdeniz Müessesesinde çalışıp emekli olmama rağmen hala Taşucu'nda yaşıyorum. Seka sadece bir iş kapısı değil aynı zamanda sosyal bir yaşam biçimidir. Kurulduğu her bölgenin sosyo ekonomik yapısına katkı sunuyordu. Kuranları saygıyla anıyorum. Kapatmaları da Saygılarımla..



6



Yanıtla

Şekil 48. Yayınlanan bir belgeyle emekli bir SEKA çalışanının SEKA'nın yaşam biçimi olması hakkında yazdığı yorum (Turgutatlay1912, 2022. Yorum: KYÖD SEKA Belgeseli [Youtube Videosu].

Erişim adresi: <https://youtu.be/ljuPfRTildI?si=sRZOI8I8G5eb7gi>

1993-1996 yılları arasında SEKA Fabrikaları Genel Müdürü olarak görev yapan Dr. Müh. Ufuk SAKA röportajında SEKA'yı şu şekilde özetlemiştir:

Cumhuriyet değerlerinin şehre taşınmasının hikayesidir esas itibariyle. Üretime dayalı, aydınlanmaya dayalı, Cumhuriyet değerlerinin kente taşınmasına dair bir uzun hikayedir.

(Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği, 2022)

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Modern ulusun inşa sürecinde Cumhuriyetin ilanı ile birlikte çeşitli alanlarda politikalar belirlenerek bu politikalar doğrultusunda bir dizi faaliyet gerçekleştirilmiştir. Bu faaliyetler yaşamın her alanına nüfuz ederek yeni ideolojiyi yayma ve benimsetme amaçlarına da hizmet etmiştir.

İzmit kentinde Cumhuriyetin izlerini arayan bu çalışma, kenti; kentleşme ve sanayileşme olarak iki ayrı alt başlıkta incelemiştir. İzmit kenti, kentleşme ve sanayileşmenin yanı sıra kültürel ve sosyal pek çok alanda geçirdiği dönüşümlerle ilklere imza atmıştır. Kentin zaman içinde geçirdiği bu dönüşüm sürecinde, Hermann Jansen tarafından hazırlanan imar planı ile kente “kıyı kenti” sıfatı yüklenmeye çalışılsa da kentin, potansiyelleri doğrultusunda kendini var ettiği görülmektedir.

Tarihten bugüne İzmit, önce ticari faaliyetleri daha sonra bundan doğan sanayileşme faaliyetleriyle birçok fabrika yapısının kurulmasına ev sahipliği yapmıştır. Sanayileşme politikaları doğrultusunda, kendine yetebilen bağımsız bir ekonomi kurma yolunda İzmit'in önemli katkılar sağladığı görülmektedir. Hammaddeye olan erişimi, İstanbul ve Ankara'ya yakınlığı, ulaşım yolları güzergahında olması nedenleriyle kent özellikle tercih edilmiştir. Sanayileşme faaliyetleri sonucunda salt fabrika yapıları değil, beraberinde kurgulanan yerleşkeler kente yenilikler getirmiş; kenti ekonomik olarak geliştirmiş, topluma sosyal ve kültürel faydalar sağlamıştır. Bu çalışma sonucunda, İzmit'te Halkevi binası ve SEKA Kâğıt Fabrikası gibi belli yapıların Erken Cumhuriyet Döneminde modernleşme çalışmalarının izlerini taşımakla birlikte, toplumu pozitif yönde etkilediği, kent belleğinde önemli izler bıraktıkları görülmektedir. Kurulan fabrikalar ve yerleşkelerinin toplumun yaşam biçimini dönüştürdüğü, kentin ayrılmaz bir parçası haline geldiği anlaşılmaktadır. İzmit kenti kendini sanayileşme politikaları üzerinden var eden, “Cumhuriyetin modern sanayi kenti” kimliği ile öne çıkmış bir model kenttir.

KAYNAKÇA

- Altan, T. E., Tekeli, D., & Sorguç, C. (2018). Profesyonel mimar olarak Maruf Önal. *Mimarlık Dergisi*, 399, 45–53.
- Asiliskender, B. (2008). *Modernleşme ve konut; Cumhuriyet'in sanayi yatırımları ile Kayseri'de mekânsal ve toplumsal değişim*. (Doktora tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Avdan, F. (2009). *Cumhuriyet Dönemi kentleşme sürecinde planlama deneyimi: 1930-1980 İzmit planları*. (Yüksek lisans tezi). Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmit.
- Bayar, M. H. (2002). *Bir zamanlar İzmit*. Kastaş Yayınevi.
- Bilecen, T. (2018). *Gri yeşil: İzmit*. İletişim Yayınları.

- Binici, Ö. S. (2012). *İzmit'te 1936-1966 yılları arasındaki yapı üretiminin kentin gelişimine etkileri*. (Yüksek lisans tezi). Kocaeli Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmit.
- Bozdoğan, S. (2002). *Modernizm ve ulusun inşası: Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde mimari kültür*. Metis yayınları.
- Cumhuriyet Gazetesi, 21 Mayıs 1934. Erişim adresi: <https://www.gastearsivi.com/gazete/cumhuriyet>
- Cumhuriyet Gazetesi, 20 Mayıs 1936 Erişim adresi: <https://www.gastearsivi.com/gazete/cumhuriyet>
- Cumhuriyet Gazetesi, 6 Kasım 1936. Erişim adresi: <https://www.gastearsivi.com/gazete/cumhuriyet>
- Cumhuriyet Gazetesi, 7 Kasım 1936. Erişim adresi: <https://www.gastearsivi.com/gazete/cumhuriyet>
- Evsile, M. (2018). Cumhuriyet Döneminde sanayileşme faaliyetleri (1923-1950). *History Studies*, 10(8), 109-119
- Filiz, A. Y., Güney, M. E., & Kılıç, S. E. (2022). Cumhuriyet'in önemli bir sanayi yatırımı olarak Kocaeli SEKA örneği ve gelecek için öneriler. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 24(1), 329-380.
- Güngör, S., & Özcan, U. (2022). "Şehir mimarı" Hermann Jansen'in planlama anlayışı ve başkent Ankara'nın imarı. *International Journal of Social And Humanities Sciences*, 6(3), 155-172.
- İzmit Halk Eğitim Merkezi. (t.y.) Halkevi binasının tarihçesi. Erişim adresi: https://izmithem.meb.k12.tr/icerikler/tarihce_307998.html
- Kocaeli Büyükşehir Belediyesi. (t.y.) Kocaeli'nin tarihçesi. Erişim adresi: <https://www.kocaeli.bel.tr/tr/main/pages/tarihce/16>
- Kocaeli Nostalji. (2020, 25 Eylül). Seka Kâğıt Fabrikası'na tomruk taşıyan bir kamyon. Kadrajın sağ arkasında ise İstasyon Otel yer alıyor [Facebook durum güncellemesi]. Facebook. Erişim adresi: <https://www.facebook.com/KocaeliNostaljik/posts/pfbid0zWhLF1r9RykTrgNq1pCrgizMoSWfQJSjvHPDE8HtoVYpgynJTUW7A2m7pjdyb5H2w/>
- Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği. (2022, 4 Şubat). KYÖD SEKA Belgeseli [Video]. Erişim adresi: <https://youtu.be/ljuPfRTiIdI?si=sRZOI8I8G5eb7gi>
- Memiş, S., & Belir, Ö. (2023). Cumhuriyet Dönemi modernleşme sürecinin mimarlığa etkileri: İzmit Halkevi. *PLANARCH-Design and Planning Research*, 7(1), 43-50.
- Mısırlı, A. (2021). Çaycuma Kâğıt Fabrikası ve Sosyal Konut Sitesinin analizi. *Megaron*, 16(4), 683 - 701.
- Narin, R. (2018). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e ağaç denizi Kocaeli. Erişim adresi: https://www.academia.edu/36192916/Osmanli%C4%B1dan_Cumhuriyete_A%C4%9Fa%C3%A7_Denizi_Kocaeli
- Niray, N. (2002). Tarihsel süreç içinde kentleşme olgusu ve Muğla örneği. *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (9), 1-27.
- Olgun, K. (2010). İzmit (Kocaeli) Halkevi temsil şubesinin çalışmaları (1923-1951). *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 26(78), 505-534.
- Sağlam, S. (2016). 1923-1950 yılları arasında Türkiye'de kent ve kentleşme olgusu. *İstanbul Journal of Sociological Studies*, (53), 257-274.
- Salt Online. (2015, 18 Aralık). 2015 SALT Araştırma Fonları proje sunumları. Erişim adresi: <https://saltonline.org/tr/1290/2015-salt-arastirma-fonlari-proje-sunumlari>
- SEKA Kâğıt Müzesi Arşivi. Erişim adresi: <https://sekakagitmuzesi.com/>
- Solak, G. (2018). *Binbir emekle kurulan ilk yerli kağıt fabrikası SEKA'nın buruk hikayesi*. Erişim adresi: <https://listelist.com/seka-kagit-fabrikasi-mehmet-kagitci/>

- Tanrıverdi, F. (2017, 3 Ağustos). SEKA Belgeseli Türkiye'de ilk kâğıt üretimi [Video].
Erişim adresi: <https://www.youtube.com/watch?v=lssdV2J8ptk>
- Tekeli, İ. (1998). Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde kentsel gelişme ve kent planlaması, *75 Yılda değişen kent ve mimarlık*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tırnakçı, A. (2020). İşlevini yitirmiş endüstriyel peyzajların yeniden işlevlendirilmesi: Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası örneği. *Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 21(1), 82-92.
- Turgay, F. (2022). Erken Cumhuriyet Döneminde İzmit SEKA Fabrikasında çalışanlara sağlanan sosyal olanaklar: 1936-1960. *Mülkiye Dergisi*, 46(4), 1029-1070.
- Turgutatlay1912. 2022. Yorum: KYÖD SEKA Belgeseli [Youtube Videosu].
Erişim adresi: https://youtu.be/ljuPfRTiIdI?si=sRZOI8I8G5eb7gi_
- Türkeri, İ. (2017, 17 Temmuz). *Kentsel bir imge olarak İzmit Halkevi*. Arkitera.
Erişim adresi: <https://www.arkitera.com/gorus/kentsel-bir-imge-olarak-izmit-halkevi/>
- Yazman, D. (2012, 2 Mayıs). *Geçmişin modern mimarisi - 7: İzmit (Kocaeli)*. Arkitera.
Erişim adresi: <https://www.arkitera.com/haber/gecmisin-modern-mimarisi-7-izmit-kocaeli/>
- Yıldız, S. (2016). *İzmit şehrinin mekânsal gelişim süreci*. (Yüksek lisans tezi). Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- Yurtoğlu, N. (2017). Cumhuriyet Döneminin öncü bir sanayi kuruluşu: İzmit Selüloz ve Kâğıt Fabrikaları Müessesesi (1936-1960). *Atatürk Yolu Dergisi*, 15(60), 341-372.
- Yücel, T. F. (2015). *Cumhuriyet Türkiye'si'nin sanayileşme öyküsü*. Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı (TTGV).

ESKİŞEHİR'İN ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE SANAYİ ŞEHİRİ OLARAK GELİŞİMİ

Y. Mim. Aybike Karacan

GİRİŞ

Kurtuluş Savaşı'nın zaferle sonuçlanmasıyla kurulan Cumhuriyet, sosyal ve ekonomik açıdan çöküntü mirasını devralmıştır. Cumhuriyet sonrasında, devletin elde ettiği siyasi varlığının sürdürülebilir olması için ekonomik zaferlerin de kazanılması gerekliliği ortaya çıkmış ve iktisat politikaları doğrultusunda tüm ülkede sanayileşme hareketleri başlamıştır.

Cumhuriyet, Eskişehir kenti gibi küçük bir kasaba görünümünde olan, henüz kentleşmemiş fakat kentleşmeye ve modernleşmeye müsait birkaç Anadolu kentinde, Batılılaşma ve modernleşme politikaları doğrultusunda, yeni bir yapılanma modeli uygulamayı hedeflemiştir (Taneri, 2009). Eskişehir, Bağdat-Berlin Demiryoluna eklenmiş olması ve dönemin önemli kent merkezlerine yakınlığı dolayısıyla sanayileşme hareketlerinin gerçekleştirildiği Anadolu kentlerinden biri olmuştur. Uygulanan iktisat politikaları doğrultusunda, özel ve devlet teşebbüsleri ile Şeker Fabrikası Yerleşkesi, Eskişehir Basma Fabrikası²⁹, Fabrikalar Bölgesi (kiremit, tuğla ve un fabrikaları) kurulmuştur. Böylece Eskişehir "Modern Sanayi Kenti" kimliği kazanmış, farklı alanlarda oluşan endüstri bölgeleri kentin gelişiminde dinamik bir rol oynamıştır (Gök ve Özçevik, 2021). Bu süreçte endüstriyel bölge çeperlerinde sosyal ve kültürel olarak yeni ihtiyaçlar meydana gelmiş, bu ihtiyaçları karşılayacak yeni yapılaşmalar artmıştır. Sonuç olarak modernleşen kentte 'Fabrika Kampüsleri' ortaya çıkmıştır (Kedik, 2002).

1. ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE SANAYİLEŞME

Cumhuriyet kurulduğunda Türkiye, tarım ve hayvancılığa dayalı bir ekonomiye sahiptir. Ancak, ithal ürünlerin korunmasına odaklanan gümrük vergileri, dış borçlar ve yabancı şirketlerin ülkeyi terk etmesi gibi nedenlerle ekonomik çöküş yaşanmış (Gölalan ve Koçtürk, 2010), 1923'de İzmir İktisat Kongresi'nde, ekonominin yeniden inşası amaçlanarak sanayinin geliştirilmesi ve özel girişime öncelik verilmesi kararları alınmıştır. 1927'de Teşvik-i Sanayi Kanunu çıkarılmış ve savunma sanayii geliştirilmeye başlanmıştır (Yücel, 2017) 1929'da Büyük Dünya Buhranı patlak vermiş ve buhrandan Türkiye ekonomisi olumsuz etkilenmiştir. Tarım ürünlerinin fiyatları düşmüş, dış ticaret daralmış ve tarımsal faaliyetler gerilemiştir. Bu dönemde 1934'de Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı ve sonrasında devamı olarak 1936'da İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı geliştirilmiş ancak 1939'da İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle bu planlar uygulanamamıştır (Özçelik ve Tuncer, 2017). Savaş sürecinde, savaş ekonomisi politikaları uygulanmış ; 1940'da çıkarılan Milli Koruma Yasası ile ekonomiye müdahale edilmiş, 1942'de Varlık Vergisi çıkarılmıştır (Yücel, 2017). 1945'te savaşın sona ermesiyle birlikte Dünya genelinde ekonomik toparlanma çabaları başlamış ve Türkiye de bu sürece katılmıştır. 1946'da İvedili Sanayi Planı ve 1947'de Türkiye İktisadi Kalkınma Planı geliştirilmiş, bu planlarla ekonomik büyüme ve sanayileşme hedeflenmiştir (Yücel, 2017). 1948'de ise Marshall Yardım Programı uygulamaya konulmuştur. Sonuç olarak 1923-1950 dönemi Türkiye ekonomisi için çeşitli zorluklarla dolu bir dönemdir. Bu dönemde liberal ekonomik politikalar, savaş ekonomisi, dış yardımlar ve planlı ekonomi gibi farklı yaklaşımlar denenmiştir ancak ekonomik gelişme çabaları iç ve dış faktörlerin etkisi altında değişiklik göstermiştir (Tablo 1).

²⁹ Fabrika 1956' da kurulmuş, sonrasında Sümerbank tarafından devralınmıştır (Sümerbank bu dönemde önemli yatırımlar yapmıştır. Nazilli Basma Fabrikası, İzmir Basma Fabrikası gibi). Fabrika alanı; sade, akılcı ve modernist yaklaşımla tasarlanmış olup yürüme mesafesindeki Osmangazi, Sümer ve Ertuğrulgazi Mahallelerindeki kooperatif konutları fabrika çevresinde ortaya çıkmıştır. Şimdilerde Sarar markasının fabrikası olarak kullanılmaktadır.

Tablo 1. Erken Cumhuriyet Döneminde uygulanan iktisat politikaları (Yazar tarafından hazırlanmıştır.).

1923-1929 Yılları arası	(1923) İzmir İktisat Kongresi	Yurtiçi sanayinin kurulması ve özel girişimlere öncelik verilmesi hedeflenmiştir.
	(1927) Teşvik-i Sanayi Kanunu	Savunma sanayinin kurulması ve ulaşım ağlarının geliştirilmesi hedeflenmiştir.
1929-1939 Yılları arası	(1934) Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı	Hızlı bir şekilde sanayileşme hedeflenmiştir.
	(1936) İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı	İhracatı arttırmaya yönelik planlama yapılmıştır.
1939-1945 Yılları arası	(1940) Milli Koruma Kanunu	Hükümete dış ticaret anlamında sınırsız yetki verilmiştir.
	(1942) Varlık Vergisi	Temel tüketim mallarının devlet eliyle dağıtılması kararlaştırılmış, karaborsacılık ile kazanç sağlanması önlenmeye çalışılmıştır.
1945-1950 Yılları arası	(1946) İvedili Sanayi Planı	Tarım alanındaki sanayileşmeyi geliştirmek hedeflenmiştir.
	(1947) Türkiye İktisadi Kalkınma Planı	Özel girişimlerin serbestçe faaliyet göstermeleri teşvik edilmiştir.
	(1948) Marshall Yardım Programı	Tarımsal ürünlerin arttırılması ve uluslararası pazara açılması için ABD'den yardım alınmıştır.

1.1. Kısmi Liberal Dönem (1923-1929)

Genel geçim kaynağı tarım ve hayvancılık olan ülkede ekonomik olarak; ithal ürünlere koruma sağlayan gümrük vergileri, ulaşım sektöründe hizmet veren yabancı şirketlerin çekilmesi ve artan iç ve dış borçlar nedeniyle zor bir dönemden geçilmektedir. Bu durum, ekonominin yeniden yapılandırılmasını ve inşa edilmesini zorunlu kılmıştır. Tüm bu sorunları çözmek ve yeni kurulacak devletin ekonomisine yön vermek amacıyla 1923'te İzmir İktisat Kongresi düzenlenmiştir. Kongrede alınan kararlar; yurt içi sanayii kurulması ve geliştirilmesi bunun yanında özel girişime öncelik verilmesi olarak belirlenmiş fakat gelişmekte olan ülkelere sermaye akışı kısıtlı olduğundan ülkeye yabancı sermaye girmemiştir. Öncelikli hedef; sanayileşme başta olmak üzere, tarım ve hizmet sektörünün geliştirilmesidir (Özçelik ve Tuncer, 2017).

1923-1929 yılları arasında Cumhuriyetin iktisat gelişmelerini etkileyen iki başat olay vardır. Biri Lozan Antlaşması diğeri ise dönem sonunda ortaya çıkan Büyük Dünya Buhranıdır³⁰. 1923'de imzalanan Lozan Antlaşmasıyla kapitülasyonlar kaldırılmış olsa da Osmanlı borçlarının çoğu Türkiye Cumhuriyeti tarafından devralınmış, ülkenin ekonomisine ek bir gider eklenmiştir. 1927'de Teşvik-i Sanayi Kanunu çıkarılmış ve kuvvetli bir savunma sanayisinin kurulması fikri gündeme gelmiştir (Yücel, 2017). Bu dönem iktisadi faaliyetlerden biri de ulaşım alanında olmuş, ulaşım ağının kurulması ekonomik ve askerî açıdan öncelikli tutulmuştur. Osmanlı Döneminde yabancı şirketlerin denetiminde bulunan demiryolları, 1924'de Anadolu Demiryollarının

³⁰ Dünya genelindeki banka sistemlerinin yetersizliği ve gelir dağılımındaki dengesizlikler Büyük Dünya Buhranını derinleştirmiştir. ABD'de başlayıp Avrupa'ya yayılan bu buhran; yatırımların durmasına, işsizliğin artmasına ve ekonomik gerilemelere yol açmıştır. Bu durum, Türkiye dahil pek çok ülkede iktisat politikalarında önemli değişikliklere neden olmuştur (Bulut, 2003).

1.4. Savaş Sonrası Dönem (1945-1950)

1945'te İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle birlikte, Dünya genelinde savaşın yıkıcı etkilerini onarmak için büyük bir faaliyet başlamıştır. Bu dönem, savaşın yaralarını sarmak için her alanda yoğun bir çalışmayı ve gayreti içermektedir. Türkiye İkinci Dünya Savaşı'na girmemiş, fakat savaş sırasında Almanya ve Rusya'ya mesafeli bir tutum sergilemiş, İngiltere ve Fransa ile olan ilişkilerini sürdürmüştür. Bu tutum, Türkiye'nin ilerleyen dönemlerde de Batı'ya yakın bir politika izlemeye devam edeceğinin bir işareti olarak kabul edilebilir. Bu durum çok partili bir sisteme geçişi ve liberal ekonomiye yaklaşımı teşvik etme gerekliliğini de beraberinde getirmiştir (Yücel, 2017).

Cumhuriyet için bu dönemde ekonomik anlamda dört başat hareket vardır. Bunlardan birincisi 1946 İvedili Sanayi Planı'dır. Bu plan 1944-1946 yılları arasında parça parça hazırlanıp uygulamaya sokulmuştur. 1930'lardan sonra farklı şekillerde hazırlanan sanayi planlarının en son ve en gelişmiş hali olan bu plan, önceki planların yapısal bir uzantısıdır. Plan, ülkenin bağımsızlığını koruma ve bütünlüğünü sağlama amacını temel alırken, bu hedeflere ulaşabilmek için tarım sektöründeki gelişmeyi vurgulayan bir sanayileşme planı öngörmektedir. Belli bir süre sonra planın uygulaması daraltılmış ve yürürlükten kaldırılmıştır. Bu plan, ikinci başat hareket olan 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı içine dahil edilmiş, daha dengeli bir kaynak dağılımı ve ekonomik büyüme hedefleyen bir yaklaşım benimsenmiştir. Planın temel fikirlerinden biri, özel girişimcilerin istedikleri veya isteyecekleri sektörlerde serbestçe faaliyet göstermelerini teşvik etmek ve ekonomik aktivitelerin çoğunu özel sektöre bırakmaktır. Plana göre yatırımların tarım, enerji, karayolu ulaştırması ve haberleşme gibi sektörlerle öncelik verilerek yapılması amaçlanmıştır. Bu tercihlerde dış finansmanın önemli bir rol oynadığı görülmektedir. Planın uygulanması, dış kaynakların temin edilmesine bağlıdır ve dış kaynaklar temin edilemediği için plan hayata geçirilememiştir (Gölalan ve Koçtürk, 2010). Sonuçta bu iki plan da istenilen şekilde uygulanamamıştır. Üçüncü ve dördüncü başat hareketler ise 1947 Truman Doktrini uyarınca 1948'de Marshall Yardım Programı çerçevesinde ABD'den yardım alınmasıdır. Dönemde Türk ekonomisini incelemek amacıyla ABD'den gelen ekonomi uzmanları tarafından önerilerde bulunulmuş, tarımsal üretimin artırılması ve tarımın uluslararası pazarlara açılması gerekliliği vurgulanmıştır (Asoy ve Ayyıldız, 2023). Ayrıca, tarımda makineleşmenin hızlandırılması ve karayolu altyapısının geliştirilmesinin önemine dikkat çekilmiştir.

2. ESKİŞEHİR KENTİNE DAİR

Eskişehir Paleolitik Dönemlerden başlayarak, Selçuklu, Roma, Bizans Dönemlerine kadar uzanan köklü bir geçmişe sahiptir. Türklerin ve Bizanslıların barış içinde yaşadığı bir sınır kenti olarak Eskişehir, coğrafi yapısı ve Porsuk Çayı sayesinde tarih boyunca önemli bir yerleşim yeridir. On dokuzuncu ve 20. yüzyıllarda yaşanan Türk kökenli göç hareketleri, azınlık toplulukların varlığı ve ekonomik katkılarıyla kentin yapısı şekillenmiştir (Taneri, 2009).

Kentin modernleşmesi ve gelişimi, üç ana etmen etrafında ele alınabilir; demiryolu ulaşımı, göçmen yerleşimleri ve sanayinin gelişimi. İngiltere, Fransa ve Almanya'ya Anadolu'da tanınan imtiyazlar Bağdat Demiryolu Hattı projesinin başlamasına yol açmıştır. Bu hat, şehrin ekonomik gelişimini sağlamış ve ticaretini önemli ölçüde canlandırmıştır. Göçmen yerleşimleri de Eskişehir'in tarihinde önemli bir yer tutmaktadır. On dokuzuncu yüzyılda gerçekleşen Çerkez ve Abaza göçleri ile başlayan bu süreç, Rumeli göçleri ve 1950'lerdeki Bulgar göçleri ile devam etmiştir. Göçmenler, kentte yeni mahalleler kurarak ve Porsuk Çayı'nın kuzey kıyılarına yerleşerek kentin demografik ve mekânsal yapısını etkilemişlerdir (Taneri, 2009). Sanayi gelişimi ise, Cumhuriyetin ilanından sonra başlamış ve Eskişehir, devletin yaptığı yatırımlarla modern bir sanayi kentine dönüşmüştür. Erken Cumhuriyet Dönemi sanayi kompleksleri, devletin modernleşme politikalarının bir parçası olarak, kentin ekonomik ve fiziksel yapısını dönüştürmüştür (Asiliskender, 2009).

Eskişehir'in mimari mirası; kentin siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimi ile iç içe geçmiştir. 1894'ten 1950'ye kadar olan dönemde, kentin mimari yapısı üç ana döneme ayrılır; demiryolu atölyesinin açılmasıyla başlayan ilk dönem, Cumhuriyetin ilanı ile başlayan ikinci dönem ve İkinci Dünya Savaşı'nın bitimiyle başlayan üçüncü dönem. Bu dönemler, Eskişehir'in modernleşmesinde ve kentsel dönüşümünde önemli rol oynamıştır. Özellikle 1950'li yıllarda yapılan ulusal mimari yarışmalar, şehrin gelişimine modern bir görünüm kazandırmış ve Eskişehir'i Türkiye'nin modernleşme sürecinde öne çıkan şehirlerden biri haline getirmiştir (Özkut, 2017).

2.1. Eskişehir Kentinin Tarihi

Selçuklu Döneminde, Prehistorik Dönemden itibaren var olan kalıntılarla birlikte ve aynı zamanda Helenistik Dönemden başlayarak Roma ve Bizans Dönemlerinde «Dorylaion» olarak adlandırılan kentin izleri nedeniyle yerleşime “Eskişehir” adı verilmiştir. Eskişehir, Selçuklu Döneminde Türklerin Bizanslılarla barış içinde bir arada yaşadığı önemli bir sınır kenti olarak öne çıkar (Köylü, 2008).

Eskişehir, Porsuk Çayı’nın geçtiği ve kentin iki farklı bölgeye ayrıldığı bir özellik göstermektedir. Bu coğrafi özellik, kentin tarihini ve yerleşim düzenini önemli ölçüde etkilemiştir. Kentin güney bölgesinde ilk yerleşim yerleri bulunurken, kuzey bölgesinde ise sıcak su kaynaklarının olduğu ticari merkez bulunmaktadır. Eskişehir’in tarihi 19. yüzyıldan 20. yüzyılın ortalarına kadar uzanan Türk kökenli göç hareketleriyle şekillenmiştir (Taneri, 2009). Aynı dönemlerde kentte Rum ve Ermeni azınlıkları da bulunmaktadır. Eskişehir’de zanaat (lüle taşı işçiliği) ve ticaret alanlarında faaliyet gösteren bu gruplar özellikle demiryolu ağı kente ulaşmadan önce kentin ekonomik yaşamına katkıları açısından önemli bir role sahiptirler.

Eskişehir’de özellikle Birinci Dünya Savaşı öncesine kadar değirmencilik ve fırıncılık faaliyetleri Rumlar tarafından sürdürülmüştür. Değirmencilik bu dönemde öne çıkmasının nedeni, Eskişehir’in çevresindeki köylerin hububat üretimi ile uğraşması ve şehri bir tahıl ambarına dönüştürmesidir. Kentte birçok değirmen bulunmaktadır ve Porsuk Çayı, bu değirmenlerin birçoğu için su kaynağı olarak kullanılmıştır. Şehir, değirmencilik önemli bir geçim kaynağı olduğu dönemlerde tarım ürünlerinin ticareti ile büyümüş ve gelişmiştir (Çelen Öztürk, 2016).

2.2. Eskişehir Kentinin Gelişimine Etki Eden Faktörler

1871’de Osmanlı İmparatorluğu tarafından imzalanan ticaret antlaşmasıyla İngiltere, Fransa ve Almanya gibi üç büyük devlete Anadolu toprakları üzerinde özel imtiyazlar tanınması, bu devletlerin ayrıcalıklarını kendi sanayilerini geliştirmek için bir avantaj olarak kullanmaları anlamındadır. Bu devletler sanayi gelişimi için gereken hammadde kaynaklarına erişim ve pazarlara açılma amacıyla Osmanlı İmparatorluğu toprakları üzerinden demiryolu hatları kurma konusuna büyük önem vermişlerdir. Eskişehir kentindeki hızlı gelişimin temelinde, Almanların etkisi ile ortaya çıkan Bağdat Demiryolu Hattının Anadolu’dan geçirilme düşüncesi bulunmaktadır. Bu düşünce, Alman Hükümetinin siyasi amaçlarına ulaşma politikasının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Osmanlı İmparatorluğu da bu projeyi olumlu bir şekilde karşılamış, demiryolu ile ticaretin canlandırılması ve vergi gelirlerinin artırılması gibi ekonomik faydalar sağlamayı amaçlamıştır (Taneri, 2009). İstanbul-Bağdat Demiryolu Hattının ilk aşaması, 1871’de padişahın izniyle İstanbul’dan Ankara’ya kadar uzanan demiryolunun tamamlanması olarak belirlenmiştir. İstanbul, coğrafi konumu nedeniyle tarih boyunca doğu ile batıyı birbirine bağlayan bir geçiş bölgesi olmuş ve İstanbul’un Ankara ile olan demiryolu bağlantısı, Eskişehir üzerinden kurulmuştur. Eskişehir’den İzmit’e uzanan Anadolu Demiryolu Hattı, Eskişehir’de iki ayrı kola ayrılmaktadır. Birinci kol Eskişehir üzerinden Ankara’ya bağlanırken, ikinci kol Eskişehir’den Kütahya’ya, ardından Afyon’a ve nihayetinde Konya’ya ulaşmaktadır. İzmir-Aydın demiryolu bağlantısı da Eskişehir üzerinden geçerek demiryolu ağını genişletmektedir (Taneri, 2009) (Şekil 2).



