

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE KIRSALIN İFADESİ BAĞLAMINDA
DEMİRYOLLARI VE KÖPRÜLER
1930-1945**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Özge SEZER**

Anabilim Dalı: Mimarlık

Programı: Mimarlık Tarihi

HAZİRAN, 2010

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE KIRSALIN İFADESİ BAĞLAMINDA
DEMİRYOLLARI VE KÖPRÜLER
1930-1945**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Özge SEZER
(502071119)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih: 07 Mayıs 2010
Tezin Savunulduğu Tarih: 11 Haziran 2010**

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Afife BATUR (İTÜ)

**Diğer Jüri Üyeleri: Prof. Dr. Turgut SANER (İTÜ)
Doç. Dr. Bülent TANJU (YTÜ)**

HAZİRAN, 2010

ÖNSÖZ

Erken cumhuriyet döneminde, 1930 ve 1945 yılları arasında kırsal dönüşürme hedefi ile gerçekleşen bütüncül yaklaşımlar üzerine yazılmış bu tez, mimari eylemlere yönelik direkt bir bakıştan çok, ideolojilerin ve uygulamaların çarpışmasından doğan durumu kendi değişkenleri üzerinden inceleyen bir çalışmadır. Bu dönemi konu edinen birçok araştırmanın yanında, kırsala yönelik çoğul bir yaklaşıma rastlanmamıştır. Araştırmada hedeflenen, döneme yönelik mimari envanter toplamanın dışında, farklı disiplinler içine sızarak kırsalın ifadesini daha geniş bir okuma alanı üzerinden değerlendirmektir. Bu sebeple belirlenen başlıklar ve örnekler mimari dökümü destekleyen ve dönemin düşünsel ortamından doğan kuramsal veriler ışığında derlenmiştir.

Demiryolları istasyon yapıları, demiryolu ve karayolu köprüleri arasından seçilen örneklerle özelleşen bölümün oluşmasında arşivlerinden yararlanmamı sağlayan T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şube Müdürlüğü, T.C. Devlet Demiryolları Emlak ve Yapı İşleri Daire Başkanlığı ile T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü Köprüler Bakım Şubesi çalışanlarına çok teşekkür ederim. Ayrıca Köy Enstitüleri ile ilgili bölümün oluşmasında paylaştığı bilgiler için Fügen Çetiner'e de çok teşekkür ederim.

Çalışmaya başlarken bilgisi ve deneyimi ile birlikte, erken cumhuriyet dönemi kırsal hakkındaki görüşlerini ve bu konuda yapılabilecekleri benimle paylaşan Prof. Dr. Sibel Bozdoğan'a, çalışmanın başında ufuk açıcı youmları için Doç. Dr. Asım Karaömerlioğlu'na ve köprülere ilişkin teknik konularda yardımlarını esirgemeyen Prof. Dr. Feridun Çılı'ya çok teşekkür ederim.

Tezin bütün aşamasında, beni bu konuda yüreklendiren, desteğini esirgemeyen, sıkıntıya düştüğüm her an engin bilgisi ve deneyimiyle bana yol gösteren değerli danışmanım Prof. Dr. Afife Batur'a sonsuz teşekkürler.

Çalışmanın tamamlanmasında, ellerinden gelen herşeyi yaparak bana sınırsızca yardım eden ailemin de katkısı büyüktür. Onlara ne kadar teşekkür etsem azdır.

Özge Sezer

Mimar.

Mayıs 2010

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	iii
İÇİNDEKİLER	v
ŞEKİL LİSTESİ	vii
ÇİZELGE LİSTESİ	xiii
ÖZET	xv
SUMMARY	xvii
1. GİRİŞ	1
2. ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE KIRSALA GENEL BAKIŞ	5
2.1 Cumhuriyet Dönemi Öncesinde “Anadolu” Yaklaşımları	5
2.2 Erken Cumhuriyet Dönemi’nde Anadolu’ya İnşacı Bakış	16
2.2.1 Ulusçuluk Söylemleri ve Anadolu	16
2.2.2 İdeolojinin Temellendiği Yer Olarak Anadolu	23
2.2.3 Kurumsal Etkinlikler	30
2.2.3.1 Ankara Arkeoloji Müzesi (Anadolu Medeniyetleri Müzesi).....	32
2.2.3.2 Türk Tarih Kurumu	34
2.2.3.3 Türk Dil Kurumu	36
2.2.3.4 Kurumsal Bir Etkinlik Olarak Köy Enstitüleri	37
2.2.4 Sanat Söylemi Olarak Anadolu	45
2.2.4.1 Resimde Anadolu Teması	46
2.2.4.2 Edebiyatta Anadolu Teması	58
2.2.4.3 Halk Müziği Çalışmaları ve Bela Bartok	61
2.2.5 Mimari Etkinlikler	65
2.2.5.1 İdeal Köy Projeleri	71
2.2.5.2 Göçmen Evleri ve Köyleri	82
2.2.5.3 Köy Evi Projeleri	90
2.2.5.4 Köy Okulu Projeleri	98
2.2.5.5 Köy Enstitüsü Yapıları	102
3. ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARI VE	
KÖPRÜLERE GENEL BAKIŞ	113
3.1 Cumhuriyet Dönemi Öncesinde Demiryolu ve Karayolu Ulaşımı	114
3.2 Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu ve Karayolu Ulaşımı	128
3.3 Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolları ve Köprülerin Kırsal Teması	
Çerçevesinde Değerlendirilmesi	139
4. YAPISAL EYLEMLER	147
4.1 Anadolu’da İstasyon Binaları	148
4.1.1 Yahşihan İstasyonu	148
4.1.2 Kütahya-Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu	149
4.1.3 Ulukışla-Kayseri Hattı Hüyük İstasyonu	153
4.1.4 Irmak-Filyos Hattı Çaycuma İstasyonu	154
4.1.5 Kütahya-Balıkesir Hattı Dada İstasyonu	155
4.1.6 Sivas-Erzurum Hattı Tecer İstasyonu	158
4.1.7 Sivas-Erzurum Hattı Çetinkaya İstasyonu	159
4.1.8 Sivas-Malatya Hattı Karagöl İstasyonu	160

4.1.9 Irmak-Filyos Hattı Çatalağzı İstasyonu	161
4.1.10 Divriği İstasyonu	162
4.1.11 Kemah İstasyonu	163
4.1.12 Sivas-Erzurum Hattı Eskiköy İstasyonu	164
4.1.13 Konya-Ulukışla Hattı Çumra İstasyonu	165
4.2 Anadolu'da Köprüler	166
4.2.1 Demiryolu Köprüleri	166
4.2.1.1 Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Göksu Köprüsü	166
4.2.1.2 Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Fırat Köprüsü	168
4.2.1.3 Irmak-Zonguldak Hattı Soğalı Suyu Köprüsü	170
4.2.1.4 Erzurum-Sivas Hattı Suçatı Köprüsü	171
4.2.1.5 Sivas-Erzurum Hattı Karasu Köprüsü	172
4.2.1.6 Diyarbakır-Cizre-İrak Hattı Batman Köprüsü	173
4.2.2 Karayolu Köprüleri	177
4.2.2.1 Akçay Köprüsü	177
4.2.2.2 İsmetpaşa (Kömürhan) Köprüsü	178
4.2.2.3 Manavgat Köprüsü	180
4.2.2.4 Fevzipaşa Köprüsü	181
4.2.2.5 Keban Köprüsü	182
4.2.2.6 Pertek Köprüsü	183
4.2.2.7 Horosan Köprüsü	185
5. SONUÇ	187
KAYNAKLAR	195
EKLER	207
ÖZGEÇMİŞ	237

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Kentsel Ankara'nın Gönürüşü, Atatürk bulvarı, 1938.	22
Şekil 2.2 : Alacahöyük kazısından; "Alacahöyüğü ünlendiren kral mezarlarından çıkan ilk altın kabza, onu bulan Türk işçisinin elinde".	33
Şekil 2.3 : Alacahöyük Kazısından, "Alacahöyük Hafriyatı: Çanak onaran ustalar"; ya da tarih öncesi dönemle kurulan bağın bir unsuru olarak "çanak onaran Türk ustalar".	33
Şekil 2.4 : Tarih Kurultayı'ndan bir fotoğraf; Prof. Afet İnan tarih tezini anlatıyor.	35
Şekil 2.5 : 1941 yılında ülkedeki Köy Enstitüleri'ni gösteren harita.	42
Şekil 2.6 : Çifteler Köy Enstitüsü'nün Sivas'a yaptığı teknik geziden.	43
Şekil 2.7 : Isparta Gönen Köy Enstitüsü ve sebze bahçeleri.	44
Şekil 2.8 : İzmir Kızılçulu Köy Enstitüsü'nden; müzik dersi.	44
Şekil 2.9 : Malik Bey ve Talebesi Sergisinden "Eski Ankara ve Yeni Ankara", 1934.	47
Şekil 2.10 : Malik Bey ve Talebesi Sergisinden "Köylü Kadın", 1934.	48
Şekil 2.11 : Malik Aksel, Yeni Mektep, 1936.	48
Şekil 2.12 : Cemal Tollu, Antalya, 1938.	50
Şekil 2.13 : Mahmut Cuda, Trabzon, 1938.	51
Şekil 2.14 : Ali Avni Çelebi, Malatya, 1938.	52
Şekil 2.15 : Hikmet Onat, İrganda Köprüsü, Bursa, 1938.	52
Şekil 2.16 : Zeki Kocamemi, Çarşı İçi, Rize, 1938.	53
Şekil 2.17 : Feyhaman Duran, Gaziantep, 1938.	53
Şekil 2.18 : Şeref Kamil Akdik, Millet Mektebi'ne Kayıt, 1935.	54
Şekil 2.19 : D Grubu üyeleri, Birinci Sergi, 1933.	55
Şekil 2.20 : Cemal Tollu, Alfabe Okuyan Köylüler, 1933.	55
Şekil 2.21 : Avni Lifij, Testili Kadın, (tarihsiz).	56
Şekil 2.22 : İvriz Enstitüsü, öğrenci Mehmet Özel, 1950.	57
Şekil 2.23 : Önde Türk Ocağı (1927-1930, Arif Hikmet Koyunoğlu) arkada Etnografya Müzesi (1925-1927, Arif Hikmet Koyunoğlu); cumhuriyetin ilk yıllarında inşa edilen kamu yapıları "milli mimari"nin örnekleri olarak, ideolojide ve (biçimsel özellikleriyle) mimaride geçiş dönemini yansıtmaktadır.	66
Şekil 2.24 : "Türk İnkılabı"nı anlatan bir kolaj; "eski"nin üzerinde "yeni" yükseliyor.	67
Şekil 2.25 : Hermann Jansen'in Ankara İmar Planı.	68
Şekil 2.26 : Ankara Sergi Evi, Şevki Balmumcu, 1935.	68
Şekil 2.27 : Ankara Gençlik Parkı.	69
Şekil 2.28 : Mimar Sırrı Arif'in Pangaltı'daki Apartmanı.	70
Şekil 2.29 : Abdullah Ziya'nın "İdeal Köy"ü.	73
Şekil 2.30 : "İdeal Cumhuriyet Köyü", Trakya Bölgesi Umumi Müfettişi Kazım Dirik'in ideal köy tasarısı, 19. yüzyıl sonlarındaki 'bahçe-şehir' kavramı ile idealize edilen şehir ütopyaları ile örtüşmekte.	76
Şekil 2.31 : 'Rurisville', Howard, 1898, idealize edilmiş bir şema 'Bahçe Şehir'.	76
Şekil 2.32 : Burhan Arif'in "Köy Projesi".	77

Şekil 2.33 : “Son zamanlarda Almanya’da yapılan yarı-zirai (Frankfurt-Golstein) kolonisi”.	78
Şekil 2.34(a) : Sayar’ın örneklediği Trakya köyleri; Almanya’daki koloni köyleri ile benzerlik gösteriyor.	79
Şekil 2.34(b) : Sayar’ın örneklediği Trakya köyleri; Almanya’daki koloni köyleri ile benzerlik gösteriyor.	79
Şekil 2.35 : “Diyarbakır’da yapılan (Yeni-köy)” köydeki temel planlama kriterleri ile şekillenen tasarımın uygulanışı ile oluşan düzenli doku, modernlik eyleminin kırsala değişimi örnekliyor.	79
Şekil 2.36 : Mimar Abidin Mortaş’ın Köy Projesi, 1940.	80
Şekil 2.37 : Nuri Demirağ’ın ütöpik köy çalışmaları, Ziraat Köyü.	82
Şekil 2.38 : Etimesgut Köyü Planı; 1936 tarihli, köyün ulaşılabilen tek planı.	85
Şekil 2.39 : Cumhuriyetin örnek köylerinden, Ankara Etimesgut, 1930’lar.	85
Şekil 2.40(a) : Trakya Göçmen Evleri, Tip I; görünüş.	86
Şekil 2.40(b) : Trakya Göçmen Evleri, Tip I; plan.	86
Şekil 2.40(c) : Trakya Göçmen Evleri, Tip I; kesit ve görünüş.	86
Şekil 2.41(a) : Trakya Göçmen Evleri, Tip II; görünüş.	87
Şekil 2.41(b) : Trakya Göçmen Evleri, Tip II; plan.	87
Şekil 2.41(c) : Trakya Göçmen Evleri, Tip II; kesit.	87
Şekil 2.42 : Cumhuriyetin örnek köylerinden Sincan Köyü, 1937.	89
Şekil 2.43 : “Elazığ Vertetil Köyü”nde devletin yaptırdığı göçmen evleri”.	90
Şekil 2.44(a) : Abdullah Ziya’nın “köy evi” tasarıları.	92
Şekil 2.44(b) : Abdullah Ziya’nın “köy evi” tasarıları.	92
Şekil 2.45(a) : Mimar Arif Hikmet’in Köy Evi tasarısı; plan.	93
Şekil 2.45(b) : Mimar Arif Hikmet’in Köy Evi tasarısı; görünüş.	93
Şekil 2.46 : “Yapılmakta olan kerpiç evlerden bir görünüş”.	94
Şekil 2.47 : Beyaza boyanmış kerpiç evler ya da “yeni köyler”deki “yeni evler”.	94
Şekil 2.48(a) : Abidin Mortaş’ın “Köy Evi Tipleri”nden; Küçük tip; Plan.	95
Şekil 2.48(b) : Abidin Mortaş’ın “Köy Evi Tipleri”nden; Küçük tip; Perspektif Görünüş.	95
Şekil 2.49(a) : Abidin Mortaş’ın “Köy Evi Tipleri”nden; Büyük tip; plan.	96
Şekil 2.49(b) : Abidin Mortaş’ın “Köy Evi Tipleri”nden; Büyük tip; Perspektif Görünüş.	96
Şekil 2.50(a) : Behçet Ünsal’ın “Köy Evi Tipi”; plan.	97
Şekil 2.50(b) : Behçet Ünsal’ın “Köy Evi Tipi”; görünüşler.	97
Şekil 2.51 : Nuri Demirağ’ın tasarladığı çiftçi ve amele evleri.	98
Şekil 2.52(a) : Köy okulları proje yarışmasından, soğuk iklim tipinde bir yapı, birincilik ödülünü alan Asım Mutlu ve Ahsen Yapaner’in projesi.	100
Şekil 2.52(b) : Köy okulları proje yarışmasından, soğuk iklim tipinde bir yapı, birincilik ödülünü alan Asım Mutlu ve Ahsen Yapaner’in projesi.	101
Şekil 2.53 : Köy okulları proje yarışmasından, sıcak iklim tipinde bir yapı, ikincilik ödülünü alan Zeki Sasyar’ın projesi.	102
Şekil 2.54(a) : Antalya-Aksu Köy Enstitüsü, vaziyet planı.	105
Şekil 2.54(b) : Antalya-Aksu Köy Enstitüsü, maket.	105
Şekil 2.54(c) : Antalya-Aksu Köy Enstitüsü, görünüşler.	106
Şekil 2.55(a) : Samsun-Ladik Köy Enstitüsü, maket.	106
Şekil 2.55(b) : Samsun-Ladik Köy Enstitüsü, enstitü yapılarından görünüm.	106
Şekil 2.56(a) : Isparta Gönen Köy Enstitüsü, vaziyet planı.	107
Şekil 2.56(b) : Isparta Gönen Köy Enstitüsü, maket.	108
Şekil 2.57 : Hasanoğlu Köy Enstitüsünde tren istasyonu için çalışan öğrenciler.	109

Şekil 2.58(a) : Adana Düziçi Köy Enstitüsü, maket.	109
Şekil 2.58(a) : Adana Düziçi Köy Enstitüsü, yapılardan görünüşler.	109
Şekil 2.59(a) : Arifiye Köy Enstitüsü, vaziyet planı.	110
Şekil 2.59(b) : Arifiye Köy Enstitüsü, 1 no.'lu bina.	110
Şekil 2.59(c) : Arifiye Köy Enstitüsünde bayrak merasimi.	110
Şekil 2.60 : Eskişehir Çifteler Köy Enstitüsü.	111
Şekil 2.61 : Eskişehir Çifteler Köy Enstitüsünde çalışan öğrenciler.	111
Şekil 2.62 : Enstitülerin bölgelere göre dağılımı.	112
Şekil 3.1 : “19. yüzyıl sonunda Aydın-İzmir demiryolunu gösteren bir gravür”. ...	116
Şekil 3.2 : Sirkeci Tren İstasyonu, Ana Cephe.	117
Şekil 3.3 : 1903 yılında Anadolu’da demiryolları.	121
Şekil 3.4 : 20. yüzyıl başında inşa edilen Anadolu-Bağdat Demiryollarının, İstanbul’da simgesel bir yapı ile tamamlandığını gösteren Haydarpaşa Tren İstasyonu.	122
Şekil 3.5 : 1. Dünya Savaşı başında Anadolu’da demiryolları.	125
Şekil 3.6 : 1938 yılında Anadolu’daki demiryolu ağını gösteren harita.	132
Şekil 3.7 : Demiryolları Mecmuası’ndan 1930’larda ulaşım temasına yüklenen anlamı örnekleyen bir illüstrasyon.	136
Şekil 3.8 : Bayındırlık İşleri Dergisi’nden; Demiryolları inşaatı ile karayolu ve köprülere ilişkin bölümlerin kapakları.	140
Şekil 3.9 : Demiryollar Dergisi’nde kapak resmi; nehrin paralelinde devam eden tren yolu ve trenin objeleştirildiği görüntülerden bir örnek.....	141
Şekil 3.10(a) : Sivas İstasyonu, 1930; 1930’larda Anadolu’nun büyük kentlerinde inşa edilen istasyon binaları, “farklı” coğrafyaların “aynı” yapıları.	142
Şekil 3.10(b) : Diyarbakır İstasyonu, 1935.	142
Şekil 3.10(c) : Malatya İstasyonu, 1931.	143
Şekil 3.10(d) : Manisa İstasyonu, 1934.	143
Şekil 3.11(a) : İzmir-Aydın Hattı üzerinde Eski Çamlık İstasyonu.	144
Şekil 3.11(b) : İzmir-Aydın Hattı üzerinde Yeni Çamlık İstasyonu; hattın satın alınmasından sonra inşa edilen yeni yapı, Anadolu kırsalındaki diğer istasyon yapıları ile aynı tipolojik unsurlar taşımaktadır.	144
Şekil 3.12 : Ray inşaatında çalışan köylüler.	145
Şekil 3.13: Trabzon-İran transit yolunda çalışan köylüler.	145
Şekil 3.14 : Bedri Rahmi Eyüboğlu, Treni Bekleyen Köylüler.	146
Şekil 4.1 : Yahşıyan İstasyonu, Genel Görünüş.	148
Şekil 4.2(a) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu, Genel Görünüş.	149
Şekil 4.2(b) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu, Genel Görünüş.	150
Şekil 4.2(c) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu, Genel Görünüş.	150
Şekil 4.2(d) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu, Genel Görünüş.	150
Şekil 4.3(a) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu, Detay.	151
Şekil 4.3(b) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu, Detay.	151
Şekil 4.4 : Kütahya Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu, Zemin Kat Krokisi.	152
Şekil 4.5 : Ulukışla-Kayseri Hattında Hüyük İstasyonu, inşaa halinde iken, idare memurları, 1930.	153
Şekil 4.6 : Irmak-Fiyos Hattı Çaycuma İstasyonu, Genel Görünüş.	154
Şekil 4.7 : Kütahya-Balıkesir Hattı Dada İstasyonu, genel görünüş.	155
Şekil 4.8(a) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dada İstasyonu, Ayakta kalan ambar yapısı.	156

Şekil 4.8(b) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dada İstasyonu, Ayakta kalan ambar yapısı.	156
Şekil 4.9(a) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dada İstasyonu, Yıkıldığı düşünülen ana kütlenin duvar izleri.	157
Şekil 4.9(b) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dada İstasyonu, Yıkıldığı düşünülen ana kütlenin duvar izleri.	157
Şekil 4.10 : Sivas-Erzurum Hattı Tecer İstasyonu, genel görünüş.	158
Şekil 4.11 : Sivas-Erzurum Hattı Çetinkaya İstasyonu, Genel Görünüş.	159
Şekil 4.12 : Sivas-Malatya Hattı Karagöl İstasyonu, Genel Görünüş.	160
Şekil 4.13 : Irmak-Filyos Hattı Çatalağzı İstasyonu, Genel Görünüş.	161
Şekil 4.14 : Divriği İstasyonu, Genel Görünüş.	162
Şekil 4.15 : Kemah İstasyonu, Tren kasabaya girerken; istasyon ve çevresi.	163
Şekil 4.16 : Kemah İstasyonu, Genel Görünüş.	163
Şekil 4.17 : Sivas-Erzurum Hattı Eskiköy İstasyonu, Genel Görünüş.	164
Şekil 4.18 : Konya-Ulukışla Hattı Çumra İstasyonu, Genel Görünüş.	165
Şekil 4.19 : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Göksü Köprüsü, Şematik Görünüş.	166
Şekil 4.20(a) : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Göksü Köprüsü, Genel Görünüş.	166
Şekil 4.20(b) : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Göksü Köprüsü, Genel Görünüş.	167
Şekil 4.20(c) : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Göksü Köprüsü, Genel Görünüş.	167
Şekil 4.21 : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Fırat Köprüsü, Şematik Görünüş.	168
Şekil 4.22 : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Fırat Köprüsü, Genel Görünüş.	168
Şekil 4.23 : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Fırat Köprüsü, İnşa Halinde.	168
Şekil 4.24(a) : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Fırat Köprüsü, Genel Görünüş.	169
Şekil 4.24(b) : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Fırat Köprüsü, Genel Görünüş.	169
Şekil 4.25 : Irmak-Zonguldak Hattı Soğanlısuyu Köprüsü, Şematik Görünüş.	170
Şekil 4.26(a) : Irmak-Zonguldak Hattı Soğanlısuyu Köprüsü, Genel Görünüş.	170
Şekil 4.26(b) : Irmak-Zonguldak Hattı Soğanlısuyu Köprüsü, Genel Görünüş.	170
Şekil 4.27 : Sivas-Erzurum Hattı Suçatı Köprüsü, Şematik Görünüş.	171
Şekil 4.28 : Sivas-Erzurum Hattı Suçatı Köprüsü, Genel Görünüş.	171
Şekil 4.29 : Sivas-Erzurum Hattı Suçatı Köprüsü, İnşa Halinde.	172
Şekil 4.30 : Sivas-Erzurum Hattı Karasu Köprüsü, Şematik Görünüş.	172
Şekil 4.31(a) : Sivas-Erzurum Hattı Karasu Köprüsü, Genel Görünüş.	173
Şekil 4.31(b) : Sivas-Erzurum Hattı Karasu Köprüsü, Genel Görünüş.	173
Şekil 4.32 : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, Şematik Görünüş.	173
Şekil 4.33(a) : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, Genel Görünüş.	174
Şekil 4.33(b) : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, Genel Görünüş.	174
Şekil 4.33(c) : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, Genel Görünüş.	174
Şekil 4.33(d) : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, Genel Görünüş.	175
Şekil 4.33(e) : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, Genel Görünüş.	175
Şekil 4.34(a) : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, İnşa Halinde.	176
Şekil 4.34(b) : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, İnşa Halinde.	176
Şekil 4.35 : Akçay Köprüsü, Şematik Görünüş.	177
Şekil 4.36 : Akçay Köprüsü.	177
Şekil 4.37 : İsmetpaşa (Kömürhan) Köprüsü, Şematik Görünüş.	178
Şekil 4.38 : İsmet Paşa (Kömürhan) Köprüsü, Genel Görünüş.	178
Şekil 4.39(a) : İsmetpaşa (Kömürhan) Köprüsü, İnşa Halinde.	179
Şekil 4.39(b) : İsmetpaşa (Kömürhan) Köprüsü, İnşa Halinde.	179
Şekil 4.39(c) : İsmetpaşa (Kömürhan) Köprüsü, İnşa Halinde.	179
Şekil 4.40 : Manavgat Köprüsü, Şematik Görünüş.	180
Şekil 4.41 : Manavgat Köprüsü, Genel Görünüş.	180

Şekil 4.42 : Fevzipaşa Köprüsü, Şematik Görünüş.	181
Şekil 4.43(a) : Fevzipaşa Köprüsü, Genel Görünüş.	181
Şekil 4.43(b) : Fevzipaşa Köprüsü, Genel Görünüş.	181
Şekil 4.44 : Keban Köprüsü, Şematik Görünüş.	182
Şekil 4.45(a) : Keban Köprüsü, Genel Görünüş.	182
Şekil 4.45(b) : Keban Köprüsü, Genel Görünüş.	183
Şekil 4.46 : Pertek Köprüsü, Şematik Görünüş.	183
Şekil 4.47(a) : Pertek Köprüsü, Genel Görünüş.	184
Şekil 4.47(b) : Pertek Köprüsü, Genel Görünüş.	184
Şekil 4.48 : Horosan Köprüsü, Şematik Görünüş.	185
Şekil 4.49(a) : Horosan Köprüsü, Genel Görünüş.	185
Şekil 4.49(b) : Horosan Köprüsü, Genel Görünüş.	185
Şekil 4.49(c) : Horosan Köprüsü, Genel Görünüş.	186

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : 1940, 1941 ve 1943 yıllarında Köy Enstitüsü Binaları için mimari proje yarışmalarında belirlenen enstitü yerleşkeleri ve kazanan mimarlar.	103
Çizelge 3.1 : 1925-1948 yılları arasında devlet tarafından inşa edilen demiryolu hatları.	133
Çizelge 3.2 : Yabancı işletmelerden satın alınan demiryolu hatları.	134

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE KIRSALIN İFADESİ BAĞLAMINDA DEMİRYOLLARI VE KÖPRÜLER, 1930-1945

ÖZET

Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'si'nde kırsal dönüşürme hedefi ile gerçekleştirilen girişimlerin ifadesi üzerinden şekillenen bu tez, 1930-1945 yılları arasında Anadolu'nun ideolojik projeler çerçevesinde hem düşünsel hem de fiziksel yönden inşasını tartışmaktadır.

Erken Cumhuriyet Dönemi'nin (1923-1950) dinamikleri incelendiğinde Anadolu sözcüğünün temsil ettiği anlam siyasal söylemin en büyük dayanağını oluşturmaktadır. Bu sebeple, öncelikle dönemin fikir ve eylem ortamının Anadolu kırsalını nasıl ifade ettiği ve onu nasıl bir çerçeve içinde değerlendirdiği en temel bakış açısı olarak ele alınmıştır. Çalışmada tariflenen zaman aralığı içindeki çoğul tipolojilerden yararlanarak bu bakış açısı genişletilmiş, farklı eksenlerde iz sürülmüştür.

Tezde Erken Cumhuriyet Dönemi'nin kırsala yönelik hareketini irdelemek için iki ana strüktür oluşturulmuş, bu eksenler üzerinde teorik çalışmalar ve onları destekleyecek örnekler ortaya çıkarılmıştır.

İlk strüktür üzerinde değerlendirilen konu, "Anadolu"nun hem aydınlar hem de halk tarafından ifade bulduğu anlam olmuştur. Ulus fikrinin tasavvuru ve bu yolla bir Anadolu mitinin kurgulanması kavramsal dayanak noktalarını oluşturmaktadır. Cumhuriyet öncesi dönemdeki Anadolu kırsalına yönelik bakış açıları da incelenerek, odaklanılan zaman dilimindeki farklılıklar ve benzerliklerin gözler önüne serilmesi sağlanmıştır. Tüm bu verilerin ışığında ideolojinin temellendiği ve kurgunun eyleme dönüştüğü yer olarak Anadolu, "kırsalın ifadesi"nin bir açılımı olarak okunabilmektedir. Durumu derinleştirmek ve farklı disiplinler içinde de değerlendirmek için, sanat söylemi olarak Anadolu olgusunun yanında dönem içinde gerçekleştirilen kurumsal faaliyetler ile birlikte kırsalın dönüşümüne yönelik mimari etkinlikler üzerinde durulmuştur. Tezin bu aşamasında izlek, Anadolu'yu cumhuriyetin modernleştirici, ilerlemeci hareketine topyekün dahil etmek, bu sebeple kırsala ulaşmak ve ardından onu dönüştürmek eylemleri üzerinden kurgulanmıştır.

İkinci strüktürde ise demiryolları ve köprülerin kırsalın dönüşümüne yönelik etkileri üzerine odaklanılarak yapısal eylemlere yönelik örneklerle temel açılım genişletilmiştir. Bu kurguda ana sekmeler ise erken cumhuriyet ve öncesini kapsayan dönemde demiryolları ve köprülerin genel durumu ile erken cumhuriyet döneminde demiryolları ve köprülerin düşünsel tarifinden oluşmaktadır. 1930-1945 yılları arasında bu çerçevede meydana gelen yapısal eylemler olarak Anadolu'da istasyon binaları, demiryolu ve karayolu köprülerine dair yapı künyeleri ile çalışma tamamlanmaktadır.

Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'si'nde, en radikal toplumsal değişimlerin yaşandığı ortamda, inşa eylemi çerçevesinde kentlerdeki mimari farklılaşma birçok çalışmaya konu olmuştur. Ancak dönemin dinamikleri değerlendirildiğinde Anadolu şehirlerine değen modernleştirici elin Anadolu kırsalında bıraktığı iz de gözler önüne

serilmelidir. Bu izin bütüncül bir kurgu içerisinde okunur hale getirilmesi ile biçimlenen tez, demiryolları ve köprüler alt teması ile sınırlanırken, konu alanındaki diğer çalışmalara eklenerek Erken Cumhuriyet Dönemi mimarisi arşivine katkıda bulunmayı hedeflemektedir.

RAILWAYS AND BRIDGES AS EXPRESSION OF RURAL IN EARLY REPUBLICAN PERIOD, 1930-1945

SUMMARY

This dissertation, shaped after the efforts of rural reform in Republican Era, argues and exemplifies the physical and theoretical construction of the “Anatolia” idea/myth in the period of 1930-45 within the framework of ideological projects.

Dynamics of the Early Republican Era (1923-1950), upon a closer look, imposes a great importance on the meaning indicated by the word ‘Anatolia’, as the political discourse is founded mainly upon it. Primarily, the consideration focuses on how the ideologic movement expressed Anatolian rural and how it was taken into consideration. In the defined time period, multiple typologies have been followed, expanding the research in differing paths.

In the dissertation, a dual structure has been intended and in each of the main axes, theoretical framework and supporting examples are given.

The first axis deals with the term “Anatolia”’s meaning and its various expressions in the eyes of both the intellectuals and general public. The idea of a nation and constuction of an Anatolian myth are the theoretical foundations of this approach. Both the Republican point of view and conceptions of the Pre-Republican era has been given, in hopes of providing a comparative light to the subject. As the setting of ideology flourishing and an ideological construct realized into action, Anatolia could be read as ‘expression of the rural’. In order to deepen the research and to evaluate the traces in multidiciplinary ground, the narrative delves into a three-phases structure, showcasing Anatolia as an art dicourse, as the grounds for institutional ventures as well as architectural activity. Thesis, from this point onwards works to involve Anatolia entirely into the Republican modernist and progressive movement, reaching rural through and then reshaping it.

The second axis focuses on the transformative impacts of railways and bridges on rural scene and mainly discusses constructions. Primary discussions on the subject are the general condition of the railways and bridges in the period extending from pre-republic to early republican era and theoretical description of railways and bridges in early republican era. The study ends with comprehensive architectural profiles of railway stations as well as railway and highway bridges in between 1930 and 1945.

In Early Republican Turkey, in a period renowned for its radical sociological reforms, the architectural urban differentiation has been a question for many studies. But as the dynamics of the period is evaluated, it must be noted the modernizing hand of ideology that shaped Anatolian cities also had a significant impact on Anatolian agrarian. The dissertation, following that impact’s trace and aiming to present it in a visible and coherent whole, is limited with sub-theme of railways and bridges, hoping to integrate into the bibliography on the era and contribute to the Early Republican Era Architectural archive.

1. GİRİŞ

Bu çalışma genel olarak “Erken Cumhuriyet Dönemi” içerisinde, 1930-1945 yılları arasını kapsayan devrede , kırsal idealler çerçevesinde dönüştürme hedefi ile gerçekleştirilen eylemler bütününe yönelik bir kavrayış geliştirmeyi ve konu üzerinde genişletilmiş bir perspektif yakalamayı amaçlamaktadır. Belirlenen dönemde inşa edilen demiryolu istasyon binaları ile demiryolu ve karayolu köprüleri üzerinde özelleşen çalışma, bu yönüyle, kırsalın yapısal örnekler üzerinden gelişen tarifini de içine alan bir anlamlar bütünü oluşturmaya çalışmaktadır. Bu bütüncül bakış açısı içinde ideolojilerin ve uygulamaların çapışmasından doğan durumu kendi değişkenleri üzerinden incelemek temel yaklaşım olarak belirlenmiştir. Başka bir deyişle bu tez, 1930-1945 yılları arasında, dönemin ideolojik, ekonomik ve kültürel zemininde yükselen “Anadolu”nun düşünsel ve fiziksel yönden inşasını tartışmaktadır.

Çalışmanın amaçlarını tam olarak ortaya koyabilmek için öncelikle “erken cumhuriyet dönemi” ve bu dönem içerisinde ele alınan 1930-1945 evresi ile ne kastedildiğini açıklamak gerekir: Modern Türkiye tarihinde genel bir kabul olarak 1923-1950 yılları arasında tanımlanan “Erken Cumhuriyet Dönemi” kendi dinamikleri açısından öncesinden ve sonrasında ayrılmaktadır. Bilgin’e göre cumhuriyet tarihine modernleşme perspektifinden bakıldığında dönemin belirleyicilerinin bu tartışma ekseninde hareket ettiği görülür. Bunun yanında cumhuriyet döneminin yapılı çevre üretiminin ve imar hareketlerinin modernleşme süreci içerisinde “toplumsal hareketlilik” bağlamında ele alınması belirginleşen bir okuma alanı yaratır. Bu noktada “toplumsal hareketlilik” unsuru üzerinden gelişen “1940’ların sonunda gerçekleşen bir kırılma noktası, kendinden öncesi ile sonrasını derin çizgilerle birbirinden ayırıştırır.” (BİLGİN, 1998:256-257) Böylece, 1950’lerin toplumsal yapısındaki hareketlilikten doğan değişim öncesinden ayrılmakta ve cumhuriyetin ilanından itibaren başlayan bir dönemi işaret etmektedir. Tezin odaklandığı 1930-1945 yılları ise “tek parti dönemi” olarak radikal bir ortamın tarifine açılmaktadır. Siyasi bir söylem olan bu tarif, tezin dışarıda bıraktığı ayrı bir araştırma konusudur. Ancak belirtilen yıllar arasındaki ideolojik sıçrayış kırsaldaki

eylemlere altlık olşuturması bakımından önem taşır. Batur’a göre bu yıllar arasındaki ideolojik değişmeler mimarlık alanında büyük yansımalar oluşturmuş ve bu disiplin üzerinden okunur hale gelmiştir. Genel konjonktür içinde biçimlenme ve sosyal zeminin bir anlamlar bütünü üzerinden değerlendirilmesi dönemin mimarisinde söylemi ve buna bağlı olarak bir dil oluşumunu belirleyen etkenlerdir.(BATUR, 2005:1)

Bu bağlamda, 1923-1950 yılları arasındaki karakteristikler üzerinden şekillenen Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı’nın, özellikle 1930-1945 yılları içinde, kentlerdeki dönüştürme etkisinin kırsalda bıraktığı iz çalışma için önem taşımaktadır. Farklı disiplinler ile birlikte biçimlenen mimari edimin dönemin söyleminin ideolojik olarak radikalleştiği 1930 yılından, 1945 yılına kadar geçen süre içinde, kırsaldaki inşa faaliyetini çoğul bir okuma alanı üzerinden değerlendirmek olguların gerekçelerini daha iyi anlamayı sağlayacaktır. Bu amaçla çalışmada izlenen yöntem yalnızca mimari envanter toplamak olmamıştır. Bunun dışında farklı disiplinler içine sızan bir yaklaşımla, kırsaldaki mecazların ötesinde gerçekleşen inşa eylemi geniş bir okuma alanı üzerinden değerlendirilmiştir. Bu bağlamda farklı eksenlerde iz sürülürken, belirlenen dönem içindeki çoğul tipolojilerden yararlanılmıştır.

İzlenen yöntemin doğurduğu ikili strüktür teze biçimini vermektedir. Teorik okumaların analiz edildiği ilk strüktürü demiryolları ve köprülerin tematik durumu ve yapısal eylemler için verilmiş olan örneklerden oluşan ikinci strüktür tamamlamaktadır. Kırsala dönemin teorik açılımları üzerinden bakan ilk strüktürde “Anadolu” sözcüğünün hem aydınlar hem de halk tarafından neyi ifade ettiği üzerine odaklanılmaktadır. Öncelikle, cumhuriyet öncesinde gelişmeye başlayan bir düşünüş olarak “Anadolu”nun 1930’lara kadar nasıl bir ortamda şekillendiği ve nasıl bir etki alanına sahip olduğu tartışılmaktadır. Ardından 19. yüzyılın sonundan itibaren gelişen ulus olma fikrinin tasavvuru ele alınmakta ve bu yolla cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren başlayan Anadolu mitinin kurgulanması ile ideolojik söylemin bu eksen de belirlenmesi tezin kavramsal dayanak noktalarını oluşturmaktadır. Tüm bu verilerin ışığında, kurgunun eyleme dönüştüğü yer olarak Anadolu’nun dönemin sanatsal, kurumsal ve mimari etkinliklerindeki başat rolü, “kırsalın ifadesi” vurgusu üzerinden örneklenmektedir. Böylece daha derin ve farklı alanlara doğru yayılan, genişleyen bir okuma ile dönüştürücü etkiler/sonuçlar tartışılmaktadır.

2. bölümün tamamına işaret eden bu aşamada ana izlek, “Anadolu” düşünün cumhuriyet öncesi dönemden başlayan kurguları ve daha sonra düşünsel eylemlerin fiziksel eylemlere dönüşmesi üzerinden şekillenmektedir. Erken cumhuriyet dönemi aydınlarının kırsala bakışı ve halk ile kurulan ilişkinin teorik açılımları incelenmekte, pratik alandaki yansımaları tartışılmaktadır. Bu noktada dönemin yayınlarından Ülkü, Kadro, Mimar, (ve daha sonra) Arkitekt, Köy Enstitüsü dergileri ile Cumhuriyet gazetesi çalışmada yararlanılan en önemli kaynaklar olmuşlardır. Bunların dışında 1930’larda ve 1940’lardaki birçok eser özelleşmiş başlıklar altında değerlendirilmiş, analiz edilmiş ve bu yolla dönemin düşünce ortamı tartışmaya açılmıştır. Genel anlamda köy sorunu olarak algılanan “kır” teması, ideolojik, ekonomik, kültürel ve sosyal boyutlardaki yansımaları ile incelenmiş, bu konuda birbiriyle birleşen ya da ayrışan görüşler örneklenmiştir. Bu düşünce ortamının tetiklediği değişimin kentlerde ve kırsalda farklı davranışlar üzerinden geliyor oluşu, kırın fiziksel anlamda ya da gözle görülür biçimde dönüşümünün yönünü belirlemektedir. 2. Bölüm’de ortaya konulmak istenen durumlardan biri de budur.

Tezin ikinci strüktürünü oluşturan 3. ve 4. Bölümler kırsaldaki yapısal eylemler içerisinde “demiryolları ve köprüler” faaliyetleri ile şekillenmektedir. 3. Bölüm’de yapısal eylemleri hazırlayan duruma genel bir bakış yapılmakta ve bu etkinlik alanı ile erken cumhuriyet dönemindeki Anadolu kırsalının tarifi birbirine bağlanmaktadır. Demiryolları ve karayolları gelişiminin cumhuriyet öncesi dönemden cumhuriyet sonrasına kadar, genel yapısı analiz edilmektedir. 1930-1945 yılları arasında kırsaldaki mekansal dönüşümün en önemli tetikleyicisi olarak modernizasyon projesi teknik ifade biçimlerinin de çağa uygun olarak değişmesi şartı ile sürdürülmektedir. Bu bağlamda demiryolları; trenler, demiryolu tünelleri ve köprüleri, cumhuriyetin bilim ve teknik alanında ilerleyişini ve “kırda ulaşma” amacıyla fiziksel engellerin devletin/rejimin gücü sayesinde aşılabileceğini gösteren imgeler olarak okunmaktadır. Demiryolları ve köprülerin düşünsel tarifi bu eksen üzerinde dönen metforik bir anlatıma dönüşmektedir. İstasyon yapıları ise, kırsaldaki bu metaforik ifadeyi en iyi biçimde örnekleyen başka bir mimari biçim olarak karşımıza çıkmaktadır. Şehirlerdeki istasyon yapılarından oldukça farklı biçimde stilize edilmiş kasaba ve köy istasyonları, derin bir manzaranın içine serpiştirilmiş küçük evlerin arasında ayrı bir iz olarak okunmaktadır. Bu sebeple demiryolu ve istasyonu da köprüler gibi

kırsaldaki yaşıyı önemli ölçüde etkileyen ve değişimine neden olan bir öğe olarak yorumlanmaktadır.

4. Bölüm ise yapısal eylemlerin örneklendirilmesi ile oluşmaktadır. Geniş bir literatür taramasının ardından, belirtilen dönem içinde Anadolu’da inşa edilen istasyon yapıları, demiryolu ve karayolu köprülerinden örnekler derlenmiştir. Her üç ayrımda da tek bir yapının analizi yerine çoğul bir analiz yapılmış, farklı coğrafyalardaki farklı uygulamalar işaret edilmiştir. Böylece dönem içindeki tipolojiler ve varyasyonları ile oluşan çeşitliliğin gözler önüne serilmesi hedeflenmiştir. 3. ve 4. Bölüm’lerde Demiryolları Mecmuası, Nafia Neşriyatı ve o dönemde basılan eserler en önemli kaynaklar arasındadır. Bunların yanında T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivi, T.C. Devlet Demiryolları Emlak ve Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi ve T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü Köprüler Bakım Şubesi Arşivi ile T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi’nden yararlanılmıştır.

Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye’inde önemli dönüşümlerin yaşandığı 1930-1945 yılları arasında Anadolu şehirlerine değen modernleştirici elin Anadolu kırsalında bıraktığı izin gözler önüne serilmesi çalışmanın en temel hedefi olmuştur. Bu izin bütüncül bir kurgu içerisinde okunur hale getirilmesi ile biçimlenen tez, “demiryolları ve köprüler” alt teması ile sınırlanmaktadır.

2. ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE KIRSALA GENEL BAKIŞ

Bu bölümde, Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'si'nin kırsala yüklediği anlam çerçevesinde fikir ve inşa hareketleri üzerinde yoğunlaşarak, dönemin aydınlarının, siyasetçilerinin ve sanat adamlarının duruma bakışı genel bir perspektif içinde değerlendirilmekte, 1930 ve 1945 yılları arasında Türkiye kırsalında meydana gelen dönüştürücü eylemlerin bütünsel bir panoraması oluşturulmaktadır.

20. yüzyılın başında Anadolu topraklarına yüklenen anlam ile birlikte üretilen ulusal teorilerden yola çıkarak, erken cumhuriyet döneminde kristalleşen ideolojik temanın yapısal çevre üzerindeki biçimleyici etkisi genel konjonktür içinde önem taşımaktadır. Bu etkinin yol açtığı eylemlere ilişkin ana fikrin kırsalı işaret ediyor oluşu, çalışmanın teorik odağını Anadolu üzerine taşımıştır. Erken cumhuriyet dönemi öncesinden başlayarak gelişen inşacı hareketlenmeler ise ulusçuluk söylemleri, temel ideolojik açılımlar, sanat alanındaki ifade biçimleri, kurumsal gelişmeler ve mimari etkinlikler alt temaları olarak tarif edilmektedir.

2.1. Cumhuriyet Dönemi Öncesinde “Anadolu” Yaklaşımları

20. yüzyıl başlarında Osmanlı İmparatorluğu'nda meydana gelen siyasal değişimlerin tetiklediği genel durumu incelemek, cumhuriyet dönemi öncesinde Anadolu'ya yüklenen düşünsel anlamın boyutlarını kavramak açısından önem taşımaktadır. 1908 yılında II. Meşrutiyet'in ilan edilmesi ile 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin resmen kurulması arasında geçen süre içinde yaşanan gelişmeler, 1930'ların kırı zemine oturtan ideoloji temasının altında yatan gerekçelerin ipuçlarını sunmakta; Anadolu ifadesi, Jön Türk Devrimi ile erken cumhuriyet dönemi arasında kurulan düşünsel bağın eksenlerinden birini oluşturmaktadır. Bununla birlikte, 1900'lerin başında dünyadaki dönüşüm dinamikleri perspektifinden bakıldığında, Türkiye'de ulus söyleminin etki alanları kapsamında “Anadolu'ya gitme” fikrinin beslendiği diğer kültürel, siyasal yapılanmalar da biçimleyici etkileri bakımından önem taşımaktadır.

20. yüzyıla gelirken Batı dünyası ekonomik, teknolojik, bilimsel gelişmelerin sonucunda kültürel ve düşünsel alanlarda güçlü, sağlam temellere dayanan akımlar başlatmış, büyük bir endüstri uygarlığı olarak eriştiği yerlerde sınırları aşındırmıştır. Osmanlı Devleti ise Batı uygarlığının yöneldiği tarafta duran en büyük kaynaklardan biri olarak, Balkanlar'dan Yemen'e kadar bütün toprakları ile doğuda oluşan bu etki alanına, kaçınılmaz biçimde, girmektedir. Bu sırada, Osmanlı Devleti baskılar altında çağdaşlaşma ve ilerleme çabası gösterirken, eski dönemlerde bile görülmeyen bir din-devlet diktatörlüğü canlanmaktadır. 19. yüzyılın sonunda Avrupa'nın kıyısında böyle bir rejimin yaşatılması, dış gelişmeler ile iç bozuklukların yıkıcı etkileri altında imkansızlaşmaktadır. Gelişmelerin sonucunda, bu yönetim biçimine karşı siyasal başkaldırmalar, ilk kez, genç kuşak arasında başlamış, 19. yüzyıl sonunda ve 20. yüzyıl başlarında bu genç kuşağın gizli örgütler çerçevesinde oluşturdukları girişimler Jön Türk hareketi olarak modern Türkiye tarihine geçmiştir. (BERKES, 2002: 389-390)

Osmanlı Devleti'nde ilk meşrutiyetin ardından gelen hareketlenmelerin ürünü olan Jön Türk devriminin inşacıları için "... bir tabula rasa ile işe başlamadıklarını ve İttihat ve Terakki'nin oluş senelerinde Paris'ten gelen hürriyetçi neşriyata ilaveten Bulgaristan'dan gelen bazı akislerden de faydalandıklarını söyleyebiliriz." (MARDİN, 1964: 2) Sistematize edilmiş bir kuram ya da süreklilik taşıyan bir ideolojik yaklaşım oluşturamayan Jön Türkler, fikirlerini daha çok kendi dönemlerinde Avrupa'da popüler olan ideallerin etkisi altında biçimlemişler, halk ile teorisyenler arasındaki iletişimi sağlayan ikinci derecedeki fikir adamlarının görüşleri ile hareket etmişlerdir. Bu sebeple, dönem içinde, ideolojik ve teorik açıdan bir fikir birliği görülmemekle birlikte, devrimci etkilerin dışında gelişen bazı sosyal dünya görüşlerini kabul etmek zorunlu hale gelmiştir. Bunların içinde, tipik bir örnek oluşturacak en önemli gelişme ise, Türkçülük fikrinin temellerinin bu tarihlerde atılmış olmasıdır. (MARDİN, 1964: 21)

Berkes'e göre meydana gelen siyasi durumun önemli sonuçları olmuştur: Bunlardan birincisi, hükümdarlık, saray, bürokrasi ve din kurumlarının dışında, *siyasal parti* kurulması olayıdır. Diğer bir önemli sonuç ise, toplumsal bir aura içinde *Türk ulusu* düşüncesinin, sezgisel de olsa, ortaya çıkmasıdır. Bunların ışığında, genç subayların ve düşünce adamlarının padişah-halife üzerinde toplanan idare otoritesine

bağlılık ile Türk halkı arasında yaptıkları seçimde, birinciden koparken ikinciye yaslanmaları kaçınılmaz olmuştur. 19. yüzyıl sonlarından itibaren gerçekleştirilemeyen “Türk halkı arasında ulusal bir birlik olma bilinci”nin en primitif görüntüsü 1908 devriminin hemen ardından ortaya çıkmaktadır. Türk halkının devlet içindeki ayrı milliyetlerden biri olarak ifade bulması (dönemin başat siyasal ideolojisi içinde yer alması da) önemli bir gelişmedir. Çünkü o tarihe kadar, ne İslam açısından ne de Osmanlı Devleti açısından Türk halkını ulus olarak tanımlayacak bir ad yoktur. (BERKES, 2002: 405) Ancak, 1870’lerde başlayan etkilerle birlikte, Anadolu’nun gelişmesi ve halkının ekonomik, toplumsal ve eğitim yönünden kalkındırılması gerektiğinin farkedilmesinin yanısıra, “Türk Anadolu”nun yaratılmasının zorunluluğu, Osmanlı aydınları tarafından kabul görmüş, ardından Anadolu’nun Türk olduğunun ispatına yönelik çalışmalar başlamıştır. II. Abdülhamid devri sonunda, artık Anadolu, *Türk vatanı* kavramı ile bir tutulan topraklar olarak tanımlanmaktadır. (KUSHNER, 1979: 77-85)

Anadolu’nun milli mit alanına dönüşme sürecini besleyen kanalları, Türk ulusçuluğunun ortaya çıkışı hareketleri üzerinden de değerlendirecek olursak, 19. yüzyıla kadar Türklük fikrinin Osmanlı düşüncesinde konu edilmediğini yinelemek gerekir. Hatta bu tarihe kadar Osmanlı edebiyatında “Türk” terimine rastlanmamıştır. Batılılar tarafından ilgi gören Türkoloji çalışmalarını da, Avrupa’daki Yahudiler ve Macarlar yürütmüştür. Türk ulusçuluğunun ilk işaretleri ise, 1860’larda Rusya’da yaşayan Türkler arasında görülmektedir. Çarlık rejimi altındaki Türk toplulukları kendilerini Osmanlı değil, Türk olarak tanımlamaktadır. (KUTLU, 2004: 333) Rusya topraklarında yaşayan Türkler arasında ulusal söylem konusunda en girişimci olan topluluk Tatarlar olmuştur. 20. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti’nde Jön Türklerin ve beraberindeki aydın sınıfın Türk milliyetçiliği konusundaki duyarlılıklarının artmasında da yine Tatar fikir adamlarının rolü büyüktür. Burada sözü edilmesi gereken en önemli kişilerden biri, 19. yüzyıl sonlarında Osmanlı Devleti’ne yerleşen Tatar bir ailenin oğlu olan Yusuf Akçura’dır. Tüm Türk uluslarını içine alan milliyet teorisi olarak Pantürkizmin kurucularından olan Akçura, Jön Türk devrimine destek vermiş, daha sonra Kurtuluş Savaşı mücadelesine katılmış, erken cumhuriyet döneminde ise Türk tarihine ve kültürüne yönelik kurumsal çalışmaların başında bulunmuştur.

İlk olarak 1904 yılında Kahire’de *Türk* adlı dergide yayınlanan eseri *Üç Tarz-ı Siyaset*’te teorik olarak Pantürkizmi tanımlarken, bir yandan, Türk milliyetçiliği tasarısını Osmanlı Devleti’nin kozmopolit yapısı ile örtüştürmeye çalışmaktadır. Devlet içindeki bazı etnik unsurların Türkleştirilmesi ile heterojen toplum yapısının aşılabileceğini düşünmüş, ancak, bu girişimin yaratacağı sorunlar için kesin çözümler ortaya atamamıştır. Akçura için, Osmanlıcılığı, bir “Osmanlı Milleti” oluşturma fikrini savunan Jön Türk hareketi ise, tüm Türk uluslarını içine alan Pantürkist hareket yanında daha dar kapsamlı kalmaktadır. Jön Türk hareketine ılımlı oluşunun, fakat bu hareket içinde aktivist rol üstlenmemesinin temel sebebi budur. Ulus kavramına yönelik düşünceleri ile Osmanlı Devleti’nde Türklük bilincinin doğmasına öncülük ederek, Osmanlı kültüründe kollektif bellekten silinen, Asya’daki kökler ve oradan göç ediş unsurunun yeniden düşünülmesine, eski uygarlığın kalıntılarını geleneklerinde yaşatan Türk köylüsünün ve Anadolu göçebelerinin, sosyal konuların odak noktasına taşınmasına neden olmuştur. Bunların bir sonucu olarak, kırsala duyulan ilginin artmasıyla, Anadolu Osmanlı topraklarında yaşayan Türklerin “ocağı” kabul edilir hale gelmiştir. (GEORGEON, 2005)

II. Meşrutiyet dönemine rastlayan ve Anadolu temasının vurgulanmasında önemli rol oynayan diğer durum ise, ülkede o tarihe kadar görülmeyen bir özgürlük ortamının doğmasıdır. Kurulan dernekler ve bu derneklerin ifşa alanı olan dergi, kitap ve gazete yayınlarının bağımsızlığı içinde modern devlet, din, milliyet, özgürlük, ekonomi hatta sosyalist düşüncelerin koyalca tartışılabildiği bir platform oluşmuştur. (AYBARS, 1984: 40) 1913’te İttihat ve Terakki Partisi’nin yönetimi darbe ile geri almasına kadar geçen süre içinde daha önce sözü edilmeyen birçok konunun halka ulaşması ve çoğul bir düşünce ortamı içinde değerlendirilmesine olanak sağlanmıştır. (HOWARD, 2001: 78)

Cumhuriyetin öncesinde gerçekleşen bu özgürlük ortamı içinde kurulan dernekler “Türkçülükte teşkilatlanma devresi”nin ilk girişimleri olarak değerlendirilmektedir. (AKÇURA, 1981:188) Resmi kuruluş tarihi 1908 yılının sonlarına rastlayan *Türk Derneği*, bilimsel ve pratik çalışmayı beraber yürütmeye çalışırken, Osmanlıcı ideolojiye sadık kalmakla birlikte, kültürel alanda ve özellikle dil konusunda Türkçü bir yaklaşım benimsemiş, ilk dernektir. Dönem içinde Türkçü gelişmeleri besleyen kurumlar arasında, dernek sıfatı ile kısa bir süre var olan *Türk*

Yurdu Cemiyeti de önem taşımaktadır. Ancak 1911 yılında kurulan *Türk Ocağı*'nın bu konudaki yeri daha farklıdır. Çünkü kurum, "... II. Meşrutiyet döneminde kurulan çok sayıda dernek arasında yalnızca en uzun ömürlüsü olmakla kalmamış, aynı zamanda örgütlenmesi, şube ve üye sayısı ile de geniş bir kitleye seslenerek, kendisinden önce kurulan ve Türk milliyetçiliğini bilimsel alanda yaygınlaştırmayı amaçlayan ... kuruluşlardan daha önemli bir konuma sahip olmuştur." (ÜSTEL, 2004: 51) *Türk Ocağı*, II. Meşrutiyetin ardından Türk unsurunun Osmanlıcılık politikaları ile düştüğü ikilemin ve yaşanan kimlik bunalımının aşılmasında önemli rol oynamaktadır. Kurum adına düşünsel faaliyet çalışmalarının sözcülüğünü, *Türk Ocağı* kurulduktan sonra bu kuruma hizmet veren bir yayın olarak çalışan *Türk Yurdu* dergisi yapmıştır. Bunun yanında, diğer bir önemli kurum olan *Köycüler Cemiyeti*, Türk Ocaklarının "halka doğru" gitmek, Anadolu'ya çağdaş uygarlığı götürmek anlayışından doğan köycülük hareketinin savunucusu ve bu yönüyle ocakların bir uzantısı olarak kurulmuştur. Başkanlığını Halide Edip'in üstlendiği cemiyetin sosyal içerikli milli söylemleri, Türk Ocakları ile "Anadolu" başlığı altında birleşmektedir. (ÜSTEL, 2004)

Bu noktada, 1911 yılında kurulan *Türk Yurdu* ile birlikte 1912 yılında kurulan *Halka Doğru* dergileri önem taşımaktadır. Kurucuları arasında Ziya Gökalp ve Yusuf Akçura'nın da yer aldığı iki türdeş yayın, "halk" ve "köylülük" temalarında birleşmektedir. İlk olarak, *Türk Yurdu* dergisinde çok sayıda köy konusunun tartışıldığı makalelere rastlanmaktadır. Bu sıralarda şekillenen Anadolu teması çerçevesinde, 1916'da *Türk Yurdu* dergisinde "Anadolumuz" başlıklı bir sütun açılmıştır. *Türk Yurdu* kadrosu 1912'de *Halka Doğru* dergisini kurduğunda, özellikle kırsal kesim ve taşra insanıyla aydınlar arasında şimdiye kadar var olmayan bağı oluşturmayı hedeflemiştir. Bunun bir göstergesi olarak, herkes tarafından benimsenen yalın bir dil kullanılmış, pratik sorunlara ve eğitim konularına ağırlık verilmiştir. Her iki derginin yazı kurulunda yer alan milliyetçi söylemin önderleri (Halide Edip, Ahmed Ağaoğlu, Celal Sahir, Hüseyinzade Ali, Akil Muhtar, Köprülüzade Mehmed Fuad, Ziya Gökalp, Mehmed Emin ...), Türkiye'deki "halkçı" söylemin de avangard isimleri olmuşlardır. "Halka doğru" hareketinin zemininde yatan, şimdiye kadar aydın kesim üzerinde etkisini göstermiş ulusal bilinç kavramının köylere kadar nüfuz etmesi gerektiği fikridir. Bu sebeple "halka gitmek, halkı anlamak ve milleti yüceltmek için halkın yüceltilmesi" gerekmektedir. Bu

formül erken cumhuriyet öncesi dönemden itibaren başlayan harekette halkçılık ile Türk milliyetçiliği arasındaki organik bağı en iyi biçimde ifade etmektedir. (GEORGEON, 2005:60-72)

Halkçı yönelim ile milliyetçi girişimin sentezinden doğan düşünce biçiminin diğer önemli ismi Ziya Gökalp de Türkçülüğün ilk esaslarından birinin “halka doğru” hareketi olduğunu ifade etmektedir:

“Halka doğru gitmek” ne demektir? Halka doğru gidecek olanlar kimlerdir? Bir milletin münevverlerine, mütefekkirlerine o milletin “güzideler”i adı verilir. Güzideler yüksek bir tahsil ve terbiye görmüş olmakla halktan ayrılmış olanlardır. İşte halka doğru gitmesi lazım gelen bunlardır.

Güzideler halka doğru niçin gideceklerdir? Bu suale bazıları şöyle cevap veriyor: Güzideler halka hars götürmek için gitmeliler. Halbuki, ..., memleketimizde hars denilen şey yalnız halkta mevcuttur. Güzideler henüz harstan nasiplerini almamışlardır. O halde harstan mahrum bulunan güzideler, harsın canlı bir müzesi olan halka, ne suretle hars götürebilecekler? ... Güzideler medeniyete maliktir. Halkta hars vardır. O halde, güzidelerin halka doğru gitmesi şu iki maksat için olabilir: Halktan harsi bir terbiye almak için halka doğru gitmek; halka medeniyet götürmek için halka doğru gitmek.

Tamamiyle halka doğru gitmiş olmak için halkın içinde yaşayarak, ondan harsı tamamiyle almak lazımdır. Bunun için yalnız bir çare vardır ki o da Türkçü gençlerin mualimlikle köylere gitmesidir. Yaşlı olanlar da hiç olmasa Anadolu’nun iç şehirlerine gitmelidirler. Osmanlı güzideleri, ancak tamamiyle halk harsını aldıktan sonradır ki milli güzideler mahiyetini alacaklardır.” (GÖKALP, 2006)

Parla’ya göre “...(Gökalp’in) milliyetçiliği ..., öznel bir özdeşleşme ve bir dil ve kültür sorunudur; ırk ve etnik köken gibi öğelerle ilgili değildir.” (PARLA, 2001: 31) Teoride, temel olarak toplumsal bir ayrışma tezahürüne rastlanmaz. Aydın ve halk arasında bir ayırım yapılmaktadır; ancak sınıflara ilişkin herhangi bir çözümlemeye henüz gidilmemiştir. Gökalp’in “Halka doğru” düşüncesini, onun “Hars ve Medeniyet” kavramları üzerinde oluşturduğu kuramsal yaklaşımı çerçevesinde değerlendirmek gerekmektedir.

Bununla beraber, belirtilen dönemde, halkçılık eğilimlerinin getirdiği düşünüş biçimleri, Osmanlı Devleti’nin toplumsal yapısı üzerinde yoğunlaşmakta, Anadolu halkının sosyal çözümlemesi popüler bir yaklaşım haline gelmektedir. Bu yaklaşımın en önemli sebepleri, şüphesiz, Avrupa’da ve Rusya’da meydana gelen toplumsal hareketler ve bunların yönetim sisteminde yarattığı dinamikler olmuştur.

Örneğin, 1905 Rus devrimi, işçi sınıfının siyasal gücü konusunda Türk aydınlarının düşüncelerini biçimlendirirken, 1909-1910 yıllarında Batıda, İspanya, Portekiz gibi ülkelerdeki toplumsal çalkantılar ise, az gelişmiş ülkelerdeki sınıflar mücadelesinin geçerliliğini kanıtlamıştır. Ancak, Osmanlı Devleti’ndeki Türk toplumu düşünüldüğünde sınıfsal tanımlamalar değişmektedir. Başka bir deyişle, sınıflar arasındaki farklılıkların yeterince belirginleşmediği bir toplum yapısından söz edilmektedir. Yusuf Akçura, *Halka Doğru* dergisinde yayınlanan bir makalesinde Osmanlı-Türk toplumunun kısa tanımını yaparken, “küçük toprak sahibi köylülerden, gündelikçi tarım işçilerinden, zanaatkarlardan ve küçük kasaba tüccarlarından oluştuğunu belirttiği halk sınıflarını, memurlardan, birkaç büyük tüccardan ve az sayıda büyük toprak sahibinden oluşan yönetici sınıftan”(GEORGEON, 2005:91, aktarıyor; AKÇURA, 1930:22-23,25, 27, 30) ayırmaktadır. (GEORGEON, 2005:90-91)

Akçura, her ne kadar, tam anlamıyla bir sınıf tanımı yapamasa da, toplum içinde var olan olguları iyi biçimde analiz etmiştir. Modern tarım tekniklerinden habersiz, ulaşım engelleri içinde yaşamaya devam eden Türk köylüsü ile Avrupa pazarından gelen hazır malların piyasa üzerindeki ezici üstünlüğü ile baş edemeyen Anadolu şehirlerindeki küçük zanaatkarların sorunlarını doğru şekilde tarif etmiştir. Akçura’nın çözümlemesi Gökalp’ten farklı olarak, romantik açılımlarla değil, ekonomik nitelikler üzerinden gelişen, daha gerçekçi bir durum üzerinde kurulmuştur.

Tüm bu çıkarımların ışığında, birbiri arasındaki sınır çizgilerinin muğlaklaştığı iki ayrı katmandan (yönetici sınıfı ve halk sınıfı) oluşan Türk toplumu için ilerlemeci hareket, aydınların halkçı-milliyetçi tavırları eşliğinde “halk”a doğru yöneltilmiştir. Başka bir deyişle, Avrupa’da ve Rusya’daki sosyal hareketlerin başındaki gruplardan, hem toplumsal yapı olarak hem de mücadele biçimi olarak tamamen farklı özellikte bir tabaka olan Anadolu kırsalında yaşayan köylü halk, dönemin aydınlarının bakış açısıyla, kalkınması ve ilerlemesi gereken en önemli alt sınıf olarak belirlenmiştir.

Osmanlı Devleti içindeki Türklere dair böyle bir sınıf tanımlamasının yapılması, Anadolu’nun Osmanlı Türkleri’nin yurdu olarak anılmaya başlanması ve dolayısıyla odağın bu coğrafya üzerine çekilmesinde diğer önemli etken ise,

Avrupa’da yürütülen Türkoloji çalışmaları olmuştur. Çoğunlukla Macar araştırmacıların üstlendiği bu çalışmalar, kökleri Orta Asya’ya dayanan, Türk kavimlerinin birliği ülküsünde hareket ederek, “Turan” idealini sistematize etmek üzerinde yoğunlaşmaktadır.

20. yüzyıl başlarında, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu içindeki Orta ve Doğu Avrupa halklarının ulusal kimlik mücadeleleri ve Osmanlı İmparatorluğu içindeki Balkan ve Ortadoğu halklarının aynı sebeplerle direnişi iki devleti birbirine yakınlaştırır. Budapeşte ve İstanbul arasında tarih, dil ve kültür konularındaki yakınlıklar tekrar gündeme gelmektedir. Bunun yanında İstanbul’un aksine Budapeşte’nin sanayi odaklı büyümesi ve Avrupa’daki modernleşme hareketleri ile paralel gelişmeler göstermesi, Osmanlıların Macarlar’a olan ilgisinin artmasına neden olmuştur. Aynı dönemde, Budapeşte’de, Macar aydınlarından oluşan bir Turan Cemiyeti kurulmaktadır. Bu kültürel ve siyasal ortamda Macaristan’da Türklüğün kökenlerine yönelik etnografik ve arkeolojik araştırmalar dikkat çekmektedir. Macar araştırmacı Béla Horvath’ın 1913 yılında Anadolu kültürünü incelemek için çıktığı seyahat, bu çalışmalara örnek oluşturması açısından önem taşımaktadır. Haydarpaşa’dan yola çıkan Hovarth ve Milleker’in ilginç sosyolojik gözlemleri, Anadolu Türkleri’nin etnografik özellikleri ile kırsalın coğrafyası ve yerleşimi konusunda bilgi vermektedir. Farklı özellikler ile birbirine entegre olmuş halkların kompozisyonu olarak gördükleri bu kültürden birçok araştırmacı gibi onlar da etkilenmektedir. (DEMİRKAN, 1996: v-vi)

İlk baskısı 1929’da Macar’ca yayınlanan, Hovarth’ın Anadolu gezisi sırasında tuttuğu günlüğünden bir derleme olan *Anadolu 1913*, Macar araştırmacıların Anadolu’ya ve Anadolu insanına bakış açısını yansıtması açısından önemli bir belgedir. Kitabın başında Hovarth, Anadolu ve onun insanları için şunları söylemektedir:

“Güneşin parıltısında şakıyan Doğu, antik zamanların gizemiyle iç içe yaşayan görkemli topraklar! Sıradan, ama dürüst ve çalışkan Türk insanı! Sizleri bir kez tanıyan kişinin hafızasında bir daha silinmeyecek anılar bırakıyorsunuz. Narin minareleriniz, sessizce secdeye varıp tanrıya yakaran insanların, yok olan muhteşem taş anıtlarınızla esrarlı dünyanız sizi görenlerin düşlerinde hep yaşıyor.

Sakin ve kurşuni gökyüzü. Sen, Batı dünyasının sabırsızca bir şeylerin peş,nde hep koşturan, sinirli insanların hep ulaşmak istediği, ama hiçbir zaman çözemeyeceği bir sır olarak kalacaksın.” (HOVARTH, 1996: 1)

Anadolu’ya büyük bir mistizm ile yaklaşan Hovarth, ilerleyen bölümlerde yolculuk sırasında trenden gördüğü manzarayı anlatırken kırsalın mimarisi hakkında da gözlemler yapmaktadır. İstanbul’dan Konya’ya doğru yapılan yolculukta demiryolundan oldukça uzakta dağ eteklerine kurulmuş göçmen köylerinin özelliklerini anlatmaktadır. Mimari yerleşim özelliklerine göre belirlenen bir sınıflama yapmaktadır. “Küçük ve sıvalı evlerin ortasında köy meydanı” bulunuyorsa bu bir Tatar köyü, “uzun bir sokakta sağlı sollu dizilen evler” varsa bu bir Çerkez köyüdür. Evlerin düzensiz biçimde araziye dağılması ise Türk köyünü karakterize etmektedir. Anadolu köylerinde karşılaştığı diğer önemli mimari unsur ise *köyodası*’dır.

“*Köyodası* kavramı ilginç bir kavram Türklerde; köyün misafir odası gibi anlaşıyor. Evler tek göz odalardan oluştuğu için, aslında bu kavram köyde misafirler için ayrılan bir binayı ifade ediyor. Köyden gelip geçen tanırlar misafirleri geceleri burada konaklayabiliyorlar. Çatısı çamurdan yapılmış küçük bir kulübe. Duvarlar delinerek pencere açılmış. Kapısı o kadar alçak ki, eğilmeden geçemiyorsunuz. İçeride birkaç hasır veya battaniye bulunuyor. Köyodası köylülerin toplanma ve eğlence yeri olarak da kullanılıyor.” (HOVARTH, 1996: 8)

Hovarth, Milleker’le yolculukları boyunca karşılaştıkları herşeyi anlatarak I. Dünya Savaşı eşiğindeki Anadolu kırsalına dair bir perspektif oluşturmaktadır. Anadolu köylerinin mimari niteliklerinin yanında şehirlerin ve kasabaların yerleşim özelliklerinden de bahseden Hovarth, buradaki sosyal hayatın nasıl yürüdüğü konusunda da bilgi vermektedir. Uçuz bucaksız düzlüklerde çalışan küçük köylülerin konuşma dili, birbirleriyle olan günlük ilişkileri ve yaşayışlarının yanında, Anadolu halkının büyük yoksulluğu ve mücadele isteksizliği (ya da kaderciliği) araştırmacıyı etkileyen unsurlar olmuştur.

Burada Hovarth’la kurtuluş savaşı yıllarındaki aydınlar arasında düşünsel boyutta bir bağ kurmak mümkündür. Onun Anadolu insanına karşı romantik tutumunun benzer şekilde 1920’lerde milli mücadeleye katılan Türk aydınlarında da görülmesi bunun kanıtıdır. Kurtuluş mücadelesine kadar geçen süre içinde pekişen “Anadolu” fikiri 1920’lerin nostaljik temasında en önemli yeri kaplamaktadır. 1914-

1918 yıllarının ardından kaybedilen I. Dünya Savaşı sonunda, işgal edilen Anadolu topraklarındaki karşı direniş, 1919-1923 Kurtuluş Savaşı yıllarındaki nostaljik temayı pekiştiren bir gerekçe olmuştur.