Şekil 2. On dokuzuncu yüzyılın sonuna kadar Anadolu'da açılan demiryolları (Aktüre, 1978).
(Yazar tarafından düzenlenmiştir.)

Bağdat Demiryolu Hattının Anadolu'dan geçen bölümünün inşasına 1888'de bir Alman şirketi tarafından başlanmıştır. Cumhuriyet, tamamen yabancı sermaye ile kurulan demiryolu hatlarını kamulaştırmış, bu hatlar, Cumhuriyet ile özdeşleşen önemli devlet teşebbüslerinden biri haline gelmiştir. Rejimin yenilikçi çalışmaları çerçevesinde demiryolu yatırımlarına büyük önem verilmiştir. Bu dönemde demiryolları, Cumhuriyet modernizminin önemli bir sembolü haline gelmiş ve devlet politikası gereği ulaşımın temel ağırlığı demiryolu taşımacılığına verilmiştir (Taneri, 2009).

Öte yandan Eskişehir, tarihsel süreç içerisinde pek çok göç hareketine ev sahipliği yapmış ve göçmenlerin yerleştiği bir kent haline gelmiştir. On dokuzuncu yüzyılda Çerkez ve Abazalar yöreye gelmiş, Rumeli göçmenleri yeni köyler ve mahalleler kurarak kente yerleşmiş, özellikle 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında kaçan Tatar Boylarının büyük bir kısmı Eskişehir'e sığınmıştır. Bu toplu göçler, kentte önemli bir nüfus artışına neden olmuştur. Göçlerin sonucunda kentte yeni mahalleler oluşmuş ve Porsuk Çayı'nın kuzey kıyılarındaki boş alanlar göçmenlerin yerleşim yerleri olarak kullanılmıştır. Göçmenlerin inşa ettiği konutlar, kentin mekânsal yapısını değiştirerek farklı yerleşim bölgelerini birbirine bağlamıştır. Benzer bir toplu göç hareketi, 1950'li yıllarda Bulgaristan'dan gelen göçmenlerle yaşanmış, bu göçmenlerin kente gelişi, nüfus artışına ve yeni konut ihtiyacına yol açmıştır (Taneri, 2009). Devlet, göçmenlerin barınma gereksinimlerini karşılamak amacıyla göçmenlere modern yerleşim alanları oluşturmuştur. Eskişehir'deki göçmenlerin kente gelmeleri ve yerleşmeleri, kentin mekânsal yapısını modernleştirme çabaları ile örtüşmektedir. Bu göç hareketleri, kentin tarihinde önemli bir süreç olarak kabul edilmekte ve kentin demografik-mekânsal gelişimini etkileyen önemli bir faktör olarak değerlendirilmektedir.

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte modernleşmeye elverişli kentlerde yeni politikalar hayata geçirilmiştir (Ateş, 2015). (Tablo 2). Yeni devletin modernleşme projelerinden biri, zanaattan sanayiye geçişi teşvik etmek olmuş ve bu çabalar sonucunda Eskişehir gibi şehirlerde tarımsal üretim yerine sanayi üretiminin geliştiği bir dönem başlamıştır. Bu dönüşümün öncüsü ise devlet yatırımları ve özel sektör yatırımları ile kurulan çok sayıda fabrikadır.

Tablo 2. Devlet yatırımları ve özel sektör yatırımlarıyla kurulan fabrikalar (Yazar tarafından hazırlanmıştır.).

Devlet yatırımları ile kurulan fabrikalar (Devletin iktisat politikalarının uygulanması için kurulan fabrikalardır.)	Cer Atölyesi/Tülomsaş Yerleşkesi (1894)
	Şeker Fabrikası (1933)
Özel sektör yatırımları ile kurulan fabrikalar (Göçmen ailelerin kurduğu daha çok tuğla, kiremit ve un üretiminin yapıldığı fabrikalardır. Birçoğu Fabrikalar Bölgesinde yer almaktadır.)	Eskişehir Un Fabrikası (1926)
	Kılıçoğlu (Arslan) Kiremit ve Tuğla Fabrikası (1927-1945)
	Kurt Kiremit Fabrikası (1928)
	Çiftkurt Kiremit Fabrikası (1933)
	Yasin Çakır Un Fabrikası (1938)
	Doğan Kiremit ve Tuğla Fabrikası (1940)
	Fil Kiremit Fabrikası (1942)
	Kartal Kiremit Fabrikası (1944)
	Güneş Kiremit Fabrikası (1948)
	Gamgan Un Fabrikası (1948)
	Gümölcineli Un Fabrikası (1948)
	Mühendis Un Fabrikası (1953)

Cumhuriyetin sanayi tesisleri, devletin liderliğinde sanayi sektörüne yönelik yapılan yatırımların bir ürünüdür. Bu kurumlar, Cumhuriyet modernizminin bir parçası olarak kentte dönüşüm, değişim ve gelişimin fiziksel göstergeleri haline gelmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında, Anadolu'nun gözde şehirlerinden biri olan Eskişehir, özellikle tarım temelli ekonomisinin yanı sıra geleneksel zanaatlarla öne çıkan bir yapıya sahiptir. Ancak Cumhuriyet Döneminde, zanaattan sanayiye geçiş için büyük çaba harcanmıştır (Taneri, 2009). Eskişehir'de gerçekleştirilen devlet yatırımları, kentin sanayi altyapısını güçlendirmiştir. Bu dönemde inşa edilen sanayi tesisleri, kentteki geleneksel ekonomik yapıyı kökten değiştirmiş, bu tesisler hem işgücünü istihdam etmiş hem de kentin fiziksel dokusunu dönüştürmüştür. Eskişehir'deki Erken Cumhuriyet Dönemi sanayi yatırımları, devletin modernleşme hedefleri doğrultusunda başarılı bir şekilde hayata geçirilmiştir. Bu yatırımlar, Eskişehir'i modern bir sanayi kenti haline getirmiştir.

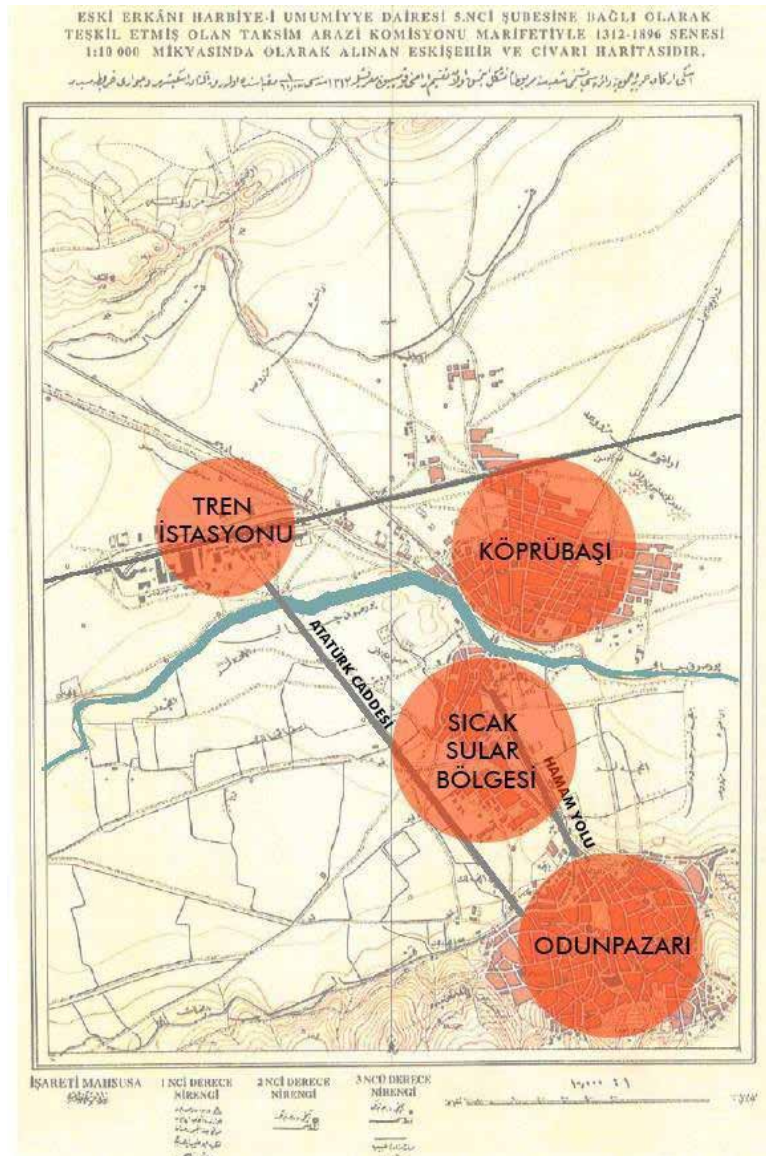
2.3. Eskişehir Kentinin Modern Dönemi

Eskişehir, Türkiye'nin modernleşme sürecinde öne çıkan şehirlerden biri olarak, sanayileşme ve demiryolu ağının genişlemesiyle kentsel dönüşümün hikayesini barındırır. Modernleşmenin ilk adımları, Berlin-Bağdat Demiryolu Hattının şehre ulaşmasıyla atılmış ve bu durum, Eskişehir'in küçük bir Anadolu kasabasından, modern Dünya ile entegre bir kent yapısına geçmesini sağlamıştır (Sarıöz, 1997). Sanayi yerleşkelerinin ortaya çıkışı ve bunlara eklenen yeni konut alanları, şehrin sosyo-kültürel ve fiziksel yapısını derinden etkilemiştir. Bu yeni konut bölgeleri, modern yaşam tarzını ve sosyal ihtiyaçları destekleyen yapılar olarak kentin gelişiminde önemli bir yer tutmaktadır.

Kent, Cumhuriyetin ilanı ile birlikte Türkiye'nin modernleşme sürecinde önemli bir rol oynamaya başlamış, demiryolu ağının genişlemesi ve Anadolu şehirlerindeki sanayi yatırımlarının artmasıyla Türkiye'nin

sanayileşme çabalarında kilit bir konuma ulaşmıştır (Yakut, 2009). Kent hem modern ulaşım sistemleri ve sanayi yerleşimleri ile modernleşmiş hem de Odunpazarı semtindeki geleneksel tarihi dokuyu koruyarak önemli bir kültür yaratmıştır. Bu iki farklı yapısal özellik yeni açılan bulvarlarla birbirine bağlanarak modernist ideolojinin yerel dokuyla buluşmasını sağlamış ve Eskişehir’i özgün bir modern kent yapısına kavuşturmuştur (Yakut, 2023). Eskişehir’in modern mimarlık mirası sadece yapısal bir özellikten çok kentin zengin tarihini ve kültürel çeşitliliğini yansıtan bir simge haline gelmiştir.

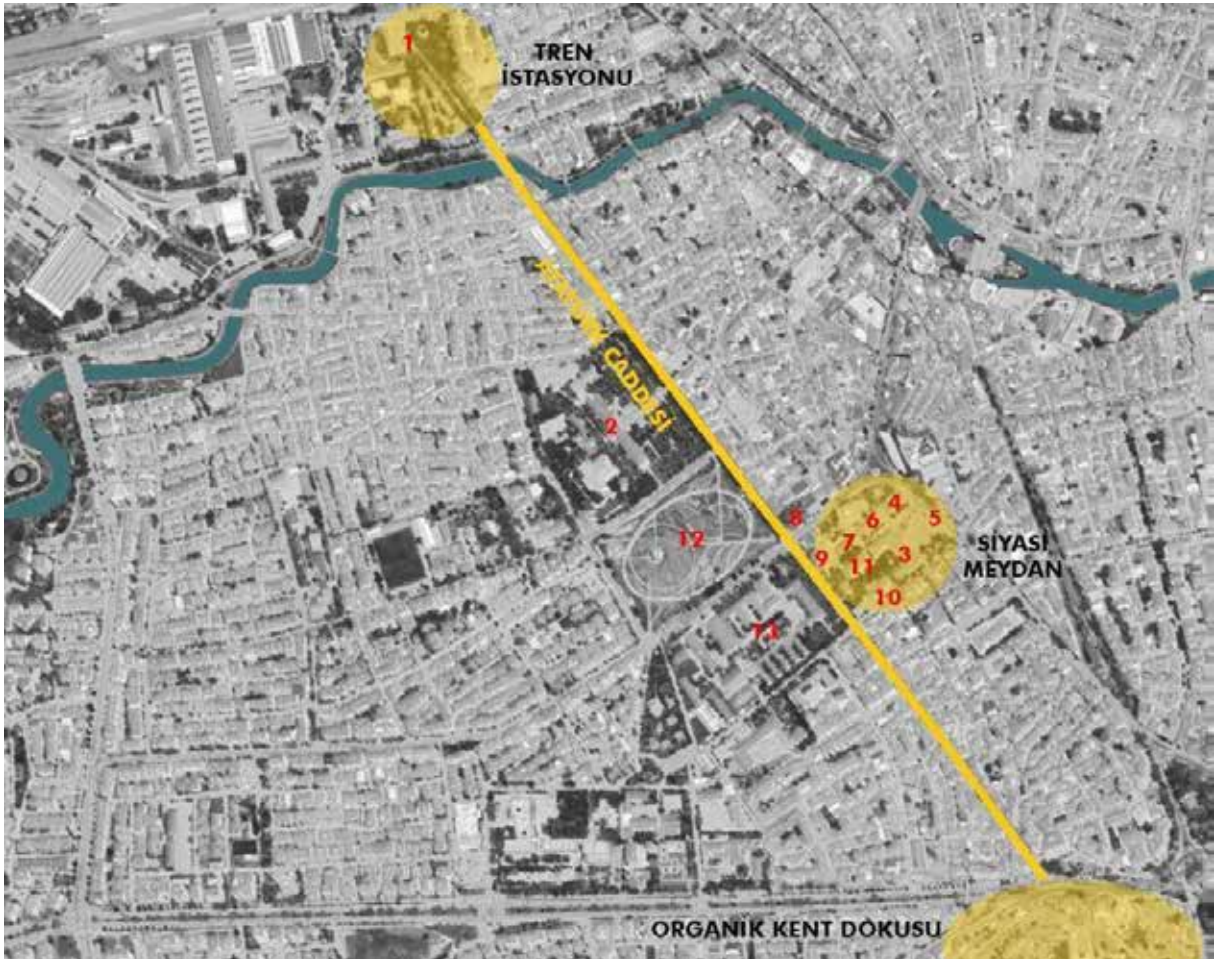
Eskişehir’de 1894 ile 1950 yılları arasında inşa edilen yapılar; kentin siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimini yansıtan önemli örneklerdir. Bu dönem, mimari dil olarak belirgin üç ayrı evreye ayrılır ve her bir evre şehrin değişen sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel dinamiklerini gösterir (Özkut, 2017). Bu dinamikler kentsel mekânın da dönüşümüne yol açmıştır. İlk dönem 1894’te demiryolu atölyesinin açılmasıyla başlar. Berlin-Bağdat Demiryolu Hattının açılması ekonomik bir canlanma getirir de bu dönemde Eskişehir’in sanayi öncesi kent yapısı özellikleri ön plandadır. Kentin mekânsal yapısında üç ana bölge öne çıkar: Kurşunlu Külliyesi çevresinde gelişen yamaç yerleşimi Odunpazarı, Porsuk Çayı kenarındaki tek katlı geleneksel evlerin bulunduğu Köprübaşı Bölgesi ve Odunpazarı ile Köprübaşı arasında yer alan çarşı ve hamamlar. 1896’da çizilen kent haritasında dikkat çeken dördüncü önemli alan ise tren garının çevresinde gelişen yeni modern dokudur (Şekil 3).



Şekil 3. Eski Erkan-ı Harbiye-i Umumiyye Dairesi 5. Şubesine bağlı Taksim Arazi Komisyonu tarafından 1896 (1312) yılında 1:10.000 ölçekli olarak üretilmiş Eskişehir haritası (Acar, 2009).
(Yazar tarafından düzenlenmiştir.)

1923'te Cumhuriyetin ilanıyla başlayan ve İkinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar süren ikinci dönem, Türkiye'de içe dönük ve kalkıncı politikaların hâkim olduğu bir evreyi işaret eder. Bu dönemde demiryolları 1930'larda önemli bir rol oynayarak, sanayi ve ticaret faaliyetlerini ulusal ve bağımsız bir yapıya kavuşturmuştur. Eskişehir, bu dönemde modern kamusal yapıların inşa edildiği şehirlerden biri olarak ön plana çıkar (Köylü ve Birgün, 2015). Sosyalist ideolojiden etkilenen, rasyonel, eşitlik ve dayanışma ilkelerine dayanan kolektif ve devlet merkezli bir anlayışla, kamu yatırımları ve sanayi tesisleri kentte yoğun bir şekilde hayata geçirilmiştir (Arıtan, 2008).

Erken Cumhuriyet Dönemi kurgularından bulvar-meydan-devlet yapıları dizgesinin Eskişehir'de de İstasyon ile bağlanarak uygulandığı görülmektedir. Başlangıcında İstasyon binası bulunan ve konut dokusuna bağlanan Atatürk Caddesi yeni idari merkezin takıldığı ve bina ölçeğinde Cumhuriyetin kamusal simgelerinin uygulandığı önemli bir aks haline getirilmiştir. Atatürk Caddesi üzerinde yer alan kamusal yapılar arasında Atatürk Stadı, Hava Hastanesi, Eskişehir Halk Kütüphanesi, Emniyet Müdürlüğü, Askeriye ve Atatürk Teknik Meslek Lisesi gibi önemli kurumlar bulunmaktadır. Bu cadde endüstriyel yerleşimlerden biri olan Cer Atölyesi/Tülomsaş Yerleşkesi gibi kamusal simgeleri de beslemektedir. 1945'te Hükümet Konağı ve çevresinin imar planı ve meydan düzenlemesi projesi için bir yarışma düzenlenmiş ve sonucunda Hükümet Konağı (1945-1948), Adliye binası (1947-1949) ve Köprübaşı Belediyesi binası gibi yapılar Atatürk Caddesi üzerinde yönetim yapıları parseline inşa edilmiştir (Şekil 4). Bu dönemde Birinci Ulusal Mimari üslubunu yansıtan anıtsal ve modern ideolojiyle üretilmiş yapılar ve yerleşkeler dikkat çeker. Bu yapılar, Eskişehir'in mimari mirasının ve kentsel dönüşümünün anlaşılması için kritik öneme sahiptir ve şehrin tarihindeki ekonomik, sosyal ve kültürel evrimin somut göstergeleridir (Özkut, 2017).



Şekil 4. Atatürk Caddesi üzerinde 1923-1950 yılları arası inşa edilen kamu binaları:1. İstasyon, 2. Hava Hastanesi, 3. Hükümet Konağı, 4. Merkez Bankası, 5. Eski PTT binası, 6. Adliye, 7. Müftülük, 8. Eskişehir Halk Kütüphanesi, 9. Köprübaşı Belediyesi binası, 10. Emniyet Müdürlüğü, 11. Askeriye, 12. Atatürk Stadyumu, 13. Atatürk Teknik Meslek Lisesi ve Olgunlaşma Enstitüsü (Google Earth).

(Yazar tarafından düzenlenmiştir.) Erişim adresi: <https://earth.google.com/web>

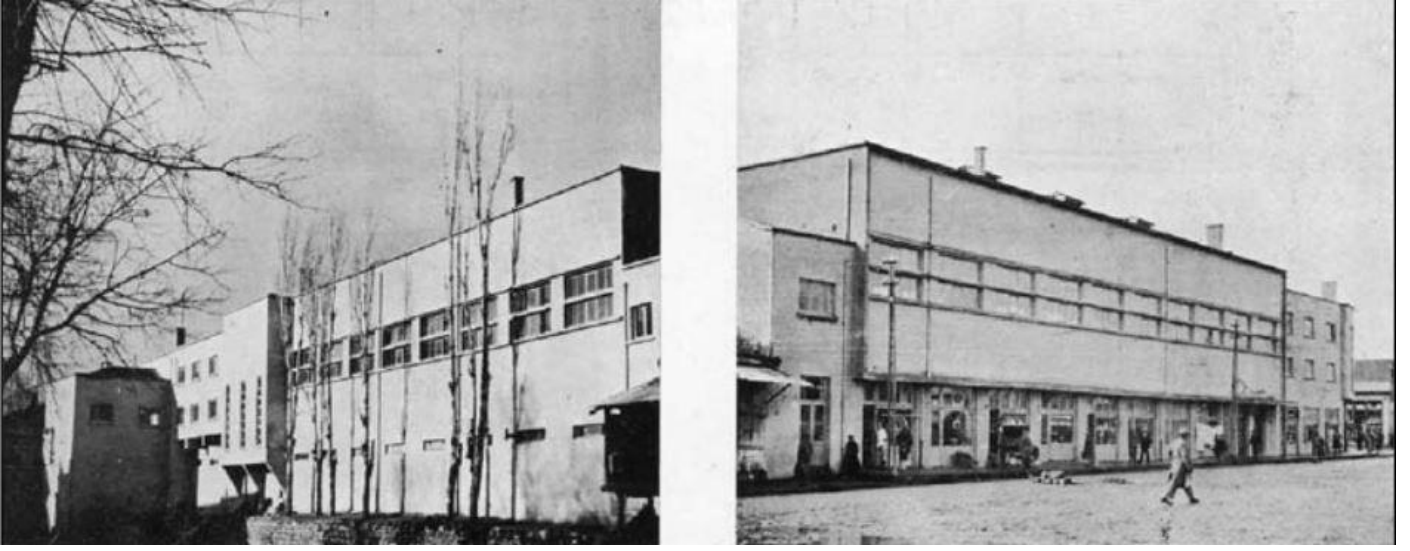
Kentin geleneksel kamusal alanları olan Köprübaşı, Hamamyolu ve Odunpazarı'nın yanı sıra, yeni resmi kamusal alanlar ve ana arterler oluşmaya başlamış, Şekil 3'te görüleceği üzere Vilayet Meydanı İstasyon binasını Odunpazarı'nın geleneksel dokusuna bağlayan İstasyon Caddesi gibi önemli yollar inşa edilmiştir (Özkut, 2017). 1945'te Bayındırlık Bakanlığı Şehircilik Fen Heyeti, Hükümet Konağı ve çevresi için bir mevzi imar planı ve meydan düzenlemesi gerçekleştirmiş kentin ilk idari merkezi aynı zamanda ilk meydanı oluşturulmuştur (Koca ve Karasözen, 2010). Ondokuzuncu yüzyılın sonlarından itibaren gelişen sanayi yerleşkeleri ve konut alanlarına destek olarak banka, okul, müze, otel, otopark, sinema gibi sosyal ve kamusal donatılar bu dönemde hızla tamamlanmıştır. Erken Cumhuriyet Döneminde modernleşmenin önemli aktörlerinden olan halkevleri, köy enstitüleri, istasyon binaları, parklar ve fabrikaların Eskişehir kentinde uygulanması, şehrin Cumhuriyet Dönemi modernleşmesinin öncü kentlerinden biri olduğunu göstermektedir (Şekil 5). Eskişehir'de yapılan uygulamalar, şehrin modernleşme sürecine etkin bir şekilde katıldığı ve Cumhuriyetin ideallerini benimseyerek uygulamada önemli bir rol oynadığının işaretleridir (Tekeli, 1992).



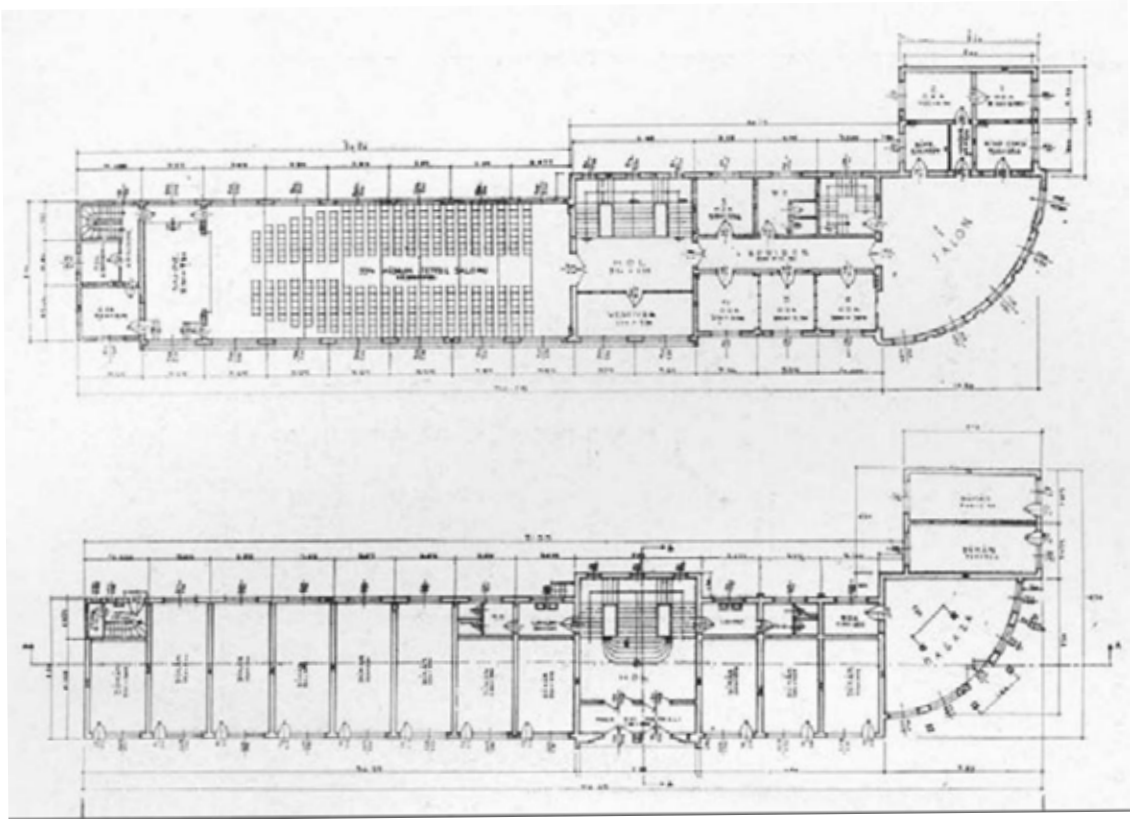
Şekil 5. Eskişehir İstasyonu (Atuk, 2002).

Eskişehir İstasyonunun 1892'de inşa edilmesi, kentin gelişimi açısından bir dönüm noktası olarak kabul edilir ve birçok yeniliğin başlangıcı olarak görülür. İstasyon, bu bağlamda sembolik bir öneme sahiptir. Demiryolu arazisinin yerleşime yakın bir konumda olması nedeniyle İstasyon, önündeki açık alanla birlikte iki caddeyle yerleşim merkezine bağlanır. Bu caddelerden biri günümüzde İstasyon Caddesi olarak adlandırılmış olup Atatürk Caddesine bağlanmaktadır. İstasyon binası, aksiyal simetrik bir plana sahiptir ve üç açıklıklı vurgulanmış bir girişe ve diğer fonksiyonların yer aldığı iki yan kola sahiptir. Üçlü cephe düzeni, kemerli pencereleri ve kırma çatısıyla yerel özelliklere sahip olmasına rağmen, sade ve süsten arınmış bir cephesi olan bu yapı, rasyonel planlama ilkelerinin uygulandığı ilk yapılarından biridir (Atuk, 2002). İstasyon binası ve yanındaki idari binaların inşa edilmesi çevrede yeni yapılaşmalara öncülük etmiş, güneyde, Odunpazarı Bölgesindeki konut dokusunun odağında yer alan camilerin toplanma işlevi, bu şekilde İstasyon binasının önüne taşınmıştır. Böylelikle yeni bir yapı programı ile geleneksel bir kullanım biçimi işlevsel bir şekilde karşılanmıştır. Bu dönüşüm, kentin mekânsal organizasyonunu etkileyen ilk modern etkileşimlerden biridir.

Halkevlerinin temel amacı, Cumhuriyetin değerlerini laik ve çağdaş bir toplumun kurulması ve örgütlenmesi için halka aktarmak aynı zamanda benimsetmek olarak kabul edilmiştir. Eskişehir'de de bu doğrultuda inşa edilen (Şekil 6 ve Şekil 7) Halkevi binası, modern mimarlık tarzının karakteristik özelliklerinden olan yuvarlatılmış köşeleri, rasyonel kübik kütle düzenlemesi, yatay hatları ve cephede vurgulanmış düşey sirkülasyon aksı ile belirginleşen, uzun dikdörtgen bir kütleden oluşmaktadır. Binanın içinde 250 kişilik çok amaçlı salon, büro, kütüphane, büfe ve okuma salonu gibi çeşitli mekânlar bulunmaktadır. Yapı, işlevselliği ve tasarımıyla döneminde modern mimarlık anlayışının bir örneği olarak kabul edilmektedir (Alpagut, 2009).



Şekil 6. Eskişehir Halkevi ön ve arka cepheleri (Alpagut, 2009).

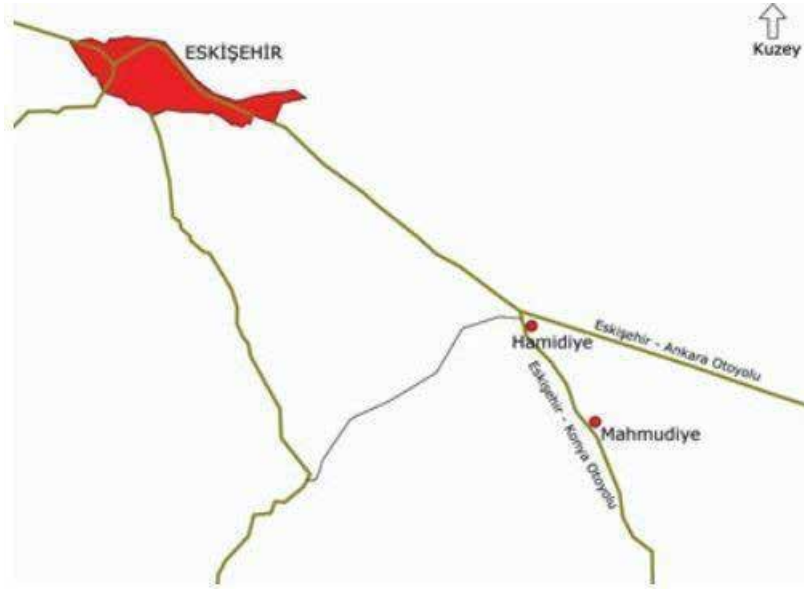


Şekil 7. Eskişehir Halkevi zemin ve birinci kat planları (Alpagut, 2009).