Berkes'e göre henüz bir *Türkiye*'nin oluşmadığı bu topraklardaki işgale karşı verilen siyasi tepki, partiler, çıkarlar ve meslekler üstü bir mücadele girişimi olarak yorumlanmaktadır. İşgal bölgelerindeki direniş eylemlerine katılan “aydın, subay, öğretmen, öğrenci, avukat, tüccar, doktor, toprak ağası, hoca ve şeyh birleşerek hakları savunma komiteleri” kurup, Türk olan toprakların zaptedilmesini protesto etmişlerdir. Ancak, 1918'de Anadolu'daki Türkler, savaşı kazanan devletler için bir ulus niteliği taşımamaktadır. Bu sebeple karşı direniş başladığında bunun ulusal bir mücadeleye dönüşebileceği düşünülememiştir. Gösterilen tavır karşısında, bir direnç olarak, Anadolu Türkleri'ndeki millet bilinci daha da biçimlenmektedir. Bununla beraber, “1913'ten 1918'e kadar süren savaşların sonunda köylü yoksulluk ve uyuşukluk içindedir. Direniş girişimlerine katılacak gücü kalmadığı gibi, ne bir ulus savaşı ne de zenginlerin topraklarına saldırma isteği vardır.” Böyle karışık bir ortamda tüm toplumsal güç kaynaklarını bir araya getirmek ve sistemli hareket etmek oldukça güç olmuştur. (BERKES, 2002:468-469)

Bu dönemde, aydınların Anadolu'ya yönelmeleri ve Anadolu hareketine katılmaları, Mustafa Kemal'in önderliğinde peş peşe gerçekleşen kongrelerle alınan kararlar ve ardından Anadolu'nun ortasında, Ankara'da kurulan “milli” meclis ile, kurtuluş mücadelesinin izleği kesin biçimde çizilmiştir. Timur'un ifade ettiği gibi, bu mücadele, “hem emperyalizme karşı bir savaş, hem de yer yer bir iç savaş niteliği taşımaktadır.” (TİMUR, 1971:28) Kurtuluş savaşı yılları boyunca “Anadolu” zemininden beslenen Kemalist harekete katılan kadro, bir yandan işgallere ve destekçilerine karşı siyasal bir savaş verirken, bir yandan da halkın sosyal durumu ile yüzyüze gelmektedirler. Bu bağlamda, ilk meclis'in halkçı politikası, dönemin milli ideolojisinin daha sonraki yıllarda gelişmesine zemin hazırlayan bir yapı üzerinde gerçekleşmektedir. Genel strüktür içinde Anadolu'nun vatan olarak işaretlenmesi ve Anadolu halkı için mücadele verilmesi bunu örneklemektedir. 12 Şubat 1923'te toplanan mecliste söz alan Kütahya vekili Besim Atalay genel manzara için şunları söylemektedir: (KOZANOĞLU, 2000:50-51, aktarıyor; ATALAY, 1923)

“Anadolu çıplaktır. Özellikle Sivas’tan Kars’a kadar, Eskişehir’den İzmir’e kadar olan yerlere bir göz gezdiriniz, bakınız.

....

Şairi İstanbul’a gitmiş. Alimi İstanbul’a gitmiş. ... Yazarı İstanbul’a gitmiş, toplanmış. Bunlar Anadolu’ya dağıtılmalı. Anadolu’da doktora mı ihtiyaç yok? Öğretmene mi ihtiyaç yok? Neye ihtiyaç yok ki?”

Mustafa Kemal ise, Balıkesir söylevinde (8 Şubat 1923), halkçılık anlayışını Türk toplumunda sınıf farklarının bulunmaması üzerine dayandırmaktadır. Burada, sosyal niteliği türdeş olan bir topluluk olarak çiftçi Türk halkından söz edilmektedir. 20 Mart 1923’te Konya Türk Ocağı’nda yaptığı konuşmada ise başka bir yorum sözkonusudur; halk içindeki iki ayrı katmandan bahsetmektedir. Biri halkın kendisi diğeri ise azınlıkta kalan aydın sınıftır. Balıkesir söylevinde halkı, ekonomik kesimleri arasında çıkar ilişkisi olmayan bir ulus olarak kabul ederken, Konya konuşmasında ulusal toplumu aydın ve halk olarak ayrıştırmaktadır. (TEKELİ, ŞAYLAN, 1978:71-79) Mustafa Kemal’in iki tutumu da cumhuriyet döneminde Kemalist ideolojinin Anadolu halkına karşı geliştirdiği genel yaklaşım olarak siyasi programın en başat nitelikleri olacaktır.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren başlayan gelişmeler ile birlikte Türklük düşüncesinin “Anadolu” işareti ile birlikte görünür kılınması, yukarıda bahsedildiği gibi, birbiriyle ilişkili birçok siyasal, kültürel ve toplumsal değişimin eşiğinde gerçekleşmiştir. Çok uluslu Osmanlı İmparatorluğu’ndan ulus-devlet Türkiye’ye geçiş süresi içinde bir dizi değişimin etkisi altında kalan aydınlar ve subaylardan oluşan bir kadro, Anadolu ifadesinin milli söylemler çerçevesinde değişmesinde öncü rol üstlenmiştir. “Kurulan ... ulus-devletlerden çok daha büyük toplumlar hayali” (KASABA, 2005:194) ile başlayan hareket, Kurtuluş Savaşı gibi kitleleri hem fiziksel hem de düşünsel ölçüde etkileyen bir devinim ile birlikte, erken cumhuriyet dönemi Türkiye’sindeki ilerlemeci dönüşümlere zemin oluşturmuştur. Lewis’e göre bu hareketin “uluslararası veçhesinden başka, önemli bir iç veçhesi de vardır. ... Devrim’den, Türklerin Osmalılara karşı başkaldırışı, Osmanlı İmparatorluğu’nun tabi uluslarının sonuncusunun kurtuluşu olarak söz etmek ... önemli bir gerçek unsuru taşır. Rumeli eyaletlerinin çoğunun yitirilmesi, başkentin Ankara’ya nakli, Türk Anadolu’nun başarılı mücadelesi, bütün bunlar Osmalı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne değişimi, basit bir terim sorunu olmaktan daha

önemli kılmıştır. Türk anayurdu Anadolu, imparatorluğun kozmopolit hakim grubun çoğunun yurdu olan Rumeli'ye göre daima ikinci derecede yer almıştır. ... ağırlık merkezinin değişmesi, Anadolu'culuk kültü, Anadolu'yu ulusun duygusal olduğu kadar gerçek merkezi de yapmıştır. ... Anadolu'lu *memleket çocukları* ve özellikle Anadolu'lu taşra esnafı ve aydın sınıfı, ... Türkiye'yi ismen olduğu kadar gerçekte de bir Türk devleti yapmaktadırlar.” (LEWİS, 1970:478-479)

Sonuç olarak, Anadolu fikrinin gelişim şeması içinde, daha sonraki dönemde rastlayacağımız kırsalın fiziksel inşasına yönelik eylemler erken cumhuriyet dönemi öncesinde görülme de, düşünsel boyutta ulusal bilince dayanan bir kültürün oluştuğu genel kabuldür. Bu noktada, Anadolu'ya yüklenen anlam ve bu anlamı temel alan gelişmelerin, cumhuriyet döneminin devrimci ruhu içinde gerçekleştirilecek olan etkinliklerin fikir ölçeğinde kalan bir provası olduğunu söylemek yanlış olmaz.

2.2. Erken Cumhuriyet Döneminde Anadolu'ya İnşacı Bakış

2.2.1. Ulusçuluk Söylemleri ve Anadolu

Erken cumhuriyet dönemindeki ulusçuluk söylemleri, 19. yüzyıl sonlarında şekillenmeye başlayan “ulus olma” fikrinin yukarıda bahsedilen tetikleyici etkileri ile birlikte, temelini Anadolu temasından almaktadır. Özellikle ideolojinin somut olarak vurgulandığı 1930'lardan 1940'lı yılların başlarına kadar geçen süre içinde, ulus kavramının kırsal modern ellerle dönüştürme hedefiyle Anadolu fikri üzerinden gerçekleşen devinimsel hareketi, çalışma için önem taşımaktadır. Erken cumhuriyet döneminde Anadolu'da odaklanan milli unsurlardan doğan bir bilincin farklı gözlüklerle okunması, durumun dünya konjonktüründeki yerini de işaretleyecektir. Bu sebeple, ulus kavramının anlamını ve ifade ettiklerini incelemek; ardından, Türk ulusu inşası üzerinde özelleşerek, kurama ilişkin açıklamalar ışığında bir bakış açısı yakalamak amaçlanmıştır.

Teorik açılımlar çerçevesinde ulus kavramının sınırlarını, temelleri erken cumhuriyet dönemi öncesinde atılan Türk ulusçuğu alt kavramı bünyesinde oluştururken, öncelikli olarak batılı ulus tanımından ve onun belirleyiciliğinde, yurt kavramından yola çıkmak yanlış olmaz. Bu bağlamda, “Alman romantizminin kaynaklık ettiği etniklik kavramı ekseninde dönen ulus tanımlamalarından, Fransız milliyetçiliğinin benimsediği teritoryal ulus tanımlamalarına kadar” (ŞEN, 2004:9)

bir çok boyutta ifade bulan bir olgu olarak ulus, batıda, özellikle 18. yüzyılda, toplumsal ve siyasal durumların itkisi sonucu ortaya çıkmakta, toprak ve halkın bütünleşmiş yapısından doğan bir nitelik kazanmaktadır. Yaşanan toprakların, tarihsel kökleri olan, mevcut halka dair tarihsellik taşıyan ve buna bağlı olarak kahramanlıklara sahne olmuş vazgeçilemez bir “yer” olarak gösterilmesi (ŞEN, 2004:11), onun ulusal niteliklerle benzerlerinden ayırd edilmesini, tanımlanmasını sağlamakta, böylece “yurt” kavramının tarifini oluşturmaktadır. Renan’ın ulus tanımı da “yurt” kavramının bu bağlamda değerlendirilmesi açısından önemlidir: ona göre ulus “bir ruhtur, manevi bir varlıktır.” Söz edilen bu manevi varlığın yaşanır hale gelmesi için halkın “ortak ve zengin hatıralar mirası”na sahip olması gerekmektedir. (RENAN, 1946:120) Yurt kavramının kollektif bilincin oluşması ve böyle bir tarihsellikte en başat rolü oynamasında, halkın üzerinde yaşadığı toprakların bir mücadele ürünü olması, başka bir deyişle, bireylerin fedakaralıklarından, kahramanlık öykülerinden türeyen karşılıklı bir bağlılık durumunun oluşması, temel nedenler olmuştur. (COŞKUN, 2009:190) Ulus kavramı ile yurt kavramı bu çerçevede üst üste gelir ve aynı bağlam içinde değerlendirilir.

Burada önemli olan ortak belleğin oluşturulması ve bir mit alanının işaret edilmesidir. Smith’e göre “elbette ki, ‘ulus’ kavramını oluşturan mit ve bellekten daha başka şeyler de olabilir. Ancak (bu iki unsur) ulus için bir *sine qua non* (vazgeçilmez koşul) oluşturur: Belleksiz kimlik olmaz, mitsiz ortak amaç olmaz; kimlik, amaç ya da kader, ulus kavramının zaruri öğeleridir.”(SMITH, 2002:22) Toplumsal kimliğin ve ortak amaçların beslendiği “yer” olarak ulusa ait topraklar, nostaljik bir yaklaşım ile birlikte geçmişin inşası çerçevesinde ulusun oluşma sürecine katılmaktadır.

Modern ulusların kurgusunda nostaljinin toplumların maruz kaldığı yabancılaşma durumuna karşı bir tavır olduğu ileri sürülebilir. Sosyal strüktür içinde ortaya çıkan liberal ve bireyci davranışların gelenek ve özsel habitatlarla dengelendiği, bir başka deyişle, bu strüktürün içinde tarih ve memleket unsurlarının da yer aldığı vurgulanmaktadır. Nostalji, ütopya fikri ile ilişkilidir; geçmişin deneyimlerinden türeyen ileriye yönelik bir altlık oluşturulurken, gelecek yaşananlardan örneklerle olumlanmaktadır. Benzer şekilde, erken cumhuriyet yıllarında, Türkiye modernleşmesinin anavatanı olarak Anadolu işaret edilmekte ve

nostaljik çağrışımlarla milli yapıya oturtulmaktadır. Bunun bir aracı olarak, yurt tasvirinde şiirsel anlatımlara başvurulmakta ve özellikle kırsala yönelik poetik bakış, genel konsept içerisinde yer almaktadır.

Bunun yanında, toplumların “dramatik” ve “didaktik” ulus inşasını besleyen en önemli unsur olarak “anayurt” olgusu, aslında yer olarak bir kavimsel orijini tarif etmektedir. Bu topraklar mitlerle beslenen ve kolektif hafızada semboller ile anlam bulan kökene ait yere tekabül etmektedir. 20. yüzyıl başlarında gelişen Pan-Türkizm ve Turancılık ideallerine göre, anayurt olarak Orta Asya coğrafyasının gösterilmesi bu bakımdan önemli bir örnek oluşturur. Asya’dan göç ediş ve ardından Anadolu’ya ve Balkanlar’a yerleşme sürecinin en başat mit olarak belirlenmesi, “didaktik” ve dramatik” davranışın bir göstergesidir. (SMITH, 1986:75-84)

Bu bağlamda, ortak bellek ve tarihsel mitlerle birbirine bağlanan toplulukların “yurt” kavramı çerçevesinde birleşmesi “ulus” kavramının açılımını derinleştirmektedir. Smith’in belirttiği gibi milli kimlik yaratma adına jeopolitik bir haritanın yeniden çizilmesi her iki kavramın da iç içeliğini vurgulamaktadır. Durum kültürel olduğu kadar siyasi sonuçlara da açıktır; çizilen yeni sınırların ardından siyasi rejim ile devlet bileşiminin değiştirilmesi bu inşa sürecinin temel noktalarından biridir. (SMITH, 2002:158) Başka bir deyişle ulus, sembollerle ve mitlerle kolektif belleğe yerleşen “yurt” kavramının ötesine geçerek politik çıkarımlarla da beslenen bir nitelik kazanmaktadır. Weber’in ifadesiyle “ulus, kendini bağımsız bir devlet biçiminde ifade edebilen bir duygu birliğidir; o halde ulus normal olarak kendi devletini yaratma eğilimi taşıyan bir topluluktur.”(WEBER, 2002: 263)

Erken cumhuriyet dönemi Türkiye’sinin ulusçuluk yaklaşımları tam da bu noktada derinleşmektedir. “Kendi devletini yaratma eğilimi taşıyan topluluk” olarak nitelendirilen Anadolu halkı ve aydını, Kurtuluş Savaşı yıllarında ve sonrasına uzanan ideallerin gerçeğe dönüşmesi safhasında, milli bir irade çerçevesinde eyleme dahil olmaktadır. Kurgusal unsurların dışında devlet olmak gibi olgusal unsurların da pekiştiği bu dönem, oldukça önemli bir varoluş çabası olarak okunmalıdır. Anadolu halkının milli birlik tasarısı altında nasıl tek bir millet olarak tarif edildiği önemlidir. Kültürel öze dair aranan milli esaslar halkta yatmaktadır. Çünkü “halk; apayrı bir kişiliktir; toplu bir kişiliktir. Onun bütün tarihi, bütün manevi çabaları, kendinin

bilinmesine, o apayrı ulusal özün dile getirilmesine yöneliktir.” (KOYRE, 1994:100) Anadolu halkına atfedilen milli unsurlar da, erken cumhuriyet döneminin uygarlaşma idealleri perspektifi içerisinde, temel öğeler arasında yer almaktadır. Devrin inşacı kadrosu, birlik olma bilincinin en önemli kaynağı olarak millet olma unsurlarını bu topraklarda temellendirmektedir.

Hobsbawm’a göre bir topluluğun kendini “millet” olarak tarifleyebilmesi için üç ana unsuru yaratması gerekmektedir. Bunlardan birincisi mevcut devlet ile arasında tarihsel bağı ya da çok eskiye dayanan ve yakın döneme uzanan geçmişle bağıdır. İkinci unsur, yazılı bir milli edebi ve idari anadile sahip olan, yerleşik kültürel elitin varlığıdır (Bu noktada dil milli kimiliğin belirlenmesinde büyük rol oynamaktadır.). Üçüncüsü ise kanıtlanmış bir fetih yeteneğidir.(HOBSEAWM, 2006:55) Erken cumhuriyet Türkiye’si’ne bakıldığında bu üç unsurun millet kurgusu içerisinde yer alması, durumun böyle bir sistem içinde değerlendirilebileceğini kanıtlamaktadır. Yeni rejimin bu süreçte yaratacağı kesintisiz tarihsellik Osmanlı İmparatorluğu’nu dışarıda bırakan, Orta Asya’daki ilk Türk kavimlerinden başlayıp, tarihöncesi Anadolu medeniyetleriyle harmanlanmış ve cumhuriyet ile yaşanan zamana taşınan bir birikimin sonuç ürünü olarak anlamlandırılmaktadır. Bu durum Hobsbawm’ın söz ettiği “çok eskiye dayanan ya da yakın döneme uzanan geçmiş” ifadesini de örneklemektedir. Fragmanlara ayrılmamış, mutlak bir tarih şeması yanında gelişen bir diğer unsur ise dil ve kültür unsurudur; bunun için tek kaynak ise Anadolu kültürü ve Türk dili olarak tarif edilmektedir. Kurtuluş Savaşı ise ritüelleri düşünüldüğünde bir “fetih yeteneği” olarak okunabilir.

Benzer şekilde; Kemal Atatürk’ün “Türkiye Cumhuriyeti’ni kuran Türkiye halkına Türk milleti denir.” (İNAN, 1969:18) ifadesi, millet olma sürecini açıklaması bakımından önemlidir. Türkiye cumhuriyeti, sınırları belirlenmiş, üzerinde onun uğruna mücadele verilmiş topraklar olarak tarif edilirken, bu mücadeleye katılan halk da Türk milleti olarak tanımlanmaktadır. Atatürk’ün bu ifadenin ardından gelen açıklamaları, ulus kavramına ilişkin bahsedilen unsurların somut bir örneği olarak karşılanmaktadır:

“Türk milletinin dili Türkçe’dir.

Türk milleti, Asya’nın garbında ve Avrupa’nın şarkında dünyaca tanınmış büyük bir yurttadır. Onun adına Türkeli, Türk vatani, derler.

Türk milletinin her kişisi, birtakım farklarla fakat umum i surette birbirine benzemez... Türk kavmi, çok büyük sahada vücut bulmuş ailelerin birleşerek Sop, ve Sop'ların birleşerek Boy ve Boy'ların birleşerek Öz ve Öz'lerin birleşerek nihayet El'lerin bir merkezde birleşmesiyle büyük bir camia vücuda gelmiştir.

Türklerin aşağı yukarı hep ahlakları birbirine benzer. Bu yüksek ahlak, hiçbir milletin ahlakına benzemez.

Türk milleti, milli hissi; insani hisle yanyana düşünmekten zevk alır. Vicdanında milli hissin yanında insani hissin şerefli yanını daima muhafaza etmekle müftehirdir.” (İNAN, 1969:12)

Erken cumhuriyet dönemi aydınları arasında, millet kavramı üzerine geliştirilen yaklaşımlar, benzer açıklamalarla birlikte, Türk milliliği teması altında birleşmektedir. Bu konu üzerinde teori üretmiş önemli isimlerden Baltacıoğlu'nun bakış açısıyla “millet fikri, tarih fikri, oluş fikri, evrim fikridir.” (BALTACIOĞLU, 1994(a):369) Geçmiş, bugün ve gelecek arasında, birbirine eklemelenen zincirleme bir birim olarak millet, devingen bir yapıya sahiptir. Belleksiz, tarihsiz ya da geçmişsiz millet olmadığı gibi, geleceğe dayanmayan bir millet de düşünülemez. “Arkasını tarihe dayayarak ileriye atılan” (BALTACIOĞLU, 1994(a):370) bir ulus, gelişme ve ilerleme hareketlerini devamlı surette gösterir. Ancak milletteki bu değişim manevi bir değer olarak özelleştirilen kültür ya da gelenek değil, bunların işleyiş biçimleri ya da medeniyetin şekilleridir. Çünkü “kültür ile gelenek millete mahsustur, millidir. Medeniyet milletlerarasıdır. ” (BALTACIOĞLU, 1994(b):247) Millet, kültür unsuru ile tanımlanır, ayırd edilir ve zenginleşirken, medeniyet unsuru ile devamlılığı sağlanır. Kültür ile beslenebilmek için halka gitmek, onu halkın geleneklerinde aramak gerekmektedir.

Başka bir deyişle, medeniyet sistematik bir birikimin sonucu evrensel bilgilerin ışığında ortaya çıkarken, kültür daha dürtüsel bir birikimin ürünü olarak yaşayışa katılır. Milletin özü de burada yatmaktadır. Uluslaşmak için “halka doğru gitmek” kültürle kaynaşmak gerekmektedir. Bu görüşe göre, ideal millet, halkı ile aydınları arasında hiçbir kültürel ayrışma olmayan topluluktur. Çünkü kültürün yapıcı gücü halktadır, aydınlar ise medeniyet taşıyıcılarıdır. Milletin birliği “halka gitmek” ile gerçekleşir. Medeniyet ve kültür dengesi bu şekilde kurularak millileşme ya da “Türkleşme” sağlanabilir. (BALTACIOĞLU, 1994(c):23) Bu durum, Türk ulusçuluğuna karşı genel bakış açısını tarif etmekte ve dönemin girişimlerinin yönünü Anadolu kırsalına, Anadolu insanına ve yaşayışına doğru çevirmektedir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında ortaya atılan, halkçı söylemlerle bir yürüyen, ulus teorileri ile aynı ekseninde gerçekleşen eylemler, bir anlamda “... Anadolu Türklerinin oluşturduğu etnik millete hizalı tümleşik bir teritoryal siyasi topluluk olarak yeniden tanımlayacak şekilde kentlerde (ve bazen de kırsal kesimde) bir dizi modernleştirici toplumsal ve kültürel reformlar” (SMITH, 1999:163-164) olarak ifade edilmiştir. Bu bağlamda mimari en önemli gösterge alanı olarak uluslaşma hareketine dahil olmaktadır. Bu süreçte, kentleri dönüştürme hareketi ve, Nora’nın söylediği gibi “cumhuriyetin hafıza mekanları”nı (NORA, 2006:12) yaratma dürtüsü ile hareket ederek ortak belleğin birikimine katılan monument alanları yaratmak, mimarının yaptırım gücünün kanıtı olmuştur.

Bu noktada Ankara’nın cumhuriyetin ilk yıllarında başkent oluşu sürecinden bahsetmek, Anadolu’nun milli ifadesi konusundaki açılımı genişletecektir. Bir “hafıza mekanları” silsilesi olarak Ankara’nın 1920’den sonra fiziksel inşası, Anadolu mitinin bir yandan kurgulanırken diğer yandan da gerçeğe dönüşmesini eş zamanlı bir biçimde okunur hale getirmektedir. Kent, önce Kurtuluş Savaşı’nın idari merkezi, ardından yeni Türkiye Cumhuriyeti’nin başkenti olmuş, 1930’lara gelindiğinde ise millilik–medenilik kurgusuna dönük hareketin çıkış noktası olarak tanımlanmıştır. Afife Batur’a göre “Ankara’nın başkent oluşu, her şeyden önce siyasi bir karardır. Yeni yönetimin kimliğini ve eskisinden farklılığını belirten, yaptırım gücünü adlandıran bir edimdir. Kozmopolit, monarşiye bağlı ve Osmanlılık imgesiyle bütünleşmiş İstanbul’dan İç Anadolu’ya geçiş, aynı zamanda devrimci ve radikal bir tavır ve ideolojik bir karardır. Çünkü dünya kenti olmuş bir İstanbul veya o günlerde çokça önerilen ve geçmişlerinde büyük kent dönemleri yaşamış bir Konya, Kayseri, Sivas vb. karşısında Ankara, tarihi önemi ve kimliği kurtuluş Savaşı ile başlayıp onunla bütünleşen tek kenttir.”(BATUR, 1984(a):1384) İdeolojik kimliği çerçevesinde kent, modern ulusal kimliğin oluşmasında en önemli kaynak olarak kodlanmaktadır. “Cumhuriyetin modernleşme projesinin bir kentsel mekan içinde görünür temsili” (TAK, 2007: 239) olarak Ankara, uluslaşma ekseninde önemli yere sahiptir. Yeni Türkiye’nin ideal yüzü olarak kent, Anadolu’nun bir micro-cosmos örneği konumundadır. Cumhuriyetin ilk yıllarında hızla modernleşen Ankara, bir yandan da kentsel ve kurumsal özellikleriyle “milli”leşmektedir. Burada belirtilmesi gereken şudur: Bu inşa eyleminin, her ne kadar Anadolu’nun bütününe referans vermesi amaçlansa da, kentsel gelişmelerde izlenen yol ile kırsaldaki faaliyetler

farklı olmuştur. Teoride, modernleştirici ve millileştirici uygulamalar her iki dokuyu da kapsamıştır, fakat kırsala yaklaşım daha romantik, daha nostaljik arayışlar çerçevesinde gelişen “kültürel özü bulma” idealleri ile birlikte biçimlenmiştir.



Şekil 2.1 : Kentsel Ankara’nın Gönürüşü, Atatürk bulvarı, 1938 (ÜSTÜN, 1938) .

Gellner’e göre ulus fikrini yaratan bu nostaljik duygudur ve, “temelde siyasal birim ile ulusal birimin çakışmalarını öngören siyasal bir ilke” olarak tanımlamaktadır.(GELLNER, 1992:19) Başka bir deyişle, ulusu inşa etmek toplumsal çabalarla birlikte birbirinden farklı birçok disiplin içinde ifade bulmuş bir eylem biçimini almaktadır. Erken cumhuriyet dönemindeki girişimleri de bu yönde değerlendirmek gerekmektedir. İdeolojik altyapının temelini oluşturan ulusçuluk fikri, duygusal boyutunun dışında da gelişen, ülkenin en uç noktalarına kadar sızabilecek bir akışkanlıkta gerçekleşmesi hedeflenen bir idealdir. Anadolu kırsalı, siyasal kaygıların dışında, kültürel ve sosyal kaygılarla da işaretlenirken, kitlesel bir millileşme hareketinin yanında, kitlesel bir kalkınma gücü yaratma isteği ile şekillenmiştir. İdeolojik boyutlarda gelişen ulusçu yaklaşım, erken cumhuriyet döneminin bütün şantiyelerinde sürdürülen inşanın en temel harekete geçirici, birleştirici gücü olarak değerlendirilmektedir.

Sonuç olarak, “Türkiye’nin erken cumhuriyet tarihi, cumhuriyet liderlerinin, aydınlarının ve sanatçıların simgeler, ritüeller ve aralarında mimarinin de bulunduğu mekansal pratikler yoluyla ulusu nasıl yaratıcı bir hevesle hayal etmiş olduklarına dair çok miktarda kanıt içerir.” (BOZDOĞAN, 2002:262) Bu çerçevede milliyet unsurunun siyaset programı dahilinde kurgulanması, bütüncül girişimlerin bir ayağını oluşturmaktadır. Geçmişten bugüne uzanan tarihsel bağın tanımlanması, Türk ulusunun “var oluş” fenomeninin anlamını güçlendirme tutumu olarak kavranmalıdır. Anadolu bu tutum içinde mitin ebedi noktaya ulaştığı varış yeri olarak metaforlaştırılmıştır.

2.2.2 İdeolojinin Temellendiği Yer Olarak Anadolu

Mardin’e göre ideoloji kavramı tamamen toplumsal bir olgudur. Herkesin yaşadığı toplum içindeki kişilerle paylaştığı ve ortak değerlerle şekillenmiş bir “toplum haritası” vardır. Toplum içindeki bireyler bu haritanın önderliğinde bir aradalık durumunu hayata geçirirler. Ancak, belleklerde yaşayan “toplum haritası”nın taşıdığı anlamlar esnektir ve kuşaktan kuşağa aktarılan simge depolarından beslenerek gelişir, değişir. Bu simge sisteminin işleyiş biçimi “kültür” olarak ifade edilmektedir. İdeoloji ise kültür ile direkt olarak ilişkilidir. Bu “geleneksel ‘toplum haritaları’nın modern çağlarda faydalarını yitirmelerinin sonucudur: yeni bir ‘toplum anlamları haritası’ türetme çabası”dır. (MARDİN, 1976:7) Başka bir deyişle “İdeoloji büyük çapta simgesel düşüncenin hayatımızdaki öneminden çıkan, ona dayanan bir görüngüdür (fenomendir).” (MARDİN, 1976:83)

Gelişme yolunda olan ülkelerin oluşturduğu ideoloji fikri ise, aydınlarının Batı tarihi konusundaki analizlerinin sonucundan doğar. Batı toplumlarındaki işlevsel kopuşların sınıf farklılıkları yarattığı farkedilmiştir ve bu sebeple, toplum içindeki kutuplaşmalardan doğan kavgalar önemle işaret edilir. Oluşacak yeni toplum strüktüründe ise eskiye ait bölünmelerin de ortadan kalkması gerektiği savunulmaktadır. Sonuç olarak ortaya çıkan ideolojiler, milliyetçi ekseninde de gelişme gösterir ve birbirinden ayrı düşmüş gruplar bu eksen üzerinde toplanır. Diğer yandan, modern toplumların karşı karşıya kaldığı sınıf çatışmasını önlemek için sosyal fikirler çevresinde gelişen bir eksen daha oluşturulmuştur; halkçılık ideolojisi pekiştiren bir unsur haline gelmektedir. Her iki ekseninde; yani milliyetçilik ve sınıfsal ayrılmaya gitmeyen bir gelişme izleği çizen halkçılık üzerinde gelişen düşüncenin

ilk kez sistemli biçimde ortaya atılması ise Kemalizm ile gerçekleşmiştir. (MARDİN, 1976:98)

Devrin hakim ideolojisi olan Kemalizm'in iki bileşeni olan halkçılık ve milliyetçilik fikirleri pozitivist bir yaklaşım içinde şekillenmektedir. Farklı sınıfların birbiriyle çatışmalarının yerine daha bütüncül ve tekil amaçlarda bir araya gelecek toplum tarifi, halkçılık kavramı çerçevesinde anlam bulmaktadır. Milliyetçilik ise halkçılık fikrinin ortaya koyduğu toplayıcı etki ile özdeş bir etki içinde değerlendirilmektedir. Ancak ondan farklılaştığı bir nokta vardır: milliyetçilik diğer toplumlara karşı tutumu belirleyen ideolojik bir unsur olarak okunmaktadır. Bununla birlikte, "devletçilik" de halkçılık perspektifi içinde değerlendirilmekte, sınıfsal ayrışmanın var olmadığı tekil bir toplumun iktisadi politikası olarak görülmektedir. (TİMUR, 1971: 196-206) Başka bir deyişle, ideolojik boyutuyla 1930'larda "halkçılık ilkesi devletçiliğe yol açtığı gibi, milliyetçilikle de desteklenmiştir. Bütün bunlar pozitivist bir espri tabanında yer alan 'ahenk içinde bir toplum' fikrine uygun düşen gelişmelerdir."(TİMUR, 1971:206)

Tek parti rejiminin dayandığı bu temel, Ziya Gökalp'in halkçılık düşüncelerini kaynaklandığı Durkheim¹'ci dayanışma sosyolojisini işaret etmektedir. Türkiye'de savunulduğu gibi, halk farklı sınıfların bir araya gelmesiyle değil, sosyal hayatın işleyişi için farklı iş kollarına ayrılmış ancak tek bir amaç için hareket eden, birbiri ile dayanışma içinde olan gruplardan oluşmaktadır. Bu solidarist strüktür içinde ayrı sınıflar olmadığından ayrı partilere de gerek yoktur. Böylece tek parti sistemi ile devlet bir bütün oluşturmaktadır. Bu dönemde Cumhuriyet Halk Partisi'nin yeniden örgütlenmesi süreci başlamıştır. 1931 yılında toplanan kurultayda ilk kez parti programı oluşturulmuştur. Bu programda iki yeni ideolojik unsurdan resmi olarak söz edilmektedir. Bunlar devrimcilik ve devletçiliktir. Yukarıda bahsedildiği gibi devletçilik ilkesi ve halkçılık ilişkilendirilirken, yeni bir halkçılık yorumu ortaya çıkar. Bu yorum Recep Peker'in ünlü sloganı "halka rağmen, halk için"(TEKELİ, ŞAYLAN, 1978, aktarıyor; PEKER, 1936) ile devrimcilik fikrini de içine

¹ Gökalp'in halkçılık felsefesinin biçimlendiği temel görüşün kuramcısı Durkheim, ilk olarak Auguste Comte'un kurmuş olduğu sosyoloji bilimini, kendi dayanakları üzerinden biçimlendiren felsefecidir. (bknz. Jones, R. A., 1999. The Development of Durkheim's Social Realism, Cambridge University Press.

almaktadır. Kontrollü bir mekanizma gibi işleyecek olan bu sistemde, devrimcilik ve halkçılık anlayışlarının total bir kavrayış içinde ele alınmasının mantıksal sonucu olarak, halkçılık unsurunun kültürel niteliği belirlenmiştir. Dönemin halkevlerinde gerçekleştirilen faaliyetlerde folklör araştırmaları ile birlikte toplumun kültürel özelliklerini saptama ya da kodlama ve bir senteze ulaşma amacı, bu yaklaşıma açıklayabilir. (TEKELİ, ŞAYLAN, 1978:79-81)

Bu düşünce biçimini 1930'ların devlet ideolojisinin şekillendiği ve kendine meşruiyet alanı yarattığı farklı girişimler üzerinden değerlendirmek gerekmektedir. 1931 yılında kurulmasına karar verilen "Halkevleri" Kemalist inkılapların yeterince ulaşmadığı düşünülen kitlelere yönelik bir girişim olarak tanımlanmıştır. Bu sebeple Halkevi politikaları çerçevesinde Kemalist ilkeleri yaymak en önemli amaç haline gelir. "Halka rağmen, halk için" ilkesi ile çalışacak olan kurum, halkın özlemlerini devlete taşımayı hedeflemenin yanında, Cumhuriyet Halk Partisi örgütlenmesine denk olarak köylere kadar ulaşacak bir sistem kurup, Cumhuriyet devrimlerinin toplumun her yerine nüfuz etmesini sağlamayı öngörmektedir. Halkevlerinin amaçları arasında, kitleleri Kemalist rejime doğru yönlendirmek ve ilerleme politikaları çerçevesinde dönüştürmek fikirlerinin dışında, aydınların da halka doğru yönelen hareketi yer alır. "Yetişkinler için eğitim merkezleri" olarak tanımlanan halkevleri, gerçek bir millet olmanın aracı olarak görülmektedir. Anadolu'nun büyük illerinde ve ilçelerinde açılan merkezler ile yerel kültüre yönelik veriler toplanırken, halk ile aydınların, şehirlilerle köylülerin karşılaşmasından doğan bir etkileşim zemini oluşmaktadır. Halkevleri her iki kesim arasındaki yabancılaşmayı ortadan kaldıracak bir "köprü" işlevi görmektedir. Bu dönemde ortaya atılan köycülük söylemi ve köye yönelik eylemler bütünü ise bu "köprü"nün en temel ayaklarından birisini oluşturmaktadır. (TEKELİ, ŞAYLAN, 1978:83; KARAÖMERLİOĞLU, 2006:56-60)

Köye ve Köylüye yönelik başlatılan girişim halkevlerinin "köycülük kolları" çerçevesinde örgütlenmiştir. Bu alt kurum köylülerin sanat ve zanaat faaliyetleri içinde toplumsal ve kültürel açıdan gelişmesini sağlamak, köylerin yerleşimine yönelik müdahalelerle yaşanan çevrenin modernlik boyutlarında dönüşümüne katkıda bulunmak gibi unsurlar için çalışmaktadır. Köycülük kollarının çalışma biçimi köy gezileri şeklinde gerçekleşir. Bu geziler sayesinde coğrafi ve kültürel

bakımdan ayrı olan bu iki kesim birbirini tanıyacak ve tamamlayacaktır. Seçilen örnek köylerde gerçekleşen etkinliklerle sosyal yönden gelişecek olan Türk köylüsü ile şehirli arasında kaynaşma sağlanacaktır. (ÇEÇEN, 1990:127)

Köy gezilerinde toplanan bilgiler “Köy Tetkikleri” başlığı ile halkevlerine ait basımevlerinde yayınlanmaktadır. Bu tetkikler köyün coğrafi özellikleri, tarihi, kültürel, sosyal, ekonomik durumu ile birlikte “sıhhi” durumu çerçevesinde oluşturulmaktadır. Köyün kültürel, sosyal ve ekonomik aktiviteleri üzerinde diğerlerinden daha fazla durulmakta ve bu konularda öneriler üretilmektedir.

“Köyde halk tatil günlerini sokaklarda, odalarda, kahvelerde kuru laflarla geçirmektedir. Bütün vesaitsizliğe rağmen senede iki üç defa mektepte konferanslar, temsiller verilmektedir. Belediye tarafından halkın istifadesi için okuma odası yaptırılır, gazeteler, mecmualar, risaleler getirtilirse hem halk okuma zevkini almış olur ve hem de burada umumi hasbihaller, zaman zaman öğretmenler ve gençlerin kabiliyetleri tarafından konferanslar ve temsiller verilebilir. Bu suretle halk, yeniliğe asri telekkilere alışmış olur.” (ÖZEN, 1941:6)

Köy öğretmeni Hulusi Özen’in kaleme aldığı Genezin köyü tetkiklerinde buradaki halkın yaşayışına dair bütün niteliklerden bahsedilmektedir. Düşün oyunlarından, tarım ve zanaat faaliyetlerine kadar köylünün profili çizilmektedir. Köylünün sosyal ilişkileri, boş zamanlarında nelerle uğraştıkları da Özen’in tetkikleri arasında yer almaktadır. Sistematik bir analiz sonucu köye ve köy halkına ilişkin veriler toplanmaktadır.

Derlenen köy tetkiklerinin dışında, dönemin öncü yayınları da köycü söylemi besleyecek teoriler üretmekte, ortaya atılan fikirler ile bu konudaki çalışmalara katkı sağlamaktadır. Bu noktada halkevlerinin yayın kuruluşu olan “Ülkü” dergisi, ve “Köycüler Bölümü”nde yer alan Abdullah Ziya ve Nusret Köymen’e ait metinler önem taşır. Bu metinler daha çok köyün dönüşme ve değişme ihtiyacı üzerinde yoğunlaşmaktadır. Özgün niteliklerle kültürel mirasın biriktirildiği bu yerler, (milletine ait niteliklerin farkında olmayan köylüler ile birlikte) milli bilinç unsuru altında şekillendirilmelidir.

“Öyle kardeşlerimiz vardır ki, kendi dillerini unutmuşlar başka dille konuşurlar. Öyle vatandaşlarımız vardır ki, kendilerine Türk deseniz hakaret sayarlar. Biz bu köylerimizi yapmağa, bu kardeşlerimizi konuşturmağa, giydirmeye, bizim gibi yaşatmaya mecburuz.” (ABDULLAH ZİYA, 1933(b):40)

Başka bir metinde ise, köyü biçimsel ve düşünsel anlamda şehirden farklı bulan Abdullah Ziya, bu dokuyu kentin karşı kutbuna yerleştirir ve popülist bir tavır içinde yerellik, millilik unsurları ile kırsalın gelişimini kendi parselinin içinde inşa eder.

“Hulasa köylüyü köyüne bağlayacak her şeyi köyünde olmalıdır, aksi takdirde köylü kendisine verilmeyen bu hakları aramak için şehirlere hücum edecektir. Vay o şehirlerin haline.” (ABDULLAH ZİYA, 1933(b):38)

Bu satırlarda, köyün modernleşme projesine katılması amacının aslında başka bir yüzü görülmektedir. Sosyal faaliyetler içinde modernleşen köylülerin yaşam alanının sınırı keskinleştirilirken, kurgunun bir taraftan bu sınırın aşılmasında için neler yapılabileceği sorusuna da yanıt aradığı anlaşılar. Anadolu kırsalını örnekleyen, onu milli olanla eş tutan, öze dönük bir söylemin altında ütopyacı bir tavır gelişmektedir. Ancak Abdullah Ziya’nın ütopya alanı Anadolu kırsalında öbekleşen ve kent modernleşmesinden ayrı ilerleyen bir zemini işaret etmektedir.

Bu konuda Nusret K. Köymen’in köycülük kavramına yaklaşımı da önemlidir. “Köycülük Esasları”nda Köymen 19. yüzyıl sonunda ve 20. yüzyıl başlarında odak noktası haline gelen şehirlerin yerini artık köylerin alması gerektiğini savunmakta ve her ikisinin de birbirine tezat olgular olduğunu vurgulamaktadır. “Şimdiye kadar dünyaya hakim olmuş olan şehir görüşünün karşısına bir köy görüşü çıkmaktadır.”

“Köyle şehri ayıran umumi yaşayışları ve işleri, ‘fonksiyonları’dır. Köy harsi, içtimai, iktisadi, sınai ve idari sahalardaki istihlal, istihlak, hizmet ve faaliyet münasebetleri esas itibariyle, kendine yeten ve kendi çevresini geçmeyen, bir memleket **nüvesi**dir. Şehir ise coğrafi, harsi, içtimai ve iktisadi bir yakınlık arzeden birçok köylerin bulunduğu bir memleket parçasının, yerini tayinde coğrafi şartlar amil olan, idari, harsi, içtimai, iktisadi, mali ve sınai **merkez**idir. Bu itibarla kendi için değil, ‘etraf’ı için vücut bulan şehirlerde birçok münasebet ve temasların lüzum gösterdiği hizmetler toplanmaktadır.” (NUSRET KEMAL, 1934:12)

Nusret Kemal’in görüşüne göre köy özün şekillendiği bir “nüve” şehir ise bunların bir araya gelmesinden oluşan, daha karmaşık yapıya sahip olan bir “merkez” olarak tanımlanmaktadır. Kendi zaruri ihtiyaçlarını karşılayabilen, bunun için “en lüzumlu hizmetleri yapan tamam bir memleket vahidi” olarak köy topluma ait bir çerkirdektir. “Köyde herkes kendi toprağının ve evinin sahibidir, iktisadi istiklaline tamamiyle maliktir.” Şehir ise, “bir mıntıkanın köyleri arasında bir idare, kültür, iktisat ve maliye, sanayi, eğlence, dinlenme, tedavi merkezi”dir. (NUSRET KEMAL, 1934:22 - 23) Farklı işlevlere bölünmüş köy ve kentin birbirinin içine

sızmadan var olması gerektiğini savunan Nusret Kemal, ancak iki olgu arasındaki “uçurum”un yok edilerek bütüncül bir medeniyete ulaşılacağını vurgulamaktadır. Ona göre “köylü bu uçurumu atlayacak kudrette değildir.” Bu sebeple şehirli aydınlar, köycülük ülküsünü kırsaldaki halka taşıyarak, halkın bu esaslar çerçevesinde teşkilatlanmasını sağlamalıdır.

Köy konulu başka bir makalede “ümmilikle mücadele için köy kampları”nın kurulmasından bahseden yazar halkevlerinin köycülük kollarındaki faaliyetlere benzer bir başka girişim üzerinde durarak önerisini şöyle açıklamaktadır:

“Mesela: Tatil aylarında, şehir kenarlarında kamp kuran, avarelikten canları sıkılan, kahvelerde pinekleyen mekteplileri seferber edip köylere gönderemez miyiz?

Kamplarını köylerde kursunlar ve her okuma yazma bilen mektepli bir ümmi köylüye okumak ve yazmak öğretmek mecburiyetinde olsun. Bu vazifesinde muvaffak olanlara ümmilikle mücadele madalyaları dağıtılarak bu işe ideol bir mahiyet de verilebilir.

Bu sayede şehir çocuğu, köylülerimizi ve köylerimizi tanıyacak; köylülerimiz şehirli gence ısınacak. Köy ile şehir arasında bir kanal açılmış olacak.

Şehirli genç, üstüne aldığı içtimai vazife ile inkılabı daha iyi benimseyecek. Evvelce hazırlanması lazımgelen vahdetli bir programla köylerde tertip edilecek müsamereler, konferanslar, oyunlar, spor, idman şenlikleri, gramofon, radyo, fotoğraf hatta sinema gibi köyün yabancı olduğu kültür vasıtaları köyün durgun ve geri muhitini devasa bir motor gibi harekete getirecek.

Hele kamplarda birkaç muallim, ziraatçi, doktor da bulunursa köyün yalnız okuma yazma vaziyetinde değil, sıhhat, ziraat, hayvan bakımı işlerinde de bir değişiklik doğacak.

Kısaca köy kampları inkılap kampları olacak.” (ANON., *KADRO*, 1932:42-43)

“İnkılap kampları” olarak tanımladığı bu uygulamanın her iki taraf için de dönüştürücü etkisi önemlidir. “köy ile şehir arasında açılacak kanal” kentler ile köyler arasındaki farklılığın çözülmesine yardım edecektir. İlginç olan bu çözülmenin aynılaşıma, özdeşleşme olarak değil, birbirini ötekileştirerek, kendilerini şehirli ve köylü olarak tanımlayarak kurulan bir ilişki üzerinden gerçekleşecek olmasıdır.

Burada, yukarıda sözü edilen 1930’ların halkçılık ve devrimcilik ilkelerinin sentezinden doğan köycü yaklaşımlarının yanında, devletçilik ve halkçılık ilkelerini bütünleştiren yeni ideolojik yorumu da değerlendirmek gerekir. Devletçilik unsuru ekseninde hareket edecek ve bu yolla geniş halk yığınlarına ulaşabilecek çoğulcu bir ideoloji kurgulanmaktadır. “Kadro Hareketi” olarak cumhuriyet tarihine geçen bu

girişim kırsala kattığı anlam bakımından çalışma için önem taşımaktadır. “Dünya iktisat bunalımının, Türkiye’yi yeni bir rejim aramasına ittiği bir dönemde, Kadro mecmuası etrafında toplanan, daha çok eski marksistlerin oluşturduğu bir küçük grubun, Türk devrimi için ideolojik bir çerçeve kurmaya dönük çabaları ilginçtir. Kadrocular, kuram ve ideoloji bağlantısını kurarak Cumhuriyetin ideoloğu olma rolünü benimseyen ilk gruptur.” (TEKELİ, ŞAYLAN, 1978:83)

Kadrocuların cumhuriyet ideolojisini kuram ve eylem unsurları çerçevesinde açıklanabilir ve uygulanabilir hale getirme çabası önemlidir. Ekonomik buhranın hakim olduğu dönemde milli kurtuluş hareketinin yalnızca siyasi bir etkinlik değil aynı zamanda ekonomik bir etkinlik olarak sürdürülmesi ve halkın kendini kalkındıracak güce ulaştırılması gereklilikleri savunulmaktadır. Bu kalkınma hareketinin ideolojik yolu ise devletçilik ilkesinden geçmektedir. Farklı sınıflara ayrışmadan, topyekün bir ilerlemenin gerçekleşmesinde devletin rolü büyüktür. “Bunun için bizde devletin ilk vasfı, ne bir sınıf ne de dar bir menfaat zümresi namına olmayarak gerek milli, gerek beynelmilel şartların icap ettirdiği gibi ve bu icapların hududunca milli iktisat hayatının seyrine müdahaleci olmasıdır. Bizde devlet, millet hem mümessili, hem organizatörü, yani millet içinden doğan fakat milli hayatı fiilen sevk ve idare ederek, büyük iktisat terakümelerini millet namına yaratan ve millet namına benimseyen bir teşkilat olacaktır.” (ŞEVKET SÜREYYA, 1932:109)

Kadrocuların amaçları ekonomik buhranın ardından yaşanan gelişmeler sebebiyle kapitalist sisteme alternatif oluşturacak, hem kuramsal hem de uygulanabilir yeni bir sistem yaratmak olmuştur. Kadro dergisinde yayınlanan iktisat konulu makaleler bu sistemi açıklayan örnekelerdir. Özellikle İsmail Hüsrev Tökin’in kaleme aldığı “Milli İktisat Tetkikleri” başlıklı yazılar, Türkiye’deki ekonomik sistemin çözümlenmesine, analiz edilmesine yönelik açıklayıcı metinlerdir. İktisadi kaygılarla birlikte siyasi, toplumsal ve ideolojik kaygıların da tetiklediği “köylünün kalkındırılması sorunu” ve ardından gelen bir öneri olarak “toprak reformu” Kadro’cuların üzerinde durduğu konulardır. “Halkçı” bir reform olarak tanımlanan toprak reformu “Türk köylüsünü topraklandırmalı; fakat nasıl?” sorusuna yanıt olarak ortaya çıkmaktadır. İsmail Hüsrev Tökin “halkçı reform” kavramını şöyle açıklamaktadır:

“...halkçı toprak reformunda, şahsi mülkiyetlerin tasfiyesi yerine, her köylü vatandaşın toprağına sahip kılınması davası asıldır. Maksat bir taraftan milli bütünlüğün teessüsüne mani olan ve ilerde bu bütünlüğün bakasını tehdit edecek bir inkişaf seyri takip eden içtimai kutuplaşmanın tesirlerini kaldırmak, diğer taraftan da köylüyü toprakla alakalandırarak zirai istihsalin rasyonelleşmesini ve dolayısıyla milli gelirin yükselmesini temin etmektir. Bunun için biz, milli bütünlüğü, milli iş birliğini hedef tutan Türk inkılabının toprak reformunu ancak köylüyü topraklandıran halkçı bir reform olarak kabul ediyoruz.” (İSMAİL HÜSREV, 1933:33)

Sınıf farklarının ortadan kalktığı, feodal yapının çözüldüğü bir sistemle sonuçlanması amaçlanan bu girişim, sözü edilen ideojik yapının toplumun heryerine sızmasını ve yaşanır hale gelmesini de hedeflemektedir. Köylünün kalkındırılması topraklandırılması ve üretime katılması, ideolojinin uygulama alanı oluşturması bakımından önemlidir. Başka bir deyişle Anadolu köylüsü ve onun kültürel, sosyal ve ekonomik profili toplumun tamamı içinde başat rol oynayan, temel hareket noktası olarak görülmektedir.

Mardin’in ideoloji tanıma geri dönecek olursak, kavramın simgesel birikimlerden beslenen bir bütün olduğunu tekrar söylemek yanlış olmaz. Bu bağlamda Anadolu, ideolojinin zeminini dolduran en önemli simgesel unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Halkçılık ve onun kapsamında ya da ondan bağımsız olarak tanımlanan alt başlıklar ile şekillenen sistematik düşünce, itici gücünü Anadolu’dan almaktadır. Anadolu halkına doğru yönelen ve milli temalarını bu coğrafyada arayan düşünce sistemi içinde ideoloji şekillenmektedir.

Sonuç olarak, erken cumhuriyet döneminin kırsalı tarifi, bir taraftan, ideolojinin kimlik göstergesi olarak objeleştirilip hareketin doğuş noktası olarak işaretlenirken, diğer taraftan, yeni rejimin uygarlaşma hareketinin temsiliyet alanı olarak bir ön kabul içinde değerlendirilmektedir. Başka bir deyişle, kır insanı ve kır yaşamı milli unsurlar çerçevesinde idealize edilmekte, modernite projesindeki yeri çizilen sınırlar ile sabitlenmektedir. İdeolojik yaklaşımın ürünü olarak Anadolu kırsalına yönelişe dair eylem alanı, düşünsel etkinliklerden çok mimarlık ve sanat hareketleri ile birlite kurumsal alandaki radikal dönüşümlerle hayata geçirilmiştir. Bu etkinlik alanı, daha geniş bir perspektif içinde “Kurumsal Etkinlikler”, “Sanat Söylemi Olarak Anadolu” ve “Mimari Etkinlikler” başlıkları altında özelleşeceğinden, burada köycü söylemin

ve kırır başat noktaya taşıyan ideolojik yaklaşımın özünü ifade eden örnekler yeterli görülmüştür.

2.2.3 Kurumsal Etkinlikler

Bir önceki bölümde tartışıldığı gibi, Erken cumhuriyet döneminde Anadolu'ya inşacı yaklaşım özünde ideolojik formüllerle ifade bulmuş ve bu tarafıyla pratik bir zemin oluşturmuştur. Bu öngörülerden beslenen eylem programları, kendi dinamikleri içinde, ilerleme tezahürüne yönelik kurumsallaşma hareketleri ile şekillenmiştir.

Bu dönemde Anadolu'yu merkezine alan kurumsal etkinlikler içerisinde iki eksen bulunmaktadır: Birincisi; ulusun inşası sürecini pekiştirmek ve “misak-ı milli” fikrinden itibaren Anadolu'nun aidiyetini bilimsel ölçekte de meşrulaştırmak hedefi ile gerçekleşen eylemlerdir ve Türklüğün kanıtlarını Anadolu topraklarında temellendiren ipuçlarından yola çıkarak gelişen dil ve tarih tezleri ile birlikte bunları destekleyen arkeoloji çalışmaları kapsamında gelişmiştir. Bu ekseni örneklemeleri sebebiyle bölümde, “Ankara Arkeoloji Müzesi (Anadolu Medeniyetleri Müzesi)”, “Türk Tarih Kurumu” ve “Türk Dil Kurumu” alt başlıklarına yer verilmektedir.

İkinci eksen ise, 1930'ların inşa programının bir parçası olarak devletçi kalkınma girişimleri ile desteklenen ve sanat mimari eğitim etkinlikleri ile şekillenen Anadolu kırsalına yönelik temel yaklaşımın 1940'ların başında hümanist bir hal almasıdır. Radikal bir eğitim sistemine oturtulması ile sonuçlanan erken cumhuriyetin “köycülük” söylemleri, 1950'lerin estetik kültürdeki Anadolu hümanizmini tetiklemiştir. Bu bağlamda Köy Enstitüleri “Anadolu Aydınlanması” hareketinin başat noktası olarak yorumlandığından “Kurumsal Bir Etkinlik Olarak Köy Enstitüleri” başlığı altında bölüme dahil edilmiştir.

Her iki eksenin bütünlüğünden doğan temel yaklaşım Anadolu kırsalında dönüştürücü etkiler başlatmıştır. Bununla birlikte Halkevleri, eğitim enstitüleri, devlet konservatuvarları da merkezine Anadolu'yu; Anadolu insanını ve kültürel nosyonlarını alan kurumlar olarak çalışmalarını sürdürmüşlerdir. Ancak bu kurumlar kentlerde ya da büyük kasabalarda temellenmişler, çalışmalarını bu ortam içerisinde şekillendirmişler ve Anadolu kırsalına tematik gözlüklerle bakmışlardır. Bu bölümde incelenecek olan kurumsal etkinlikler, Anadolu'ya yönelik tematik bakış açısının

teorik altyapılarını hazırlayan dil, tarih ve arkeoloji çalışmaları ve bu topraklarda hümanist bakış açısının geliştiği bir uygulama alanı olarak köy enstitüleri ile sınırlandırılmıştır.

2.2.3.1 Ankara Arkeoloji Müzesi (Anadolu Medeniyetleri Müzesi)

Osman Hamdi Bey ile başlayan müzecilik faaliyetleri Cumhuriyet döneminde de benzer bir politika çerçevesinde devam etmiştir. Ancak erken cumhuriyet döneminin karakterini yansıtacak nitelikteki ilk müze 1921’de dönemin kültür müdürü Galip Bey tarafından Ankara Kalesi’nin “Akkale” burcunda kurulmuş, 1923 yılında “Ankara Arkeoloji Müzesi” adını almıştır. Başkent Ankara’da bir “Eti” müzesi oluşturma fikrinden doğan hareketle daha önce farklı şehirlerdeki depolarda ve müzelerde toplanmış olan eserler buraya getirilmiştir. Eser sayısı arttıkça daha büyük bir sergi ve depolama alanına ihtiyaç duyulduğundan Mahmut Paşa Bedesteni ve Kurşunlu Han müze mekanı olarak önerilmiştir. 1938 yılında başlayan restorasyonla iki yapının müzeye dönüşme süreci başlamıştır. (TEMİZER, 1966:1) 1968’de tamamlanan restorasyonun ardından “Ankara Arkeoloji Müzesi” “Anadolu Medeniyetleri Müzesi” haline gelmiştir.

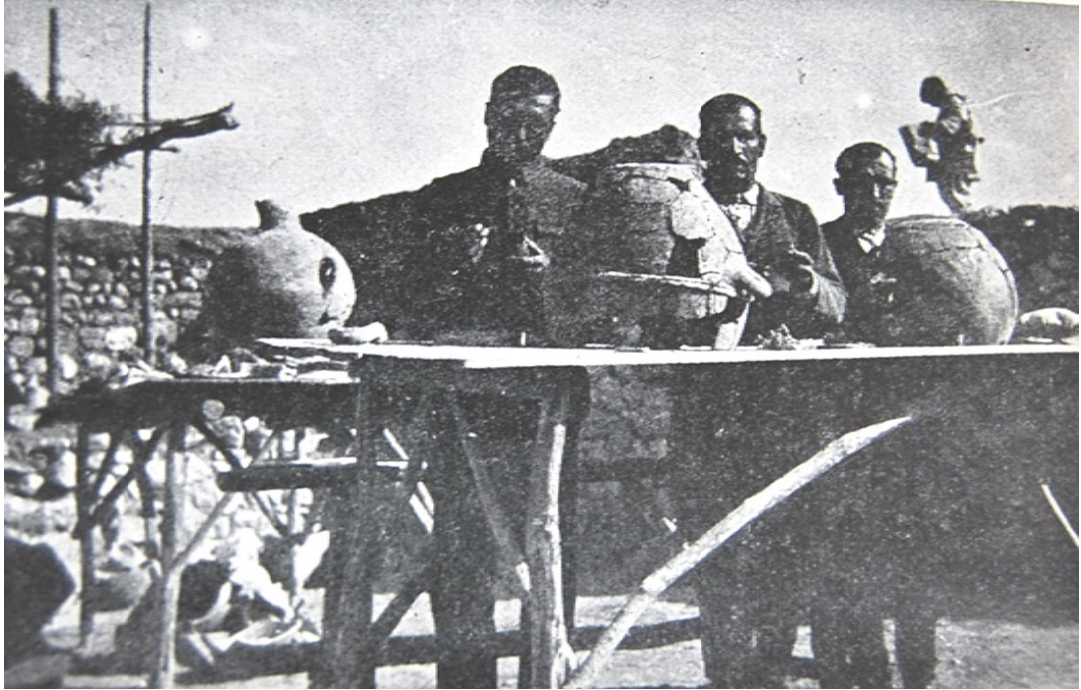
Bu süreç içinde Ankara Arkeoloji Müzesi’nin erken cumhuriyet dönemi boyunca çalışmaları, belirli öngörülerin ışığında gelişmektedir. Anadolu’daki arkeolojik kazılar devlet tarafından desteklenmekte ve buluntular üzerinde yapılan araştırmalarla bu topraklardaki kültürel birikime eklenmenin gerekçeleri aranmaktadır. Bir anlamda Anadolu’nun neolitik medeniyetleri, İmparatorluğun tarihi referansını silerek çağdaşlaşma ile uluslaşmayı aynı potada eriten ilerleme hareketini güçlendirmek ve batı uygarlıklarının tarih çizgisinin en başına eklenmek için kültürel bir bağ içine yerleştirilmektedir. (BİLSEL, 2007:224)

Ankara Arkeoloji Müzesi’nin kurumsal anlamdaki rolü, 1930’lardaki tarih ve dil tezlerinden beslenen ortamda, çalışmaların belgelenmesi ve duyurulmasına yönelik girişimlerle de pekişmektedir. Anadolu ile kurulan “kültür bağı”nın tarih, arkeoloji ve etnografya verileri ile beslenmesini örnekleyen, “Türk Tarih, Arkeologya ve Etnografya Dergisi” arkeolojik kazıların bilimsel ölçekte belgelenmesi ve raporların dünyaya duyurulması açısından önem taşımaktadır. 1933 yılında yayınlanmaya başlayan derginin ilk sayısında Reşit Galip, Anadolu’yu

“arkeolojik araştırma bakımından daha el sürülmemiş denecek kadar bakir bir hazine” olarak nitelemektedir. “Bu dergi ... atikiyat işlerini daima gözde tutmak, yerli ve yabancı bütün alakadarlar arasında bir irtibat vasıtası olmak, memleketimizdeki tarih, arkeologya, etnografyaya müteallik kaydetmek ve aynı zamanda memleket dışına bildirmek maksatları ile” hareket etmektedir. (GALİP, 1933(b):4)



Şekil 2.2 : “Alacahöyüğü ünlendiren kral mezarlarından çıkan ilk altın kabza, onu bulan Türk işçisinin elinde” (CUMHURİYET, 1938) .



Şekil 2.3: Alacahöyük Kazısından, “Alacahöyük Hafriyatı: Çanak onaran ustalar”; ya da tarih öncesi dönemle kurulan bağın bir unsuru olarak “çanak onaran Türk ustalar” (CUMHURİYET, 1938) .

Bu verilerin eşliğinde Ankara Arkeoloji Müzesi'nin kurumsal anlamdaki işlevi cumhuriyetin ilk yılından itibaren devletin başkentinde toplanan eserlerin metoforik ifadeleri ile biçimlenmektedir. Ankara'da merkezi bir Hitit müzesi kurulması fikri bu metoforik ifadelerin en başat noktasıdır. Buranın coğrafi yönden Hitit uygarlığının merkezinde yer alması dönemin tarihçileri, arkeologları ve hatta ideologları için heyecan vericidir. Yeni Türk devletinin başkenti ile Anadolu'nun önemli bir medeniyetinin başkentinin çakışması, Türk ulusunun Anadoludaki medeniyet kuruculuğunun bir ön-görüntüsü olarak yorumlanmaktadır. Hitit uygarlığının Türklerin ataları olduğu varsayımı ile pekişen düşünce, Anadolu halkını bu medeniyetin doğal mirasçıları olarak görülmesine ve dolayısıyla bu topraklar üzerindeki hak iddalarının güçlenmesine sebep olmaktadır. (BOZDOĞAN, 2002: 263.) Bunun sonucunda, dil ve tarih tezleri etnografya ve arkeoloji çalışmaları ile birleşerek, Anadolu'nun hem kültürel hem de tarihsel bir haritasının oluşturulmasını sağlamıştır. Ankara Arkeoloji Müzesi'nin erken cumhuriyet döneminde kurumsal faaliyetler bağlamındaki rolü bu bütüncül etkiyi yansıtması olmuştur.

2.2.3.2 Türk Tarih Kurumu

Nisan 1930'da Türkocağı Merkez Heyetine bağlı olarak “Türkocağı Türk Tarihi Tetkik Encümeni” adını alan kurumun, kurucu üyeleri arasında Yusuf Akçura, Halil Ethem Eldem, Afet İnan, Reşit Galip, Samih Rifat ve İsmail Hakkı Uzunçarşılı gibi önemli tarihçiler yer almaktadır. Encümenin 1 yıllık bir çalışmanın sonucunda yayınladığı *Türk Tarihinin Anahatları* adlı eser Türk tarihi hakkında yepyeni bir tezi savunmaktadır. Bu tez üzerinden gelişen fikirler, 1931 yılında Türkocaklarının kapatılmasının ardından “Türk Tarihi Tetkik Cemiyeti” adını alan encümen heyetinin çalışmalarını şekillendirmiştir. Amaç, “Türk Tarihi ile Türkiye Tarihini ve bunlarla ilgili konuları incelemek ve elde edilen sonuçları her türlü yollarla yaymaktır.” (TÜRK TARİH KURUMU, 1970: 3-4)

Reşit Galip'e göre “Türk milletinin tarihini yeniden buluşu”na olanak verecek olan “Türk Tarih Tezi” bu incelemelerin ışığında teorik olarak temellenecektir. Tarih tezinin esasları arasında, Orta Asya'nın insanlığın başladığı yer Türklerin ise “Orta Asya'nın asli ve ilk sakini olan Türk ırkı” olarak dünyanın ilk medeniyetini kurduğundan söz edilir. Avrupa ve Asya ilişkileri tarih boyunca batıdan doğuya doğru değil, aksine doğudan batıya doğru gelişmiştir. Erken dönemlerde kuraklık

sebebiyle Orta Asya'dan göç eden Türkler dünyanın çeşitli yerlerine yerleşerek buradaki yeni koşullar sebebiyle ayrıışmışlardır. İslam medeniyetlerinin kuruluşunda da Türkler öncü olmuşlardır. Anadolu ise en yakın ve coğrafi koşulları bakımından köprü vazifesinde olması sebebiyle Asya'dan göçlerin en yoğun bölgesi olmuştur. Böylece paleolitik devirlerden itibaren Türkleşmeye başlamıştır. Yüzyıllar boyunca burada yaşayan Türkler Anadolu'yu Türklüğün en saf ve en melezsiz temsil edildiği sahalardan biri haline getirmektedir. "O derece ki Türklüğün en eski tarihi Orta Asya'da olduğu kadar Anadolu'da da mütalea edilebilir." (GALİP, 1933(a):167-168)



Şekil 2.4 : Tarih Kurultayı'ndan bir fotoğraf; Prof. Afet İnan tarih tezini anlatıyor (CUMHURİYET, 1938) .

Anadolu ile ilişkisini, bu şekilde temellendiren Türk Tarih Tezi, kurumun çalışmalarını bu coğrafya üzerinde yoğunlaştırmakta, etnografya ve folklor araştırmaları ile kültürel temalar üzerinden gelişen bir faaliyetler dizisine referans olmaktadır. Bunun bir sonucu olarak, erken cumhuriyet dönemindeki Türk Tarih Kurumu'nun Anadolu eksenli çalışmaları, arkeoloji kazıları ve Anadolu halkı üzerindeki antropolojik araştırmalar² ile desteklenmekte ve kırsalda yeni bir etkinlik alanı yaratmaktadır.

² Bakınız: **İnan, A.**, 1947. Türkiye Halkının Antropolojik Karakterleri ve Türkiye Tarihi: Türk Irkının Vatanı Anadolu (64.000 Kişi Üzerinde Anket), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

2.2.3.3 Türk Dil Kurumu

Temmuz 1932’de kurulan “Türk Dili Tetkik Cemiyeti” 19. yüzyılın sonunda ve 20. yüzyılın başından itibaren sürdürülen Türk diline yönelik çalışmaların kurumsallaştığı nokta olarak işaret edilmektedir. Cumhuriyet döneminde dil meselesindeki en önemli adım 1928 harf devrimi ile atılmış, 1932’den sonrasında ise Türk dili konusunda ideolojik söylemi destekleyen tezlerin geliştirildiği, bunun için teorik çalışmaların yanında alan çalışmalarının da yapıldığı sistemli bir araştırma ve uygulama süreci başlamıştır.

Cemiyetin kuruluşunun hemen ardından “Birinci Türk Dili Kurultayı”nın toplanması ve burada alınan kararlar, kurumun izlediği yolu kavramak açısından önem taşır. Kurultaya iştirak edenler arasında ülkenin her köşesinden gelen öğretmenler, akademisyenler, gazeteciler, doktorlar, mühendisler, avukatlar; kısacası farklı meslek gruplarından seçkinler bulunmaktadır. (TÜRK DİLİ TETKİK CEMİYETİ, 1933:XI-XXX) “Daha dünkü devirde kapıları kibleler ve mabetlerin fevkinde bir yükseklik gururiyle bağlı olan bir sarayın yıkılmış tahtı üstünde, milletin kendi eliyle kurduğu bir kürsü etrafında müşterek bir gaye için” (SAMİH RİFAT, 1933:1) toplanan bu heyet Türk dilinin tarihi, o günkü durumu ve gelişimi için izlenecek yolları tartışmak ve Türk dilini bilimsel bir sistem içinde ele alıp dünya diller ailesindeki haklı yerine taşıma amacıyla birleşmektedirler. (SAMİH RİFAT, 1933:1-10) Bu amaca ulaşmak için atılacak ilk adımın yazı ve halk dillerinin birbirinden ayrılığını ortadan kaldırmak olarak görülmektedir. Özellikle kırsalda kullanılan ağızlar, söyleyişler ile dile halkçı ve milliyetçi bir şekil verilebileceği düşünülmektedir.

Bununla birlikte Birinci Türk Dili Kurultayı’nın diğer önemli vurgusu ise, dil teorisi üzerinde olmuştur. Öztürkçe’nin Hint-Avrupa dilleri ve Sami dilleri ile temel benzerlikler içerdiği, hatta bu dil gruplarının kaynağını oluşturduğu düşünülmektedir. *Ana Türk Dili* konusunda ulaşılan sonuç *Güneş Dil Teorisi* olarak açıklanmaktadır. Bu, Türkçe’nin bütün kültür dillerinin kaynağı olarak işaret edilmesi bilimsel bir yaklaşımın sonucundan çok ideolojik bir temellendirmenin de ulaştığı noktadır. (BİLSEL, 2007:225) Tarih tezi ile örtüşür biçimiyle dil teorisi de Anadolu’yu ve Türkleri medeniyetin merkezine oturtma, “Türkler ile Batı medeniyetleri arasında ortak bir soy kurma” amacı içinde gelişmektedir.

Bu kurgu içinde, Türk Dili'ne yönelik analizler 1932'den itibaren sürmektedir. Dil "lugat ve ıstılah, gramer ve sentaks, etimoloji" başlıkları altında incelenirken, filoloji ve linguistik alanında da çalışmalar devam edecektir. Şeması belirlenen araştırmalar Türkçe'nin özüne yönelik bir eksenle geliştirilecek ve bunun için eski eserlerden ve halk dilinden derlemeler yapılacaktır. (ÖZEL, ÖZEN, PÜSKÜLLÜOĞLU, 1986: 12, 14) Kurumun "derleme ve tarama kolu" çalışmaları bu noktada önem taşımaktadır. Bu kol, halk ağzında kullanılan ve yazı dilene geçmemiş, deyişleri, sözcükleri toplayarak dile ekleyerek dili zengileştirmeyi amaçlamaktadır. 1932'den 1934 yılına kadar yürütülen tarama işi ile yabancı sözcüklere öz Türkçe karşılıklar bulunmuş, daha sade bir dil yaratmaya çalışılmıştır. Toplanan sözcükler *tarama dergisi*'nde yayınlanarak tanıtılmıştır. (AKSOY, 1986: 9-11)

Derleme ve tarama kolunun çalışmaları ekseninde Anadolu halk ağızları ve şiveleri incelenmiş, yörelere göre bir derleme yapılmıştır. Bu konuda Caferoğlu'nun "Anadolu Dialektoloji Üzerine Malzeme" başlıklı yazıları önemlidir. Teorik olarak süren araştırmaların saha çalışmaları ile beslenmesini düşünen Caferoğlu, birçok yöreyi gezerek, özgün malzemeler toplamıştır. Kullandığı method ise doğrudan köylü halk üzerinden gelişmektedir. (CAFEROĞLU, 1940: VII-XI)

Burada üzerinde önemle durulan nokta, yukarıda sözü edilen çalışmalar dahilinde Anadolu'nun dilsel birikiminin araştırılmış ve bilimsel temellere oturtulmaya çalışılan bir dil tezinin geliştirilmesinde kullanılmış olmasıdır. Başka bir deyişle, ilginç olan, cumhuriyet dönemi öncesinde söyledikleri aydınlar tarafından anlaşılamayan köy insanının, Türk diline ait teorinin olgunlaşmasında en önemli kaynak olarak görülmesidir. Sonuç olarak, yeni Türkçe'nin oluşturulması girişimleri kırım inşasına yönelik eylemler bağlamında aydın-halk ikilisi arasında kurulan ilişkiler üzerinden beslenen teoriler ile şekillenmiştir.

2.2.3.4 Kurumsal Bir Etkinlik Olarak Köy Enstitüleri

Kurumsal etkinliklerin diğer eksenini oluşturan Köy Enstitüleri dönemin kırsala inşacı bakışının en katışıksız örneği olarak tarif edilmektedir. Romantik bir ütopyanın ürünü, rasyonel devletçi bir çözümün uygulama alanı ya da her ikisi olabilir. Bu etkinliği kurgulayan ve hayata geçirenler göre ise, Anadolu kırsalını

aktif olarak ilerleme hareketine dahil edecek ve bunun sürekliliğini sağlayacak radikal bir harekettir.

Bu hareketin kurumsal bir etkinlik alanına dönüşme süreci 1930'ların başlarında ideolojik ve/veya ekonomik gerekçeler doğrultusunda düşünsel aurayı belirleyen “köycülük” söylemi ile başlar. Bölüm 2.2.2’de söz edildiği gibi, köycülük yaklaşımı dönemin dinamikleri içerisinde kentlerde gelişen ilerleme hareketinin dışında kır ve kır insanını dönüştürme ve rejimin kurguladığı devinime topyekün dahil etme girişimi olarak okunmuştur. Bu bağlamda, Köy Enstitülerinin resmi olarak kurulduğu 1940 yılına kadar geçen süre içinde, Anadolu kalkınmasını temeline oturtan söylem, köy strüktürü içindeki ilişkilerden doğan yaşayışın analizi, bu strüktürden elde edilen kültürel veriler, köy dokusunun yeniden kurgulanması ve ideal yerleşim şemaları ile kırsalda uygulama alanları oluşturmuştur.

Köy Enstitülerinin bir edim olarak hayata geçirilmesinde köycü söylemin itici gücü, kendi bileşenleri ile birlikte ele alınmalıdır. Başka bir deyişle, enstitülerin oluşunu hazırlayan etmenler arasında, tıpkı köycü söylemin geliştiği zemin gibi, dönemin ekonomik ve ideolojik atmosferi belirleyici olmuştur. Ancak köy enstitülerinin şekillenmesinde ve bir eğitim kurumu olarak işlevlendirilmesinde cumhuriyetin ilk yıllarındaki milli eğitim politikaları ve bu konudaki başarısızlıklar da etki sahibidir. Kirby’e göre 1924-1934 yılları arasında uzman akınına uğrayan Türkiye’de eğitim alanındaki temel başarısızlıkların sebebi, bu uzmanlar tarafından alınan yanlış kararlarıdır. Bu konuda, ülkeye eğitim alanında danışmanlık için çağırılan Dewey’in çalışmalarını eleştiren Kirby, onu, “Türkiye’nin eğitim sorununu bir okul sorunu olarak dejenere etmek” ve “devrimin eğitim alanındaki kararlılığının yerine, düş kırıklığına dayalı şüpheciliğini getirmek”le suçlamaktadır. Köy eğitimi konusunda ise ülke şartlarının tam olarak analiz edilmemesi sebebiyle getirilen öneriler “köy yaşamına bağlı kalarak eğitim görmek” fikri üzerinden biçimlenmekte, bir anlamda köyün gelişimini kısıtlayan bir kurgu içinde, onu içine kapalı ve düşük düzeydeki bir ekonominin koşullarına bağlı yapı olarak kurgulamaktadır. (KIRBY, 2000:23-27) Dewey’inkinden farklı bir teori geliştiren Buyse ise, her ekonomik bölgenin ihtiyaçlarını temel alan meslek okulları oluşturulmasını, Milli Eğitim Bakanlığı’nın bu kurumlardaki denetim ve yönetim mekanizmasının yerelleştirilmesini önermektedir. Bu yolla eğitim ekonomik gelişme programı ile

eşgüdümlü olarak ilerleyecektir. 1930'ların sonlarında tasarlanan köy okulları (ve sonrasında Köy Enstitüleri) temasının bir öncülü olarak gelişen bu görüş İsmail Hakkı Tonguç'un çalışmalarının temelinde de önemli yere sahip olmuştur. (KIRBY, 2000:29)

1930'ların başında, gerek Dewey'in çalışmaları gerekse Türk aydınlarının araştırmaları sonucunda, köylerde şehirlerdeki eğitim sisteminden farklı bir eğitim sistemine ihtiyaç olduğu ortaya çıkmaktadır. Köylülerin günlük yaşamlarındaki gereksinimler için eğitilmesi ve bunun köylerde gerçekleşmesi temel görüştür. (KARAÖMERLİOĞLU, 2006:88) Tahir Hayrettin'in söylediği gibi, bir köy memleketi olan Türkiye için köylünün eğitimi son derece önemlidir ve bunun için köye gitmek; onu, insanı, davarı, çatısı ve sofrası ile birlikte değerlendirmek gerekmektedir. Eğitim programında ise “edebiyat, folklor, Türk tarihi, Türkiye coğrafyası, tabii, iktisadi ve beşeri coğrafya, ecnebi dil, köy hukuku, köy hıfzısıhhası (insan ve hayvan), içtimaiyat ve ruhiyat (çocuk ruhu ve terbiye), köy mimarlığı, köy mühendisliği, köy iktisadiyatı, ziraat ve meteoroloji, tahnit ve koleksiyonculuk, resim, müzik” gibi “köy hayatında iş ve amele yarayan hayati bilgilere” yer verilmektedir. (TAHİR HAYRETTİN, 1933:29-36) Köylüye böyle bir eğitim verecek olan öğretmenlerin yetiştirilmesi, sistemin işleyişi açısından büyük önem taşımaktadır.

Benzer şekilde, 1931 yılında İzmir'de toplanan İktisat Kongresi'nde alınan kararlar da köy eğitimini ziraai eğitim üzerinden değerlendirmektedir. Belirlenen bölgeler içinde birbirine yakın köyler için uygun olan yerlerde uygulamalı ziraat okullarının açılması önerilmektedir. Bu okullar köylerdeki mevcut ilkokullara eklenerek geliri kendisine kalacak şekilde öğretmen tarafından işletilecektir. Bahçe, ahır, kümes, arılık yapımının yanında öğretmen evinin yapımı için öğrenciler yetiştirilecek aynı zamanda aydınların da, köylere yerleşmesi teşvik edilecektir. (KAYA, 2001:23-24)

Kırsaldaki eğitim sorununun ayrışması ve buna yine kırsalın kendi bünyesi içerisinde çözüm üretilmesi konusunda, köycü tavrı ile tanınan Reşit Galip'in 1933 yılında Milli Eğitim Bakanlığı'na atanması ile önemli bir döneme girilmektedir. Reşit Galip'in ilk girşimlerinden birisi “Köy İşleri Komisyonu”nu kurmak olmuştur. Tarım ve Sağlık Bakanlıkları ile birlikte oluşturulan komisyon köy sorunlarını tespit

etmek ve bunlara çözüm üretmek için çalışmaktadır. (KARAÖMERLİOĞLU, 2006:89)

Diğer tarafta, Milli Eğitim Bakanlığı'nın girişimlerine paralel olarak Cumhuriyet Halk Partisi'nin yetişkin eğitimi merkezleri olan Halkevleri de köycülük kolu çalışmaları ile köylüyü eğitime konusuna odaklanmaktadır. Başlangıçta köylüyü kentlerdeki halkevlerinde verilen konferanslara ve kültür çalışmalarına dahil etmeye girişilmiş, bunun olanaksızlığı görülünce köylere gidip, sağlık bilgisi, toplumsal yaşam ve ekonomi konularında köylüler bilgilendirilmeye çalışılmıştır. (KIRBY, 2000:66-69) Ancak, halkevlerinin “halkı eğitmek ve onu bir kitleye dönüştürmek” (AYTEMUR, 2007:75) amacıyla yola çıkan temel yaklaşımı, köylünün hayatına tam anlamıyla nüfuz edememiş, ideoloji bağlamında köy enstitüleri fikri ile pararel olsa da “yetişkin eğitimi” yaklaşımı sebebiyle kırsalda köy enstitülerinin yarattığı derin etkiyi oluşturamamıştır. Bunun yanında, halkevlerinin gezileri ile sosyologlar, müzikologlar, tarihçiler, folklörcüler tarafından toplanan bilgiler enstitülerin rasyonel eğitim sisteminin kurulmasında temel olmuşlar, Anadolu'daki çalışmalarla halk kültürünün zenginliğini, çeşitliliğini göstermişlerdir. (KIRBY, 2000:66)

1930'ların ortalarına gelindiğinde ise bir kurum olarak Köy Enstitülerinin oluşumunu sağlayan altyapılar belirmeye başlar. Burada Köy Enstitülerinin öncü isimlerinin milli eğitim konusunda baş role geçmeleri ile birlikte, süreç hızlanmaktadır. 1935 yılında “köycü” İsmail Hakkı Tonguç İlköğretim Genel Müdürlüğü'ne atanmıştır. Aynı yıl Saffet Arıkan Milli Eğitim Bakanı olmuş, 1938'de görevini Hasan Ali Yücel'e bırakmıştır. 1935-1946 yılları arasında görev yapan bu öncü isimler “Köy Enstitüleri” projesinin hayata geçirilmesi süreci başlatmış, hareketin gelişimini ve sürekliliğini sağlamışlardır. 1935 yılında ilk uygulama girişimleri başladığında, “yapılacak iş, parti programı doğrultusunda eğitimi yaygınlaştırmak, eğitimden köy kalkınmasında faydalanmak” ana fikri ortaya atılmıştır. Tonguç'a göre “meseleyi sadece basit bir köy okulu işi olarak ele almayarak, “köyü canlandırma” davası şeklinde teşkilatlandırmayı ve bunu belli yıllarda gerçekleştirmeyi sağlayacak planları kanunlaştırmak gerekir.”(SEMERCİ, 1997: 22-23)

Tonguç'un döneminin köycülerinden ayrıldığı en önemli taraf, “köyü canlandırma” fikri ve onun altında yatan içten ve derinden gelen hareket şeklidir.

Köyü canlandırmak “kalkınma” düşüncesinin de önüne geçerek, köyü ve köylüyü edilgin bir konumdan etkin bir konuma doğru sıçratır. Bu hareketle bir anlamda küçük ölçekte köy ve çevresini etkileyecek bu sıçrayış, büyük ölçekte tüm Anadolu’ya yayılan bir gerçeklik haline gelecektir. Bu dokuyu Kemalist devrime entegre etmek ve sosyal evrime doğru hareket etmek için öncelikle köylüyü bilinçlendirmek gerekmektedir:

“Köy meselesi bazılarının zannettikleri gibi mihaniki bir surette ‘köy kalkınması’ değil, manalı ve şuurlu bir şekilde, köyün içten canlandırılmasıdır. Köylü insan öylesine canlandırılmalı ve şuurlandırılmalı ki onu hiçbir kuvvet yalnız kendi hesabına ve insafsızca istismar edemesin,

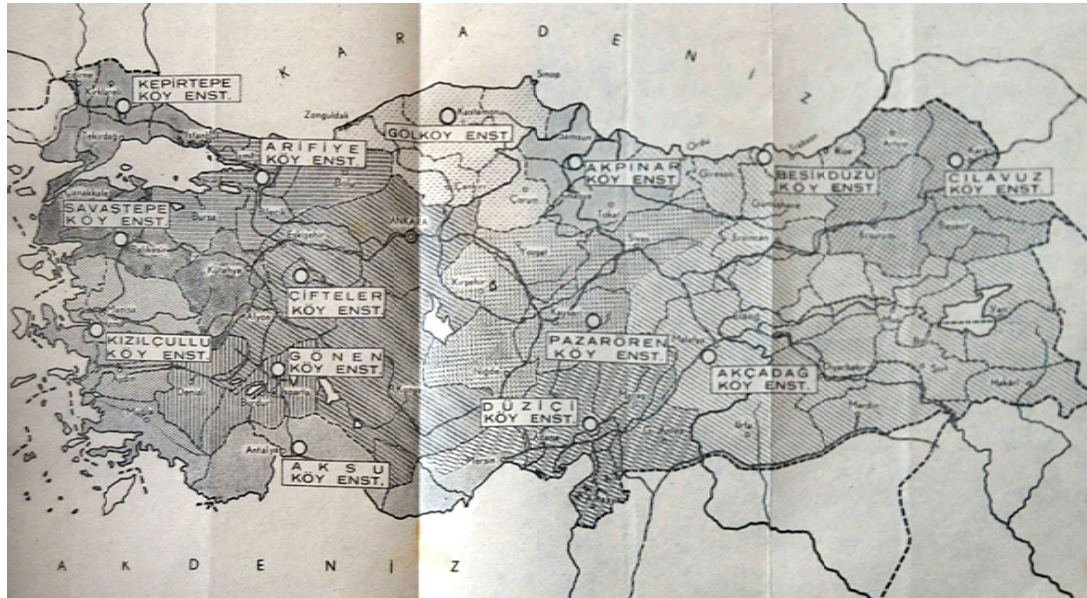
Köyün sakinlerine köle ve uşak muamelesi yapamasın. Köylüler, şuursuz ve bedava çalışan birer iş hayvanı haline gelmesinler. Onlar da her vatandaş gibi her zaman haklarına kavuşabilsinler. Köy meselesi, köyde eğitim problemleri de içinde olmak üzere bu demektir.

İnkılapçılık demek uzviyet normal bir şekle gelinceye, kaderi ve tabiatı yenebilecek kudreti buluncaya kadar korkmadan ve mütemadiyen operasyon yapmak demektir.” (SEMERCİ, 1997:24, aktarıyor; TONGUÇ, 1935,1937)

Başka bir deyişle Tonguç’a göre canlanma, köye aydın götürerek değil, ilerlemenin ve kalkınmanın yolunu gösterecek “köy öğretmenleri”ni yetiştirerek ve yeni köy okulları inşa ederek gerçekleşecektir. 1935 ve 1937 yıllarında İsmail Hakkı Tonguç tasarladığı köy okulları ile birlikte, köy öğretmenlerinin sahip olacağı nitelikleri açıklayan iki rapor sunar. Konuyu köy gerçekleri üzerinden değerlendiren Tonguç’un bazı önerileri ise şöyledir: “Küçük köyler için bölge pansiyonlu okullar açılmalıdır. Köy okulları tarla, atölye, mutfak, laboratuvarlarla donatılmalıdır. İlkokulun gayesi zamanla değişmiştir. Öğretmen yetiştirme şeklinde değişiklik yapılmalıdır. Öğretmen adayları köylerden alınmalıdır. Öğretmen adayları köy hayatına benzer bir hayatın içinde yetiştirilmelidir. Öğretmen adayları zirai ve sınai bütün üretim şekillerine teorik ve pratik bakımdan hakim olacak iktidarda yetiştirilmelidir. Öğretmen hem çocuklara hem büyüklere rehberlik edebilmelidir. Köy çocukları için de lise ve yüksek tahsil yolları açılmalıdır. Köylerde sadece köy öğretmen okulları şeklinde değil daha canlı ve daha reel ihtiyaçları karşılayacak modern manalı ve gayeli müesseseler açılmalı, bu kurumlar yetenekli köy çocuklarının yüksek tahsile doğru gitmeleri için bir kanal vazifesi görmelidir.” (SEMERCİ, 1997:24-25) Öğretmenlerin köy kökenli olmaları ve eğitimlik okullarının da kırsalda kurulması, direkt olarak kırsalı işaret eden dönüştürme

eylemine başlatacak en önemli adımlardır. Köy eğitimcilerinin yetişmesi bu anlamda bir başlangıçtır. Cumhuriyet köylerini inşa edecek bu kadro tabandan gelen ve kaynağını kırdan alan bir ivme ile Anadolu'ya yayılacaktır. Kirby bu durumu “cumhuriyet’in ilerleme fikrini köye ulaştırmak yerine, köyün kendi varlığında cumhuriyet fikriyle paralel oluşumları keşfetmek” olarak açıklamaktadır. (KIRBY, 2000)

Tonguç’un Köy Enstitüleri’nde yetişecek öğrenciler ve onları eğitecek öğretmenlerin tarifini yaptığı raporlarının ardından, 1937’de çıkan *Köy Eğitimcileri Kanunu* ile ilk adım atılmış olur. Altı aylık bir eğitimden geçecek olan adaylar askerliğini tamamlamış ve tarım işlerine yatkın köy gençleri arasından seçilmektedir.(ÇETİN, 1999:228-229) 1937’de İzmir ve Eskişehir, 1938’de Kırklareli ve 1939’da Kastamonu köylerinde açılan köy öğretmen okullarında enstitülerde uygulacak eğitime benzer biçimde bir yol izlenmiş ve deneme başarıyla sonuçlanmıştır. 17 Nisan 1940’da *Köy Enstitüleri Kanunu*’nun kabulü ile resmen kurulan enstitüler kırsaldaki faaliyetlerine başlamışlardır. (AYDIN, 1997:33) Aynı yıl açılan mimari proje yarışmaları ile birlikte inşa eyleminin ivedilikle gerçekleştirilmesi için devlet güdümlü bir girişim de başlamaktadır. Bölüm 2.2.5.5’te konu daha detaylı incelenecektir.



Şekil 2.5 : 1941 yılında ülkedeki Köy Enstitüleri’ni gösteren harita (ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).

Enstitülerin 1954 yılındaki kapatma kararına kadar, ülke dört eğitim bölgesine ayrılmış ve bir eğitim ağı kurulmuştur. “Köy canlanması” fikrinin örgütsel hali ile

şekillenen tüm birimler bulundukları yöreyi kalkındırma hedefi ile hareket etmektedir. Öğretim programı kapsamında geliştirilen temalara göre, okuma-yazma, hayat bilgisi gibi genel konuların dışında bölgeye özgü olarak köy çocuğunu eğitici işler üzerinde odaklanmak, onlara yönelik oyunlar ve spor faaliyetleri düzenlemek, köylüye ve köy çocuğuna serbest okuma alışkanlığını kazandırmak, ülkeyi tanıtmak ve bunun için geziler düzenlemek, köy çocuklarının güzel sanatlar bakımından eğitilmesini sağlamak ... gerekmektedir. (TONGUÇ, 1947:506) Bu amaç doğrultusunda kurgulanan program temelde “eğitim” ve “üretim” kavramlarının üst üste getirilmesiyle şekillenmektedir. İkisi arasındaki bağın kurulması ve sağlamlaştırılması ile birlikte sosyal ve ekonomik değişim bir arada gerçekleşecektir. (AYTEMUR, 2007, aktarıyor; EVREN, 1992:35) Bu yönüyle Enstitüler Karaömerlioğlu’nun ifade ettiği gibi “yaparak öğrenme” mekanlarına dönüşmektedir. Türk eğitim sistemine yeni bir bakış açısı kazandıran bu yöntem ile köy çocuğu aktif eğitimin bir parçası olmaktadır. (KARAÖMERLİOĞLU, 2006: 93-95)



Şekil 2.6 : Çifteler Köy Enstitüsü’nün Sivas’a yaptığı teknik geziden (ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).



Şekil 2.7 : Isparta Gönen Köy Enstitüsü ve sebze bahçeleri (ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).



Şekil 2.8 : İzmir Kızılçulu Köy Enstitüsü'nden; müzik dersi (ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).

Köy Enstitüleri ile birlikte gelen kırsaldaki bu olumlu hareketlilik bütüncül biçimiyle yalnızca eğitimsel boyutlardaki değişim değil, kültürel ve toplumsal anlamdaki dönüşüm olma niteliğini de taşımaktadır. Bu özelliği sebebiyle enstitüler, Kemalist rejimin en büyük idealini, kitlesel bir hareketi gerçekleştirme gücüne ulaşmıştır. “yeni toplumsal değerlerin gelişmesi”, “ulusal kültürün yaratılışı”, “ekonomik yaşamın meslekleşme ve uzmanlaşmaya doğru gelişmesi” ve “ülke ekonomisinin verimliliğinin arttırma sorunu” enstitülerin düşünce ve eylem sistemiğini özetlemektedir. (KIRBY, 2000:269) Bu bağlamda, önceki satırlarda değindiği gibi, Tonguç’un “şuurlu” bireyler yaratma hedefi başarılı sonuçlar vermiştir. İlerleme ilkelerini özümseyen köy çocukları yetiştirilmiştir. Bununla beraber, enstitü faaliyetleri ile karakteristik özelliklerini koruyan bir doku olarak köy, çağdaş türk kültürünün oluşmasında ve ulusal değerlerin keşfedilmesinde önemli bir yere sahip olmuştur.

1946 yılında İsmail Hakkı Tonguç ve Hasan Ali Yücel’in görevi bırakmasıyla hareket niteliğini değiştirmeye başlar ve 1954 yılında enstitüler resmen kapatılır. Kirby’e göre, Köy Enstitüleri ile eşzamanlı olan birçok girişim “kendi alanlarında Türk evriminin gelişmesine ve gerçekleşmesine doğru atılan adımlardır.” Ancak bu eylemlerin hiçbirisi enstitüler kadar örüntülü ve programlı olamamış ve toplumunbüyük kesiminde etki gösterememişlerdir. (KIRBY, 2000:269) 1935-1946 yılları arasında köycü ideallerin hayata geçirilmesi olarak okunan bu girişim erken cumhuriyet döneminin kırsalda bırakmak istediği izin en önemli örneğini oluşturmuştur.

2.2.4 Sanat Söylemi Olarak Anadolu

Anadolu’nun dönüşümüne yönelik çalışmalar, yukarıda bahsedildiği gibi, bir teori eşliğinde gerçekleşmekte, sosyal, kültürel ve ekonomik alandaki girişimler ile somutlaşmaktadır. Bu bağlamda kır konusu sanat alanında da tematik unsurların başına yerleşir. İdeolojik meselelerle şekillenen sanat söylemi devrimlere eklenerek gelişmekte ve sistematığa oturtulmaktadır. Cumhuriyetin ideolojik etkileri ile şekillenen bu faaliyetler de dönem içinde önemli bir etkinlik alanı olarak gösterilmektedir.

Cumhuriyet Halk Partisi’nin ideolojik uygulama alanı olarak oluşturduğu Halkevlerinin faaliyetleri arasında yer alan sanatsal etkinlikler aydın ile halk

arasındaki köprünün inşa edilmesini amaçlayan girişimler olmuştur. Dönemin hakim anlayışı çerçevesinde Batı'dan alınan teknik, “medeniyet” konsepti ile temellendirilirken, ortaya çıkan ürünlerin milli kültür unsurları ile beslenmesi gerekmektedir. Bu bağlamda Halkevleri, çift taraflı etkileşime dönük bir hareketin en önemli noktaları olarak okunmaktadır. “Halkın aydınla karşılaşacağı, milliyetçilik ideolojisi ile beslenen çağdaş kültürü tanıyacağı merkezler” (DUBEN, 2007:250) olarak tanımlanan kurum, aynı zamanda aydınlar için Anadolu’ya karşı uyanış yeri olarak tariflenir. Entellektüel atmosferi İstanbul sınırları dışına çıkararak daha önce karşılaşmadıkları bir Türkiye ile yüzleşen aydınlar, 1930’ların kültürel havasını Anadolu temaları ve yerel motiflerle romantik biçimde değiştirmektedirler. Bu değişim ile birlikte folklorik öğeler objeleştirilerek sanatın konusunu belirler.

“Anadolu” temasının dönemin ideolojik yaklaşımları çerçevesinde, sanat faaliyetleri üzerinden nasıl şekillendiğini konu alan bu bölüm “Resimde Anadolu Teması”, “Edebiyatta Anadolu Teması” ve “Halk Müziği Çalışmaları ve Bela Bartok” alt başlıkları ile özelleşerek, dönem içinde kırsala yönelen bakış açısını genişletmeyi hedeflemektedir.

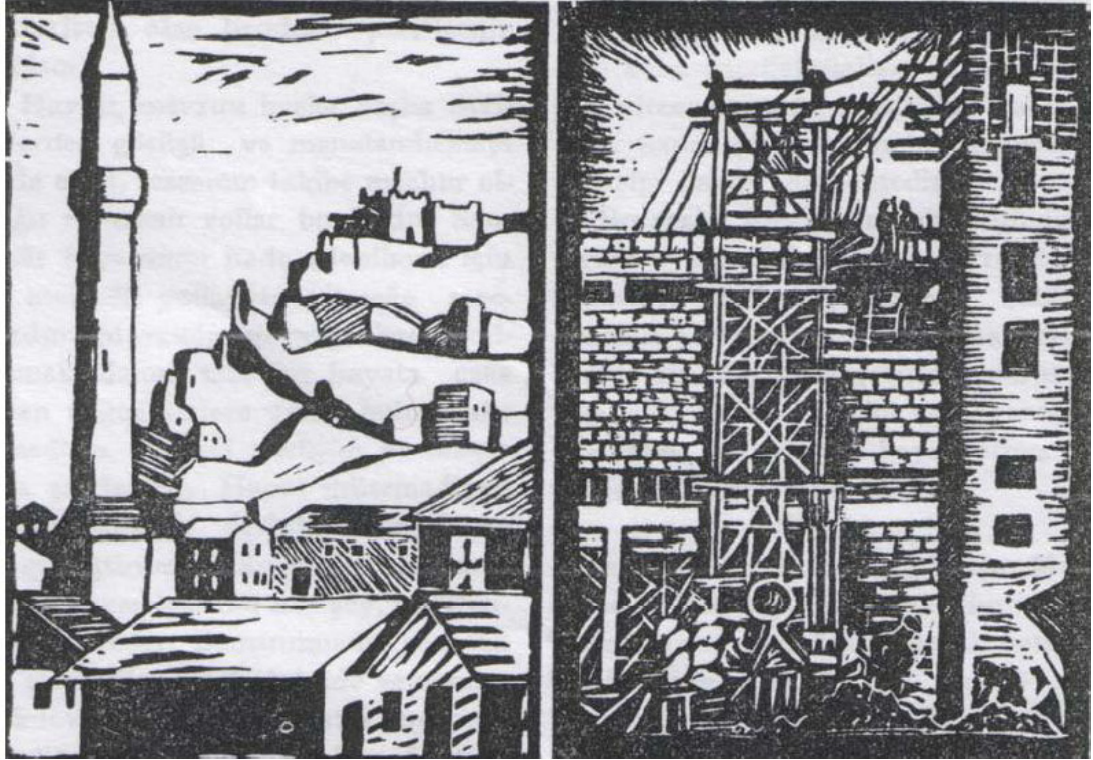
2.2.4.1 Resimde Anadolu Teması

Dönemin sanat politikaları çerçevesinde yer alan ve resim alanında Anadolu’ya yönelmeyi hedefleyen faaliyetler, halkevlerinin düzenlediği etkinliklerin dışında, peşpeşe kurulan eğitim enstitülerinde yetişen eğitimcilerin çalışmaları sonucu olarak da hayata geçirilmiştir. Bu öğretmenler Anadolu kırsalında öğretmenlik kimliklerinin yanında avangard tavırlarıyla da halk ve aydın arasındaki bağı sağlamlaştırmayı, sanatı, bilimi halka götürerek topyekün bir ilerleme hareketini başlatmayı hedeflemişlerdir. Sözü edilen kuruluşlardan ilki ve en önemlisi “Gazi Terbiye Enstitüsü” olmuştur.

1929’da Konya’dan Ankara’ya taşınan ve Gazi Orta Muallim Mektebi ve Terbiye Enstitüsü olarak adlandırılan eğitim kurumunun, 1932-1933 yılları arasında İsmail Hakkı Tonguç’un öncülüğünde kurulan Resim-İş bölümü bu noktada önem taşımaktadır. (ÖZSEZGİN, 1999: 43) Orta dereceli okullara eğitimci yetiştirmeyi amaçlayan okulun resim şubesinde öğrenim görenler, burada tahsillerini bitirdikten

sonra ülkenin çeşitli yerlerinde hizmet vermek üzere Anadolu'ya gönderilmiştir. Anadolu insanı ve yaşayışı ile karşılaşan eğitimciler, sanatçı kimlikleri ile de bu yörelerden malzeme toplamışlar ve dönemin sanat ortamında önemli bir akımı başlatmışlardır. Kurum içinde eğitimcilik ve yöneticilik yapmış olan ressam ve sanat tarihçisi Malik Aksel'in bu konudaki öncü tavrı dikkat çekmektedir. Çalışmaları ile resimde Anadolu temasına odaklanan yaklaşımın temellerini atmış ve daha sonraki yıllarda sanatçıların dikkatlerini Anadolu kırsalına ve halkına doğru çekmeyi başarmıştır. “1934’de Malik Aksel’in öğrencileri Ankara Halkevi’nde bozkır insanları ve temalarını işleyen bir sergi düzenlemişlerdir.” (TANSUĞ, 2005: 171) Bu etkinliğin ardından, birçok seçkin sanatçı resimde yöresel temalara ve motiflere yönelmiştir.

Anadolu konusundaki avangard tutumlarına rağmen, “Gazi Eğitim Enstitüsü ve daha sonraları kurulan diğer eğitim enstitülerindeki resim bölümleri, gerek hoca, gerek öğrenci kapasitesi yönünden hiçbir zaman Devlet Güzel Sanatlar Akademisi’ne ulaşamamış; ancak bu enstitülerden yetişen resim öğretmenleri Anadolu’da resim sorununa karşı ilgi uyandırabilmişlerdir”. (TANSUĞ, 2005: 171)



Şekil 2.9 : Malik Bey ve Talebesi Sergisinden “Eski Ankara ve Yeni Ankara”, 1934 (İSMAİL HAKKI, 1934:297).



Şekil 2.10 : Malik Bey ve Talebesi Sergisinden “Köylü Kadın”, 1934 (İSMAİL HAKKI, 1934:300).



Şekil 2.11 : Malik Aksel, Yeni Mektep, 1936 (CUMHURİYET DÖNEMİ TÜRK RESİM SANATINDAN ÖRNEKLER, 2003).

Resimde Anadolu temasına yönelen diğer aktif hareket ise Halkevleri’nden gelmektedir. Bu noktada, halkevlerinin sanat faaliyetleri konusundaki çalışmaları kapsamında yer alan “Yurt gezileri”, sanat alanında kültürel motif toplama girişiminin en önemli örneğini oluşturmaktadır. 1938-1944 yılları arasında gerçekleşen ve Nafi Atıf Kansu ve Rıdvan Nafiz gibi eğitimcilerin katkısıyla geliştirilen bu etkinlikler, Cumhuriyet Halk Partisi’nin programı dahilinde yürütülmüştür. Ressamların yurt içi gezileri için resmi ödemeler yapılmakta ve yapıtları ödüllendirilmektedir. (TANSUĞ, 2005: 216)

27 Temmuz 1938 tarihli Cumhuriyet Halk Partisi toplantısında alınan kararla Yurt Resimleri ve Sergileri konusunda ilk adım atılır. Bu kararda yurt içinde sanat araştırmaları konulu gezi tertiplenmesi üzerinde durulmaktadır. Temel hedef ise, yurdun güzelliklerini yerinde tespit etmek ve sanatçıların bu konudaki çalışmalarını kolaylaştırmaktır. On ili kapsayan ilk gezinin aynı yıl 1 Eylül’de başlaması ve bir ay sürmesi kararlaştırılır. Bu gezilere katılacak olan sanatçıların seçimini ise Devlet Güzel Sanatlar Akademisi yapacaktır. Sanatçıların yol masrafları ve diğer giderleri parti tarafından karşılanacaktır. (GİRAY, 1995:34)

1938 yılındaki ilk yurt gezisine katılanlar, Bedri Rahmi Eyüboğlu, Cemal Tollu, Mahmut Cuda, Hikmet Onat, Hamit Görel, Feyhaman Duran, Ali Avni Çelebi, Sami Yetik, Zeki Kocamemi, Saim Özeren ve Abidin Dino’dur. Herbiri ülkenin farklı şehirlerine gönderilen bu sanatçılar, gezi sonunda peyzaj, manzara gibi pitoresk temaların yanında gittikleri yerlerin simgesel ve kültürel özelliklerini yansıtan 107 adet eserle dönmüşlerdir.(CUMHURİYET HALK PARTİSİ’NİN RESİM SERGİSİ, 1942: 5-24) Ressamlar, çalışmalarının devlet tarafından mesleki bir değer içinde algılanışı ve kendilerine sağlanan bu icra ortamı karşısında yurt gezilerine büyük bir coşkuyla katılmış, 1939 yılının Şubat ayına kadar süren gezilerde kısa sürede “... yeni konulara, yerel arayışlara ulaşma olanağı içinde hızlı bir üretim gerçekleştirmişlerdir. (GİRAY, 1995: 35)

Gezi sonuçlarının tuvallere yansıyan kısmının toplu biçimde sergilenmesi ile girişimin, ileride Türk sanatının gelişimine katkı sağlaması yönünde planlandığını ortaya koymaktadır. Bu noktada “ ... sanatçıların özgür biçimlendirme uğraşlarını destekleyici bir amacın öngörüldüğü kanıtlamaktadır” (ÖZSEZGİN, 1999: 43) Yurt

Gezileri Serigleri ile birlikte aynı yıllara denk düşen Devlet Resim Heykel Sergileri de sanatçıları hem maddi hem de manevi yönden kalkındırma ve ilerlemeci politikaya dahil etme amacı içinde gerçekleşmektedir. 1938 gezisinde Trabzon’a gönderilen ressam Mahmut Cuda durumu şöyle değerlendirmektedir:

“Yurdumuz, bütün tabiat güzelliklerinin biraraya toplandığı ebedi heyecanın kaynağı olan bir diyardır. Halkımızda ise bedii hisler tam akordunda gerilmiş temas bekleyen teller halindedir. Fakat, bu müsait şartlara rağmen aksayan taraf da var: Sanatkarlarımız günlerinin güneşli saatlerinden, maddi istiklalden mahrumdurlar. Her sahada, tekamüle doğru atılacak ilk adımlar daima en yavaş ve en güç olanlardır. Bu hususta sanatkar esasen başlangıcın bütün yükünü sırtlanmıştır. Hayatı pahasına da olsa gayret edecektir. Lakin, onu tek başına komak milli tekamülümüzü zamanın ağır seyrine bırakmaktır. Bu da razı olanacak gibi değildir. O halde, sanatkarların elinden tutarak yardım etmek veya onu yardımcı almak lazımdır. İşte, bu düşünde iledir ki, Cumhuriyet Halk Partimiz yurdun güzelliklerini tespit ettirmek, halka sanatın yararlarını göstermek, sanatkara maddi istiklal vermek istedi. ... Şimdi, sanatkarlar senin bir ayında olsun günlerinin bütün güneşli saatlerinden istifade edeceklerini düşünerek sevinmekte Partinin yardımına layık olmak için gecelerini gündüz yaparak taze bir gayretle çalışmaktadırlar.” (CUDA, 1939:135)



Şekil 2.12 : Cemal Tollu, Antalya, 1938, 1939 C.H.P. Resim Sergisi (ANON., *ARKİTEKT*, 1939:129, 132).



Şekil 2.13 : Mahmut Cuda, Trabzon, 1938, 1939 C.H.P. Resim Sergisi (ANON., *ARKİTEKT*, 1939:129, 132).

Bu yaklaşım sonucunda Anadolu'nun folklorik temasından beslenen bir sanat hareketi doğmaktadır. Biçimsel anlamdaki dönüşümün yanında, kültürel anlamda da sanatçı-halk arasındaki ilişkinin kurulması, her iki tarafı da besleyecek bir gelişme olarak algılanmıştır:

“Halka, sanatkârı ve sanatı sevdiren, sanatkâra memleketi tanıtan bu pek yerinde olan teşebbüsün memleket sanatına yepyeni bir ruh ve hava getireceğine şüphe yoktur. Parti'nin güzel sanatlara karşı bu koruyucu ve teşvik edici hareketi ve ona gerekli olan önemi vermesiyle Halkevlerinin AR şubelerine yazılan ve sayısı günden güne artan vatandaşların bu sanatları sevmek ve anlamak arzusunu göstermeleri de bu sergilerin halk üzerinde ne büyük tesirler yaptığına bir delildir. (EPİKMAN, 1939: 461)

Şüphesiz ki, “Yurt Gezileri” Halkevlerinin Anadolu temasına odaklanan tek sanat girişimi olmamıştır. 1936-1938 yıllarında düzenlenen Halkevi Resim ve Heykel sergileri ile birlikte 1937-1938 yıllarında Ankara Halkevleri Birleşik Resim Sergileri “önemli etkinlikler olarak toplumu sanatla bağdaştıran ortamlar yaratır.” (GİRAY, 2003: 7) Bu sanatsal üretim biçimi içinde ressamalar, yurdun her yerinde kentleri, kasabaları, köyleri ve buradaki yaşayışları resmetmişlerdir. Bu uygulama bir taraftan Anadolu'nun belgelenmesine sebep olmuş, diğer taraftan da halk ile sanatçıların bir arada yaşamasına olanak sağlamıştır. Sözü edilen sergiler de, bu

doğrudan ilişkinin ürünlerini ve halk-aydın karşılaşmasından doğan etkileşim alanını işaret eden organizasyonlar olmuşlardır. (GİRAY, 1996: 30)



Şekil 2.14 : Ali Avni Çelebi, Malatya, 1938, 1939 C.H.P. Resim Sergisi (ANON.,*ARKİTEKT*, 1939:129, 132).



Şekil 2.15 : Hikmet Onat, İrganda Köprüsü, Bursa, 1938, 1939 C.H.P. Resim Sergisi (ANON.,*ARKİTEKT*, 1939:129, 132).



Şekil 2.16 : Zeki Kocamemi, Çarşı İçi, Rize, 1938, 1939 C.H.P. Resim Sergisi (ANON., *ARKİTEKT*, 1939:129, 132).



Şekil 2.17 : Feyhaman Duran, Gaziantep, 1938, 1939 C.H.P. Resim Sergisi (ANON., *ARKİTEKT*, 1939:129, 132).



Şekil 2.18 : Şeref Kamil Akdik, Millet Mektebi'ne Kayıt, 1935 (CUMHURİYET DÖNEMİ TÜRK RESİM SANATINDAN ÖRNEKLER, 2003).

Bununla birlikte 1930'lerden 1940'lı yılların sonlarına kadar resim sanatında aktif role sahip olan “D Grubu” hareketi de zaman zaman resimde Anadolu temasına yönelik yansımaları barındırmıştır. 1933 yılında ilk sergilerini açan grubun sanatsal anlamda asıl çıkış noktası Türk resminde katılmış empresyonist eğilimlerin kırılması, çözülmesi yönünde olmuştur. Burada da izlenecek yol kompozisyonu alışlagelmişin aksine daha soyut bir ifade ile kübist ve konstrüktivist akımlardan doğan bir desen ve strüktür temeline oturtmaktır.

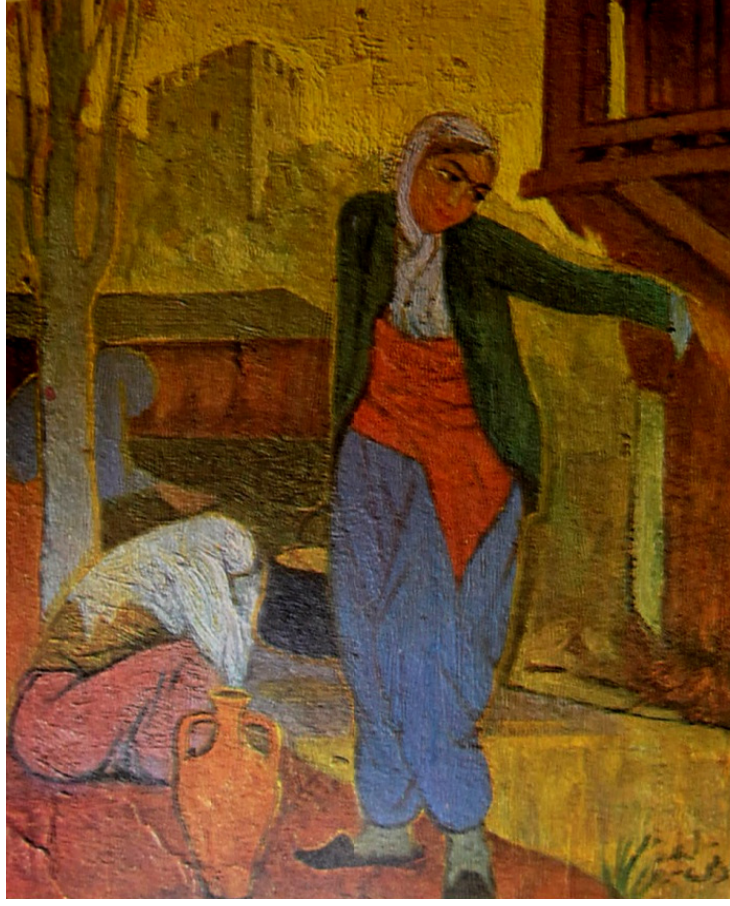
1934 yılında gruba Turgut Zaim ve Bedri Rahmi Eyüboğlu'nun katılmasıyla, sanatçıların yerel motif ve temalara ilgi gösterdikleri ve 'kübist' eğilimlerle Anadolu köylerindeki geometrik nakış soyutlaması arasında belli bir bağ kurmaya çalıştıkları dikkati çeker. Grubun tematik dağarcığını Anadolu yönüne çeken bu sanatçılardan Turgut Zaim daha sonraları gruptan ayrılmış fakat, bu konudaki belgelemeye yönelik çalışmalarına devam etmiştir. (TANSUĞ, 2005: 181) 1941 yılında kurulan Yeniler Grubu da yerel nitelikleri ve ulusal kültür usurlarını resim içinde çözümlemeye yönelik bir yaklaşım olarak değerlendirilebilir. Ancak bu grubun repertuarı toplumsal sorunlara eğilen daha geniş bir perspektife açılmaktadır ve sanatçılabu konu üzerinden üretim yapmaktadır.



Şekil 2.19 : D Grubu üyeleri, Birinci Sergi, 1933; D Grubu'nun ilk üyeleri, Zeki Faik İzer, Nurullah Berk, Elif Naci, Cemal Tollu, Abidin Dino, Zühtü Müridoğlu'dur.



Şekil 2.20 : Cemal Tollu, Alfabe Okuyan Köylüler, 1933 (KORUR, 2008:173).



Şekil 2.21 : Avni Lifij, Testili Kadın, (tarihsiz) (BERK, ÖZSEZGİN, 1983).

Köy Enstitüleri'nin resim alanındaki çalışmaları da, diğer girişimler gibi, dönem içinde önemli bir noktada durmaktadır. Enstitülerin resim alanındaki eğitim programı dahilinde gelişen atölye çalışmaları ve resim-iş derslerindeki etkinlikler, köy öğrencilerinin kendilerini bu konuda geliştirmelerine olanak tanımaktadır. 1940'lı yıllarda sınırlı olanaklara gerçekleşen resim dersleri, “ayaklı resim sehpaları, tuvaler, önlüklerle dolu olan ve boya kokan resim atölyelerinde” yapılmaktadır. Bir sanat atölyesindeki üretime denk bu üretim sonucunda sergiler de düzenlenmektedir. 1944 yılında Savaştepe Köy Enstitüsü'nü ziyaret eden Hasan Ali Yücel ve İsmail Hakkı Tonguç resim öğretmeni Nevide Gökaydın'ın öğrencilerinin çalışmalarını teşvik etmiş ve Ankara'da bir sergi açılmasına öncü olmuşlardır. (UZ, 2008:102)

Enstitü öğrencileri için ürünlerini sergilemek ayrı önem taşımaktadır. Bu etkinlik enstitü eğitiminin bir parçası olarak hayata geçirilmektedir. Estetik değeri yüksek sanat eserleri ile öğrencilerin analiz yönünü güçlendirmek, kendi sanat

anlayışlarını da olumlu biçimde geliştirecektir. Sanatı ve sanatçıyı tanıyan öğrenciler resme karşı daha istekli olacaklardır. Bu sebeple sergilere katılmak, müzeleri ve öğren yerlerini gezmek enstitülerin resim eğitimi kapsamında da üzerinde önemle durduğu bir yan faaliyet olmuştur. (UZ, 2008:104)

Enstitülerdeki resim faaliyetleri şehirli ressamların Anadolu kırsalını romantize ederek ya da analiz ederek elde ettikleri ürünlerden farklı olarak, kırsalın içinden gelen ve bu his ile resmeden öğrenciler; ressamlar yetiştirmiştir. 1940'lı yılların sonlarına doğru artan enstitü sergileri ile öğrenci resimleri dönemin önemli sanat isimlerinden de övgü alarak, gelişmeye devam eder. Bu çalışmaların vurguladığı nokta ise şudur: Sanat toplum içinde belirlenmiş bir kesimin tekelinde değildir, eğitim yolu ile halka, halkın yaşayışına taşınmaktadır. (UZ, 2008) Böyle bir kurgu içinde Köy Enstitüleri öncesindeki Anadolu temalı çalışmalardan farklı olarak, “halk sanatı” yaratma amacı ile üretim yapmış ve bu amaca diğerlerinden daha çok yaklaşmışlardır.



Şekil 2.22 : İvriz Enstitüsü, öğrenci Mehmet Özel, 1950 (UZ, 2008:105).

Sonuç olarak, resim alanında “Anadolu” söylemi, dönemin bütün sanat etkinlikleri içerisinde, kırsala yönelen önemli girişimlerin ortaya konmasını sağlamıştır. Halkevleri Yurt Gezileri, Gazi Enstitüsü Resim-iş Bölümü’nün çalışmaları, D Grubu’nun kırsal temasına odaklanması gibi itici faktörlerle birlikte Anadolu ve Anadolu insanı sanatsal bir malzeme olarak değerlendirilmiştir. Köy enstitülerinde ise itici güç Anadolu insanın kendisinden gelmektedir. Bu etkilerin altında resimde biçimsel ölçekteki değişmelerin, evrilmelerin yansımalarının da görüldüğü eserler, tematik anlamda da “cumhuriyet”in ilerleme tezahürüne katılan en çarpıcı örnekler olmuştur.

2.2.4.2 Edebiyatta Anadolu Teması

Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında, yazarlar arasında Ziya Gökalp’in halkçılık tezi Anadolu’ya karşı ilginin doğmasına ve edebiyatta bu eksen üzerinde gelişen bir yayılmaya sebep olmuştur. (KAPLAN 1988:43) Bu durumun eşliğinde, 1930’lu ve 1940’lı yıllar orjinine Anadolu kültürünü koyan hareketler zinciri ile şekillenmektedir. İdeolojik girişimlerin ekseninde gelişen sanat hareketleri, resim alanında olduğu gibi edebiyat alanında da, kendine tematik bir zemin oluşturmaktadır. Bu noktada Anadolu kırsalı, küçük kasabaları, köyleri ve buradaki halkın yaşayışına yönelik gerçekçi bir yaklaşım içinde ele alınmakta ve kırsal konusu devrin edebiyatçıları tarafından bir ifade alanı olarak algılanmaktadır. “... köy gerçekleri, feodalizmden kapitalizme doğru evrilirken meydana gelen toplumsal, törel, kültürel dönüşüm ve bu bağlamda yaşanan ve gerçekleştirilen pratikler asıl anlamda 1950’lerden sonra betimlenecektir ama, kır erken tarihlerden itibaren yazın’ın nesnesi olmuştur.”(OKTAY, 1993:129)

Kırdan beslenen bir edebiyat anlayışı, diğer sanat yaklaşımları gibi “halk için” konsepti çerçevesinde de birleşmektedir. Dönemin Anadolu halkı ve yaşam koşullarını konu alan eserlerinin halka ulaşması ve onlar tarafından da değerlendirilir nitelikte olması, yani; bu kitleye yönelik gerçekçi tavrın sonucu olarak aydınlar arasında meydana gelecek uyanışın yanında, halkın eserle temas edebilmesi de sanatçılar açısından önem taşımaktadır. Başka bir deyişle, bu durum dönemin total halkçılık kavrayışının sanatçılar arasındaki sosyolojik, psikolojik uzantıları olarak okunmaktadır.

Her sanat ediminin olduğu gibi, edebiyatın da “cemiyet içinde bir ödevi” olacağı fikri ile hareket eden sanatçılar, durumu toplumsal bir boyuta taşımaktadır. Baltacıoğlu “Edebiyatta Türk’e Doğru” başlıklı yazısında “halk için sanat” düşüncesi üzerine şunları söylemektedir:

“Öyleyse edebiyatın cemiyetteki ödevi gerçek bir ödevdir. ... Bu bakımdan edebiyat, tıpkı ekonomi ve teknik gibi, cemiyet için pratik faydası olan bir kurumdur.

Edebiyatın hitap edeceği kitle halktır. Halk, servet, seviye, tahsil farklarından müteessir olmayan menşeri varlığın kendisidir. Bu kadar geniş olan pübliğe hitap eden edebiyat eserleri sonsuzluğa erişir.”(BALTACIOĞLU, 1994(d):82)

Sonraki satırlarda dönemin edebiyatçılarına karşı eleştirel bir tavır takınsa da, Baltacıoğlu’nun fikirleri devrin birçok sanatçısı tarafından kabul görmektedir. Bu amaçlar çerçevesinde gelişen ideolojik yaklaşım içinde değerlendirilen söyleme “köy edebiyatı” kavramı da eklenmektedir. Kavramın bir akıma dönüşmesi Oktay’ın söylediğı gibi, 1950’lerden sonrasına denk düşmektedir, ancak, erken cumhuriyet döneminde Anadolu köyü ve köylüsü üzerinden şekillenen edebiyat eserleri ilk örneklerini oluşturmuştur.

Karaömerlioğlu’na göre, erken cumhuriyet yıllarını kapsayan dönemde, edebiyatta Anadolu teması üç farklı düşünce biçimi ve bu düşünce biçimlerinin inşacıları arasında şekillenmektedir. Yakup Kadri Karaosmanoğlu Kemalist bakış açısını, Sabahattin Ali sosyalist bir tavrı ve Memduh Şevket Esendal da halkçı bir yaklaşımı yansıtmaktadır. Bu sanatçıların arasında Yakup Kadri Karaosmanoğlu köy edebiyatı akımına katkıları bakımından en önemli karakter olarak nitelendirilmektedir. İdeolojik kaygıları ağır basan edebi yaklaşımı ile kurguladığı eserleri arasında *Yaban*, cumhuriyet döneminde Anadolu’daki köy hayatı ve köylü halk üzerinde yazılmış ilk romanlardan biridir. Burada Karaosmanoğlu köylülere ve köy sorunlarına dikkat çeken ve aydınları bu noktada birleştirmeyi hedefleyen bir yaklaşım içindedir. Kemalist ideolojiyi besleyecek toplumsal bir zemin olarak köylü kitlesinin önemini vurgular. Bu özelliğı sebebiyle, *Yaban*’a karşı dönemin yönetici seçkinleri arasında ilgi artar ve eser, 1930’lu yıllarda, köycü yaklaşımların bir tetikleyicisi olarak algılanır. (KARAÖMERLİOĞLU, 2006: 153-155)

Yazar şehirli, iyi eğitim görmüş bir subay olarak I. Dünya Savaşı’nda görevlendirilmiş, savaş sırasında gazi olmuş ve ardından Anadolu’nun işgal edildiğı

günlerde erlerinden birinin köyüne yerleşmeye karar veren Ahmet Cemal'in unutulmuş bir bozkır köyünde geçen öyküsünü anlatmaktadır. Orta Anadolu'nun "donmuş bir konak" ya da "bir eski Hitit harabesine benzeyen" (KARAOSMANOĞLU,1945:27) topraklarında karşılaştığı köy halkı ile yaşadıkları, aydın ve köy insanı arasındaki ilişkiyi (ya da ilişkisizliği) sorgulamaktadır.

" Bunun nedeni, Türk aydını yine sensin! Bu viran ülke ve bu yoksul insan kitlesi için ne yaptın? Yıllarca, yüzyıllarca onun kanını emdikten sonra ve onu bir posa halinde katı toprak üstüne attıktan sonra, şimdi de gelip ondan tiksilmek hakkını kendinde buluyorsun.

Anadolu halkının bir ruhu vardı, nüfuz edemedin. Bir kafası vardı; aydınlatamadın. Bir vücudu vardı; besleyemedin. Üstinde yaşadığı toprak vardı! İşletemedin. Onu hayvani duyguların, cehaletin, yoksulluğun ve kıtlığın elinde bıraktın. O, katı toprakla kuru göğün arasında bir yabancı ot gibi bitti. Şimdi elinde orak, buraya hasada gelmişsin. Ne ektin ki, ne biçeceksin? Bu ısırganlar, bu kuru dikenleri mi? Tabii ayaklarına batacak. İşte her yanın yarılmış bir halde kanıyor ve sen, acıdan yüzünü buruşturuyorsun. Öfkeden yumruklarını sıkıyorsun. Sana ıstırap veren bu şey, senin kendi eserindir, senin kendi eserindir." (KARAOSMANOĞLU, 1945:100)

Yakup Kadri Karaosmanoğlu'nun, gerçekçi bir yaklaşım ile değerlendirdiği Anadolu köyü ve köylüsünün durumunu vurgulu bir biçimde ifade ettiği *Yaban* sonraki eserler açısından "... bir ilk adım, bir itme" niteliği taşımakta, köyün ihmal edilmesinin bir eleştirisi olarak okunmaktadır. (BAYRAK, 2000:50) Bu eleştirel tutumun başka bir boyutunu daha vardır; yazar, köylünün kalkınması, aydınlanması ve aydın-halk arasındaki ayrılığın ortadan kalkarak toplumsal bir gelişme hareketinin buradan hareketle başlaması için, sorumluluk alınması ile birlikte, aydınların köylere ve köy insanlarına gerçekçi gözlüklerle bakmaları gerektiğini de vurgulamaktadır. Bu noktada temel alınan düşünce Türkiye'nin gelişmesinin, ilerlemesinin ve Türk milliyetçiliği ideolojisinin kalıcılığının köylü kitlesine bağlı olduğu üzerinden şekillenmektedir. (KARAÖMERLİOĞLU, 2006:160-161)

Yukarıda sözü edildiği gibi; Anadolu köyündeki toplumsal ilişkileri, burada yaşayan halkın güç yaşayışlarını gerçekçi biçimde yansıtan sosyalist bakış açısını geliştiren Sabahattin Ali ve köylülerin sıradan hayatını ve mücadelelerini konu edinen halkçı yaklaşım içindeki Mamduh Şevket Esendal, Anadolu temasını işleyen edebiyatçıları arasında yer alan diğer önemli isimlerdir. Her iki sanatçı da, cumhuriyet döneminin köycü aydınlarının aksine, köy hayatına yönelik gerçeklik taşımayan, idealize edilmiş bir anlatımı tercih etmez. Sabahattin Ali Anadolu insanının sınıfsal mücadelesine yönelirken, Şevket Memduh Esendal bu halkın gündelik sorunları ile

ilgilenir. Köylüleri sınıfsız bir toplumun tek kaynağı olarak gören ideolojik düşünceden beslenen Yakup Kadri ile, bu noktada, farklı eksenlere kaymaktadırlar. (KARAÖMERLİOĞLU, 2006:161-183)

Sonuç olarak, köy ve köylüye karşı uyanışın ilk örneklerinin görüldüğü bu yıllarda edebiyat alanındaki yaklaşımlar, gerçekçi bir bakış açısı üzerinden şekillenmektedir. Devlet ideolojisinin bir yansıması olarak değerlendirilebilecek olan eserlerin yanında, ideolojiyi eleştiren söylemler içeren yapıtlar da Anadolu insanına, ve bu insanın yaşayışına, sosyal, ekonomik ve kültürel yapısına yönelik ilginin artmasına sebep olmaları açısından önem taşımaktadır. Bu eserlerin ortak yanı ise, farklı biçimlerde ifade edilmiş olsa da, kırsalı geliştirme değiştirme ve dönüştürme istekleri olmuştur.

2.2.4.3 Halk Müziği Çalışmaları ve Bela Bartok

Anadolu'yu orjinine oturtan sanat hareketleri arasında Halk müziğine yönelik çalışmalar büyük önem taşımaktadır. Halk kültürü ve halk motiflerinin arayışları içinde gerçekleşen bu sanat etkinlikleri içinde Anadolu'nun müziği milli öze ilişkin arayışların bir ürünü olarak algılanmaktadır.

Erken cumhuriyet döneminin halkçı sanat akımına eklenen müzik alanındaki gelişmeler, 1923–1938 yılları arasında Alman yönetimi ile ters düşen Wiemar ekolünden isimlerin yanında Orta Avrupa'dan gelen sanatçılar ile Batılı anlayışın etkisi ile şekillenmiş, Halk müziği çalışmaları bir ulusal ve evsensel bir türk müziği yaratma çabası olarak hayata geçirilmiştir. Yurt dışından gelen müzik otoriteleri (Ernst Pratosnus, Eduard Zuckmayer, Licco Amar, Carl Ebert, David Zirkin, Georg Marcowitch, Paul Hindemith ve Bela Bartok) Türk çok sesli müzik tarihinde yerlerini almışlardır. Halk müziğine ilişkin en önemli çalışma Macar besteci Bela Bartok ile birlikte Adnan Saygun'un Anadolu'da yaptıkları müzik araştırmaları ve bu araştırmaların sonucunda Ankara Konservatuarı'nda Türk Halk Müziği'ni içeren bir arşivin oluşturulmasıdır. Milli müzik fikrinin ortaya atıldığı bu gelişmelere eş zamanlı olarak, radyolarda Türk müziğinin yasaklanması ve resmi kültür politikasında Türk müziğine tepki ile yaklaşılması ise çelişkili bir davranış olarak yorumlanmıştır. (ERBAY, ERBAY, 2006: 150)

Bu noktada Bela Bartok'un halk müziğine bakışı, Türk bestecilerine de öncü olmuştur. Anadolu'nun zengin melodi birikimi üzerinde çalışmalar ve derlemeler yapan Bela Bartok folklorik temaların iyice özümsemişi gerektiğini, çağdaş Türk müziğine bu yolla ulaşılabilceğini vurgulamaktadır. Halk melodilerini sadece biçimsel unsurlar olarak algılamamanın dışında, modern müziğin içine sızdırarak bir sentez yaratma girişimi Bartok'un çalışmaları sonucunda ortaya çıkmaktadır. Zira sanatçının eserlerindeki ana yaklaşımı da halk ezgilerinden yararlanmak olmuştur. (TANSUĞ, 2006:216)

Bartok'un Anadolu'da yapmış olduğı alan çalışmaları uygulama yöntemleri açısından önemlidir. Derlediğı her ezginin künyesini oluşturma konusunda oldukça titiz davranmaktadır. İracıların adlarını, yaşlarını, öğrenim durumlarını not etmiş, ezginin derlendiğı köyün özelliklerini de künyeye eklemiştir. Türküleri her nüans ve ayrıntıları ile mahalinde değerlendirmiş, gezgin halk ozanlarını yöreye bağılı halk müziğı temsilcileri olarak görmemiştir. Derlediğı ezgilere ilişkin yorumları yalnızca etnomüzikoloji sınırları içerisinde değıl, edebiyat, dilbilimi, tarih, folklor gibi unsurlar ile bütünleşir nitelikte olmuştur. Bartok'un çalışmalarını Türk halkının Anadolu'daki çok katmanlı kültürel doku içine nüfuz etmesiyle oluşan birikim üzerinden değerlendirecek olursak bir "arkeolojik kazı"ya benzetmek mümkün olur. Yaptığı sınıflandırmalar, ezgilerdeki katmanları analiz etme ve böylece Anadolu halk müziğindeki kültürel senteze dayalı yapıyı ortaya koyma yönünde olmuştur.(AKSOY, 1991:8) 1936 yılında Ankara Halkevi'nin davetlisi olarak ülkeye gelen sanatçı "milli musikiyi yaratma ve halk musikisini toplama" konusunda yol gösterici olmuş , sanatçıların ve aydınların bilgilenmeleri için konferanslar vermiştir. Bu konferanslarda folklor unsurunun gelişmekte olan milletler için ne derece önemli olduğunu vurgulamaktadır. Özellikle halk türküleri içinde saklı olan ulusal motiflerin "milli duyguyu kamçılar" için ortaya çıkarılması gerektiğini söylemektedir. Asıl halk ezgilerinin şehirlerde değıl, köylerde icra edildiğini, gerçek melodilerin buralardan doğduğunu ifade etmektedir. Çünkü "Asıl köylü musikisinin melodileri, klasik bir vuzuh ve sadelik, ve asla yorgunluk tevhit etmeyen bir afakilik dahilinde yapılmıştır. ... melodilerin herbiri en yüksek bir artistik mükemmeliyet arzederler. Bunlar bir musiki fikrinin en sade vesaitle, en vazih şekilde ve en mükemmel ifade ediliş tarzının klasik misalleridirler." (BARTOK, 1937:19)

Bartok'un Türk halk müziğini pentantonik (beşseslilik) temele dayandırması, Osmanlı müziği ile Türk müziği arasına kesin bir sınır çizerek, çalışmaları 1930'ların başından beri geliştirilen tarih anlayışı ile aynı çizgide birleşmiştir. Türklük kaynaklarını halk kültüründe, folklorik unsurlarda işaret eden cumhuriyet ideolojisi Bartok'un Türk halk müziğine yönelik bu tezi olumlamaktadır. Halkevlerinin müzik çalışmaları da Bartok'un izinden giderek, Anadolu'da pentatonik melodilerin toplanması, kavrama müzikoloji disiplini dışında işlevler yüklenmesi sebebiyle, kültürel bir etkinlik olarak algılanmıştır. (AKSOY, 1991:9)

Adnan Saygun'un 1936'da yayınlanan "Türk Halk Musikisinde Pentatonizm" adlı çalışması da kavramın kültürel bir nitelik olarak yorumlanmasına örnek oluşturur. Pentatonizmi evrensel bir müziğin çıkış noktası olarak gören ve bunun orjinine Türklük unsurunu oturtan yaklaşımını şöyle açıklamaktadır:

"Yunanlıların en eski musikilerinin dayandığı bu eksik perdeli diziye başka başka yerlerde de rasgeliyoruz. Eksik perdeli dizi bugün Orta Asya'da kullanıldığı gibi mesela garpta, Macarlarda, İrlanda'da, Bretonlarda, şimalde Laponlarda, Finlerde, cenupta Tuareklerde, v.s... bu dizinin ya olduğu gibi, veya -iskeleti durmak üzere- araları doldurularak kullanıldığı birçok halk türkülleri vardır.

...

"Çin'de Orta Asya'da, Türkiye'de, Avrupa'nın birçok yerlerinde rastladığımız bu dizi, acaba bütün bu milletlerde ve başkalarında bulunması pek tabii bir sistem midir? Acaba bütün bu halk türküllerinin aslı pentantonik midir? Yani pentatonizm, beşeriyetin musiki yürüyüşünde her halde geçilmesi gerekli olan bir yol mudur?

İki yıl önce hazırlayıp Tarih Kurumu'na vermiş olduğum bir raporda da söylediğim gibi:

1- Pentatonizm beşeriyetin musiki yürüyüşünde her ırkta müşterek bir yol değildir. Tamamıyla ırki bir hususiyeti vardır.

2- Pentatonizm: Türk'ün musikideki damgasıdır.

3-Pentatonizm nerede varsa:

a) – Orada oturanlar Türk'türler.;

b) – Türkler eski çağlarda o yerlerde bir medeniyet kurarak yerlileri tesirleri altında bırakmışlardır.

4- Pentatonizmin ana yurdu Türklerin anayurdu olan Orta Asya'dır.

5- Yayılış istikametleri Türklerin yayılış istikametleridir.

6- Muhtelif pentatonik karakterler arasında yapılacak mukayeseler bize tarih bakımından çok mühim neticeler verecektir. Bu karşılaştırmalar, anayurttan çok uzaklarda bulunan Türklerin menşelerini ortaya koymak imkanlarını bize verecektir." (AHMET ADNAN, 1936: 5-6)

Görüldüğü gibi Türk halk müziğinin temellendiği pentatonizm, yalnızca müzikoloji kavramları içerisinde değerlendirilmemekle birlikte, “Türk Tarih Tezi” ni destekleyen bir unsur olarak okunmaktadır. Halk müziğinin milli kimlik unsurları ile şekillenmesi dönemin tarih tezi ile şekillenmesi birçok sanatçı için Anadolu’ya odaklanmasını sağlayan itici bir güç olmuştur. Bela Bartok ve Adnan Saygun’un başlattığı bir etkinlik olarak Anadolu’dan halk ezgileri derleme amacıyla yapılan Anadolu gezileri, resim alanında uygulanan “Yurt Gezileri” faaliyetlerine benzer şekilde, yerel motiflerin toplanmasına ve kırsaldaki halk ile doğrudan bir ilişki yaşanmasına olanak sağlamıştır.

Bu çerçevede dönemin önemli karakterlerinden Muzaffer Sarısözen’den ve onun çalışmaları ile kurulan “Yurttan Sesler Korosu”ndan da bahsetmek gerekmektedir. Ankara Devlet Konservatuvarına Foklor Arşivi Şefi olarak tayin edildikten sonra başlayan girişimleri Ankara radyosundaki çalışmaları ile birleşerek 1947 yılında bu arşivden derlenmiş halk türkülerinin icra edilmesi ile halk kültürünün kitlelere ulaşması konusunda büyük bir adım atılmıştır.(YILMAZ, 1996: 16-20) Yurttan Sesler Korosu, sonraki yıllarda Türk halk müziğinin halka ulaşması ve halktan beslenmesine sebep olan bir girişim olarak önem taşımaktadır.

Bununla birlikte, halk müziğinin teorik analizi ile kültürel birikime eklenmesi ve ardından yapılan derlemelerle yeniden halka ulaşmasının dışında, 1940’larda da Köy Enstitüleri’nin eğitim programlarına sanat etkinlikleri içinde değerlendirilmesi de bu noktada büyük önem taşımaktadır. Köy enstitülerindeki müzik etkinlikleri kurumun “kültürel etkinliklerde yaratıcı insanların çıkmasını, öğrencilerin başta sanat olmak üzere kendi cevherlerini keşfetmesi”(PEKMEZCİ, 2010:492) prensibinden yola çıkmaktadır. Bu çerçevede ele alınan sanat faaliyetleri içerisinde müzik, Batılı motiflerin yanında halk motiflerinin de deşifresi ile şekillenmektedir.

“Halk sanatını birinci elden devşirmek” (BANGUOĞLU, 1965:5) esası ile yürütülen bu çalışmalar temelde kırsaldan beslenen bir sanat akımını doğurmuştur. Sanatçıların araştırmaları ile teorik zemine oturtulan çalışmalar bir kültürel inşa eylemi olarak okunurken, resim ve edebiyatta olduğu gibi Anadolu halkını referans alarak milli bir sanat bilincine ulaşma yolu olarak değerlendirilmiştir. 1940’larda Köy Enstitüleri’ndeki halk müziği çalışmaları ise edilgin bir aktivite olmanın dışına çıkarak köy insanının icra ettiği/edebildiği etkin bir nitelik kazanmıştır. Sonuç olarak

Anadolu'nun kültürel unsurları ile şekillenen bu faaliyetler, bir yönüyle, halk müziğine dair motifler arşivi oluşturulmasını ve dönemin sanat ürünlerinde tematik repertuvarın da gelişmesini, genişlemesini sağlamış, diğer yönüyle ise Anadolu insanının bu konudaki yaratıcılığını gözler önüne sermiştir.

2.2.5 Mimari Etkinlikler

Erken cumhuriyet döneminin inşa fikri üzerine kurulmuş edim ortamı içinde mimari, temel söylemi besleyen en önemli etkinlik alanı olarak görülmektedir. Bu etkinlik alanının dinamiklerini kavramak için 20. yüzyılın başlarına dönmek ve yaşanan siyasi gelişmelerin mimariye yansımalarından bahsetmek gerekir.

1908 Jön Türk devriminden sonra gelişen millilik söylemlerinin ve modernitenin doğal bir hareketle kentlere sıçrayışının bu ölçekteki dönüşümü başlatmasının ardından, “ideolojik özlem ve kültürel karmaşayı simgeleyen” (BATUR, 2008) yeni bir mimari üslup doğmaktadır. Osmanlı formlarının “Türkleştirilmesi” ile formülize edilen bu yaklaşım halk kültürüne dayanan motiflerin mimari repertuvara alınarak, Avrupa'nın yapı tekniği ve akademik tasarım ilkeleri ile bileşen bir sentezi yansıtmaktadır. Bir anlamda, Ziya Gökalp'in hars ve medeniyet çözümü mimari eksende yorumlanmıştır. “Milli Mimari Rönesansı” olarak adlandırılan ve 19. yüzyıl Batısı'ndaki canlandırmacı üslup çizgilerini taşıyanbu stil, 1908'den beri inşa pratiğine yansıyan bir akım olmanın ötesinde cumhuriyetin ilk yıllarında ideolojik söylemin de bir parçası olmuştur. 1920'ler boyunca Anadolu'nun birçok şehrinde kamu yapılarını biçimlendiren üslup, simgesel yönden muğlak bir eklektisizmin ürünü olarak imparatorluğa ve cumhuriyete aynı anda referans vermektedir. (BOZDOĞAN, 2002:47-60) Ancak 1930'a gelindiğinde, cumhuriyet devrimlerinin radikalleşmesi ile birlikte gerçekleşen ideolojik sıçrayış kendi göstergelerini inşa etmeye başlar. Bu göstergeler içinde mimaride okunan değişim daha sonraki yıllardaki evrilmenin başlangıçlarını oluşturur.

Yukarıdaki başlıklar altında örneklendiği gibi, erken cumhuriyetin ilk yıllarını, ülkeyi imparatorluğun feodal kurumlarından arındırma, daha özsel nitelikte olan ulus – devlet yapısını geliştirme ve cumhuriyetin devrimci/dönüştürücü etkisi ile yeni bir toplum yaratma amacını taşıyan girişimler şekillendirmiştir. 1930'lara gelindiğinde ideolojik yapının tetiklediği gelişme hedefleri daha da tanımlı bir hal

almaktadır. *Çağdaş Uygarlık Düzeyine Erişmek* her kesimde benimsenmesi öngörülen temel hedeftir. Bu öngörü doğrultusunda gelişen mimarlık etkinliği de, cumhuriyetin kurumlaşma ediminin bir parçası olarak özgül düşünce ve uygulamalar eşliğinde biçimlenmektedir. İlk yıllardaki geçiş döneminden sonra mimarlığı bu bağlamda etkileyen iki olgu olmuştur: Dönemin ideolojik perspektifi ve devletçi ekonomi uygulamaları. Her iki olgu da karşı görüşleri ile birlikte var olmuş, döneme özgünlük katan bir bireşim olarak mimariye yansımıştır. (BATUR, 2005:8-10)



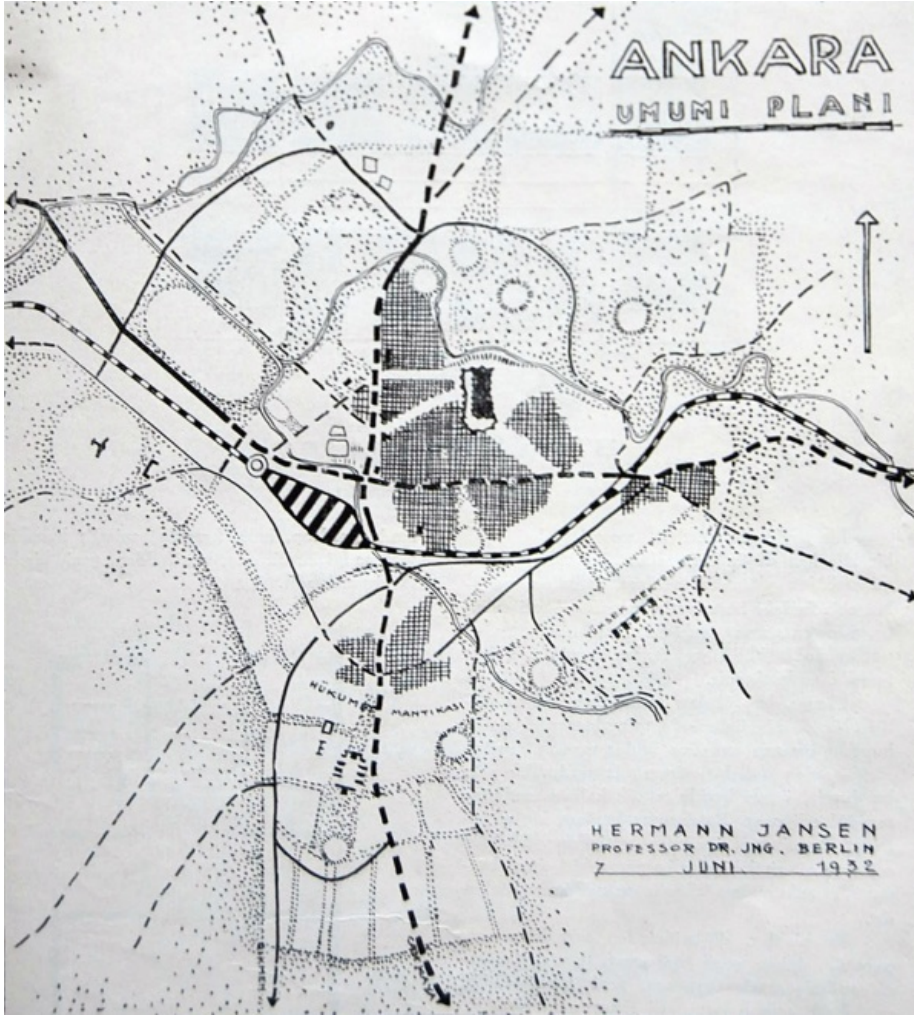
Şekil 2.23 : Önde Türk Ocağı (1927-1930, Arif Hikmet Koyunoğlu) arkada Etnografya Müzesi (1925-1927, Arif Hikmet Koyunoğlu); cumhuriyetin ilk yıllarında inşa edilen kamu yapıları “milli mimari”nin örnekleri olarak, ideolojide ve (biçimsel özellikleriyle) mimaride geçiş dönemini yansıtmaktadır (CENGİZKAN, 2002:62).