Cumhuriyetin ideolojik yaklaşımlarıyla şekillenen Köy Enstitülerinde, nüfusun büyük çoğunluğunun yaşamakta olduğu köylerde görev yapacak öğretmenlerin yetiştirilmesi hedeflenmiştir. Genç köy öğretmeni adaylarının, köy hayatını geliştirebilmeleri ve öğrencilerin yanı sıra köylüleri de eğitebilmeleri için tarımdan inşaata kadar birçok konuda donanım sahibi olmaları planlanmıştır. Türkiye'nin ilk Köy Enstitüsü olan Çifteler Köy Enstitüsü, Eskişehir ilinin sınırları içinde yer alır ve Mahmudiye ile Hamidiye olarak iki ayrı eğitim yerleşkesini kapsar (Şekil 8). Bu iki eğitim yerleşkesi, Köy Enstitüleri döneminde aynı yönetim çatısı altında faaliyet göstermiştir. Köy Enstitüsü zaman içerisinde çok değişim yaşamıştır (Şekil 9). 1941-1942 yıllarında, Emin Onat ve Leman Tomsu'nun fonksiyonel ve rasyonel bir tasarım anlayışıyla hazırladıkları Çifteler Köy Enstitüsü projesi, Hamidiye ve Mahmudiye Enstitüleri olarak bilinen yerleşkelerin projeleri olarak seçilmiş ve uygulanmıştır. Hamidiye ve Mahmudiye Enstitüleri: okullar, atölyeler, lojmanlar, sağlık merkezi, kütüphane, toplantı salonları, ahırlar, kümesler ve damlar gibi 50 farklı yapıdan oluşmaktadır (Çorakbaş ve Sümertaş, 2012).



Şekil 8. Çifteler Köy Enstitüsü (Çorakbaş ve Sümertaş, 2012).



Şekil 9. Çifteler Köy Enstitüsü kurulum bölgesi (Çorakbaş ve Sümertaş, 2012).

1925'te belediye teşkilatının kurulduğu dönemde Eskişehir'de belirgin bir konut gereksinimi olmamışken, 1940'lara gelindiğinde konut yapımında artış gözlemlenmiştir. Bu süreçte Odunpazarı'nın geleneksel yerleşim bölgesindeki üst gelir grupları bölgeyi terk ederek yakın çevrede modern bahçeli kâgir konutlara taşınmışlardır. Bu durum şehirdeki geleneksel-modern ikilemini daha da belirginleştirmiştir. İstasyon civarında inşa edilen modern konutların benzerleri yamaçta kalan Odunpazarı'nın geleneksel dokusuna da sızmıştır (Akın Güler ve Karasözen, 2017). Bu dönem Eskişehir'in kentsel dönüşümünde belirleyici bir rol oynamış ve şehrin modern mimari mirasının zenginleşmesine katkı sağlamıştır.

1949'da İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle başlayan üçüncü dönem, Eskişehir'in modernleşme sürecinde yeni bir evreyi temsil eder. Cumhuriyetin kuruluşundan 1950'lere kadar kentteki fabrika ve atölyeler, nüfus artışında ve Eskişehir'in "işçi ve memur kenti" olarak kimlik kazanmasında belirleyici rol oynamıştır (Aksoylu, 2020). 1950-1960 yılları arasında, Balkan göçmenleri, sel felaketinde evsiz kalanlar ve şehrin işçi ile memur nüfusu için artan konut ihtiyacı, lojmanlar ve konut kooperatifleri yoluyla giderilmeye çalışılmıştır. Bu süreçte devlet bankaları ve kurumların desteğiyle oluşturulan yedi ayrı kooperatif aracılığıyla toplam 1.290 konut inşa edilmiştir (Akın Güler ve Karasözen, 2017). Özellikle Osmangazi, Sümer ve Ertuğrulgazi Mahallelerindeki kooperatif konutları bu dönemin önemli yapıları arasında yer alır. 1950'ler ve 1960'lar boyunca, Eskişehir'de

küçük sanayi kollarının geliştiği, 1960-1970 döneminde ise sanayi gelirlerinin artarken tarım gelirlerinin azaldığı gözlemlenmiştir. Bu dönemde Eskişehir Fabrikalar Bölgesi, kent için önemli bir merkez haline gelmiştir (Şensoy ve Üstün, 2016). Eskişehir'in sanayi tarihine dayanan sanayi kültürünün izleri bu bölgede belirgin bir şekilde görülmektedir.

Eskişehir'in modernleşmesinin bu üçüncü döneminde, Türkiye'de daha köklü mekânsal dönüşümler yaşanmış ve mimaride Uluslararası Üslubun etkileri ortaya çıkmıştır. Liberal ekonominin bir sonucu olarak özel sektör mimarlık alanına girerken, 1954 yılında Mimarlar Odası'nın kurulmasıyla serbest mimarlık faaliyetleri sistemli hale gelmiştir. Ulusal mimari proje yarışmaları, bu dönemin mimari gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Bu yarışmalar, 1950'li yıllarda Eskişehir'e Uluslararası Üslubun yerli örneklerini kazandırmış ve bu yapılar Eskişehir'in fiziksel yapısına modern bir dokunuş olarak eklenmiştir (Sayar, 2004). Bu dönem Eskişehir'in mimari ve kentsel gelişiminde belirgin bir dönüşümü temsil eder ve şehrin modernleşme sürecinin zenginliğini ve çeşitliliğini gösterir.

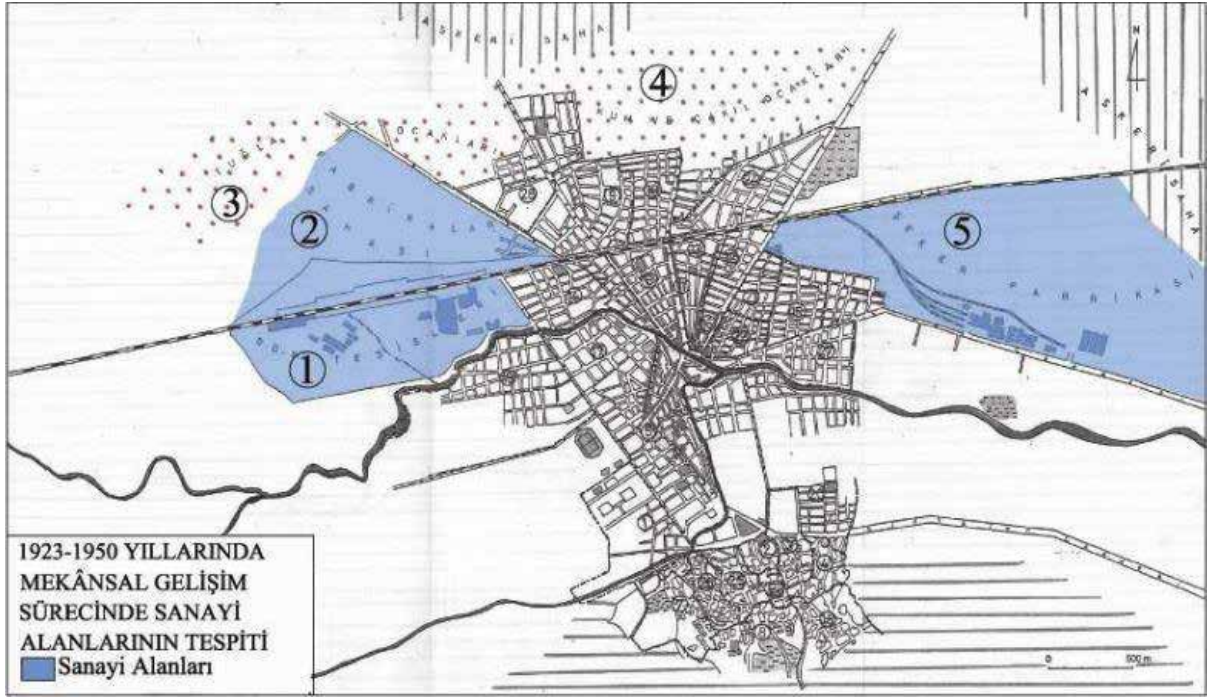
3. ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE ESKİŞEHİR KENTİNDE SANAYİLEŞME

Eskişehir çok işlevli bir kent olarak gelişim göstermiş ve sanayi alanları, şehrin kuzeydoğusunda ve kuzeybatısında yoğunlaşmıştır. Cer Atölyesi/Tülomsaş Yerleşkesi, kentin sosyo-ekonomik yapısında Cumhuriyet Dönemiyle başlayan değişimlerin simgesidir. Bu yerleşke, hastane ve elektrik santrali gibi donatı alanları barındırarak diğer sanayi tesislerinden ayrılmaktadır. Bağdat Demiryolu Hattı üzerinde önemli bir noktada yer alan fabrika demiryolu ile Porsuk Çayı tarafından sınırlanmaktadır. Kent merkezindeki Atatürk Caddesi; geleneksel Odunpazarı dokusu ile modern Cer Atölyesi/Tülomsaş Yerleşkesi ve Gar binasını birbirine bağlamakta, kentin farklı dönemlerini göstermektedir (Yatağan, 2013). Kuzeydoğuda yer alan Şeker Fabrikası ve Şeker Evleri Alman mimar Friedrich August Breuhaus tarafından tasarlanmış olup, Cumhuriyetin ilk yıllarında açılan fabrikalar arasında kültürel bir öneme sahiptir (Çelen ve Mehmedova, 2010). Kentin kuzeybatısında, demiryolunun kuzeyinde yer alan ve özellikle özel sektör yatırımları ile kurulan Fabrikalar Bölgesi; kiremit, tuğla ve un fabrikalarıyla tanınmaktadır. Bu bölgede Kılıçoğlu Tuğla ve Kiremit Fabrikası (1949-74), Marsilya tipi kiremit üreten Kurt Kiremit Fabrikası (1928) ve hala aktif olan Doğan Kiremit Fabrikası (1946) öne çıkmaktadır (Çayır, 2011) (Tablo 3).

Tablo 3. Erken Cumhuriyet Döneminde Eskişehir kentindeki fabrikalar (Yazar tarafından hazırlanmıştır.).

1923 Yılı öncesi	Makine sanayisinin temeli	Cer Atölyesi/Tülomsaş Yerleşkesi (1894)
1923-1950 Yılları arası	Gıda ve toprak sanayisinin gelişimi	Kılıçoğlu (Arslan) Kiremit ve Tuğla Fabrikası (1927-1945)
		Kurt Kiremit Fabrikası (1928)
		Şeker Fabrikası (1933)
		Çiftkurt Kiremit Fabrikası (1933)
		Doğan Kiremit ve Tuğla Fabrikası (1940)
		Fil Kiremit Fabrikası (1942)
		Kartal Kiremit Fabrikası (1944)

İkinci Dünya Savaşı sonrasında kentin önemli bir merkezi olan bu bölge, günümüzde artan rant baskısı sonucu işlevini ve kentsel mekân özelliklerini yitirmiştir. Tarihi kentsel peyzajda önemli bir yeri olan Fabrikalar Bölgesi, şimdi Tepebaşı Belediye binası ve büyük otellerin bulunduğu bir alana dönüşmüştür (Özkut, 2017). Bu gelişmeler, Eskişehir'in endüstriyel mirasının ve kentsel dönüşümünün bir yansıması olarak görülebilir (Şekil 10).



Şekil 10. 1923-1950 yılları arası kentsel mekânın gelişim sürecinde sanayi alanları:1. Cer Atölyesi/Tülomsaş Yerleşkesi, 2. Fabrikalar Bölgesi, 3. Tuğla Ocakları, 4. Çakıl ve Kum Ocakları, 5. Şeker Fabrikası (Çayır, 2011).

3.1. Cer Atölyesi/Tülomsaş Yerleşkesi

Eskişehir kentine demiryolu hattının gelişi 1892 yılında gerçekleştirmiş ve bu durum kentin hızlı ve köklü değişimlerinin başlangıcı olmuştur. İlk demiryolu istasyonunun ve atölyelerin inşası 1894 yılında tamamlanmıştır. Bu gelişmeler Anadolu demiryollarının kalbi olan Eskişehir’de önemli bir dönüşümün habercisidir. Bu dönemde 80 dönümlük bir arazi üzerinde lokomotif ve vagonların bakımı için kurulan fabrika zamanla büyüyerek bugünkü Cer Atölyesi/Tülomsaş Yerleşkesine yani Türkiye’nin önde gelen ağır endüstri tesislerinden birine dönüşmüştür. Bu tesis İstanbul-Ankara demiryolu hattının ve Porsuk Çayı’nın yakınlığı bir noktada yer almakta ve 500.000 m²’lik geniş bir alanı kaplamaktadır (Yatağan, 2013). (Şekil 11a ve b).

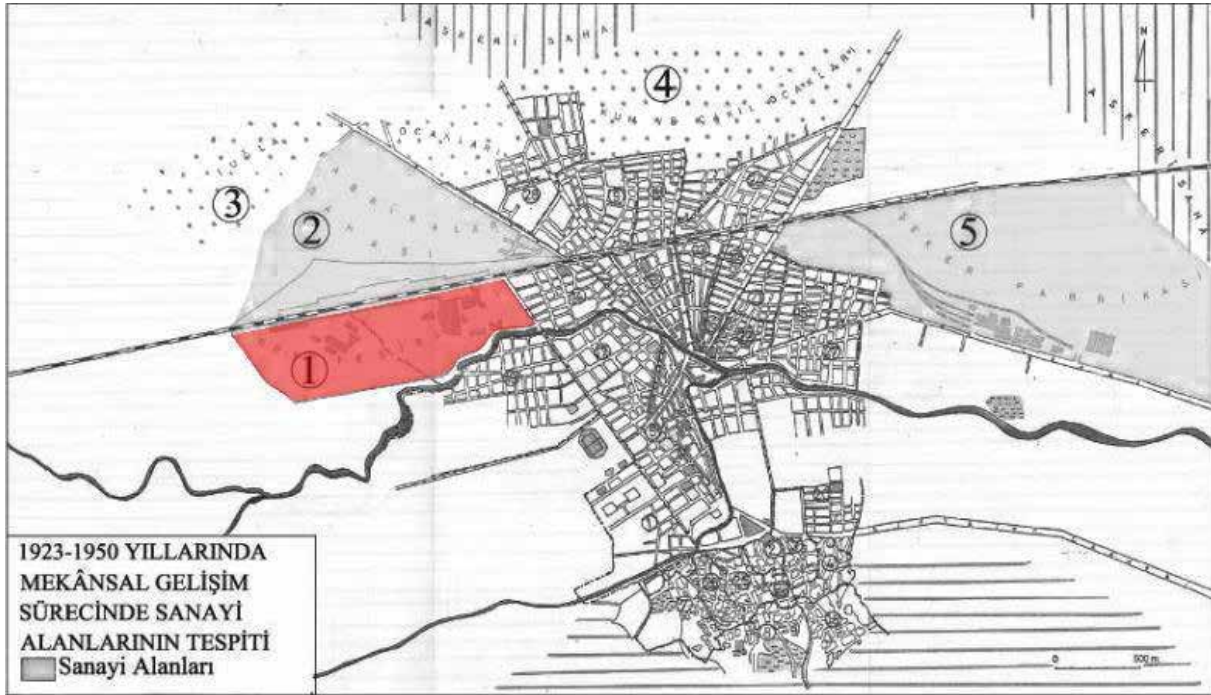


Şekil 11a ve b. Cer Atölyesi/Tülomsaş Yerleşkesi iç mekân görünümüleri (Tülomsaş Web Sitesi).

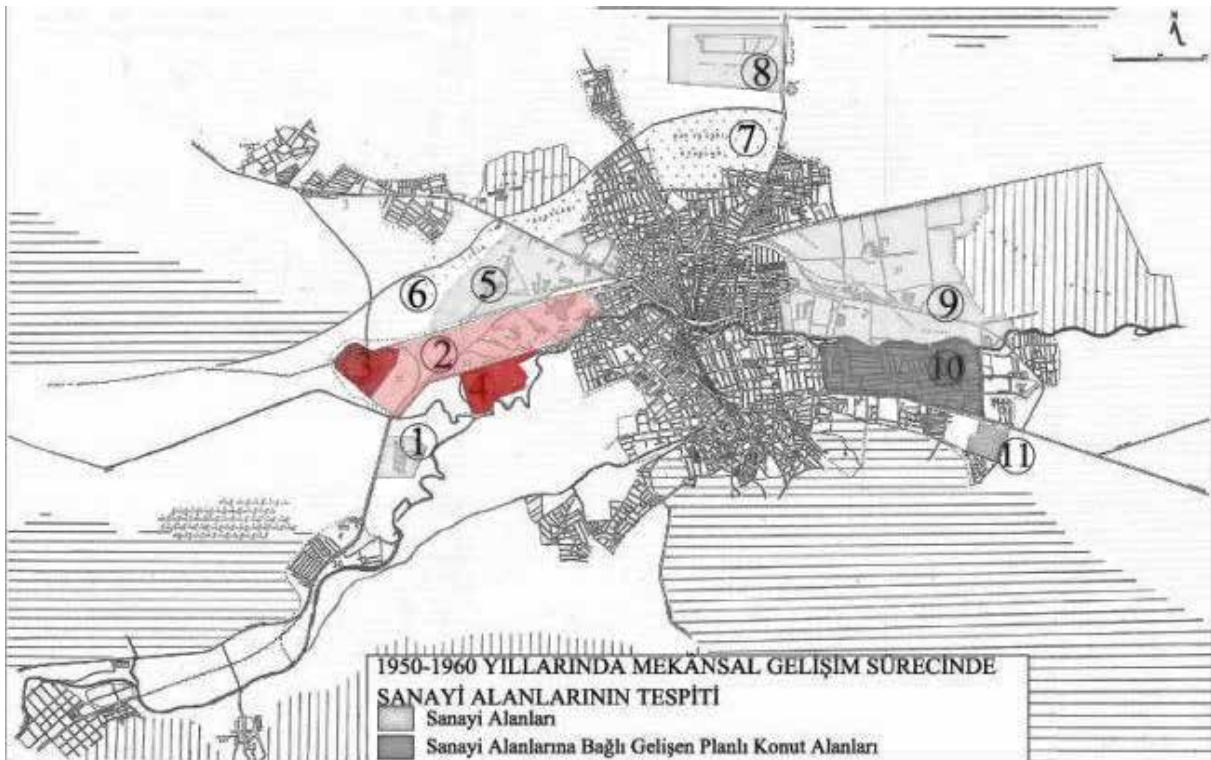
Erişim adresi: <http://www.rsc.org.tr/indextr/index.php/tulomsas-turkiye-lokm-mot-san-a-s/>

Fabrikanın konumu erken dönem endüstri yapılarının genellikle kent merkezinin dışına yerleştirilme eğilimiyle paralellik gösterirken, zamanla kent içinde bir merkez haline gelmiştir. Ertuğrulgazi Mahallesi (Şekil 12), bu fabrikada çalışan işçilerin 1950’lerden sonra kurduğu kooperatif sayesinde inşa edilen tek katlı bahçeli evlerle oluşmuştur (Şekil 13). Günümüzde birçok fabrikanın imalatı durdurulmuş veya fabrikalar yeni kurulan organize sanayi bölgelerine taşınmıştır. Bu nedenle eski endüstri bölgesi atıl durumda kalmıştır. Sosyal yaşam açısından bakıldığında, 1930’da açılan Demirspor Kulübü binası bölgenin

ilk sosyal mekânı olarak önem taşır. Kapalı ve açık spor alanlarına sahip bu bina, ardından 1938’de inşa edilen ve topluluk etkinlikleri için kullanılan Toplantı Evi ile sosyal yaşamın gelişimine katkıda bulunmuştur (Yatağan, 2013). Bu yerleşkeyi diğer yerleşkelerden ayıran özellik, kente de hizmet veren hastane ve elektrik santrali gibi sosyal altyapıları bünyesinde barındırıyor olmasıdır (Özkut ve Özasan, 2009).



Şekil 12. 1. Cer Atölyesi/Tülomsaş Yerleşkesi (Çayır, 2011). (Yazar tarafından düzenlenmiştir.)

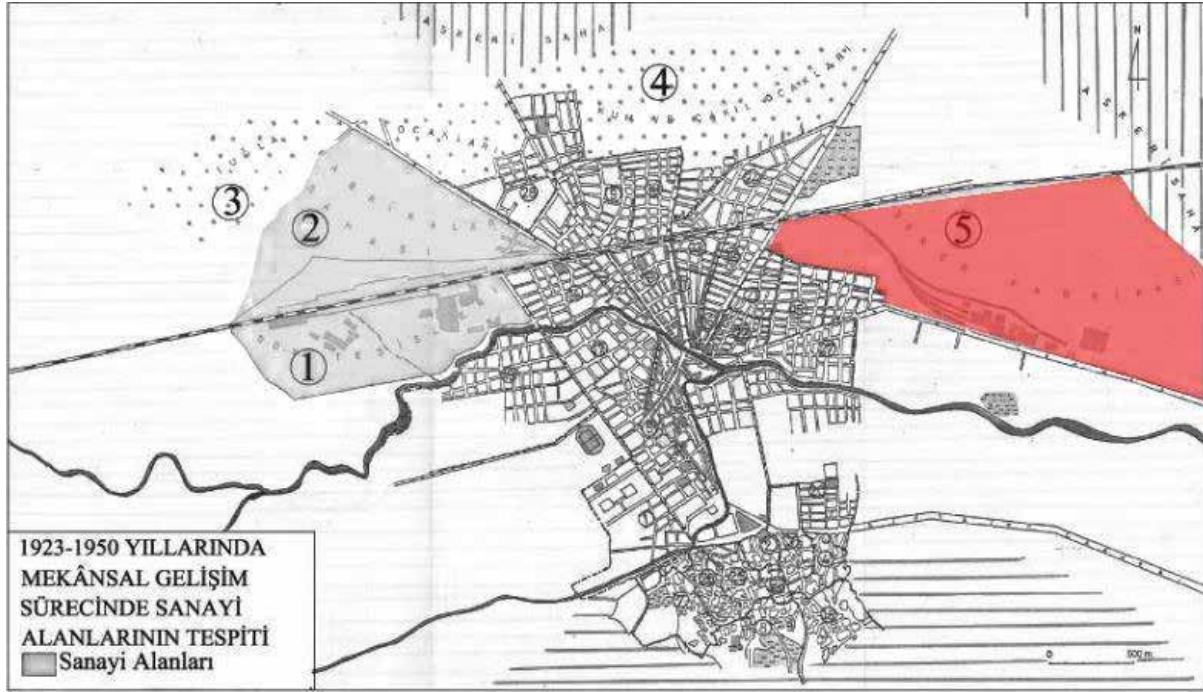


Şekil 13. 2. Cer Atölyesi/ Tülomsaş Yerleşkesi, 3. Ertuğrulgazi Mahallesi, 4. Osmangazi Mahallesi (Çayır, 2011). (Yazar tarafından düzenlenmiştir.)

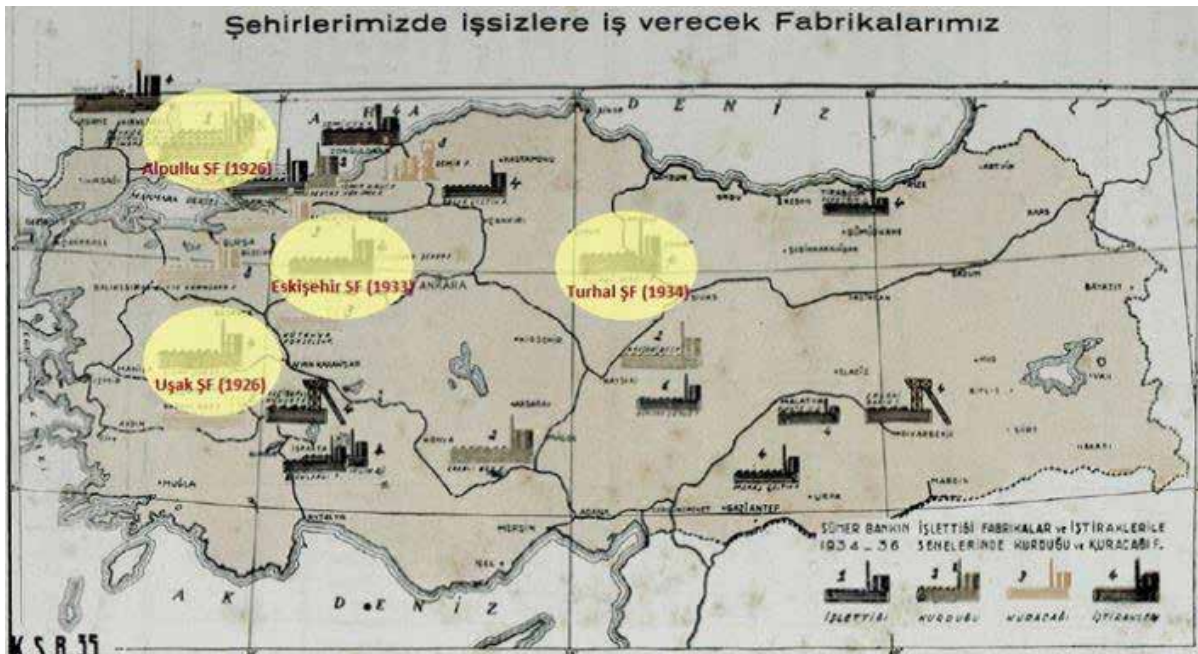
1923’te sadece 8000 m² kapalı alana sahip olan Eskişehir Cer Atölyesi zamanla 176.000 m² kapalı alana sahip olmuş, toplamda ise 500.000 m²’lik bir endüstri kurumuna dönüşerek Eskişehir’in gelişmesinde kilit bir rol oynamıştır (Yatağan, 2013).

3.2 Şeker Fabrikası Yerleşkesi

Kent merkezinin kuzeydoğusunda konumlanan demiryoluna bitişik, Şeker Fabrikası Yerleşkesi (1933) Şeker Evlerinden ve bir çok sosyal tesisten oluşmaktadır (Şekil 14). Erken Cumhuriyet Dönemi sanayi komplekslerini inşa etmek üzere Türkiye'ye davet edilmiş olan Alman mimar Friedrich August Breuhaus tarafından tasarlanan Şeker Fabrikası, Cumhuriyetin ilk yıllarında açılan Alpullu Şeker Fabrikası ve Uşak Şeker Fabrikasından sonraki üçüncü fabrika olmasından dolayı özel öneme sahiptir (Çelen ve Mehemedova, 2010) (Şekil 15). Fabrikanın açılışı büyük bir ilgi odağı olmuş, fabrikanın işleyişi ve amacı, yapılan röportaj ve açıklamalarla gazetelerde yer almıştır (Şekil 16).



Şekil 14. 5. Eskişehir Şeker Fabrikası Yerleşkesi (Çayır, 2011). (Yazar tarafından düzenlenmiştir.)



Şekil 15. Türkiye’de kurulması planlanan şeker fabrikaları (Tekeli, 1992).



Şekil 16. Dönemin gazetelerinde Eskişehir Şeker Fabrikası haberleri.

Milliyet Gazetesi, 06.12.1933, Hakimiyet-i Milliye Gazetesi, 06.12.1933, Akşam Gazetesi, 24.10.1933, Cumhuriyet Gazetesi, 01.01.1933 (Gaste Arşivi). (Yazar tarafından düzenlenmiştir.)

Erişim adresi: <https://www.gastearsiivi.com/>

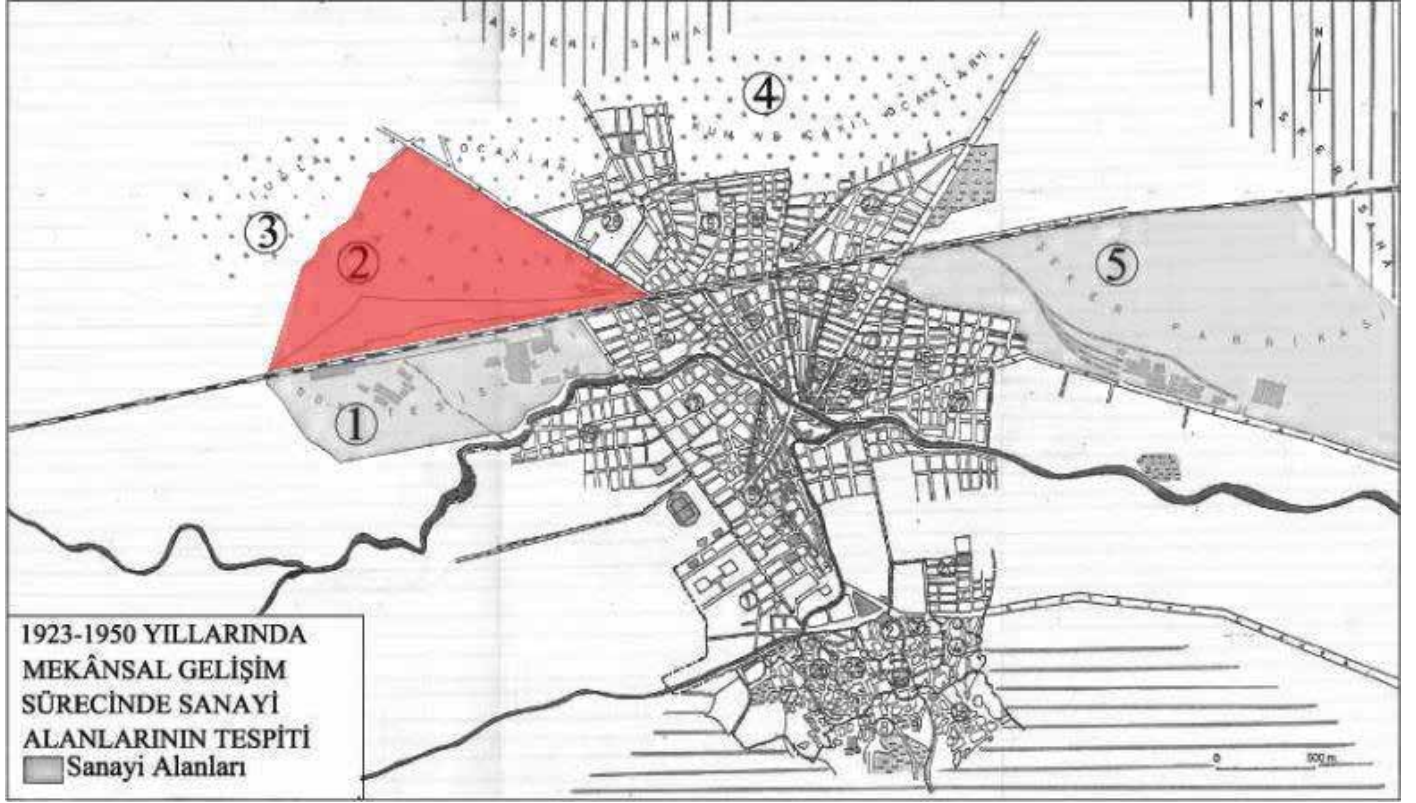
Yerleşke alanı; fabrika binaları, depolar, yönetim birimleri, lojmanlar (Şeker Evleri), spor sahaları, okul, hastane, sinema ve çok yoğun yeşil dokusuyla organik bir düzenlemeye sahiptir. Toplamda 12.000 m²'lik kapalı 100.000 m²'lik genişleme alanına sahiptir. Fabrika binası masif yüzeyleri ve küçük pencere bölüntüleriyle sade bir yapı olup Eskişehir'in ekonomik yaşantısına önemli katkılarda bulunmuştur (Zeybekoğlu, 2002).

Fabrikanın yakınından geçen Porsuk Çayı; su temini, enerji elde edilmesi ve ürünlerin nakliyesi gibi çeşitli amaçlarla kullanılmış, fabrika içindeki elektrik santrali, tamir atölyesi kendi ihtiyacını karşılayabilecek şekilde yapılmıştır (Zeybekoğlu, 2002). Fabrika ile birlikte inşa edilmiş olan Şeker Evleri kentteki toplu konut alanlarının ilk örneklerinden biri olması bakımından önemlidir. Fabrikayı tasarlayan Alman firma aynı zamanda bu lojmanları da tasarlamış, başlangıçta tek katlı olarak inşa edilen binalar yerleşimin kaynağını oluşturmuştur (Özkut, 2017). Şeker Mahallesi tüm konutların tek katta ve yoğun yeşil doku içinde tasarlanmış olmasıyla kentin geleneksel dokusundan farklılaşan düzenli bir yapıya sahiptir. Bu haliyle fabrika lojmanları, o dönemde Avrupa'da ortaya çıkmaya başlayan "bahçe kent" uygulamalarını andırmaktadır. Yerleşim tümüyle çalışanların ihtiyaçları doğrultusunda gelişmiştir (Zeybekoğlu, 2002).

3.3. Fabrikalar Bölgesi

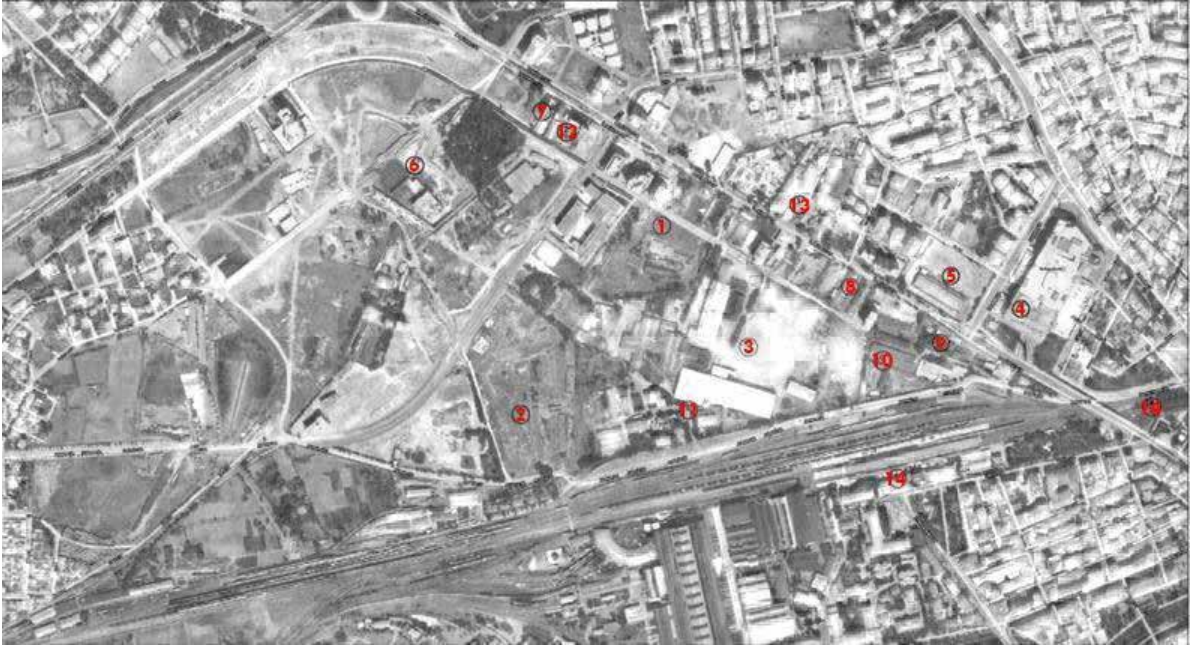
Cumhuriyetin ilanının ardından Eskişehir hem devlet yatırımları hem de özel sektör yatırımlarının etkisiyle hızla sanayileşmiş bir kent haline gelmiştir. 1927'de yürürlüğe giren Teşvik-i Sanayii Kanunu sayesinde özel sektörün önü açılmış ve kente gelen göçmenler tarafından yeni işletmeler kurulmuştur. Eskişehir'in coğrafi özellikleri göz önünde bulundurularak yerel kaynaklara dayanan sanayi tesisleri kentin kuzey kesiminde yoğun

bir sanayi bölgesinin, Fabrikalar Bölgesinin, oluşmasına yol açmış, (Şekil 17) bu gelişme, bölgede üretim odaklı bir ekonomik ve sosyal kimliğin gelişmesine önayak olmuştur (Sadioğlu ve Yürük, 2020). Pişmiş toprak sanayisinin ilk filizlendiği kent olan Eskişehir’de, bu alandaki en eski ve en iyi korunmuş fabrika yapıları bulunmaktadır. Bu yapılar hem sanayi tarihinin hem de şehrin kültürel mirasının canlı tanıkları olarak ayakta durmaktadır (Özkut, 2017). Bu bölgede üretim işletmelerinin yanı sıra sosyal alanlar ve çalışanlar için lojmanlar da inşa edilmiş, bölge bu anlamda özelleşmiştir.



Şekil 17. 2. Fabrikalar Bölgesi (Çayır, 2011). (Yazar tarafından düzenlenmiştir.)

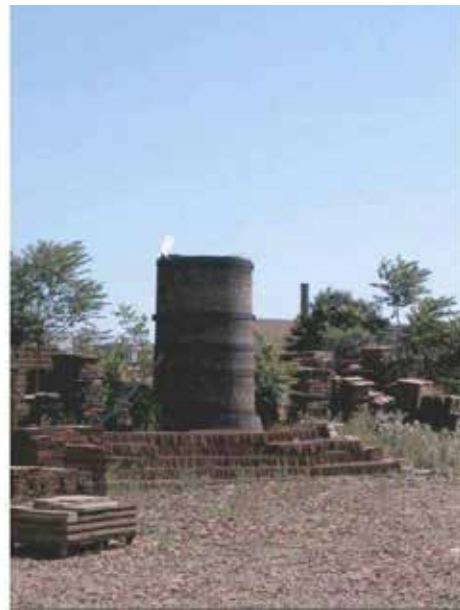
Fabrikalar Bölgesi, günümüzde Tepebaşı Belediye binası ile başlayan büyük hacimli otellerin bulunduğu bir alandır (Özkut, 2017). Bu bölgede yer alan ve bu yazının konusunu oluşturan önemli fabrikalar; Kılıçoğlu (Arslan) Kiremit Fabrikası, Kurt Kiremit ve Tuğla Fabrikası, Çift Kurt Kiremit ve Tuğla Fabrikası, Doğan Kiremit ve Tuğla Fabrikası, Fil Kiremit Fabrikası, Kartal Kiremit ve Tuğla Fabrikası, Güneş Kiremit Fabrikası, Mühendisler Un Fabrikası, Dimnit (Aral) Şarap Fabrikasıdır (Şekil 18).



Şekil 18. Fabrikalar Bölgesindeki fabrikalar :1. Doğan Kiremit ve Tuğla Fabrikası, 2. Kartal Kiremit ve Tuğla Fabrikası, 3. Kılıçoğlu (Arslan) Kiremit Fabrikası, 4. Kurt Kiremit ve Tuğla Fabrikası, Çiftkurt Kiremit ve Tuğla Fabrikası, 6. Mühendisler Un Fabrikası, 7. Öc Jant Fabrikası, 8. Dimnit (Aral) Şarap Fabrikası, 9. Doğrular Kereste Fabrikası, 10. T.M.O. (Türkiye Menkul Kıymetler Ofisi) Depoları, 11. Cer Atölyesi/Tülomsaş Yatakhane, 12. Yasin Çakır Un Fabrikası, 13. Eti Bisküvi Fabrikası, 14. T.M.O. (Türkiye Menkul Kıymetler Ofisi) Silolar (Çayır, 2011). (Yazar tarafından düzenlenmiştir.)

3.3.1.Kılıçoğlu (Arslan) Kiremit ve Tuğla Fabrikası

Fabrikalar Bölgesinde kurulan ilk kiremit ve tuğla fabrikası Kılıçoğlu (Arslan) Kiremit ve Tuğla Fabrikası'dır. Bu fabrika, Bulgaristan göçmeni bir aileye aitken, aile borçlarını ödeyemeyince 1927'de Sabri Bey (Sabri Kılıçoğlu) tarafından devralınmıştır. Fabrika ,1930'lu yıllarda DIN Alman normlarında (standartlarında) üretim yapacak şekilde genişlemiş ve TSE standartlarının olduğu döneme kadar bu alanda öncülük etmiştir. Fabrikada yapılacak yenilikler için önce Alman sonra İsveç firmalarıyla görüşmeler yapılmış, 1945 yılında İsviçre ile bir anlaşma imzalanmıştır. Kılıçoğlu (Arslan) Kiremit ve Tuğla Fabrikası, Sümerbank Fabrikası'ndaki üretimin ardından Türkiye'de sektör tarafından üretilen ikinci ateş tuğlası üretimini gerçekleştirmiştir (Çayır, 2011) (Şekil 19).



Şekil 19. Kılıçoğlu (Arslan) Kiremit ve Tuğla Fabrikası (Çayır, 2011).

3.3.2. Kurt Kiremit ve Tuğla Fabrikası

Yunanistan göçmeni Muhtar Başkurt ve Kurt Seyit tarafından 1928’de kurulmuştur. Gazete haberlerinde, Eskişehir’deki fabrikanın Marsilya kiremitine denk mukavemet seviyesinde üretim yaptığı ve yeni sistem makinelerle donatıldığı vurgulanmaktadır. Ayrıca fabrikanın ürünlerinin donma koşullarına karşı son derece dayanıklı olduğu belirtilerek, müşterilerin ve sektörün kalite konusunda bilgilendirildiği kaydedilmiştir. 1933’e kadar süren bu ortaklık daha sonra Kurt Seyit’in kendi işletmesini açarak ayrılmasıyla sona ermiştir. Bugün ise, tarihi Kurt Kiremit ve Tuğla Fabrikası dönüşüm geçirerek ESPARK Alışveriş Merkezi’nin yanında yeniden işlevlendirilmiştir. Bu tarihi yapı, şimdilerde bir karikatür müzesi olarak ziyaretçilerini ağırlamakta, aynı zamanda kafeterya ve restoran hizmetleri sunarak kültürel bir buluşma noktası olarak hizmet vermektedir (Sadioğlu ve Yürük, 2020). (Şekil 20).



Şekil 20. Kurt Kiremit ve Tuğla Fabrikası (Çayır, 2011).

3.3.3. Çiftkurt Kiremit ve Tuğla Fabrikası

1933’te Kurt Said Kapan tarafından kurulmuştur. Fabrika, kentin Anadolu Üniversitesi ulaşım güzergâhında bulunmaktadır (Sadioğlu ve Yürük, 2020). Zaman içinde birçok yapıyı kaybeden bu tarihi kompleksin, günümüze kadar ayakta kalan tek yapısı tamamen ateş tuğlasından inşa edilmiş olan tuğla fırınıdır. Bu fırın, Bulgar tipi fırınlar kategorisindedir ve özgün mimarisini korumaktadır. Ancak günümüzde kullanılmamaktadır (Çayır, 2011). (Şekil 21).



Şekil 21. Çiftkurt Kiremit ve Tuğla Fabrikası fırın yapısı (Çayır, 2011).

3.3.4. Doğan Kiremit ve Tuğla Fabrikası

1940'ta Alman teknolojisi kullanılarak inşa edilen fabrika, kuzeydoğudaki İstasyon Caddesi üzerinden erişilebilir bir konumda yer almaktadır. Fabrika alanı diğer yönlerden Kılıçoğlu (Arslan) Kiremit ve Tuğla Fabrikasının yapıları ile çevrilmiştir. Bu konumu fabrikaya kendine özgü bir karakter kazandırmaktadır. Alanın giriş kısmında, büro ve depoların yanı sıra, kuzeybatı-güneydoğu yönünde birbirine paralel olarak uzanan iki adet dikdörtgen formda tuğla ve kiremit fırını bulunur. Fabrika, günümüzde üretim yapmamakta, sanayi mirasının sessiz ama etkileyici bir yapısı olarak varlığını sürdürmektedir (Çayır, 2011). (Şekil 22).



Şekil 22. Doğan Kiremit ve Tuğla Fabrikası (Çayır, 2011).

3.3.5. Fil Kiremit Fabrikası

Gümölcine göçmeni Murat Atılgan tarafından 1942'de kurulmuştur. Eskişehir Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından "korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmiş" ancak günümüzde tamamen yok olmuştur. Konumunda şu anda Dedepark Otel bulunmaktadır (Sadioğlu ve Yürük, 2020).

3.3.6. Kartal Kiremit ve Tuğla Fabrikası

1944'te kurulmuştur. Fabrikanın doğusunda Türkiye Menkul Kıymetler Ofisi depoları, batısında Aygaz'ın dolum deposu, güneyinde ise demiryolu hattı ve istasyon yapıları yer almaktadır. Demiryoluna paralel bir yol üzerinden erişilen bu parselde, girişte artık mevcut olmayan bekçi evi ve odası, kuzey-güney yönünde birbirine paralel iki adet dikdörtgen formda tuğla ve kiremit fırını, bu fırınlar arasında iki adet baca, muhtemelen kiremit ve tuğla kurutma ile depolama amaçlı kullanılan yapı kalıntıları ve parselin kuzeyinde çamur dinlendirme havuzları bulunmaktadır. Günümüzde fabrika yapısı kullanılmamakta olup kötü bir durumdadır. Ancak tarihi ve kültürel önemi göz önünde bulundurulduğunda bu yapının korunması ve restore edilmesi büyük önem taşımaktadır (Sadioğlu ve Yürük, 2020) (Şekil 23).



Şekil 23. Kartal Kiremit ve Tuğla Fabrikası (Çayır, 2011).

3.3.7. Güneş Kiremit Fabrikası

Aksekili bir aileye ait olan fabrika tamamen yok olmuştur.

3.3.8. Mühendisler Un Fabrikası

Bulgaristan göçmeni Mehmet Süleyman Eren tarafından kurulmuştur. Fabrika alanında farklı dönemlerde inşa edilmiş yapılar bulunmaktadır. Yerleşke; yönetim binası, silo, ambarlar, ana fabrika yapısı, marangozhane ve malzeme deposu sosyal tesis, kümes ve hidrofor yapılarından oluşmaktadır. 1954'te dört Türk Mühendis tarafından yapılması sebebiyle isminin Mühendisler Un Fabrikası olduğu düşünülmektedir. 2005'te üretime devam etmekte olan yapı, şu an mevcut değildir (Çayır, 2011) (Şekil 24).



Şekil 24. Mühendisler Un Fabrikası (Çayır, 2011).

3.3.9. Dimnit (Aral) Şarap Fabrikası

Ünlü papaz karası şaraplarının üretildiği bu fabrika, Makedonya göçmeni girişimci Zeki Aral tarafından kurulmuştur. 1996'da restore edilerek eğlence merkezi haline dönüştürülmüş, şarap depolamak için kullanılan fıçılar mekân düzenlemesinde kullanılmıştır (Sadioğlu ve Yürük, 2020) (Şekil 25).



Şekil 25. Dimnit (Aral) Şarap Fabrikaları (Çayır, 2011).

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Cumhuriyet sonrası ekonomik zorluklarla karşı karşıya kalan ülkede hükümet kalkınmayı sağlamak amacıyla hızlı bir sanayileşme hareketi başlatmış, Eskişehir, bu süreçte demiryolu bağlantısı ve coğrafi konumu sayesinde önemli bir sanayi merkezi haline gelmiştir. Kentte; Şeker Fabrikası ve çeşitli kiremit, tuğla ve un fabrikaları gibi sanayi tesisleri kurulmuş, bu tesisler Eskişehir'in "Modern Sanayi Kenti" kimliği kazanmasına yol açmıştır. Bu şekilde şehirde sosyal ve kültürel açıdan da hızlı bir dönüşüm yaşanmaya başlamıştır.

Eskişehir kentinin modern sanayi kenti kimliği kazanması tesadüf değildir. Şehrin modernleşmesi; demiryolu projeleri, göçmen yerleşimleri ve sanayi gelişimi etrafında olmuş, özellikle Bağdat Demiryolu Hattı ekonomik ve ticari gelişimi canlandırmıştır. Cumhuriyet Döneminde devlet yatırımlarıyla ve özel sektör yatırımlarıyla modern bir sanayi kenti haline gelen Eskişehir, 1894'ten 1950'ye kadar olan dönemde mimari açıdan da büyük bir gelişim göstermiştir. Kentte sanayi alanları kentin kuzeydoğusunda ve kuzeybatısında yoğunlaşmıştır. Cer Atölyesi/Tülomsaş Yerleşkesi, Cumhuriyet Dönemi değişimlerinin başlangıç simgelerinden birisidir. Şehrin merkezinde, Atatürk Caddesi geleneksel Odunpazarı evleri ile modern yapıları birleştirirken, Şeker Fabrikası ve Şeker Evleri gibi tarihi yapılar da kentin kültürel mirasını oluşturmaktadır. Özellikle özel sektör yatırımları ile kurulan kuzeybatıdaki Fabrikalar Bölgesi, bir zamanlar önemli bir endüstri merkezi iken, şimdilerde işlevini yitirerek büyük otellerin ve belediye binasının bulunduğu bir alana dönüşmüştür. Bu dönüşüm, Eskişehir'in endüstriyel mirasının ve kentsel gelişiminin bir parçasıdır.

KAYNAKÇA

- Acar, M. S. (2009). *Eskişehir: Zaman, mekân, insan*. Eskişehir Ticaret Odası.
- Akın Güler, G., & Karasözen, R. K. (2017). Modern konutun orta sınıfla buluşması: 1950'lerde bir Eskişehir örneği. *Mimarlık Dergisi*, 394, 54-59.
- Aksoylu, S. (2020). *Cumhuriyet Döneminde sanayi tesislerinin Eskişehir'in kentsel mekân gelişimine etkileri*. Erişim adresi: https://www.researchgate.net/publication/318110115_Cumhuriyet_Doneminde_sanayi_tesislerinin_eskisehir_in_kentsel_mekân_gelisimine_etkileri
- Akşam Gazetesi , 24 .10.1933.Erişim adresi: <https://www.gastearsivi.com/gazete/aksam>
- Aktüre, S. (1978). *19. yüzyıl sonunda Anadolu kenti mekânsal yapı çözümlemesi*. İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Alpagut, L. (2009). 1930'larda bir mimar: İzzet Baysal. *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 26, 13-32.
- Aritan, Ö. (2008). Modernleşme ve Cumhuriyetin kamusal mekân modelleri. *Mimarlık Dergisi*, (342), 42-47.

- Asiliskender, B. (2009). Cumhuriyet sonrası kalkınma hareketi olarak sanayileşme ve mekânsal değişim. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 7(13), 153–170.
- Asoy, E., & Ayyıldız Onaran, Z. (2023). Erken Cumhuriyet'ten günümüze sanayileşme ve dış ticaret politikalarının analizi. *Cumhuriyetin 100. Yılında Türkiye Ekonomisi içinde* (221-238). İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Ateş, A. E. (2015). *Cumhuriyet ve modernleşme (Olgular, süreçler, bunalımlar)*. Doğu Kitabevi.
- Atuk, A. (2002). *101 Eskişehir*. Eskişehir Odunpazarı Belediyesi Yayınları.
- Bulut, M. (2003). 1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve Türkiye'de devletçiliğe geçiş. *Bilig*, 26, 77–101. Cumhuriyet Gazetesi, 01.01.1933. Erişim adresi: <https://www.gastearsivi.com/gazete/cumhuriyet>
- Çayır, C. (2011). *Sanayi mirasının korunarak yeniden işlevlendirilmesi: Eskişehir Fabrikalar Bölgesi Çiftkurt Kiremit ve Tuğla Fabrikası örneği* (Yüksek lisans tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çelen Öztürk, A. (2016). Eskişehir'in geçmişteki ve bugünkü kent belleğinin zihin haritaları üzerinden okunması. *İdealkent*, 7(20), 856–880.
- Çelen Öztürk, A., & Mehmedova Burnak, T. (2010). *Şeker Fabrikası*. Docomomo, Eskişehir Modern Mimarlık Mirası Sergisi. Erişim adresi: <https://drive.google.com/file/d/18WP2LYHC07fMw9WqPdcT47rO9UkCwfsa/view>
- Çorakbaş, K., & Sümertaş, M. (2012). Köy Enstitüleri Projesi'nin ilk tohumu: Çifteler Köy Enstitüsü. *Eski-Yeni Aylık Şehir Kültürü Dergisi*, (46), 18-23.
- Eroğlu, N. (2007). Atatürk Dönemi iktisat politikaları (1923–1938). *Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi*, 23(2), 63-73.
- Evsile, M. (2018). Cumhuriyet Döneminde sanayileşme faaliyetleri (1923–1950). *History Studies International Journal of History*, 10(8), 109-119.
- Gök Tokgöz, Ö., & Özçevik Bilen, A. (2021). Erken Cumhuriyet Döneminden günümüze Eskişehir Fabrikalar Bölgesi'nin mekânsal değişim ve dönüşümünün kentli algısı üzerindeki etkisi. 5. *Ulusal Yapı Kongresi ve Sergisi*.
- Gölalan, M., & Koçtürk, O. M. (2010). 1923–1950 Türkiye ekonomisinin yapısal analizi. *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, 45(2), 48-65.
- Hakimiyet-i Milliye Gazetesi, 06.12.1933. Erişim adresi: <https://www.gastearsivi.com/gazete/hakimiyeti-milliye>
- İnan, A. (1972). *Afet, devletçilik ilkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı 1933*, TTK . Yayını: XV I Seri , 14.
- Kedik, Z. (2002). *Eskişehir kent merkezindeki Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi yapıları*. (Yüksek lisans tezi). Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Koca, G., & Karasözen, R. K. (2010). 1945–1960 dönemi Eskişehir modern kent merkezinin oluşumunda öne çıkan yapılar. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(3), 191-211.
- Köylü, Z. (2008). XX. yüzyılın başlarında Eskişehir. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 24(71), 381-412.
- Köylü, Z., & Birgün, M. (2015). *Eski bir şehrin hikâyesi (1923–1938)*. Eskişehir Ticaret Odası Yayınları. Miliyet Gazetesi , 06.12.1933. Erişim adresi: <https://www.gastearsivi.com/gazete/hakimiyeti-milliye>
- Özçelik, Ö., & Tuncer, G. (2017). Atatürk Dönemi ekonomi politikaları. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(1), 253-266.
- Özkut, D. (2017). Eskişehir'de modern hafızanın yerel izleri. *TÜBA-KED Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi*, 16, 35-66.

- Özkut, D., & Özaslan, N. (2009). Türkiye lokomotif ve motor sanayi tesisleri. *Mimarlık Dergisi*, 345, 68-71.
- Sadioğlu, U., & Yürük, E. (2020). Eskişehir'in endüstriyel mirası Fabrikalar Bölgesinin kent kimliği üzerindeki etkileri. *İDEALKENT*, 11(Kentleşme ve Ekonomi Özel Sayısı), 1049-1072.
- Sarıöz, P. (1997). *Bir zamanlar Eskişehir* (1. bs.). Esbank.
- Sayar, Y. (2004). Türkiye'de mimari proje yarışmaları (1930–2000): Bir değerlendirme. *Mimarlık Dergisi*, 320, 29-36.
- Şensoy, G., & Üstün, B. (2016). Eskişehir fabrikalar bölgesi: "Çiftkurt fabrikası için yeni işlev önerisi". *Balıkesir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 18(1), 86-104.
- Taneri Yılmaz, E. (2009). *Eskişehir kentinin gelişiminde belirleyici rolü olan süreçler* (Yüksek lisans tezi). Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir.
- Tekeli, İ. (1992). *Belediyeçilik yazıları (1976–1991)*. IULA-EMME Yayınları.
- TÜRASAS. (2023). *Eskişehir Bölge Müdürlüğü tarihçesi*. Erişim adresi: <https://www.turasas.gov.tr/eskisehir-bolge-mudurlugu-tarihcesi>
- Yakut, K. (2009). Kurtuluş ve aydınlanma Eskişehir. P. Safi (Ed.), *Eskişehir içinde* (405-435). Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Yakut, K. (2023). *100. yılında Eskişehir'in kurtuluşu* (1. bs.). Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Yatağan, N. (2013). *Cumhuriyet Dönemi endüstri yapıları ve modernleşme ilişkileri: Eskişehir TÜLOMSAŞ yerleşkesi*. (Yüksek lisans tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Yıldırım, O. (2003). *Erken Cumhuriyet Dönemi ekonomi politikaları ve Türkiye'nin imar ve iskânı*. Erişim adresi: <https://app.trdizin.gov.tr/publication/project/detail/TWpFME16TT0>
- Yücel, F. (2014). *Cumhuriyet Türkiye'si'nin sanayileşmede ilk önemli adımı: Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı (1934–1938)*. TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası.
- Yücel, F. (2017). *Cumhuriyet Türkiye'si'nin sanayileşme öyküsü*. Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı Yayınları.
- Yücel, H. (2017). *Cumhuriyet ekonomisinin kuruluşu ve gelişimi*. Türkiye Barolar Birliği Yayınları.
- Zeybekoğlu, S. (2002). *Erken Cumhuriyet Dönemi sanayi komplekslerinin mekânsal analizi: Nazilli, Kayseri, Bursa ve Eskişehir örnekleri*. (Yüksek lisans tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

MODERNLEŞME SÜRECİNDE SİVAS KENTİNİN GELİŞİMİ

Y. Mim. Meltem Kurt

GİRİŞ

Cumhuriyet Döneminde benimsenen modernleşme pratiği başta Ankara olmak üzere Anadolu'nun farklı kentlerinde de izlenebilir. Cumhuriyetin bu dönemde Anadolu kentlerine kazandırdığı modernleşmenin bir örneği olarak Sivas kenti ön plana çıkmış, yeni mekânlar ve mimari dokunuşlarla meydan etrafında şekillenmiştir (Koç, 2020).

Cumhuriyetin modernleşme politikaları, Sivas'ta kent planlaması ve altyapı çalışmalarında da önemli bir rol oynamıştır. Yapılan projeler ile kent meydanının çevresindeki alanların kullanımı çeşitlendirilmiş ve modern yaşam tarzına uygun hale getirilmiştir. Bu yeni alanlar kente modern bir görünüm kazandırırken, kentsel hayata da yeni bir dinamizm katmıştır. Bu şekilde Sivas'ın modernleşme süreci sadece fiziksel değişimlerle sınırlı kalmamış; toplumsal yapıda ve kentlilerin yaşamında da değişikliklere neden olmuştur.

Modernleşme sürecini anlamak için Sivas kentine bütüncül bakmak, kenti iyi okumak gerekir. Bu çalışma, bu okumayı kent meydanı üzerinden yapmakta, değişim sürecinin kente ve kentliye etkilerine odaklanmaktadır.

1.CUMHURİYET DÖNEMİ MODERNLEŞME SÜRECİNDE SİVAS KENTİ

Sivas, tarih boyunca birçok medeniyetin etkisi altında kalmış ve çeşitli dönemlerde önemli bir yönetim merkezi olmuştur. Sivas'ın tarih öncesi dönemleriyle ilgili yapılan kazılar, Neolitik dönemden itibaren yerleşim izlerini göstermektedir. Kentte Kalkolitik Dönem'e ve İlk Tunç Çağı'na ait kalıntılar da bulunmaktadır. Süreç içerisinde Sivas; Hitit Dönemi, Selçuklu Dönemi, Osmanlı Dönemi gibi büyük uygarlıklara ev sahipliği yapmış, Cumhuriyet Döneminde de önemli bir role sahip olmuştur. Kurtuluş Savaşı öncesi, "Hiçbir ülkenin manda ve himayesinin kabul olunmayacağı ve milletin istikbalinin yine milletin azim ve kararıyla kurulacağı" kararı Sivas Kongresi'nde alınmıştır. Sivas Kongresi içtimalarının yapıldığı Sivas Lisesi, 2 Eylül-18 Aralık 1919 tarihleri arasında 108 gün boyunca Mustafa Kemal ve arkadaşlarının karargâhı olarak kullanılmış, ülkeyi düşman işgalinden kurtarmak amacıyla düzenlenen Sivas Kongresi sırasında Millî Mücadele'nin merkezi işlevini üstlenmiştir. Kentin dört bin yıllık geçmişi ve Cumhuriyet Dönemindeki rolü ele alındığında Sivas, Türkiye'nin önemli şehirlerinden biri olarak öne çıkmaktadır (Sivas Valiliği, 2023).