Bu bağlamda “eski” ve “yeni” kavramları her alanda olduğu gibi mimaride de metoforlaşarak biçimsel dile katılmaktadır. “yeni” Türk inkılabını imlerken, “eski” yıkılan imparatorluğun niteliği olarak olumsuzlanır. “Eski” ile “yeni” arasındaki radikal kopuş, ideoloji ile biçim/tasarım olgusunu çakıştırmaktadır. Yöneticilerin bu konudaki tavrı, dayatmacı bir üslup seçimi yönünde olmamakla beraber, Osmanlı canlandırmacılığının anakronik özellikleri sebebiyle reddi olmuştur. Buradan hareketle, mimaride modernizme doğru yönelme, doğal bir seçim olarak görülmektedir. Batur’un ifadesiyle durum “İslam/Doğu kökenli kültürden Batı kültür evrenine geçmenin tamamlayıcı öğelerinden biri” olarak algılanmaktadır. (BATUR, 2008)

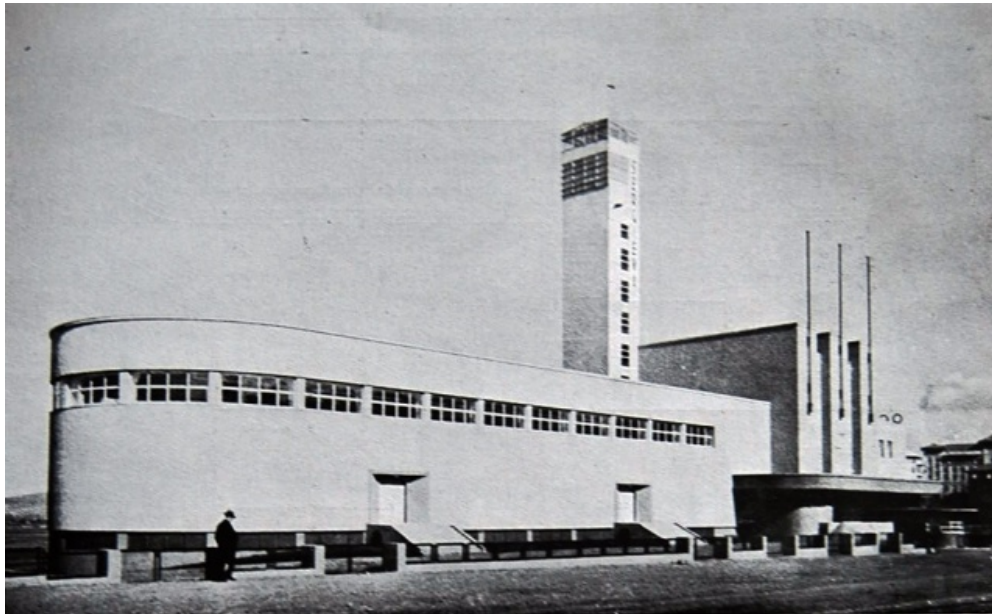


Şekil 2.24 : “Türk İnkılabı”nı anlatan bir kolaj; “eski”nin üzerinde “yeni” yükseliyor (ÜSTÜN, 1938).

Mimarlıktaki çağdaşlaşma beklentisini hızlı bir şekilde karşılamada, Avrupa’dan gelen mimarlar etkili olmuş, dönemin biçimsel aurasını belirlemişlerdir. 1927-1940 yılları arasında ülkeye çağrılan yabancı mimarların etkinliklerini önemli kılan ise, onlara verilen işlerin hacmi ve niteliğidir. Bu dönemdeki kent planlaması, kamu yapıları, meydanlar, parklar gibi cumhuriyetin etkinlik alanları ülkeye gelen yabancı mimarların tasarım ürünleridir. Modern mimarinin Türkiye’deki uygulamaları olarak ifade edilebilecek olan bu örnekler, modernizmin avant garde niteliğini yitirmeye başladığı yıllarda inşa edilmiş olmaları ile birlikte, mimarlarının bu akıma mesafeli durmaları da düşünüldüğünde morfolojik ifade biçimleri olmaktan daha karmaşık bir olgu ile bağdaşmaktadır. Burada durumu açıklayan en önemli unsur, modern mimarinin kullanımına ilişkin teknolojik ve ekonomik gerekçelerdir. Çünkü birçok alanda farklılaşmış, özelleşmiş yapı ihtiyacı ile birlikte konut açığı hızlı inşa faaliyetlerini gerektirmektedir. (BATUR, 2005:10,18-24)

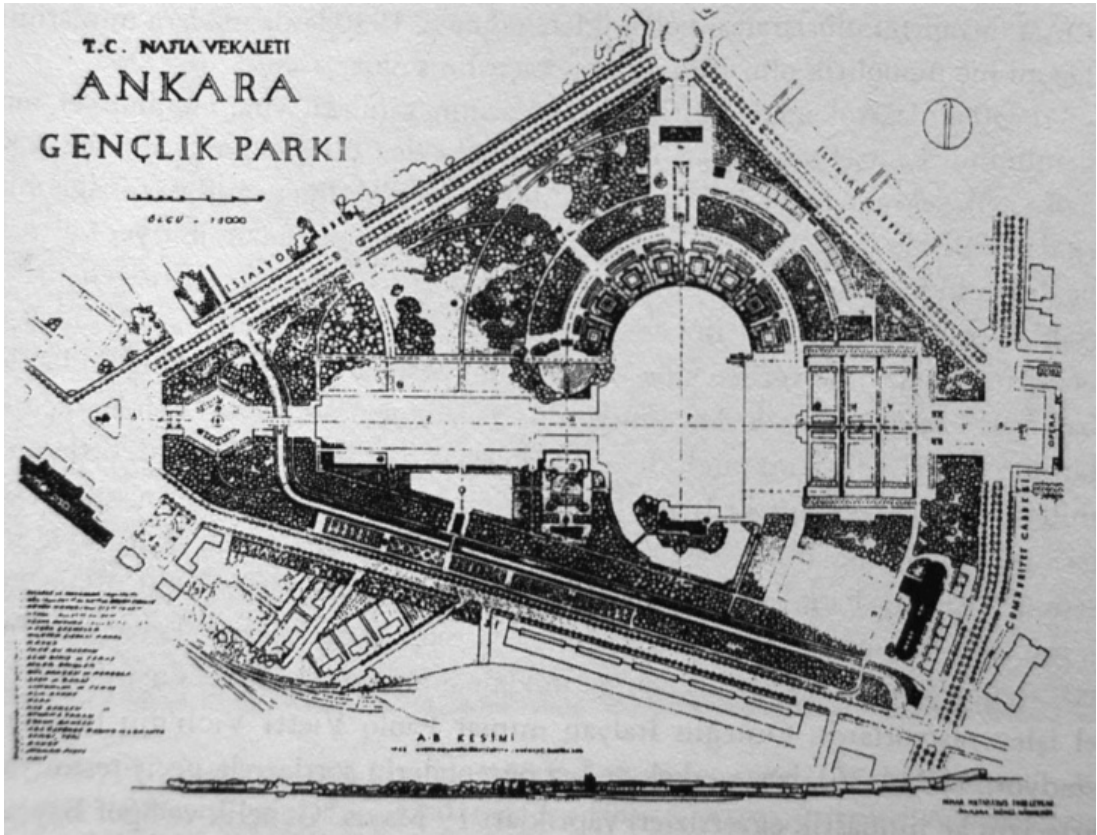


Şekil 2.25 : Hermann Jansen'in Ankara İmar Planı (ARİF, 1933:49).



Şekil 2.26 : Ankara Sergi Evi, Şevki Balmumcu, 1935 (ANON., ARKİTEKT,1935:99).

Bu istek üzerine fonksiyona dayanan, üsluplardan arınmış ve standartlaştırılmış bir inşa faaliyeti başlamıştır. Mimaride rasyonel çözümler, biçimsel açıdan daha yalın bir dil oluşturmuştur. Bu dilin mimarinin içine nüfuz etmesinde dönemin cumhuriyetçi kadrolarının ve ulusal burjuvazinin de rolü büyüktür. Oluşan atmosfer içinde yeni ve çağdaş unsurlar kamusal yapılanlamada olduğu gibi özel yaşam alanlarına da sızmaktadır. Bunun bir göstergesi olarak modern mimari normları konut tasarımında başat rol almış, cumhuriyetin seçkinleri için belirleyici bir nitelik haline gelmiştir.



Şekil 2.27 : Ankara Gençlik Parkı (BOZDOĞAN, 2002:92).

Erken cumhuriyet döneminin dinamikleri içinde mimarideki modernist yaklaşımlar iki perspektiften değerlendirilmektedir: mimarlıkta inkılap olarak modernizm ve inkılabın mimarisi için modernizm. İlk ifade “yeni mimari” olgusu ile örtüşürken, diğeri yapı programlarındaki öncü atılımları tariflemektedir. Her ikisi için de formların anlamı önemlidir. Çünkü bu yıllarda bilimsel, rasyonel, teknik özelliklerle donatılmış niteliklere sahip bir modernizmden bahsedilirken, bu estetik altında yatan politik ifadenin de altı çizilmektedir. (BOZDOĞAN, 2009) Ancak,

ideoloji kavramında birleşen iki açılım sorunsalları ile birlikte gelişmektedir. Yeni mimari unsurlarının yapı sözlüğüne girmesiyle birlikte eskiden tamamen kopan imgeler, “İnkılap Mimarisi”nin sorgulamasına neden olmaktadır. Fonksiyona ve akılcı çözümlere dayanan estetik anlayışın ulusal unsurlardan yoksunluğuna dikkat çekilmekte, milli ve çağdaş bir mimari kültürün oluşturulması gerektiği vurgulanmaktadır.



Şekil 2.28 : Mimar Sırrı Arif’in Pangaltı’daki Apartmanı (ZEKİ SELAH, 1932:36).

Bu noktada Anadolu topraklarında yatan “halk mimarisi” önem kazanmakta, modern Türk mimarlığının repertuarını oluşturabilecek kadar zengin bulunmaktadır. Evrensel üslubun yerel olanla bağısızlığı büyük bir problem olarak algılanmaktadır. Ulusal temaya yoğunlaşan Türk mimarlarına göre “nasıl bir Çinli’yi bir Fransız’dan, bir Alman’ı bir Türk’ten ayırmak kabilse; bir Viyana mimarisini bir İstanbul mimarisinden, bir Fransız mimarisin bir Rus mimarisinden ve hatta bir İstanbul binasını bir Ankara binasından ayırmak lazımdır.”(MİMAR BEHÇET VE BEDRETTİN, 1933:266) Yerellik kavramını millilik kavramı ile örtüştüren bu anlayış “bu toprağın mimarisi”ni yaratma güdümü içindedir. Aslanoğlu’na göre durumun başka bir boyutu daha vardır. Ulusal mimari yaratma çabası cumhuriyetin milli ifade biçimine eklemlenmenin yanında ülkeye gelen yabancı mimarların

oluşturduğu mimarlık ortamı içinde bir varlık çabası olarak yorumlanmaktadır. Bu çaba modern Türk mimarisi yaratma biçimi ile uluslararası üsluba katılma arasında gidip gelmiştir. (ASLANOĞLU, 1980:32-33)

Mimari ifade biçimiyle kırsalın anlamı da, dönemin dialektikleri çerçevesinde gelişmektedir. Anadolu, hem değiştirilmesi, modernitenin inşa eylemi tarafından dönüştürülmesi gereken vatan, hem de ulusal mimarinin besleneceği bir öz olarak tanımlanmaktadır. Anadolu mimarisinin geleneklerinde yatan fonksiyonel nitelikler ile çağdaş mimari anlayışı üst üste getirilmekte ve bu topraklar yeni mimarinin oluşmasında en büyük ilham kaynağı olarak gösterilmektedir. Dönemin mimarlarının düşsel bir kavrayış ile yaklaştıkları Anadolu, aynı zamanda cumhuriyetin devrimci ve devletçi politikaları ile de şekillenmektedir. Başka bir deyişle, bu evrede Anadolu kırsalındaki mimari hareketleri, ideolojik ve nostaljik etkilerle birlikte, bu etkilerin toplumsal yapıyı dönüştürme itkisinden beslenen gereksinimler belirlemektedir.

Tezin özelleştiği konu olan kırsaldaki istasyon yapıları ve köprüler, şüphesiz, mimari etkinliklerin büyük bir parçası olarak görülmektedir. Ancak bu bölümdeki örnekler, dönemin ideologlarının kırsal üzerindeki düşüncelerine yönelik ütopyik girişimlerden doğan ve hayata geçirildiği ölçüde mimariye yansıyan ölçekteki çalışmalardan oluşmaktadır. “İdeal Köy Projeleri”, “Göçmen Evleri ve Köyleri”, “Köy Evi Projeleri”, “Köy Okulu Projeleri” ve “Köy Enstitüleri Yapıları” alt başlıklarında bu çalışmalardan ve uygulamalardan örnekler yer almaktadır.

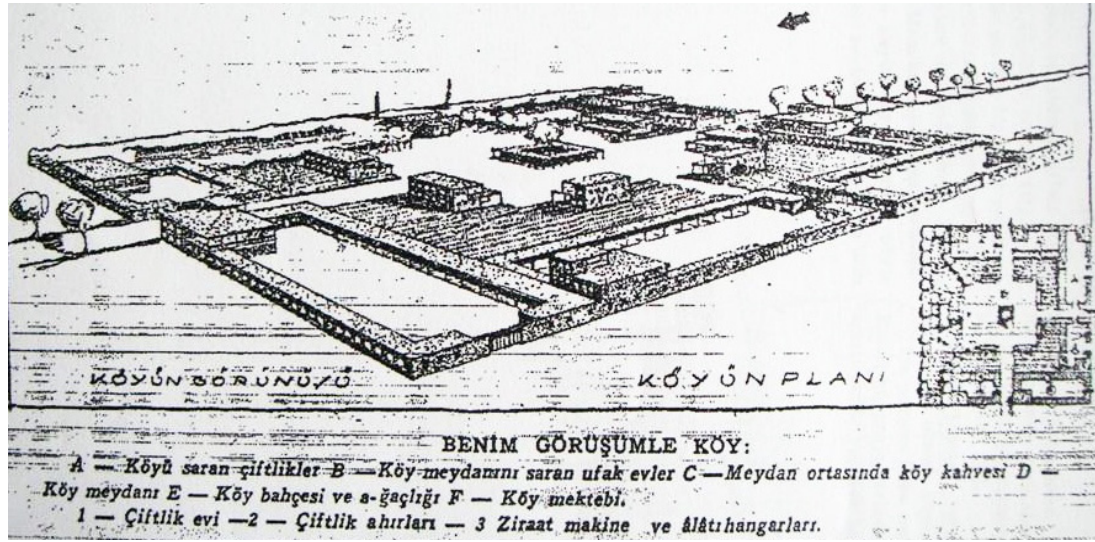
2.2.5.1 İdeal Köy Projeleri

Anadolu’nun ideoloji üzerinden tanımlanmasından doğan ve devletçi ilkelerle desteklenen bir yaklaşım olarak “köycülük” hareketi, önceki bölümlerde örneklendiği gibi çoğul bir alana nüfuz ederken, erken cumhuriyet döneminin kırsaldaki mimari eylemleri üzerinde de belirleyici faktör olmuştur. Söylemin ortaya koyduğu idealize edilmiş bir toplumun “nüve”leri şehirlerde değil köylerde filizlenecektir. Anadolu’nun kentlerinde ve büyük kasabalarında halkevlerinin programı ile cumhuriyet devrimlerinin halkın yaşayışı ile harmanlanması hedeflenirken, kırsalda da “köy mimarisi” ile ideolojiyi aktif biçimde gerçekleştirme amacı güdülmektedir. Bu yaklaşım cumhuriyetin mekansal ölçekteki değiştirici etkisinin, kentlerdeki uygulamalarından başka bir eksenini oluşturmuştur.

Bu değiştirici etkinin Anadolu köylerindeki yansımaları cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren başlamaktadır. Birinci Dünya Savaşı ve ardından yaşanan Kurtuluş Savaşı’nın tahribatı ile büyük hasar görmüş Anadolu köyleri cumhuriyetin ilk yıllarından başlayarak onarılmıştır. 1933 yılına gelindiğinde ise, onarımların dışında, Antalya, Samsun, İzmir, Bilecik, Mersin, Manisa, ve Ankara çevresinde 69 “numune köy”³ yapımı vardır. Yabancılarca planlandığı anlaşılan bu köyler için bir buçuk milyon lira yakın harcama yapılmıştır. (ABDULLAH ZİYA, 1935:203, ASLANOğLU, 1980:5) 18 Mart 1924’te çıkan *Köy Kanunu* ile bu inşa faaliyeti resmi olarak başlar. Kanun köyün sınırları, imarı, yol yapımı, ev planları, sağlık ve eğitim konuları gibi köye yönelik genel tanımlamaları içermektedir. *Köy Kanunu*’nun çizdiği sınırlar içerisinde şekilllenen ilk köylerin planlaması önemlidir. Program, köy ortasında yer alan ve bu yönüyle tasarımda başat bir öğe olan meydanın etrafında biçimlenmektedir. İhtiyar meclisi için bir oda ve bir misafirhane yapılması zorunlu hale getirilirken, köyün mimari dokusunu değiştirecek olan “köy evlerini ahırdan ayırmak, evi badanalamak, yolları kaldırımlarla döşemek, köyde çamaşırlık, hamam, arşı ve pazaryeri yapmak, berber nalbant bulundurmak, orman yetiştirmek” gibi mekansal maddeler uygulanması köylünün işteğine bırakılmaktadır. Uygulanan yapı programının amacı köylüye modern yaşam standartlarını taşımak ve bu yolla kalkınmasını, savaş sonrası yaraların sarılmasını sağlamaktır.(ÇETİN, 2003:101) Ancak, bu süreç içinde, cumhuriyetin “numune köyler”i dönemin düşünce ortamının da etkisiyle sorgulanmaya başlar. 1930’ların başlarında köycü söylemin öncü isimleri, cumhuriyetin ilk yıllarından beri inşa edilen “numune köyleri” yabancı uzmanlar tarafından tasarlanmalarından dolayı Türk köylüsünün ihtiyaçlarını tam anlamıyla karşılayamayan ve bu sebeple köylülere “uzak” duran bir mekan kurgusunun ürünü olarak görmektedir. Türk köylüsünün yaşayışına aykırı olduğunu düşündükleri bu ortam eleştirilir. (ÇETİN, 2003:101-102) Yabancı uzmanların Türk köyünü ve Türk köylüsünün yaşayışını iselleştirememeleri ile temellenen bu eleştirel yaklaşım sonunda “köy mimarisi” kavramı bağlamında, mekansal nitelikler

³ Muhacirler için tasarlanan “numune köyler” konusuna Bölüm 2.2.5.2’de değinilecektir. Bu bölümde ideal örnekler olarak işaret edilmeleri ve diğer projelerin öncülleri olmaları bağlamında ele alınmaktadır.

ve mimarın özellikleri tarif edilmektedir. Dönemin önemli isimlerinden Abdullah Ziya'ya göre "köy mimarisi"ni gerçekleştirecek olan mimar o yerin içinden gelen, "bulunduğu asrın, bulunduğu kasaba ve köyün isteklerine cevap verebilen" hem çağı takip eden hem de yerel nosyonlara hakim olan bir karakter olmalıdır. "Köyün mimarisi ve mimarı köyün içinden, köyün ihtiyacından doğar. Yapısı köyün taşı, toprağı ve ağacıyla yapılır." (ABDULLAH ZİYA(a), 1933:370) Abdullah Ziya'nın tavrı, ortaya attığı "köy mimarisi" başlığı altındaki tasarısı ile daha da belirginleşmektedir.



Şekil 2.29 : Abdullah Ziya'nın "İdeal Köy"ü (ABDULLAH ZİYA(b), 1933:39).

Bu kurgunun yerleşim planı, bir kareye tamamlanan birimlerden oluşmaktadır. Tasarımın merkezinde yer alan köy meydanı ve köy kahvesi ile birlikte onları çevreleyen konutlar ve tarım alanlarından oluşan ana dağılımın dışında, kamusal tek yapı köy mektebidir. Sosyal yaşamın canlılığını koruyacak mekan ise geçici sinema ve tiyatroların uğrayabileceği köy meydanı ve onun odağındaki "köylünün kütüphanesi, içtima yeri, sineması, klübü daha doğrusu modern mabedi" olan köy kahvesidir. Yerel malzeme (kerpiç) ve yerel yapı modeli (düz çatılı evler) ile mimari biçimini bulacak olan bu tasarı, bir taraftan kendi sınırlarını da belirlemektedir. (ABDULLAH ZİYA(b), 1933:38) Tüm bu mekansal tanımlamalar köylünün "Türk harsını, Türk medeniyetini" keşfedeceği bir organizasyonun parçaları olarak yorumlanmaktadır. Köylü köyünde modernleşecek, uygarlaşacak ve şehirlerdeki ilerleme politikasından farklı bir eksen de yine aynı hedefte yürüyecektir. Bölüm 2.2.2'de de değinildiği gibi Abdullah Ziya bu tutumu ile köy ve şehir arasında

düşünsel anlamdaki sınırların yanına bir de mekansal boyutta bir sınır eklemektedir. Köyü kentlere ihtiyacı olmayacak bir doku olarak tariflemesi bu sınırı açıkça ortaya koymaktadır.

Köydeki programın ideolojik gereçkeleri arasında dini mekana karşı alınan tavır da yer almaktadır. Bu dönemde “CHP’nin laikleştirici gündemini onaylayan güçlü bir mimari vurgu” olarak hiçbir köy tasarısında cami bulunmaz. Caminin dini vurgusundan gelen ve cemaat olma fikrinden doğan mekansal etkisi cumhuriyetçiler için Anadolu kırsalında rejime karşı bir tehdit unsuru olarak görülmektedir. (BOZDOĞAN, 2002: 116) “Bu dört duvar arasında taasubu ve cehaleti teşkilatlandıran” (BOZDOĞAN, 2002:116-117, aktarıyor; ABDULLAH ZİYA, 1933:333) bir yer olarak tariflenen cami, modernleşme hareketinin önüne geçebilecek bir provokasyon alanı olarak yorumlanmaktadır. Bununla birlikte, köylülerin camide geçirecekleri vakti köy programında belirlenen sosyal faaliyetlerin karşılaması ve bu yolla köylünün çağdaş bir ortama kavuşması da hedeflenmiş olabilir.

Gülsüm Baydar Nalbantoğlu’na göre “ulusalcı ve bölgeselci” arayışların etkisiyle şekillenen bu yaklaşımlar, idealize edilmiş, sağlık unsurları ile donatılmış bir köy kurgusunun aslında varolan köylerle karşılaştırılamayacak derecede ütöpic oluşunun yarattığı ikilem üzerinden şekillenmektedir. Bu yıllar arasında “ideal köy” teması altındaki birçok tasarı, modern Batı mimarisinin “ideal kent” modellerinin her yönüyle örnek alınmasının ürünüdür. (BAYDAR, NALBANTOĞLU, 2005:153) Bu tipteki şematik planlamalar arasında 1933 yılında Trakya Umumi Müfettişi Kazım Dirik’in “köy bürosu”na hazırlattığı “İdeal Cumhuriyet Köyü” önemli bir örnektir. Ebenezer Howard’ın “Bahçe Şehir” diyagramı(Şekil 2.31) ile büyük ölçüde benzerlik gösteren tasarı, merkezdeki anıtlı meydandan dışa doğru dağılan halkalar şeklinde yayılmaktadır. İlk halkanın içinde yer alan köy okulu, köy kooperatifleri, köy parkı, ticari dükkanlar, konuk odası, CHP konağı, köy oteli (ya da han), köy gazinosu, köy kulübü, ziraat işleri ofisi, cami, sağlık birimleri gibi kamusal fonksiyonları ağaçlar içindeki konut halkaları çevrelemektedir. En dış halkada pazaryeri, panayır yeri, fabrikalar, spor sahası, revir, fidanlık ve bunların da dışında asri mezarlık, hayvan mezarlığı ve gübrelik bulunmaktadır. Merkezden dışa doğru dağılan bu fonksiyonel halkalar aynı zamanda da birbirlerine düzgün yollarla bağlanmaktadır. (Şekil 2.30)

Dairesel diagram içinde bir hiyerarşi ile temellenen tasarım, şematik olarak ifade ettiklerinin dışında da anlam bulmaktadır. Bozdoğan bu ideal tasarı için şunları söylemektedir:

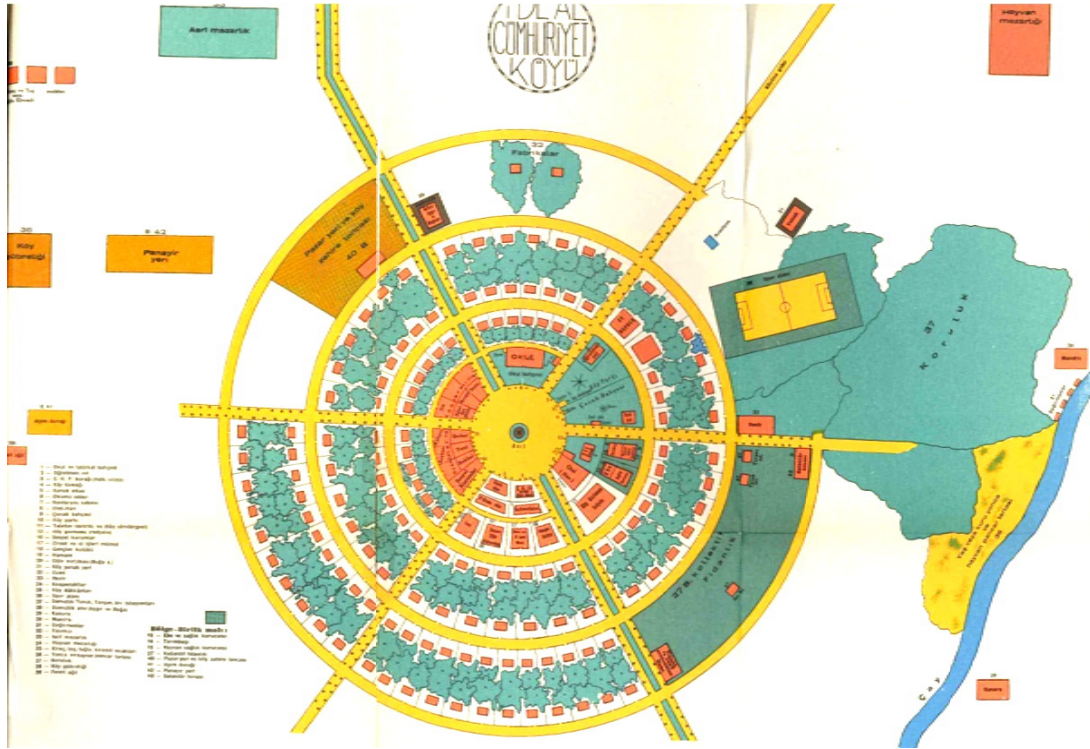
“tam anlamıyla geometrik merkezi plan, Rönesans’ın ideal şehirlerinden Jeremy Bentham’ın on dokuzuncu yüzyıldaki ‘Panoptikon’una kadar, reformist ütopyanın simgesi olmuştur gerçekten de. Bu plan, CHP’nin köy mimarisi programını biçimlendirmiş olan Aydınlanma ideallerinin en semptomatik biçimsel ifadesiydi.” (BOZDOĞAN, 2002:117)

İdealize edilmiş “Köy Mimarisi”nin geometrik diagramlar üzerinden kurgulanmasının başka bir örneği şehirci mimar Burhan Arif imzalı “Köy Projesi”dir. (Şekil 2.32) 1935 yılında tasarlanan ideal tasarıya göre gridal bir strüktür içinde yer alan konutlar ve her konutun içinde bulunduğu araziler, birbirinin simetriği iki meydana ve onları bağlayan ana akstan oluşan kamusal fonksiyonlar zincirine paralel dizilmektedir. Bu zincirin bir ucunda mahye müdürü, köy kooperatifleri, köy okulu ve jandarma, diğer ucunda başka bir köy okulu, köy ocağı, köy müzesi ve çeşme bulunur. Her iki kamusal alan birbirine ana aks üzerinde yer alan çarşı ile bağlanır. Bu kurgu içinde homojen biçimde dağılan sosyalleşme alanları “sıraevler” olarak tanımlanan konut alanından ayrılmaktadır. Arif’in ütöpik tasarısını aktaran Abidin Mortaş köy mimarisini kent-köy zıtlığı çerçevesinde değerlendirirken bir taraftan da onu Batı dünyasının sanayi kentleri ile organik bir ilişkinin ortasında tanımlar:

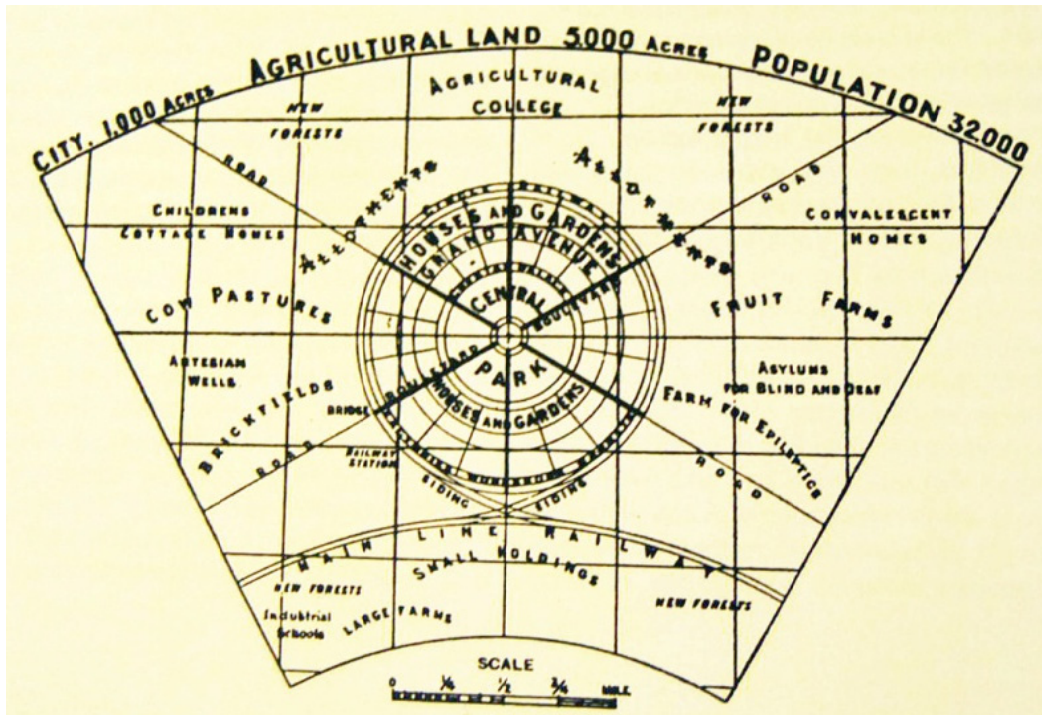
“Makul ve bilgili memleket planlarına göre kurulan yeni şehirler, ikamet, sanayi sahaları parçaları teknik esaslar içinde, inkişaf eden kültürle bir gidecek ve ilerinin mesuliyetlerini müdrik olacaktırmakta teşkil ve idare edebilirler.

Bu düşüncelerle hazırlanan memleket planlarında köylerin değeri çok önemlidir. Köyler insanlığın sıhhati, kuvveti ve nesil idamesi bakımından büyük değerlerdir.”(MORTAŞ, 1935:320)

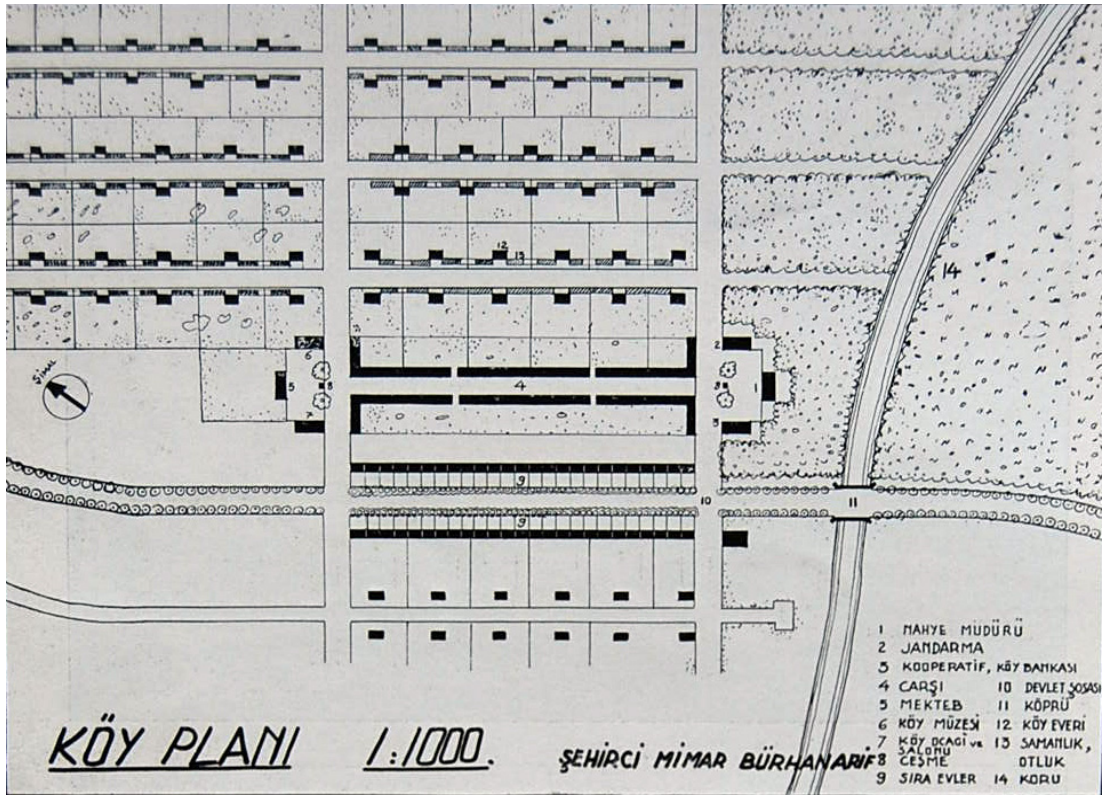
Planlama da esas alınan sanayi kentleri şemalarının dışında sosyal anlamda şehir yaşantısı köydeki strüktürden tamamen farklıdır ve bu sebeple kırsalda kentlerdeki inşa etkinliğinden farklı bir yol izlenmektedir. Şehir ve köy nasıl birbirinden farklı unsurlar ise, şehirli ve köylünün yaşamsal ihtiyaçları da birbirinden ayrılmaktadır. Ancak köylünün de “bugünün insanı” olduğu unutulmamalıdır. Bu amaçla köylünün sade yaşayışına uygun olacak ama onu çağdaş unsurlarla da donatacak tasarımlara ihtiyaç vardır. “Köyler detayı köylünün adetlerine bırakılmak üzere, mimar tarafından kurulmalı, kontrol edilmedir.” (MORTAŞ, 1935:320)



Şekil 2.30 : “İdeal Cumhuriyet Köyü”, Trakya Bölgesi Umumi Müfettişi Kazım Dirik’in ideal köy tasarısı, 19. yüzyıl sonlarındaki ‘bahçe-şehir’ kavramı ile idealize edilen şehir ütopyaları ile örtüşmekte (AFET İNAN, 1933).



Şekil 2.31 : ‘Rurisville’, Howard, 1898, idealize edilmiş bir şema ‘Bahçe Şehir’ (FRAMPTON, 2007:27).



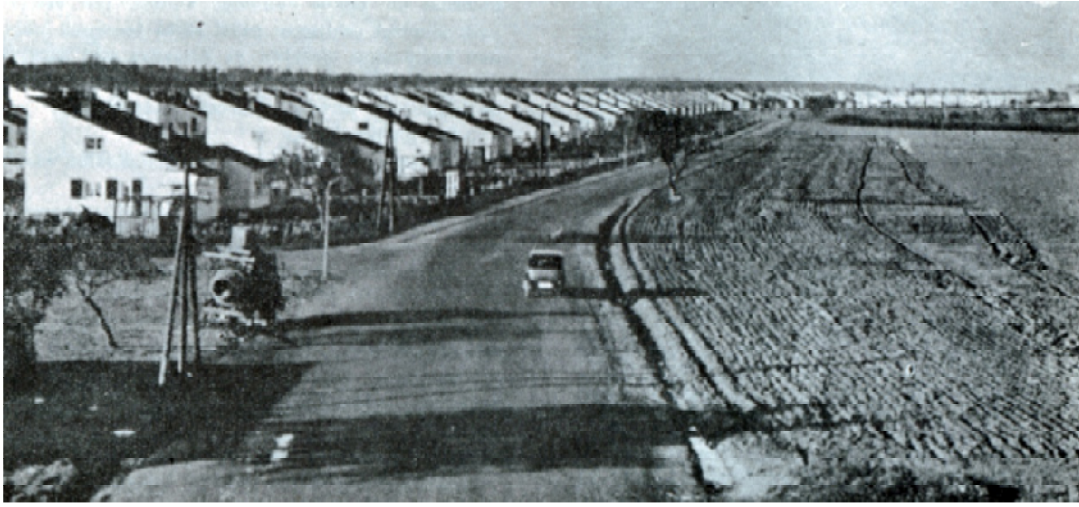
Şekil 2.32 : Burhan Arif'in "Köy Projesi" (MORTAŞ, 1935:320).

Kontrollü tasarımın yörüngesinde hareket eden köy mimarisi zaman zaman ulusalcı ve bölgeselci yaklaşımın dışına da taşmaktadır. Bu noktada, kırsalda ilerlemenin tamamen bir sosyal dönüşüm hareketi olduğunu savunan isimler de bulunmaktadır. Bunların içinde dönemin mimarlarından Zeki Sayar'ın 1936 yılında *Arkitekt*'te yayınlanan yazı dizisi durumu örnekleyen başka bir belgedir. Sayar'ın kırsaldaki dönüştürücü projeler için "kolonizasyon" tanımını kullanması durumu sistematikleştirerek yorumladığını göstermektedir. Türkiye'deki köycülük hareketi ile Avrupa'da 1929 krizinden sonra sanayi işçilerini köylerine döndürmek için kurulan tarım kolonilerini benzeştirmesi ilginçtir.(BOZDOĞAN, 2009) Almanya örneği üzerinde duran Sayar'a göre "Alman Hükümeti, eski Alman adatına istinaden, Alman köylüsünü millet kanının menbaı olarak tanır."(SAYAR, 1936(b):231) Genel tavrının aksine ulusalcı gözlüklerle okuduğu bu kolonizasyon biçimini bir devlet girişimi olması bakımından önemli bulmaktadır.

"Zirai koloniler vasıtasile Almanya'da yeni köylü tabakası vücade getirmek, Nasyonal Sosyalistler hükümetinin yeni bir hayat nizamı meydana getirmek hususundaki gayelerinden birini teşkil etmektedir." (SAYAR, 1936(b): 232) diyen

Sayar, köylü halkı ziraat faaliyetine teşvik eden bu yaklaşımı olumlamakta ve oluşturulacak yeni Türk köyleri için de örnek olabilecek bir bakış açısı olarak yorumlamaktadır. Aynı zamanda ideolojinin temsiliyet nosyonları ile şekillenecek olan bir zemin olarak koloni köylerinin biçimsel dönüşümün yanı sıra sosyal ortamıyla da mevcut amaca hizmet verecek ölçüde tasarlanması gerektiğini söyler.

“... yeni kurulan köylere girecek köylüye; bu evlerde oturmak ve onu kullanmak usullerini ve medeni yaşama vasıtalarını da temin etmelidir. Toprak üstünde bir arada yatanları, köy karyolasına alıştırmak, yerde oturanlara iskemleyi öğretmek; yerde yemek yiyenlere masayı temin etmek gibi yaşayış tarzlarında da bir inkılap yaratmak gerekir.” (SAYAR, 1936(a):47)



Şekil 2.33 : “Son zamanlarda Almanya’da yapılan yarı-zirai (Frankfurt-Golstein) kolonisi” (SAYAR, 1936(b):231).

Köye modernist bir tavır ile yaklaşan Sayar’ın üzerinde durduğu konular, standardizasyon, tipoloji, malzeme olarak sıralanmaktadır. “En iktisadi ve en kullanışlı” nitelikler ile inşa edilecek yapılar içinde zamanın koşullarına uygun bir yaşam temellendirilecektir. Konut planlarının varyasyonları ile her aileye uygun kaliteli yaşam alanları sunulacaktır. Modernliğin bir metaforu olarak kodlanan “Çimento” ise bu köylerde en başat malzeme olacaktır. Tüm bu etkinlikler mimari ofisler tarafından sistematize edilecek böylece inşa eyleminin tasarıma uygunluğu sağlanacaktır. Bu noktada modernistlerin tariflediği izolasyon alanı içinde biçimlenen tasarım dünyası mimari eyleme dair sistematığın kurulmasını gerektirmektedir. Bu sırada yaşayışlar da “yeni”nin izinde şekillen(diril)mektedir. İnşacı kadronun (mimarlar, mühendisler, yapı ustalarının) hareket alanı ise sadece bina değil köydeki tüm sosyal strüktürdür. (SAYAR, 1936(a):46-51)



Şekil 2.34(a) : Sayar'ın örneklediği Trakya köyleri; Almanya'daki koloni köyleri ile benzerlik gösteriyor (SAYAR, 1936(a):46)



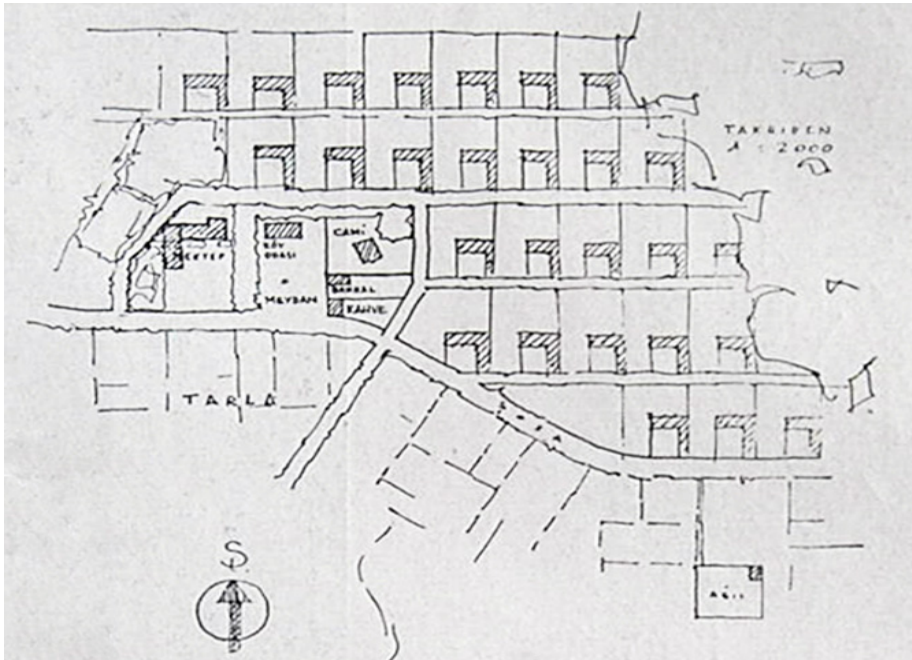
Şekil 2.34(b) : Sayar'ın örneklediği Trakya köyleri; Almanya'daki koloni köyleri ile benzerlik gösteriyor (SAYAR, 1936(a):46)



Şekil 2.35 : “Diyarbakır’da yapılan(Yeni-köy)” köydeki temel planlama kriterleriyle şekillenen tasarımın uygulanışı ile oluşan düzenli doku, modernlik eyleminin kırsala değişini örnekliyor (SAYAR, 1936(a):47).

Köyde hayata geçirilecek bu sosyal strüktürün temelinde yatan “kolonizasyon” ifadesi, Bozdoğan’a göre, olumsuz bir yananlam taşımamakla birlikte, kırsala dokunan ve onu bu dokunuşla dönüştürecek olan medeniyetin, ilerleme hareketinin isimlendirilmesi olarak yorumlanmaktadır. (BOZDOĞAN, 2002:121) 1940’lara gelindiğinde köy inşası ivmelenen bir biçimde devam etmektedir. Köylünün yaşayışına büyük müdahalelerle değiştirmeden dönüştürmeyi hedefleyen, ulusal ve yerel gözlüklerle yapılan köy mimarisi okumalarının yanında, köyü tamamen yepyeni bir strüktür içinde hayal eden temaların bireşimi durumun dönemin mimari atmosferi içinde birbirinden farklı algılayışlar üzerinden değerlendirildiğini göstermektedir. Ancak konunun bir tartışma ortamına dönüşmesi, mimari anlamda çoğul fikirlerin ortaya çıkmasına ve doğal olarak düşünsel bir üretim eyleminin gerçekleşmesine sebep olmaktadır.

Köy mimarisine kafa yoran dönemin mimarları arasında Abidin Mortaş da kendi tasarısı ile “ideal”ini ortaya koymaktadır. Anadolu’da yeniden inşa edilen birçok köy hızlı üretim gerekçesiyle “vasıtasızlık ve rastgele yapılmak yüzünden iptidai almış şekiller” olarak görülmektedir. Köyü “stilize” etmek ve düzenlemek gerekmektedir. Mortaş’a göre “şehirli kafasile tatbik edilmek istenecek yeni şekilleri köylümüz yadırgar.” (MORTAŞ, 1940:8) Köy evinde köylüye aşine mekanlar yaratmakla başlayan tasarım tüm köyün kurgusuna yayılır.



Şekil 2.36 : Mimar Abidin Mortaş’ın Köy Projesi, 1940 (MORTAŞ, 1940:8).

Burhan Arif'in ideal köy şeması gibi gridal plana sahip olan yerleşim devlet yolu ile iki kısma ayrılır. Bir tarafta köyün yaşam alanları; kamusal ve özel alanlar, diğer tarafta ise iş sahaları; tarlalar ve ağıl bulunmaktadır. Diğer tasarımlardaki kamusal mekan hiyerarşisi bu plan şemasında okunmamaktadır. Konut alanları ve tarlaların arasında ana aksla ilişkilendirilmiş bir leke gibi durmaktadır. Meydan, okul, köy odası, cami, bakkal ve kahveden oluşan program, diğer örneklerin aksine oldukça sınırlı görünmektedir. Konut tipolojisine yoğunlaşan Mortaş için “kendi yaşayış tarzına yabancı evlerde rahatsız olan köylü” için öncelikle köy evi sorunun çözülmesi gerekmektedir.

1940'ların ütopyik projelerine Nuri Demirağ'ın tematik köy tasarımlarını da katmak gerekir. Ziraat Köyü ve Sanayi ve Maden Köyü için yaptığı çalışmalar köy mimarisine olan genel yaklaşımın örnekleridir. Her iki tasarımda da ızgara plan şemasına yerleştirilmiş fonksiyonların dağılımı, kamusal mekan hiyerarşisi tutumu üzerinden gerçekleşmektedir. Ziraat Köyü ile Sanayi ve Maden Köyü işlevsel özellikleri bakımından birbirinden ayrılrsa da özünde aynı mekansal kriterler üzerinden şekillenmektedir. Diagramın tam ortasında yer alan kamusal alan fonksiyonel anlamda çeşitlilik gösterir. Onu çevreleyen konut öbeğinin merkeze ulaşan ana aksın bir ucunda yer alan kısmı geometrik olarak tamamlanmamış, işlevsel bir elemanla sınırlandırılmamıştır. Bu haliyle tasarım diğerlerinden farklı olarak köyün büyüme yönünü de hesaba katmaktadır. Benzer şekilde Sanayi ve Maden Köyü merkeze yönelen ana aksın sonuna doğru açılmakta, sınır burada silikleşmektedir. Bu noktada, Demirağ'ın gelişen, büyüyen ve fiziksel sınırlarını eritebilen nitelikteki ütopyik düşü, köyün ekonomik bir model olarak da kurgulanmasının önemli bir örneğidir.

Yukarıdaki örnekler, köy mimarisi olgusunu biçimlendirirken, erken cumhuriyet döneminin kırsal algılayışına eklenen yeni tarifler oluşturur. Bu tarifler üzerinden değerlendirilen köy, bir tarafta ideolojinin kimlik göstergesi olarak objeleştirilip hareketin doğuş noktası olarak işaretlenirken, diğer tarafta da kent olgusuna karşı kutup oluşturan, mekansal niteliklerinin modernist sterilizasyon yöntemleri ile örtülmesi gereken bir arka plan olarak tezahür edilmektedir. Bir başka deyişle, kır insanı ve kır yaşamı milli unsurlar çerçevesinde idealize edilirken, modernite projesindeki yeri, çizilen sınırlar ile sabitlenmektedir. Tanyeli'ye göre ise durumun

psikolojik bir tarafı da bulunmaktadır: “Söz konusu eylemleri yönlendiren güdü, çoğunlukla, ... aydınların kırsal alana karşı olan görevlerini yapmadığı saplantısıyla ilişkili bir suçluluk kompleksi olmuştur.” (TANYELİ, 1998:103-104) Erken cumhuriyet aydınlarının (hatta Geç dönem Osmanlı aydınlarının) köye ve köylüye karşı tavrı bu romantik yaklaşım çerçevesinde gelişmektedir. Toplumsal özün kaynağı ve kültürel araştırmaların odağı olarak köy hem, kırsalda seyirlik bir alan hem de dönüştürülmesi hedeflenen bir konudur. Köyü kalkındırma, ilerleme hareketine dahil etme çabalarının yansıması olarak kentlerde olduğu gibi kırsalda da mimari enstrümanlar kullanılmaktadır. Sonuç olarak, burada örneklenen ütöpik boyutlardaki projeler, Anadolu insanının yaşam alanını yeni değerler çerçevesinde mimari aracılığı ile kurgulama isteğinin göstergeleri olarak okunmaktadır.

Şekil 2.37 : Nuri Demirağ'ın ütöpik köy çalışmaları, Ziraat Köyü, (TANYELİ, 2001:88).

Erken cumhuriyet döneminin idealize edilen köy yaşantısının bileşenlerinden biri olan ve köy mimarisi kurgusu eşliğinde gelişen bir diğer etkinlik alanı olarak göçmenler için tasarlanan yerleşkeler, kırsalın ifadesi bağlamında önem taşımaktadır.

“Göçmen evleri” cumhuriyetin “örnek köy” girişiminin altında, kırsaldaki inşa hareketine eklenen eylemler bütününe bir parçası niteliğindedir. Bir önceki bölümde işaret edilen örneklerde olduğu gibi, göçmen evleri de kırsaldaki kolonizasyon çabalarının bir ürünü olarak okunmaktadır.

Göçmenlerin yerleşim sorunu cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren üzerinde önemle durulan bir konu olmuştur. Anadolu köylerinin onarılması işinin yanında 1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması’nın ardından mübadele sonucu Anadolu’ya gelen müslüman Osmanlı tebaasının yerleşim ihtiyacı ile göçmenlerin barınması konusunda birçok karar alınmış ve uygulanmıştır. 1923 yılında kurulan Mübadele, İmar ve İskan Vekaleti bu yöndeki kurumsal girişimlerin ilki olmuştur. 1923-37 yılları arasında Türkiye’ye 771.611 muhacir göç etmiştir. “En yoğun göç hareketi (ise) 1923-29 yılları arasında olmuş, Yunanistan başta olmak üzere Romanya, Bulgaristan Yugoslavya’dan yarım milyondan fazla göçmen gelmiştir” (ASLANOĞLU, 1980:5-6) Ortaya çıkan yerleşim sorunu için üretilen çözümler ve genel olarak göçmenler konusu, Birinci Meşrutiyet döneminden beri Osmanlı Devletinin sürdürdüğü iskan politikasının cumhuriyet döneminde de devam ettirilmesi yolu ile biçimlenmiştir.(CENGİZKAN, 2004:110)

Bu süreç içinde gerçekleşen göçmeler için köy inşası, savaş sonrası koşullarının yarattığı ortamda, hızlı ve pratik çözümler üzerinden gelişmektedir. Dönemin zorunluluklarının itkisiyle oluşan bu mimari edim, cumhuriyetin “numune köy” konsepti dahilinde, ancak, sınırlı imkanlarla gerçekleştirilmektedir. 1928’de kurulan eski adıyla Ahî Mes’ûd Numune Köyü, ya da Etimesgut Köyü kırsalda modern bir köy yerleşimi yaratma güdüsünden ve dönemin ekonomik, politik niteliklerinden doğan yaklaşımın bir örneğidir. Ankara ve Eskişehir arasında kurulması düşünülen köyler arasında Ahî Mes’ûd bölgesi “iktisadi ve zirai” durumunun elverişliliği ve demiryoluna yakınlığı ile birlikte, muhacirlerin hayvancılık yapabileceği geniş mera alanlarına sahip olması sebebiyle uygun bulunmuştur. Yerleşim planlaması ve projelendirilmesinin büyük bir kısmı ülkeye o yıllarda davet edilen Ernst Egli’ye aittir. Mali kaynak ise dönemin Evkaf Müdüriyeti Umumisi’dir. (CENGİZKAN, 2004:112-113)

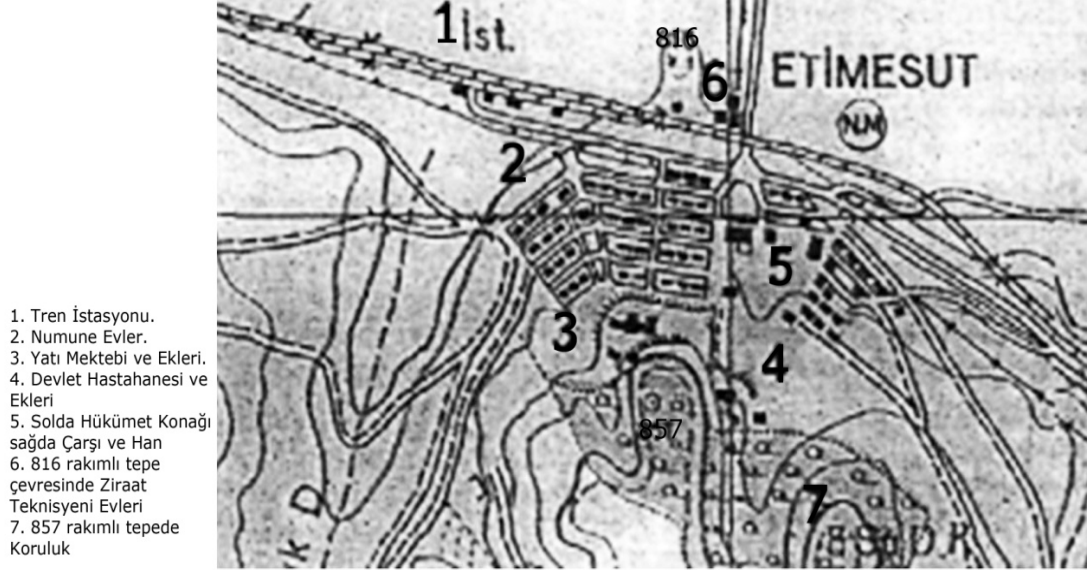
Şekil 2.40'taki plana göre, düzenli sıralanmış konut bölgesinin batı tarafında yerleşimin çıkışında tren istasyonu yer almaktadır. Güneyde yer alan koruluğun yakınında yatı mektebi ve onun doğusunda hastane yapısı konumlanmıştır. “Numune Evler”in doğusunda ise hükümet konağı, han ve çarşı bulunmaktadır. Konut bölgesinin kuzeyindeki tepede ziraat teknisyeni evleri, şemayı tamamlamaktadır. Cengizkan'ın ifadesiyle “cumhuriyet yönetiminin ve özellikle Re'isi Cumhuriyet Gazi Mustafa Kemal'in üzerine titrediği bu örnek köy” yerleşim planındaki çoklu programın getirdiği modern unsurlar ile donatılmasının yanında, daha küçük ölçekte de modern donanımın örnekleri ile doludur: Su sorunu mahalle çeşmeleri ile çözülmüş, Ankara'daki elektrik ve havagazına yönelik altyapının oluşturulmasından yalnızca bir yıl sonra Etimesgut Köyü'nde de benzer altyapı ihtiyaçları modern yöntemlerle giderilmiştir. (CENGİZKAN, 2004:113)

Etimesgut Köyü'nün göçmen evlerinin inşasının ne şekilde ya da kime yaptırıldığı tam olarak bilinmemekle birlikte, yaklaşık 2 ay içinde 50 konutun bitmesi, inşasında işçilerin yanında evlerin sahiplerinin de çalıştığı düşündürmektedir. Taş ve kerpiç malzeme kullanılan evler iki odadan oluşmakta, tarım araçları için ayrılan bir sundurma ve hayvanlar için ağıl bulunmaktadır. Cephede duvarların yumuşak dönüşleri ile stilize edilmesi yapıların tamamen anonim ürünler olmadığını, inşa sırasında tasarım unsurlarının da devreye girdiğini göstermektedir. (CENGİZKAN, 2004:116)

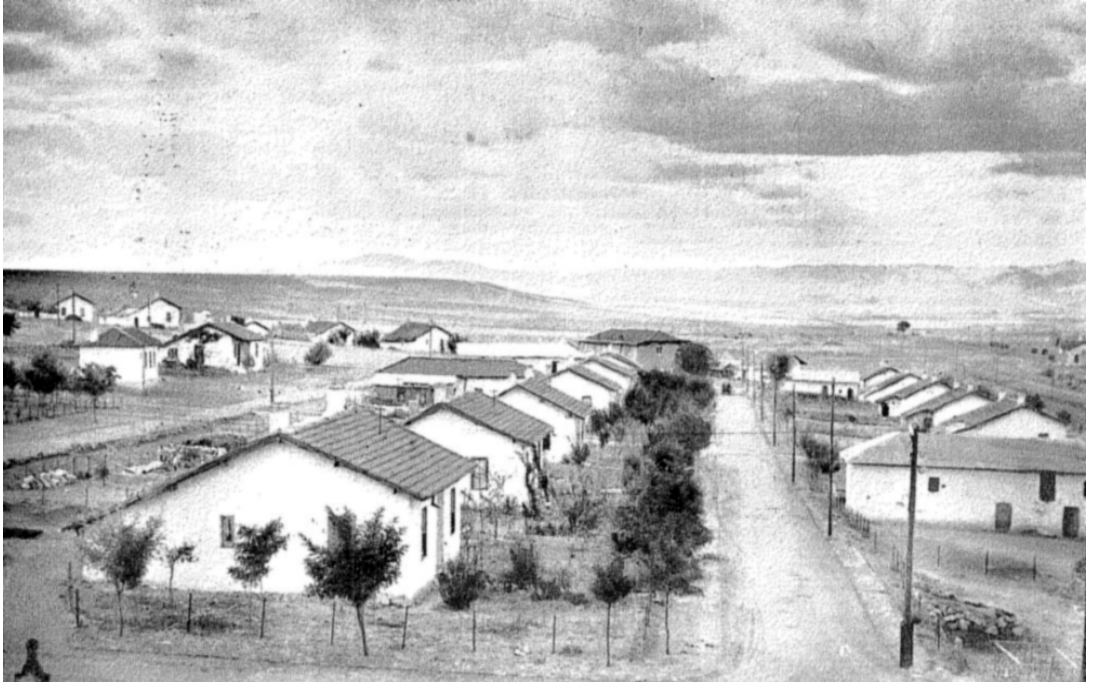
Ankara'nın kentsel gelişimi ile eşzamanlı olarak inşa sürecine giren Etimesgut köyü, bu özelliği ile, cumhuriyetin kırdaki ve kentteki mimari uygulama benzerliklerini ve/veya farklılıklarını okumak açısından önemli bir örnektir. Burası Tren istasyonu, hastanesi, okulu, hükümet konağı, çarşısı ve modern altyapı donanımı ile birlikte zirai faaliyetlere olanak sağlayan kurgusu sayesinde cumhuriyet ideologlarının kırsaldaki çevrenin dönüşümü konusundaki kararlılıklarını ortaya koyduğu bir uygulama alanı olmuştur.

1930'ların ortalarına doğru sorgulanmaya başlayan örnek köyler, Bölüm 2.2.5.1'de değinildiği şekliyle, ideal Türk köyünü yaratma girişimlerinin itkisi ya da çıkış noktası olurken, göçmenlerin yerleşimi konusunda aranan yanıtların da beslendiği yer olarak yorumlanmaktadır. 1935 yılında Trakya'ya yerleştirilecek muhacirlere kurulacak “numune köy”ün evleri için halkevi, mimari proje yarışması

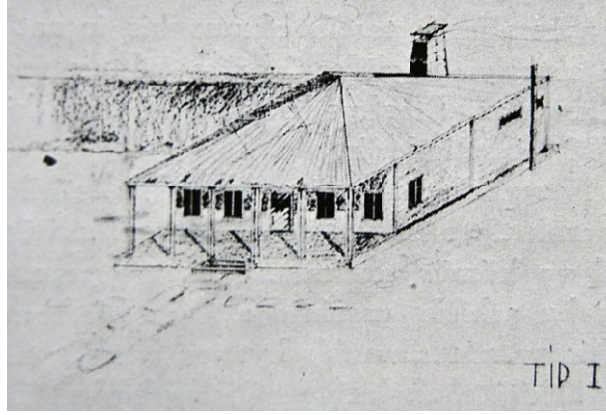
düzenlemektedir. İdeal köy projesi ve köyücü yaklaşımı ile tanınan mimar Abdullah Ziya'nın birinci geldiği bu yarışmada göçmen evleri için tipolojiler oluşturulmaktadır.



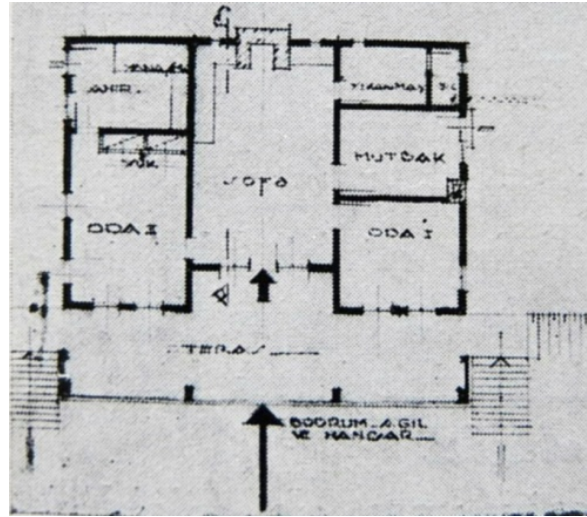
Şekil 2.38 : Etimesgut Köyü Planı; 1936 tarihli, köyün ulaşılabilen tek planı (CENGİZKAN, 2004:110).



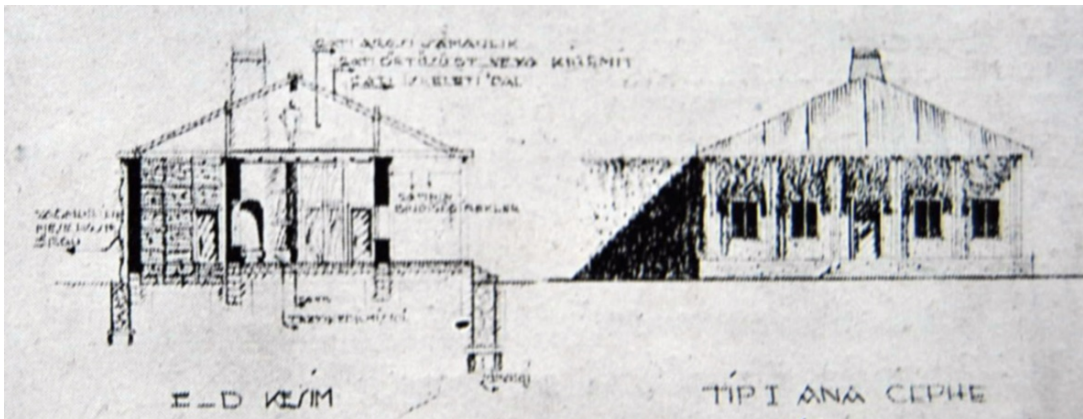
Şekil 2.39 : Cumhuriyetin örnek köylerinden, Ankara Etimesgut, 1930'lar (ÜSTÜN, 1938).



   il 2.40(a) : Trakya G   men Evleri, Tip I; g  r  n    (KOZANO  LU, 1935:205).



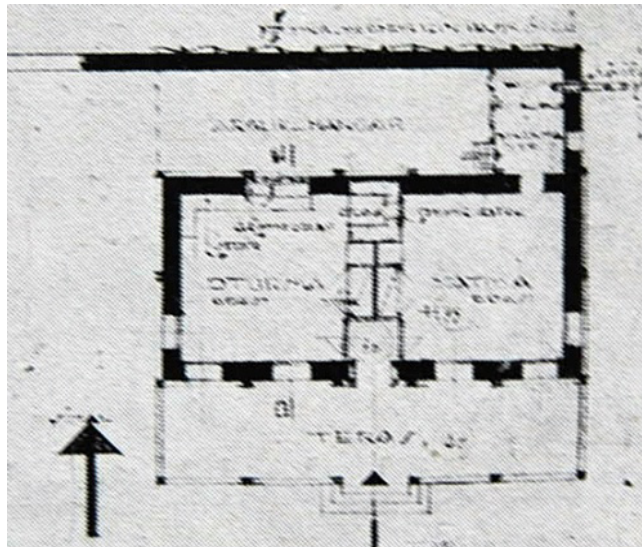
   il 2.40(b) : Trakya G   men Evleri, Tip I; plan (KOZANO  LU, 1935:205).



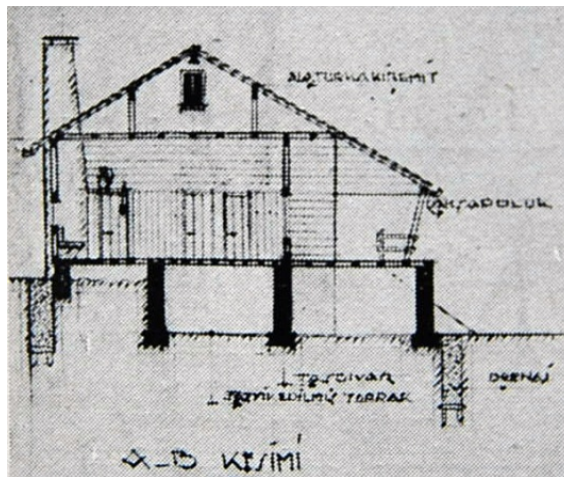
   il 2.40(c) : Trakya G   men Evleri, Tip I; kesit ve g  r  n    (KOZANO  LU, 1935:205).



     2.41(a) : Trakya G   men Evleri, Tip II; g  r  n    (KOZANO  LU, 1935:205).



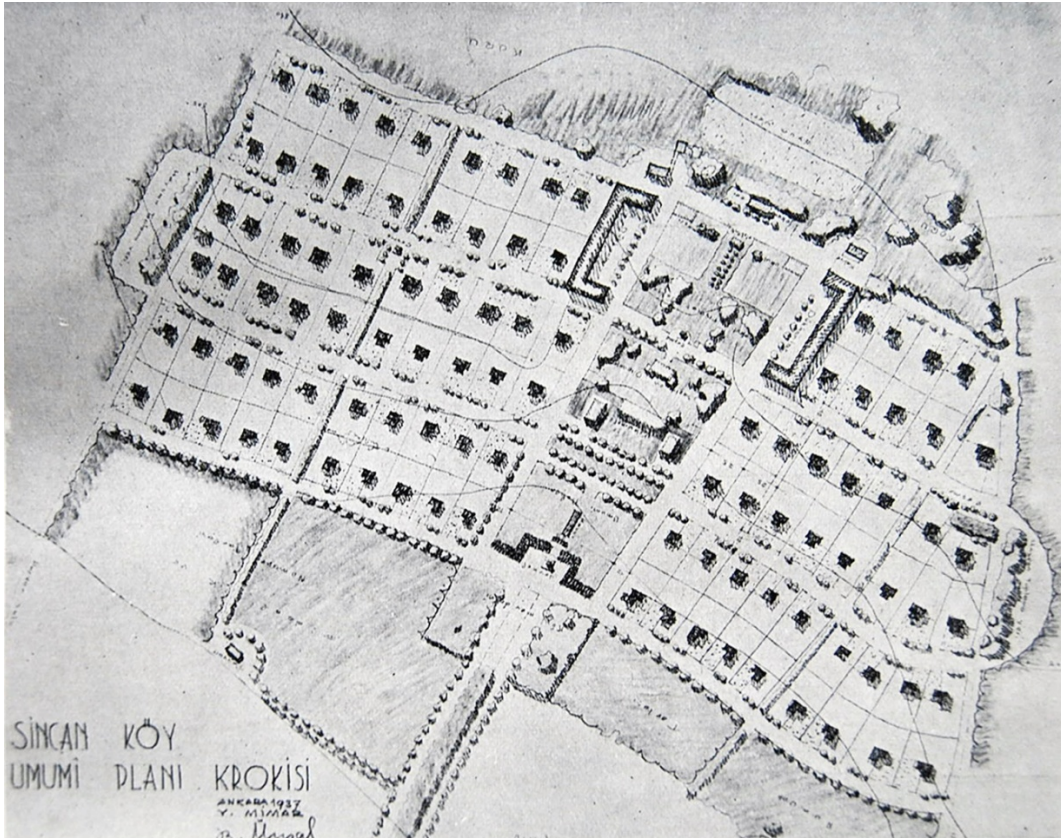
     2.41(b) : Trakya G   men Evleri, Tip II; plan (KOZANO  LU, 1935:205).



     2.41(c) : Trakya G   men Evleri, Tip II; kesit (KOZANO  LU, 1935:205).