1.1. Cumhuriyet Dönemi Modernleşme Politikaları

Cumhuriyet Döneminde Türkiye'nin modernleşme politikaları laik bir devlet kavramı etrafında şekillenmiştir. Bu dönemde pek çok reform yapılarak modern bir düzen kurulmuştur. Latin alfabesine geçilmiş, eğitim alanında reformlar yapılarak yeni bir eğitim sistemi oluşturulmuş, bu şekilde okuma yazma oranının artırılması amaçlanmıştır. Cumhuriyetin ilanı ile Köy Enstitüleri kurularak köylünün hem eğitilmesi hem de üretime katılması sağlanmıştır. Tarımda modern teknikler, makineleşme ve kooperatifleşme gibi adımlarla verimliliğin artırılması hedeflenmiştir. Aynı dönemde sanayileşme hamleleriyle şeker, tekstil ve çimento gibi alanlarda fabrikalar kurulmuş, bu da kentleşme sürecini hızlandırmıştır. Artan kent nüfusuyla birlikte sosyal ve kültürel ihtiyaçlar doğmuş; halkevleri, kütüphaneler, sinemalar gibi kurumlarla modernleşme sürecine toplumsal bir boyut kazandırılmıştır. Ankara'nın başkent olması ile büyük kentlerde planlı kentleşme ve şehir planlaması önem kazanmış, yollar, meydanlar, kamu binaları ve eğitim kurumları planlı bir şekilde inşa edilmeye başlanmıştır. Bu süreçte özellikle demiryolu ulaşımının gelişmesiyle kentler ekonomik ve kültürel olarak canlanmış, kent merkezlerinde çeşitli sosyal ve ticari donatılar oluşmaya başlamıştır (Bozdoğan, 2002). Erken Cumhuriyet Dönemindeki bu modernleşme hareketleri sonucunda değişmeye başlayan kentlerinden birisi de Sivas olmuştur.

1.2. Cumhuriyet Döneminde Sivas Kentinin Önemi

Millî Mücadele Döneminde oldukça önemli bir kent olan Sivas, Sivas Kongresi ile işgal altındaki topraklarda ulusal bir kurtuluş mücadelesi başlatmış ve Türk milletinin bağımsızlığının ve egemenliğinin sembolü olmuştur (Şekil 1).



Şekil 1. Sivas Kongresi Temsilciler Heyeti, Eylül 1919
(Çağdaş Yaşamı Destekleme Derneği, 2019).

Erişim adresi: <https://www.cydd.org.tr/haber/sivas-kongresi-100-yasinda-1485/>

Cumhuriyetin ilanı sonrasında Sivas kenti birçok modernleşme adımına sahne olmuş, özellikle Sivas Kent Meydanı ve etrafında şekillenen modern Cumhuriyet Dönemi yapıları kentin merkezinden çeperlerine doğru hızla yayılım göstermeye başlamıştır (Şekil 2 ve Şekil 3).



Şekil 2. Sivas genel görünümü, 1930'lar (Eski Sivas Resimleri, 2020). Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>



Şekil 3. Sivas Belediye Parkı, 1930’lar (Eski Sivas Resimleri, 2020). Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>

1.2.1. Modernleşme Sürecinin Kente Etkisi

Modernleşme sürecinin Sivas’a etkilerine bakıldığında, geniş kapsamlı ve çok yönlü bir değişim görülmektedir. Bu süreçte kentlerde sanayi, tarım, teknoloji, ulaşım ve haberleşme gibi alanlarda pek çok yenilik ortaya çıkmıştır. Bu değişim, Sivas’ta da somut biçimde gözlenmektedir. Ulaşım ve sanayideki gelişimlerin bir yansıması olarak Cer Atölyesi ve Tren Garı inşa edilmiş, toplumsal yaşamın modern yüzünü yansıtan Tan Sineması ve Emek Apartmanı gibi yapılar kent dokusuna eklenmiştir. Modernleşme ile yeni iş gücü fırsatları doğmuş ve bunun sonucunda köyden kente göç artmıştır. Konaklama, eğitim, sağlık alanlarında ve kamusal alanlarda yeni ihtiyaçlar ortaya çıkmış ve bu doğrultuda kent planlaması ve altyapıda pek çok değişiklik yaşanmıştır. Kentlerin hızlı bir şekilde büyümesi, kentsel gelişimin kontrol edilmesini zorlaştırmıştır. Bunun sonucunda da su, kanalizasyon, ulaşım gibi altyapı hizmetlerinin sağlanması gereği doğmuştur. Sivas kentinde tüm bu altyapı hizmetlerinin dışında, kent nüfusunun artmasıyla kültürel etkinlikler de hız kazanmıştır (Özdemir, 2018). Türk inkılabının ilkelerinin yerleştirilmeye çalışıldığı modernleşme döneminde inkılaplar bir bütün olarak düşünülmekte ve fikirde olduğu kadar kültürel açıdan da yeni hamlelere ihtiyaç duyulmaktadır (Doğaner, 2020). Atılan modernleşme adımları ile Vali Muammer Bey döneminde oluşturulan idari merkez altlık olarak alınmıştır. Bu altlık üzerinde var olan idari meydan genişlemiş ve meydan aksı doğrultusunda modern doku, yıllar boyunca çeşitli değişikliklere uğrayarak günümüzdeki halini almıştır.

İnkılapların yerleşmesi için önemli bir araç olan radyo tam da bu dönemde Sivas’a gelmiştir. 1927 yılında dönemin Valisi Hilmi Bey İstanbul’dan bataryalı bir kutu getirmiştir. Halk tarafından oldukça ilgi çekici bulunan bu ilk radyo sonrası kentte pek çok radyo dükkânı açılmıştır (Şekil 4). İnkılapları ve Türk musikisini yaymak için meydana bulunan Halkevi binası önündeki demirlere radyolar bağlanarak halka Türk musiki ve haberler dinletilmeye başlanmıştır (Doğaner, 2020).



Şekil 4.Türk musikisinin yayılması amacıyla Sivas'ta açılan radyo dükkânı
(Eski Sivas Resimleri, 2020). Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>

1.2.2 Modernleşme Sürecinin Kentliye Etkisi

Modernleşme sürecinde Sivas'ta toplumsal yapıda ve kültürel yaşamda önemli değişimler yaşanmıştır (Özdemir, 2018). Geleneksel norm ve değerlerin yerine yeni normların ve değerlerin benimsenmesi ile aile, eğitim seviyesi, cinsiyet rolleri, değerler sistemi ve inanç gibi kavramlar toplumsal yapıda bir değişime uğramıştır. Özellikle kentlerde yaşayanlar, bu açıdan daha geniş bir perspektife sahip olmuşlar ve çeşitli düşünce sistemleriyle karşılaşmışlardır. Sivas kentinin modernleşmesi de farklı bakış açılarının ve yaşam tarzlarının bir arada olmasını, her kültür ve düşünüşe saygıyı ön plana çıkartmıştır. Kırsal bölgeden gelen insanlar kendi örf ve adetlerini kente getirmiş ve göç edenler zamanla kent yaşamına uygun bir şekilde değişmeye başlamışlardır. Eğitimin gelişmesi ile kadının kamusal ve özel alandaki varlığı artmıştır. Kadın toplumsal hayata katıldıkça kentsel mekânlarda daha fazla görünürlük kazanmıştır (Karaca, 2020). Tüm bu gelişmelerle birlikte demiryolu sayesinde Sivas, çevre illerle daha etkin ticaret yapabilir hale gelmiş, Cer Atölyesi ve Demiryolları Yerleşkesi kentte belirleyici olmuştur. Halkevleri, sinema gibi sosyal mekânlar Sivas'ta modernleşmenin gündelik hayata yansıyan izlerindendir. Özellikle Tan Sineması her kültürden insanın bir araya gelmesini sağlamış ve kent yaşamına uyumunu kolaylaştırmıştır. Bununla birlikte yerel yayınlar, modernleşme politikalarının halka aktarılmasında önemli iletişim kanallarını oluşturmuştur.

2. CUMHURİYET DÖNEMİ MODERNLEŞME SÜRECİNDE SİVAS KENT MEYDANI

Kent meydanları, kentlerin sosyal, kültürel ve ekonomik hayatında önemli rol oynayan açık alanlar olarak tanımlanabilir. Bu meydanlar, zaman içinde çeşitli faktörlerin etkisiyle doğal olarak evrilen veya kent planlamasında belirlenen önemli alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Sivas Kent Meydanına baktığımızda, Cumhuriyet Dönemi kent meydanına altlık olacak şekilde 13. yüzyıldan beri var olan bir meydan oluşumu görülür. İdari işlevlerle tanımlanan bu meydan 1885 yılında bilinen ilk değişime uğramış ve meydanda Halil Rıfat Paşa tarafından Hükümet Konağı inşa edilmiştir (Şekil 5). 1913-1917 yılları arasında Vali Muammer Bey'in meydanda yaptığı imar çalışmaları alanın güçlü bir idari merkez olarak yeniden tanımlanmasına neden olmuştur. Böylece Hükümet Meydanı için bir altlık oluşmuştur (Şekil 6) (Tuztaşı ve Koç, 2022).

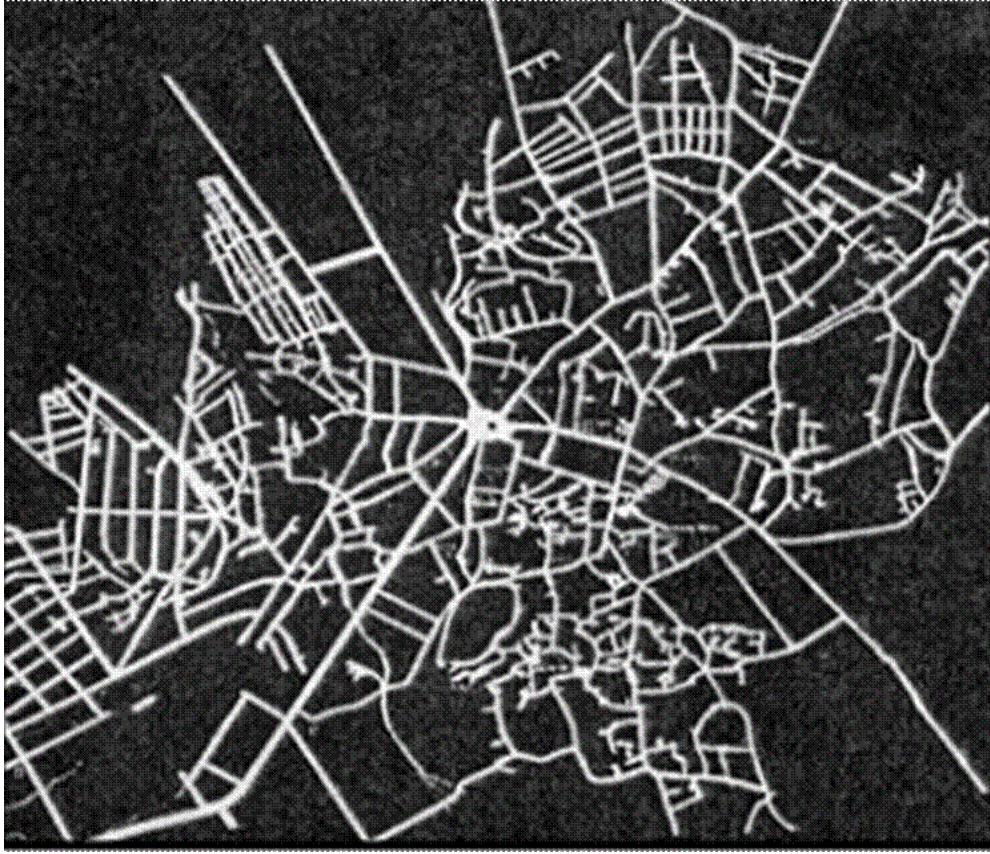


Şekil 5. Hükümet Konağı (Eski Sivas Resimleri, 2020). Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>

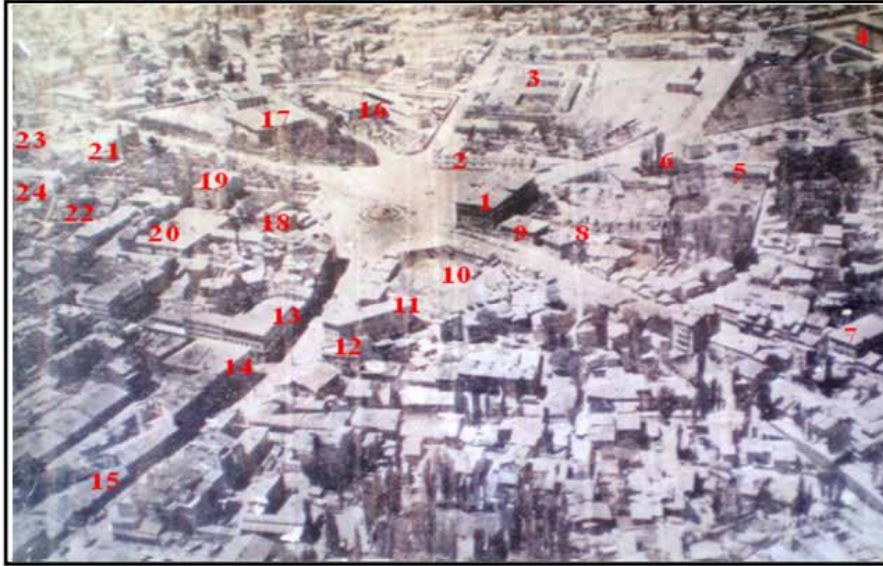


Şekil 6. Sivas Hükümet Meydanı (Eski Sivas Resimleri, 2020). Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>

Cumhuriyetin ilanından sonra, modernleşme özellikle kent meydanı çevresinde görülmeye başlamış, zamanla bu alanın etkisiyle kent genelinde süreç hız kazanmıştır. Modern ve çağdaş medeniyet seviyesine erişmiş bir kentin en önemli simgesi olan demiryolları, modernleşmenin ilk adımını oluşturmuştur. Demiryolları Yerleşkesinin kent meydanı çevresinde tanımlanması, ilerleyen yıllarda bölgenin kampüs niteliği kazanmasına yol açmıştır. Yerleşkede bulunan üretim tesislerinin ve sosyal donatıların kenti şekillendirdiği açıkça görülmektedir. Yine kent meydanı çevresinde inşa edilen Cer Atölyesi ile, kentsel mekân anlamında bir sanayileşme adımı atılmıştır. Hükümet Meydanını tren garına bağlamak amacıyla inşa edilen İstasyon Caddesi, yeni bir arter olarak modern estetiği geleneksel kent dokusuna aktarmıştır. Çimento fabrikasının ve askeri dikimevinin inşasıyla bu alan genişlemeye başlamış, fabrikanın etrafına lojmanlar ve eğitim yapıları inşa edilmiştir. Zamanla genişlemeye devam eden kent meydanı sayesinde modern yaşamı örnekleyen bir model oluşmaya başlamıştır. Kent meydanında yaşanan modernleşme pratiği, geleneksel dokunun içine sızan bir mimari programı ortaya çıkarmıştır (Şekil 7) (Koç, 2020).



Şekil 8. Sivas Kenti 'Işınsal Kent Dokusu' (Ölmez Kalender ve Demiroğlu, 2011, s. 357).



- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| 1. Hükümet Konağı | 13. Eski Nikah Salonu |
| 2. Jandarma Binası | 14. Eski Belediye Oteli |
| 3. Kapalı Cezaevi | 15. Taşhan |
| 4. Sivas Numune Hastanesi | 16. Ordu Evi |
| 5. Kadınlar Hapishanesi | 17. Kongre Binası |
| 6. Değirmen | 18. Parti Binası |
| 7. Yalçın Sineması | 19. Halkevi |
| 8. Sıhhiye Binası | 20. Ast.Ordu Evi |
| 9. Vilayet Matbaası | 21. Kale Cami |
| 10. Miting Alanı | 22. Buruciye Medresesi |
| 11. PTT Binası | 23. Çifte Minareli Medrese |
| 12. Eski Belediye Binası | 24. Şifaiye Medresesi |

Şekil 9. Sivas Kent Meydanı yapıları (Ölmez Kalender ve Demiroğlu, 2011, s. 358).

Dönemde yapılan birçok yapı günümüze ulaşmış olup, bu yapılar şehrin tarihî mirasını oluşturmaktadır. Zaman içinde yaşanan yıkımlar ise şehrin dokusunda zaman içinde meydana gelen değişimleri yansıtmaktadır. Kentin mimari ve yapısal evrimi, Erken Cumhuriyet Döneminden günümüze kadar uzanan bir çeşitlilik ve süreklilik göstermektedir. Modernleşme, kent meydanını sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan zenginleştirmiş, ancak bu süreçte kaybedilen yapılar şehrin geçmişine dair önemli izler bırakmıştır.

2.2. Sivas Kent Meydanı Çevresinde Günümüzde Mevcut Yapılar

Sivas'ta modernleşmenin başlaması ile ortaya çıkan ihtiyaçları karşılamak için pek çok yeni yapı inşa edilmiştir. Özellikle Sivas Kent Meydanı ile ilişkilendirilen bu yapılardan çoğu günümüzde de kullanılır durumdadır. Aşağıda 1923-1950 yılları arasında yapılmış, kent meydanı ile ilişkilendirilmiş ve günümüzde mevcut olan bu yapılar incelenmiştir.

2.2.1. Sivas Tren Garı

Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıllarda yurdun her köşesinde kalkınma hamlelerinin ve reformların heyecanı yaşanmaktadır. Bu kalkınma hamlelerinden en önemlisi demiryollarıdır. Ankara-Sivas anayolları üzerinden doğu ve batı bağlantısını canlandırmak için Sivas Demiryolu Projesi kabul edilmiştir. İlk başlarda kent merkezinden uzakta planlanan Sivas Tren Garının, halkın garın kent merkezinde yer almasını ve kente gelenlerin kent meydanına ayak basıp modern Sivas'ı görmelerini istemesi üzerine kent merkezinde yapılmasına karar verilmiştir (Eski Sivas Resimleri, 2020). 1927 yılında Sivas Devlet Demiryolu Yerleşkesinin (DDY) yeri belirlenip inşaatna başlanmıştır. Bu sırada Sivas Belediye Encümeni de bu yerleşke ile şehir merkezini en kestirme yolla birbirine bağlama kararı almıştır. Kent meydanına bağlanılacak güzergâh belirlendikten sonra bu akstaki evlerin ve bahçelerin bulunduğu tüm parseller kamulaştırılarak eski ismi İnönü Bulvarı olan İstasyon Caddesi 1931 yılında açılmıştır (Şekil 10).



Şekil 10. Sivas İstasyon Caddesinden meydana bakış (Eski Sivas Resimleri, 2020).

Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>

Şehrin batı girişinden itibaren gelen aks, İstasyon Caddesiyle beraber kent meydanına bağlanmış ve cadde meydana açılan bir kapı konumuna gelmiştir (Şekil 11) (Ölmez Kalender ve Demiroğlu, 2011). İstasyon Caddesinin açılması ile Sivas'ta modern şehircilikte ilk adım atılmış. 1930 sonrasında cadde kentin içine doğru yayılım göstermiştir. Caddeye boylu boyunca akasya fidanları ekilmiş ve zamanla cadde etrafında konut ve lojman yapıları yoğunlaşmıştır. Cadde boyunca gelişen yapılaşma modern mimariyi kentte daha görünür kılmıştır.



Şekil 11. Sivas İstasyon Caddesinin girişi (Eski Sivas Resimleri, 2020).

Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>

Kent meydanıyla bağlantılı olan yerleşke içerisinde yer alan Sivas Tren Garı binası 1932 yılında yapılmaya başlanmış, yapı Osmanlı mimari unsurlarından arınmış, Batılı rasyonalist bir düşünceyle tasarlanmıştır. (Şekil 12 ve Şekil 13).



Şekil 12. Sivas Tren Garı , giriş görünümü (Eski Sivas Resimleri, 2020).

Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>



Şekil 13. Sivas Tren Garı, sol cephe görünümü (Tuztaş ve Koç, 2022, s. 81).

Sivas Tren Garı İstasyon Caddesine giriş cephesinden bağlanırken, güney cephesinden peronlarla bağlantı kurmaktadır (Şekil 14) (Tuztaş ve Koç, 2022). Cumhuriyet Döneminde yapılan demiryolları yerleşkelerinin odak noktası genellikle gar binalarıdır (Şekil 15). Yerleşkelerin odağındaki bu binalar modernleşme politikalarının mimari bir yansıması olarak sade bir tarzda yapılmıştır. Sivas Tren Garı da diğer Cumhuriyet Dönemi gar binaları gibi modern bir üslupla yapılmıştır.



Şekil 14. Sağda Sivas Tren Garı, solda peronlar (Eski Sivas Resimleri, 2020).

Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>



Şekil 15. Sivas Tren Garı önünde çekilmiş bir fotoğraf (Eski Sivas Resimleri, 2020).

Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>

Bodrum, zemin ve 1. kattan oluşan binada; hareket memurluğu, kumanda odası, gar müdürlüğü, hasılat müdürlüğü, personel dinlenme odası, depo alanları, hareket bölge amirliği, ana bekleme salonu, tuvalet ve mescit, karakol, berber, üç adet lojman birimi ve çalışma odaları bulunmaktadır (Tuztaş ve Koç, 2022). Yapıldığı günden beri pek çok tadilat geçiren yapı günümüzde Sivas Tren Garı olarak hala hizmet vermektedir ³¹(Şekil 16).



Şekil 16. Sivas Tren Garı , 2026 (Sivas Ekspres Gazetesi , 2026).

Erişim adresi: <https://www.sivasekspres.com/haber/sivas-tren-gari-icin-ortak-strateji-89096.html>

³¹ Sivas Tren Garı, inşa edilen Sivas YHT Garı hizmete girinceye kadar konvansiyonel ve YHT trenlerine ortak hizmet vermeye devam edecektir.

2.2.2. Cer Atölyesi

Demiryolları yerleşkesinin kent içinde saçaklanmaya başlamasıyla birlikte buharlı lokomotifler ve yük vagonlarının onarılması hedefiyle kurulan Cer Atölyesi sayesinde yeni bir estetik anlayış kentsel ölçekte hissedilmeye başlamıştır (Şekil 17).



Şekil 17. Cer Atölyesi (Tuztaşı ve Koç, 2022, s. 120).

1939 yılında açılan atölyenin zamanla gelişip fabrika haline gelmesiyle beraber çalışanlar için kentte belirgin bir konut ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyaç sonucunda Cer Atölyesi çevresinde lojmanlar yapılmıştır. Lojman yapıları yalın cepheli, simetrik, bahçeli, az katlı barınma pratiği olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapılarda işlevsel ve rasyonel şemalar kullanılmıştır. Bu genişleme sonucunda İstasyon Caddesine bağlanan Fabrika Sokak ve Demiryolu Caddesi gibi ikincil arterler oluşmuş ve yapılan lojmanlar kentsel mekânlara eklenerek kent meydanına bağlanmıştır. Cer Atölyesi çevresinde saat kulesi, lokal binası, vagon onarım ve üretim fabrikası, yemekhane, koruma ve güvenlik şube müdürlüğü, bakım onarım dairesi başkanlığı ve lojmanlar yer almaktadır³² (Tuztaşı ve Koç, 2022) (Şekil 18).



Şekil 18. Cer Atölyesi ve çevresi (Eski Sivas Resimleri, 2020). Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>

Cumhuriyetin modernleşme yaklaşımı ışığında Sivas kentinde inşa edilen kamu binaları, ulaşım yapıları veya fabrikaların yarattığı mimari dönüşüm aynı zamanda sosyal dönüşümü de beraberinde getirmiştir (Ağraz vd.

³² 1985 yılına kadar Cer Atölyesi Yerleşkesine birçok yapı birimi eklenmiştir. Bu bölümde sadece 1939 ve 1950 yılları arasındaki birimlerden bahsedilmiştir.

2020). Cer Atölyesinin yaratmış olduğu yeni iş olanakları kente göçü artırmış ve bu artan göç sonucunda ortaya çıkan sosyal ihtiyaçlar zamanla yerleşke etrafında kendini göstermeye başlamıştır. İhtiyaçlar doğrultusunda çeşitli sosyal ve kültürel donatılar ortaya çıkmıştır. Böylece Cer Atölyesi sadece iş gücü alanından ibaret olmaktan çıkarak, daha kapsamlı ve işlevsel bir yapıya dönüşmeye başlamıştır (Şekil 19).



Şekil 19. Cer Atölyesi önünde çekilmiş bir fotoğraf (Eski Sivas Resimleri, 2020).

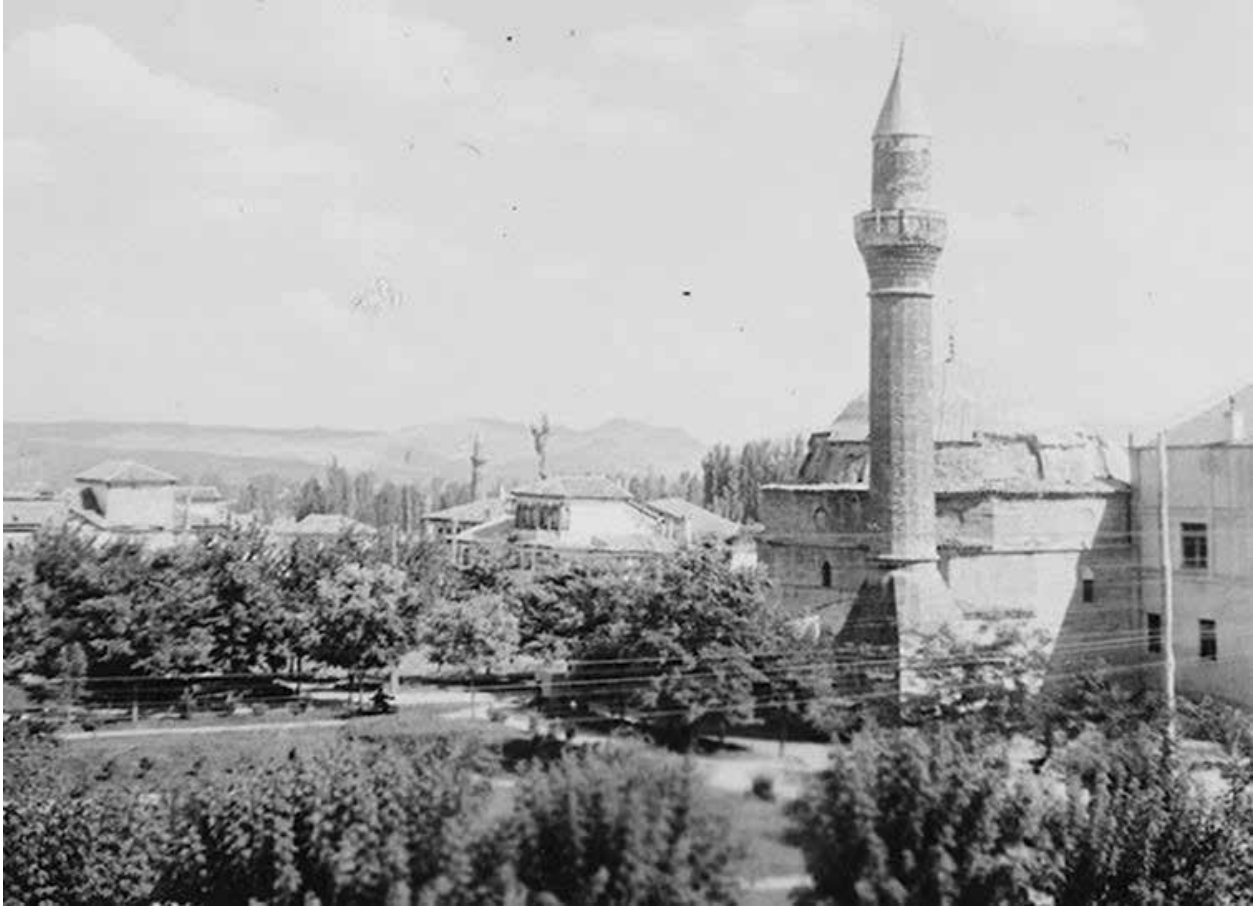
Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>

2.3. Sivas Kent Meydanı Çevresinde Yıkılan Yapılar

Sivas kentinde 1923-1950 yılları arasında yapılmış ancak günümüze ulaşamamış yapılardan bazıları kent açısından büyük öneme sahiptir. Bu bölümde bu yapılardan Tan Sineması ve Emek Apartmanı üzerinde durulacaktır.

2.3.1. Tan Sineması

Cumhuriyetin ilanı ile sanat, kültür ve eğitim alanlarında pek çok reform gerçekleştirilmiştir. Modernleşme ile sinemanın sosyalleşme anlamında önemi oldukça artmış ve kentlerde sosyal etkileşimi arttırmak için sinemalar açılmıştır. Tan Sineması 1932 yılında İstasyon Caddesi üzerinde, Kale Camisinin duvarına bitişik konumda kentin ilk sineması olarak yapılmıştır (Şekil 20) (Ölmez Kalender ve Demiroğlu, 2011). İlk olarak 'Yeni Hayat' ismiyle 1936 yılında hizmet vermeye başlayan sinema 1939 yılında Tan Sineması ismini almıştır (Şekil 21). Modernleşme pratiğinde ve Cumhuriyet Döneminin fikri yapılanmasında kültürel odaklı faaliyetlerin içselleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu doğrultuda modernleşen kentlerin meydanlarında bu faaliyetlere uygun yapıların bulunması son derece önemlidir. İstasyon Caddesine birinci kat seviyesine kadar camekân cephe veren Tan Sineması bu bağlamda çok önemlidir. Yapıda modern bir mimari üslup görülmesine rağmen tarihselci tutum da izlenir (Tuztaş ve Koç, 2022).



Şekil 20. Tan Sineması ve Kale Camisi (Eski Sivas Resimleri, 2020). Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>



Şekil 21. Tan Sineması (Tuztaşı ve Koç, 2022, s. 31).