Abdullah Ziya'nın göçmen evleri, yerel, bölgesel unsurlardan temellenen, ve kullananların ihtiyaçları ile şekillenen bir tasarım yaklaşımının ürünüdür. Proje raporunda yapının bulunduğu bölgenin çevresel koşullarına yönelik bir yöntem izlediğini anlatır. Yapıların araziye yerleşmesinde rüzgar ve güneş yönü belirleyici olmuştur. Bununla birlikte, Karadeniz'den gelen kuzey rüzgarı sebebiyle yapıların kuzeye bakan cephelerine pencere ve kapı açılmaz. Yapının kuzey yüzünü rüzgardan korumak için “hasır örgü şeklinde” bir ayırıcı kullanılmalıdır. Üç odalı, ve iki odalı olmak üzere iki tipoloji oluşturmaktadır. İkinci tipin kuzey yüzünü çift cidarlı olarak tasarlamış, söz ettiği gibi kuzey rüzgarından nasıl korunacağını plan şemasında ifade etmiştir. “Evlerin altı ağıl, ahır ya da ziraat aletleri için hangar olabilir.” (KOZANOĞLU, 1935:206) Abdullah Ziya yapı malzemesi olarak kerpiç kullanmayı, evlerin çatısını da samanla örtmeyi önermektedir. Başka bir deyişle mimar, yerel yapım teknikleri ve malzemelerle köylünün kendi kendine, yere ve yaşayışa göre, inşa edebileceği bir konut tipi oluşturmaktadır. 1937'de Romanya'dan gelen göçmen aileler için Ankara yakınlarında kurulan Sincan Köyü de “numune köy” konsepti çerçevesinde kurgulanmış bir örnektir.

Ünsal'a göre köyün konumlanması önemlidir: Sincan istasyonun arkasındaki yamaca yerleşen köy, tren ile Ankara'ya girecek olanlar üzerinde çarpıcı manzarası ile büyük bir etki bırakacaktır. (ÜNSAL, 1940:15) Geometrik plan şemasından okunduğuna göre, gridal düzendeki iki ayrı konut bölgesi ortadaki kamusal alan ile birbirine bağlanmaktadır. Köyün giriş aksı üzerinde yer alan fonksiyonlar, yol boyunca uzanan büyük bir park, yeşillikler arasında köy odası, sağlık yapıları, çamaşır evi, köy okulu, elektrik santrali, pazaryeri, cami, köy okuma odası ve köy kahvesi olarak sıralanmaktadır. Sağlık koşullarına göre oluşturulan yerleşim planında hayvan yolları köylünün kullanacağı yollardan ayrılmakta, yeşillikler içindeki meydan ve çevresini saran alanla, kesinlikle, ilişkilendirilmemektedir. Yapı malzemesi taş olan evlerin tasarımında da temizlik ve hijyen kuralları önem taşır. Burada da hayvanların barınağı yaşam alanlarından tamamen ayrılmıştır. 100 haneden oluşan köyün genel planı “İskan Umum Müdürlüğü”nün belirlemiş olduğu temel kurallara göre şekillenmiştir. (ÜNSAL, 1940:15-16)



Şekil 2.42 : Cumhuriyetin örnek köylerinden Sincan Köyü, 1937 (ÜNSAL, 1940:15).

Yukarıdaki veriler ışığında, örnek köylerin ve göçmen için tasarlanan konut tiplerinin, muhacirlerin yerleşim sorununa kırsalda aranan çözümler olduğunu söylemek yanlış olmaz. Bu bağlamda idealist strüktürün geliştirdiği devlet güdümlü planlamalar, göçmenlerin kentlere akınını önlemek, bu kitleyi kırsalda kontrollü bir yerleşkenin içinde modern Türkiye’nin “ilerleme”sine dahil etmek, hem kültürel hem de ekonomik anlamda üretime katılımını sağlamak gibi içsel ve karakteristik sebeplerle ortaya çıkmıştır. Modern Batı dünyasının “uydukent” tasarıları ile benzer prensipler taşıyan ve idealize edilmiş mekanlar bütünü olan bu köylere yerleştirilen göçmenler gittikleri yerlerdeki halkının yapısının farklılaşmasında da etkili olmuşlardır. Aslanoğlu’na göre toplumsal değişimin en önemli etmenleri cumhuriyetin ilk yıllarından 1930’ların sonlarına kadar süren nüfus hareketleridir. “Romanya’dan Eskişehir ve Polatlı’ya gelenlerin buğday üretimini geliştirdikleri, Bosnalıların Adapazarı’na patates üretimini getirdikleri, Düzce ve Hendek’e gelen Laz’ların tütün ekimini başlattıkları” (ASLANOĞLU, 1980:7) düşünülürse, Anadolu’nun birçok köşesine yayılan göçmen kitlesinin, yadsınamayacak kadar büyük ölçüde dönüştürücü etkileri olduğu kanıtlanmış olur.



Şekil 2.43 : “Elazığ Vertetil Köyü’nde devletin yaptırdığı göçmen evleri” (ULUĞ, 1939:168).

2.2.5.3 Köy Evi Projeleri

Cumhuriyetin ideal köyleri, “numune köyler” ve göçmenler için tasarlanan konutların altında yatan teorik ve ideolojik temanın eşliğinde gelişen diğer bir etkinlik olarak “Köy Evi Projeleri” dönemin mimarlık ortamı içinde önemli yere sahiptir. Köy projeleri dahilinde, genel yaklaşımı dışında, konut konusu özellikle ele alınmakta, köydeki mimari dönüşümün ya da köylünün modernizasyonun mekansal ölçekteki başlangıç noktası olarak işaret edilmektedir. Cumhuriyetin ilk yıllarındaki girişimlerle, savaş sonrası yıkılmış ya da büyük zarar görmüş köylerin toparlanmasının ardından, temel ihtiyaçlar ve o günkü koşullarla gelişen “köylüye ev yapma” fikri 1930’larda daha farklı bir perspektif kazanmaktadır.

Bu yıllarda aydınların ideolojik, ekonomik ve kültürel sebeplerle köye ve köylüye odaklanmalarının mimari yansımaları olarak köyün etüd edilmesi süreci başlar. Abdullah Ziya’ya göre, cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren başlayan köy inşası etkinliği üzerinde çok fazla düşünülmemiş ve hızlı bir biçimde alınmış kararlar sonucu gelişmiştir. Konuyu politik ajandanın en başına alan hükümetin “köylüyü ve köyü inşaat bakımından iti etüd etmeden yapılan masrafları boşa gitmiştir”. Çünkü köylüye yüksek maliyetli yapılar yapmak ve bu yolla gelecekteki beklentilerini arttırmak olumlu sonuçlar vermeyebilir:

“Köylüye tanımadığı inşaat malzemesile ve devlet parasile yapılan bu masraflar köylüyü melekette bir parazit haline sokar. Köylüye 3,600 liraya ev yapılmaz çünkü hiçbir köylü çocuğu (daha uzak bir çağa kadar) 3,600 liraya kendine ev yaptıramaz. Yapamayınca da babasına yapılan ev gibi kendisine de devletin ev yapmasını bekler; yapılmazsa yeni rejimde

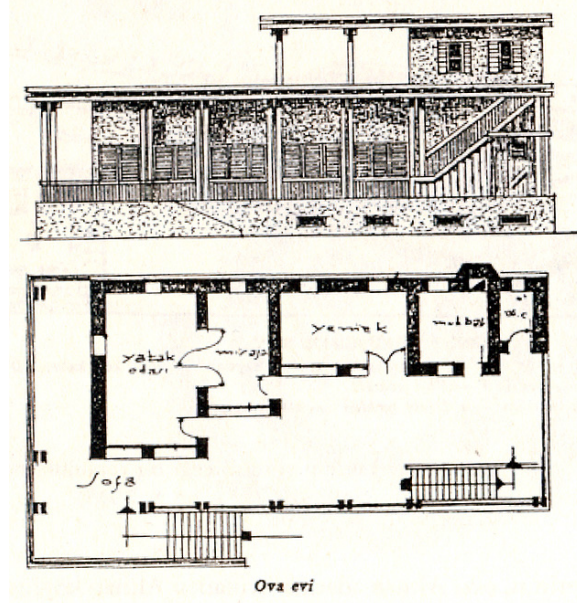
bir gerilemek, kendisini ihmalden doğma bir alçalış var sanarak rejime düşman olur.”(ABDULLAH ZİYA, 1935:204)

Cumhuriyetin ilk yıllarındaki köy girişimlerinin ülkenin heryerine nüfuz etmeye yetecek kadar iyi planlamadığını düşünen Abdullah Ziya köylüye “köyün yakınından toplayabileceği, getirebileceği malzeme ile” kendi inşa edebileceği evlerin yapım yöntemleri gösterilmelidir. Başka bir deyişle köy evi tasarımında köylünün sürdürebileceği bir yapım tekniği geliştirilmelidir. Köy projesini ise “köyü tanıyan, bu rejimin ülküsünü, Türk köylüsüne verilmek istenen Türk harsını bilen bir cumhuriyet çocuğu hazırlamalıdır”. (ABDULLAH ZİYA, 1935:204)

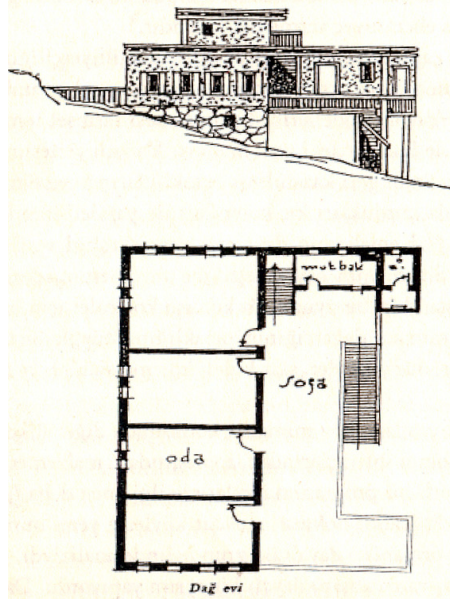
“Köy yakınındaki malzeme ile ve köylü eliyle yapılp tamir edilebilecek şekilde” olan köy evleri, Abdullah Ziya’nın tasarılarından birinde, iki örnekle çeşitlenmektedir. Düzlukte konumlandığı “ova evi” ve dağ yamacında konumlandığı “dağ evi” yerel mimari unsurlarla biçimlenmektedir. Her ikisinin de yapım malzemesi kerpiç ve ahşaptır. Kerpiç duvarları ahşap döşeme takip eder. Saz ve kilden yapılmış bir örtü olan düz çatıyı ahşap ayaklar taşımaktadır. İki yapı da güneye bakmakta böylece gün ışığından yararlanılmaktadır. Tuvaletler ise evin uzağına yerleştirilmiştir. (BOZDOĞAN, 2002:121, aktarıyor; ABDULLAH ZİYA, 1934:66-70)Dış sofalı plan tipindeki köy evleri malzemeleri ve biçimleri ile konumlandıkları yere yabancı durmamakta ve köylünün ihtiyaçlarına cevap verebilen “aşına” bir mekan olarak düzenlenmektedir. Yerel mimarinin unsurları ile ulusal bir bakış açısını harmanlayan Abdullah Ziya köylünün mekansal alışkanlıklarını da tasarımın başat bir ögesi olarak görmektedir.

Bu noktada köylünün yaşayışını temel alan ve bölgeselci bir yaklaşımın ürünü olan ideallerin yanında, köy evi konseptine yönelik farklı bakış açısı ile şekillenen mekansal öneriler de bulunmaktadır. Nalbantoğlu’na göre “modernist bir elit” olan Arif Hikmet’in ideal köy evi projesi bölgesel ve milli perspektifin dışına çıkmaktadır. Köylüye tamamen yabancı bir kentsel elaman olan lineer kaldırımın arkasında uzanan yapıda *Existenzminimum* prensiplerinden ilham alınmaktadır. Plan şemasına bakıldığında modernist bir yaklaşım hissedilir. Yapıdaki yaşayış, tüm fonksiyonların sıralanışı ve hatta mekanların tefrişi ile minimum koşullarla şekillenmektedir. Ancak, köyün fiziksel ve kültürel durumuna referans

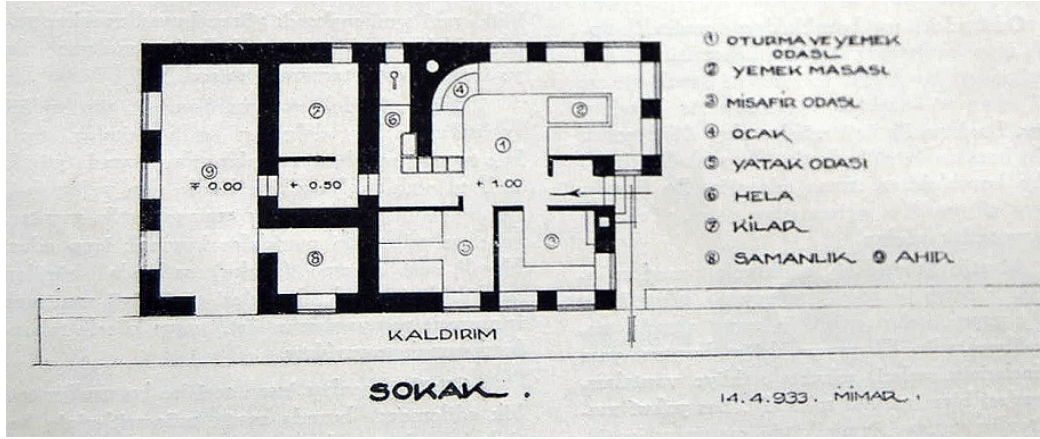
verilmemektedir. (BAYDAR NALBANTOĞLU, 1993:71-72) Bununla birlikte Arif Hikmet yapım malzemeleri konusunda yerel, geleneksel bir öneri getirmektedir. Ön duvarı taş olan yapının “oda bölmeleri ahşap ve bağdadi üzerine sıvadır. Tavan ve döşemeler keza ahşaptır. Dam örtüsü olarak katranlı bez kullanılmıştır. Bu ev soğuk bir iklim için düşünülmüştür.”(ARİF HİKMET, 1933:357) Mimarın mekansal kurguda gösterdiği modernist tavır, malzeme ve yapım tekniği konusunda değişmektedir. Geleneksel tutum ile modern tutum arasında kalan yaklaşımı ilginçtir.



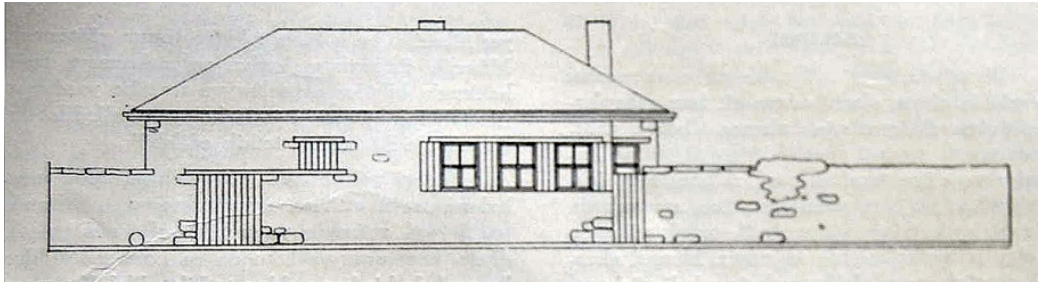
Şekil 2.44(a) : Abdullah Ziya’nın “köy evi” tasarıları, (BOZDOĞAN 2002:120, aktarıyor; ABDULLAH ZİYA, 1934:66-70)



Şekil 2.44(b) : Abdullah Ziya’nın “köy evi” tasarıları, (BOZDOĞAN 2002:120, aktarıyor; ABDULLAH ZİYA, 1934:66-70)



Şekil 2.45(a) : Mimar Arif Hikmet’in Köy Evi tasarısı; plan (ARİF HİKMET, 1933:357).



Şekil 2.45(b) : Mimar Arif Hikmet’in Köy Evi tasarısı; görünüş (ARİF HİKMET, 1933:357).

İdeal köy projelerinde tartışıldığı gibi, kırsal modernizm yolu ile kolonizasyonu fikri ile hareket eden dönemin önemli mimarlarından Zeki Sayar, “köy evi” konseptine de bu fikir çerçevesinde yaklaşmaktadır. O zamana kadar inşa edilmiş ve edilmekte olan köy evlerinin başlangıçta yapı malzemesini, ardından tasarım özelliklerini eleştirmektedir. Standardize edilmiş bir tip önerisi getirirken, evlerin “en iktisadi ve en kullanışlı” araç gereçlerle donatılmasını önermektedir. Bununla birlikte köy evi konusunu yeni ve farklı bir disiplin olarak ele alan Sayar, taşarımda rasyonellik, bilimsellik unsurları üzerinde de durmaktadır:

“İklim, yaşayış, adet, iktisadiyat, ziraat gibi esas amillerle, yapıyı vücuda getirecek malzemenin cinslerini ele alarak bunları, mimari görüşle ve fenle istinat ettirerek terkip etmek ve en rasyonel şekilde köy evlerini vücuda getirmek bizim için gaye olmalıdır.” (SAYAR, 2936:48)

Sayar’ın standartizasyon, dayanıklılık, bilimsellik gibi modernist yaklaşımları yapım malzemesi konusundaki fikirlerinde de etkilidir. Köylüyü kerpiç evlerden kurtarmalı, modern yapım teknikleri ile tanıştırmalıdır. Beyaza boyanan kerpiç evleri kırsaldaki bir imge olarak gören Sayar, modernitenin köylünün yaşantısına da nüfuz

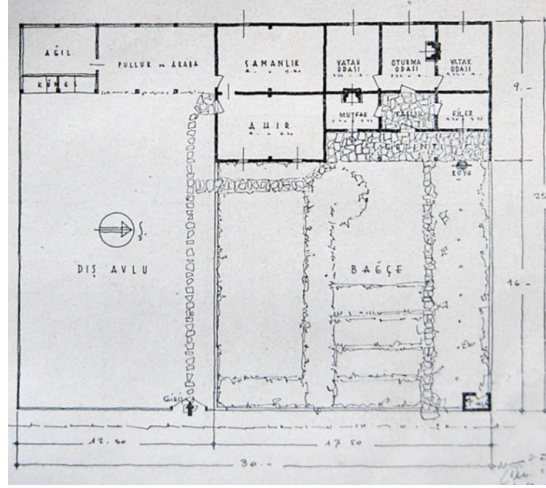
etmesi için yöntemin değiştirilmesi gerektiğini söyler. Bölüm 2.2.5.1’de de değinildiği gibi, kerpiç yerine çimentonun kullanılması oldukça önemlidir. Evler dışında köyün altyapısından, sağlık birimlerine, ahırlarına hattabahçe duvarlarına kadar yapım malzemesi olarak çimento kullanılmasını önermektedir. Bir anlamda “devlet inşasına hiçbir surette yakışmayan iptidai bir malzeme” (BOZDOĞAN, 2002:118, aktarıyor; SAYAR, 1936:49) olan kerpiç yerine “çimento” nun kullanılmasındaki vurgusu bunu bir metafor olarak yorumladığını göstermektedir. Devletin ve onun modernist girişimlerinin görünür kılınması, aynı zamanda da modern hayat standartlarına doğru bir adım atılması için bu malzeme büyük önem taşımaktadır.



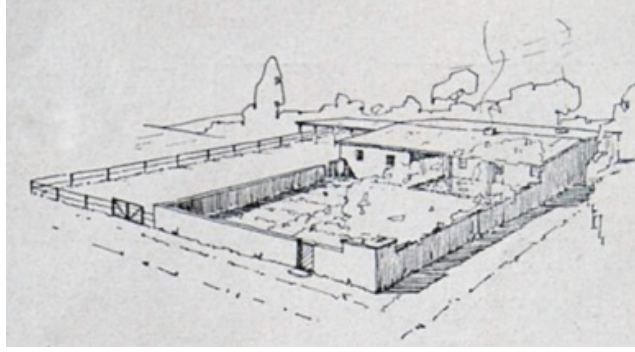
Şekil 2.46 : “Yapılmakta olan kerpiç evlerden bir görünüş” (SAYAR, 1936:50).



Şekil 2.47 : Beyaza boyanmış kerpiç evler ya da “yeni köyler”deki “yeni evler” (SAYAR, 1936:51).

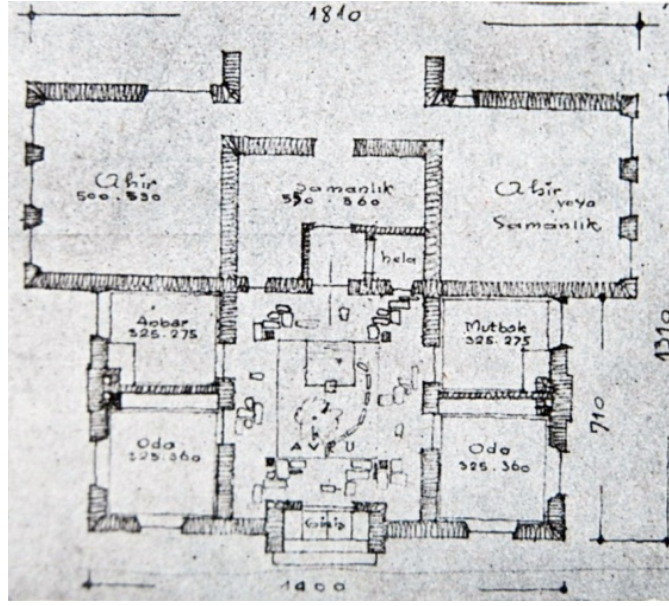


Şekil 2.49(a) : Abidin Mortaş'ın "Köy Evi Tipleri"nden; Büyük tip; Plan (MORTAŞ, 1940:8).

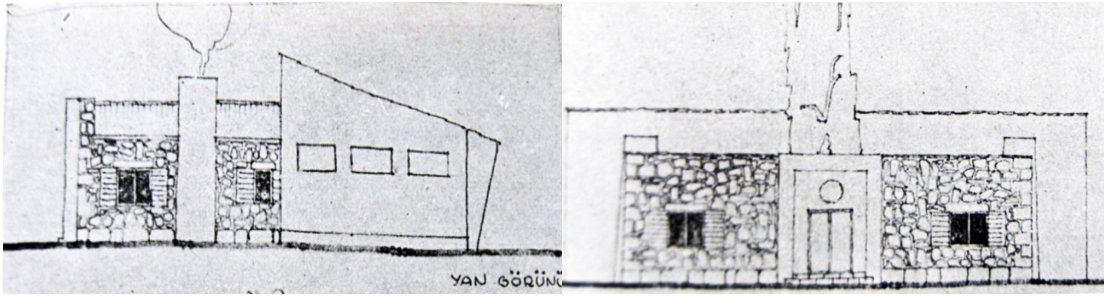


Şekil 2.49(b) : Abidin Mortaş'ın "Köy Evi Tipleri"nden; Büyük tip; Perspektif Görünüş (MORTAŞ, 1940:8).

1937 yılında Behçet Ünsal'ın tasarladığı köy evleri de geleneksel mekan kültürünü yansıtır niteliktedir. Abidin Mortaş'ın yarattığı prototiplere benzer şekilde, burada da evin etrafını çevreleyen avlu önemli bir tasarım unsuru olarak yorumlanmaktadır. "Memleketin muhtelif yerlerinde gördükleri numuneler"den örnek alınmış olan avlu, "eski Roma evlerindeki atriumları andırır." Ve "eski devirlerin bıraktığı bir ihtiyaç" olarak kapalı avlu köylü ailesi için önemli bir mekandır. (ANON., *ARKİTEKT*, 1940:16) Trakya'da ve Anadolu'nun birçok yerinde kerpiç duvarlarla çevrilen avlu asırlardır süregelen bir gelenek olarak tasarımın temeline oturtulmaktadır. Behçet Ünsal'ın hazırladığı üç köy evi tipinde de yapı programı avlu etrafına dağılmaktadır. Yapım malzemesi kerpiç olan kırma çatılı evlerin döşemeleri ve tavanı da muhtemelen ahşap olarak düşünülmüştür. Köylünün yaşayışı ile şekillenmiş prototipler, kırsaldaki modernlik resminin içindeki öğeler olarak okunmaktadır.



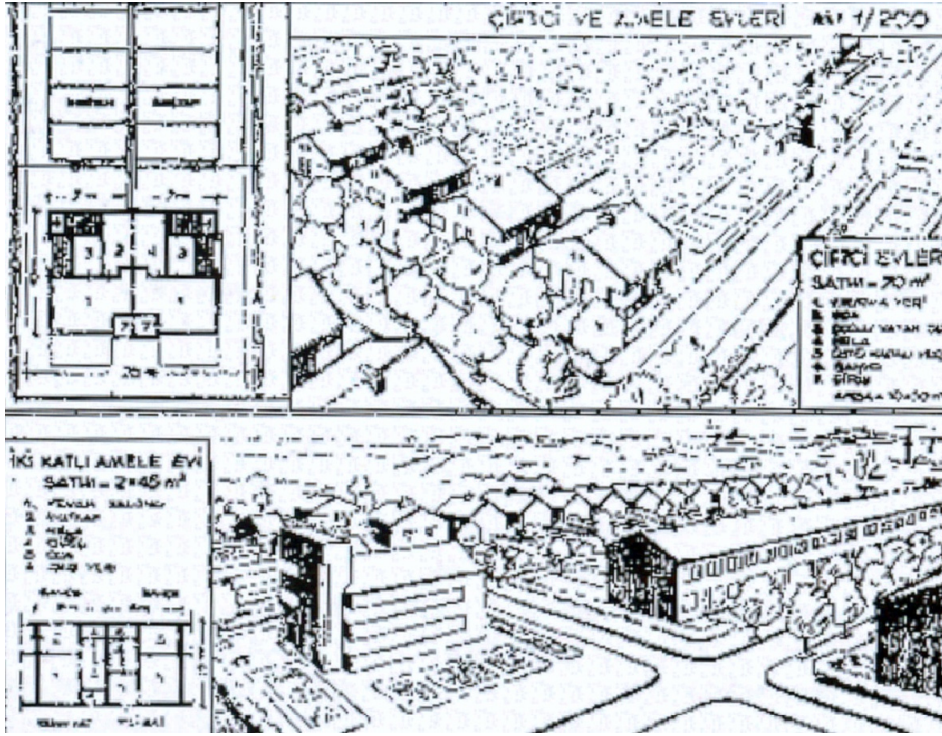
Şekil 2.50(a) : Behçet Ünsal'ın "Köy Evi Tipi"; plan (ÜNSAL, 1940:16).



Şekil 2.50(b) : Behçet Ünsal'ın "Köy Evi Tipi"; görünüşler (ÜNSAL, 1940:16).

Yukarıdaki örnekler üzerinden değerlendirildiğinde kırsaldaki yaşayışın ve buna bağlı olarak ev hayatının kurgulanması, modernleşme projesinin önemli odaklarından biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönemde kır dönüşürme eylemi eşliğinde gelişen köy evleri konsepti, halkçılık ilkesinin mimari bir yansıması olarak görülen "halk mimarlığı" temeline oturtulmakta ve "köylüye ev yapmak" bu yöndeki en önemli etkinlik olarak görülmektedir. Behçet Ünsal'a göre, "Yeni mimarlığın karakteri halk mimarlığı oluşudur. Eski mimarlık işe mabet, saray, kale'den başlamış ve genişletmiştir. Yeni mimarlığın mevzuu ev'dir. ... bugünün mimari endişesi ne dine hizmet etmek için mabetler kurmak, ne de krala yaranmak için saraylar inşa etmektir; fakat gayri sıhhi ve gayri fenni şartlar altında hayatını harcayan köylünün, amelenin, halkın dertlerine deva olacak güzel mesken mimarlığı yapmaktır." (SEY, 1998:278, aktarıyor; ÜNSAL, 1935:182-186) Kır yerleşme ve konut konusundaki yaklaşımlar siyasi ideolojinin yanında dönemin aydınlarının köylüye karşı romantik

tutumu ile biçimlenen mimari etkinlik, köylüye daha iyi koşullarda bir yaşam alanı sunma hedefiyle gelişmektedir. Bu etkinliği köylünün yaşayış alışkanlıklarına paralel biçimde yürütmek ya da tamamen modernist koşullar altında hazırlamak arasında gidip gelen mimarlar, geleneksel ve/veya modern olgunun içinde gezinmektedirler.



Şekil 2.51 : Nuri Demirağ'ın tasarladığı çiftçi ve amele evleri (TANYELİ, 2001:88).

2.2.5.4 Köy Okulu Projeleri

Erken cumhuriyet döneminin kırsaldaki izlerinin ilerleme programı çerçevesinde eğitim alanına da sıçraması ile odaklanılan bir diğer mimari etkinlik köy okulları olmuştur. Anadolu kırsalındaki halka çağdaş hayat koşullarını taşımak için çalışan inşacı kadro, dönemin ideolojik yaklaşımlarının davranışları içinde, “devrim çocukları”nı yetiştirmek üzere hareket etmektedirler. 1936 yılında Anadolu’da kurulan köy okulları ile ilgili bir makalede yazar şöyle der:

“Türk devriminin ileri hamleleri bütün milletin ortak malı haline gelecek yeni kıymetler yarattı. Sosyal, politik ve ekonomik ihtiyaçlardan doğan bu yeni kıymetler, ferdler arasına yayıldıkça, Anadolu’nun en ıssız bucaklarında bile halkı refaha kavuşturacak muasır medeniyetin abidelerine rastlanmaktadır. ... Yurda ve tabiata hakimiyetin, birlik teşkil ederek iş görmenin, ileri hamlelere girişilmenin; güzel yurdun köylerinde henüz az olmakla beraber çok canlı misalleri vardır.”(ANON., *ÜLKÜ*, 1936:125)

Anadolu köylerindeki “ileri hamle” olarak görülen okullar, gerek programları gerek mimarisiyle önem taşımaktadır. Eğitim alanında alınan kararlar bölgelere ayrılan Anadolu’da kurulan “modern ihtiyaçları karşılayabilecek karakterde”ki “bölge köy okulları”nın inşası, bu çevredeki köylerde yaşayanların katılımıyla gerçekleşmektedir. “Temeli kazan, inşaat malzemesini taşıyan, duvarı ören, kiremiti yapan, taşı yontan, kireci hazırlayan, sıvayı perdahlayan, iş yapabilme kudretini taşıyan büyüklü küçüklü, kadınlı erkekli köylülerdir.”(ANON., *ÜLKÜ*, 1936:126) İnteraktif bir çalışma olarak kurgulanan inşa faaliyeti ile, köy çocuklukendi yaptığı okulda okuyacak ve bu sayede kalkınma, ilerleme; modernleşme hareketine *köyünde* katılmış olacaktır.

Nusret Köymen’e göre köy mektepleri, köylülerin yaşadığı yere karşı bilinç geliştirmesinde önemli rol oynamaktadır. Köylünün “tabiat cilvelerine ve sık sık değişen iktisadi şartlara süratle ayak uydurabilmesini temin edecek umumi kültürün ve sanat, iktisad ve çeşitli ziraat bilgileriyle mutahassıs olduğu ziraat şubesinde emeğinin verimini arttıracak” (KÖYMEN, 1935:133) bir program ile şekillenen köy mektebi gelişimin beşiği olacaktır.

Bu noktada, İsmail Hakkı Tonguç’un “köyü canlandırmak” kavramı da değinmek gerekir. Tonguç’a göre kırsalın durumu toplumun “iki ayrı medeniyete göre şekillenmiş hayatı benimsemek zorunda kalması” ile şehirlerde ve köylerdeki halkın birbirinden farklılaşması üzerinden değerlendirmektedir. Şehirler modern dünyanın kaynaklarına daha kolay ve kısa sürede ulaşırken, köylerdeki yaşam bundan mahrum kalarak cansızlaşmıştır. Köyü “canlandırmanın tek çaresi, köylü halkı, bilhassa onun genç nesillerini de tıpkı şehir ve kasabalarda yaşayan insanlar gibi, yeni uygarlığın icaplarına göre eğitmek”tir. Bu sebeple köyü canlandırmak “alışlagelmiş alelade bir ilköğretim ve ilkokul meselesi değildir”; köylüyü yetiştirecek olan elemanın eğitilmesidir. Bölüm 2.2.3.4’te belirtildiği gibi 1937 ve 1939 yılları arasında Anadolu’da birçok öğretmen okulu açılmış ve 1940 yılında Köy Enstitüleri’ne çevrilmiştir.

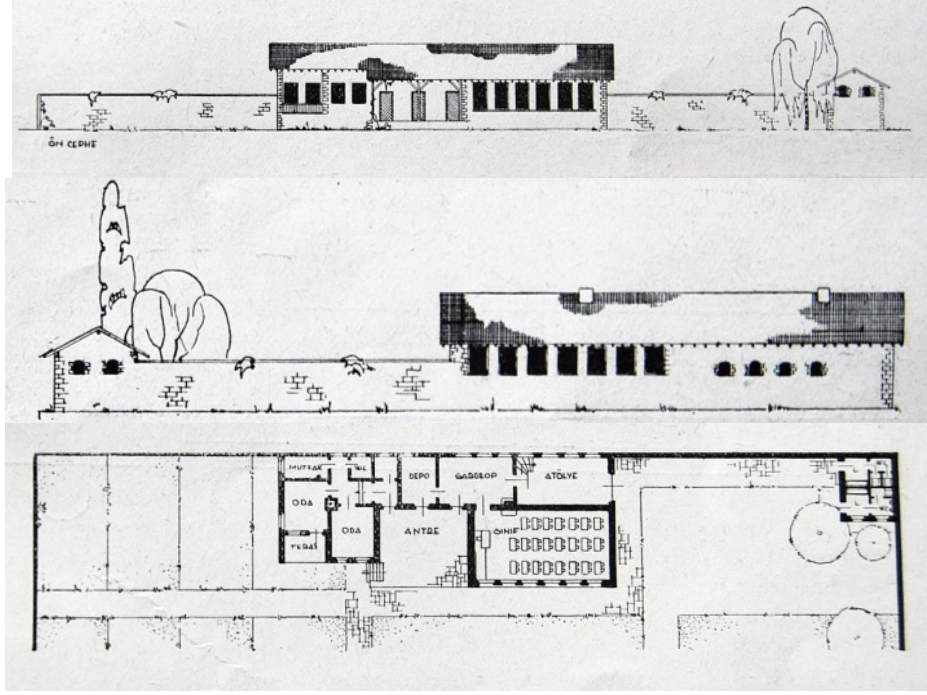
Bu yıllarda Maarif Vekilliği tarafından açılan “eğitmenlerin çalışacakları köy okulları proje müsabakası” benimsenen eğitim anlayışının mimari yansımalarını köy okullarını nasıl biçimlendirdiğini gösteren bir örnektir. Yarışmada soğuk, ılıman ve

sıcak bölge iklimlerine göre üç tip yapı tasarlanmaktadır. Soğuk iklim tipine göre tasarlanan yapıda (Şekil 2.55) atölye ve servis kısımları kuzeye karşı izole edilmiştir. Güneye konumlanan derslikler güneşten azami biçimde yararlanmaktadır. Yapım malzemesi olarak duvarlarda kerpiç, tavanda ve döşemede ahşap kullanılmaktadır. Sıcak iklime göre oluşturulmuş prototipte (Şekil 2.56) teknik usuller Anadolu köylerinde bulunabilecek malzemelerle harmanlanmaktadır. Yapının malzemeleri taş, tuğla, kum, kireçi kereste ve kiremitten oluşmaktadır. Aynı zamanda malzemler köylünün kendi ihtiyacına göre kolaylıkla temin edebileceği anonim boyutlardadır. Yapının konstrüksiyonu da açıklayan Sayar kolonizasyon fikri çerçevesinde ortaya koyduğu modernist yaklaşımın dışına çıkmakta, köy okulunu, pratik biçimde inşa edilebilmesi için bölgesel ve yerel yapım teknikleriyle kurgulamaktadır. Ilıman İklim'e göre tasarlanan örnek (Şekil 2.57) denize yakın bölgelerde olduğundan farklı malzemelerle inşa edilecektir. Duvarları tuğla olan yapının iç kısmı kireçle, dışı ise çimento ile sıvanması ilginçtir. Diğer mekanlardan farklı olarak servis kısımlarının ve taraçanın döşemesi de “çimento şap” olacaktır.

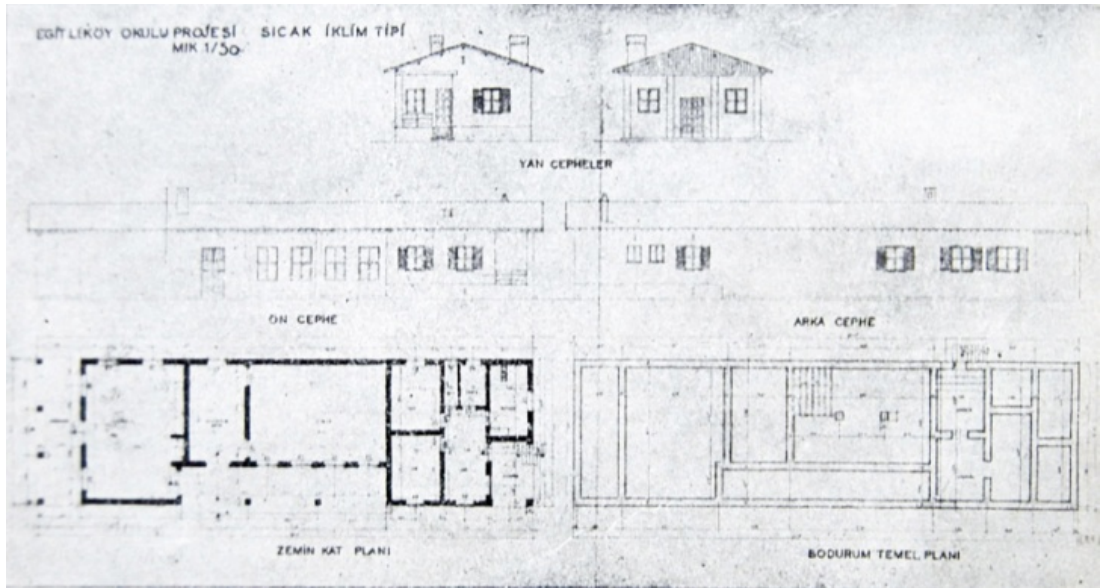
Bu noktada mimarların bölgesel koşullara göre köy okulunu düşünceleri, geleneksel yapım tekniklerinden modern yapım tekniklere doğru uzanmaktadır. Özellikle Rebii Gorbon'un iklim elverişliliği sebebiyle kullanmayı uygun bulduğu yapı malzemesi olarak “çimento” Sayar'ın kolonizasyon fikrinde olduğu gibi metoforik bir ifade biçimi olarak yorumlanmaktadır.



Şekil 2.52(a) : Köy okulları proje yarışmasından, soğuk iklim tipinde bir yapı, birincilik ödülünü alan Asım Mutlu ve Ahsen Yapaner'in projesi (ANON., *ARKİTEKT*, 1941:13)



Şekil 2.52(b) : Köy okulları proje yarışmasından, soğuk iklim tipinde bir yapı, birincilik ödülünü alan Asım Mutlu ve Ahsen Yapaner'in projesi (ANON., *ARKİTEKT*, 1941:13).



Şekil 2.53 : Köy okulları proje yarışmasından, sıcak iklim tipinde bir yapı, ikincilik ödülünü alan Zeki Sasysar'ın projesi (ANON., *ARKİTEKT*, 1941:18).

Bu verilerin ışığında, köy okulu projelerinin ideolojinin eğitim ekseninde dönen bir yansıması olmakla birlikte kırsaldaki mimari etkinlikler zincirine eklendiğini

söylemek yanlış olmaz. Sonuç olarak, 1940'ların başındaki bu tasarılar “Köy Enstitüleri”nin girişimci yapısı ile birlikte anlanmaktadır. Başka bir deyişle, erken cumhuriyetin köy okullarına yaklaşımı eğitim unsurlarının da kırsal odaklı bir sisteme oturtulduğu bu yıllarda, daha çok, enstitüler üzerinden şekillenmiştir.

2.2.5.5 Köy Enstitüsü Yapıları

Bölüm 2.2.3.4’de incelenen Köy Enstitüleri, kurumsal niteliklerinden doğan etki ile kırsalda bıraktığı izi mimarlık alanına da taşımaktadır. Eğitim kurumu olarak belirlenen özelliklerinin mimari dili oluşturmasının yanında enstitü yapıları, köyün niteliklerinden, fiziksel ve sosyal durumundan türeyen bir etkinliğin ürünleri olmuşlardır. Halkçı davranıştan türeyen yerleşkeler, tamamen özgün bir mimari yaklaşım üzerinden şekillenmiştir.

Bektaş’a göre Köy Enstitüsü yapılarının yarışma ile belirlenmesi ve yarışmaya katılan bütün mimarların yapıların inşa edileceği köylerde 6 ay kalmaları ön koşulunun uygulanması bu mimari yaklaşımın idealistliğini anlamak açısından büyük önem taşımaktadır. Köy halkı ile birlikte yaşayacak olan mimarlar bu yolla yerin kültürel niteliklerini analiz edecek, halka yabancı durmayan geliştirici yöntemler izleyeceklerdir. Bu bağlamda, yere özgü koşullar ve olanakların belirleyiciliğinde inşa edilen yapılar, dönüştürücü bir eğitim programının mekanları olarak da kurgulanmaktadır. Yarışma ile seçilen enstitü binalarında “içten dışa davranışlarla, işlevi izleyen biçimlerle, en ekonomik, en yalın, en gerçekçi biçimde çözüme ulaşılmıştır.”(BEKTAŞ, 2010:509-513)

Tonguç’un ürettiği eğitim kuramının uygulama alanı olarak tanımlanan enstitüler için yerleşkenin bu etkin eğitim sistemi ile örtüşen mekanlar bütünü olarak tasarlanması büyük önem taşımaktadır. Bu sebeple 17 Nisan 1940 yılında çıkartılan 3803 sayılı “Köy Enstitüleri Yasası”nın ardından 1940, 1941 ve 1943 yılında peş peşe üç mimari proje yarışması açılmaktadır. İsmail Hakkı Tonguç’un başkanlığındaki jüri, Bayındırlık Bakanlığı’ndan mimarlar ve mühendislerle birlikte ilköğretim müfettişleri ve talim-terbiye kurulu üyelerinden oluşmaktadır. (TONGUÇ, 1997)

Mimari proje yarışmaları ile belirlenen enstitüler ve yarışmayı kazanan mimarlar şöyledir:

Çizelge 2.1 : 1940, 1941 ve 1943 yıllarında Köy Enstitüsü Binaları için mimari proje yarışmalarında belirlenen enstitü yerleşkeleri ve kazanan mimarlar (ÇETİNER, 2010: EK1).

Köy Enstitüleri	Yarışmaya açıldığı yıl	Kazanan Mimarlar
Aksu (Antalya)	1940	Asım Mutlu
Ladik-Akpınar (Samsun)	1940	Leyla Turgut
Akçadağ (Malatya)	1940	Ahsen Yapaner
Beşikdüzü (Trabzon)	1940	Ahsen Yapaner
Arifiye (Kozaçeli)	1940	Recai Akçay
Gönen (Isparta)	1940	Celal Biçer
Pazarören (Kayseri)	1940	Ahsen Yapaner ve Mualla Eyüboğlu Anhegger
Gölköy (Kastamonu)	1940	Asım Mutlu
Savaştepe (Balıkesir)	1940	Tahir Tuğ
Düziçi (Adana)	1940	Recai Akçay
Kepirtepe (Kırklareli)	1940	Emin Onat ve Leman Tomsu
Çifteler (Eskişehir)	1940	Emin Onat ve Leman Tomsu
Hasanoğlu (Ankara)	1941	Kemal Ahmet Aru, Orhan Arda ve Adnan Kuruyazıcı
Pamukpınar (Sivas)	1943	Emin Necip Uzman, Mukbil Gökdoğan ve E. Asım Kömürcüoğlu
İvriz (Konya)	1943	Emin Necip Uzman, Mukbil Gökdoğan ve E. Asım Kömürcüoğlu

Anadolu'nun 15 farklı bölgesinde belirlenen köylerde kurulacak olan yerleşkeler okul binası, toplantı binası, ışıklar, mutfak, çamaşırhane, banyo, idare binası, ahır ve kümesler, depolar, revir, tuvaletler ve yüz yıkama yerleri, öğretmen evlerinden oluşmaktadır. 1940 yılında 12 enstitü için açılan yarışmanın şartnamesinde herbirinin ayrıntılı olarak mimari programı verilmiştir. 12 yerleşke için de projedeki binaların sayısı, işlevleri ayrı ayrı tanımlanmıştır. Fonksiyonel özelliklerin belirtilmesinin yanında mimarlar araziyi kullanma ve bölgenin yerel ve milli niteliklerden diledikleri gibi yararlanma konusunda serbest bırakılarak bu etkinliğin yaratıcılık unsurları ile donatılması istenmektedir. (ÇETİNER, 2010:518)

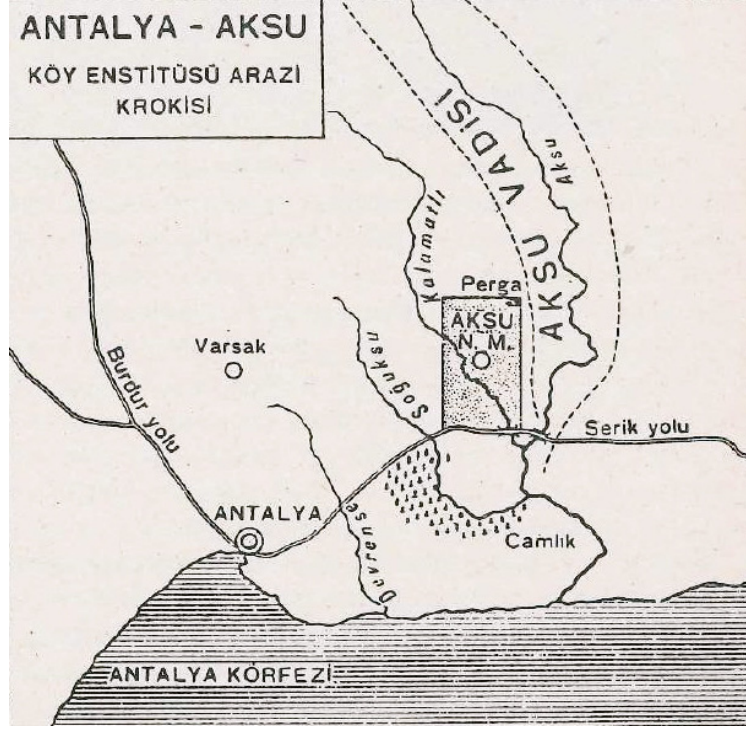
Köy Enstitüsü binaları için düzenlenen yarışmalar, bir idealin ifadesi olarak algılanmaktadır. Mimarların üstlendiği görev eğitim ile temellenen bu idealin mekanlarını yaratmalarıdır. Durumu Tonguç'un şu sözleri açıklamaktadır:

“Köy Enstitüleri binalarına ait proje ve vaziyet planı müsabakaları, yeni bir köy, yeni hayata göre bir alem kurma bakımlarından bir ide müsabakasıdır. Bütün yapılar bittiği zaman her biri birer modern ve ideal köy haline gelecek olan bu enstitülerin bina projelerini memleket mimarları arasında müsabakaya koymakla çok rasyonel ve ideal bir harekette bulunulmuştur.” (ÇETİNER, 2010: EK-3, aktarıyor; TONGUÇ, 1940)

Bu satırlarda ifade edilen köyün dönüşümünün mekansal izlerinin enstitü yapıları ile oluşacağıdır. Öncülü olmayan mimari bir kurgunun ürünü olan yerleşkeler, yepyeni bir eğitim hayatının ihtiyacına hizmet verecek mekansal düzenlemelerle biçimlenmektedir. Okulların en önemli işlerinden olan ziraat faaliyetine göre düzenlenen araziler ile birlikte, ziraat faaliyetlerinden ürün elde etme ve işleme için hazırlanan bölümlerin yanında, öğrencilerin sosyal kültürel yönden gelişimini sağlayacak aktivitelere göre kurgulanmış mekanların bütünlüğünden oluşan yerleşkeler, devrimci bir sistemin yansımaları olarak değerlendirilmektedir. (ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941)

Buradan hareketle, enstitü mekanlarının arazi seçiminden, yapıların kurgulanışı ve işlevlendirilişine kadar, enstitülerdeki yaşantı üzerinden hayata geçirildiğini söylemek yanlış olmaz. Mekandan önce buradaki yaşayış tasarlanmakta, idealleştirilmekte ve bu idealin sürdürüleceği “yer” inşa edilmektedir. Baysal'ın deyişiyle “enstitülerin bulundukları yerde barınma, eğitim anlayışı, alanın yapılanması, köyün iyileştirilmesi, bölgesiyle ilişki halinde olabilmesi gibi konularda

bir bütün olarak hareket etmek üzere birbiryle örtüşen, birbirini destekleyen ve birbirini gerektiren oluşumuyla kurulan mekan fiziksel olanın yaşantıyla buluşmasıyla açığa çıkan çok yönlü bir anlatı barındırır.” (BAYSAL, 2006:65)



Şekil 2.54(a) : Antalya-Aksu Köy Enstitüsü, vaziyet planı (TONGUÇ, 1997:159, ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).



Şekil 2.54(b) : Antalya-Aksu Köy Enstitüsü, maket (TONGUÇ, 1997:159, ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).



Şekil 2.54(c) : Antalya-Aksu Köy Enstitüsü, görünüş (ANON, *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).



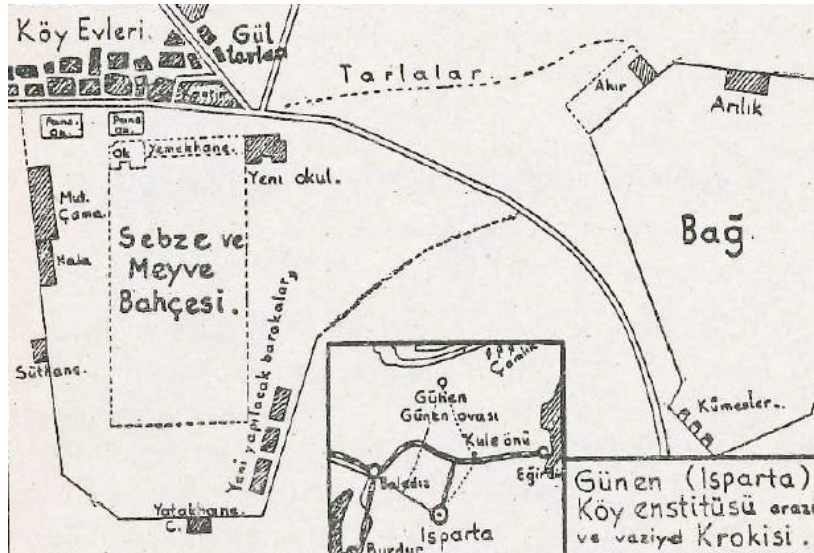
Şekil 2.55(a) : Samsun-Ladik Köy Enstitüsü, maket (ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941)



Şekil 2.55(b) : Samsun-Ladik Köy Enstitüsü, enstitü yapılarından görünüm (ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).

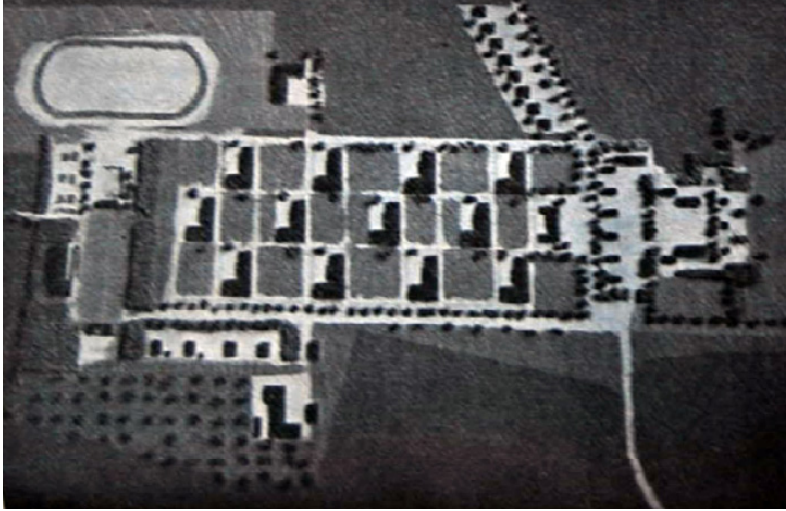
Bu çerçevede, enstitü binalarının inşası “köyün canlandırılması” esasına dayanan hareketin görünür yanı olarak yaşayış ile birlikte kurgulanırken, yere özgü olan mekansal karakteristikler üzerinden gelişen bir bakış açısı yakalanmaktadır. Yukarıda değinildiği gibi, yarışma şartnamesinde mimarların tercihinine bırakılan bu etkenin, yalnızca yapı yapma yöntemi olmasının dışında etkileşimi besleyen tarafına da vurgu yapılmaktadır. Yarışmaya katılan mimarların tasarlayacakları enstitü yerleşkesinin bulunduğu köyde 6 ay gibi uzun sayılabilecek bir süre kalması, köy halkı ile kaynaşması, burada sürüp giden yaşayış ile tanışması, sorgulaması ve çözüm üretmesi beklenmektedir. Böylece 1930’lardaki aydın-halk kaynaşması girişimlerine benzer bir zeminin yaratılması da söz konusu olmaktadır. Aynı zamanda halk ile birlikte yürütülecek olan bu faaliyet ile, eğitim yapıları inşa etmenin yanında kendi kültürümüze hitap eden, öze dönük mimarlık eserleri yaratılacaktır:

“Köy Enstitüleri projeleri müsabakalarına giren mimarlar, inşaat mahaline kadar gidip tetkikler yaparken vatan realiteleriyle doğrudan doğruya temas etmektedirler. Bu müesseseler binlerce köyden gelmiş saf, çalışkan, samimi, mert, iradeleri çelikleşmiş kızılı erkekli köylü gençleri iş başında alınteri dökerken görmektedirler. Bu seyahatler onların idrak ufukları içinde memleket güzelliklerini, sosyal hayatımızın sırlarını, teknik iktidarımızın çevresini, Türk halkının birer sır gibi bağrında taşıdığı zevkleri sermektedir. Bu tablo ile karşılaşan genç mimarlarımız, halkla omuz omuza, kucak kucağa gelerek eserlerine halkın ruhundan sızma renkler katmaktadırlar. Onlar, bu münasebetle içimize dönerek bize mahsus san’at eserleri yaratma yolunu tutmaktadırlar.” (TONGUÇ, 1940⁴)



Şekil 2.56(a) : Isparta Gönen Köy Enstitüsü, vaziyet planı (TONGUÇ, 1997; ANON., KÖY ENSTİTÜSÜ, 1941).

⁴ Fügen Çetiner aktarıyor; İsmail Hakkı Tonguç, a.g.e.



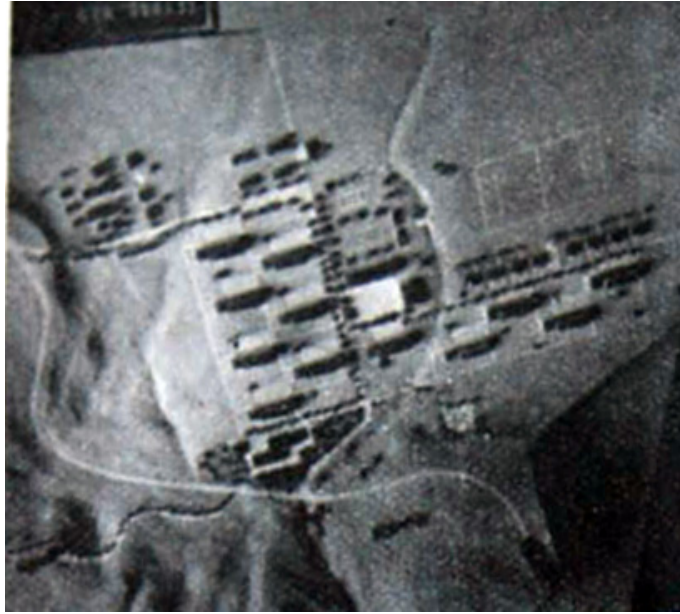
Şekil 2.56 (b) : Isparta Gonen Köy Enstitüsü, maket (TONGUÇ, 1997; ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).

“Halkın ruhundan sızma renkler” ile inşa edilen enstitü yapılarının yarattığı etkileşim düşünsel anlamdan fiziksel ifadelere sıçramaktadır. Yerleşkeler içindeki bütün binaların inşasını öğretmenler, müdürler ve köy çocukları birlikte gerçekleştirmişlerdir. (Şekil 2.68) Kollektif bir emeğin ürünü olan yapılar inşa eyleminin belirleyiciğinde duvar örme, sıva yapma ya da taş taşıma gibi işlerin sonuç ürünü olmanın ötesinde, bir “öğrenme” yeri olmuştur. Öğrenci yaptığı binada yaşamakta, öğrenmekte ve gelişmektedir. Çetiner’e göre “inşaat faaliyetlerinin her aşaması enstitü öğrencileri ve eğitmenler için hem yapı bilgisi, hem de fen ve kültür derslerinin somut araçlarıdır; ekip olmayı, planlı çalışmayı, emeğin değerini, emeğe saygıyı, iş ahlakını, teknolojiyi kullanmayı kısaca çağdaşlığı, vatandaş olmayı öğrendikleri bu yapılar aynı zamanda onların köylere götürecekleri eğitimin de laboratuvarlarıdır.”(ÇETİNER, 2010:527)

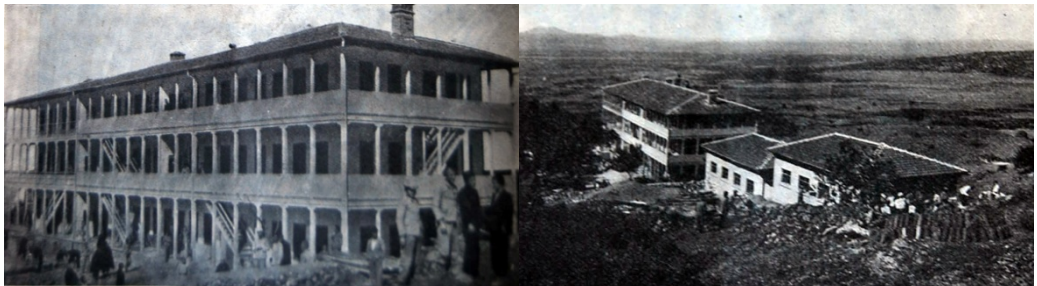
Bununla birlikte, enstitü binaları bulundukları köyün çehresini de dönüştürmektedir. Yerleşkeler kurulurken, yol, su, elektrik, köprü ve hatta demiryolu gibi köyün birçok altyapı sorunu için de uygulamalar yapılmaktadır. (Şekil 2.63) Ancak köy içindeki mekansal değişimin/gelişimin en önemli etkileyicisi yerleşkelerin kendisi olmuştur. Duvarların arkasında kaybolan okul tipinin aksine, ağaçlar, ekili araziler ... ile sınırlandırılmış enstitüler, yalıtılmışlıktan oldukça uzak bir yapıllı çevre oluşturmakta, geçirgen yapısı ile “köyün canlanması”na katkıda bulunmaktadır.



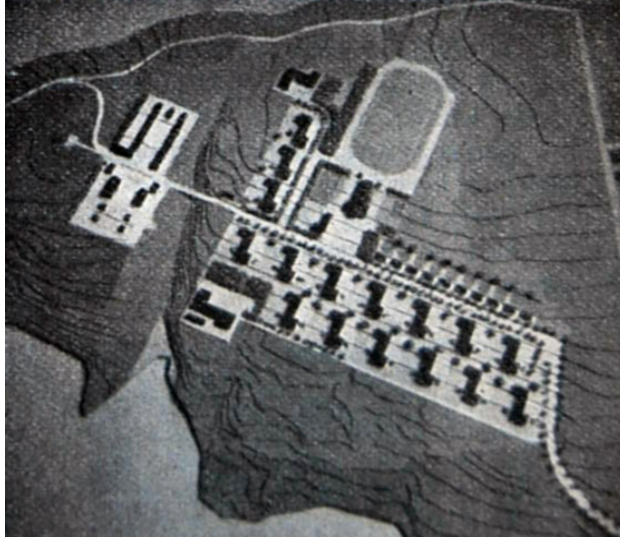
Şekil 2.57 : Hasanoğlu Köy Enstitüsünde tren istasyonu için çalışan öğrenciler (BAYSAL, 2006:74 aktarıyor; GÜNERİ, 2004).



Şekil 2.58(a) : Adana Düziçi Köy Enstitüsü, maket (ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).



Şekil 2.58(b) : Adana Düziçi Köy Enstitüsü, yapılardan görüşler (ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).



Şekil 2.59(a) : Arifiye Köy Enstitüsü, vaziyet planı (ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).



Şekil 2.59(b) : Arifiye Köy Enstitüsü, 1 no.'lu bina (ANON, *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).



Şekil 2.59(c) : “Arifiye Köy Enstitüsünde bayrak merasimi” bina (ANON, *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).



Şekil 2.60: Eskişehir Çifteler Köy Enstitüsü, (ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).



Şekil 2.61 : Eskişehir Çifteler Köy Enstitüsünde çalışan öğrenciler (ANON., *KÖY ENSTİTÜSÜ*, 1941).

Bir ağ sistemi içinde kurgulanan Köy Enstitüleri'nin mimari yansımaları “köye ait yaşantının akışındaki değerleri belirleyerek, bu değerlerin kaynak olarak ele alınması ve bu kaynaktan yola çıkarak köyleri ve çevresini canlandırma düşüncesi” (BAYSAL, 2006: 66) üzerinden gelişmiştir. Bu durum küçük ölçekte tek bir köyü kapsarken daha büyük ölçekte tüm yurdu kapsayacak bir nitelik kazanmıştır. (Şekil 2.69) Anadolu kırsalında sürdürülen mimari etkinliklerin 1940'lara taşınan en önemli kısmını oluşturan köy enstitüleri, eğitim teması ile geliştirdiği kurgusunu mimarlık alanına da yansıtmıştır. Eğitim programına göre tasarlanan yapıların inşası interaktif bir faaliyete de dönüşmektedir. Köy okulu projelerinde olduğu gibi

köylünün taşını kendi eliyle yerleştirdiği, duvarını kendi eliyle ördüğü bu yapılar kırsaldaki sosyal dönüşümün mimariye yansıyan bir görüntüsü olarak okunmaktadır.



Şekil 2.62 : Enstitülerin bölgelere göre dağılımı, (BAYSAL, 2006:66).

3. ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARI VE KÖPRÜLERE GENEL BAKIŞ

Bu bölüm, Erken Cumhuriyet Dönemi’nde Anadolu kırsalında gelişen yapısal eylemlerin içinde demiryolları ve köprülerin belirleyiciliği ile temellenmektedir. 1930-1945 yılları arasında bu etkinliğin aldığı biçim ve düşünsel ifade biçimleri çalışmanın üzerinde durduğu, odaklandığı nokta olmuştur.

Bununla birlikte, demiryolları ve karayollarının Anadolu üzerinde cumhuriyet dönemi öncesi durumu, ekonomik ve sosyal ilişkiler bağlamındaki konumu da genel kurgu içinde büyük önem taşımaktadır. Ulaşım temasının anlamının öncül etkilerle şekillendiği erken cumhuriyet döneminde, Osmanlı Devleti’nin izlediği yol politikasından ayrılan, yeni rejimin dinamiklerinin tanımladığı halkçı, devletçi siyaset üzerinden beslenen bir yaklaşım gelişmektedir. Bu sebeple cumhuriyet öncesi “yol” konusundaki tutum, daha sonraki atmosferin belirleyiciliğinde, ekonomik ve sosyal gerekçelere ideolojik gerekçelerin de eklenmesini meşrulaştıracak bir karşılaştırma zemini oluşturmaktadır.

Erken cumhuriyet dönemi aydınlarının, demiryolları ve köprülere yüklediği anlamı, farklı coğrafyalarda, farklı kültürlerin ve ideolojik yapılanmaların örnekleri ile karşılaştırıldığında, dönemin dünya konjonktüründeki yerine oturtmak mümkün olur. Bu sebeple bölümde, Almanya ve Rusya’daki modernizasyon, uluslaşma ve ilerleme politikaları çerçevesinde gelişen ulaşım fikri özetlenerek, bakış açısının genişletilmesi hedeflenmiştir.

“Cumhuriyet Dönemi Öncesinde Demiryolu ve Karayolu Ulaşımı”, “Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu ve Karayolu Ulaşımı” başlıklarının ardından gelen “Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu ve Köprülerin Kırsal Teması Çerçevesinde Değerlendirilmesi” başlığı ile, demiryolu ve köprü yapımlarının, dönemin hakim söylemi içinde yer alan kırsal yaklaşımları üzerinden değerlendirilmesi yapılarak, çalışmanın odaklandığı noktanın daha belirgin hale getirilmesi amaçlanmaktadır.

3.1 Cumhuriyet Dönemi Öncesinde Demiryolu ve Karayolu Ulaşımı

Cumhuriyet öncesi dönemde, Osmanlı Devleti'nin ulaşım politikasının genel bir değerlendirilmesi yapıldığında, 1. Dünya Savaşı yenilgisiyle başlayan toplumsal ve siyasal yapıdaki değişmelerin, erken cumhuriyet dönemine bağlanan süreç içindeki etkileriyle biçimlenen ulaşım fikrinden oldukça farklı nitelikler taşıdığı görülmektedir. İmparatorluk dönemindeki en temel belirleyiciler olan askeri ve ekonomik amaçlar yol yapımına sebep olurken, fetih devri bittiğinde orduların hareket stratejisine göre oluşturulan ve ekonomik unsurlarla da beslenen ulaşım ağı, bakımsızlaşmış, geliştirilememiştir. (SEMİZ, 1995:39) Daha sonra, Batı'da 18. yüzyıl sonlarında ve 19. yüzyıl başlarında meydana gelen ekonomik ve siyasi gelişmelerin Osmanlı Devleti üzerinde yarattığı etkiler, içerideki değişimin yanında, bu faaliyet alanını biçimlendiren en önemli unsurlar arasında yer almıştır.

1820'lere gelindiğinde, Sanayi Devrimi'ni tamamlayan İngiltere'nin yükselen gücünün Avrupa'nın diğer devletlerinde yarattığı tedirginlik sonucunda İngiliz malları geri çevrilmiş, ülkelere girmesi yasaklanmıştır Bu durum İngiltere'yi, kaçınılmaz biçimde, Doğu'ya yöneltmiştir. Gülsoy'a göre İngiltere'nin kapital arayışı, doğunun zengin kaynaklarından yararlanmak için “başta Hindistan olmak üzere, Asya ile ucuz, süratli ve emniyetli bir ulaşım köprüsünün kurulması” gerekliliğini doğurmaktadır. Bu “işlevi görececek en uygun araç çağın yeni icadı demiryolları”dır. (GÜLSOY, 1994:17) Osmanlı Devleti ise, oluşturulacak yeni yol ağının kilit taşı konumunda yer almaktadır.

Demiryolu faaliyetinin yeni yeni oluşmaya başladığı 1830'larda, İngiliz şirketleri, Fırat vadisinden Basra Körfezi'ne kadar uzanacak bir ağ için Osmanlı topraklarında, incelemeler başlatması yukarıdaki temel gerekçeye dayanmaktadır. Yapılan araştırmalar sonucunda Fırat Nehri'nin gemi ulaşımına teknik açıdan imkan vermemesi ile birlikte yeni rotalar gündeme gelmekte, Akdeniz'den başlayan ve Bağdat'a kadar uzanan yeni hattın tasarlanmasına sebep olmaktadır. (ÖZYÜKSEL, 1996:8) “Chesney Projesi” olarak adlandırılan girişim, Akdeniz'i Basra Körfezi'ne kısmen demiryolu ve kısmen de nehir yolu ile bağlama fikri üzerinde gelişmiştir. Ancak 1850'lerde Fransa'nın Süveyş Kanalı ile Akdeniz-Basra arasında direkt bir köprü kurma projesi İngilizlerin yine farklı bir rota denemelerine neden olmuştur. Yeni güzergah İskenderiye ve Kahire'den geçmekte ve Hindistan'a ulaşım bu şekilde

sağlanmaktadır. Osmanlı hükümetinden alınan imtiyazlarla birlikte 1851 yılında başlayan projenin sonunda, 1856 yılında İskenderiye-Kahire demiryolu işletmeye açılarak Osmanlı topraklarında yapılan ilk demiryolu hattı olma niteliğini kazanmıştır. (GÜLSOY, 1994:18-19)

Aynı yıllarda, hammadde arayışı içinde olan İngilizlerin, Anadolu'daki müdahale alanları da belirlemektedir. Ege bölgesinin, bu konudaki potansiyellerinden yararlanmak için yapılan Aydın-İzmir demiryolu hattı, İzmir'deki İngiliz tüccarlar tarafından desteklenmektedir. 1856'da imtiyazı alınan bu hattı, 1866'da işletmeye açılan İzmir-Kasaba hattı izlemiştir. Demiryolu hattı boyunca artan tarım faaliyetleri ve üretimi Osmanlı Devleti'ni cezbetmiş, gelişen sermaye ile birlikte Batı Anadolu'da hızla yayılan İngiliz nüfusu, bölgede İngiliz ticaretinin artmasına ve tarımın yanında “madencilik, belediye hizmetleri” gibi farklı alanlara da sıçramasına izin verilmiştir. Aynı zamanda iç karışıklıkların hakim olduğu Ege Bölgesi'nde örülecek olan hızlı ulaşım ağı sayesinde asker sevkiyatının kolaylaşacağı, bölgedeki asayiş sorunun da bu yolla çözüleceği düşünülmektedir. Bu nedenlerle devletin altından kalkamayacağı yatırımlar olan demiryolu yapımlarının peş peşe yabancı şirketlere verilmesi kaçınılmaz hale gelmektedir. (ÖZYÜKSEL, 1996:11-12)

İngilizlerin diğer girişimi Balkanlar'da Osmanlı topraklarındaki demiryolu faaliyetleridir. İzmir-Aydın demiryolu imtiyazından bir yıl sonra, 1857'de İstanbul ile Avrupa'nın önemli kentlerini Balkan yarımadası üzerinden birbirine bağlayacak olan Rumeli demiryollarının yapımı için devlet tarafından İngilizlere yeni bir imtiyaz verilmektedir. Tuna nehri üzerindeki Çeravoda'dan (Boğazköy) Karadeniz'deki Köstence limanına kadar uzanan hat Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki ilk demiryolu hattı olarak 1860'da tamamlanmış, aynı yıl işletmeye açılmıştır. Benzer şekilde Karadeniz ile Tuna nehri arasındaki ulaşımı sağlayacak diğer güzergah olarak Varna-Ruşçuk hattı tasarlanmıştır. 1863'de İngilizler tarafından üstlenilen girişim 1866'da hattın işletmeye açılmasıyla tamamlanmıştır.⁵ Ege'de olduğu gibi bu bölgede de tarımsal potansiyelden yararlanmak isteyen İngilizlere verilen imtiyazlar

⁵ 1877-1878 Osmanlı Rus savaşının ardından Romanya sınırlarında kalan Köstence demiryolu, 1882'de Romanya'ya satılmıştır; 1873'te Rumeli Demiryolları şirketine kiralanen Varna-Ruşçuk hattı ise 1878 Berlin antlaşması gereğince Bulgaristan arazisinde kalmıştır. (bknz. ENGİN, 1993:40-41)

sayesinde İstanbul ile Avrupa arasındaki ticari ilişkilerin gelişeceği düşünülmektedir. (ENGİN, 1993:38-39,40-41)



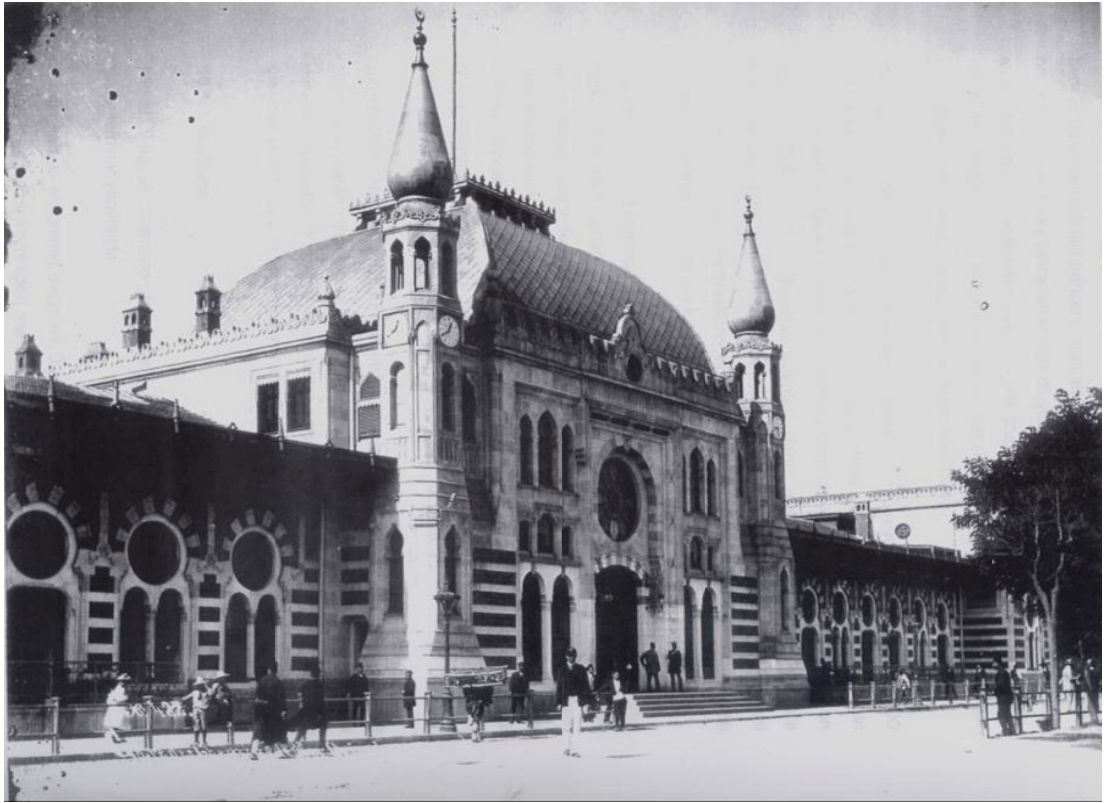
Şekil 3.1 : “19. yüzyıl sonunda Aydın-İzmir demiryolunu gösteren bir gravür” (TEKELİ, İLKİN, 2010:164).

Bununla birlikte, Osmanlı Devleti’nin Balkanlardaki topraklarında İngiltere’nin dışında Fransa ve Avusturya sermayesi de demiryolu yapımı konusunda yatırım yapmaktadır. Rumeli demiryolu için 1869 yılında imtiyaz alan Baron Hirsch Karadeniz’den Tuna nehri ile Avusturya sınırına dayanan ve Ege Denizi ile de birleşen bir hat tasarlamaktadır. En önemlisi ise, hattın yakın bir süre önce demiryolu üzerinden Paris’e bağlanmış olan Belgrad ile İstanbul arasında inşa edilecek olan hattır. Avusturya- Fransa ortak girişimi olan bu proje, ilk olarak 1878’de İstanbul’dan Edirne’ye oradan da Belgrad’a uzanan hattın inşası ile başlamıştır. 1888’de tamamlanan hat İstanbul-Viyana arasında da bağlantı kurmaktadır.⁶ (KARKAR, 1967:113-116)

İstanbul’u Avrupa’nın önemli kentlerine bağlayan Rumeli demiryollarının şehir içindeki yapısal izi ise, Sirkeci Tren İstasyonu olmuştur. Yenikapı-Sirkeci hattının Topkapı Sarayı’nın içinden geçen kısmının sonlandığı noktada 1888’de inşasına başlanan yapıdan önce 1872’de istasyon işlevi gören iki kagir ahşap baraka

⁶ Ancak bu yıllarda, Baron Hirsch, şirketini Deutsche Bank’a devrederek Rumeli demiryolu yapımını bu gruba bırakmıştır.

yapılmıştır. Alman mimar August Jasmund tarafından tasarlanan bugünkü Sirkeci Garının projesi 1873'te onaylanmış, ancak, mali anlaşmazlıklar sebebiyle 15 yıl ertelenmiştir. II. Abdülhamid'in danışman mimarı olarak çalışan Jasmund'un tasarısı İstanbul'un doğu ile batı arasındaki kültürel nosyonlarından yola çıkmaktadır.. Cephenin organizasyonu ve tuğla bantlarla modifiye edilişi, pencerelerde vitrayların kullanılması ve Selçuklu Mimarisi taç kapılarını anımsatan giriş, yapının mimari üslubunun belirleyicileri olmakta, oryantalist bir yaklaşımla, bölgesel biçimlere vurgu yapılmaktadır. Rumeli Demiryolu'nun sonlandığı yer olarak Sirkeci Garı, Avrupa'dan İstanbul'a gelenlerin "doğuya ayak bastığını hissetmesini arzu eden bir mimarın ürünü olarak" değerlendirilmektedir. (FINDIKOĞLU DOĞUGİL, 2002:261-270) Bunun yanında, yapı yabancı sermayeye dayalı girişimlerle gerçekleştirilen hızlı bir inşa süreci içindeki demiryolları faaliyetinin kent içindeki simgesel görüntüsü olarak da önem taşımaktadır.



Şekil 3.2 : Sirkeci Tren İstasyonu, Ana Cephe (FINDIKOĞLU DOĞUGİL, 2002:269).

Öte yandan, yukarıda örneklediği gibi dış kaynaklara bağlı girişimlerle meydana gelen hızlı inşa hareketi devlet tarafından desteklense de, bu etkinliğin içselleştirilmesi ve devlet güdümlü hale getirilmesi gerektiği düşünülmektedir. Bu

noktada, 19. yüzyılın sonlarına doğru yaşanan gelişmelerle yabancı şirketlerin hakim olduğu faaliyet alanı dönüşmeye başlamıştır. Tekeli ve İlkin'e göre, "1870'li yıllara gelindiğinde, Osmanlılara demiryolu teknolojisini getirmede İngiliz şirketlerin tekeldi konumunun kırıldığı görülmektedir." Avrupa'da ilk olarak Belçika'da 1833 yılında demiryollarının devlet eliyle yapımı konusunda bir adım atılmış ve daha sonra, 1848 yılında Almanya'da da demiryolları yapımını devlet üstlenmiştir. 1870'ler de Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapımı konusundaki ilk denemelerinin yapıldığı yıllar olmuştur. (TEKELİ, İLKİN 2010:161) Bu noktada, Abdülaziz'in ve o yıllarda Bağdat valisi olan Mithat Paşa'nın demiryolu girişimciliği önem taşımaktadır.

Osmanlı Devleti'nde demiryollarının devlet tekeline geçirilmesi çabası ilk olarak Baron Hirsch'in 1871-1874 yıllarında inşa ettiği Rumeli demiryollarının Osmanlı hükümeti tarafından yeterli görülmemesiyle çıkan anlaşmazlıklar sonucu şekillenmeye başlar. 1871 yılında "Asya topraklarını demiryolu ağıyla örme" fikri üzerinden yola çıkan Sultan Abdülaziz, Akdeniz ve Karadenize de bağlanan İstanbul-Bağdat arasında kurulacak bir ana hat tarifi yapmaktadır. Projenin devlet yatırımı olarak tasarlanmasında, padişahın özel girişimlere karşı güvenini yitirmesi ve yabancıların politik ve ekonomik çıkarlarının güvenlik sorunu doğuracağı düşüncesi başat rol oynamaktadır. Bu ortam içinde devlet, Anadolu'da üç demiryolu hattının yapımına girişmiştir. 1871'de inşasına başlanan ve 1873'te tamamlanan Haydarpaşa-İzmit arasındaki hat başlangıç kısmı olarak düşünülmektedir. İkinci hat İzmir-Kasaba demiryolunun Alaşehir'e kadar uzatılmasıyla oluşmaktadır. Üçüncüsü ise Mudanya-Bursa hattıdır. Aynı yıllarda yapımına başlanan Mudanya-Bursa hattı 1875 yılında mali sebeplerle durdurulmuş 1888'de tamamlanarak işletmesi bir Belçika-Fransız grubuna verilmiştir. Anadolu'dan geçip Bağdat'a kadar uzanması düşünülen demiryolu'nun başlangıç noktasını İstanbul olarak işaretleyen bu proje için, 1872'de, Rumeli Demiryolları'nın inşasında çalışmış olan Alman mühendis Wilhelm von Pressel görevlendirilmiş, Anadolu demiryollarının güzergahını belirleyen bir yol şeması hazırlanmıştır. (ÖZYÜKSEL, 1996:13-17; TEKELİ, İLKİN, 2010:163-164)

Bu ilk girişim tamamen yabancı sermayeye bırakılmış olan bir yatırım alanı olarak demiryollarının, yalnızca ekonomiye ve kalkınmaya hizmet vermediği, politik ve (bu bağlamda) stratejik öneme sahip olduğunun Osmanlı hükümeti tarafından anlaşıldığını göstermektedir. İlk yıllardaki askeri sevkiyatı hızlandırması ve geçtiği

güzergahta yer alan bölgelerin kalkınmasını temel alan amaçların yanında yabancıların sermaye arayışı sorununa çözüm olarak Osmanlı topraklarını görmesi durumuna karşı bir uyanış yaşanmaktadır. Bu yaklaşım erken cumhuriyet döneminde ulaşım kavramına “millilik” çerçevesi içinde bakılması, devletçi ve halkçı girişimlerle biçimlenmesi durumu ile, bir anlamda, organik bağlar taşımaktadır.

1875 yılındaki başarısızlıktan sonra, 1882 yılında kurulan Düyun-u Umumiye demiryollarında yabancılara tanınan imtiyaz durumunu tekrar gündeme getirmektedir. *Borçlar İdaresi* olarak işlevlendirilen kurumun faaliyete geçmesinden sonra İngilizler ve Fransızların ertelediği ulaşım projeleri yeniden ortaya çıkmaktadır. Ancak Osmanlı hükümeti başlangıcı Akdeniz olan hiçbir projeyi kabul etmeyeceğini açıklamakta, İngiliz ve Fransızların Akdeniz’den başlayacak olan güzergah tasarılarını reddetmektedir. Yapılacak olan demiryolu ağı, İstanbul’dan başlayarak Anadolu illerinden geçip Bağdat’a ulaşmalıdır. 1881 yılında Dr. Staousberg’in İzmit-Bağdat arasında oluşturulacak bir alternatif projeye imtiyaz istemesi ile birlikte, konu Osmanlı Devleti’nin dışına da taşarak İngiltere, Fransa ve Almanya arasında gelişen uluslararası bir rekabet halini almaktadır. Bunun sonucunda, 1888 yılında Alman Deutsche Bank’ın Haydarpaşa - İzmit hattını Ankara’ya kadar uzatma ve işletme imtiyazını almasıyla Almanlar da Osmanlı topraklarındaki nüfuz mücadelesine katılmış olur.⁷ (ÖZYÜKSEL, 1996:19-26)

Osmanlı hükümeti tarafından belirlenen İzmit, Eskişehir, Kütahya, Afyon, Konya, Adana, Halep ve Fırat sahilini izleyecek olan hat (TEKELİ, İLKİN, 2010:165) aslında ekonomik bir temele değil, politik ve askeri gerekçelere dayandırılmaktadır. Bu merkezlerden geçecek olan demiryolu ile Anadolu’nun ekonomik yönden gelişecek olması, askeri birlik mobilizasyonu sayesinde merkezi bir kontrolün işlerlik kazanacak olması yanında ikinci derecede önemli

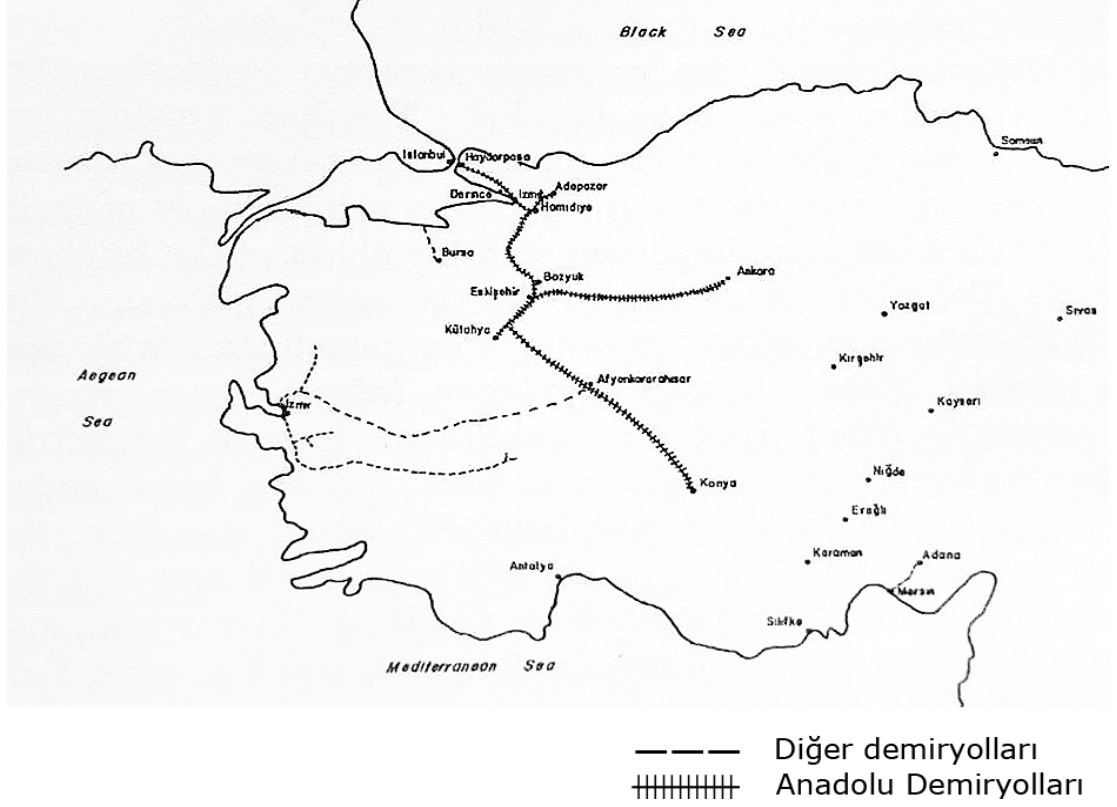
⁷ İlk olarak İzmit-Ankara arasındaki hattın tamamlanması düşünülmektedir. Ancak Abdülhamid hattın bir an önce Bağdat’a ulaşmasını, çalışmaların Wilhelm von Pressel’e hazırlatmış olduğu proje doğrultusunda yürümesini istemektedir. Bu durum Anadolu Demiryolu Şirketi genel müdürü von Kühlmann tarafından gerçekçi bulunmamaktadır. Kühlmann 1892 yılında Ankara’ya ulaşan demiryolunun, Ankara-Kayseri, Eskişehir-Kütahya-Konya gibi maliyeti daha düşük olacak güzergahlarının tamamlanmasını uygun görmektedir. Bu rota aynı zamanda İngiliz ve Fransızlara ait olan İzmir demiryollarının bölgesi içinde kaldığından, oluşan pazarın bağlantısının kesileceğini ve Alman mallarının bu pazar içinde kendine yer açacağını düşünmektedir. (bknz. ÖZYÜKSEL, 1996:76-78)

görülmektedir. Bununla birlikte Anadolu demiryolları ile karayollarını saf dışı bırakacak daha tanımlı bir ulaşım sistemi oluşacağı düşünülmektedir; ancak, bu konuda kervan yollarının esnekliği gözardı edilmiştir. En yakın limana ulaşımı sağlayacak şekilde biçimlenmiş eski kervan yolları bu dönemde demiryollarına paralel bir hat üzerinde değişmekte, ikincil bir rota olarak hizmet vermektedir. Demiryolu hattının önemli bir ayağı olan Konya bölümünde beklenenin aksine mal sevkiyatı için Anadolu demiryolu tercih edilmemektedir. Coğrafi konumu gereği Akdeniz ve Ege limanlarına İstanbul'dan çok daha yakın olan Konya'daki tüccarların çoğu kervan yollarını kullanmaktadır. Bu sebepten dolayı 20. yüzyılın başında, tasarlanan hattın Konya'dan sonrasının tamamlanması için girişimler hızlanmıştır. (QUATAERT, 1977:142-147) 1902 yılında Abdülhamid'in bu kısmın inşası için yine Anadolu Demiryolları Şirketi'ne imtiyaz vermesi ile 1903 yılında hattın inşası süreci başlamıştır.⁸ (TEKELİ, İLKİN, 2010:167)

Ancak, 1903 yılında Bağdat Demiryolu için imtiyazı alan Deutsche Bank, hattı inşa edecek yeterli semayeye sahip olmadığından, projeyi birlikte gerçekleştirecek bir ortak aramaktadır. Fransızlara ait olan Osmanlı Bankası'nın dışında hiçbir yabancı şirket bu girişime destek vermemektedir. Osmanlı Bankası'nın sponsorluk

⁸ Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun Konya'ya ulaşması süreci İngilizlerin, Fransızların ve Rusların tepkileri ile şekillenmektedir. İngilizler ve Fransızlar Almanların Osmanlı Devleti içindeki nüfuzunun artmasından rahatsızlık duymaktadırlar. Aynı zamanda Anadolu Demiryolu'nun İzmir ve çevresini kapsayan hinterlandın içinden geçiyor oluşu da tepkileri arttırmıştır. İzmir demiryollarının Afyon'da Anadolu-Bağdat demiryolu ile birleşmesi için Fransa'ya imtiyaz verilmesi tepkileri azaltma çabalarının bir sonucudur. Rusya ise Anadolu'da inşa edilecek demiryolu ağının Osmanlı Devletini güçlendireceğini düşündüğünden bu girişime tamamen karşı çıkmaktadır. Tüm itirazlara rağmen Deutsche Bank'ın Konya imtiyazını elde etmesinin ardından Bağdat'a doğru uzanan ağın önemli bir kısmı tamamlanmaktadır. Konya'dan sonra devam edecek hattın imtiyazları da yine, Deutsche Bank öncülüğünde kurulan Bağdat Demiryolu Şirketi'ne verilmektedir. İngilizler, Fransızlar ve Rusların Osmanlı hükümeti üzerindeki baskıları, sürecin daha da hızlanmasına neden olmuştur. 1899 yılında hattın Konya'dan Bağdat'a uzatılması ve bu şekilde Basra Körfezi ile ilişki kurulması için resmi bir teklif yapılmıştır. Ancak Osmanlı hükümeti Bağdat'a ulaşacak hattın Ankara üzerinden devam etmesini ve Rusya'ya ile oluşacak anlaşmazlık ya da bir iç karışıklık sırasında doğuya asker sevkiyatını kolaylaştıracak bir güzergah oluşturulmasını istemektedir. Almanlar ise Akdeniz'e çıkış olanağı sağlayacak olan Konya hattını ekonomik nedenlerinin yanında politik sebeplerle tercih etmektedir. Sonuç olarak hattın Konya-Adana-Halep-Bağdat güzergahını izlemesine karar verilmiş, bunun inşasının ardından Ankara-Sivas-Diyarbakır-Harput güzergahında başka bir hat daha inşa edileceği açıklanmıştır. (bknz. ÖZYÜKSEL, 1996)

isteği de, İngiltere, Rusya ve Fransa'nın Bağdat demiryolunun yapımını engelleme çabaları ile sonuçsuz kalmaktadır. Mali aksaklıklardan dolayı hattın inşası 1914'e kadar uzar.(SCHOENBERG, 1977:367)



Şekil 3.3 : 1903 yılında Anadolu'da demiryolları (QUATAERT, 1977:140).

Bu gelişmelerle birlikte, Anadolu-Bağdat demiryollarının güzergahı içinde yolculuğun başlangıç noktası olarak işaretlenen İstanbul'da simgesel bir istasyon binası yapılması da gündeme gelmektedir. İlk olarak, 1871 yılında devlet girişimi ile gerçekleştirilen Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattına hizmet verecek bir istasyon yapısının inşa edilmiştir, ancak, iskele binasının da bulunduğu tesis o günkü koşullarda orta halli bir kente uygun ölçekte kalmıştır. Anadolu demiryolu hattının imtiyazlarının Almanlara verilmesiyle hızlanan inşa süreci ile birlikte, Anadolu şehirlerinin İstanbul'a bağlanması Haydarpaşa'daki istasyonun önemini arttırmış, bu noktada büyük bir limana ve Anadolu'dan gelen ticari malların depolanacağı ek binalara ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. 1899 yılında Anadolu-Osmanlı Demiryolu Şirketi'nin aldığı imtiyazlarla inşası başlanan limanın ardından, 1906 yılında Alman mimarlar Otto Ritter ve Helmuth Curo'nun tasarıları olan yeni istasyonun yapımı başlamış, 1909 yılında hizmete açılmıştır. Neo-Rönesans üslubundaki yapı dönemin tipik Alman mimari niteliklerini yansıtmaktadır. U plan tipindeki yapının ana cephesi

deniz tarafında yer alırken, İç avluyu oluşturan ve kente doğru yönelen kısmında peron bölümleri bulunmaktadır. Ana cephenin aksine, diğer kısımlarda görülen barok detaylar, 19. yüzyılın eklektik üslubu içinde de değerlendirilmektedir. Fındıkgil Doğuoğlu'na göre Sirkeci Tren İstasyon'undaki biçime yansıyan anlamsal yaklaşım burada da mevcuttur: bu kez yapı, morfolojisi ile Anadolu'dan gelen yolculara Batı'ya ulaştıklarını gösterir niteklilikte düzenlenmiştir. (FINDIKGİL DOĞUOĞLU, 2002:282-298)



Şekil 3.4 : 20. yüzyıl başında inşa edilen Anadolu-Bağdat Demiryollarının, İstanbul'da simgesel bir yapı ile tamamlandığını gösteren Haydarpaşa Tren İstasyonu, 2009

Anadolu-Bağdat demiryolunun kilit noktasında inşa edilen liman ve gar yapıları hat boyunca döşenen raylar kadar önemlidir. Gar binası fonksiyonel özelliklerinin yanında simgesel nitelikleriyle de ifade bulmaktadır. Anadolu'dan gelen kapitalin toplanarak buradan dağılması Alman yatırımcılar için oldukça tatmin edici bir sonuçtur. Ancak bu durum (özellikle hattın sonlandığı noktada kurulan kompleks yapının inşası), ülke içindeki diğer yabancı güçleri daha da huzursuz etmiştir.

Buradan hareketle, Anadolu ve Bağdat demiryollarının yapımı ve inşası için verilen imtiyazların, bölge üzerindeki güçlerin çıkarları doğrultusunda Anadolu'nun birçok yerinde yeni ayrıcalıklar verilmesine neden olduğunu yinelemek gerekir. Bunun en önemli örneği, Hattın Konya'ya kadar uzatılması sürecinde, özellikle İngiliz idaresinde olan İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryollarının Anadolu demiryolları ile ilişkilendirilmesi söz konusu olduğunda ortaya çıkan durumdur. İzmir-Kasaba hattının Afyon'a kadar uzatılması ile Anadolu demiryolu ile bağlantı kurulması fikri ile hareket Osmanlı hükümeti bunu İngiliz şirketine önermiş, ancak öneri geri çevrilmiştir. Ardından hattı İngilizlerden satın alan Osmanlı hükümeti Fransızlara devretmiştir. (TEKELİ, İLKİN, 2010:165) 1897'de tamamlanan hat, Bağdat demiryolunun inşası konusundaki huzursuzlukları gidermek için verilen ilk imtiyaz olmuştur. İngilizlerin İzmir-Aydın demiryolunu Bağdat demiryoluna bir alternatif olarak Güney limanları ile Akdeniz'e bağlama çabaları da bu bağlamda sonuç vermektedir. İlk olarak 1888 yılında Mersin-Adana arasında işletmeye açılan hat ile Akdeniz'e açılma girişimini başlamaktadır. 1913'te İzmir'den Eğirdir gölüne kadar uzanan bir güzergaha sahip olan İzmir-Aydın hattı 1914'te de Beyşehir Gölü'ne bağlanmakta ve Burdur üzerinden Akdeniz'e açılmaktadır. 1913 yılında İngilizlerin İzmir-Aydın hattını Burdur'dan Antalya'ya kadar uzatma tasarısına İtalyan girişimciler politik sebeplerden dolayı destek vermektedir. İngilizlerin baskıları sonucunda bu bölgenin imtiyazları İtalyan şirketine verilerek Antalya limanı İzmir'e bağlanmaktadır. (McLEAN, 1976:521-530) Son önemli imtiyaz ise 1914'te Kuzey Anadolu ile Ermenistan arasında kurulacak olan bir ağ için Fransızlara verilmiştir (KARKAR, 1965:118)

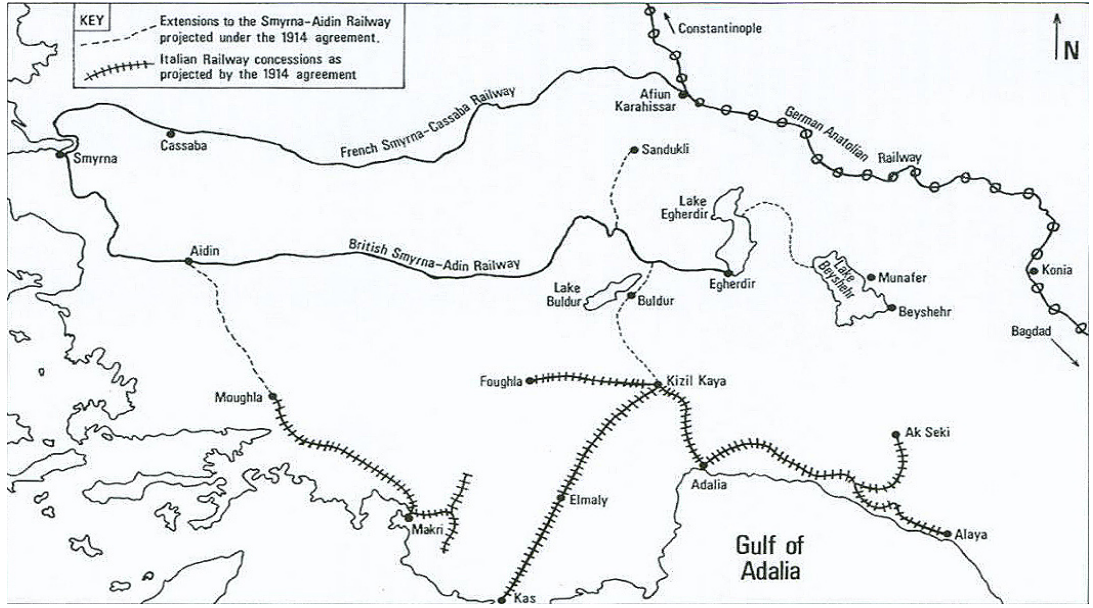
Öte yandan, 20. yüzyılın başında Amerika'nın Akdeniz üzerinden Halep'e ve buradaki kaynaklara ulaşma hedefi için, Osmanlı topraklarından geçecek yeni bir demiryolu ağı tasarlaması önemlidir. Semiz'e göre bu projenin "ilk belirtileri 1901'de Ermeni olayları için tazminat almak üzere İstanbul'a savaş gemisinin kaptanı olarak gelen Alb. Colby M. Chester'in o günlerdeki deyimi ile Ermenistan'da ulaşım imtiyazları elde etmenin çok karlı yatırım olacağı intibahını edinmesiyle başlar. " (SEMİZ, 1995:47). Ancak bu dönemde Almanya'nın Anadolu-Bağdat demiryolu girişimleri, İngiltere ve Fransa'nın Ege bölgesindeki faaliyetleri göz önüne alındığında Amerika'nın tasarısını gündeme getirmesi olanaksızlaşmıştır ve 1908'e kadar projenin Osmanlı hükümetine bildirilmesi ertelenmiştir. Önerinin II.

Meşrutiyetin ilanından sonra sunulmasının sebebi ise, yeni hükümetin ve Jön Türklerin Amerika'ya karşı yakın tavırları olmuştur. Ülkenin kalkınması ve modernleşmesi için ekonomik gelişimine ve onun en önemli tetikleyicisi olan demiryolu-karayolu ulaşımının, limanların iyileşmesine ve sulama projelerinin, maden arama çalışmalarının büyük bir etkinlik alanına dönüşmesine vurgu yapılmaktadır. Böyle bir kalkınma gücü bulunmayan Osmanlı devleti bunu (önceden olduğu gibi) destekleyecek yabancı kaynaklara ihtiyaç duymaktadır. Amerika ise ülke içinde kendi etki alanlarını yaratmış olan İngiltere, Fransa , Almanya ve Rusya yanında konumu ile daha spesifik bir durumdadır. Olası bir Amerikan kapitalinin Avrupalı emperyal güçlerin politik amaçlarına karşı mücadele etmede kullanılabileceği düşünülmektedir. İlk olarak 1909'da sunulan Halep-Akdeniz projesi böyle bir ortamda şekillenmiştir. (DeNOVO, 1959:302)

Anadolu'nun doğu illerinden başlayıp Musul ve Kerkük üzerinden İran sınırına uzanan proje Almanların yürüttüğü Bağdat demiryolu sebebiyle hükümet içinde muhalefete sebep olmaktadır. Bu durumdan kaynaklanan çekişmeler ve gerilimler sonucunda, demiryolu inşası için kurulan Osmanlı-Amerikan Kalkınma şirketi ödeneği geri çekmekte ve 1911'de projeden resmen vazgeçtiğini bildirmektedir. 1920'lerin başlarında tekrarlanan girişime kadar gündeme getirilmemiştir. (SEMİZ, 1995:58)

Tekeli ve İlk'in'e göre, Osmanlı topraklarındaki demiryolu faaliyetinin en önemli sonucu *Hicaz Demiryolu*'nun devlet tarafından yapılması olmuştur. İngiltere'nin Arap yarımadasına tamamen hakim olmasını engellemek ve bölgedeki aşiretlerin kontrol altına alınması ile merkezi otoritenin sağlamlaştırılması gibi politik nedenlerin yanında, Abdülhamid'in panislamist tavrı da hattın oluşmasını hazırlayan gerekçeler içindedir. (TEKELİ, İLKİN, 2010:167-168) 1900'de başlayan çalışmalar sonucunda, 1908'de, Diyarbakır'dan Medine'ye uzanan ilk hattın tamamlanması sağlanmıştır. 1914'de ise Hicaz Demiryolu Osmanlı demiryollarının en geniş ağı olarak ifade edilmektedir. Hattın inşasında birkaç yabancı uzmanın dışında Osmanlı okullarından mezun olan mühendisler görev almaktadır. İnşa işini ise ordudan askerler yürütmekte ve hattın yapım hızı yabancı şirketlerin yapım hızına yaklaşmaktadır. (SCHOENBERG, 1977:366) 8 yıl içinde oldukça zor koşullarda, yabancı şirketlerin maliyetinin yarısı kadar bir maliyetle tamamlanan hat, Osmanlı

devletinin böyle karmaşık bir organizasyonu başarıyla yürütmesi bakımından önem taşımaktadır. (TEKELİ, İLKİN, 2010:169)



Şekil 3.5 : 1. Dünya Savaşı başında Anadolu’da demiryolları (McLEAN, 1976:529).

1914’te 1. Dünya Savaşı başladığında Osmanlı topraklarında 1/3’ü Türklere ait olmak üzere 5411 km. Demiryolu bulunmaktadır. Savaş sırasında da inşa devam etmektedir. Özellikle güney Anadolu’daki çalışmalar Irak cephesinin desteklenmesi açısından önem taşımaktadır. Bu sebeple buradaki çalışmalar savaş sonuna kadar devam etmiştir. Anadolu-Bağdat hattı hariç tüm demiryolları askeri amaçlar için yapılmış ve işletilmiştir. Savaş’a girerken Osmanlı devletinin en büyük önlemi *Askeri Demiryolları İdaresi*’ni kurarak diğer ülkelere ait hatlara el koymak olmuştur. Ancak savaşın kaybedilmesiyle birlikte imzalanan ateşkes antlaşmasında, öngörülen demiryollarının karşı güçler tarafından işgali başlamıştır. (ÖZDEMİR, 2001:20-22)

Kutuluş savaşı başlarken, işgallere karşı direniş gösteren *Kuvayi Milliye* örgütlerinin eylem alanı demiryollarını da kapsamıştır. İşgalci güçlerin yönetimine geçen demiryolları istasyonları ve köprüleri tahrip edilmiştir. Ulaşım ve haberleşmenin kesilmesi amacını taşıyan bu tahribatlar stratejik önlemler olarak görülmüştür. (ÖZDEMİR, 2001:49-60)

Kurtuluş Savaşının sonlarında ise, ilk olarak 1911’de feshedilen Chaster projesi tekrar gündeme gelmektedir. 1922’de yeni hükümetin Amerikan sermayesine bakışını anlamak ve bu bağlamda Chaster projesi hakkında görüşleri almak adına yapılan girişimler sonuç vermektedir. Büyük Millet Meclisi’nin Amerikan

sermayesine ve dolayısıyla Chaster projesine istek uyandıran sebep, “dış borç olanağı, Amerikan sermayesinin politik sakıncalardan arınmış olarak kalkınmaya yardımcı olacağı savı vb. nedenlerden çok, ileride yapılacak bir barış konferansında ticari ve iktisadi haklar konusunda sorun çıkabileceğinden çekinilmesidir.” İngiltere, İtalya ve Fransa’nın olası isteklerine karşı ekonomik hakların başkasına verildiği söylenecek ve bu imtiyaz sahibi de ABD olacaktır. (TEKELİ, İLKİN, 2010:239) Batı ve Orta Anadolu’yu birbirine bağlayacak olan Chaster projesinin onaylanması bölge halkının ekonomik yönden kalkınmasını tetikleyecek alt yapıyı hızlı biçimde oluşturacağından büyük girişim olarak görülmektedir. Ancak Chaster şirketi ile imzalanan sözleşme yürürlüğe konamamıştır. Lozan Barışı sırasında Musul bölgesi ve dolayısıyla zengin petrol yatakların ülke sınırları içine alınamamış olması projeye duyulan ilginin azalmasına sebep olmuştur. 1923 yılı sonunda çıkan anlaşmazlıklarla birlikte anlaşma iptal edilmiştir. (SEMİZ, 1995:72, 86-88)

Bütün bu gelişmelerle birlikte, Osmanlı Devleti’nin son dönemlerinde, aynı tarihsel süreç içinde, farklı bir eksenle yön bulan karayolu girişimleri, demiryolları kadar gündeme alınmamıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısından önce özellikle Anadolu’da arabaların geçmesine izin verecek bir taşıt yolu bulunmamaktadır. Çünkü, imparatorluğun en gelişmiş dönemlerinde bile yol sistemi arabalara göre değil, kervanlara göre gelişmiştir. Yalnızca Rumeli kesiminde araba tamamen ortadan kalkmadığından, İstanbul ile Rumeli bağlantısını sağlayan *İstanbul Caddesi* taşıta uygun tek yol olarak kalmıştır. Anadolu’daki ilk araba yolu ise 1834’de yapılan İstanbul-İznik posta yolu olmuştur. (SCHOENBERG, 1977:362; TEKELİ, İLKİN, 2010:154-156)

Bu noktada, 1847 yılındaki ilk imar programında karayolu konusundaki girişimler önemlidir: Bursa-Gemlik, Trabzon-Erzurum yollarının yapımı bu program dahilinde gerçekleşmiştir. Bu ilk girişimlerin uzun vadede sonuçlanması sebebiyle, sürecin kısaltılması için çözümler üretilmiş ve bu kapsamda yolun geçtiği yerlerdeki halkın çalışmalara katılması zorunlu tutulmuştur. 1882 yılında sunulan yeni bir bayındırlık programına göre doğu ve kuzey Anadolu illerini Karadeniz’e, batı illerini Ege’ye, güney illerini de Akdeniz’e bağlayan “ağaç dalı” biçiminde bir karayolu ağı önerilmektedir. Programda yolların yapımı için yabancı sermayenin devreye girmesi gerektiği belirtilmiş olsa da, çoğu devletin daha önce uyguladığı yöntem ile inşa edilmektedir. 1883 yılında kurulan Hendese-i Mülkiye Mektebi’nde yetişen Türk

mühendislerin ve yöre halkının kollektif çalışmalarıyla gerçekleşen bir etkinlik olan karayolu yapımı demiryolu yapımından bu yönüyle ayrılmaktadır. (TEKELİ, İLKİN, 2010:156-159)

Bu bağlamda, Osmanlı Devleti'nin karayolu için izlemiş olduğu politika demiryollarından farklı bir sistem içinde gelişmektedir. Ülke topraklarının dışa açılan bir pazar olarak işlevlendirilmesi ile birlikte, ayrıcalıklı devletlerin kendi etkinlik alanlarını yaratmaları, bütünleşmiş bir demiryolu ağı şemasından farklı, birbiriyle ilişkisiz bir ulaşım sistemi oluşturmuştur. Osmanlı devletinin merkez otoritesi için olumsuz etkiler yaratan bu şemanın yanında, karayollarının birbirine bağlı bir ağ sistemi içinde geliştirilmesi hedeflenmiştir. 19. yüzyılın sonlarındaki bayındırlık çalışmaları kapsamında şekillenen yol yapımı, bölgesel imkanlar eşliğinde ve ulusal çıkarlar doğrultusunda gerçekleştirilmektedir. 1870 yılında hükümet tarafından oluşturulan ilk nizamnamede yol yapım teknikleri ile karayolları kervan ulaşımından araba ulaşımına hazırlanmaktadır. 1882'de hazırlanan bayındırlık planına göre ise, bir bölgeyi limana bağlayacak nitelikte tasarlanmış yollar ve köprüler önerilmektedir. Uygulamaya geçirilmeyen bu programın ardından 1908'deki oluşturulan bayındırlık planı⁹ ile "Trakya'daki ve Anadolu'nun doğusundaki yolların ilk iskeletleri" oluşturulmakta, bütün karayollarının tamiri ve inşası için Fransız Régie Generale şirketine imtiyaz verilmektedir. Yine yabancı sermayeye dayalı bir gelişme olsa da "ağ şeklinde kurulan şebeke ulusal olma özelliği taşımaktadır." (TEKELİ, İLKİN, 2010:373-377)

Yukarıdaki veriler ışığında, cumhuriyet dönemi öncesindeki karayollarını ve demiryollarını kapsayan ulaşım temelli etkinlikler, ülkeye giren yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilen ve oluşturulan hinterlanda hizmet veren demiryolu yapım sistemi ile, yerel ve merkeziyetçi bir bütünlük sağlamak amacıyla devlet girişimleri ile başlayıp yine yabancı sermaye ile şekillenen karayolu yapım sisteminden meydana gelmektedir. Bu çerçevede, demiryollarının gelişimi ile karayollarının gelişimi ayrı olgular olarak karşımıza çıkmaktadır.

Schoenberg'e göre Osmanlı Devletinin son dönemindeki demiryolu girişimleri, Anadolu'yu ve Rumeli'yi Avrupa'ya bağlaması, tarımsal üretimin artmasıyla çiftçi

⁹ 1. Dünya savaşının başlaması ile program tam olarak uygulanmamıştır. (bknz. TEKELİ, İLKİN, 2010:374)

halkın pazardan ayrı kalmaması ve böylece üzerinde yaşadıkları toprakların değer kazanması gibi olumlu sonuçlar doğurmuştur. Bununla birlikte, yabancılar tarafından kar amaçlı bir sistem içinde işletilmesi ve devletin ekonomik çıkarlardan çok askeri ve siyasi çıkarlarla ilgilenmesi demiryollarının kontrol dışı kalmasına sebep olmuştur. Demiryolları yabancı sermayenin tanımlamış olduğu alanlarda kapitalist ekonomiye hizmet verirken, karayollarına ise ülkenin kendi bütünlüğü doğrultusunda askeri ve ekonomik amaçlar için kullanılabilecek nitelikteki ikincil ulaşım sistemi olarak işlerlik kazandırılmamıştır. (SCHOENBERG, 1977:368-370)

Yabancı şirketlerin egemenliğinde gelişen demiryollarının birbiriyle tam olarak ilişkilendirilmemiş bir şebeke içinde var olması Anadolu kırsalındaki halkın gelişmesinde etkili rol oynamamıştır. Bunun yanında, hükümetin hazırladığı bayındırlık programları ile şekillenen, yapımında yöre halkının çalıştırıldığı karayolları yerel nitelik taşıyor olsa da 20. yüzyılın başında kırsalın dönüşümünü tetikleyecek ortamı yaratmaya yetmemiştir. Sonuç olarak, Anadolu’da kapitalin biçim verdiği ulaşım ağının, tarımsal üretimi arttırması ve gerekli alt yapının kurulması ile kırsalı geliştireceği düşünülse de, parçalanmış toprakların üzerinde gerçekleşen her faaliyet bütüncül bir kalkınmayı imkansız hale getirmiştir.

3.2 Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu ve Karayolu Ulaşımı

19. yüzyıl sonlarında ve 20. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti’nin gündemine giren demiryolu ve karayoluna bağlı ulaşım sorunsalı, cumhuriyetin ilanından sonra farklı bir boyut kazanmaktadır. Bu dönemde devralınan sistemin evrilmesi, üretim teknolojileri, dış ilişkiler ve toplumsal katmanlaşmadaki değişkenlerin etkileri ile ideolojik yapılanmanın üst üste geldiği bir zeminde gerçekleşmektedir. Başka bir deyişle, erken cumhuriyet yıllarında ulaşım kavramına yüklenen anlam, ekonomik gerekçelerle birlikte halkçı ve devletçi yaklaşımlarla şekillenmekte, özellikle Anadolu kırsalında büyük etkiler yaratacak olan dönüşümün en vazgeçilmez unsuru olarak tematikleştirilmektedir. Bu bağlamda, yol yapımları milli birliğin tamamlayıcı etkinliği olmanın yanında, teknolojik, endüstriyel, tarımsal, kültürel ve sosyal gelişmelerin, üzerine inşa edileceği bir temel gibi görülmektedir; milli özün toprakları olarak işaret edilen Anadolu, dönemin başat vurgusu olan demiryolu ve karayolunun entegrasyonu ile şekillenen ulaşım ağı ile sarmalanmaktadır. Bu yönüyle, demiryolu ve karayolu gelişiminde devlet güdümlü girişimler, ülke içinde

önemli bir inşa alanı yaratırken, erken cumhuriyet döneminin kırsala yüklediği anlam çerçevesinde de değerlendirilmektedir.

Cumhuriyet döneminde demiryolu ve karayolu temelli ulaşım sisteminin dönüşümü kurtuluş savaşı yıllarında değişen iktidar yapısı ile doğrudan ilişkilidir. Dış etkilere açık Osmanlı hükümetinden asker-sivil aydın kesimi ile Anadolu halkından oluşan küçük burjuva kökenli bir temsileye geçiş bu noktada önem taşımaktadır. Bununla birlikte, cumhuriyetin ilanından hemen önce imzalanan Lozan Antlaşması ve 1929 buhranı yeni Türkiye Devleti'nin daha özgür ve kendi çıkarları doğrultusunda davranmasına olanak tanıyan şartları doğurmuştur. Bu siyasi değişim ile paralel ilerleyen demiryolu politikası, yabancı güçlerin çıkarlarını esas alan yapıdan, ülkede iç pazarı canlandıracak ve sürekliliğini sağlayacak biçimde kurgulanan yapıya; Osmanlı Devleti'nin son dönemlerindeki “ağaç şeması”ndan “ağ şeması”na evrilmiştir. Karayolu politikası ise önceden olduğu gibi ulusal niteliklerini korumuş büyük değişiklikler göstermeden II. Dünya Savaşı yıllarına kadar aynı temeller üzerinde sürdürülmüştür. (TEKELİ, İLKİN, 2010:378)

Bu dönem içinde ulaşım teması altında esas alınan ilk unsur, ülke içindeki ekonomik ilişkiler zincirinin kurulması ve kalkınmayı hızlandırmaktır. Diğer yandan da sağlıklı bir ulaşım sisteminin ulusal bütünlüğün sağlanmasındaki başat rolü önemle vurgulanmaktadır. Hedeflenen sistem “herşeyden önce yerleşim birimleri arasındaki seyahat süresini kısaltmalı, yurt sınırları dahilinde erişilemeyen yerlere erişerek atıl durumdaki kaynakları kullanılabilir hale getirmeli, yurt savunmasına, güvenliğine ve ülke imarına hizmet etmeli, kültür, sanat ve eğitimin yaygınlaşmasını sağlamalı”dır. (ŞEN, 2003:41, aktarıyor; ANON., *BAYINDIRLIK İŞLERİ DERGİSİ*, 1935:9-10) Bu amaçlar çerçevesinde belirlenen politika, demiryolu ulaşımını temel alan, karayolunu ise ikincil bir sistem olarak öngören yaklaşımla birlikte gelişmiştir. Erken cumhuriyet döneminde, demiryolları ve karayollarını eş zamanlı olarak gelişmeye açmak mali sebeplerden dolayı imkansızdır. Öte yandan, Osmanlı Devleti'nden devralınan demiryolu temelli ulaşım sisteminin yabancı sermayenin elinde olması durumuna çözüm üretilmesinin aciliyeti, zaten ulusal yapıya sahip olan karayollarının ikincil bir politika içinde ele alınmasına neden olmuş, milli bütünlük sorununa ulusal demiryolu ağı ile çözüm aranmıştır. (ŞEN, 2003:41-42)

Karayolları girişimlerinin kurumsallaştığı 1948 yılına kadar geçen süre içinde başat rol oynayan yeni demiryolu yapımları, değişen koşullarla birlikte üç ayrı evreye ayrılmaktadır. 1922-1927 yılları arasındaki ilk evrede ivedi sonuçlar doğuracak çözümler üzerinde yoğunlaşmaktadır. Tüm yurdu saran bir ağ şemasının oluşması ve bu şemanın ülkenin limanlarına bağlanmasını öngören sistemin bir an önce kurulması, cumhuriyetin ilk yıllarındaki hızlı kalkınma hareketini sağlaması bakımından önemlidir. Bu sebeple 1922-1927 arasında daha çok yerel koşullarla şekillenen kısıtlı bir inşaa faaliyeti uygulanmıştır. 1927-1933 yılları arasında tanımlanan ikinci evrede ise, demiryolları yapımı, yabancı şirketlerce gerçekleştirilmektedir. Devlet tarafından açılan demiryolu ihalelerinin yabancı sermayedarlara verilmesine, Türk şirketlerinin kısa sürede tamamlanması beklenen inşaa etkinliğinin altından maddi kaynakların yetersizliği ve teknik donanım eksikliği sebebiyle kalkamayacak oluşu gerekçe gösterilmektedir. 1930'lara gelindiğinde ise, yabancı şirketlerce inşaa edilen demiryollarının iç borçlanmaya yol açması ile birlikte demiryolu inşası konusunda izlenen yöntemin değişmesine neden olmuştur. Daha ucuza mal edilmesi gereken yeni hatların ihaleye açıldığı 1933 yılında ilk kez bir Türk girişim grubu¹⁰ tüm hattın yapım işini almayı başarmış ve 1933-1948 yılları arasında devam eden inşaa etkinliğinin millileştirilmesindeki ilk adımı atmıştır. (TEKELİ, İLKİN, 2010:287, 297) Bu durumu, dünya ekonomik bunalımı sonrasındaki yansımalarla şekillenen devletçi politikaya ve milli sermayeye dayalı girişimlerin desteklenmesinin sonuçları arasında da ifade etmek mümkündür. Ekonomik gerekçelerle benimsenen devletçi ideolojinin ulusalcı unsurlar üzerinden beslenmesi, ülke kalkınması için büyük önem taşıyan demiryolu inşasında belirleyici

¹⁰ İlk kez, Türk müteahhitlerinin rol oynadığı demiryolu inşası 1924 yılından sonra Samsun-Sivas ve Ankara Musaköy hatlarının inşası için verilen karar ile başlamaktadır. Samsun-Sivas hattının ilk durağı olan Samsun-Kavak arasında yapılacak olan demiryolu çalışmasının ihalesini Nuri Demirağ'ın kazanması önemlidir. Ankara-Yahşiyân hattının tamamlanmasında çalışan Türk mühendisler Tevfik ve Süreyya Sami beyler ile Türk müteahhit Şevki Niyazi bey demiryolu yapımında ilk kez etkili olan Türk girişimcilerdir. 1933 yılında Sivas-Erzurum Hattı'nın ihaleye açılması, uzun bir aradan sonra Türk müteahhitlerinin bu alandaki etkinliğinin tekrar başladığı bir girişim olmuştur. İhaleye Amerikan Foks Şirketi ile birlikte, Abdurrahman Naci ve Simeryol Grubu katılmış ve büyük bir farkla Simeryol grubu kazanmıştır. Bunun ardından bütün ihaleleri Türk şirketleri kazanmıştır. Bu durum demiryolu yapımında tamamen yerli sermayeye ve iş gücüne geçişi işaret ettiği için bir dönüm noktası olmuştur. (bknz. TEKELİ, İLKİN, 2010:293-297)

bir hal almaktadır. Ulaşımın millileştirilmesi anlamına gelen bu yaklaşım, ekonomik koşulların zorunluluğu ile gelişmiş olsa da fiziksel bir eylemin ötesinde ifade bulmaktadır.

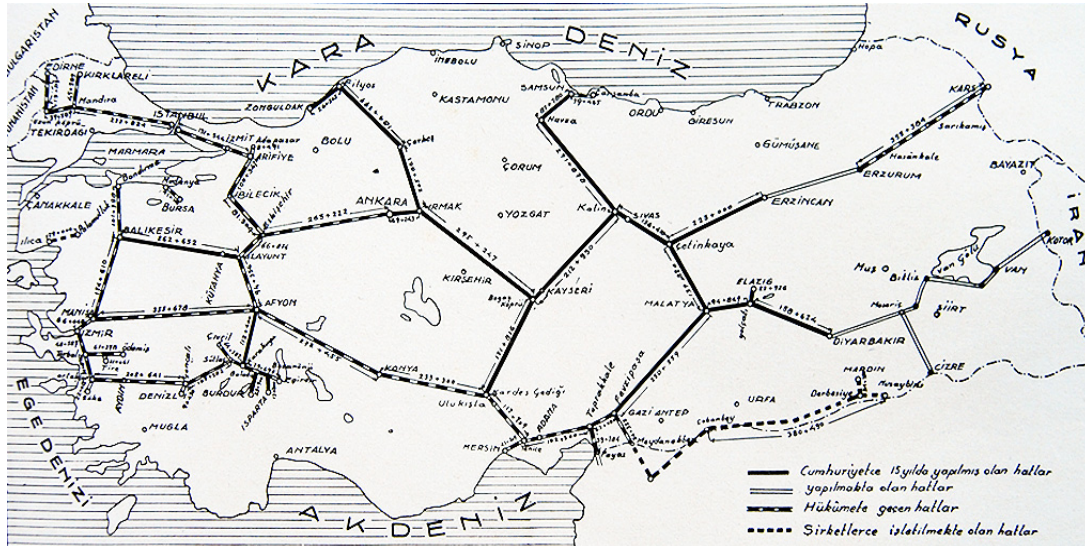
Bu noktada, demiryolu faaliyetlerinin millileşmesi yolunda atılan adımlar arasında “yabancı işletmeler elinde bulunan hatların satın alınması”na da yer vermek gerekmektedir. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren demiryolu siyasetinin gündeminde yer alan yabancı hatların “millileştirilmesi” hareketi, devlet tarafından inşa edilen hatların dışında önemli bir girişim olarak değerlendirilmektedir. 19. yüzyıl sonundan itibaren Osmanlı Devleti tarafından verilen imtiyazlar ile inşası ve işletmesi yabancı şirketlere bırakılan ülke toprakları içindeki demiryolu hatlarının satın alınması, erken cumhuriyet döneminin millileşme dinamikleri içinde anlam kazanmaktadır. Birbiriyle organik ilişkiler içinde olmayan bu hatların tek bir idare altında toplanması amaçlanmaktadır. Ancak bir yandan demiryolu inşa etmek ve bir yandan var olan işletmeleri satın almak mali yetersizlikler yüzünden zorlaşmaktadır. Bu dönemde hatların devlet tarafından satın alınmasını savunanlar ile satın alma için kullanılacak paranın yeni hatlar için harcanmasını savunanlar arasında görüş ayrılığı yaşanmıştır. Ancak, yabancılar tarafından işletilen hatların güvenlik sorunu yaratması, geçtikleri bölgelerde kendi ekonomik çıkarlarına hizmet almayı sürdürmeleri gibi sebeplerle devletçe satın alınmasına karar verilmiştir. (ŞEN, 2003:54) İlk olarak 1927’de Sarıkamış-Arpaçayı arasındaki hat devlet işletmesine geçirilmiş, ardından 1928’de stratejik önemi büyük olan Anadolu Hattı satın alınmıştır. Yabancı şirketlerin Anadolu topraklarında oluşturduğu ağaç şemasından “cumhuriyet”in oluşturacağı ağ şemasına geçiş bu girişimlerden sonra belirgin biçimde başlamaktadır. 1948’e kadar süren satın alma faaliyetleri ile demiryolları için düşünülen sistem kurulmuş, devletin denetiminde, milli amaçlara hizmet eden bir ulaşım ağının kemikleşen kısmı tamamlanmıştır. (Şekil 3.8)

Ülke bütünlüğünden, ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmaya kadar birçok unsur üzerinde büyük etkilere sahip olan sistemli bir demiryolu ağı, devlet iradesi altında kontrollü bir gelişime hizmet etmektedir. Teoman’a göre, demiryolu faaliyetlerinin tamamen devlet güdümlü bir hale getirilmesinin faydaları şöyle sıralanmaktadır:

“1. İnşaatta ve işletmede Devlet münhasıran umumun menfaatlerini gözetir;

2. Tarifeleri tesbir ederken Devlet kâr maksadiyle hareket eden bir teşekkül olmadığı için hususi bir şirketin yapamayacağı kolaylıkları gösterebilir;
 3. Hususi şirketler yapacakları hatları memleketin en verimli muntikalarından geçirterek fazla kâr etmek isterler. Devlet ise şimendüfer inşaatında bazan verimli olmayan yerlere de hat yaptırır ve buraların ileride kalkınmasını temine çalışır.
 4. Devlet şimenjdüfer inşaatında memleketin askeri ihtiyaçlarını ehemmiyetle göz önünde bulundurur.
 5. İşletmede Devlet kâr olmasa dâhi muntazam tren servisleri temine dikkat eder.”
- (TEOMAN, *DEMİRYOLLAR DERGİSİ*, 1936:127-128)

Yukarıdaki satırlarda, yabancı işletmelerin elinde bulunan hatların satın alınması ile birlikte yürütülen yeni yapımların devlet yetkisi altında toplanarak toplumsal amaca hizmet etmesi üzerinde durulurken, bu yıllarda demiryolu faaliyetinin algılanışı örneklenmektedir. “Demiryolu ihtiyacını milli bir ihtiyaç, bir halk ihtiyacı” (MAYATÜRK, 1943:43) olarak kabul eden dönemin hakim görüşü içinde, üretim kaynaklarının birbirine bağlanması ve limanlara kadar ulaşmasının yanında, halkın ülkenin her yerine ulaşabilmesi (ve/veya devletin ülkenin her yerine ulaşabilmesi) düşünceleri eyleme dönüşmektedir. Anadolu platosundan geçerek Akdeniz, Karadeniz ve Ege limanları ile birleşen hatlar bütüncül bir ekonomik canlanmayı tetiklerken, bu bölgelerin “asırlardan beri taşıdığı acıklı çehreyi değiştirecek ... hayat ve hareket yaratacaktır.” (KEMAL TURAN, 1933:200)



Şekil 3.6 : 1938 yılında Anadolu’daki demiryolu ağını gösteren harita (ANON., 1938).

Çizelge 3.1 : 1925-1948 yılları arasında devlet tarafından inşa edilen demiryolu hatları (TEKELİ, İLKİN, 2010:288-292; SEZGİNER, 1939).

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE İNŞA EDİLEN DEMİRYOLU HATLARI			
HATTIN ADI	İŞLETMEYE AÇILMA TARİHİ	HATTIN ADI	İŞLETMEYE AÇILMA TARİHİ
Ankara-Yahşihan	1925	Çetinkaya-Divrik	1937
Yahşihan-Yerköy	1925	Divrik-Ilaç	1938
Samsun-Kavak	1926	Ilıç-Kemah	1938
Yerköy-Kayseri	1927	Çatalağzı-Zonguldak	1938
Kavak-Havza	1927	Kemah-Erzincan	1938
Havza-Amasya	1927	Erzincan-Aşkale	1939
Amasya-Zile	1928	Aşkale-Erzurum	1939
Kütahya-Tavşanlı	1928	Selçuk-Çamlık Varyantı	1940
Samsun-Gümrük	1929	Diyarbakır-Bismil	1940
Fevzipaşa-Gölbaşı	1929	Hadımköy-Akpınar	1940
Kayseri-Şarkışla	1930	Akpınar-Kurukavak	1940
Tavşanlı-Değirmisaz	1930	Bismil-Sinan	1942
Filyos-Balıksık	1930	Zonguldak-Kozlu	1943
Şarkışla-Sivas	1930	Sinan-Batman	1943
Zile-Kunduz	1930	Batman-Beşiri	1944
Değirmisaz-Balıkesir	1931	Tunçbilek-Şb. Hattı	1944
Gölbaşı-Malatya	1931	Beşiri-Garzan	1944
Irmak-Çankırı	1931	Malatya Şehir Şb. Hattı	1944
Malatya-Fırat	1932	Garzan-Kurtulan	1944
Kunduz-Yıldız	1932	Elazığ-Palu	1946
Ulukışla-Niğde	1932	Palu-Genç	1947
Niğde-Boğazköprü	1933	Köprüağzı-Maraş	1948
Fırat-Yolçatı	1934		
Balıkesir-Eskipazar	1934		
Yolçatı-Elazığ	1934		
Yolçatı-Erganimaden	1935		
Çankırı-Çerkeş	1935		
Ergani-Diyarbakır	1935		
Sivas-Tecer	1935		
Afyon-Karakuyu	1936		
Bozanönü-Isparta	1936		
Malatya-Yazıhan	1936		
Baladız-Burdur	1936		
Yazıhan-Hekimhan	1936		
Tecer-Çetinkaya	1936		
Çatalağzı-Filyos	1936		
Çetinkaya-Hekimhan	1937		
Çatalağzı-Zonguldak	1937		

Çizelge 3.2 : Yabancı işletmelerden satın alınan demiryolu hatları (TEKELİ, İLKİN, 2010:288-292; SEZGİNER, 1939).

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE SATIN ALINAN DEMİRYOLU HATLARI	
HATTIN ADI	SATIN ALINDIĞI TARİH
Anadolu Hattı	1928
Adana-Fevzipaşa	1933
Sarıkamış-Arpaçayı	1927
Mersin-Adana	1928
Mudanya-Bursa	1931
Samsun-Çarşamba	1933
İzmir-Kasaba	1934
Aydın Hattı	1935
Avrupa Hattı (Şark D.y.)	1937
Toprakkale-Payas	1937
Fevzipaşa-Meydanekber	1937
Ilıca-Palamutluk	1941
Cenup Demiryolları	1948

Bu bağlamda, toparlayıcı bir iletişim/ulaşım ağının dönemin kalkınma tezahürleri içinde birincil derece önemi, kırsaldaki tekil hamlelerin dışında daha bütüncül bir hareket olarak endüstrinin canlanmasını hedefleyen girişimlerin demiryolu rotasını belirlemesi ile ifade edilmektedir. Wyatt’a göre, erken cumhuriyet döneminde oluşturulan demiryolları şemasının yalnızca tarımsal iç bölgelerin ülkenin limanlarına bağlanması ve bunlar arasındaki bütünlüğün sağlanması olarak açıklamak yetersiz kalmaktadır. Bu şema içinde, endüstri odaklı hatların inşa edilmesi tarım ürünlerinin yanında sanayinin de mobilizasyonun gerçekleştirilmesi istencini vurgulamaktadır. Bu noktada, 1935 yılında tamamlanan Diyarbakır’dan Ergani Madeni’ne ve oradan Malatya’ya ardından da Adana’ya ulaşan “bakır hattı”nın tanımladığı Ergani’den Mersin’e kadar uzanan ekonomik rota önem taşımaktadır. (WYATT, 1934:832) “Ülkenin iktisadi politikasının işletilmesinde demiryollarının önemli bir etken olarak görüldüğü bu dönemde bakıra ulaşmak suretiyle bu konuda büyük bir adım” atılmaktadır. Böylece demiryolu politikasında hedeflenen gelişmelerden birine daha ulaşılmaktadır. (YILDIRIM, 2001:85-90)

Belirlenen rotalar üzerindeki endüstri odaklı kalkınma merkezlerinin yanı sıra, demiryolları inşasının kendisinin bir üretim alanına dönüşmesi de önemlidir. Bu noktada, demiryollarına bağlı kurulan *Cer Atölyelerinin* bakım ve onarım işlerinin yanı sıra küçük lokomotif aksamalarının üretimini de gerçekleştirmeleri yeni bir iş ve uzmanlanlık sahası doğurmaktadır.

“1924 senesinde Anadolu-Bağdat Hattından devren alınan Eskişehir Cer Atelyesi 1926 senesinde tevsi ve 1940 senesinde yeniden personelle takviye edilmek suretiyle verimi 4-5 misli arttırılmış ve şirketlerden devir alınan Halkapınar ve Yedikule Atelyeleri de ıslah ve takviye edilmiştir. Bundan başka Türk mühendisinin ve Türk işçiliğinin tamamen kendi malı olan ve yurdumuzun teknik alanında mühim bir başarı teşkil eden Sivas Cer Atelyesi de 1939 senesinde işletmeye açılmıştır.”(ANON., 1944:22)

Yukarıda işaret edildiği gibi Sivas’ta kurulan Cer Atölyesinin tamamen milli unsurlar tarafından donatılması, demiryollarının millileştirilmesi politikasının başka bir eksenini olarak okunmaktadır. İnşa faaliyetlerini Türk müteahhitlerin üstlendiği, Türk işçisinin elinden çıkan hatlardaki araçların üretimini de Türk mühendisleri ve Türk işçileri üstlenmektedir. Bir üretim tesisi olarak çalışacak olan Sivas Cer Atölyesi, kentte demiryolu temelli bir sanayi etkinliğinin başlangıç noktasını oluşturmaktadır. Fenik’e göre cer atölyesi, demiryolları faaliyetlerini geliştirmenin ötesinde demiryolu ile sevk edilen malların ucuzlamasına sebep olarak iç ticaretin canlanmasını da sağlayacaktır. Ayrıca, “Türk işçisini makine başına” geçiren bu etkinlik sayesinde işçiler “bir ırgat değil, bir insan olarak” çalışacak, işçilere her türlü çalışma konforu temin edilecektir. Bunların dışında, fabrikanın şehrin imarına da büyük ölçüde etkileri olacaktır; “eski Sivas’ın yanında temiz, sağlam, güzel bir şehircilik doğmakta(dır), beton, eski Sivas’ın dağınık ve gölgeli çehresini değiştirmekte onu güneşe, ışığa kavuşturmaktadır.” Her fabrika gibi Sivas’ta kurulan cer atölyesinin de “rejimi vatandaşa, vatandaş rejime bağlayan” niteliğini vurgulanmaktadır. (FENİK, 1939) Fenik’in yaklaşımı demiryolunu ilerlemenin en önemli tezahürü olarak kavrayan anlayışı örneklemektedir. 1933 yılında Sivas-Erzurum hattının yapımını Türk firmanın üstlenmesinin ardından, tamamen Türk mühendisler, teknisyenler, işçiler tarafından işletilecek bir atölye ile, amaçlanan milli üretim ilkesi gerçekleşmektedir. Cumhuriyetin ilerleme etkinliklerinin bir parçası olan demiryolu faaliyetlerinin sürekliliği milli kaynaklara dayandırılarak bir adım öteye taşınmaktadır. Bu sebeple Sivas Cer Atölyesi’nin kurulması, devletçe işletilmesi ideolojik bir boyuta da sahiptir.



Şekil 3.7: Demiryolları Mecmuası'ndan 1930'larda ulaşım temasına yüklenen anlamı örnekleyen bir illüstrasyon (ANON., *DEMİRYOLLAR MECMUASI*, 1933).

Erken cumhuriyet döneminde izlenen demiryolu politikası, yukarıda özetlendiği gibi, ekonomik yaklaşımlar ve ulusal nosyonlardan beslenen bakış açısı ile şekillenmektedir. Bu yıllardaki girişimlere karakter veren ve öncüllerinden ayıran en önemli özellik hakim ideolojiye yapılan vurgu olmuştur. Demiryollarının düşünsel anlamda bir inşa faaliyetine dönüşmesi, dönemin genel konjonktürü içinde yer alan doktrin üzerinden desteklenmektedir. Benzer şekilde, Türkiye dışında, farklı coğrafyalarda da önemli rol oynayan demiryolu inşası ve gelişimi ideolojik açılımlarla beslenen devlet güdümlü etkinlikler olarak karşımıza çıkmaktadır. 20. yüzyıl başında ideolojilerin benzeştiği/ayrıştığı başka ülkelerdeki örnekler üzerinden gelişen bir karşılaştırma ve değerlendirme zemini oluşturmak hedeflenmemektedir.

Bu bağlamda 1920'ler Rusya'sındaki ulaşım teması altında birleşen ve demiryollarında özelleşen yaklaşım, erken cumhuriyet döneminin ideoloji odaklı ifadeleri ile benzer nitelikler taşıması açısından önemlidir. Türkiye'de Kurtuluş Savaşı yıllarında Bolşevik rejiminin öngördüğü demiryolu siyaseti hızlı bir biçimde gerçekleşmesi hedeflenen ekonomik yapılanmayı ve modernleşmeyi sağlayacak sektörün yaratılması yönünde ilerlemektedir. Demiryollarının gelişmesine büyük önem veren rejim tarafından 1920 yılında 5000 yeni lokomotif ve 100.000 yeni vagon satın alınmış, birçok kaynak bu faaliyete aktarılmıştır. Çarlık Rusyası'nda

demiryolları endüstriyel üretimin ve ticarin gelişmesine hizmet ederken, kapitalist sisteme entegre olma çabasında olan imparatorluk için kolonilere ulaşmayı kolaylaştırmakta ve aynı zamanda devlet otoritesinin bütünlüğünü korumaktadır. Heywood'a göre Bolşeviklerin izledikleri demiryolu politikası ise, içte bütünlüğü sağlayarak, Batı dünyası ile ticari ilişkiler kurmak ve devlet bütünlüğünü sağlamak amacı taşımaktadır. Hızlı modernleşme ve kalkınmayı öngören düşünüş çerçevesinde modern sosyalist endüstriyel ekonominin kısa sürede inşa edilebilmesi için demiryollarını temele oturtan bir politika izlenmiştir. (HEYWOOD, 2003:1-6, 225-234)

Almanya'daki yaklaşım ise daha farklı bir boyut taşımaktadır. 1920'lerin Weimar Cumhuriyeti'nde Alman ulusunun bütün topraklarına ulaşacak nitelikte bir demiryolu ağı oluşturmak ve bu şekilde milli bütünlüğün sağlanması amaçlanmaktadır. Alman Ulusal Demiryolu 1918-1933 yılları arasında varlığını sürdüren Weimar Cumhuriyeti'nin istikrar kazandığı dönemde önemli rol oynamıştır. Aynı zamanda Birinci Dünya Savaşı sonrasında imzalanan Versay Antlaşması'nın uygulamalarında etkili olmuştur. Alman Ulusal Demiryolu (Deutsche Reichbahn) Weimar Cumhuriyeti ile, imparatorluk değerlerini savunan merkezileşme Batılılaşma ve sosyalleşme istenci arasındaki gerilimin simgesi haline gelmektedir. Bunun yanında, demiryolları 1. Dünya Savaşı sonrasında Alman toplulukları arasında milli birliğin kurulması konusunda araçsallaştırılmaktadır. Halka ulaşma teması üzerinde gelişen demiryolu metaforu, milli unsurlar üzerinden gelişirken, bir yanıyla da serbest piyasa kapitalizmine hizmet eden ulaşım ağı özelliği taşımaktadır. Başka bir deyişle kapitalist niteliklerle varlığını sürdüren ve gelişen bir olguya ulusal anlamlar yüklenmektedir. (MIERZEJEWSKI, 1999:354-357)

Buradan hareketle, demiryolu siyaseti açısından eş zamanlı ancak farklı vurguları olan etkinlikler olarak Sovyet Rusya ve Weimar Almanyası'ndaki girişimlerle Türkiye'deki demiryolu faaliyetleri arasında organik bir ilişki olduğunu söylemek yalınış olmaz. Erken cumhuriyet döneminde gelişen demiryolu siyasetini, Sovyet Rusya'nın ekonomik gelişim odaklı demiryolu girişimciliği ve Weimar Almanyası'nın ulusal demiryollarını milli bütünlük kavramı çerçevesinde değerlendirmesi ile benzeştirmek mümkündür. Devlet güdümlü faaliyetler olarak tanımlanan demiryolu yapımı ve işletilmesi, sonuç olarak, ekonomik kalkınma ve milli bütünlüğün sağlanması unsurları etrafında birleşmektedir.

Erken cumhuriyet döneminin demiryolu odaklı ulaşım politikası çevresel faktörlerle birlikte, farklı coğrafyalarda, farklı toplumlarda geliştirilen demiryolu etkinlikleri ile etkileşim içine girmiştir. Ancak, 1948 yılına gelindiğinde ise demiryolu merkezli ulaşım siyasetinden karayolu odaklı çalışmalara geçişle yukarıda sözü edilen etkiler değişmeye başlamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında Osmanlı Devleti’nden devralınan harap durumdaki karayolları için kurulan teşkilatlar, demiryolunun daha elverişli olması sebebiyle karayollarının yeterince iyileştirilmesini sağlayamamış, demiryollarına hizmet veren ikincil derecede bir ulaşım sistemi olarak kalmasına sebep olmuştur. Osmanlı Devleti’nde ulusal ve yerel unsurlarla gerçekleştirilen karayolu yapımına yönelik politika, cumhuriyet döneminde de uygulanmaya devam edilmiştir. 1929 yılında çıkarılan Şose ve Köprüler yasası daha kapsamlı bir yol çalışmasının düzenlenmesi için başlangıç niteliği taşımaktadır. Bu yasanın belirleyiciliğinde 1930’lara gelindiğinde, izlenen karayolu politikası varolan yolların iyi geçit verir hale getirilmesi ve korunmasıdır. “II. Dünya Savaşı yıllarında ulaşım ihtiyacının artması ile yol faaliyetlerine daha fazla ağırlık verilmeye başlanır.” 1945 yılında ülke ihtiyaçlarını karşılayacak karayolu ağı tasarısı gerçekleştirilmiş 1947’de de program daha somut hale getirilmiştir. Ancak oluşturulan programın dış yardım almadan gerçekleştirilmesi olanaksızdır. Bu sebeple Amerikan yardımı (Marshall Yardımı) ile makineli yol yapımına geçilmiş, karayollarında hızlı bir üretim başlamıştır. Makineli döneme geçişin ardından oluşturulan yeni program 1949’da uygulamaya konulmuş, 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü kurularak çalışmalar kurumsallaştırılmıştır. (ANON., 2007:12-27)

Erken cumhuriyet döneminin gelişme, ilerleme tezahürleri ile birlikte anlam bulan ulaşım teması, yol kavramı altında metaforlaştırılmaktadır. Ülke ekonomisinin canlanması için kurgulanan ağ ile milli bütünlüğün, birliğin oluşması için araçsallaştırılan demiryolu ile onu besleyecek ve en ulaşılmaz yerlere dahi sızmayı sağlayacak olan karayolu dönemin ideolojik yaklaşımları çerçevesinde ifade edilmektedir. Bu bağlamda, Anadolu’yu hedef alan, devletçi ve halkçı eğilimlerle şekillenen girişimler, söylemden eyleme geçişi simgeleyen, cumhuriyetin en büyük inşa alanını oluşturmaktadır.