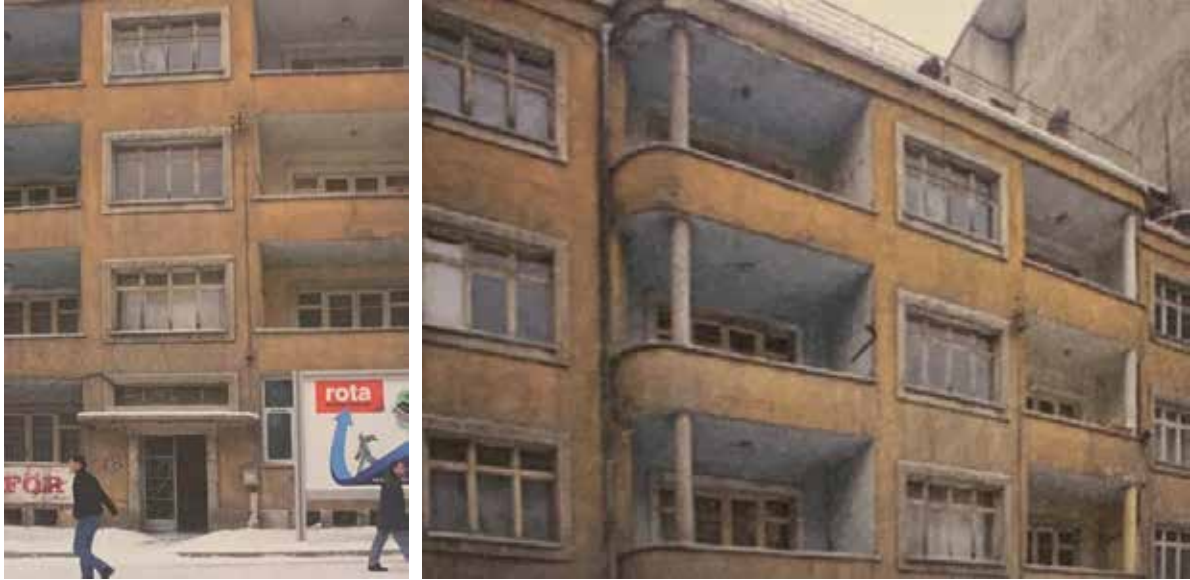
Tan Sineması, Sivas'ın modernleşme sürecindeki tarihi ve mimari değişimleri yansıtan önemli bir yapı olarak görülmektedir (Şekil 22). Yapı; Birinci Ulusal Mimarlık Akımının özelliklerini barındırmaktadır. Modern bir arter üzerinde yer alması da yenilenen kent hayatının kültür odaklı bir işlevsel açılımıdır. 1970'li yılların başında Kale Camisinin etrafının açılması için yıkılmış ve yeri yeşil alana dönüştürülmüştür (Koç, 2020).



Şekil 22. Sivas Lisesi, pansiyon ve Tan Sineması, 1936
(Eski Sivas Resimleri, 2020). Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>

2.3.2. Emek Apartmanı

Sivas kentinde apartmanlaşma serüvenini başlatan ilk yapı Emek Apartmanıdır (Şekil 23 a ve b). 1938 yılında İstasyon Caddesinde Todor Usta tarafından inşa edilmiş olan zemin üzeri üç katlı ve sekiz daireli apartmanın arkaya açılan bir bahçesi bulunmaktadır. Cephe kurgusunda simetri ön plandadır. Cepheye hareket katılması amacıyla dairesel köşeli balkonlar ve dairesel kesitli kolonlar kullanılmıştır. Yapı 2015 yılında yıkılmıştır (Tuztaşı ve Koç, 2022).



Şekil 23 a ve b. Emek Apartmanı girişi ve ön cephesi (Tuztaşı ve Koç, 2022, s. 34).

Modern kent unsurlarının kente yayıldığı dönemde Emek Apartmanının bulunduğu arterde 1948 yılına kadar beş adet daha apartman yapılmıştır. Emek Apartmanı, ön ve arka cephelerinde görülen yuvarlak hatlarıyla dönemin İstanbul ve Ankara'daki modern apartmanlarını andırmaktadır (Koç, 2020).

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Sivas kenti, modernleşme sürecinde kent meydanı ve çevresinde yapılan Cumhuriyet Dönemi yapıları ile dikkat çekmektedir. Sivas Kent Meydanı, bölgede modern düşüncenin etkisiyle inşa edilen yapıların ilk örneklerine ev sahipliği yapmıştır. Modern düşüncenin getirdiği endüstriyel ve kültürel yapılar kent meydanının çevresinde gelişerek endüstriyel faaliyetlerin oluşumuna ve iş olanaklarının çoğalmasına ve kültürel aktivitelerin yaygınlaşmasına neden olmuştur. Sivas'ın modernleşme süreci, kent planlarıyla şekillenmiş; kent meydanı, planlara uygun düzenlenmiş caddelerle çevrilmiş ve belirli akslarla kentin çeperlere doğru büyümesine olanak sağlamıştır.

Bu çalışmada 1923-1950 Erken Cumhuriyet Dönemi modernleşme politikalarının Sivas'ta yarattığı modern kent dokusu incelenmiş, Cumhuriyet yapılarının ve mekânlarının kentteki yaşam üzerindeki rolü anlaşılmalı çalışılmış, bu yapıların ve mekânların kent tarihindeki yeri ve önemi ortaya konulmuştur. Atatürk'ün Sivas'a yaptığı bir gezi sırasında ifade ettiği "Cumhuriyetin temellerini burada attık." sözü, Sivas'ın Cumhuriyet ideolojisine olan bağlılığının önemli bir kanıtıdır (Şekil 24). Bu ideolojinin benimsenmesi, Cumhuriyet Dönemindeki modernleşme politikalarının bir yansıması olarak Sivas'ın kentsel dokusunu dönüştürmüş ve geliştirmiştir.



Şekil 24. Mustafa Kemal'in Sivas ziyareti, 1937 (Eski Sivas Resimleri, 2020).

Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>

KAYNAKÇA

Ağraz, G., Eroğlu, E., & Yıldız, M. E. (2020) Modern kentin saati: Sivas Cer Atelyesi. *Mimarlık*, 414, 72-77.

Bozdoğan, S. (2002). *Modernizm ve ulusun inşası: Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde mimari kültür*
T. Birkan (Çev.). Metis Yayınları.

Çağdaş Yaşamı Destekleme Derneği (2019). *Sivas Kongresi*.

Erişim adresi: <https://www.cydd.org.tr/haber/sivas-kongresi-100-yasinda-1485/>

Doğaner, Y. (2002). Atatürk döneminde radyo. *Türkler Ansiklopedisi*, 18. MEB Yayınları

Eski Sivas Resimleri. (2020). Erişim adresi: <https://www.sivas.li/>

Karaca, N. (2020). Türkiye'de modernleşmenin sonuçları üzerine, *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 13 (2), 117-128.

Koç, P. (2020). Modernizmin kentsel prestij uzantısı olarak Sivas İstasyon Caddesi: Mekansal kurgunun historiyoğrafik bir okuması. *Mimarlık*, 415, 70-76.

- Ölmez Kalender, S., & Demiroğlu, D. (2011). Tarihi süreç içerisinde Sivas Kent Meydanının irdelenmesi. *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, 1(3), 355-365.
- Özdemir, E. (2018). Modernizm, kentleşme ve Türkiye. *Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* (4), 79-96.
- Sivas Ekspres Gazetesi (2026). *Sivas Garı*.
Erişim adresi: <https://www.sivasekspres.com/haber/sivas-tren-gari-icin-ortak-strateji-89096.html>
- Sivas Valiliği (2023). *Sivas ili tarihçesi*. Erişim adresi: <http://www.sivas.gov.tr/il-adinin-tarihcesi>
- Tuztaşı, U., & Koç, P. (2022). *Sivas'ta Cumhuriyetin mekânları 1930-1980: Bir Anadolu kentinin modernleşmesi*. 1. Basım. YEM Yayınları.

GİRİŞ

İzmir tarih boyunca farklı dönemlerde farklı milletlerin hâkimiyeti altında kalmış, dolayısıyla şehirdeki Türk hâkimiyeti geçmişten günümüze kesintisiz olarak devam etmemiştir. Şehrin kurulduğu bölge tarihin ilk dönemlerinden itibaren farklı topluluklara ev sahipliği yapmış, bu durum bölgenin farklı kültür, din, dil ve ırk çeşitliliği ile şekillenmesini sağlamıştır. 1402’de Liman Kalesinin Timur tarafından ele geçirilmesi ile başlayan kalıcı Türk hâkimiyeti geçici olarak 1919-1922 tarihleri arasında Yunan işgaliyle sekteye uğramış olsa da Cumhuriyet ile birlikte kent modern bir Türk şehrine dönüşmeye başlamıştır (Ayönü, 2009). İzmir kuruluşundan beri kozmopolit bir kettir. Bugün hala bu kimliğini koruyan kentte; etnik kökenlere ve tanıklık ettiği dönemlere göre kentsel mekânlar da değişmiştir. (Şekil 1) Osmanlı İmparatorluğu’nun diğer kentlerinde olduğu gibi İzmir’de de etnik gruplar ayrı mahallelerde yaşamaktadır. İzmir’in beş ana mahallesini oluşturmakta olan bu ayırım, getto türü duvarlarla çevrili bir yaşam türünden çok, alışkanlıklara ve ibadet yerlerinin, okulların, toplanma yerlerinin yakınlığına bağlı etnik bir ayırımdır (Pınar, 1997).



Şekil 1. 19. yüzyılda İzmir’de etnik mahalleler (Çetinhara ve Ünverdi, 2018).

1922’de İzmir’in Yunanlılar tarafından işgal edilmesinin ardından başlayan yangında kentin büyük bir bölümü harap olmuştur. Bu durum ekonomik faaliyetleri yok etmekle kalmamış aynı zamanda kentin tarihini yansıtan farklı kültürlerin mirasını da yok etmiştir. İzmir’in Cumhuriyet Dönemi modernleşme süreci, 1923’te yapılan İktisat Kongresi ile başlamaktadır. İzmir’in işgalden kurtulmasının hemen ardından, kentin uluslararası ekonomisini ve ticaretini belirleyen Rum, Ermeni ve Levanten Mahallelerinin büyük bir yangınla harabeye dönüşmesi, kentin yalnız mekânsal olarak değil ekonomik olarak da iyileştirilmesi gerekliliğini doğurmuştur (Bilsel, 2009). Yangında tahrip olan alana uzun bir süre müdahale edilememiş olması, bu alanı hastalık yayan ve türlü suçların ve suçluların bulunduğu, toplumsal refahı tehdit eden bir hale dönüştürmüştür (Göksu, 2009).

Yangınla yerle bir olan İzmir, yangın sonrası imar çalışmalarının yoğun olarak yapıldığı ve Cumhuriyet Döneminde ilk kapsamlı şehir planının hazırlandığı kenttir. Ancak René ve Raymond Danger kardeşlere 1924-25 yıllarında hazırlatılan, 1925 yılında onaylanan planın sadece yangın yeri için uygulanması ile yetinilmiştir (Bilsel, 2010). İzmir kentinin tarihsel süreç içerisinde geçirdiği değişimler, Cumhuriyetin modernleşme politikalarıyla ilişkisi sebebiyle bu araştırmanın konusunu oluşturmaktadır.

1. İZMİR KENTİNİN TARİHİ

İzmir Körfezi'nin iç kesiminde, bugün Bayraklı olarak anılan bölgede, M.Ö. 1102'de, rivayetlere göre Tantalos tarafından kurulan ve M.Ö. 6-7. yüzyıldan sonra yangınlar, depremler ve Lidyalıların tahripleri nedeniyle terk edilen Smyrna kenti, günümüz İzmir kentinin bilinen en eski merkezidir. Körfezin kuzeydoğu köşesinde, dönemin coğrafik yapısı bağlamında, bir yarımada üzerine kurulan kentin geniş bir limanı bulunmaktaydı.

1.1. Kuruluşundan Osmanlı Dönemine Kadar İzmir Kentinin Gelişimi

İzmir'in Osmanlı öncesi tarihi, zengin ve çok katmanlı bir özelliğe sahiptir. M.Ö. 2. binyılda Hititlerin etki alanında yer alan İzmir, Anadolu'nun batısındaki kritik ticaret yolları üzerinde stratejik bir konuma sahiptir. Bu dönemde, bölge zengin doğal kaynakları ve elverişli limanları ile dikkat çekiyordu, bu da kenti çeşitli medeniyetler için cazip bir yerleşim yeri ve ticaret merkezi haline getirmişti. M.Ö. 1. binyılın başlarında, Yunanistan'dan gelen İyonlar tarafından kolonize edilen İzmir, İyon medeniyetinin önemli bir parçası haline geldi. İyonlar, şehri sanat, mimari ve ticarete önemli bir merkez yaptılar. İzmir, o dönemde zeytinyağı, şarap ve seramik gibi ürünlerin ticaretinde önemli bir rol oynadı. İyon kolonizasyonu, şehrin yapıları çevresinde ve kültürel yapısında derin izler bıraktı. Lidyalıların ve Perslerin hâkimiyetinden sonra, M.Ö. 4. yüzyılda Büyük İskender'in Anadolu'yu fethetmesiyle İzmir, Helenistik dünyanın önemli bir parçası olarak daha da gelişti ve büyüdü. Bu dönemde Smyrna olarak anılan kent M.Ö. 1. yüzyılda Roma İmparatorluğu'nun egemenliğine girmiş, bu dönemde önemli bir ticaret merkezi olarak gelişmeye devam etmiştir. Roma Döneminde İzmir, Akdeniz ticaret ağının bir parçası olarak zenginleşmiş ve büyümüştür.

Hristiyanlığın erken dönemlerinde önemli bir merkez olan İzmir, Bizans İmparatorluğu Döneminde de önemini korudu. Ancak, 7. ve 8. yüzyıllarda Arap akınları sonucu şehir bir miktar gerilemiş, 11. yüzyılda Selçuklu Türkleri'nin Anadolu'ya yayılmasıyla Türk etkisi altına girmiş, 14. yüzyılda Aydınoğulları Beyliği'nin önemli bir merkezi olmuştur. Bu dönemde İzmir, Anadolu ve Akdeniz arasındaki ticaretin can damarı olarak kalmaya devam etmiştir. Farklı kültürlerin etkileşimi, İzmir'in zengin tarihi mirasını oluşturmuş ve şehri tarih boyunca önemli bir liman kenti ve ticaret merkezi olarak konumlandırmıştır (Kavtelek, 2022).

1.2. Osmanlı Döneminde İzmir Kenti

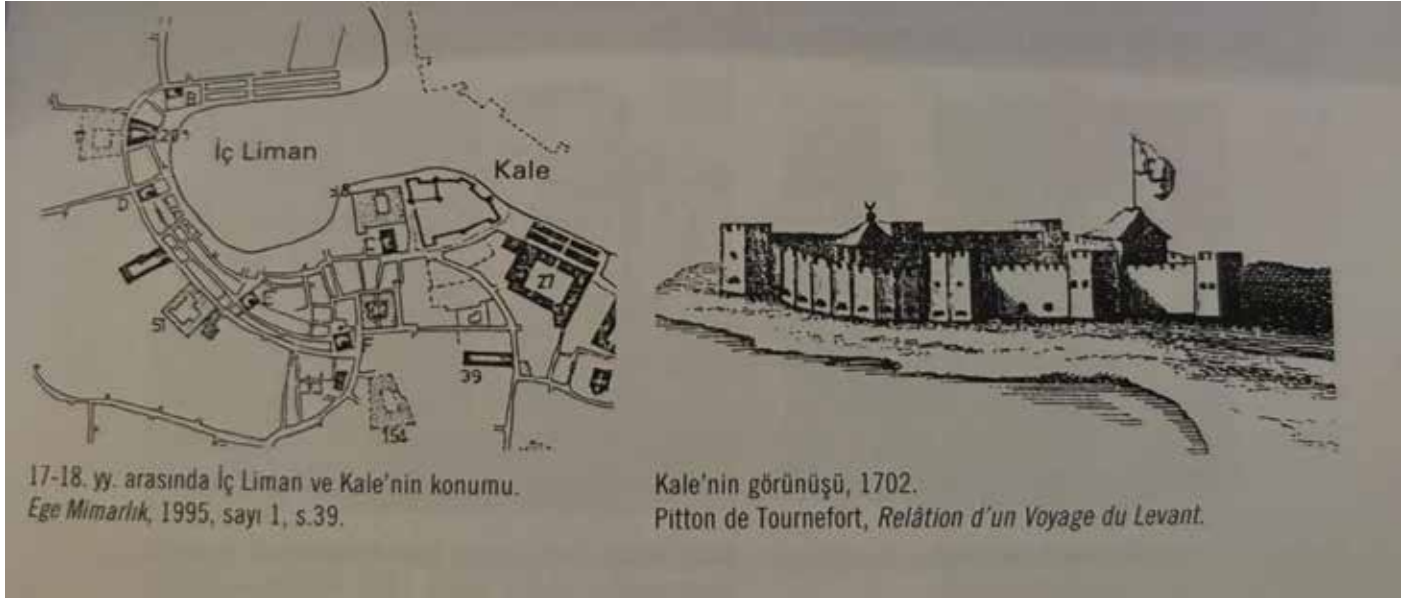
İzmir, özellikle Osmanlı Dönemi ve sonrasında ticaret merkezi olarak ön plana çıkmıştır. «İzmir Ticaret Tarihi Kasım 2003» belgesine göre, şehir, 14. ve 15. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nun etkisi altına girmiştir. Bu dönemde, Sakız ve Kıbrıs Adaları'nın Osmanlılar tarafından fethedilmesiyle Akdeniz'de barış sağlanmış, İzmir, kritik bir rol üstlenmiştir. 1581'de İngiltere Kraliçesi Elizabeth ve Osmanlı Sultanı III. Murat arasında yapılan antlaşma ile İngiliz Levant Şirketi, İstanbul, İzmir ve Halep'te ticaret yapma hakkı kazanmış, bu durum İzmir'in uluslararası ticaretteki rolünü pekiştirmiştir (Şekil 2).

On dokuzuncu yüzyılın başlarında İzmir, 90.000 civarında bir nüfusa sahipti ve şehir, Müslümanlar, Rumlar, Ermeniler, Yahudiler, Levantenler ve misyonerler gibi çeşitli etnik ve dini grupları barındırıyordu. 1863'te başlayan İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demiryolu Hattının inşası, İzmir'i Batı Anadolu'nun diğer bölgelerine bağlayarak şehrin ticaretini daha da artırmış ve bölgenin tarımsal ürünlerinin şehre ulaşımını kolaylaştırmıştır. On dokuzuncu yüzyılda, Avrupa ülkeleriyle sürdürülen ticaretin etkisiyle İzmir ekonomik olarak büyümüş ve şehirde zanaat faaliyetleri ile küçük çaplı sanayi gelişmiştir. Bu dönemde İzmir, Dünya ticaretinin önemli merkezlerinden biri haline gelmiş ve şehrin mimarisi, sosyal yaşantısı ve kültürü zenginleşmiştir.

Yirminci yüzyılın başlarında, Yunan işgali ve sonrasında yaşanan Kurtuluş Savaşı, İzmir'in ticari ve sosyal yaşamını derinden etkilemiştir. 13 Eylül 1922'de başlayan büyük yangın, şehri harabeye çevirmiş ve İzmir'in

yüzyıllardır süren ihtişamını sona erdirmiştir. Bu trajik olay, İzmir'in modern Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu sürecinde yeniden yapılanmasını ve gelişimini şekillendirmiş, kent, bu zorlu dönemlerden sonra, Türkiye'nin en önemli ekonomik ve kültürel merkezlerinden biri olarak yeniden doğmuş ve gelişmeye devam etmiştir (Baran, 2003).

Dönemde nüfusun sosyal ayrışmasının yanı sıra kentin kompozisyonu ve hacmi de önemli ölçüde değişmiştir. Birbirinden kopuk ya da az ilişkili topluluklar olarak, Ortodoks Rumlar, Katolik Levantenler, Protestan Misyonerler, Ermeniler ve Yahudiler kendi kültürleriyle toplumun parçalarını oluştururken bu çeşitlilik, kente çeşitli kiliseler, seyrek evler, hanlar ve dükkânlar olarak yansımıştır (Güner,2005).



Şekil 2. İzmir İç Limanı ve Kale (Güner, 2005).

1.3. Cumhuriyet Döneminde İzmir Kentinin Gelişimi/ Planlama Süreci

Dönemde, özellikle İzmir'in kent gelişimi ve planlama süreci, modernleşme hareketlerinin ve uluslararası etkileşimin bir yansıması olarak dikkat çekicidir. Bu dönemde, Danger Kardeşler ve Le Corbusier gibi önemli mimar ve şehir plancılarının etkileri, İzmir'in şehir dokusunda belirgin bir rol oynamıştır.

Danger Kardeşler, 1920'lerde İzmir'de planlama çalışmaları yapmış Fransız şehir plancılarıdır. İkisinin İzmir için hazırladıkları planlar, şehrin yeniden yapılandırılmasında ve modern bir kent kimliği kazanmasında önemli bir rol oynamıştır (Akşan,2011). Bu planlar, şehrin geniş caddelerini, açık alanlarını ve kamu binalarının yerleşimini kapsayarak, İzmir'in hem estetik hem de işlevsel bir şehir olmasını hedeflemiştir. Danger Kardeşlerin yaklaşımı, dönemin modern şehircilik anlayışını yansıtırken, aynı zamanda yerel ihtiyaçlara ve tarihi dokuya da saygı göstermiştir.

Le Corbusier'nin İzmir'e etkisi ise, 1940'ların sonlarında daha belirgin hale gelmiştir. Dünyaca ünlü bu İsviçreli-Fransız mimar ve şehir plancısı, modern mimarinin öncülerinden biri olarak kabul edilir. Le Corbusier'nin İzmir ziyareti ve burada gerçekleştirdiği çalışmalar, şehrin modernleşme sürecine önemli katkılarda bulunmuştur (Akşan,2011). Özellikle, onun "işlevsel şehircilik" anlayışı, İzmir'in kentsel dönüşümünde yeni bir perspektif sunmuş ve şehrin planlamasında modernizmin etkilerini güçlendirmiştir.

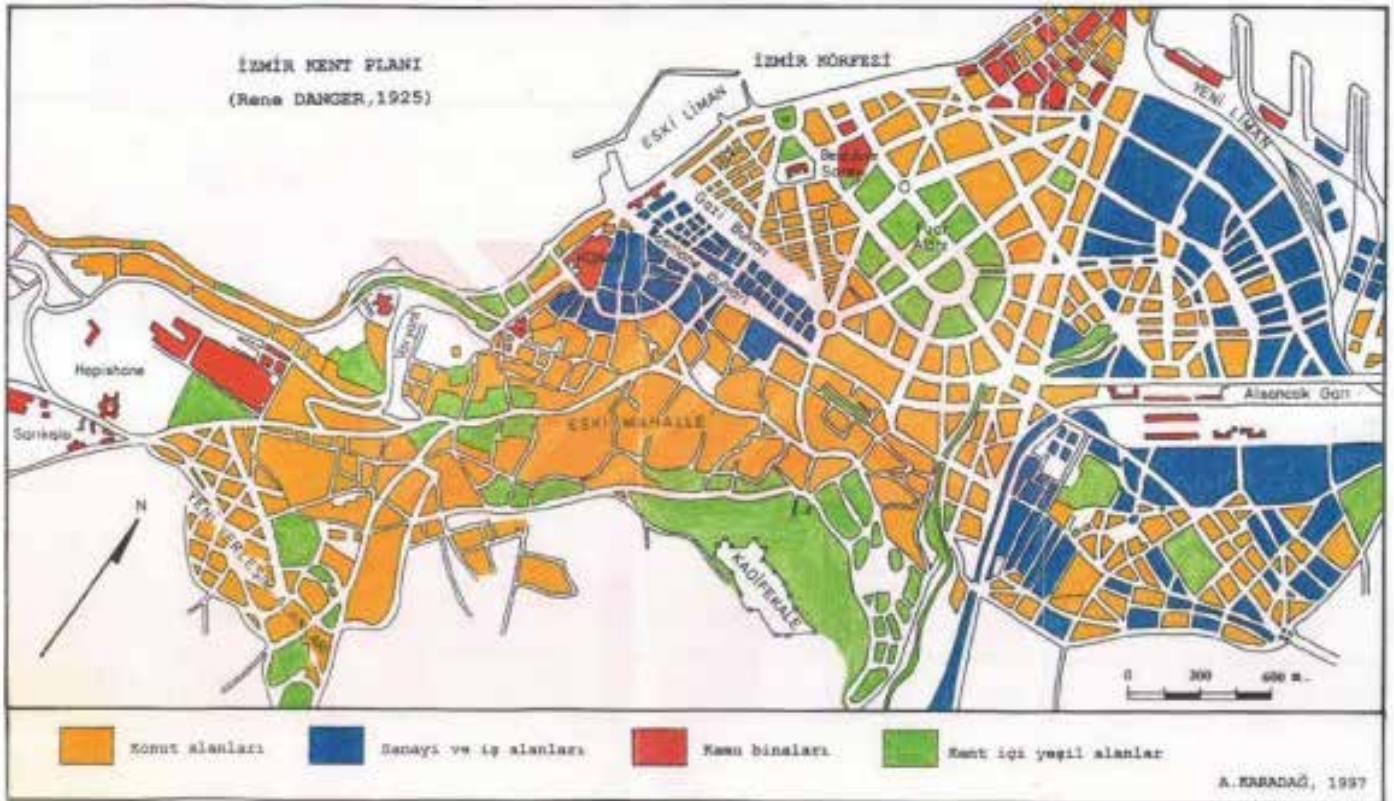
Bu dönemde İzmir, hem Danger Kardeşlerin hem de Le Corbusier'nin etkileriyle, geleneksel Osmanlı kent yapısından modern bir kente dönüşmüştür. Bu dönüşüm, şehrin genel yapısını, kamu alanlarını ve mimari estetiğini derinden etkilemiş, İzmir'in modern Türkiye'nin önemli şehirlerinden biri olarak konumlanmasına yardımcı olmuştur. Cumhuriyet Döneminin bu önemli plancıları, İzmir'in şehir planlaması ve mimari gelişiminde belirleyici bir rol oynamış ve şehrin bugünkü kimliğinin şekillenmesini sağlamışlardır.

1.3.1. Danger Kardeşler ve Prost'un Nazım Planı

İzmir'in kentsel gelişimi ve planlaması, modernleşme ve Batılılaşma çabalarının bir yansıması olarak büyük önem taşımaktadır. 1920'lerde, Danger Kardeşler tarafından hazırlanan İzmir Nazım Planında Henri Prost planının hazırlanmasında danışman olarak görev almıştır. Bu, dönemin ruhunu yansıtan yenilikçi bir adımdır. Plan, Batı tarzı bir kentsel planlama yaklaşımına ve geniş caddeler, düzenli trafik akışı ve artırılmış açık alanlar gibi işlevsel kentsel ilkelere dayanmaktadır. Bu yaklaşım, dönemin teknik yeniliklerini ve estetiğini yansıtırken, aynı zamanda şehrin sosyal ve kültürel dokusunu dönüştürmeyi de amaçlamıştır.

Otomobilin yaygınlaşması gibi dönemin teknolojik gelişmelerini de dikkate alan İzmir Nazım Planı, kentsel ulaşım ve otopark konusunda yeni düzenlemeler getirmiş; ayrıca, mimari ve kentsel tasarım açısından dönemin estetiğini yansıtan binalar ve alanlar önererek şehrin görünümüne öncelik vermiştir. Bu plan, İzmir'in geleneksel bir Osmanlı şehir yapısından modern bir kente dönüşümünde kritik bir rol oynamıştır. Kentin genel yapısı, kamusal alanları ve mimari estetiği bu planla oluşturulmuş ve İzmir, çağdaş kent anlayışının bir yansıması haline gelmiştir. Plan, açık alanlar ve parklarla kent sakinlerinin sosyal etkileşimini ve yaşam kalitesini artırarak kentin sosyal ve kültürel yaşamını da olumlu yönde etkilemiştir. Bu bağlamda, Danger Kardeşler ve Henri Prost tarafından hazırlanan İzmir Nazım Planı, Türkiye'nin şehir planlama tarihinde önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilmekte ve modern Türkiye'nin şehir planlama anlayışının gelişimine ışık tutmaktadır (Akşan,2011; Bilsel, 2009) (Şekil 3).

Planın temel özellikleri arasında geniş caddeler, açık alanlar ve kamu binalarının stratejik yerleşimi bulunmaktadır. Bu özellikler, o dönemin modern şehircilik anlayışını yansıtmakta ve şehrin hava ve ışık almasını, daha sağlıklı bir yaşam ortamı oluşturmasını amaçlamaktadır. Plan, aynı zamanda trafik ve ulaşım düzenini iyileştirmeyi, geniş bulvarlar ve düzenli sokak ağları ile şehir içi trafik akışını kolaylaştırmayı hedeflemiştir. Bu yaklaşımla, şehrin genelinde bir düzen ve akıcılık sağlanması amaçlanmıştır. Öte yandan, İzmir'in tarihi ve kültürel mirasına saygı gösteren bu plan, modernleşme ile tarihi koruma arasında bir denge kurmayı hedeflemiştir (Akşan, 2011).



Şekil 3. Danger Kardeşler -Prost İzmir Nazım Planı (Akşan,2011).

- Le Corbusier'nin İzmir Nazım Planı tam olarak uygulanmamıştır. Dönemin ekonomik ve politik koşulları, planın sadece kısıtlı bölümlerinin hayata geçirilmesine izin vermiştir. Planın radikal ve yenilikçi özellikleri, dönemin şehir planlama anlayışı ile çelişmektedir ve bu da uygulamada bazı zorluklara yol açmıştır (Akbayır, 2009; Altınkaya Genel, 2017)
- İzmir Nazım Planı hem Le Corbusier'in vizyonunu hem de dönemin şehir planlama pratiklerini yansıtan bir çalışmadır. Daha sonradan Türk mimarlar tarafından oluşturulan İzmir Nazım Planı³³ ile benzerlikler gösterse de hiçbir zaman tam olarak uygulanmamıştır.

2. İZMİR KENTİNDE CUMHURİYETİN KALICI İZLERİ

Cumhuriyet Döneminde modernleşme hareketi, kent meydanları inşası, ekonomik ve kültürel etkinliklerin düzenlenmesi ve kadın hareketlerinin desteklenmesi gibi birçok alanda somutlaşmıştır. Erken Cumhuriyet Döneminde kent meydanları, Cumhuriyet ideolojisini bütünleştirmek, ulusal kimlik oluşturmak ve toplumsal bütünlüğü yaymak için önemli sembolik ve işlevsel alanlar olarak görülmüştür. Yangının ardından İzmir'deki parklar ve meydanlar yeniden tasarlanmış ve çeşitli kutlamalar için hatıra mekânları haline gelmiştir. Özellikle İzmir Cumhuriyet Meydanı hem trafik akışı hem de toplumsal ve kültürel etkinlikler için önemli bir yer olmuştur.

Türkiye'nin ekonomik politikasını belirlemek için 1923'te İzmir İktisat Kongresi düzenlenmiş, Kongrede özel sektörü teşvik etmek ve yerli üretimi desteklemek gibi konular tartışılmıştır. 1936'da kurulan İzmir Enternasyonal Fuarı, ülkenin dış ticaretini artırmak ve yerli büyümeyi desteklemek amacıyla kurulmuş, zamanın uluslararası iş birliklerine ve kültürel etkinliklere ev sahipliği yapmıştır.