3.3 Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolları ve Köprülerin Kırsal Teması Çerçevesinde Değerlendirilmesi

Erken cumhuriyet döneminde Anadolu'nun teknoloji odaklı dönüşümünü “yeni” olarak işaret eden yaklaşım, inşa edilen demiryolları ve köprülerin işlevsel anlamlarının dışında da ifade bulmaktadır: Modernleşmenin sembolü olarak görülen sanayi gelişimini destekleyecek şekilde organize edilmiş hızlı ulaşım ağı, Anadolu kırsalında dönüştürücü etkiyi yaratacağı düşünülen en önemli unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Ekonomik kalkınmanın temeli olarak gösterilen mobilizasyon hareketi, aynı zamanda devlet hizmetlerinin Anadolu'nun en ulaşılmaz yerlerine gidebilmesi, ideolojinin yarattığı yeni düşünüş biçiminin kırsaldaki halkın yaşayışına nüfuz ederek toplumsal dönüşümü gerçekleştirmesi hedeflenmektedir. Cumhuriyetin ilk yıllarında açık ve kesin biçimde ifade edilen yapım programı içinde, savaş sonrası zarar görmüş Anadolu kentlerinin yeniden inşası ve yeni başkent imarının yanında demiryolları ve köprüler başat rol oynamıştır. (BATUR, 1984:69) İlerleme politikasında büyük yer tutan yol-köprü yapımları ve bunların devamındaki diğer yapılanmalar (istasyon binaları, cer atölyeleri, vs.) kırsalın çehresini değiştirmekte, “cumhuriyet”in elinin değdiği her toprak parçasında inşa eyleminin yarattığı değişimle okunur hale gelmektedir. Başka bir deyişle dönemin imar hareketinin bir parçası olan bu mimari öğeler, Anadolu peyzajı içine teknolojinin ve ideolojik simgelerin ne şekilde sızdığını ve onu nasıl şekillendirdiğini işaret etmektedir.

1930'larda ulusal ekonomi politikasının biçimlendirdiği ortamda demiryolları, karayolları ve köprülerle hayata geçirilmiş olan ulaşım ağı aynı zamanda “devlet”in varlığını vurgulayan göstergeler olarak tarife açılır. “Ülkenin birbirine uzak kalan, erişilemeyen her yerine gitmek” hedefi ile gerçekleştirilen eylemler, demiryolları ve köprülerin inşasını düşünsel boyutlara da taşımakta, dönemin halkçı, ulusalcı ve devletçi ideolojisinin kitleye ulaşmasında büyük rol oynamaktadır. Cumhuriyet inkılaplarının da taşıyıcısı olan “demirağlar”, yollar ve köprüler “halk için halka doğru giden idare sistemi”ni (MAYATÜRK, 1943:45) yansıtan temsiliyete sahiptir. Dönemin aydınları, siyasetçileri bu inşa faaliyetini “memleketin birliğinin timsali” olarak görmektedir. “Rayın adım attığı, lokomotifin düdüğü çaldığı her yerde ana vatanla sıkı rabıta peyda olmaktadır” diyen M.Ferit, “demiryollarının, birbirine bağladığı vatan parçaları”nı ekonomik yönden birleştirmenin ötesinde millete yönelik duygu ve fikir birliği yaratacağını vurgulamaktadır. (M.FERİT:1934:41)

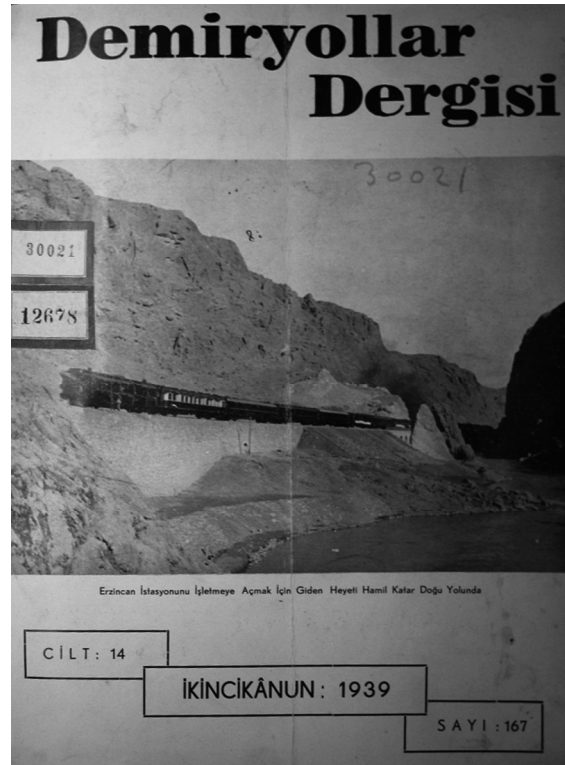
Burada demiryollarına yüklenen anlam iki yeri birbirine bağlayan rasyonelin ötesinde yurdun farklı düşünen ve davranan kesimlerini bir araya getiren, dönemin ideolojik beklentilerinin izinde, daha homojen bir toplum yaratmada başat rol oynayacak *araç* olarak tanımlanmaktadır.

Bozdoğan’a göre “erken cumhuriyet dönemiyle özdeşleşen en önemli devlet teşebbüslerinden biri olan demiryollarının, Kemalist inkılabı ülkenin her köşesine taşıyan yollar olarak özellikle simgesel statüleri” bulunmaktadır. Cumhuriyetin yol ve köprü yapım faaliyetlerini biçimlendiren politikası, halkçı unsurlar taşıması bakımından birçok alanda destek görmektedir. Özellikle Devlet Demiryolları İdaresi’nin yayınladığı *Demiryollar Mecmuası(Dergisi)* bu konuda izlenen politikayı destekleyen bir yayın olarak önem taşımaktadır. Her sayıda, inşa edilen demiryolu hatlarını, köprüleri ve istasyon binalarını tanıtan dergi, demiryolu etkinliklerinin geliştirici, ilerletici ve kültürel anlamda kalkındırıcı etkisini istatistikler ile anlatmaktadır. (BOZDOĞAN, 2002:137) Bununla birlikte 1930’ların ortalarında çıkarılmaya başlayan *Bayındırlık İşleri Dergisi* de daha geniş bir perspektif içinde demiryolları ve karayolları gelişimine yer ayırmakta, yol-köprüyapımına ilişkin veriler içermektedir.¹¹



Şekil 3.8 : Bayındırlık İşleri Dergisi’nden; Demiryolları inşaatı ile karayolu ve köprülere ilişkin bölümlerin kapakları (ANON., BAYINDIRLIK İŞLERİ DERGİSİ, 1936).

¹¹ Köprüler için **bknz.** Anon., 1936. Büyük Köprüler, T.C. Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Sayı 4, Eylül, s. 80-83.



Şekil 3.9 : Demiryollar Dergisi’nde kapak resmi; nehrin paralelinde devam eden tren yolu ve trenin objeleştirildiği görüntülerden bir örnek.

Bu dergilerde yayınlanan yazılarda, cumhuriyetin teknoloji odaklı dönüşümünü coşkuyla karşılayan bir tavır söz konusudur. Çağın yapı malzemesi olan *beton*’un yeni köprülerin inşasında kullanılması, “cumhuriyet devri(nin) bu yeni sistemin kabulünde milletin ve vatanın yükselmesine yarayan bütün diğer yenilikler gibi asla tereddüt” etmemesi üzerinde önemle durulan noktadır. Devlet girişimleri sonucunda gerçekleştirilen “şimendifer, yol ve köprü” faaliyetleri “vatanın imarı” olarak ifade edilmektedir. (ANON., *DEMİRYOLLAR MECMUASI*, 1932:571-572)

Öte yandan, demiryolu ve köprü inşası 1930’larda Anadolu’da kentlerin ve kırsalın mimari dönüşümünü tetikleyen etkiler bırakmakta, Anadolu’nun büyük kentlerinde inşa edilen tren garları modernist estetiğin standart uygulamaları üzerinden şekillenmektedir. Kütlesel organizasyonu dikey ve yatay yönde simetrik biçimde kurgulanmış, rasyonel cephe düzenine sahip, düz çatılı yapılar erken cumhuriyet döneminin mimari biçimlenişini örnekleyen prototip tasarımlar olarak okunmaktadır. Burada, farklı coğrafyalarda, farklı ilkinsel, kültürel ve yerel koşullarda birbirine “özdeş” yapıların inşa edilmesi, gar yapısının işlevsel özelliklerinin de dışında devlet güdümlü bir ifade biçimine dönüşmesini gözler

önüne sermektedir. Başka bir deyişle, Anadolu kentlerindeki tren istasyonlarının biçimsel özellikleri, konumlanışı ve ardından inşa edildikleri çevre üzerindeki etkileri düşünüldüğünde modernleşme adına devlet tarafından atılmış adımlar olarak yorumlanmaktadır.¹² (Şekil 3.12)



Şekil 3.10(a) : Sivas İstasyonu, 1930; 1930’larda Anadolu’nun büyük kentlerinde inşa edilen istasyon binaları, “farklı” coğrafyaların “aynı” yapıları.



Şekil 3.10(b) : Diyarbakır İstasyonu, 1935.

¹² 1930’larda Anadolu kentlerindeki protorotip istasyon binaları, “merkezi devletin taşraya uzanması”nı simgeleyen yapılar olarak yorumlanmaktadır. (BOZDOĞAN, 2002:138)



Şekil 3.10(c) : Malatya İstasyonu, 1931.



Şekil 3.10(d) : Manisa İstasyonu, 1934.

Anadolu kentlerinde gerçekleştirilen modernleştirici etkinin kırsaldaki izleri de bu noktada önem taşımaktadır. Demiryolu gibi istasyon binasının da bir ilerleme metaforu olarak kullanılması kırsaldaki inşa ortamında kentlerdeki tezahürlerinden daha fazla okunur hale gelmektedir. Küçük kasabalarda inşa edilen tren garları devlet iradesinin temsiliyetinin en belirgin unsuru olarak nitelendirilmektedir. Ayrıca, ulaşılamayan, hizmet götürülemeyen yerlere ulaşma, medeniyeti taşıma ve ardından bu bölgeleri kalkındırma düşüncesinin de mimari bir simgesi olarak görülmektedir. 1935

yılında satın alınan Aydın Hattı üzerinde bulunan amlık'ta eski istasyonunun yerine, Anadolu kırsalında inşa edilen yapıların mimarikarakteristikleri ile örtüşen yeni bir yapının inşa edilmesi, kırsaldaki imgelerin örneklerinden biri olarak değerlendirilmektedir.



Şekil 3.11(a) : İzmir-Aydın Hattı üzerinde Eski amlık İstasyonu (ANON., 1939:82, *BAYINDIRLIK İŞLERİ DERGİSİ*).



Şekil 3.11(b) : İzmir-Aydın Hattı üzerinde Yeni amlık İstasyonu; hattın satın alınmasından sonra inşa edilen yeni yapı, Anadolu kırsalındaki diğer istasyon yapıları ile aynı tipolojik unsurlar taşımaktadır (ANON., 1939:82, *BAYINDIRLIK İŞLERİ DERGİSİ*).

Erken cumhuriyet döneminin demiryolları ve köprüler siyaseti halkçı girişimlerle beslenmiştir. Ancak, 1930’larda mali yetersizlikler yüzünden demiryolları, yol ve köprü yapımlarında halktan alınan vergilere başvurulmuştur. Sivas hattının açılış konuşmasında İsmet İnönü’nün bu konudaki tepkilere yanıtı şöyle olmuştur:

“ Eğer vergilerimizin ağırlığı, çektiğimiz sıkıntılar bu en zaruri ihtiyaçtan doğmuş ise, milletin varlık meselesi için fedakarlık ettiği meydandadır. Varlık meseleleri maatteessüf fedakarsızlık, sıkıntısız tahakkuk etmiyor. Varlık meselelerinde fedakarlığa, sıkıntıya tahamül etmiyen milletlerin halinden, akıbetinden misal getirmemi ister misiniz?” (ANON., *DEMİRYOLLAR MECMUASI*, 1930:274)

Halktan alınan vergi kapsamında her yıl 10 gün yol yapımında devlet için çalışacak olan köylülerin böyle bir yükümlülüğün altına sokulması eleştirilmiştir. Sonuçta, “Türk işçisinin, Türk fenninin çetin ve muzaffer bir imtihanı” olarak görülen faaliyetler yöre halkının iş gücüne başvurularak gerçekleştirilmiştir.



Şekil 3.12 : Ray inşaatında çalışan köylüler, (ANON., 1938).



Şekil 3.12 : Trabzon-İran transit yolunda çalışan köylüler, (ANON., *BAYINDIRLIK İŞLERİ DERGİSİ*, 1939).

Erken cumhuriyet döneminde, özellikle 1930-1945 yılları arasında işaret edilen dönemde demiryolları ve köprülere yüklenen anlam genel konjonktür içinde kırsala yüklenen anlam ile türdeş ve eşzamanlı olarak gelişmektedir. Demiryolu gelişiminin ekonomik gerekçelerin yanında, ideolojiye hizmet etmesi hedeflenmekte, ulaşım fikri Anadolu kırsalında modern hamleler ile hayata geçirilmektedir. Ülke içi pazarlara bağlanma, bu yolla köylüyü kalkındırma girişimlerinin yanında, birbirinden uzak, kopuk kültürel nitelikleri tekil bir bünyede toplayabilecek bir etkileşim zinciri oluşturulması düşü de kurulmuştur. Demiryolu ağının milleti bütünleştirecek oluşunun yanında, köprülerin Anadolu'nun kırsalında, el değmemiş bir peyzajda büyük bir çizgi, bir iz gibi yorumlanmaktadır. Modernliğin objeleri olarak ifade edilen kırsaldaki tren istasyonları, demiryolu ve karayolu köprüleri kırsaldaki diğer inşa hareketleri gibi ikili düşünüş biçiminin yansımalarını taşımaktadır. Kültürel, yerel, ulusal özün bulunduğu toprakların teknik unsurlarla dönüşmesine duyulan istenç, demiryolu ve köprü inşasına da hakim olmaktadır. Başka bir deyişle, demiryolları ve köprülerin düşünsel ifadelerini içine alan, dönemin kırsalı algılayışı, Bedri Rahmi Eyüboğlu'nun "Treni Bekleyen Köylüler" resminde olduğu gibi, peyzaj içinden geçen trene öykünmek ile trenin gerisinde kalan hasatlar arasındaki Anadolu insanına öykünmek arasında bir yerlerde durmaktadır.



Şekil 3.16 : Bedri Rahmi Eyüboğlu, Treni Bekleyen Köylüler, (RENDİ, EROL, 1980).

4. YAPISAL EYLEMLER

Erken cumhuriyet dönemi Türkiye'si'nde 1930-1945 yılları arasında şekillenen kırsala yönelik inşa faaliyetlerinin herbirinin, kendine farklı zeminlerde hareket alanı yaratan olgular olması karakteristik bir durum oluşturur. Bu çoğul etkinlik alanı içinde “kırsala ulaşma” temasının metoforik örneklerinin yanında demiryollarına ve karayollarına yönelik gelişmeler direkt yaklaşımların sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Bu sebeple, bölümde ele alınan, “Anadolu’da İstasyon Binaları” ve “Anadolu’da Köprüler” başlıkları altında verilen örnekler modernleştirici ellerin ilham kaynağı Anadolu’da, kentlerin dışında gelişen bir etkinlik alanı olarak yorumlanmaktadır.

Anadolu kentlerinden farklı ekseninde gelişen kırsalın dönüştürülmesi süreci, “fiziksel engellerin devlet ve millet iradesi tarafından aşılması” ve bu coğrafyada “milli otoritenin temsil edilmesi” gibi amaçlar çerçevesinde gelişmektedir. Demiryolları ve karayolu köprülerinin daha önce görülmeyen bir hızla inşa edilmesi ve Anadolu kasabalarında istasyon binalarının yükselmesi, bu temsiliyetin temel unsurları haline gelmektedir. Özellikle istasyon yapılarında görülen mimari dilin ifadesi çalışma için büyük önem taşımaktadır. 1930 öncesi Yahşiyan ve Dursunbey istasyonları ile 1930’larda inşa edilen benzer yapıların mimari dil olarak birbirinden farklılaşması, başka bir deyişle bu tipolojinin modernist estetiğe doğru evrilmesi, kırsalda gerçekleşen yapısal eylemlerin ideolojik açıdan ne şekilde vurgulu örnekler olduğunu görünür kılmaktadır. Bu yapılar, biçimsel özelliklerinin yanında fonksiyonları ile de modernite durumunun birer aracı olarak işaret edilmektedir. Demiryolu ve Karayolu köprüleri ise estetik niteliklerinin yanında teknik özellikleri ile rasyonellik ana fikri çerçevesinde birleşmektedir. Hem direkt referanslar olarak, hem de birer metafor olarak köprüler, devrin düşünsel şeması içerisinde, medeniyet ve kültür bileşiminden doğan ideolojik yaklaşımların pozitivist temellerinden “ilim” temasına denk düşen semboller olarak yorumlanmaktadır. “Ulaşımın kesintisizliği” fikri altında bağlayıcı rolü ile demiryolu ve karayolu köprüleri, modernite durumunun kırsalın içine kadar nasıl sızdığını gösteren örnekler olmaları açısından çalışma için önem taşımaktadır.

4.1.Anadolu'da İstasyon Binaları

4.1.1 Yahşıhan İstasyonu



Şekil 4.1 : Yahşıyan İstasyonu, Genel Görünüş (ANON., 1938: 928).

Bulunduğu İşletme Bölgesi: Devlet Demiryolları 2. İşletme Bölgesi.

Yeri (km.): 85 + 860. km.'de .

Yapım Tarihi: 1925.

Yapım Tekniği: İki katlı kagir yapı.

Kullanım Şekli: Demiryolu istasyonu ve lojman.

Mimari Ayrıntılar: Yapı, orta kısmı iki katlı, yan bölümleri ise birer katlı olmak üzere, birbirine entegre olmuş üç kütlede oluşmaktadır. Merkezdeki kütle işlev olarak diğerlerinden ayrılmaktadır. Zemin katta bekleme salonu, 2 odadan oluşan büro bölümü ile birlikte diğer işlevlere ayrılmış 4 oda bulunmaktadır. Birinci katta ise 3 oda, 1 mutfak, 1 kiler, 1 banyo ve 1 tuvaletten oluşan lojman kısmı yer almaktadır. Yapı, erken cumhuriyet dönemi mimarisinin rasyonel, modernist estetiğinin dışında değerlendirilmektedir. 1914 yılında hattın inşasına başlanmış, Türk müteahhit Şevki Niyazi Dağdelen tarafından tamamlanmıştır. (EK A.1, EK A.2)

4.1.2 Kütahya-Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu



Şekil 4.2(a) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu, Genel Görünüş.

Bulunduğu İşletme Bölgesi: Devlet Demiryolları 1. İşletme Bölgesi.

Yeri (km.): Kütahya-Balıkesir Hattı üzerinde 172 + 989. km.'de .

Yapım Tarihi: 1929.

Yapım Tekniği: İki katlı kagir yapı.

Kullanım Şekli: Demiryolu istasyonu ve lojman.

Mimari Ayrıntılar: Yapı, farklı hacimlerde birbirine entegre olmuş kütlerlerden oluşmaktadır. Ortadaki ana kütle, yan bölümlerden işlevi ile ayrılmaktadır. Giriş cephesinden okunduğu üzere, zemin kattaki kemerli açıklıkların yerine, birinci katta daha rasyonel bir dil kullanılarak foksiyona dayalı bir farklılaşma sağlanmıştır. Kıрма çatılı kagir yapının zemin katında giriş holü, bekleme salonu, büro yer alırken, birinci katında istasyon şefine ait lojman bulunmaktadır. Ana kütlein yanındaki ise ambar binasıdır. Dursunbey İstasyonu biçimsel özellikleri ile Alman ekolünü örneklemektedir. Su basmanı ve pencere kenarlarında sövelerdeki çıkıntılar ve iki açılı kıрма çatı bu tarzın göstergesidir. Julius Berger isimli Alman şirketi inşa etmiştir. (EK A.3)



Şekil 4.2(b) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu, Genel Görünüş.



Şekil 4.2(c) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu, Genel Görünüş.



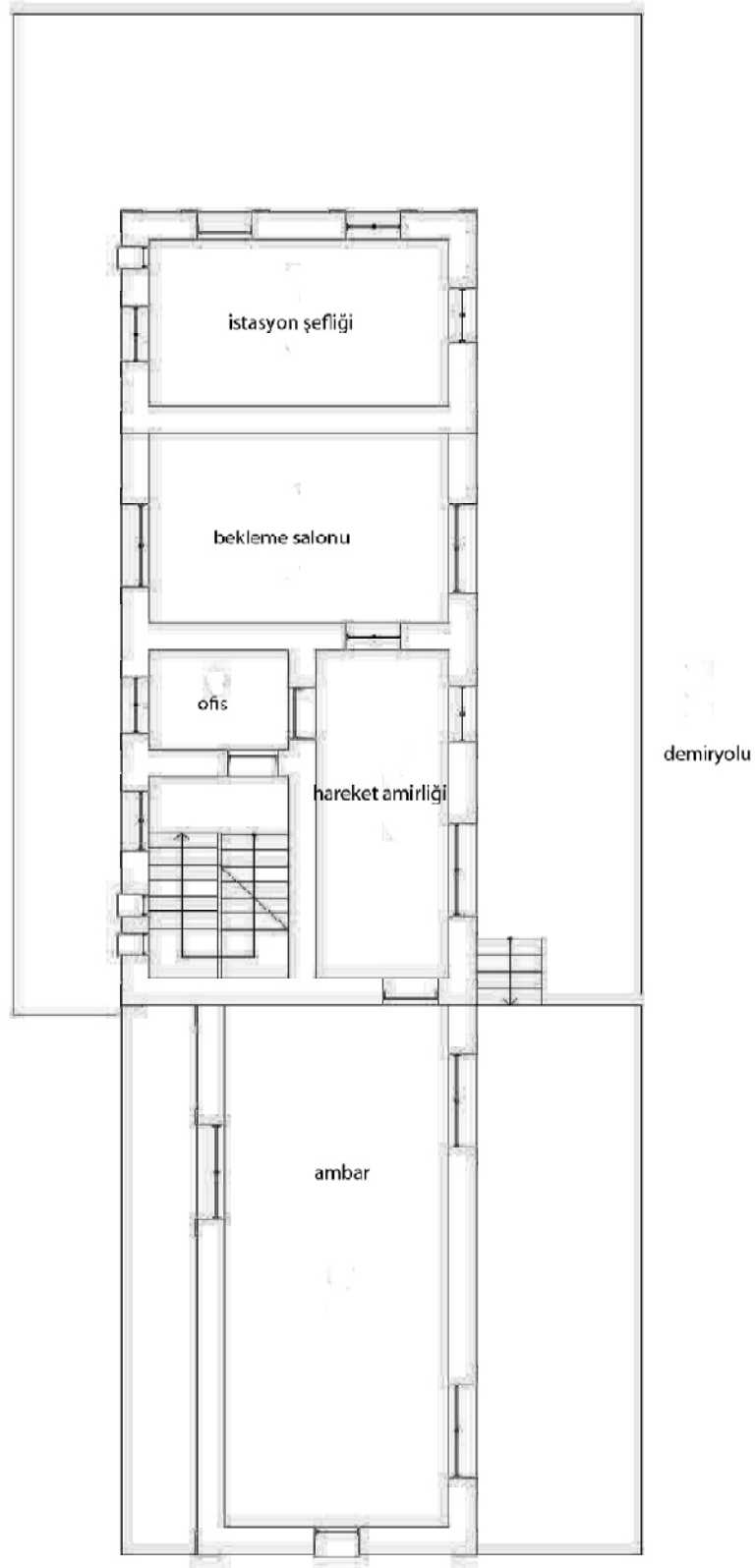
Şekil 4.2(d) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu, Genel Görünüş.



Şekil 4.3(a) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu, Detay.



Şekil 4.3(b) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu, Detay.



Şekil 4.4 : Kütahya Balıkesir Hattı Dursunbey İstasyonu, Zemin Kat Krokisi.

4.1.3 Ulukışla-Kayseri Hattı Hüyük İstasyonu



Şekil 4.5 : Ulukışla-Kayseri Hattında Hüyük İstasyonu, inşaa halinde iken, idare memurları, 1930 (ANON., 1931:744).

Bulunduğu İşletme Bölgesi: Devlet Demiryolları 3. İşletme Bölgesi.

Yeri (km.): Ulukışla-Kayseri Hattı üzerinde 89.228. km.'de.

Yapım Tarihi: 1930.

Yapım Tekniği: İki katlı kagir yapı.

Kullanım Şekli: Demiryolu istasyonu, istasyon şefliği ve lojman.

Mimari Ayrıntılar: Yahşıyan ve Dursunbey istasyonlarındaki mimari dile benzer şekilde, Hüyük istasyonu da, ortada ana kütle yanlarda ek bölümler olmak üzere üç farklı kütleden oluşmaktadır. Orta bölüm, üst katının lojman olarak tasarlanması sebebiyle hacim olarak farklılaşmaktadır. İki katlı kagir yapının zemin katında bekleme salonu, büro bölümü, memur adayı için lojman, tuvalet ve 1 odanın dışında, ticari ambar odaları bulunmaktadır. Birinci kattaki istasyon şefi lojmanı olarak kullanılan bölüm ise, 3 oda, 1 mutfak, 1 tuvalet ve 1 banyodan oluşmaktadır. Julius Berger isimli Alman şirketi inşa etmiştir. (EK A.4, EK A.5)

4.1.4 Irmak-Filyos Hattı Çaycuma İstasyonu



Şekil 4.6 : Irmak-Filyos Hattı Çaycuma İstasyonu, Genel Görünüş (ANON., 1938:947).

Bulunduğu İşletme Bölgesi: Devlet Demiryolları 2. İşletme Bölgesi.

Yeri (km.): Irmak-Filyos Hattı üzerinde 369+ 342. km.'de.

Yapım Tarihi: 1930.

Yapım Tekniği: İki katlı kagir yapı.

Kullanım Şekli: Demiryolu istasyonu, istasyon şefliği ve lojman.

Mimari Ayrıntılar: Yapı, ana kütle ve ek kütle olmak üzere iki farklı birimden meydana gelmektedir. İki katlı olan ana bölüm temel fonksiyonların şekillendiği mekanlardan oluşmaktadır. Zemin katta bekleme salonu, istasyon şefliğine ait büro bölümü, makasçı odası, hareket odası, 1 mutfak, 1 tuvalet bulunmaktadır. Birinci kat ise, 3 oda, 1 mutfak, 1 banyo ve 1 tuvaletten oluşan istasyon şefine ait lojman olarak işlevlendirilmiştir. Bodrum katı vardır. Yapının bitişiğinde yer alan ek bölüm ise ambar kısmıdır. Biçimsel özellikleri ile Çaycuma İstasyonu dönemin modernist mimari stilini yansıtır niteliktedir. Öncüllerinden farklı olarak daha doğrusal çizgilere sahip olan cephe organizasyonu, ana kütlelerin tamamına yansımıştır. Bu yönüyle yapı, yeni mimari akıma yönelişin kırsaldaki dikkat çekici örneklerinden biridir. İsveç-Danimarka Grubu inşa etmiştir. (EKA.6, EKA.7)

4.1.5 Kütahya-Balıkesir Hattı Dada İstasyonu



Şekil 4.7 : Kütahya-Balıkesir Hattı Dada İstasyonu, genel görünüş (ANON., 1931:823).

Bulunduğu İşletme Bölgesi: Devlet Demiryolları 1. İşletme Bölgesi.

Yeri (km.): Kütahya-Balıkesir Hattı üzerinde 206 + 086. km.'de (yeni yapıya ait mevki).

Yapım Tarihi: 1932; 1952'de yeni yapının yapıldığı tahmin edilmektedir.

Yapım Tekniği: 1932'de inşa edilen ilk bina iki katlı kagir bir yapıdır. Arşiv bilgilerine göre 1952'de tekrar inşa edildiği düşünülen bina ahşap baraka olarak tarif edilmiştir.

Kullanım Şekli: Demiryolu istasyonu.

Mimari Ayrıntılar: Yapı ana kütle ve onun hemen yanında yer alan ek kütleden meydana gelmektedir. Temel fonksiyonların toplandığı ana kütle iki katlı bir birimdir. Arşiv bilgilerine göre istasyon yazhanesi ve bekleme odası olarak kullandığı belirtilmiştir. Ancak zemin katın bu fonksiyonlara ayrıldığı birinci katın ise lojman olarak kullanıldığı tahmin edilmektedir. Yandaki ek birim ise ambar bölümü olabilir. Biçimsel özellikleri ile Dada istasyonu, erken cumhuriyet döneminin mimari estetik anlayışını yansıtmaktadır. Cephe organizasyonu yapının modernist dilini açıkça göstermektedir. Julius Berger isimli Alman şirketi inşa etmiştir. (EK A.8)



Şekil 4.8(a) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dada İstasyonu, Ayakta kalan ambar yapısı.



Şekil 4.8(b) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dada İstasyonu, Ayakta kalan ambar yapısı.



Şekil 4.9(a) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dada İstasyonu, Yıkıldığı düşünölen ana kütlenin duvar izleri.



Şekil 4.9(b) : Kütahya-Balıkesir Hattı Dada İstasyonu, Yıkıldığı düşünölen ana kütlenin duvar izleri.

4.1.6 Sivas-Erzurum Hattı Tecer İstasyonu



Şekil 4.10: Sivas-Erzurum Hattı Tecer İstasyonu, genel görünüş (ANON, 1937:156).

Bulunduğu İşletme Bölgesi: Devlet Demiryolları 3. İşletme Bölgesi.

Yeri (km.): Sivas-Erzurum Hattı üzerinde 645 + 307.5. km.'de.

İnşa Tarihi: 1934.

İnşa Tekniği: İki katlı kagir yapı.

Kullanım Şekli: Demiryolu istasyonu, istasyon şefliği ve lojman.

Mimari Ayrıntılar: Yapı ana kütle ve onun hemen yanında yer alan ek bölümden oluşmaktadır. Temel fonksiyonların toğlandığı iki katlı ana kütlede zemin katında giriş holü, bekleme salonu, istasyon şefliğine ait büro bölümü, 1 makasçı odası ile birlikte 1 mutfak, 1 oda ve 1 tuvaletten oluşan hareket memuru lojmanı bulunmaktadır. Birinci katta ise 4 oda, 1 mutfak, 1 banyo ve 1 tuvaletten oluşan istasyon şefi lojmanı yer almaktadır. Yandaki ek birim ise ticari eşya ambarı olarak kullanılmaktadır. İşlevsel özelliklerinin yanında rasyonel kütle ve cephe organizasyonu ile de erken cumhuriyet döneminin mimari perspektifi içinde değerlendirilebilecek olan Tecer İstasyonu, Anadolu kırsalındaki modernite olgusunun bir örneğini oluşturmaktadır. Simeryol Türk İnşaat Şirketi tarafından inşa edilmiştir. (EKA1.9, EKA.10)

4.1.7 Sivas-Erzurum Hattı Çetinkaya İstasyonu



Şekil 4.11 : Sivas-Erzurum Hattı Çetinkaya İstasyonu, genel görünüş (ANON., 1938).

Bulunduğu İşletme Bölgesi: Devlet Demiryolları 3. İşletme Bölgesi.

Yeri (km.): Sivas-Erzurum Hattı üzerinde 713 + 777. km.'de.

Yapım Tarihi: 1935.

Yapım Tekniği: İki katlı kagir yapı.

Kullanım Şekli: Demiryolu istasyonu, istasyon şefliği ve lojman.

Mimari Ayrıntılar: Yapı ana kütle ve ona entegre olmuş ek birimden oluşmaktadır. Temel fonksiyonlar ana kütlede zemin katında ve birinci katında toplanmıştır. Zemin kat giriş holü, bekleme salonu, gişe, telgrafhane, santral, hareket memuru odası, istasyon şefliğine ait büro bölümü, 1 odadan oluşmaktadır. Birinci kat ise çift taraflı iki lojman olarak işlevlendirilmiştir. Her iki lojmanın da 4 odası, 1 kileri, 1 mutfağı, 1 banyosu ve 1 tuvaleti bulunmaktadır. Ek bölüm ise ticari eşya ambarı olarak kullanılmaktadır. Simetrik kütle organizasyonuna sahip yapının girişi birbirine eş iki kapı ve onların üzerinde yer alan daire pencere ile tanımlanmıştır. Bununla birlikte cephedeki doğrusal organizasyon dönemin estetik anlayışı içinde değerlendirilebilir niteliktedir. Çetinkaya istasyonu fonksiyonel özelliklerinin yanında modernist estetiği yansıması bakımından benzerlerinden bir adım ötede durmaktadır. Simeryol Türk İnşaat Şirketi tarafından inşa edilmiştir. (EK A.11, EKA.12, EK C)

4.1.8 Sivas-Malatya Hattı Karagöl İstasyonu



Şekil 4.12 : Sivas-Malatya Hattı Karagöl İstasyonu, Genel Görünüş (ANON., 1937:369).

Bulunduğu İşletme Bölgesi: Devlet Demiryolları 3. İşletme Bölgesi.

Yeri (km.): Sivas-Erzurum Hattı üzerinde 678 + 508. km.'de.

Yapım Tarihi: 1935.

Yapım Tekniği: İki katlı kagir yapı.

Kullanım Şekli: Demiryolu istasyonu, istasyon şefliği ve lojman.

Mimari Ayrıntılar: Yapı temel fonksiyonların toplandığı ana kütle ve ona entegre olmuş ek bölümden oluşmaktadır. Zemin katta giriş holü, bekleme salonu, istasyon şefliğine ait büro bölümü, ökaşçı odası, 1 oda, 1 mutfak ve 1 tuvaletten oluşan hareket memuru lojmanı bulunmaktadır. Birinci kat ise 4 oda, 1 mutfak, 1 banyo ve 1 tuvaletten oluşan istasyon şefine ait lojman olarak işlevlendirilmiştir. Kıрма çatılı iki katlı kagir yapı sade kütle ve cephe organizasyonu ile erken cumhuriyet döneminin modernist nosyonlara dayanan mimari karakteristiğini yansıtmaktadır. Sivas-Erzurum demiryolu hattı üzerinde bulunan yapı, 1933 yılından itibaren inşası başlanan bu güzergah üzerindeki Simeryol Şirketi'nin inşa ettiği istasyon binalarından biridir. (EK A.13, EKA.14, EKC)

4.1.9 Irmak-Filyos Hattı Çatalağzı İstasyonu



Şekil 4.13 : Irmak-Filyos Hattı Çatalağzı İstasyonu, Genel Görünüş (ANON., 1937:360)

Bulunduğu İşletme Bölgesi: Devlet Demiryolları 2. İşletme Bölgesi.

Yeri (km.): Irmak-Filyos Hattı üzerinde 404 + 941. km.'de.

Yapım Tarihi: 1935.

Yapım Tekniği: İki katlı kagir yapı.

Kullanım Şekli: Demiryolu istasyonu, istasyon şefliği ve lojman.

Mimari Ayrıntılar: Yapı farklı hacimlerde birbirine entegre olmuş kütlelerden oluşmaktadır. Ortadaki ana kütle yan bölümlerden işlevi ile ayrılmaktadır. Birinci katta, zemindeki kemer açıklıklar yernine doğrusal formda açıklık kullanılarak fonksiyona dayalı farklılaşma görünür hale getirilmiştir. Yapının zemin katında bekleme salonu, telefon santrali, gar şefine ait büro bölümü, gişe, hareket odası, tuvalet. Birinci katta ise 4 oda, 1 mutfak, 1 banyo ve 1 tuvaletten oluşan gar şefine ait lojman kısmı yer almaktadır. Yandaki ek bölüm ise ambar olarak kullanılmaktadır. Yapı, işlevsel özellikleri ile dönemin kasabalarında inşa edilen istasyon yapıları ile benzerlik gösterse de, mimari dil olarak onlardan ayrılır. Cephede pencere boyunca tekrar eden çizgisel hat ve sövelerdeki vurgu ile birlikte iki açılı kırma çatı yapıyı daha önceki örneklerle yaklaşımaktadır. Abdurrahmen Naci tarafından inşa edilmiştir. (EK A.15, EK A.16)

4.1.10 Divriği İstasyonu



Şekil 4.14 : Divriği İstasyonu, Genel Görünüş (ANON., 1938).

Bulunduğu İşletme Bölgesi: Devlet Demiryolları 4. İşletme Bölgesi.

Yeri (km.): 778 + 624.20. km.'de.

İnşa Tarihi: 1937.

İnşa Tekniği: İki katlı kagir yapı.

Kullanım Şekli: Demiryolu istasyonu, istasyon şefliği ve lojman.

Mimari Ayrıntılar: Yapı ortada ana kısım ve yanlarda ek birimler olmak üzere birbirine entegre olmuş üç kütlede meydana gelmektedir. Temel fonksiyonların yer aldığı ana kütlede ilk kat bitiminde betonarme sundurma yer almaktadır. Zemin katta yer alan istasyon şefliği bölümünde bekleme salonu, büro bölümü, telgrafhane, müfettiş yatak odası, tuvalet ve kantar yeri bulunmaktadır. Bodrumda ise 1 kömürlük yer alır. Ana kısmın yanında yer alan ambar, tek bölümden oluşmaktadır. Birinci katta ise 4 oda, 1 mutfak, 1 hamamlık ve 1 tuvalet bulunmaktadır. Sade kütle ve cephe organizasyonu ile Divriği İstasyonu dönemin karakteristiği olan modernist tarzın özelliklerini göstermektedir. Simeryol Türk İnşaat Şirketi tarafından inşa edilmiştir. (EK A.17, EK A.18)

4.1.11 Kemah İstasyonu



Şekil 4.15 : Kemah İstasyonu, Tren kasabaya girerken; istasyon ve çevresi (ANON., 1938).



Şekil 4.16 : Kemah İstasyonu, Genel Görünüş.

Bulunduğu İşletme Bölgesi: Devlet Demiryolları 4. İşletme Bölgesi.

Yeri (km.): 886+ 100. km.'de .

Yapım Tarihi: 1937.

Yapım Tekniği: İki katlı kagir yapı.

Kullanım Şekli: Demiryolu istasyonu, istasyon şefliği ve lojman.

Mimari Ayrıntılar: Yapı farklı hacimlerdeki kütlelerden oluşmaktadır. Ortadaki ana birim iki katlı yanlardaki ek birimler ise tek katlıdır. Temel fonksiyonların toplandığı orta kısmın zemin katı istasyon şefliği olarak tahsis edilmiştir. Burada giriş holü, bekleme salonu, 1 oda bulunmaktadır. Yandaki uzun kütle içinde 2 oda, bir hol, bir mutfak ve 1 tuvalet yer alır. Diğer kısım ise tek bölümlü ambar olarak işlevlendirilmiştir. Lojman olarak tahsis edilen birinci katta 4 oda, 1 hol, 1 mutfak, 1 hamamlık, 1 tuvalet ve 1 kiler bulunmaktadır. Yapının bodrumunda da 1 kömürlük yer alır. Biçimsel özellikleri ile erken cumhuriyet dönemi mimarisinin modernist estetiğini yansıtan Kemah İstasyonu, kırsaldaki konumu ile istasyon yapılarının dönüştürücü etkisini de göstermektedir. Simeryol Türk İnşaat Şirketi tarafından inşa edilmiştir. (EKA.19, EKA.20)

4.1.12 Sivas-Erzurum Hattı Eskiköy İstasyonu



Şekil 4.17 : Sivas-Erzurum Hattı Eskiköy İstasyonu, Genel Görünüş (ANON., 1937:157).

Bulunduğu İşletme Bölgesi: Devlet Demiryolları 3. İşletme Bölgesi.

Yeri (km.): Sivas-Erzurum Hattı üzerinde 665 + 841.5. km.'de.

İnşa Tarihi: 1939.

İnşa Tekniği: İki katlı kagir yapı.

Kullanım Şekli: Demiryolu istasyonu, istasyon şefliği ve lojman

Mimari Ayrıntılar: Yapı temel fonksiyonların toplandığı ana kütle ve ona ek kütleden oluşmaktadır. Zemin katta giriş holü, bekleme salonu, istasyon şefliğine iat büro bölümü, ticari eşya ambarı, 1 makasçı odası, 1 oda ve 1 mutfaktan oluşan hareket memmuru lojmanı bulunmaktadır. Birinci katta ise, 4 oda, 1 mutfak, 1 banyo ve 1 tuvaletten oluşan lojman yer almaktadır. Sade kütle ve cephe organizasyonu ile Eskiköy istasyonu dönemin modernist karakteristiğini yansıtmaktadır. Simeryol Türk İnşaat Şirketi tarafından inşa edilmiştir. (EKA.21, EKA.22, EK C)

4.1.13 Konya-Ulukışla Hattı Çumra İstasyonu



Şekil 4.18 : Konya-Ulukışla Hattı Çumra İstasyonu, Genel Görünüş (ANON., 1937:150).

Bulunduğu İşletme Bölgesi: Devlet Demiryolları 7. İşletme Bölgesi.

Yeri (km.): Konya-Ulukışla Hattı üzerinde 44.232. km.'de.

Yapım Tarihi: (Saptanamamıştır.)

Yapım Tekniği: İki katlı kagir yapı.

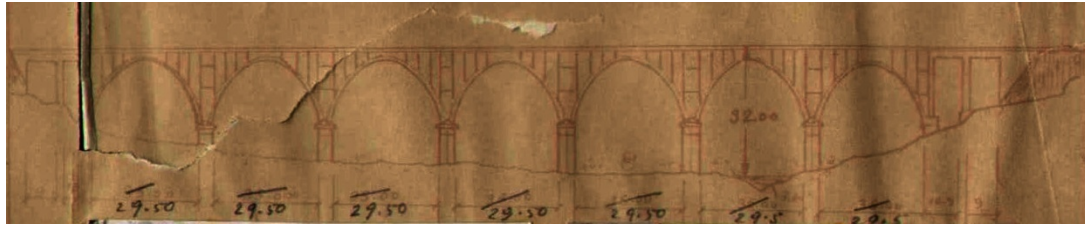
Kullanım Şekli: Demiryolu istasyonu ve lojman.

Mimari Ayrıntılar: Yapı ortada temel fonksiyonların yer aldığı ana kütle ve yanlardaki ek birimlerden oluşmaktadır. Zemin katta bekleme salonu, büro bölümü, 2 oda ile birlikte ticari ambar bölümü bulunmaktadır. Birinci katta ise 4 oda, 1 mutfak ve 1 tuvalet yer almaktadır. Çatı kısmında hol ve küçük bir oda bulunur. Zemin kattaki büro bölümü ve ticari ambar kısmının altı bodrum olarak kullanılmaktadır. Yapım tarihi tam olarak saptanamamış olan Çumra istasyonunun 1930ların başlarında inşa edildiği düşünülmektedir. Kütleli özellikleri ve fonksiyona odaklı değişen cephe organizasyonu ile erken cumhuriyet dönemi mimarisinin modern estetiğe geçiş aşamasına dair bir örnek olduğu söylenebilir. Julius Berger isimli Alman şirket tarafından inşa edilmiştir. (EKA.23, EKA.24)

4.2 Anadolu’da Köprüler

4.2.1 Demiryolu Köprüleri

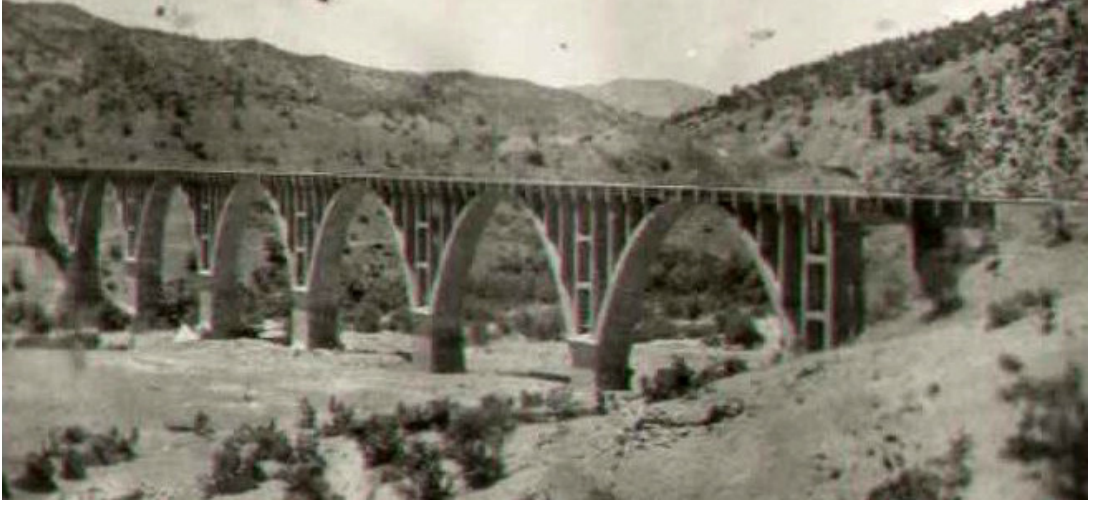
4.2.1.1 Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Göksu Köprüsü



Şekil 4.19 : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Göksü Köprüsü, Şematik Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivleri).



Şekil 4.20(a) : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Göksü Köprüsü, Genel Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivleri).



Şekil 4.20(b) : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Göksu Köprüsü, Genel Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivleri).



Şekil 4.20(c) : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Göksu Köprüsü, Genel Görünüş (ANON., 1944).

Bulunduğu Hat: Fevzipaşa - Diyarbakır Hattı.

Yeri (km): Fevzipaşa - Diyarbakır Hattı üzerinde 146+070. km.'de.

Yapım Tarihi: 1929.

Toplam Uzunluğu: 284 m.

Ana Kısım: 7X35 m.

Yakşalım Viyadükleri: 2X(9,00+10,5) m.

Kemer Sayısı ve Açıklığı: 7; 7X29.50 m.

Kemer Oku: 32 m.

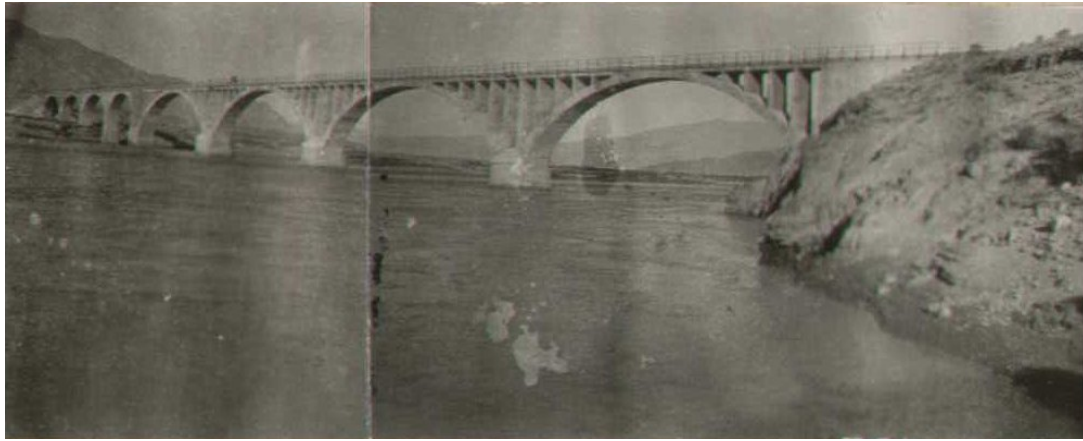
Yapım Tekniği: Sürekli kemerli betonarme köprü.

Mimari Ayrıntılar: Kemer gergileri betonarme olan köprünün tabliyesi de betonarmedir.

4.2.1.2 Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Fırat Köprüsü



Şekil 4.21 : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Fırat Köprüsü, Şematik Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivi).



Şekil 4.22 : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Fırat Köprüsü, Genel Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivleri).



Şekil 4.23 : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Fırat Köprüsü, İnşa Halinde (ANON., 1934:33).



Şekil 4.24(a) : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Fırat Köprüsü, Genel Görünüş (ANON., 1932:570).



Şekil 4.24(b) : Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı Fırat Köprüsü, Genel Görünüş (ANON., 1934:413).

Bulunduğu Hat: Fevzipaşa - Diyarbakır Hattı.

Yeri (km): Fevzipaşa - Diyarbakır Hattı üzerinde 284+289. km.'de.

Yapım Tarihi: 1932.

Toplam Uzunluğu: 320 m.

Ana Kısım: 220 m.

Yaklaşım Viyadüğü: 4x25 m.

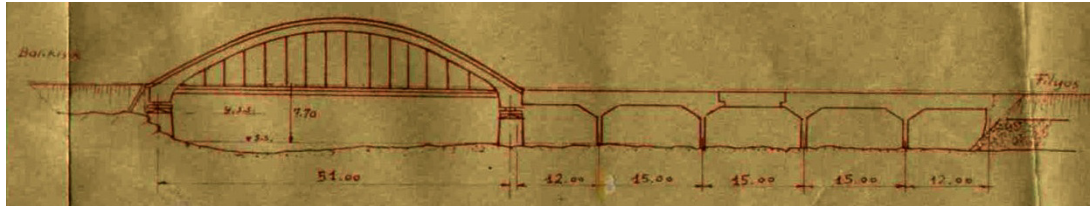
Kemer Sayısı ve Açıklığı: 4; 4x55 m.

Kemer Oku: (yaklaşık) 40 m.

Yapım Tekniği: Sürekli Kemerli Betonarme Köprü

Mimari Ayrıntılar: Ana kısmın kemerleri betonarme gergilidir. Yaklaşım viyadüğü de herbiri 25 m. açıklıkta 4 betonarme kemerden oluşmaktadır. Tabliyesi betonarmedir. (EK 4)

4.2.1.3 Irmak-Zonguldak Hattı Soğanlısuyu Köprüsü



Şekil 4.25 : Irmak-Zonguldak Hattı Soğanlısuyu Köprüsü, Şematik Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivleri).



Şekil 4.26(a) : Irmak-Zonguldak Hattı Soğanlısuyu Köprüsü, Genel Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivleri).



Şekil 4.26(b) : Irmak-Zonguldak Hattı Soğanlısuyu Köprüsü, Genel Görünüş (ANON., 1944).

Bulunduğu Hat: Irmak-Zonguldak Hattı.

Yeri (km): Irmak-Zonguldak Hattı üzerinde 318+352. km.'de.

Yapım Tarihi: 1934.

Toplam Uzunluğu: 129.5 m.

Yaklaşım Viyadüğü: 12,00 m.

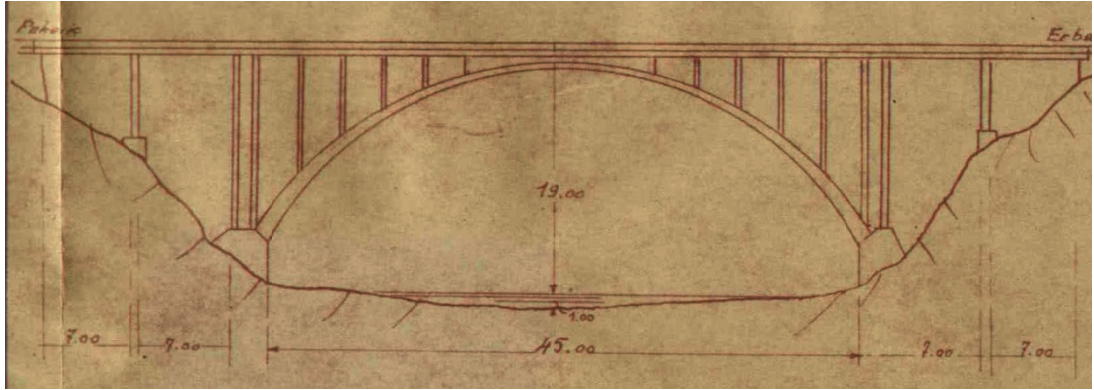
Kemer Sayısı ve Açıklığı: 1; 51,00 m. (bastring); 3; 15,00 m. (gerber)

Kemer Oku: yaklaşık 17 m.

Yapım Tekniğı: Bastring Betonarme ve Gerber Sürekli Kemerli Köprü.

Mimari Ayrıntılar: Bastring kısmı betonarme gergili kemerden olşan köprü 3 adet sürekli gerber kemer ile tamamlanmaktadır. Tabliyesi betonarmedir.

4.2.1.4 Erzurum-Sivas Hattı Suçatı Köprüsü



Şekil 4.27 : Sivas-Erzurum Hattı Suçatı Köprüsü, Şematik Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivleri).



Şekil 4.28 : Sivas-Erzurum Hattı Suçatı Köprüsü, Genel Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivleri).



Şekil 4.29 : Sivas-Erzurum Hattı Suçatı Köprüsü, İnşa Halinde (ANON., 1944).

Bulunduğu Hat: Sivas-Erzurum Hattı.

Yeri (km): Sivas-Erzurum Hattı üzerinde 1042+436. km.'de.

Yapım Tarihi: 1939.

Toplam Uzunluğu: 73 m.

Ana Kısım: 1X45,00 m.

Yaklaşım viyadükleri: 2X7,00 + 2X7,00 m.

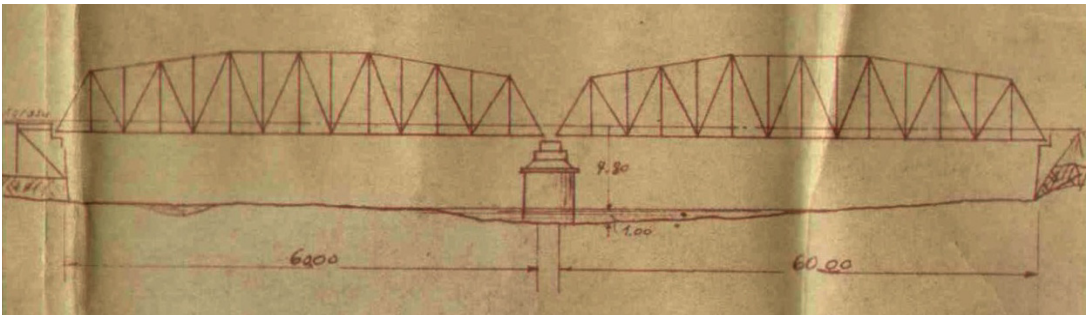
Kemer Sayısı ve Açıklığı: 1; 45,00 m.

Kemer Oku: 19,00 m.

Yapım Tekniği: Betonarme Tek Kemerli Köprü.

Mimari Ayrıntılar: Tek açıklıklı betonarme gergili kemerli köprünün tabliyesi de betonarmedir.

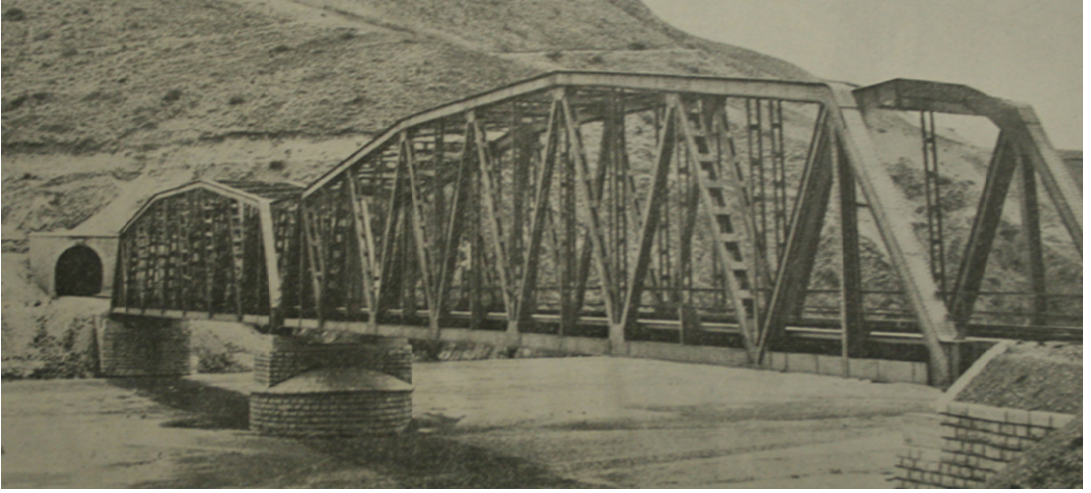
4.2.1.5 Sivas-Erzurum Hattı Karasu Köprüsü



Şekil 4.30 : Sivas-Erzurum Hattı Karasu Köprüsü, Şematik Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivleri).



Şekil 4.31(a) : Sivas-Erzurum Hattı Karasu Köprüsü, Genel Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivleri).



Şekil 4.31(b): Sivas-Erzurum Hattı Karasu Köprüsü, Genel Görünüş (ANON., 1944).

Bulunduğu Hat: Sivas-Erzurum Hattı.

Yeri (km): Sivas-Erzurum Hattı üzerinde 1061+365. km.'de.

Yapım Tarihi: 1939.

Toplam Uzunluğu: 120 m.

Ana Kısım: 2X60,00 m.

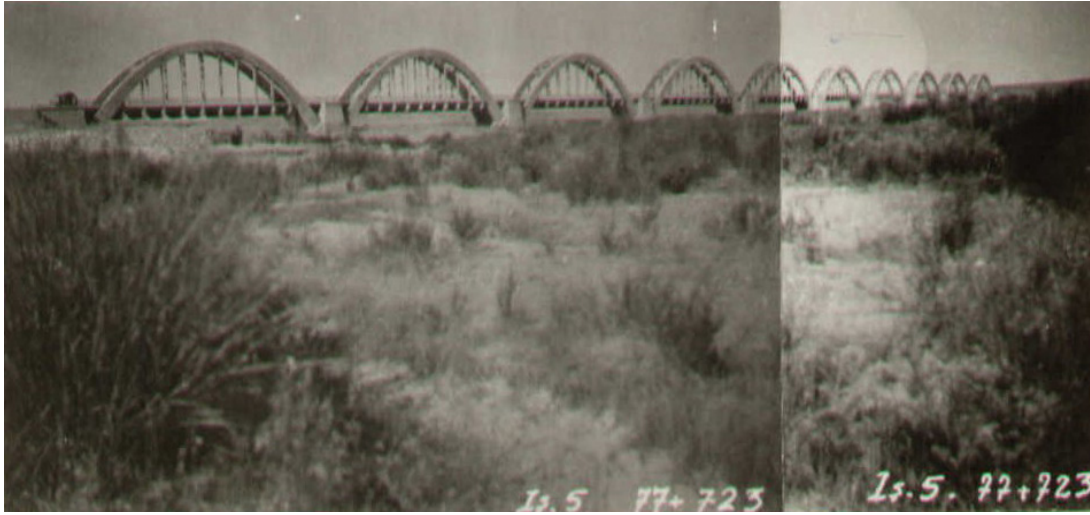
Yapım Tekniği: Çelik - Kafes Kiriş.

Mimari Ayrıntılar: Köprü herbiri 60,00m olan iki adet çelik kafes kiriş sisteminden oluşmaktadır. Tabliyesi betonarmedir.

4.2.1.6 Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı Batman Köprüsü



Şekil 4.32: Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, Şematik Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivi).



Şekil 4.33(a) : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, Genel Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivi).



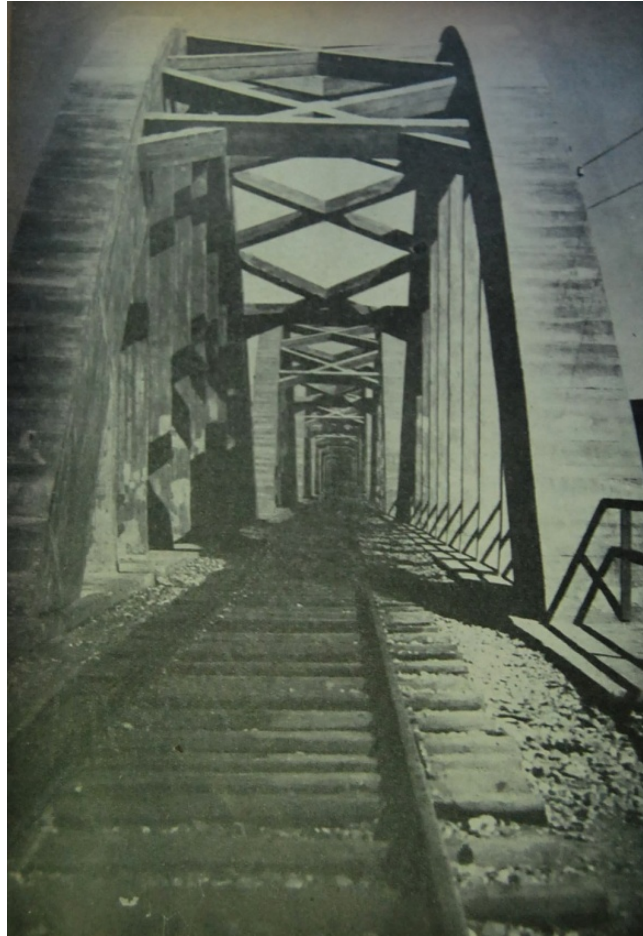
Şekil 4.33(b) : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, Genel Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivi).



Şekil 4.33(c) : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, Genel Görünüş (ANON., 1944).



Şekil 4.33(d) : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, Genel Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivi).



Şekil 4.33(e) : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, Genel Görünüş (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivi).



Şekil 4.34(a) : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, İnşa Halinde (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivi).



Şekil 4.34(b) : Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı, Batman Köprüsü, İnşa Halinde (T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivi).

Bulunduğu Hat: Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı.

Yeri (km): Diyarbakır-Cizre-Irak Hattı üzerinde 77+723. km.'de.

Yapım Tarihi: 1940.

Toplam Uzunluğu: 500 m.

Kemer Sayısı ve Açıklığı: 10; 10X50 m.

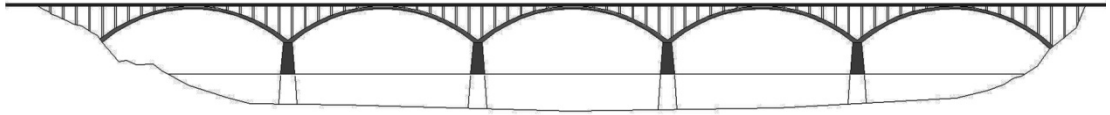
Kemer Oku: yaklaşık 30m.

Yapım Tekniği: Bastring sürekli Kemerli Betonarme Köprü.

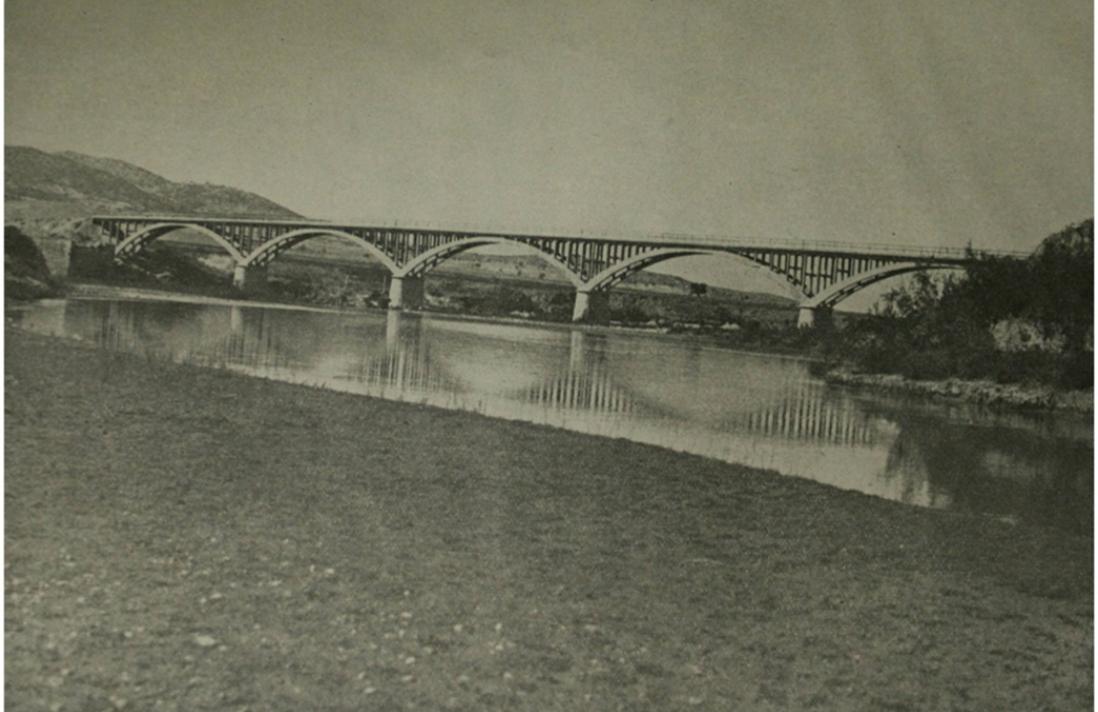
Mimari Ayrıntılar: Bastring sürekli kemerli betonarme köprünün kemer gergileri ve tabliyesi de betonarmedir. (EK B)

4.2.2 Karayolu Köprüleri

4.2.2.1 Akçay Köprüsü



Şekil 4.35 : Akçay Köprüsü, Şematik Görünüş.



Şekil 4.36 : Akçay Köprüsü (T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü Köprüler Bakım Şubesi Arşivleri).

Bulunduğu Yol: Nazilli Kemer Barajı yolu, Aydın.

Yapım Tarihi: 1928.

Toplam Uzunluğu: 199.00 m.

Ana Kısım: 165,00 m.

Yaklaşım Viyadükleri: 34,00 m.

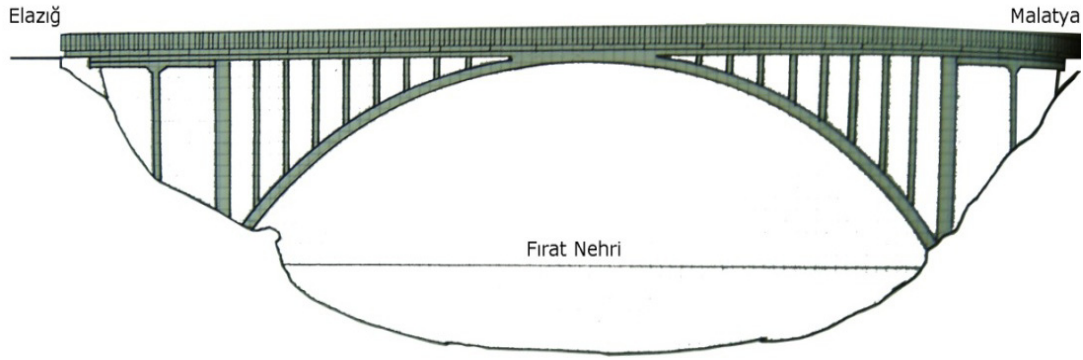
Kemer Sayısı ve Açıklığı: 5; 5X35.00 m.

Genişliğı: 0.60+3.90+0.60 m.

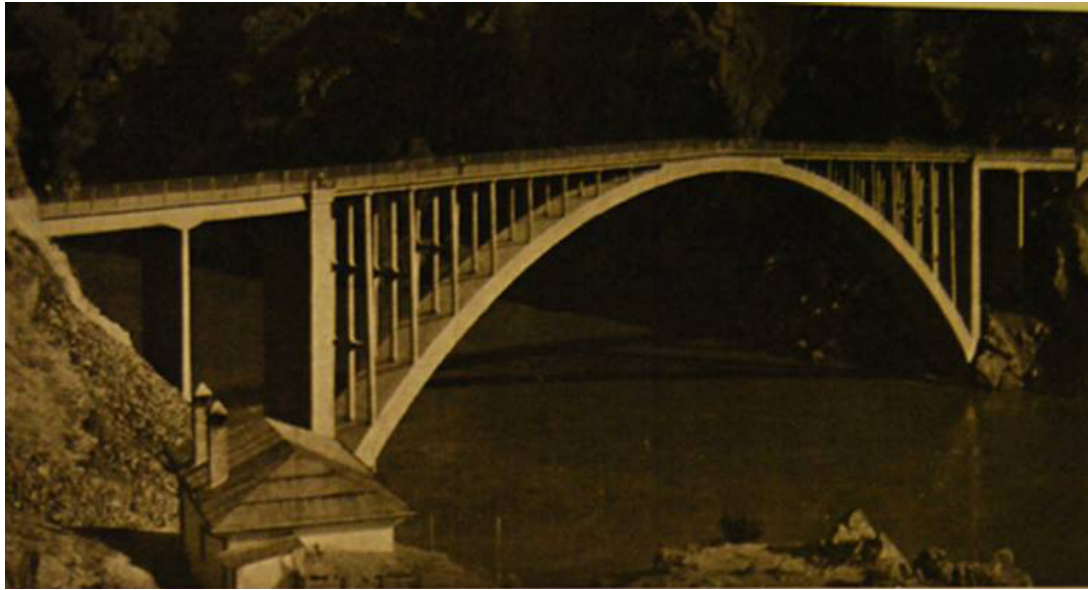
Yapım Tekniğı: Betonarme Sürekli kemerli köprü.

Mimari Ayrıntılar: Kemer gergileri ve tabliyesi de betonarmedir.

4.2.2.2 İsmetpaşa (Kömürhan) Köprüsü



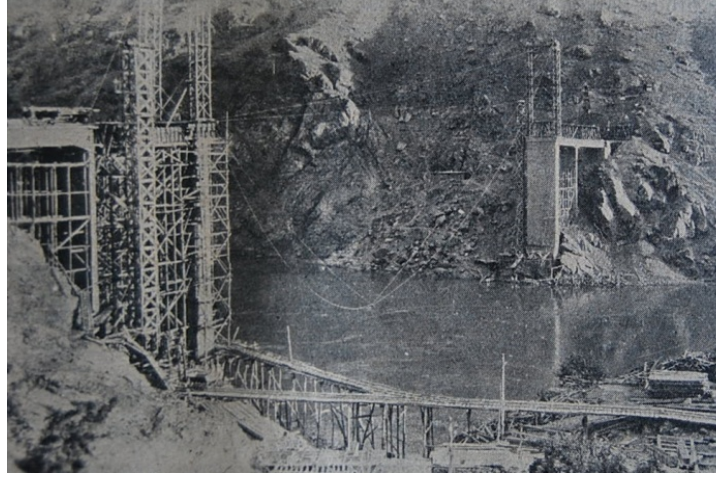
Şekil 4.37 : İsmetpaşa (Kömürhan) Köprüsü, Şematik Görünüş, (T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü Köprüler Bakım Şubesi Arşivleri).



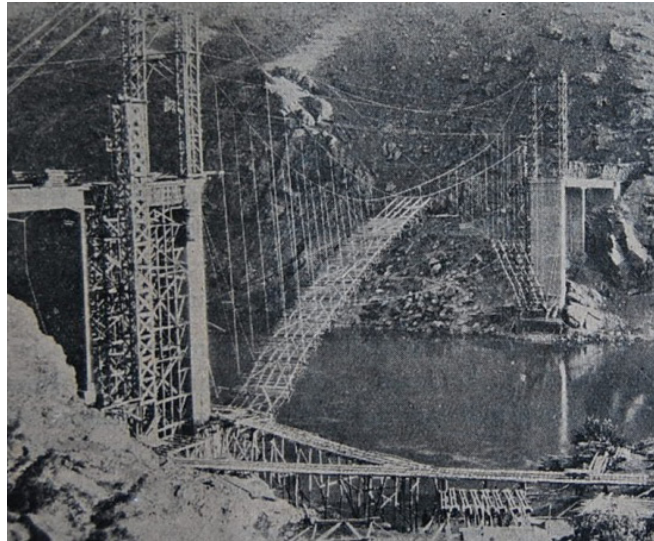
Şekil 4.38 : İsmet Paşa (Kömürhan) Köprüsü, Genel Görünüş (ANON., 1934).