Kadın hareketleri açısından bakılacak olursa, 1923'te İzmir'de kurulan "Yardımcı Hemşireler Cemiyeti", eğitim-öğretim ihtiyaçlarını destekleyerek fakir ve himayesiz kadınlara ve kızlara yardım sağlanmasını amaçlayan bir örgüt olarak öne çıkmaktadır. "Sanat Evi" gibi eğitim uygulamaları ve kültürel ilişkilerin kurumsallaşması, kadınların toplumsal gelişiminin sonuçlarını ortaya koymaya yardımcı olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında atılan bu adımlar, Türkiye kültürünün evrenselliğe taşınmasını ve çağdaş bir ulus haline gelmesini sağlamıştır.

2.1. Meydanlar ve Anıtlarla İzmir

Erken Cumhuriyet Döneminde, kamusal mekânlar, özellikle kent meydanları, parklar ve bahçeler, çağdaş bir "ulus inşası" sürecinin merkezinde yer almıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun çekingen ve sentez modernleşme çabalarının tersine, Cumhuriyetin geniş kapsamlı değişimini temsil eden meydanlar, ulusal kimlik ve toplumsal birliğin başarıya ulaşmasında önemli rol oynamıştır. Dönemde meydanlar, öncelikle resmi bayramlar ve törenler için kullanılmaktadır. Bu nedenle şehirlerin ana caddelerinde ve önemli kamu kurumlarına yakın yerlerde meydanlar inşa edilmiştir. Bu meydanlar genellikle hükümet konağı, halkevi ya da istasyon binalarının önündedir. Parklarla ayrılmış meydanlar, sağlıklı şehir planlamasını ve kamusal alanın gerekliliğini temsil eden toplumsal iletişim alanlarıdır.

Cumhuriyet meydanları, belirli bir dönemi ve ideolojiyi temsil eder ve toplumsal kimliğin oluşmasını sağlar. Danger Kardeşler ve Proust tarafından hazırlanan planda (Şekil 5). Basmane Meydanı, Lozan ve Möntrö Meydanları ile Cumhuriyet Meydanı tasarlanmıştır. İzmir'in tarihinde önemli bir yere sahip olan Konak Meydanı³⁴ 1923 yılından önce yapıldığı için bu çalışma kapsamında değerlendirilmemiştir (Ağaoğlu Yıldırım, 2023).

³³ 1951 yılında İller Bankası tarafından İzmir Şehri Milletler Arası İmar Planı Müsabakası, açılmıştır. Yarışmayı Prof. Y.Mimar Kemal Ahmet Arû, asistan Y.Mimar Gündüz Özdeş ve asistan Y.Mimar Emin Canbolat kazanmıştır. Yarışmada ikincilik ödülünü Mimar Rauf Beyru almış, üçüncülük ödülünün sahibi ise Mimar Alexander Freiher olmuştur (Özaydın vd., 2010).

³⁴ Konak Meydanı : 1800'lü yıllardan itibaren kentin odak noktası olma özelliğini taşıyan meydan, her zaman kentin sosyal yaşamının bir parçası olmuştur. Meydan özelliğini aldığı ilk dönemlerden itibaren tarihi Kemeraltı Çarşısı ile olan bağlantısı ve yakın çevresinde konumlanan özel kamusal yapılar nedeniyle kent ölçeğinde belirgin bir açık alan kimliği yaratmış olan meydan önemli dönüşümler geçirerek bugünkü formuna ulaşmıştır (Erin vd., 2017)



Şekil 5. Danger Kardeşler-Prost Planı (Ağaoğlu Yıldırım,2023).

Cumhuriyet-Basmane-Montrö-Lozan Meydanları 1925 yılında onaylanan Danger Kardeşler-Prost Planı'nda ışınal bulvarlar ile caddelerin birleştiği noktalarda oluşan meydanlardır. Şekil 6'da bu meydanların plan üzerindeki konumları gösterilmiştir.



Şekil 6. Danger Kardeşler-Prost Planı üzerinde Cumhuriyet- Basmane-Montrö-Lozan Meydanları (Ağaoğlu Yıldırım,2023). (Yazar tarafından düzenlenmiştir.)

Cumhuriyet Meydanı

Cumhuriyet Meydanı Kordon Yolu, Kültür Park Aksı ve İsmet Paşa Bulvarı'nın kesişiminde kentin denize açılan bir kapısı olarak tasarlanmıştır (Şekil 7). Trafik akışına yön verdiği için trafik meydanı olarak kategorize edilmiş fakat sadece trafiğe yön vermemiştir. Meydan 1930'lu yıllardan itibaren kentte özel günlerin kutlandığı bir hafıza mekânı haline gelmiştir. Meydanın resmi açılışı 1932'de Canonica'nın tasarladığı at üstündeki Gazi Heykeli'nin alana yerleştirilmesiyle gerçekleşmiştir. Meydanın doğu tarafı başlangıçta yeşil alan olarak tasarlanmış, sonrasında fuar alanı olarak düzenlenmiştir. Kentteki ilk fuar alanının yerinde bugün Swiss Otel vardır (Ağaoğlu Yıldırım, 2023).



Şekil 7. Cumhuriyet Meydanı ve Fuarı (Ağaoğlu Yıldırım,2023).

Danger Kardeşler-Prost Planı'na göre 75 m yarıçaplı düşünülen Cumhuriyet Meydanı İzmir'in en görkemli meydanı olarak tasarlanmıştır. Söz konusu plana göre meydan eski dokudan tamamen kopuk olarak at nalı şeklindeki yol sisteminin denize erişen iç kısmında, Belediye binasının önünde yer almaktadır. Anıtsal Belediye binasının simetri aksında önerilen bu meydan aynı zamanda simgesel olarak kentin denizden giriş kapısı olarak da düşünülmüştür (Tibet, 2005). Meydanın diğer trafik meydanlarından farkı çevresindeki yapıların fonksiyonudur. Bilindiği üzere Cumhuriyet meydanlarının çevresi genellikle belediye, halkevi, valilik gibi kamu binalarıyla çevrilidir. Cumhuriyet Meydanının çevresinde ise katlı apartmanlar, oteller ve iş merkezleri gibi yapılar yoğunluktadır. (Şekil 8) Bu yapıların varlığı alanın aktif olarak kullanılmasını sağlamaktadır. Meydan, dairesel formlu olarak inşa edilmiştir. Bugün bütünü yarım daire biçimine sahip sert ve yumuşak zeminlerden oluşmaktadır. Meydanı oluşturan sert zemin düzgün dikdörtgen biçimindedir. Cumhuriyet Bulvarı'ndaki trafik akışı inşa edildiği dönemden farklı olarak alanı bölmeden Swiss Otel'in önünden devam etmektedir. Meydanın batı yönündeki fiziksel sınırlayıcısı denizdir. Büyüklüğü tören alanı oluşturmak için uygun olduğundan meydan bugün hala kutlamalara ev sahipliği yapmakta, 1930'lardan beri süregelen simgesel anlamını korumaktadır (Ağaoğlu Yıldırım,2023).



Şekil 8. Cumhuriyet Meydanı ve yakın çevresi (Huseyin, 2006).

Basmane Meydanı

Basmane Meydanı (Şekil 9), Mürselpaşa Bulvarı, Anafartalar Caddesi, Gazi Bulvarı, Hürriyet Bulvarı ve Dr. Refik Saydam Bulvarı'nın kesişim noktasında bir trafik meydanı olarak yer almaktadır. Kuzey ve kuzeydoğusunu Kültürpark çevrelerken güneydoğusunda Konak Belediyesi yer almaktadır. Meydan, Dr. Refik Saydam Bulvarı ile Montrö Meydanına, Gazi Bulvarı ile de Kordon'a bağlanmaktadır. Danger Kardeşler-Prost Planı uyarınca Cumhuriyet Meydanından başlayan Belediye binasının önünden itibaren simetri aksını oluşturan caddenin (bugünkü Şehit Nevres Bulvarı) ucunda, kentin diğer bir önemli meydanı olarak oluşturulmuştur.



Şekil 9. Basmane Meydanı (Anka Haber Ajansı). Erişim adresi: <https://ankahaber.net/haber/detay/>

Montrö Meydanı

Montrö Meydanı (Şekil 10), Dr. Refik Saydam Bulvarı, Şair Eşraf Bulvarı ve Şehit Nevres Bulvarı'nın kesiştiği noktada konumlanmakta, meydanın doğusunda Kültürpark, kuzeybatısında ise İzmir Atatürk Lisesi bulunmaktadır. Montrö Meydanı Dr. Refik Saydam Bulvarı ile Basmane Meydanına, Şair Eşref Bulvarı ile Lozan Meydanına ve Şehit Nevres Bulvarı ile de Cumhuriyet Meydanına ve Kordon'a bağlanmaktadır.



Şekil 10. Montrö Meydanı (İzmir Büyükşehir Belediyesi). Erişim adresi: <https://www.izmir.bel.tr/>

Lozan Meydanı

Lozan Meydanı (Şekil 11), Şair Eşref Bulvarı, Plevne Bulvarı ve Vasıf Çınar Bulvarı'nın kesiştiği noktada bir trafik meydanıdır. Meydanın doğu ve güneydoğusunda Kültürpark yer alırken güneybatısında İzmir Atatürk Lisesi bulunmaktadır. Lozan Meydanı Şair Eşref Bulvarı ile Montrö Meydanına, Vasıf Çınar Bulvarı ile Kordon'a ve Plevne Bulvarı ile de Gündoğdu Meydanına ve Kordona bağlanmaktadır.



Şekil 11. Lozan Meydanı (Hürriyet Gazetesi).

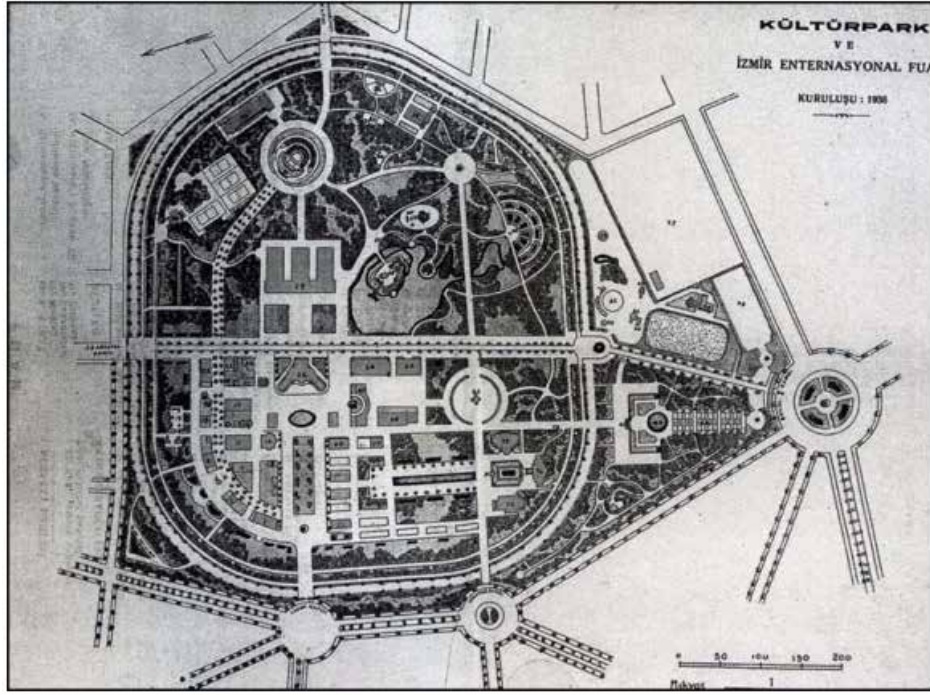
Erişim adresi: <https://www.hurriyet.com.tr/yerel-haberler/izmir/>

Şekil 12’de Cumhuriyet-Basmane-Montrö-Lozan Meydanlarının kent içindeki konumları ve birbirleriyle ilişkileri görülmektedir.



Şekil 12. Cumhuriyet-Basmane-Montrö-Lozan Meydanlarının konumları (Kır, 2009).

Basmane-Montrö-Lozan Meydanları Alsancak ve Basmane’yi birbirine bağlayan aynı aks üzerinde yer almaktadır. 1931 yılında dönemin Belediye Başkanı Behçet Uz’un hayata geçirdiği Kültürpark Uluslararası Fuar Alanı Projesi kapsamında hazırlanan planda Kültürpark’tan açılan yollar bu meydanlarla kente bağlanmaktadır (Şekil 13).



Şekil 13. Kültürpark Planı. Üç kapının açıldığı Basmame-Montrö-Lozan Meydanları (Serçe vd, 2003; Kır, 2009).

2.2 İzmir İktisat Kongresi ve İzmir Enternasyonal Fuarı

Cumhuriyet modernleşme hareketleri kapsamında ekonomik ilerlemeler için çeşitli girişimler gerçekleştirmiştir. İzmir İktisat Kongresi ve İzmir Enternasyonal Fuarı, 1922 İzmir Yangını sonrasında kentin ekonomik ve kültürel gelişimini teşvik etmek için düzenlenmiş olup Türkiye'nin ekonomik açıdan dönüm noktaları olarak kabul edilmektedir (Polat, 2008) (Şekil 14).

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş sürecinde, 17 Şubat- 4 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir İktisat Kongresi düzenlenmiş ve ülkenin ekonomik politikaları belirlenmiştir. Bu kongre, Türkiye'nin ekonomik özerkliğini vurgulayan ve ülkenin ekonomisini şekillendiren bir platform olarak tarihe geçmiştir. Kongrede, özel sektörün ve yerli üretimin teşvik edilmesi ve yabancı sermayenin kontrolü gibi konular tartışılmıştır. Alınan kararlar, devletçilik politikasının temellerini atan ve Türkiye'nin ekonomik yapısının şekillendirildiği önemli adımlar olarak kabul edilir (Polat, 2008).

İzmir İktisat Kongresi, esas olarak ekonomik politikaların tartışıldığı bir forum olmasına rağmen, forumda aynı zamanda sergi düzenleme fikri de gündeme gelmiştir³⁵. Ticaret ve Sanayi Odalarının katılımıyla ülkenin önemli ticaret merkezlerinde hammaddelerin ve yerli ürünlerin sergilenmesine dair genel ve kalıcı sergiler düzenlenmesi kararları Cumhuriyet Dönemi sergiciliğine temel teşkil etmektedir (İnan, 1989). İzmir Ticaret ve Sanayi Odası da Türkiye İktisat Kongresi'nde alınan bu kararlar kapsamında 1923 yılında Numune Meşheri'ni açmış, 1927 ve 1928 yıllarında ise İzmir Valisi Kazım (Dirik) Paşa'nın da desteğiyle "İzmir 9 Eylül" sergilerini düzenlemiştir. Bu sergiler ulusal sergilere öncülük ederken Türkiye'nin ilk uluslararası sergisi olma özelliğini gösteren İzmir Enternasyonal Fuarı'nın da başlangıcını teşkil etmiştir (Sınmaz Sönmez, 2022).

Kongrenin İzmir'de toplanması elbette tesadüfi değildir. İşgalin tüm ağırlığını hisseden, yıkımı ve yangını yaşayan İzmir, Kurtuluş Savaşı'nın adeta bir sembolü olmuş ve bu organizasyona en uygun yer olarak belirlenmiştir. Kongrenin, özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda yaşanan ve yerel ekonomik yapıları güç duruma sokan Batı kapitalizminin yıkıcı etkilerine bir tepki olarak ulusal ekonominin

³⁵ İzmir İktisat Kongresi'nin toplanmasına karar verildiğinde aynı zamanda Atatürk'ün direktifi ile bir sergi açılacağını İktisat Bakanlığı'nın fabrikalara, iktisadi kuruluşlara gönderdiği 17 Ocak 1923 tarihli telgraftan öğreniyoruz. Telgrafta: TBMM. Hükümeti İktisat Bakanlığı aracılığı ile Başkomutan Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın direktifleri ile Şubat ayında İzmir'de toplanacak olan Türkiye İktisat Kongresi'nde imal edilen her şeyin teşhiri yapılacaktır. Fabrikaların Türk iktisadiyatını ilgilendiren mamullerini özel bölümlerde göstermek üzere İzmir'e getirmesi tavsiye edilmekte ve bu konuda hükümetçe her türlü tedbirin alınacağı ifade olunmaktadır (Sönmezdağ, 1978).

yaratılmasına yaptığı vurgu oldukça önemlidir (Adak, 2007) Kurgulanan kongre programı süresince bir numune meşheri (sergisi) açılması fikrinin ortaya atılmasındaki asıl neden yerli mallara olan ilginin artması ile üretimin artacağı, dolayısıyla önce serginin kurulduğu kent sonra da ülke ekonomisinin canlanmasına katkı sağlanacağı öngörüsü olmuştur (Baran, 2003).



Şekil 14. Atatürk'ün açılışını yaptığı İzmir İktisat Kongresi'nden bir görünüm (Apikam Arşivi).

Erişim adresi: <https://www.apikam.org.tr/tr/AcikArsiv>

1927'deki ilk İzmir 9 Eylül Sergisi Sanat Mektebi'nde düzenlenmiş ve geniş bir ürün yelpazesi sunarak yerli ve yabancı katılımcıları bir araya getirmiştir. Sergi, tekstil ürünlerinden parfümeriye kadar çeşitli sektörlerden ürünlerin sergilendiği ulusal ve uluslararası iş bağlantıları kurma fırsatı sunmuştur. (Şekil 15) 1928'deki ikinci İzmir 9 Eylül Sergisi daha geniş bir içeriğe sahip olarak düzenlenmiş ve katılımcı sayısı artırılmıştır. Ancak, dönemin ekonomik zorlukları ve altyapı sıkıntıları nedeniyle çeşitli problemlerle karşılaşmıştır. 1932'de düzenlenen serginin ardından 1933'te Gazi Heykeli'nin arkasında yapılan panayır³⁶ her yıl gelişerek büyümüş ve çeşitlenmiştir. 1934 ve 1935 panayırları daha büyük alanlarda ve daha fazla katılımcıyla düzenlenmiştir. 1935 panayırında saha içi yolların asfaltlanması gibi altyapı iyileştirmeleri yapılmış ve yabancı ülkelerin katılımıyla uluslararası ticaret ilişkileri geliştirilmiştir.



Şekil 15. Adana Seyhan Mensucat Fabrikası Meşheri (Çetinkaya, 2023).

³⁶ Sergiler 1933'ten başlayarak "panayır" adıyla düzenlenmeye başlamıştır.

İran, İngiltere, Sovyetler Birliği, Yugoslavya ve Yunanistan 1935 yılının katılımcı yabancı firmalarının ülkeleri olmuştur. Yunan Pavyonu geçmiş panayırlarda olduğu gibi 1935 yılında da ilgi ile karşılanmıştır (Şekil 16). Savaş yıllarından sonra aradaki pürüzlerin giderilmesinin ancak bu tip sıcak temaslar ile sağlanabileceği düşünüldüğünde ticaretin yanında daha derin anlamlar taşıyan bu ilişkilerin önemi daha iyi kavranmıştır (Yeni Asır Gazetesi, 17.09.1935). Ayrıca ilişkilerin üst düzeyde olduğu İtalya ile yine bu panayır aracılığı ile farklı boyutlarda temasların yapılmasına olanak sağlanmıştır (Yeni Asır Gazetesi, 19.09.1935). 9 Eylül Panayırı, İzmir'in kent dokusunda önemli değişikliklere yol açmış, mekânsal olarak kentin yeniden canlanmasını ve sosyal hayatın zenginleşmesini sağlamıştır. Bu organizasyonlar, İzmir'in uluslararası alanda tanıtımına ve kentin ekonomik kalkınmasına önemli ölçüde katkı sağlamıştır. 1936'da Kültürpark'ın açılması ise yeni bir dönemin başlangıcını işaret etmektedir. Kültürpark, çok daha geniş bir alanda, farklı tematik bölümler, müzeler, eğlence alanları, spor tesisleri ve geniş yeşil alanlar içeren bir kurguda tasarlanmıştır. Bu mekân, İzmir'in hem kentsel hem de sosyal açıdan canlanmasına, aynı zamanda uluslararası bir fuar merkezi olarak ön plana çıkmasına olanak tanımıştır (Polat, 2008).



Şekil 16.1935 Panayırında Yunan Pavyonu (APİKAM Arşivi).

Erişim adresi: <https://www.apikam.org.tr/tr/AcikArsiv>

Kültürpark, aynı zamanda İzmir Fuarı'na da ev sahipliği yapmıştır (Şekil 17). Başlangıçta ulusal bir nitelik taşıyan fuar, zamanla uluslararası bir üne kavuşmuş ve İkinci Dünya Savaşı'nın zorluklarına rağmen faaliyetlerini sürdürmüştür. Savaş sonrası dönemde uluslararası katılımcılarla yeniden canlanan fuar, Türkiye'nin ekonomik ve kültürel açıdan Dünyaya açılan kapısı olmuştur. 1936'da açılan İzmir Fuarı, Türkiye'nin ilk modern fuarı olma özelliğini taşımaktadır. Fuar, Türkiye'nin uluslararası ticaretini artırmak, yerli üreticiyi desteklemek ve uluslararası iş birliklerini geliştirmek için düzenlenmiş, aynı zamanda Türkiye'nin modernleşmesine ve uluslararası düzeyde gelişmesine yardımcı olmuştur. Yıllar içinde, çeşitli sanayi ve ticari faaliyetlerin yanı sıra kültürel etkinliklerin ve sanatsal gösterilerin düzenlendiği birçok yerli ve yabancı firmayı ağırlamıştır. Bugün İzmir Enternasyonal Fuarı hem ticari anlaşmalara hem de kültürel etkinliklere ev sahipliği yapmaktadır (Polat, 2008).



Şekil 17. Kültürpark, 1936 (APİKAM Arşivi). Erişim adresi: <https://www.apikam.org.tr/tr/AcikArsiv>

İzmir Enternasyonal Fuarı, Türkiye'nin ekonomik potansiyelinin Dünyaya tanıtılması için bir araç olmuş, İzmir İktisat Kongresi, ekonomik politikalar ve stratejiler için bir temel sağlamıştır. Bu iki etkinlik, Türkiye'nin ekonomik ve kültürel gelişiminde önemli kilometre taşları olarak kabul edilirken ülkenin modernleşme sürecine önemli katkılarda bulunmuştur. İzmir İktisat Kongresi'nin ekonomik politikaların şekillenmesindeki rolü ve İzmir Enternasyonal Fuarı'nın uluslararası alandaki tanıtım ve iş birlikleri açısından sağladığı katkılar, İzmir'in kalkınma sürecinde tarihsel öneme sahiptir.

2.3 İzmir Kadın Hareketi: Yardımcı Hemşireler Cemiyeti

Türkiye'nin çağdaş milletler seviyesine çıkarılması ve Türk kültürünün evrenselliğe taşınması amacıyla Cumhuriyetin kültür ve sanat politikaları modernleşme faaliyetlerinin her alanında etkili olmuştur. Bu faaliyetlerinden birisi de aynı zamanda bir kadın hareketi olan Yardımcı Hemşireler Cemiyeti'nin kurulması ve cemiyetin kurduğu Sanat Evi'dir.

İzmir Türk Ocağı'nda faaliyet gösteren Yardımcı Hemşireler Cemiyeti, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında, 13 Mart 1923 tarihinde İzmir'de kurulan önemli bir sivil toplum kuruluşudur. (Şekil 18) Cemiyetin temel amacı, fakir ve himayesiz kız çocuklarına ve kadınlara yardım etmek; onların yemek, barınma ve özellikle eğitim-öğretim ihtiyaçlarını destekleyerek toplumda daha iyi bir konuma gelmelerine katkıda bulunmaktır. Bu doğrultuda, cemiyet çeşitli eğitim programları ve atölye çalışmaları düzenlemiş, kadınların eğitilmiş olmalarını ve toplumsal yaşamda daha aktif roller almalarını teşvik etmiştir (Güneş, 1998; Başaran ve Demirsoy, 2018).



Şekil 18. İzmir Türk Ocağı (Kültür Envanteri, 2025).

Erişim adresi: <https://kulturenvanteri.com/bolge/turkiye/ege-bolgesi/izmir/>

Cemiyetin en dikkat çekici faaliyetlerinden biri, Sanat Evi adında bir mekâna sahip olmasıdır. Burada gerçekleştirilen çeşitli eğitim ve kültür faaliyetleri, kadınların toplumsal statüsünün güçlendirilmesine yöneliktir. Sanat Evi, cemiyetin konferanslar, eğitim ve öğretim faaliyetleri gibi çeşitli etkinlikler için kullandığı bir merkez olarak işlev görmüş, bu mekânda kadınlar ve genç kızlar için çeşitli eğitimler ve çalışmalar düzenlenmiştir. Ancak, Sanat Evinin bir kısmının harap olması nedeniyle bina çökmüş ve kullanılamaz hale gelmiş, bu durum, Cemiyetin faaliyetlerini sürdürmesini zorlaştırmış ve Sanat Evi projesinin sona ermesine yol açmıştır (Başaran ve Demirsoy, 2018).

Yardımcı Hemşireler Cemiyeti, tüm dönemlerde kadın hareketleri için kritik bir örgüt olarak görülmüştür. Kadınların kamusal alanda daha iyi görünmelerini ve toplumsal cinsiyet eşitliği konusunda daha fazla bilinç kazanmalarını sağlamış, Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye’de kadın haklarının ve toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanması için diğer kadın hareketlerine ilham kaynağı olmuştur.

3. İZMİR KENTİNDE MİMARLIK

On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında İzmir, 1838 Ticaret Antlaşması ile Anadolu’da önemli bir ticaret merkezi haline gelmiş, incir ve tütün ticaretiyle öne çıkmıştır. Bu süre zarfında kentte yönetim, ulaşım, eğitim ve sağlık konularında önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Yirminci yüzyılın başında, İttihat ve Terakki Cemiyeti’nin etkisiyle Ulusal Mimarlık Akımı yaygınlaşmış ve bu yeni anlayışla kamu binaları da dâhil olmak üzere çeşitli binalar inşa edilmiştir.

3.1. 19. Yüzyılda Çağdaşlaşma ve Batılı İzmir

On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında İzmir, Osmanlı İmparatorluğu’nun Dünya ticaretinde büyük bir rol oynamıştır. Avrupa kapitalizminin ihtiyaç duyduğu ham maddeleri sağlayan ve yeni ulaşım sistemlerine yapılan yatırımlarla öne çıkan bir merkez haline gelen kentte, 1838 Ticaret takası ile yabancı tüccarların sayısı hızla artmıştır.

Bu dönemde İzmir’de yaşanan önemli değişimler şunlardır:

- Hükümet Konağı ve merkezi malikânenin inşası gerçekleşmiş, ilk belediye binası hayata geçirilmiştir.
- Yeniçeri Ocağı kaldırılmış ve yeni bir ordu kurulmuş, Sarıkışla inşa edilmiştir (Şekil 19).



Şekil 19. İzmir Konağı ve Sarıkışla, 1870’ler.

Erişim adresi: <http://www.eskiturkiye.net/1862/izmir-konak-ve-sarikisla-1870ler-felix-bonfils-fotografi>

- Demiryolları, gümrük ve rıhtım binalarının inşası, posta hizmetlerinin başlatılması, Göztepe yolunun inşası, asansör binasının hayata geçirilmesi mümkün olmuştur.
- Havagazı ile aydınlatmanın başlaması ve yeni postanelerin açılması sağlanmıştır.
- Okulların ve hastanelerin kurulması mümkün olmuş, eğitim ve sağlık alanında büyük ilerlemeler kaydedilmiştir.
- Konak Meydanı ve Saat Kulesi gibi önemli mekanlar ve yapılar inşa edilmiş, kent yeniden düzenlenmiş ve sağlıklılaştırılmıştır.
- Karakaş Semtinin yeniden inşa edilmesi gerçekleşmiştir.

Bu dönemde İzmir, modernleşme sürecinde önemli bir rol oynadığı için “Levanten’in İncisi”, “Levanten’in Bahçesi” ve “Batı’nın İncisi” olarak anılmaktadır. Yangından kurtulan ve hala kullanılan okul binaları, İzmir Atatürk Lisesi gibi, eğitimin yetkinleştirilmesini sağlamış, İzmir, bu dönem boyunca hem mimari hem de sosyal ve kültürel açıdan önemli değişimler yaşamıştır (Güner, 2005).

3.2. 20. Yüzyıl Başında İzmir: Birinci Ulusal Mimarlık Akımı

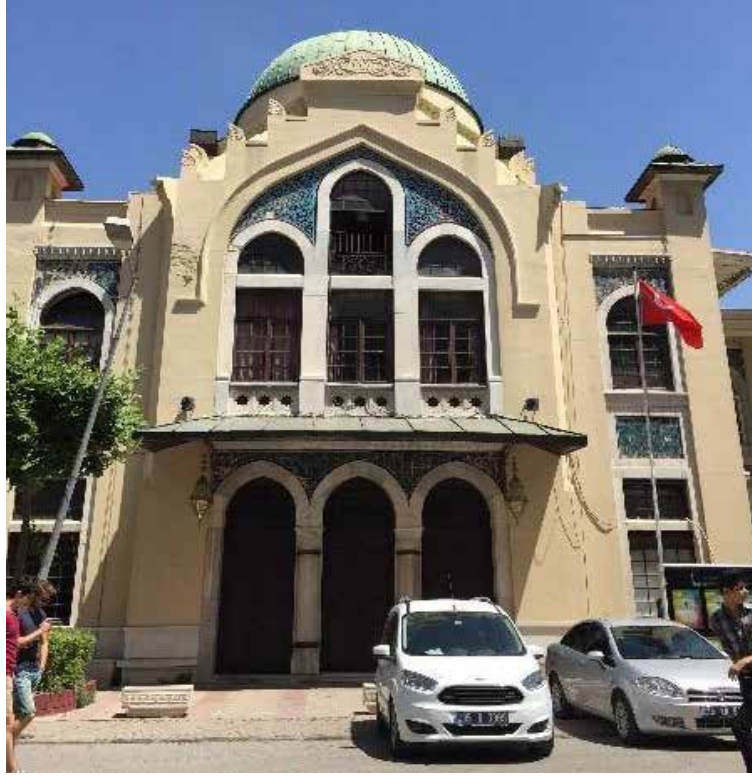
1900’lerin başında İzmir kozmopolit yapısı ve çeşitli kültürlerin bir arada yaşaması nedeniyle çeşitli mimari tarzlara sahiptir. Bu süreçte İzmir’de, geleneksel “Şakız Tipi Konut” tarzındaki yapıların yanı sıra Oryantalist mimari tarzın örnekleri de mevcuttur.

II. Meşrutiyet ve İttihat ve Terakki Cemiyeti’nin etkisiyle gelişen “uluslaşma” süreci, İzmir mimarisinde de kendini göstermiştir. Bu dönemde İzmir’de Ulusal Mimarlık Anlayışı yaygınlaşmıştır. Bu anlayış, ulusal kimliği yansıtan, Osmanlı ve Selçuklu mimarisinin varlığını taşıyan bir mimari tarz anlamındadır. Ulusal Mimarlık, yapıların cephelerine, girişlerine ve detaylarına büyük önem vermekte, taç kapılar, pencere açıklıklarında Osmanlı ya da Selçuk kemerlerinin kullanılması ve köşelerin kubbelerle vurgulanması gibi özelliklerle ifade edilmektedir.

İzmir, Rahmi Bey’in (Evrano Arslan) valiliği sırasında modern bir Osmanlı kenti olarak yeniden inşa edilmiştir. İzmir Kız Lisesi, Mürekkep Elhamra Sineması ve Yetimhane Binaları, dönemin Ulusal Mimari anlayışına birer örnektir (Şekil 20 ve Şekil 21).



Şekil 20. Elhamra Sineması, 1930’lar (Demircan, 2022).



Şekil 21. Elhamra Sineması girişi (Aysenuronaran, 2016).

3.3. Yangın Sonrası İzmir

Kurtuluş Savaşı'nın ardından, 1922 Yangını İzmir'i büyük bir değişime uğratmıştır. Bu değişim, özellikle Frenk Mahallesi olarak bilinen Alsancak bölgesinde büyük yıkımlara yol açmıştır (Şekil 22).

"Milli Eğitim", "Milli Ekonomi" ve "Milli Müdafaa" kavramlarının ön plana çıktığı bu dönemde, İzmir'de Ulusal Mimarlık Anlayışının etkin olduğu görülmektedir. Bu akımdan, Basmane Garı, Valilik binası, Osmanlı Bankası, Borsa binası ve Türk Ocağı gibi önemli yapılar etkilenmiştir.

Bu dönemde İzmir'de görev yapan mimarlar arasında Mehmet Ali, Mimar Mecidi, Tahsin Sermet, Mehmet Şükrü ve Tahsin Sözer bulunmaktadır. Bu mimarlar, İzmir'i modern bir kent olarak yeniden inşa etmekte önemli bir rol oynamışlardır (Güner, 2005).



Şekil 22. 1922 Büyük İzmir yangını (Güney, 2024).

Erişim adresi: <https://artigercek.com/>

3.4. Erken Cumhuriyet Döneminde İzmir

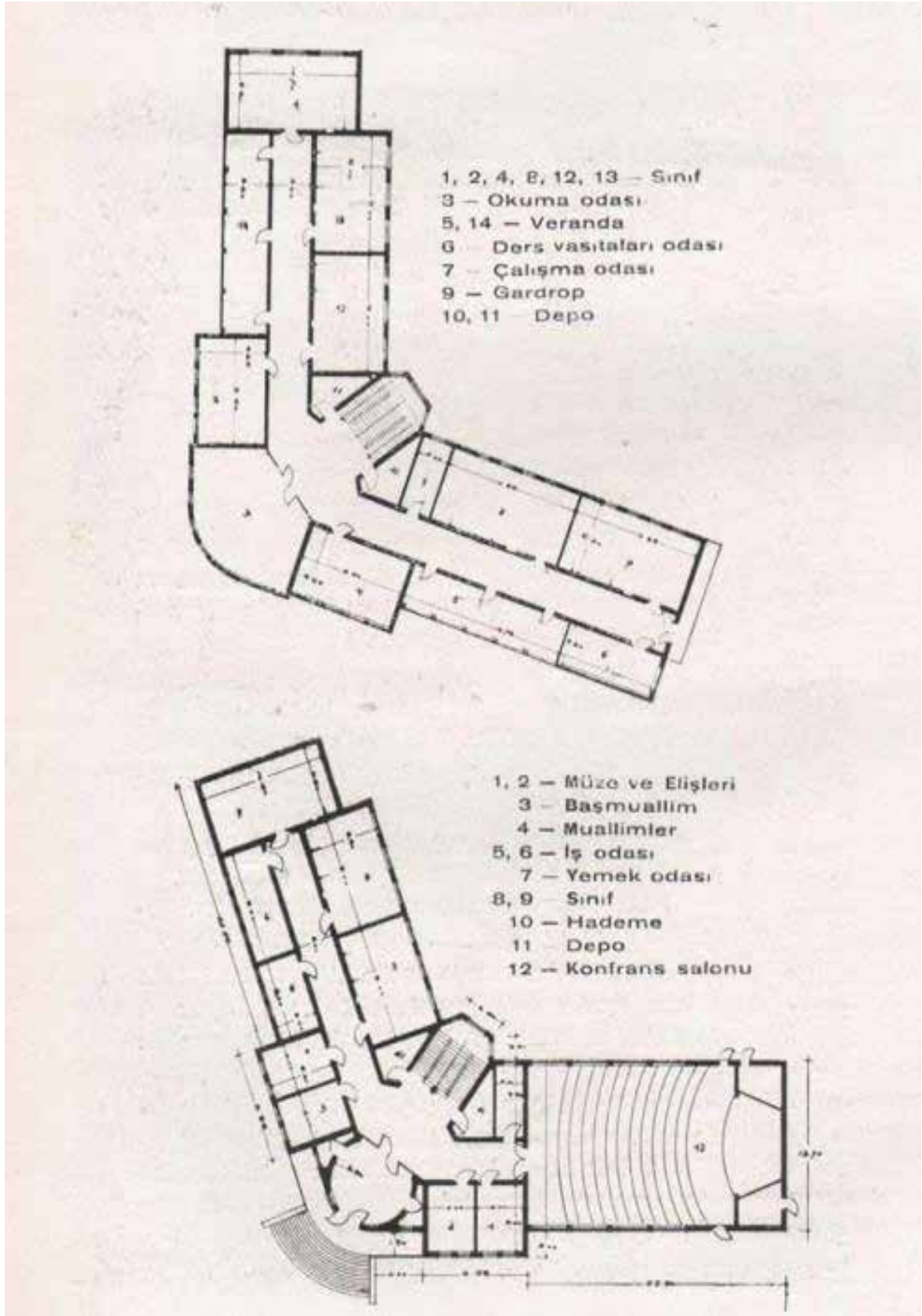
Dönemde İzmir, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasında ve modernleşmesinde önemli bir rol oynamıştır. Bu dönem, özellikle Büyük İzmir Yangını'nın ardından şehrin yeniden inşa edilmesi ve modernist mimari anlayışın şehre etkisi ile ifade edilir.

Yangının yarattığı yıkım, şehri yeniden tasarlama ve modern bir görünüme kavuşturma fırsatı olarak görülmüş ve bu süreçte Avrupa'nın çağdaş şehircilik anlayışlarından esinlenilmiştir. Geniş caddeler, düzenli sokaklar, yeşil alanlar ve bahçeli evler gibi modern şehircilik politikaları, yeniden yapılanmanın gerçekleştirilmesini sağlamış, İzmir'de, bu dönemde düzenli ve planlı bir kentleşme modeline geçmiştir.

1930'lu yıllar İzmir'de "Modern" ve "Türk" mimarlığının benimsendiği bir dönemdir. Bu dönemdeki genç mimarlar, eski biçimsel sembollerle yapılan mimarlığı değil, Avrupa'da 1920'lerden itibaren yaygınlaşan yeni bir anlayışla mimarlık yapma biçimini savunmuşlardır. Bu yeni ideoloji, kamu binaları ve konut uygulamaları üzerinde etkili olmuştur. Bornova Ziraat Mektebi, Dr. Behçet Uz Hastanesi ve Gazi İlkokulu (Şekil 23a ve 23 b ve Şekil 24) gibi binalar İzmir'de modern mimarinin öncüleridir (Biçer, 2013).



Şekil 23a ve 23b. Gazi İlkokulu (Biçer, 2013).



Şekil 24. Gazi İlkokulu kat planları (Biçer, 2013).

Bu dönemde şehirdeki kamusal mekânların ve yeşil alanların genişletilmesi de önemlidir. Tek partili dönemin etkin belediye başkanı Dr. Behçet Uz, İzmir’i daha düzenli ve modern bir görünüme kavuşturmak için geniş yeşil alanlara kavuşturma ve parklar kurma çabalarına liderlik etmiştir. 1936’da tamamlanan ve İzmir Fuarı ile açılan Kültürpark, o döneme kadar Türkiye’de yapılan en önemli yeşil alan projelerinden biridir (Biçer, 2013).

3.5. 1940'lar ve İkinci Ulusal Mimarlık Akımı

1940'lar, Türkiye mimarisinde İkinci Ulusal Mimarlık Akımının etkisinde geçen bir dönem olarak öne çıkar, bu akım özellikle İzmir gibi büyük şehirlerdeki mimari doku üzerinde belirgin bir etkiye sahip olmuştur. Bu akım, geleneksel Türk ve Osmanlı mimari unsurlarını modern yapı teknikleriyle bütünleştirerek, ulusal kimliği vurgulayan bir mimari anlayışla ifade edilir. 1940'lı yıllara kadar, İzmir'e çağdaş bir görünüm vermek için yapılan temel uygulamalar düzenli yollar ve bulvarlar açmak, meydanlar ve geniş yeşil alanlar oluşturmak, kentin aydınlatılmasını sağlamak ve düzenli bir ulaşım sistemi geliştirmek olmuştur. Bu dönemde Mimar Kemalettin Caddesi, Şükrü Saraçoğlu Bulvarı, Kazım Paşa Bulvarı, Plevne Bulvarı, Vasıf Çınar Caddesi ve Fevzi Paşa Bulvarı gibi birçok bulvar açılmıştır (Biçer, 2013) (Şekil 25).



Şekil 25. Fevzipaşa Bulvarı (Biçer, 2013).

1940'ların mimarisi, İzmir'in modernleşme sürecinde geleneksel değerlerini koruyarak modern bir çehre kazanmasının bir göstergesi olarak önem taşır. Bu yapılar, hem şehrin mimari mirasının bir parçası olmuş hem de Türkiye'nin genelinde ulusal kimliği modern bir bakış açısıyla ifade etme çabasının bir yansıması olarak tarih sahnesinde yerini almıştır.

İzmir Enternasyonel Fuarı çevresindeki yangın alanları üzerinde gerçekleştirilen Merkez Bankası Mensupları (1947), Belediye Memurları Kooperatifi (1949) gibi kooperatifler ve günümüzde Polis Karakolu olarak kullanım gören Alsancak Belediye Dairesi 'milli /modern' tasarım yaklaşımını sergilerler. Türkiye genelinde 1940 -1950 yılları arasında daha çok kamu yapılarında izleri görülen İkinci Ulusal Mimarlık Akımının, İzmir'de devlet yapılarının olmamasından dolayı etkisi yok denecek kadar azdır (Akşan, 2011).

İkinci Ulusal Mimarlık Akımı yaygın bir tanıma ve kabule erişememiştir. Cumhuriyet yılları boyunca bir ulusal mimarlığın yaratılması düşüncesi sürekli var olmasına rağmen, ilk dönemde Osmanlı mimarlığı her tür yapıya giydirilen bir dış örtü olarak anlaşılmış, 1940'lı yıllardaki ikinci denemede ise Türk sivil mimarlığı gene yüzeysel birtakım benzetmelerle tarihe dönüklükten kurtulamamıştır (Aslanoğlu, 2001) İzmir'de bu yeni mimarlık akım, konut, ticari ve kurumsal yapılar üzerinde etkili olmuş ve şehre sade ama aynı zamanda zengin bir estetik anlayış kazandırmıştır. Dolayısıyla, 1940'lar İzmir'in mimari tarihinde, yerli malzemelerin kullanımı ve milli mimari özelliklerin vurgulandığı, ekonomik ve kültürel bağlamda kendine özgü bir dönemi temsil eder (Güner, 2005).

SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Bu çalışma, Cumhuriyetin modernleşme politikalarının dönemi mimari, sosyal ve ekonomik olarak nasıl etkilediğini incelemektedir. Tarihsel süreçte çeşitli uygarlıklara ev sahipliği yapmış, zengin kültürel mirasa sahip bir kent olması sebebiyle araştırma alanı olarak İzmir seçilmiştir. Bir liman kenti olan ve M.Ö. 4. yüzyıldan itibaren ev sahipliği yaptığı medeniyetlerin izlerini taşıyan İzmir 1922'deki yangının ardından yeniden yapılmış, çağdaş Türkiye'nin en önemli kentlerinden biri haline gelmiştir.

İzmir'in modernleşmesi, geniş caddeler, düzenli sokaklar, yeşil alanlar ve kamu binalarının yerleşimi gibi modern şehircilik esaslarına dayanmaktadır. Danger Kardeşler-Proust ve Le Corbusier gibi ünlü mimar ve şehir plancıları, bu dönemde İzmir'in hem işlevsel hem de estetik şehirleşmesini sağlamışlardır. Bu planlar dönemin ekonomik ortamı sebebiyle tamamen uygulanamamış olsa bile İzmir'in gelişiminde büyük etkileri vardır. İnşa edilen meydanlar Cumhuriyetin değerlerini ve ideallerini temsil ederek toplumsal kimliği oluşturmuştur. Yine bu dönemde kentte Cumhuriyet ideolojisini temsil eden İzmir İktisat Kongresi düzenlenmiş, sergiler ve sonrasında panayırılar gibi etkinliklerin hem ekonomik hem de kültürel açıdan şehre katkıları büyük olmuştur. Modernleşmenin sosyo-kültürel simgesi haline gelen 9 Eylül Sergileri ve Panayıruları ve sonunda ortaya çıkan İzmir Enternasyonal Fuarı bugün hala kent hayatının önemli bir parçasıdır. Cumhuriyet Döneminde İzmir'de kadınların ve toplumsal cinsiyet ilişkilerinin odak noktasında ise Yardımcı Hemşireler Cemiyeti vardır. Cemiyet tarafından kurulan Sanat Evi aynı zamanda Cumhuriyetin İzmir üzerindeki sosyo-kültürel etkisini göstermektedir.

Sonuç olarak, Cumhuriyet Döneminde İzmir'in gelişimi, modern Türkiye'nin inşasında ve kültürel evriminde önemli bir rol oynamıştır. İzmir'in yapısı hem mimari hem sosyo-kültürel açıdan değerlendirildiğinde, Cumhuriyetin modernleşme politikalarının İzmir'in kentsel yapısını şekillendirdiği görülmektedir. Bu süreçte İzmir hem fiziksel hem de kültürel olarak büyük bir dönüşüm yaşamış ve günümüz Türkiye'sinin önemli kentlerinden biri olarak kendini yeniden konumlandırmıştır.

KAYNAKÇA

- Adak, U. (2007). Panayır'dan halk üniversitesine İzmir Enternasyonal Fuarı. *İşgalden kurtuluşa İzmir içinde* (128–140). İzmir Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı Yayınları.
- Ağaoğlu Yıldırım, E. (2023). *Erken Cumhuriyet Dönemi (1923-1950) meydanlarının form, estetik ve işlev bağlamında değerlendirilmesi*. (Doktora tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Akbayırılı, Ö. (2009). *1923'ten günümüze İzmir'de planlama kararları ile konut dokusu ve mimarisinin etkileşimi*. (Yüksek lisans tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Akşan, A. (2011). *1922–1960 yılları arasında İzmir'deki mimarlık ve kentsel planlama bağlamında Rıza Aşkan*. (Yüksek lisans tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Altınkaya Genel, Ö. (2017). İzmir Nazım Planı: Le Corbuiser'nin mimarlığında mekânsal bir strateji olarak lineerlik. *Ege Mimarlık*, 2(96), 40-43.
- Anka Haber Ajansı . *Haber metni*. Erişim adresi: <https://ankahaber.net/haber/detay/>
- APİKAM – Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi. (t.y.). *Ana sayfa*. Erişim adresi: <https://www.apikam.org.tr/>
- Aslanoğlu, İ. (2001). *Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlığı 1923-1938* (2. bs.). ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Ayönü, Y. (2009). İzmir'de Türk hâkimiyetinin başlaması. *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 9(1), 1–8.
- Aysenuronaran.(2016). *[Görsel]*. Wikimedia Commons.
Erişim adresi: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=49326544>
- Baran, H. (2003, Kasım). *İzmir ticaret tarihi*.
Erişim adresi: <https://api.izto.org.tr/storage/Documents/original/nHq0C3oHtgpbu3hK.pdf>

- Başaran, C. H., & Demirsoy, N. (2018). Cumhuriyetin ilk yıllarında İzmir’de bir kadın hareketi: “Yardımcı Hemşireler Cemiyeti”. *The Journal of Academic Social Science (ASOS Journal)*, 6(66), 57–67.
- Biçer, S. (2013). Geçmişin modern mimarisi - 6: İzmir. *Arkitera*.
Erişim adresi: <https://www.arkitera.com/haber/gecmisin-modern-mimarisi-6-izmir/>
- Bilsel, C. (1996). Ideology and urbanism during the early Republican period: Two master plans for İzmir and scenarios of modernization. *METU Journal of the Faculty of Architecture (METU JFA)*, 16(1–2), 13–30.
- Bilsel, C. (1999). Le Corbusier’in İzmir Nazım Planı ve yeşil endüstri sitesi önerisi. *Ege Mimarlık*, 3, 31–33.
- Bilsel, C. (2009). Bir şehir küllerinden yeniden doğuyor: Cumhuriyet Smyrna’sının kuruluşu. M. C. Smyrnelis (Ed.), *İzmir 1830-1930 unutulmuş bir kent mi? Bir Osmanlı limanından hatıralar içinde* (239–255). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Bilsel, C. (2010). Türkiye’de şehircilik yarışmalarının ilk otuz yılı (1927-1957): Cumhuriyet’in kent inşasında uluslararası deneyim. *Planlama*, 20 (3-4), 29–46.
- Çetinhara, S., & Ünverdi, B. (2018). 19. yüzyılda İzmir’de etnik mahalleler. *İzmir Araştırmaları Dergisi*, 8, 51–80.
- Çetinkaya, Y. D. (2023). 1923 Türkiye İktisat Kongresi’ni görmek: İzmir’de ilk Türkiye İktisat Kongresi ve sergisi albümü. Erişim adresi: <https://dogancetinkaya.com/makale/akademik/1923-turkiye-iktisat-kongresini-gormek-izmirde-ilk-turkiye-iktisat-kongresi-ve-sergisi-albumu-1339/>
- Demircan, E. (2022). *Tarihi kent merkezlerinde kapalı sinemalar: London Regent Street Cinema ve İzmir Milli Sinema örneklerinin incelenmesi*.
Erişim adresi: https://www.academia.edu/81924784/Tarihi_Kent_Merkezlerinde_KapalıSinemalar_London_Regent_Street_Cinema_ve_İzmir_Milli_Sinema_örneklerinin_incelenmesi
- Erin, İ., Tezcan, S., & Zengin Çelik, H. (2017). İzmir’de kent meydanlarının toplumsal hareketler açısından değişen kullanım değeri ve temsil: Konak, Cumhuriyet ve Gündoğdu Meydanları üzerinden bir değerlendirme. *İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi*, 44, 120–147.
- Göksu, E. (2009). *1929 Dünya Ekonomik Buhran yıllarında İzmir ve suç coğrafyası*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.
- Göksu, E., & Altınörs Çırak, A. (2012). İzmir’in modernite ile ikinci buluşması: 1951 İzmir imar planı proje müsabakası. *İTÜ Kemal Ahmet Aru Sempozyumu*, İstanbul.
- Güner, D. (Ed.). (2005). *İzmir mimarlık rehberi, 2005*. İzmir: Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayınları.
- Güneş, G. (1998), Türk Devrimi ve İzmir Türk Ocakları. *DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 3 (8), 115-135.
- Hürriyet Gazetesi ,18.04.2017. *Haber metni*. Erişim adresi: <https://www.hurriyet.com.tr/yerel-haberler/izmir/>
- Huseyin, B. (2006, Kasım 4). *Cumhuriyet Meydanı, İzmir* [Fotoğraf]. Wikimedia Commons.
Erişim adresi: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:İzmir_Cumhuriyet_meydani.jpg
- İzmir Büyükşehir Belediyesi. *Birim detay*. Erişim adresi: <https://www.izmir.bel.tr/tr/BirimDetay/93>
- Kavtelek, G. (2022). *UNESCO Dünya mirası sürecinin turizm coğrafyası yaklaşımı ile değerlendirilmesi: İzmir tarihi liman kenti örneği*. (Doktora tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Kır, İ. (2009). *Kent meydanlarının kent kimliği üzerine etkileri: İzmir örneği* (Yüksek lisans tezi). Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir).
- Erişim adresi: <https://acikerisim.ege.edu.tr/items/bf8a5715-5a6d-41a0-9a2a-b372cc1d2a58>
- Kültür Envanteri. (2025, Ağustos 1). *Eski Türk Ocağı binası, Konak*.
Erişim adresi: <https://kulturenvanteri.com/tr/yer/eski-turk-ocagi-binası/>

- Özaydın, G., Özkan Özbek, M., Arıkanlı Özdemir, M., Çılgın, K., Başar, D., Aşığıl, A., & Lordoğlu, C. (2010). Türkiye’de 1950-1980 dönemi kurumlar, olaylar, ölçekler: Planlama yarışmaları. *Planlama*, 3-4, 71-87.
- Pınar, İ. (1997). *Gezginlerin gözüyle İzmir, XX. yüzyıl*. İzmir: Akademi Kitabevi.
- Polat, E. (2008). *Uluslararası İzmir Fuarı’nın kuruluşu ve ilk sergiler*. (Yüksek lisans tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir.
- Serçe, E. vd., 2003, Küllerinden doğan şehir, (Çev., Yörük, Z.) İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir.
- Sınmaz Sönmez, C. (2022). Cumhuriyet Dönemi sergiciliğinin temelleri: “İzmir 9 Eylül Sergileri 1927-1928.” *Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi*, 10(33), 382–403.
- Sönmezdağ, U. (1978). Atatürk Ormanı ve Kurtuluş Zafer Abidesi. *İzmir tarihinde sergi, panayır, fuarlar ve Kültürpark içinde* (22). İzmir Ticaret Odası Yayınları.
- Tibet, M. D., (2005), *19. Yüzyıldan günümüz dönemine İzmir’de yaşanan sosyal, ekonomik değişimler çerçevesinde Konak Meydanının geçirdiği evrelerin incelenmesi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Yeni Asır Gazetesi, 17.09.1935. Erişim adresi: https://www.gastearsivi.com/gazete/yeni_asir
- Yeni Asır Gazetesi, 19.09.1935. Erişim adresi: https://www.gastearsivi.com/gazete/yeni_asir

ÖZGEÇMİŞLER

Adile Nuray Bayraktar

Ankara Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi Mimarlık Bölümünden mezun oldu. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalında Yüksek Lisans ve Doktora eğitimlerini tamamladı. Halen Başkent Üniversitesi Mimarlık Bölümünde Öğretim Üyesi olarak görev yapmakta, akademik çalışmalarını tasarım, kent ve konut alanlarında sürdürmektedir. Özellikle Ankara üzerine odaklandığı çok sayıda uluslararası ve ulusal makaleleri, bildirileri, kitap bölümleri, gazete ve dergi yazıları ve Ankara Yazıları adlı bir kitabı bulunmaktadır. TÜBİTAK ve VEKAM tarafından desteklenen ve TÜBİTAK Performans Ödülü ve Mimarlar Odası Ulusal Mimarlık Ödülleri programında Fikir Projesi Dalında Jüri Özel Odülü alan Sivil Mimari Bellek Ankara 1930-1980 adlı projenin yürütücüsüdür. Cumhuriyetin Müzesi Atatürk Bulvarı adlı 16 bölümlük belgeselin yapım koordinatörlüğünü üstlenmiştir. VEKAM desteği ile hayata geçirilen Ankara'da İz Bırakan Mimarlar projesinin yürütücülerinden olup, halen proje kapsamında kitap yayın çalışmalarını sürdürmektedir. Ankara Büyükşehir Belediyesi bünyesinde gerçekleştirilen Bellek Ankara Projesinin yürütücülerindendir.

Asena Kartal

2021 yılında Başkent Üniversitesi Güzel Sanatlar, Tasarım ve Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümünden mezun oldu. 2025 yılında "Palimpsest Kavramı Üzerinden Ankara Gar Kompleksi ve Çevresini Katmanlı Haritalama Yöntemiyle Okumak" başlıklı tez çalışması ile Başkent Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Tezli Yüksek Lisans Programında yüksek lisans eğitimini tamamlayarak Yüksek Mimar unvanını aldı. Akademik çalışmalarını kent ve "Palimpsest" kavramı üzerine yoğunlaştırmış; 2024 yılında Ankara Gar Kompleksi üzerine sempozyum bildirisi ve Docomomo_Türkiye kapsamında poster sunuşu gerçekleştirmiştir. 2021 yılından bu yana profesyonel olarak kamu ve özel sektördeki nitelikli yapıların tasarım ve uygulama süreçlerinde görev yapmaktadır.

Almina Gürel

2017 yılında Özel Ankara Sınav Kolejinde mezun oldu. 2018 yılında Başkent Üniversitesi Güzel Sanatlar Tasarım ve Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümünde lisans eğitimine başladı, 2022 yılında bu eğitimini tamamladı. 2023 yılında başladığı Başkent Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Tezli Yüksek Lisans Programını "20. Yüzyılın İkinci Yarısında Türkiye'de Mimarlık-Sanat Birlikteliğini Hamiye Çolakoğlu'nun Eserleri Üzerinden Okumak: Hacettepe ve Bilkent Üniversiteleri Kampüsleri" başlıklı tezi ile 2026 yılında tamamladı. Yüksek lisans eğitimi boyunca Başkent Üniversitesi Mimarlık Bölümünde Kısmi Zamanlı Öğrenci Asistanı olarak görev aldı. Halen bu görevini ve 2023 yılında başladığı İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi Kültürel Miras ve Turizm Programında ön lisans eğitimini sürdürmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı İssos-Epiphanieia Kazısında kazı üyesidir. Çeşitli ulusal ve uluslararası hakemli dergilerde makaleleri, sempozyum kitaplarında bildirileri yayımlanmış olup akademik çalışmalarına bu kapsamda devam etmektedir. İlgili alanları edebiyat, mimarlık tarihi ve kuramı ve korumadır.

Aybike Karacan

Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümünden mezun oldu. Lisans eğitimi boyunca BAMER'de(Bolu Halk Kültürünü Araştırma ve Uygulama Merkezi) aktif olarak çalıştı. Burada tarihi Bolu evlerinin ve mezarlarının rölevo çizimlerinin yapılmasında görev aldı. Bu süreçte aynı zamanda Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Mimarlık Topluluğu yönetici grubunda çeşitli seminerlerin düzenlenmesinde etkin rol oynadı, Ankara İngiliz Arkeoloji Enstitüsü'nün yönetimindeki SARAT (Safeguarding Archaeological Assets of Turkey) Projesi ve Koç Üniversitesi'nin iş birliğiyle düzenlenen Arkeolojik Varlıkların Korunmasına Ve Kurtarılmasına Dair Online Sertifika Programına katıldı. Yüksek lisans eğitimi kapsamında Başkent Üniversitesi UNESCO Kürsüsü ve Beypazarı Belediyesi iş birliğiyle düzenlenen BEYAD Çalıştayında yer aldı. Başkent Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Tezli Yüksek Lisans Programını "Mobilite ve Esneklik İlişkisinin Konteyner Konut Örneği Üzerinden Okunması" başlıklı tezi ile 2026 yılında tamamlayarak Yüksek Mimar unvanını aldı. Duyu İnşaat bünyesinde şantiye şefliği ve proje yürütücüsü olarak başladığı meslek hayatına kendi mimarlık ofisinde devam etmektedir.

Meltem Kurt

2018 yılında Hacı Ömer Tarhan Anadolu Lisesinden mezun oldu. Başkent Üniversitesi Güzel Sanatlar, Tasarım ve Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümünde başladığı lisans eğitimini 2023 yılında tamamladı. 2025 yılında ikinci üniversite olarak İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi Kültürel Miras ve Turizm Programından mezun oldu. 2026 yılında Başkent Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Tezli Yüksek Lisans Programını “Teos Antik Kentinin Koruma Bilimi İlkeleri Doğrultusunda Mitolojik Yorumu ve Kent Kültürüne Dayalı Bir Sunum Modeli” başlıklı tez çalışmasıyla tamamladı. Yüksek lisans eğitimi süresince Başkent Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünde iki yıl kısmi zamanlı öğrenci asistanı olarak görev yaptı. Bu süreçte enstitünün akademik, idari ve kurumsal iletişim faaliyetlerinde aktif rol aldı. Yüksek lisans eğitimi süresince uluslararası bir bilimsel toplantıda bildiri sunmuş ve hakemli bir dergide bir bilimsel makalesi yayımlanmıştır.

Şeyda Hatipoğlu

Atılım Üniversitesi Güzel Sanatlar ve Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümünden mezun oldu. Lisans eğitimi boyunca Atılım Üniversitesi Mimarlık Topluluğunda ve Kariyer Elçiliğinde yer aldı. Başkent Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Tezli Yüksek Lisans Programında başladığı yüksek lisans eğitimini “Leed Sertifika Sisteminde Yapı Kabuğu Tasarımının Enerji Verimliliği ve Sürdürülebilirlik Üzerindeki Rolü” başlıklı tezi ile 2025 yılında tamamladı. Yüksek lisans eğitimi kapsamında Başkent Üniversitesi UNESCO Kürsüsü ve Beypazarı Belediyesi iş birliğinde düzenlenen BEYAD Çalıştayına katılım sağladı. Eğitimi sürecinde Fen Bilimleri Enstitüsü bünyesinde Öğrenci Asistanı pozisyonunda çalışmıştır.2022 yılından itibaren profesyonel olarak kamu ve özel sektördeki nitelikli yapıların tasarım ve uygulama süreçlerinde görev almaktadır.

Cumhuriyet; modernleşme, laiklik ve ulusal egemenlik ideallerini mekan aracılığıyla kentlerde yaygınlaştırmayı ve bu idealleri gündelik yaşama entegre etmeyi amaçlamıştır. Bu nedenle Cumhuriyet sonrası başta Ankara olmak üzere tüm kentler modernleşme hamlelerinin ve kalkınma hedeflerinin taşıyıcısı olarak kurgulanmış ve yeni bir yaşamsal öğretinin mekanı olarak ele alınmıştır.

Kitap; bu kapsamda Ankara, İzmit, Eskişehir, Sivas ve İzmir kentlerinde Cumhuriyet ideallerinin izlerini süren araştırmaların derlenmesi ile oluşturulmuştur.



BAŞKENT
ÜNİVERSİTESİ