Şekil 4.39(a) : İsmet Paşa (Kömürhan) Köprüsü, inşa halinde (T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü Köprüler Bakım Şubesi Arşivleri).



Şekil 5.39(b) : İsmetpaşa(Kömürhan) Köprüsü, İnşa Halinde, (ANON., 1931:672-673).



Şekil 4.39(c) : İsmetpaşa(Kömürhan) Köprüsü, İnşa Halinde, (ANON., 1931:672-673).

Bulunduğu Yolu: Malatya-Elazığ yolu, Fırat Nehri üzerinde.

Yapım Tarihi: 1932.

Toplam Uzunluğu: 112 m.

Ana Kısım: 109,60 m.

Yaklaşım Viyadükleri: 2.40 m.

Kemer Sayısı ve Açıklığı: 1; 109.60 m.

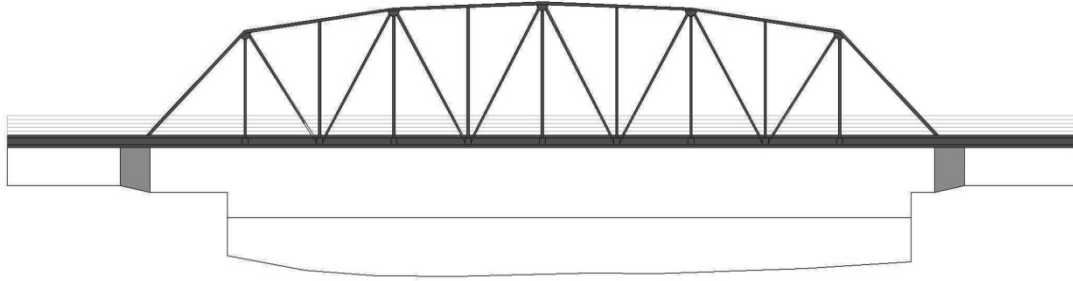
Kemer Oku: yaklaşık 55,00 m.

Genişliği: 0.80+4.80+0.80 m.

Yapım Tekniğı: Betonarme ankastre kemerli köprü.

Mimari Ayrıntılar: Kemer gergileri ve tabliyesi de betonarmedir. (EK E)

4.2.2.3 Manavgat Köprüsü



Şekil 4.40 : Manavgat Köprüsü, Şematik Görünüş.



Şekil 4.41 : Manavgat Köprüsü, Genel Görünüş, (T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü Köprüler Bakım Şubesi Arşivleri).

Bulunduğu Yol: Antalya-Manavgat Yolu (Manavgat ayı zerinde)

Yapım Tarihi: 1932

Toplam Uzunluğu: 84,00 m.

Ana Kısım: 60,00 m. eliş Kafes

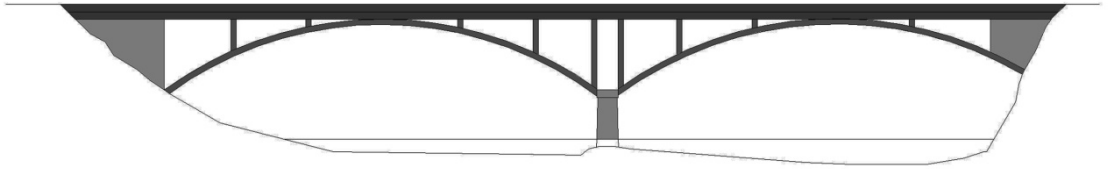
Yaklaşım Viyadükleri: 24, 00 m.

Genişliği: 0.65+4.80+0.65 m.

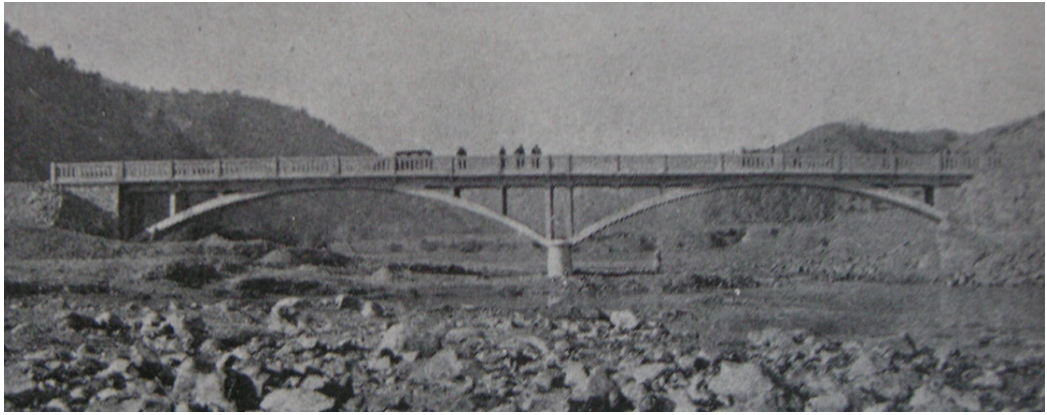
Yapım Tekniği: elik kafes kiriş

Mimari Ayrıntılar: elik kafes kirişli köprünün tabliyesi betonarmedir.

4.2.2.4 Fevzipaşa Köprüsü



şekil 4.42 : Fevzipaşa Köprüsü, şematik Görünüş.



şekil 4.43(a) : Fevzipaşa Köprüsü, Genel Görünüş (ANON., 1933:290).



şekil 4.43(b): Fevzipaşa Köprüsü, Genel Görünüş, (T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü Köprüler Bakım şubesi Arşivleri).

Bulunduğu Yol: Taşköprü-Sinop Yolu, Gkrmak zerinde.

Yapım Tarihi: 1933.

Toplam Uzunluğu: 54.70 m.

Ana Kısım: 54,00 m.

Yaklaşım Viyadükleri: 0,70 m.

Kemer Sayısı ve Aıklığu: 2; 2X27.00 m.

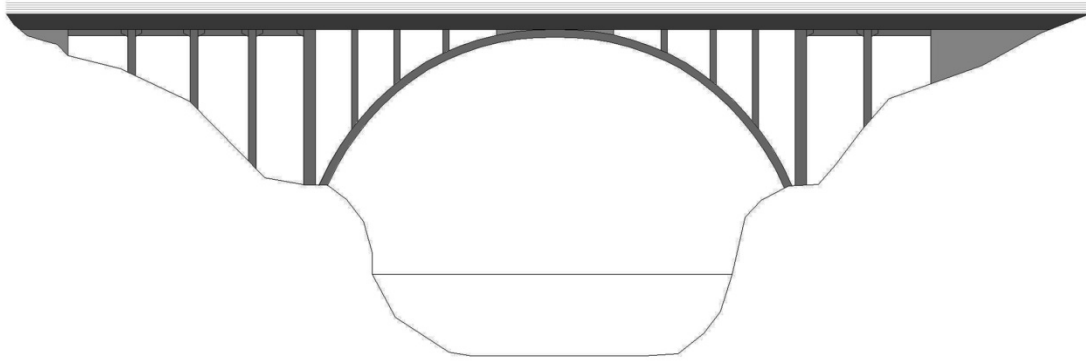
Kemer oku: Yaklaşık 5,00 m.

Genişliğu: 0.80+2.00+0.80 m.

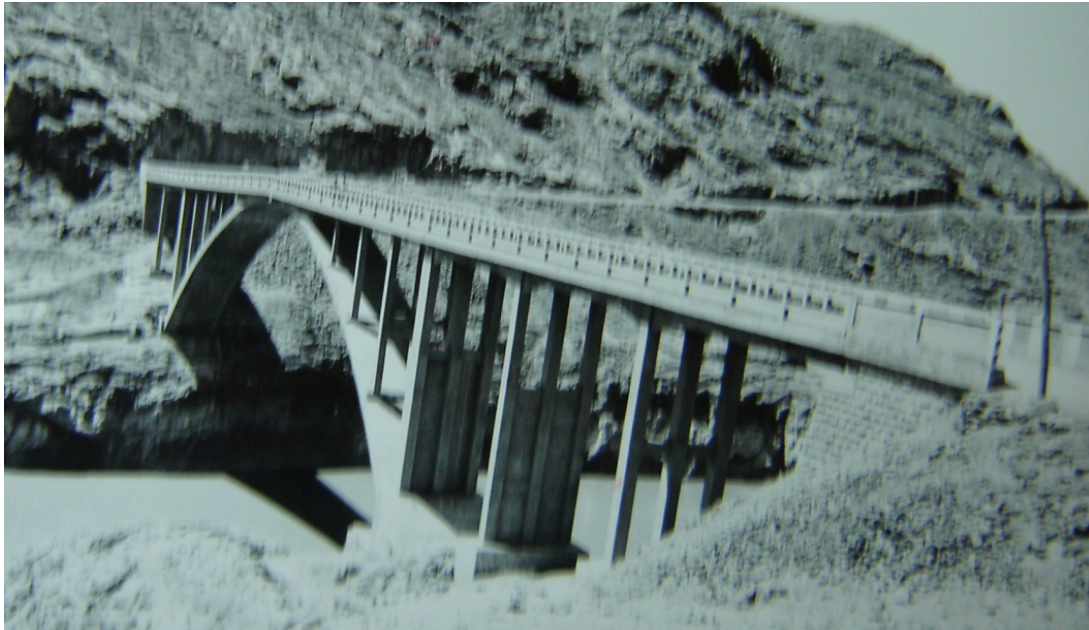
Yapım Tekniğu: Betonarme Ankastre Sürekli kemerli köprü.

Mimari Ayrıntılar: Köprünün tabliyesi betonarmedir.

4.2.2.5 Keban Köprüsü



şekil 4.44 : Keban Köprüsü, şematik Görünüş.



şekil 4.45(a) : Keban Köprüsü, Genel Görünüş, (T.C. Karayolları Genel Mdrlğu Köprüler Bakım şubesi Arşivleri).



Şekil 4.45(b) : Keban Köprüsü, Genel Görünüş, (ANON., 1944).

Bulunduğu Yol: Malatya-Elazığ yolu, Fırat Nehri üzerinde.

Yapım Tarihi: 1935.

Toplam Uzunluğu: 113.00 m.

Ana Kısım: 62,00 m.

Yaklaşım viyadükleri: 51,00 m.

Kemer Sayısı ve Açıklığı: 1; 1X62.00 m.

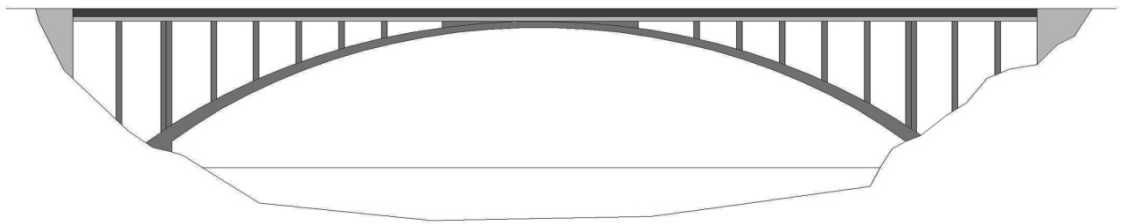
Kemer Oku: yaklaşık 30,00 m.

Genişliği: 0.40+3.70+0.40 m.

Yapım Tekniği: Betonarme ankastre kemerli köprü.

Mimari Ayrıntılar: Tabliyesi ve kemer gergileri de betonarmedir.

4.2.2.6 Pertek Köprüsü



Şekil 4.46 : Pertek Köprüsü, Şematik Görünüş.



Şekil 4.47(a) : Pertek Köprüsü, Genel Görünüş (ANON., 1944).



Şekil 4.47(b) : Pertek Köprüsü, Genel Görünüş, (T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü Köprüler Bakım Şubesi Arşivleri).

Bulunduğu Yol: Elazığ-Tunceli yolu.

Yapım Tarihi: 1939.

Toplam Uzunluğu: 132.90 m.

Ana Kısım: 106,25 m.

Yaklaşım Viyadükleri: 26,65 m.

Kemer Sayısı ve Açıklığı: 1; 1X106.25 m.

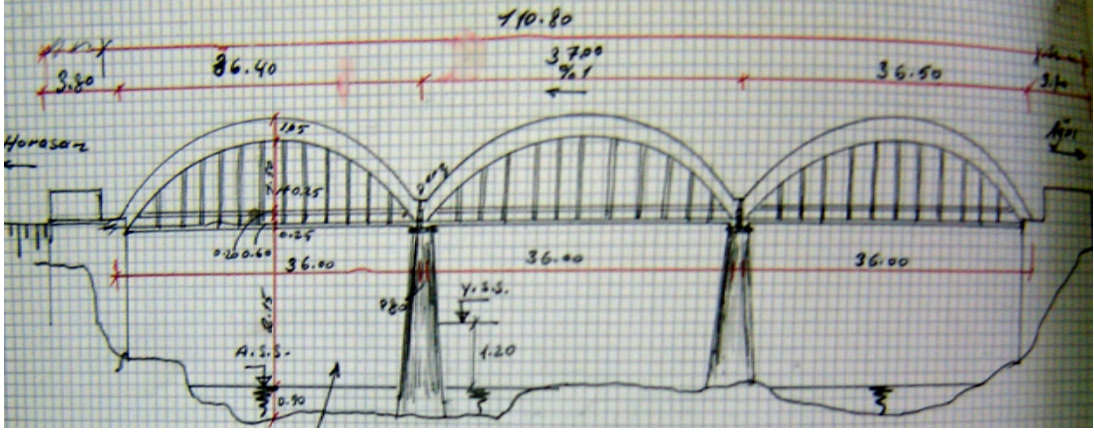
Kemer Oku: yaklaşık 18,00 m.

Genişliği: 0.55+4.75+0.55 m.

Yapım Tekniği: Betonarme ankastre kemerli köprü.

Mimari Ayrıntılar: Kemer gergileri ve tabliyesi de betonarmedir.

4.2.2.7 Horosan Köprüsü



Şekil 4.48 : Horosan Köprüsü, Şematik Görünüş, (T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü Köprüler Bakım Şubesi Arşivleri).



Şekil 4.49(a): Horosan Köprüsü, Genel Görünüş, (ANON., 1944).



Şekil 4.49(b) : Horosan Köprüsü, Genel Görünüş (T.C. Karayolları Genel , Müdürlüğü Köprüler Bakım Şubesi Arşivleri).



Şekil 4.49(c) : Horasan Köprüsü, Genel Görünüş (T. C. Karayolları Genel Müdürlüğü Köprüler Bakım Şubesi Arşivleri).

Bulunduğu Yol: Horasan-Ağrı yolu, Aras Nehri üzerinde.

Yapım Tarihi: 1940.

Toplam Uzunluğu: 110.80 m.

Ana Kısım: 108,00 m.

Yaklaşım Viyadükleri: 1,20 m.

Kemer Sayısı ve Açıklığı: 3; 3X36.00 m.

Genişliği: 0.50+4.50+0.50 m.

Yapım Tekniği: Betonarme ankastre ve bastring köprü.

Mimari Ayrıntılar: Kemer gergileri betonarme olan köprünün tabliyesi de betonarmedir.

5. SONUÇ

Erken Cumhuriyet döneminde kırsalın ifadesi bir modernlik durumu olarak değerlendirilmekte ve toplumsal değişim süreci içinde gelişen dinamikler ile söyleme eklenerek, kendine uygulama alanı yaratmaktadır. Akşit'e göre bu durumu "toplumsal değişim" konseptinin kuramsal çerçevesi içinde gelişen birbirinden farklı alt sistemler ile açıklamak gerekir. "Modernleşme ile birlikte iktisadi ve siyasi sistemler, insan ilişkilerindeki temellerinden yola çıkarak parayla, sermayeyle, resmileşmiş bürokratik kurallar ve iktidar mekanizmalarıyla işleyen, önce ulusal daha sonra da giderek küresel sistemler haline gelmişlerdir." Kırsalın dönüşümü ve/veya kalkınması öncelikle iktisadi bir gelişmenin sonucunda gerçekleşmektedir. Burada siyasi iradenin ortaya koyacağı ekonomik politikalar, kırsaldaki iktisadi kalkınmadan beslenen toplumsal gelişmeyi hayata geçirecek itici güçtür. Bununla birlikte kırsaldaki kurumsal ve örgütsel yapı ise, toplumsal kalkınmanın odaklandığı yerdir. Durumun eğitim sistemindeki yansımaları ile birlikte yayın kuruluşlarındaki ifadesi ve böylece kültürel ortamdaki izdüşümleri de belirleyici alt sistemleri oluşturur. Bu noktada toplumsal değişimi gerçekleştirecek olan aktörler de önemli ölçüde etki sahibidir. (AKŞİT, 2006:124) Erken cumhuriyet döneminin kırsal konusuna yaklaşımı da böyle bir dizge içinde gerçekleşmektedir.

1923-1950 yılları arasındaki çoğul etkinlik alanı içinde işaret edilen ve kendi dinamiklerinden doğan 1930-1945 yılları kırsalın modernite odaklı dönüşümünü açıklayan örneklerle doludur. Öncelikle bir *ulus olma* kurgusu üzerinden şekillen Anadolu teması, milli çıkarımların teorik zeminine oturan bir yan anlamlar ve gerçeklikler bütünü olarak yorumlanmaktadır. Bu ikili strüktürle temellenen düşünce kırsaldaki tüm yerleşimleri kapsayan bir eyleme dönüşmektedir. Başka bir deyişle, interaktif konumu ile "Anadolu" anlamsal niteliğinin yanında dönemin eylemsel izleğinde de başatlığını korur. Akşit'in yukarıda belirttiği gibi iktisadi gelişmelerin eşliğinde gerçekleşecek olan kırsalın kalkınması/dönüşümü, ekonomik gerekçelere yaslanmasının yanında erken cumhuriyet döneminin düşünce ortamından beslenen yaklaşımlarla da doğrudan ilişki kurar. İdeolojik vurgunun biçimleyici etkisi ulusçuluk söylemleri ile birlikte inşa eyleminin belirleyicileri haline gelir.

Bununla birlikte, köyler ve köylüler kültürel veriler olarak sanatsal ve kurumsal etkinliklere zemin oluşturmada önce, cumhuriyet devrimlerinin dönüştürücü ideallerine eklenmektedir. Cumhuriyetin öncü kadrosunun kırsalda kuracağı “inkılap kampları” ideoloji ile hareketi harmanlayacaktır. Köyü ve kenti birbirinden ayrı strüktürler olarak düşünen söylemciler, modernleşme amacı için iki farklı yöntem tarifi yapmaktadırlar. Kentler ile eşzamanlı gelişen kır, sınırları kentliler tarafından belirlenmiş bir seyirlik alan ve/veya modernleşme projesi için bir *tabula rasa* olarak dönüşmeye, değişmeye açılır.

1930’ların kurumsal yapısı ile birlikte doğan etkinlik alanı içinde Halkevleri kent ile kır arasındaki ilişkiyi kuracak bir *bağlaç* olarak tasarlanmaktadır. Anadolu’nun şehirlerinde ve büyük kasabalarında “yetişkin eğitimi” prensibi ile çalışan Halkevleri, kültürel ve sanatsal faaliyetler ile burada rejime karşı bir bağlılık ya da şuur uyandırmayı hedefler. Köyü, köy insanını ve yaşayışını kültürel bir öz olarak benimseyerek, bu kitleyi ilerlemeye dahil etme ve devlete karşı bir bilinç oluşturma çabası içinde hareket eder. Ancak bu noktada aydın-halk ilişkisi birbirini ötekileştirerek gelişen bir problematik haline dönüşmektedir. Bu süreç, bir bakıma, analiz süreci olarak işler. Aydın, Anadolu köyü ve köylüsünü analiz eder; kültürel, sosyal, ekonomik ve kuramsal çalışmaların temeline oturtur. Bu dönemde gelişen “analiz etme” ve ardından “değerlendirme” büyük bir ivme ile aydınlar arasında tüm Anadolu’ya yayılır.

Aydın-halk ilişkisi cumhuriyet öncesi dönemden itibaren başlayan bir gelişmedir, ancak cumhuriyet dönemindeki Anadolu’yu hedef alan faaliyet ile bu konuda bir karşılaşma alanı yaratılmaktadır. Nostaljik ve romantik açılımlar ile şekillenen genel yaklaşım, Tanyeli’nin ifadesiyle “aydınların kırsal alana karşı görevlerini yapmadığı saplantısıyla ilgili bir suçluluk kompleksi” (TANYELİ, 1998:104) gibi psikolojik bir durum oluşturmaktadır. Bunun en önemli tetikleyicisi 1932 yılında yayınlanan Yakup Kadri Karaosmanoğlu’nun *Yaban*’ıdır. *Kadrocu*^{iv} kimliği ile tanınan Karaosmanoğlu aydınların dikkatlerini Anadolu kırsalına çekmek ve toplumsal kalkınmayı bu noktadan başlatmak için bir çağrı yapmaktadır. “Gerçekten eski Hitit harabesine benzeyen bu köyde, insanların, toprak altından

^{iv} Bknz. **Bölüm 2.2.2**

henüz çıkarılmış kırık dökük heykellerden farkı ne?” (KARAOSMANOĞLU, 1945:27) diye sorarken çağın yüzyıllarca gerisinde kalmış, zamansızlık içinde kaybolmuş bir kitleden söz etmektedir. Yazarın Anadolu köyü ve köylüsü için kullandığı benzetmeler, uyarıcı niteliktedir. Böyle bir kültürel birikim içinde yaşayıp giden halkın bilinçlendirilmesinde esas sorumluluğu aydınlar yüklemektedir.

Öte yandan “Anadolu” üzerinde gerçekleşen arkeoloji, antropoloji, etnografya çalışmaları 1930’ların başında tarih ve dil tezleri ile birlikte yeni bir kuramsal ortam yaratmaktadır. Ulusçuluk fikirleri ve dönemin hakim ideolojisi ile şekillenen yaklaşımlar sonucunda ortaya atılan görüşlerin bilimsel olarak desteklenmesinin gerekliliği ile başka bir inşa zemini oluşmaktadır: Mustafa Kemal Atatürk “Türkiye Cumhuriyeti’ni kuran Türkiye halkına Türk milleti denir” derken, tarihsel köklerin aranacağı coğrafyayı da işaret etmektedir. Etnik ayrışmacılık üzerinden şekillenmeyen, daha çok halk tarifi üzerinden gelişen çoklu kültür ve tarih tanımına yol açan bu yaklaşımın teorik bir zemine oturtulması önem taşımaktadır. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren devlet tarafından teşvik edilen arkeolojik kazılar, köken sorgusuna Anadolu’da aranan yanıtlar olarak ifade bulmaktadır. Bununla birlikte Türk Tarih Kurumu ve Türk Dil Kurumu çalışmaları ile Orta Asya’dan ve Anadolu’dan^v Batı dünyasına yayılan bir medeniyet tarifi yapılmaktadır. Böylece Anadolu halkı büyük bir medeniyetin doğal mirasçıları olarak görülmekte ve bu topraklar üzerindeki varlıkları meşrulaştırılmış olmaktadır.

Bu gelişmeler ile belirlenen dönemin özellikleri mimari ekseninde önemli yansımalar yaratmıştır. Anadolu halkının mitolojik geçmişi, kültürel birikimi yüceltilirken, kırsaldaki olumsuz yaşam koşulları da sorgulanmaktadır. Buradan hareketle, mimarların, mühendislerin, aydınların, kısacası cumhuriyetin inşacı kadrosunun girişimi ile kırsalda fiziksel boyutlardaki dönüştürme hareketi düşünsel gelişmelerle eş zamanlı olarak başlar. Kentlerdeki mimari değişimden farklı şekilde yürüyen kırsaldaki mimari edim direkt müdahalelerin yanında tasarıları da içermektedir. Örnek köy projeleri, ideal köy planlamaları ile birlikte köylüye modern standartlarda konut ve okul yapımı çalışmalarının yoğunlaştığı konulardır. Bu çerçevede

^v Orta Asya’da kurulan Türk medeniyetleri ile Anadolu’da kurulan medeniyetlerin benzer özellikleri üzerinden gelişen bu yaklaşım, Orta Asya’dan göç ediş olgusu ile birleştirilerek Anadolu’ya yerleşme sürecini ifade eder. Bu süreç çok uzun zaman önce tamamlanmış olduğundan Anadolu medeniyetlerinin Türkleşmesi’nin kaçınılmaz olduğu öne sürülmektedir. Bknz. **Bölüm 2.2.3.2** ve **Bölüm 2.2.3.3**

içerisinde temellenen örnekler millilik/yerellik teması ile modernlik teması arasında gidip gelmektedir.

Çalışmada örneklenen “numune köyler” ve “ideal köy projeleri” modernist bir tavır ile kurgulanmaktadır. Uydu-kent konsepti içinde gelişen köy tasarıları kentin dışında kendi kendine yetecek bir sistem içinde düşünülmüştür. Geometrik diagramlar üzerinden gelişen plan şemaları içerisine serpiştirilen modern etkinlik alanları ile köylünün yaşayışı değişecektir. Köy evleri de köylünün yaşadığı yer olarak ayrı bir tipolojik çalışma gerektirmektedir. Bu noktada yaşayış unsuru ile şekillenmeye başlayan mimari düşünceler “numune köyler”i ve ideal köy şemalarını, başka bir deyişle, kırsaldaki “modern” mekanları sorgulamaya başlamaktadır. Kırı tamamen modernist bir tavır içinde mimari nitelikler üzerinden dönüştürme isteği ve kırım kültürel niteliklerinden beslenen özgünlüğünü koruyarak, yerel temalara dayanan bir mimari yaklaşım üzerinden geliştirilmesinden oluşan iki hakim görüş, bu noktada çarpışmaktadır. İlk görüş daha romantik bir çerçevede anlam bulurken ikincisi kırsal mimarisinin kolonizasyon çalışmaları üzerinden evrilmesini öngörmektedir. Bozdoğan’a göre her ikisi de “ aktif failler olan aydın reformcuların, aydınlanmanın pasif alımlayıcıları olan geri kalmış sessiz köylü nüfusuna yaptıkları zorunlu bir müdahale” olarak tasvir edilmektedir. (BOZDOĞAN, 2002:121)

1930’lar boyunca süren köylünün “pasif alımlayıcı”lığı 1940’lara gelindiğinde erimeye başlar. 1930’ların ortalarından itibaren gelişen kırsaldaki eğitim programlarının başarıya ulaşması ile birlikte yeni bir eylem alanı oluşmaktadır. 1941 yılında resmen kurulan Köy Enstitüleri içsel bir dönüşümü hedefleyen teorinin uygulama yeri olarak okunmaktadır. Eğitim sistemi üzerinden kurgulanan bir değişim prorgamı köylünün ve köy çocuğunun kültürel, sosyal ve ekonomik bağlamlarda gelişerek kendini ifade edebilen bireyler olarak topluma katılmasını hedeflemektedir. Bu çerçevede gelişen strüktür, Karaömerlioğlu’nun ifadesiyle, “yaparak öğrenme” sürecine dönüşmektedir. (KARAÖMERLİOĞLU, 2006:93) “Tarla, atöyle, mutfak, laboratuvarlarla” donatılacak olan köy okulları öğrencinin becerilerini geliştirecek ve sistemli biçimde “iş yapma”yı öğretecektir. Köy çocuğu bu okullarda aldığı uygulamalı eğitimin yanında bilimsel eğitim ile yüksek okullara da gidebilecektir. Öğretmen adayları köylerden alınacak, teorik ve pratik olarak bütün üretim biçimlerine hakim nitelikte yetiştirilecek ve bu yönleriyle hem çocuklara hem de büyüklere rehberlik edeceklerdir. (SEMERCI, 1997:25)

Bu sistem içinde, Köy Enstitüleri hareketi kırsaldaki fiziksel inşa faaliyetlerine açılan ve enstitü yapıları ile buradaki görüntüyü değiştiren mimari ifade yaratmıştır. Bu yapılar, eğitim kurumu olmanın belirlediği yapısal özelliklerden doğan mimari dilin yanında, köyün niteliklerinden, fiziksel ve sosyal özelliklerinden beslenen bir etkinliğin ürünleri olmuşlardır. Anadolu'nun birçok yerinde yapılacak olan enstitü yapılarının 1940 yılında açılan mimari proje yarışması ile belirleniyor oluşu, etkinliğin mimarlık nosyonları üzerinden de biçimlenişini göstermesi açısından önem taşır. Bu yapılar bölgesel bir anlayış içinde gelişen tasarım ürünleri olarak kırsal içinde sürdürülebilir niteliklerle donatılmıştır. Köy halkı tarafından inşa edilecek yapılarda seri ve kolay üretim biçimleri seçilmiştir. Köy okulları, laboratuvarlar, ihtiyaca göre inşa edilen diğer yapılar, enstitülü öğrenciler tarafından yapılmaktadır. Böylece öğrenciler inşa tekniklerini de öğrenmekte ve bu şekilde mimari üzerinden gelişen başka bir interaktif alan doğmaktadır.

1945 yılında dönüşmeye başlayan siyasi ortamın etkisiyle enstitülerin hareket yönü de değişmektedir. 1946 yılında kurumun öncü isimlerinden Hasan Ali Yücel ve İsmail Hakkı Tonguç'ın görevi bırakmaları ile kapatma sürecini hazırlayan gelişmeler başlar. Resmi olarak 1954 yılına kadar varlıklarını sürdüren enstitüler kırsalda, karşılıklı gelişen bir eğitim sürecini ve bu yolla gerçekleşecek tabandan gelen bir dönüşümü işaret etmektedir. Öncesindeki girişimlerden çok farklı olarak, köy insanına yaşadığı yerde kendini ve yapabileceklerini keşfetme ve ilerleme fırsatı verilmiştir. 1930'ların romantik gözlüklerle okunan kırsal, kendi niteliklerinden doğan bir ivme ile dönüşmeye başlamaktadır. Erken cumhuriyet döneminde, toplumsal anlamda gerçekten radikal bir hareket olan Köy Enstitüleri etkinliği, teoride ve uygulamada başarılı olmuş en önemli girişim olarak değerlendirilmektedir.

1930-1945 yılları arasında gelişen düşünsel etkilerden doğan faaliyetler arasında, cumhuriyetin mühendislik girişimleri olarak okunan, demiryolları ve köprüler de kırsaldaki değişmeyi, gelişmeyi, ilerlemeyi tetikleyen unsurlar olarak görülmektedir. Demiryollarının gelişimi, cumhuriyet dönemi öncesinde farklı bir eksende ilerlerken cumhuriyet döneminde devletçi ekonomi politikaları ile birlikte ulusal bir hal almaktadır. Çevresel ve içsel ekonomik nedenler ile şekillenen “yol” politikası 1930'larda devletçi halkçı söylemin desteklediği bir etkinlik alanı doğurmaktadır. Bununla birlikte, düşünce ortamının yarattığı atmosfer içinde beliren 1930'ların ilerleme tezahürü de bu etkinlik alanına yön vermektedir. Batı'dan

örneklenen bilim/teknoloji ve milli kültürün sentezinden oluşan medeniyet kurgusu ile başat noktaya taşınan Anadolu'nun bu ekseninde dönüşü “yeni” olanı işaret etmekte, inşa eyleminin yarattığı değişim ortaya çıkan görüntülerle okunur hale gelmektedir.

Öncelikle Kurtuluş Savaşı yıllarından hemen sonra başlayan demiryolları çalışmalarının ilk amacı Anadolu'nun birçok yerine ulaşım sağlanması olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren kurulan sanayi kuruluşları 1930'larda devlet hamleleri ile çoğalırken demiryolları bu gelişimin önemli bir ayağı olarak değerlendirilmiştir. Demiryollarının yanında karayollarının da gelişimi ekonomik kalkınma girişimlerinin ulaşım koşulları ile de desteklenmesi amacıyla gerçekleşmektedir. Bu sebeple, demiryolu faaliyetinin yanında yol-köprü inşasında özellikle 1930'larda, ilerleme programında önemli ölçüde yer verilmektedir. Hareket ağının ulusal amaçlarla şekillenmesi, ekonomik gerekçelerinin yanında metaforik anlamlar da taşımaktadır. Hızla inşa edilen demiryolları, istasyon yapıları ve köprüler Anadolu peyzajı içine sızan teknolojik ürünler olarak tarif edilmekte, bu yönüyle değişimdeki itici gücü vurgulanmaktadır. Dönemin birçok yayınında konu edilen yeni demiryolu yapımları, anadolu kasabalarında inşa edilen istasyon yapıları ve köprüler, adeta bir monument alanına dokunan modern müdahaleler olarak görülmektedir. Bir taraftan teknoloji örnekleri olarak ifade edilen bu yapılar, diğer taraftan da kırsal peyzajı içinde estetik bir obje olarak okunmaktadır. Anadolu'nun el değmemiş saf doğası, köyleri, eski kasabaları ile modernlik üzerinden tamamlanan bir kompozisyon oluşturulmaktadır. Köye ilk trenin gelmesi ya da kırık dökük bir köprünün yerini modern estetikte betonarme bir köprünün alması kırsaldaki değişimi başlatacak ilk ve en etkili müdahaleler olarak da anlam bulmaktadır. Teknoloji ve nostaljiden oluşan bu kolajın “Türk mühendisler” tarafından gerçekleştiriliyor olması da ayrıca önem taşımaktadır.

Erken cumhuriyet dönemi içinde 1930-1945 yılları arasında kalan devrede, kırsalın değişimi düşünsel ve fiziksel boyutlarıyla birlikte, idealize edilmiş söylemin yansımaları şeklinde gerçekleşmektedir. Akşit'in sistemler tanımında olduğu gibi, asıl olan kırsalın ekonomi odaklı dönüşümü iken, büyük bir çeşitlilik içinde dağılan farklı etkinlik alanları yaratılmıştır. Kırsal, bu etkinlik alanları ile tarif edilirken, kentten biçimsel olarak ayrılan, farklı bir sosyal ve ekonomik strüktür olarak algılanmıştır. Bu bağlamda, hamleler kırsal kente değmeden, içiçe geçmeden

gerçekleşecek gelişimini amaçlayan bir hal almıştır. Bir taraftan da idealize edilen bu dokunun kültürel “öz” olarak işaret ediliyor oluşu çok değişkenli bir ortamı ifade etmektedir. Farklı bakış açılarının çarpışmasından doğan bir uygulama olarak kırsalın inşası, imgesel köprüler, demiryolları ve devletin kırsaldaki görüntüsü olan istasyon binaları, modern hayatın unsurları ile şekillenen ideal köyler, kırsala ideoloji perspektifinden bakan sanatçıların lirik kompozisyonları ile gerçekleşmektedir. Cumhuriyet ideolojisinin mekanların morfolojisinde bıraktığı iz, ya da kırsala dokunuşlar modernleşme itkisinin ikili yansımasını içermektedir. Bu yansımada görünen, Anadolu’nun hem seyirlik bir resim, hem de üzerine modernliğin resmedileceği bir tuval olarak algılanışı olmuştur.

KAYNAKLAR

- Abdullah Ziya**, 1933(a). Köy Mimarisi, *Ülkü*, Ağustos, sayı 5, s.370-374.
- Abdullah Ziya**, 1933(b). Köy Mimarisi, *Ülkü*, Ağustos, sayı 7, s.37-41.
- Abdullah Ziya**, 1935. Köy Evleri Proje ve Yapıları için Toplu Rapor, *Arkitekt*, s.203-204.
- Afet İnan**, 1933. *Devletçilik İlkesi ve Birinci Sanayi Planı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Ahmed Adnan**, 1936. *Türk Halk Musikisinde Pentatonism*, Nümune Matbaası, İstanbul.
- Akçura, Y.**, 1981. *Yeni Türk Devletinin Öncüleri; 1928 Yılı Yazıları*, Kültür Bakanlığı, Ankara.
- Aksoy B.**, 1991. Çevirenin Önsözü, *Küçük Asya'dan Türk Halk Musikisi*, Çev. Bülent Aksoy, Pan Yayıncılık, 16, İstanbul, s.7-12.
- Aksoy, Ö. A.**, 1986. Derleme ve Tarama Kolu Çalışmaları (1932-1972), *Atatürk'ün Türk Dil Kurumu ve Sonrası*, Bilgi Yayınevi, İstanbul, s. 7-26.
- Akşit, B.**, 2006. Köy, Kırsal Kalkınma ve Kırsal Hanehalkı/Aile Araştırmaları: 1923-2002 Yılları Arası Eleştirel Bir Yazın Taraması, *Değişen Mekan Mekansal Süreçlere İlişkin Tartışma ve Araştırmalara Toplu Bakış: 1923-2003*, Der. Ayda Eraydın, Dost Kitabevi, Ankara, s.123-163.
- Arif, B.**, 1933. Ankara'nın İmarı, *Mimar*, Sayı 1-2, s.48-49.
- Arif Hikmet**, 1933. Köy Evi, *Mimar*, Sayı 11, s.357.
- Anon.**, 1931. İsmetpaşa(Kömürhan) Köprüsü, *Demiryollar Mecmuası*, Sayı 81, İkinci Teşrin, s.672-673.
- Anon.**, 1931. Hüyük İstasyonu, *Demiryollar Mecmuası*, Sayı 82, Birinci Kanun, s.744.
- Anon.**, 1931. Dada İstasyonu, *Demiryollar Mecmuası*, Sayı 83, İkinci Kanun, s.823.
- Anon.**, 1932. Fırat Köprüsü, *Demiryollar Mecmuası*, Sayı 94, Birinci Kanun, s.570.
- Anon.**, 1932. Ümmilikle Mücadele için Köy Kampları, Harf İnkılabı, *Kadro*, Sayı 1, s.42-43.
- Anon.**, 1933. Fevzipaşa Köprüsü, *Mimar*, Sayı 10, s. 290.

- Anon.,** 1934. Fırat Köprüsü, *Demiryollar Mecmuası*, Sayı **109-110**, Mart-Nisan, s.33.
- Anon.,** 1934. Fırat Köprüsü, *Demiryollar Mecmuası*, Sayı **115**, s.413.
- Anon.,** 1934. İsmet Paşa (Kömürhan) Köprüsü, *La Turquie Kemaliste*, no. **3**.
- Anon.,** 1935. Ankara Sergi Evi, *Arkitekt*, Sayı **4**, s.9
- Anon.,** 1935. Bayındırlık İşleri Dergisi, İkinci Teşrin, s. 9-10.
- Anon.,** 1936. Anadolu Köylerinde Kalkınma Hareketleri: Okullar, *Ülkü*, Birinci Teşrin, Sayı **44**, s.125-132.
- Anon.,** 1936. Büyük Köprüler, *T.C. Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Sayı 4, Eylül, s. 80-83.
- Anon.,** 1937. Çumra İstasyonu, *Demiryollar Dergisi*, Sayı **149**, Temmuz, , s.150.
- Anon.,** 1937. Tecer İstasyonu, *Demiryollar Dergisi*, Sayı **149**, Temmuz, s. 156.
- Anon.,** 1937. Eskiköy İstasyonu, *Demiryollar Dergisi* Sayı **149**, Temmuz, s.157.
- Anon.,** 1937. Çatalağzı İstasyonu, *Demiryollar Dergisi*, Sayı **153**, İkinci Teşrin, s.360.
- Anon.,** 1937. *Halk Müziği Hakkında Bela Bartok'un (3) Konferansı*, Ankara Halkevi Neşriyatı, Ar Şubesi, **8**, Recep Ulusoglu Basımevi, Ankara.
- Anon.,** 1937. Karagöl İstasyonu, *Demiryollar Dergisi*, Sayı **153**, İkinci Teşrin, s.369.
- Anon.,** 1938. Yahşayan İstasyonu, *Demiryollar Dergisi*, Sayı **164-165**, Birinci Teşrin, s.928.
- Anon.,** 1938. Çaycuma İstasyonu, *Demiryollar Dergisi*, Sayı **164-165**, Birinci Teşrin, s.947.
- Anon.,** 1938. Çetinkaya İstasyonu, *Ankara-Erzurum Demiryolunun Sivas-Erzincan Kısımının İşletmeye Açılma Hatıralarından*, T.C. Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Dairesi, Son Teşrin, Nafia Vekaleti Tercüme ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara.
- Anon.,** 1938. Divriği İstasyonu, *Ankara-Erzurum Demiryolunun Sivas-Erzincan Kısımının İşletmeye Açılma Hatıralarından*, Nafia Vekaleti, Son Teşrin, Nafia Vekaleti Tercüme ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara.
- Anon.,** 1938. Kemah İstasyonu, *Ankara-Erzurum Demiryolunun Sivas-Erzincan Kısımının İşletmeye Açılma Hatıralarından*, T.C. Nafia Vekaleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Dairesi, Son Teşrin, Nafia Vekaleti Tercüme ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara.

- Anon.,** 1939. Demiryollar İnşaatı, *T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi (İdari Kısım)*, Sayı 5, Birinci Teşrin, Nafia Vekaleti Neşriyat Müdürlüğü.
- Anon.,** 1939. Şoseler, *T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi (İdari Kısım)*, Sayı 5, Birinci Teşrin, Nafia Vekaleti Neşriyat Müdürlüğü.
- Anon.,** 1939. Cumhuriyet Halk Partisi Resim Sergisi, *Arkitekt*, sayı 5-6, s.128-134.
- Anon.,** 1940. Köy Evi Tipi, Behçet Ünsal, *Arkitekt*, sayı 1-2, s.15-17.
- Anon.,** 1941. Köy Okulları Proje Müsabakası, *Arkitekt*, sayı 1-2, s.12-23.
- Anon.,** 1941. Köy Enstitülerinin Bulundukları Yerlerle Bölgelerine Giren Vilayetleri Gösteren Harita, *Köy Enstitüleri*, Sayı 1, Maarif Matbaası, İstanbul.
- Anon.,** 1944. Batman Köprüsü, *Nafia Sergisi Kataloğu*, T.C. Nafia Vekaleti Neşriyatı, Seri 5, Sayı 13, Ankara.
- Anon.,** 1944. Horasan Köprüsü, *Nafia Sergisi Kataloğu*, T.C. Nafia Vekaleti Neşriyatı, Seri 5, Sayı 13, Ankara.
- Anon.,** 1944. Karasu Köprüsü, *Nafia Sergisi Kataloğu*, T.C. Nafia Vekaleti Neşriyatı, Seri 5, Sayı 13, Ankara.
- Anon.,** 1944. Keban Köprüsü, *Nafia Sergisi Kataloğu*, T.C. Nafia Vekaleti Neşriyatı, Seri 5, Sayı 13, Ankara.
- Anon.,** 1944. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, Alsancak Demiryollar Matbaası, İzmir.
- Anon.,** 1944. Pertek Köprüsü, *Nafia Sergisi Kataloğu*, T.C. Nafia Vekaleti Neşriyatı, Seri 5, Sayı 13, Ankara.
- Anon.,** 1944. Soğanlısuyu Köprüsü, *Nafia Sergisi Kataloğu*, T.C. Nafia Vekaleti Neşriyatı, Seri 5, Sayı 13, Ankara.
- Anon.,** 1944. Suçatı Köprüsü, *Nafia Sergisi Kataloğu*, T.C. Nafia Vekaleti Neşriyatı, Seri 5, Sayı 13, Ankara.
- Anon.** 2007. Anılarla Karayolları Tarihi, TCK, Ankara.
- Aslanoğlu, İ.,** 1980. *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı*, O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Basım İşliği, Ankara.
- Aybars, E.,** 1984. *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I*, Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir.
- Aydın, M.,** 1997. Köy Enstitüleri Sisteminde Örgütlenme, *Köy Enstitüleri, Amaçlar-İlkeler-Uygulamalar*, Köy Enstitüleri ve Çağdaş Eğitim Vakfı Yayınları, Ankara, s.28-36.
- Aytemur, N.,** 2007. The Populism of the Village Institutes: A Contradictory Expression of Kemalist Populism, The Graduate School Of Social

Sciences of Middle East Technical University, In Partial Fullfillment of the Requirements for the Degree of Doctor of Philosophy in the Department of Political Science and Public Administration, Ankara.

- Baltacıoğlu, İ.H.**, 1994(a). Millet Nedir?, *Türk'e Doğru*, Atatürk Kültür, Dil, Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Kültür Merkezi Yayınları, Ankara.
- Baltacıoğlu, İ.H.**, 1994(b). Milleti Anla!, *Türk'e Doğru*, Atatürk Kültür, Dil, Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Kültür Merkezi Yayınları, Ankara.
- Baltacıoğlu, İ.H.**, 1994(c). Problemler, *Türk'e Doğru*, Atatürk Kültür, Dil, Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Kültür Merkezi Yayınları, Ankara.
- Baltacıoğlu, İ.H.**, 1994(d). Edebiyatta Türk'e Doğru, *Türk'e Doğru*, Atatürk Kültür, Dil, Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Kültür Merkezi Yayınları, Ankara.
- Banguoğlu, T.**, 1965. *Halk Sanatı Üzerine*, Türk Anadolu Halk Türküleri, Halkevleri Genel Merkezi Yayınları, 2, Ankara.
- Bartok, B.**, 1937. İkinci Konferans, *Halk Müziği Hakkında Bela Bartok'un (3) Konferansı*, Ankara Halkevi Neşriyatı, Ar Şubesi, 8, Recep Ulusoglu Basimevi, Ankara.
- Batur, A.**, 1984(a). Ankara'nın Başkent Oluşu ve Kentsel Oluşu, *Cumhuriyet Döneminde Türk Mimarlığı*, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Batur, A.**, 1984(b). To Be Modern: Search for a Republican Architecture, *Modern Turkish Architecture*, Ed. Renata Holod, Ahmet Evin, University of Pennsylvania Press, USA.
- Batur, A.**, 2005. *A Concise History: Architecture in Turkey During the 20th Century*, Chamber of Architects of Turkey, İstanbul.
- Batur, A.**, 2008. 20. Yüzyıl Türkiye Mimarlığı, Ders Notları, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Tarihi Yüksek Lisans Programı, Bahar Yarıyılı, İstanbul.
- Baydar Nalbantoğlu, G.**, 1993. Between Civilization and Culture: Appropriation of Traditional Dwelling Forms in Early Republican Turkey, *Journal of Architectural Education*, Vol. 47, No. 2, s.66-74.
- Baydar Nalbantoğlu, G.**, 2005. Sessiz Direnişler yada Türkiye ile Mimari Yüzleşmeler, *Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik*, Ed. Sibel Bozdoğan - Reşat Kasaba, Çev. Nurettin Elhüseyni, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Bayrak, M.**, 2000. *Köy Enstitüleri ve Köy Edebiyatı*, Öz-ge Yayınları, 26, Ankara.
- Baysal, E.** 2006. Erken Cumhuriyet Döneminde Köy Mekanına Bakış ve Köy Enstitülerinde Mekansal Deneyimler, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Bölümü, Ankara.

- Bektaş, C.**, 2010. Cumhuriyetimizin Mimarlığı, Köy Enstitülerinin Mimarlığı, “*Aramızdan Ayrılışının 50. Yıldönümünde İsmail Hakkı Tonguç ve Okul Öncesinden Yüksek Öğretime Eğitim Sorunları, Çözüm Önerileri*” Sempozyum Bildirileri 20-22 Mayıs 2010, İzmir, Yeni Kuşak Köy Enstitülüler Derneği Yayınları, İzmir, s.503-513.
- Berkes, N.**, 2002. *Türkiye’de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Bilgin, İ.**, 1998. Modernleşmenin ve Toplumsal Hareketliliğin Yörüngesinde Cumhuriyetin İmarı, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Bilsel, S.M.C.**, 2007. “Our Anatolia”: Organicism and the Making of Humanist Culture in Turkey, *Muqarnas*, Volume **24**, Great Britain, s. 223-245.
- Bozdoğan, S.**, 2002. *Modernizm ve Ulusun İnşası: Erken Cumhuriyet Türkiye’sinde Mimari Kültür*, Çev. Tuncay Birkan, Metis Yayınları, İstanbul.
- Bozdoğan, S.**, 2009. Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı, Ders Notları, İstanbul Bilgi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimari Tasarım Yüksek Lisans Programı, Bahar Yarıyılı, İstanbul.
- Caferoğlu, A.** 1940. Anadolu Dialektolojisi Üzerine Malzeme I Balıkesir, Manisa, Afyonkarahisar, Isparta, Aydın, İzmir, Burdur, Antalya, Muğla, Denizli, Kütahya Vilayetleri Ağızları, *Edebiyat Fakültesi Dil Seminerleri*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, **105**, İstanbul.
- Cengizkan, A.**, 2002. *Modernin Saati, 20. Yüzyılda Modernleşme ve Demokratikleşme Pratiğinde Mimarlar, Kamusal Mekan ve Konut Mimarlığı*, Mimarlar Derneği, Boyut Yayın Grubu, İstanbul.
- Cengizkan, A.**, 2004. Cumhuriyet Döneminde Kırsal Yerleşim Sorunları: Ahi Mes’ud Numune Köyü, *Arredomento Mimarlık*, Sayı **06**, s.110-119.
- Coşkun, V.**, 2009. *Ulus-Devletin Dönüşümü ve Meşruluk Sorunu*, Liberte Yayınları, Ankara.
- Cuda, M.**, 1939. Ressamlar Taze Bir Gayretle Çalışıyorlar, *Arkitekt*, sayı **5-6**, s.135.
- Cumhuriyet**, 1938. Resimli Almanak 1938, İstanbul Cumhuriyet Matbaası, İstanbul.
- Cumhuriyet Dönemi Türk Resim Sanatından Örnekler**, 2003. Sergi Katalogu, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Banknot Matbaası Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Cumhuriyet Halk Partisi’nin Resim Sergisi**, 1942. 1938-1939-1940-1941 Yıllarında C.H.P. Tarafından Yurt İçinde Gezdirilen Ressamların Eserleri, Sergievi, Ankara.
- Çeçen, A.**, 1990. *Atatürk’ün Kültür Kurumu: Halkevleri*, Gündoğan Yayınları, Ankara.

- Çetin, S.**, 2003. Erken Cumhuriyet Döneminde Köyün Modernizasyonu, Örnek Köyler Üzerinden Okuma, *Arredomento Mimarlık*, Sayı **06**, s.99-105.
- Çetin, T.**, 1999. Cumhuriyet Döneminde Köycülük Politikaları: Köye Dogru Hareketi, *Bilanço 98, 75 Yılda Köylerden Sehirlere*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Çetiner, F.**, 2010. Tonguç'un Mimari Mirası: Devrimci Eğitim Mimarisi, "Aramızdan Ayrılışının 50. Yıldönümünde İsmail Hakkı Tonguç ve Okul Öncesinden Yüksek Öğretime Eğitim Sorunları, Çözüm Önerileri" *Sempozyum Bildirileri 20-22 Mayıs 2010, İzmir*, Yeni Kuşak Köy Enstitülüler Derneği Yayınları, İzmir, s.514-543.
- Demirkan, T.**, 1996. Sunuş, *Anadolu 1913*, Çev. Tarık Demirkan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, **36**, İstanbul.
- DeNovo, J.A.**, 1959. A Railroad for Turkey: Chester Project, 1908-1913, *The Business History Review*, Vol. **33**, No. **3**, The President and Fellows of Harvard College, s.300-329.
- Duben, İ.**, 2007. *Türk Resmi ve Eleştirisi 1880 – 1950*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları **160**, Sanat-Estetik **4**, İstanbul.
- Engin, V.** 1993. *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Epikman, R.**, 1939. Türk Ressamlarının Yurt Gezisi, *Ülkü*, Temmuz, s.461-462.
- Erbay, F., Erbay, M.**, 2006. *Cumhuriyet Dönemi (1923-1938) Atatürk'ün Sanat Politikası*, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Fenik, F.M.**, 1939. Sivas Cer Atelyesinde, *Ulus*, 24.10.1939.
- Fındıkoğlu Doğugil, M.M.**, 2002. 19. Yüzyılda İstanbul'da Alman Mimari Etkinliğı, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimarlık Tarihi Programı, Doktora Tezi, İstanbul.
- Frampton, K.**, 2007. *Modern Architecture A Critical History*, Thames & Hudson, London.
- Galip, R.**, 1933(a). Türk Tarih Tarih İnkılabı ve Yabancı Tezler, *Ülkü*, Birinci Teşrin, Sayı **9**.
- Galip R.**, 1933(b). Tarih, Arkeologya ve Etnografya Dergisi Niçin Çıkıyor?, *Türk Tarih, Arkeologya ve Etnografya Dergisi*, Temmuz, Sayı **1**, İstanbul.
- Gellner, E.**, 1992. *Uluslar ve Ulusçuluk*, Çev. Büşra Ersanlı Behar, Günay Göksu Özdoğan, İnsan Yayınları, İstanbul.
- Georgeon, F.**, 2005. *Türk Milliyetçiliğinin Kökenleri Yusuf Akçura (1876-1935)*, Çev. Alev Er, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, **40**, İstanbul.

- Giray, K.**, 1995. Yurdu Gezen Türk Ressamları-1, 1939-1944 Yurt Gezileri, *Türkiye’de Sanat*, Mart-Nisan, sayı **18**, s.34-38.
- Giray, K.**, 1996. Resim ve Heykel Sanatımızın Gelişim Çizgisinde Sanat Ortamı ve Pazarı Sorunu, *Türkiye’de Sanat*, Eylül-Ekim, sayı **25**, s.28-32.
- Giray, K.**, 2003. Örneklerle Cumhuriyet Dönemi Türk Resim Sanatı, *Cumhuriyet Dönemi Türk Resim Sanatından Örnekler*, Sergi Katalogu, Kültür Bakanlığı, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Yayınları, Ankara.
- Gökalp Z.**, 2006, *Türkçülüğün Esasları*, Elips Kitap, Ankara.
- Gülsoy, U.**, 1994. *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Güneri, M.**, 2004. *Hasanoğlan Köy Enstitüsü Kurulurken 1941-1941*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Heywood, A.**, 2003. *Modernising Lenin’s Russia: Economic Reconsttuction, Foreign Trade and the Railways*, Cambridge Russian Soviet and Post-Soviet Studies **105**, Cambridge Press.
- Hobsbawm, E.J.**, 2006. *Milletler ve Milliyetçilik “Program, Mit, Gerçeklik”*, Çev. Osman Akınhay, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Horvath, B.**, 1996. *Anadolu 1913*, Çev. Tarık Demirkan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, **36**, İstanbul.
- Howard, D.A.**, 2001. *The History of Turkey, The Greenwood Histories of the Modern Nations*, Greenwood Press, London.
- İnan, A.**, 1969. *Medeni Bilgiler ve M. Kemal Atatürk’ün El Yazıları*, Türk Tarih Kurumu Yayınları **XVI**, sayı **9**, Ankara.
- İsmail Hakkı**, 1934. Malik Bey ve Talebesinin Resim Sergisi, *Ülkü*, Haziran, Sayı **16**, Ankara, s.296-303.
- İsmail Hüsrev**, 1933. Milli İktisat Tetkikleri: Türk Köylüsünü Topraklandırmalı. Fakat Nasılı?, *Kadro*, İkinci Teşrin, Sayı **23**, s.33-39
- Kaplan, R.**, 1988. *Cumhuriyet Dönemi Türk Romanında Köy*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, **857**, Kültür Eserleri Dizisi **105**, Ankara.
- Karaosmanoğlu, Y.K.**, 1945. *Yaban*, Remzi Kitabevi, İstanbul.
- Karaömerlioğlu, A.**, 2006. *Orada Bir Köy Var Uzakta Erken Cumhuriyet Döneminde Köycü Söylem*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Karkar, Y.N.**, 1965. Railway Development In the Ottoman Empire: 1856-1914 An Economic Interpretation, Faculty of the Graduate School in Partial Fulfilment of the Requirements for the Degree, Doctor of Philosophy in the Department of Economics, Indiana University, USA.

- Kasaba, R.**, 2005. *Dünya, İmparatorluk ve Toplum; Osmanlı Yazıları*, Çev. Banu Büyükkal, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- Kaya, Y.**, 2001. *Köy Enstitüleri Antigone'den Mızraklı İlmihale*, Cilt I, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Kemal Turan**, 1933. Yeni Demiryollarımızın Büyük Hedefi, *Ülkü*, Sayı 3, s.198-200.
- Keser, N.**, 2006. Tek Parti Döneminde Resim Sanatının İdeolojik Üretimi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı Güzel Sanatlar Eğitimi Programı, Doktora Tezi, Ankara.
- Kirby, F.**, 2000. *Türkiye'de Köy Enstitüleri*, Haz. Engin Tonguç, Güldiken Yayınları, Ankara.
- Koyré, A.**, 1994. *19. Yüzyıl Başlarında Rusya'da Batılılık, Ulusçuluk ve Felsefe*, Belge Yayınları, İstanbul.
- Kozanoğlu, A.Z.**, 1935. Halkevi Göçmen Evleri Proje Müsabakasında Kazanan Eserin Raporu, *Arkitekt*, Sayı 7-8, s.205-206.
- Kozanoğlu, Z.**, 2000. *Vatan Hürriyet Emek, Birinci Dönem Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanaklarından Notlar*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk kültür Merkezi, Ankara.
- Köymen, N.**, 1935. Köycülük Programına Giriş, *Ülkü*, Sayı 26, Nisan, s.132-141.
- Kushner, D.**, 1979. *Türk Milliyetçiliğinin Doğuşu 1876-1908*, Çev. Şevket Serdar Türet, Rekin Ertem, Fahri Erdem, Kervan Yayınları, İstanbul.
- Kutlu, S.**, 2004. *Didar-ı Hürriyet, Kartpostallarla İkinci Meşrutiyet (1908-1913)*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 57, Tarih 6, İstanbul.
- Lewis, B.**, 1970. *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, Çev. Metin Kırıatlı, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- M. Ferit**, 1934. Mecmuamız, Demiryollarımız, Büyük Bayramımız, *Demiryollar Mecmuası*, Sayı 109-110, s.13-71.
- Mardin, Ş.**, 1964. *Jön Türklerin Siyasi Fikirleri*, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.
- Mardin, Ş.**, 1976. *İdeoloji*, Sosyal Bilimler Derneği Yayınları, G-6, Ankara.
- Mayatürk, H.H.**, 1943. Demiryolları Mevzuatında Halkçılık, *Demiryolları Dergisi*, Birinci Teşrin Birinci Kanun, Sayı 224-225-226, s. 43-45.
- McLean, D.**, 1976. British Finance and Foreign Policy in turkey: The Symrna-Aidin Railway Settlement 1913-14, *The Historical Journal*, Vol. 19, No. 2, , Cambridge, s.521-530.

- Mierzejewski, A.C.**, 1999. *The Most Valuable Asset of the Reich*, Volume **1** 1920-1932, The University of North Carolina Press.
- Mimar Behçet ve Bedrettin**, 1933. Türk İnkılap Mimarisi, *Arkitekt*, s.265-266.
- Mortaş A.**, 1935. Köy Projesi, *Arkitekt*, Sayı **11-12**, s.320.
- Mortaş A.**, 1940. Köy Evi Tipleri, *Arkitekt*, Sayı **1-2**, s.8-11.
- Nora, P.**, 2006. *Hafıza Mekanları*, Çev. Mehmet Emin Özcan, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Nusret Kemal**, 1934. *Köycülük Esasları*, Tarık Edip Kütüphanesi, Ankara.
- Oktay, A.**, 1993. *Cumhuriyet Dönemi Edebiyatı 1923-1950*, Kültür Bakanlığı Yayınları, **1562**, Sanat-Edebiyat Dizisi **69-6**, Ankara.
- Özdemir M.**, 2001. *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları (Yapısal ve Ekonomik Sorunları) (1918-1920)*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları **2620**, Yayınlar Dairesi Başkanlığı, Kültür Eserleri Dizisi **296**, Ankara.
- Özel, S., Özen H., Püsküllüoğlu A.**, 1986. *Atatürk'ün Türk Dil Kurumu ve Sonrası*, Bilgi Yayınevi, İstanbul.
- Özen, H.**, 1941. *Köy Tetkikleri Genezin ce Göynük*, Kırşehir Halkevi Neşriyatından, **7-8**, Kırşehir Köybasımevi, Kırşehir.
- Özsezgin, K.**, 1999. *Cumhuriyet'in 75 Yılında Türk Resmi*, İş BankasıYayınları, İstanbul.
- Özyüksel, M.**, 1988. *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayın, İstanbul.
- Parla, T.**, 2001. *Ziya Gökalp, Kemalizm ve Türkiye'de Korporatizm*, Haz. Füsün Üstel Sabir Yücesoy, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Pekmezci, H.**, 2010. Türkiye'de Çağdaşlaşma Hareketleri İçinde Sanat Eğitimi ve İsmail Hakkı Tonguç, "Aramızdan Ayrılışının 50. Yıldönümünde İsmail Hakkı Tonguç ve Okul Öncesinden Yüksek Öğretime Eğitim Sorunları, Çözüm Önerileri" Sempozyum Bildirileri 20-22 Mayıs 2010, İzmir, Yeni Kuşak Köy Enstitülüler Derneği Yayınları, İzmir, s.492-502.
- Quartaert, D.**, 1977. Limited Revolution: The Imoact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul, 1890-1908, *The Buisiness History Review*, Vol. **51**, No. **2**, The President and Fellows of Harvard, s.139-160.
- Renan, E.**, 1946. Millet Nedir?, *Nutuklar ve Konferanslar*, Çev. Ziya İhsan, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul.

- Renda, G., Erol T.,** 1980. *Başlangıcından Bugüne Çağdaş Türk Resim Sanatı Tarihi*, Cilt 3, Tılgat Sanat Galerisi, İstanbul.
- Samih Rifat,** 1933. Birinci Gün, 26 Eylül 1932 Pazartesi, Türk Dili Tetkik Cemiyeti Reisi Samih Rifat Beyin Açma Nutku, *Birinci Türk Dili Kurultayı, Tezler Müzakere Zabıtları*, Devlet Matbaası, İstanbul, s. 1-10.
- Sayar, Z.,** 1936(a). İç Kolonizasyon (Kolonisation Intérieure), *Arkitekt*, s. 46-51.
- Sayar, Z.,** 1936(b). İç Kolonizasyon (Başka Memleketlerde), *Arkitekt*, s. 231-235.
- Schoenberg, P.E.,** 1977. The Evolution of Transport in Turkey (Eastern Thrace and Asia Minor) Under Ottoman Rule, 1856-1918, *Middle Eastern Studies*, Vol. 13, No. 3, Taylor & Francis, s. 359-372.
- Semerci, B.,** 1997. Yeni Arayışlar, *Köy Enstitüleri, Amaçlar-İlkeler-Uygulamalar*, Köy Enstitüleri ve Çağdaş Eğitim Vakfı Yayınları, Ankara, s.18-27.
- Semiz, Y.,** 1995. *Türk Amerikan Münasebetleri Işığında Chester Demiryolu Projesi 1909-1926*, Yetkin Basımevi, Ankara.
- Sey, Y.,** 1998. Cumhuriyet Döneminde Konut, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Sezginer, M.,** 1939. 1939, *Bugüne Kadar Devlet Demiryolları*, Devlet Demiryolları Dergisi Neşriyatından, Sayı 3, Alaeddin Kırıl Basımevi, Ankara.
- Smith, A.D.,** 1986. *Ethnic Origins of Nations*, Mass: Blackwell, Oxford, Cambridge.
- Smith, A.D.,** 1999. *Milli Kimlik*, Çev. Bahadır Sina Şener, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Smith, A.D.,** 2002. *Ulusların Etnik Kökeni*, Çev. Sonay Bayramoğlu, Hülya Kendir, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Şen, F.Y.,** 2004. *Globalleşme Sürecinde Milliyetçilik Trendleri ve Ulus Devlet*, Yargı Yayınevi, Ankara.
- Şen, L.,** 2003. *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, TESAV Yayınları, 22, Ankara.
- Şevket Süreyya,** 1932. *İnkılap ve Kadro (İnkılabın İdeolojisi)*, Kadro Serisi 1, Ankara.
- Tak, A.,** 2007. 1923-1950: The Socio-Spatial Manifestation of Republican Will, The Graduate School of Social Sciences of Middle East Technical University, in Partial Fullfillment of the Requirements for the Degree of Doctor of Philosophy in Sociology, Ankara.
- Tahir Hayrettin,** 1933. İnkılap ve Köy, *Kadro*, Sayı 20, Ağustos, s.29-36.

- Tansuğ, S.**, 2005. *Çağdaş Türk Sanatı*, Remzi Kitabevi, İstanbul.
- Tanyeli, U.**, 1998. Mekanlar, Projeler, Anlamları, *Üç Kuşak Cumhuriyet*, Ed. Uğur Tanyeli, Tarih Vakfı yurt Yayınları, İstanbul, s.100-107.
- Tanyeli, U.**, 2001. Cumhuriyetin Köy Ütopyaları, *Arredomento Mimarlık*, Mayıs, s. 86-88.
- Tekeli, İ., Şaylan G.**, 1978. Türkiye’de Halkçılık İdeolojisinin Evrimi, *Toplum ve Bilim Dergisi*, Yaz-Güz, Birikim Yayınları, İstanbul.
- Tekeli, İ., İlkin, S.**, 2010. *Cumhuriyetin Harcı 3, Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Temizer, R.**, 1966. *Ankara Arkeoloji Müzesi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Teoman, N.**, 1936. Türk Demiryolları Tarihi ve Baron Hirş, *Demiryollar Dergisi*, Sayı **135-136**, s. 116-128.
- Timur, T.**, 1971. *Türk Devrimi ve Sonrası (1919-1946)*, Doğan Yayınları, Ankara.
- Tonguç, İ.H.**, 1940. Malatya Akçadağ Köy Enstitüsü Projeleri, İ.H.T. Arşivi, D3-98-35.
- Tonguç, İ.H.**, 1947. *Canlandırılacak Köy*, Remzi Kitabevi, İstanbul.
- Tonguç, İ.H.**, 1997. *Kitaplaşmamış Yazıları (Cilt I)*, Köy Enstitüleri ve Çağdaş Eğitim Vakfı Yayınları, Tanıtım dizisi **3**, Ankara.
- Türk Dili Tetkik Cemiyeti**, 1933. *Birinci Türk Dili Kurultayı*, Tezler Müzakere Zabıtları, Devlet Matbaası, İstanbul.
- Türk Tarih Kurumu**, 1970. *Türk Tarih Kurumu*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Uluğ, N.**, 1939. *Tunceli Medeniyete Açılıyor*, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul.
- Uz, A.**, 2008. Köy Enstitüsünde Verilen Görsel Sanatlar Eğitiminin Günümüz Görsel Sanatlar Eğitimi Açısından Değerlendirilmesi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Güzel Sanatlar Eğitimi Anabilim Dalı Resim-İş Öğretmenliği Bilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara.
- Ünsal, B.**, 1940. Sican Köyü Planı, *Arkitekt*, Sayı **1-2**, s.15.
- Üstel, F.**, 2004. *İmparatorluktan Ulus Devlete: Türk Ocakları (1912-1931)*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Üstün, E. F.**, 1938. *Yabancı Gözüyle Cumhuriyet Türkiye’si*, Dahiliye Vekaleti Matbuat Umum Müdürlüğü Neşriyatından, Ankara.
- Weber, M.**, 2002. *Sosyoloji Yazıları*, Çev. Taha Parla, İletişim Yayınları, İstanbul.

Wyatt S.C., 1934. Turkey: The Economic Stituation and Five Years Plan, *International Affairs*, Vol. **13**, No. **6**, s.826-844.

Yıldırım, İ., 2001. *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara.

Yılmaz, N., 1996. *Türk Halk Müziğinin Kurucu Hocası Muzaffer Sarısözen*, Ocak Yayınları, Ankara.

Zeki Selah, 1932. Apartaman Binası – Pangaltı, *Mimar*, Sayı **2**, s.35-36.

T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

T.C. Devlet Demiryolları Yol Daire Başkanlığı Köprüler Şubesi Arşivi

T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü Köprüler Bakım Şubesi Arşivi

EKLER

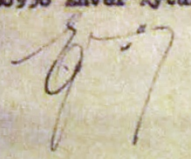
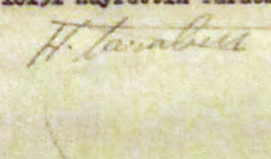
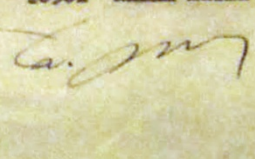
EK A : İstasyon yapılarına ait bina fişleri (T.C. Devlet Demir Yolları Emlak ve Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi)

EK B : Batman Köprüsü hakkında belge (T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi).

EK C : Eskiköy, Karagöl, Çetinkaya İstasyonları hakkında belge (T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi).

EK D : Fırat Köprüsü hakkında belge (T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi).

EK E : İsmet Paşa Köprüsü hakkında belge (T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi).

T. C. DEVLET DEMİRYOLLARI		Fiy. No: 489			
2. İnci İşletme bölgesinde Yahşihan 'da 85+860 Km. de bulunan İst. Binası' na ait					
F İ Ş					
Plandaki sıra numarası	Kapu No, sı	KADASTRO		C İ N S İ	
		Ada No.	Parsel No.		
8	823 - 824- 832	Yok	Yok	Kargir bina	
Kilometre mevki	Carli hatta mesafesi	İnşa planı proje No.	İnşa tarihi	K İ Y M E T İ	
				İnşa ve bitimlik bedeli	veya Tahmin olunan değeri
85+860 Solunda	14,00	Yok	Yok	Yok	31000,00 18984,50
Mukayyet kıymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi		Şağilinin adı, vazifesi			
Yok		İst. Şefi 17047 Ümer Altınordu			
Ne olarak kullanıldığı		İçerde ise aylık miktarı		Vergiye tabi ise gayrisafi iradı	
İstasyon ve ev		Yok		Yok	
Hangi tabakkuk dairesinin kaç No. lı hesabında olduğu		Bina, arazi vergisi miktarı		Buhran vergisi miktarı	
Yok		Yok		Yok	
Tanzifat resmi miktarı		Tenvirat resmi miktarı			
Yok		Yok			
3. Numaralı ekip üyelerinin imzaları		Tarih : 27. 9. 1947			
IV. Mufettişi		Ş. 26 Şefi V.		M. Fen Memuru	
30936 Enver Aytür		10151 Hayrettin Tarabuş		20901 Hasmî Husula	
					

EK A.1 : Yahşihan İstasyonu.

TAPU SENEDİ SURETİ			
İ L L	İ L Ç E S İ	B U C A Ğ I	M A H A L L E S İ
K Ö Y Ü	C A D D E S İ	S O K A Ğ I	M e ğ h u r s e m l i
M e s a h a l s a t h i y e s i	K r y m e l i	S a t ı ş b e d e l i	M i n t a k a s ı
P a f f a N o .	A d a n u m a r a s ı	P a r s e l n u m a r a s ı	
TAPU KÜTÜĞÜNÜN			
D e f t e r N o .	S a h i f e N o .	C ı l t N o .	V a r a k N o .
E v s a f v e n ü ş t e m i l l a t ı			
H u d u d u			
İ k t i s a p s u r e t i			
V u k u a l			
M a l s a h i b i n i n a d ı , s o y a d ı			
S e n e d i v e r e n t a p u s t e l l m u h a f ı z l ı ğ ı		S e n e d i n t a r i h i	
D Ü Ş Ü N C E L E R			
Zemin kat 2 oda istasyon yazıhane, 1 bekleme salonu ve 4 oda halen boğtur. I. inci kat 3 oda, 1 mutfak, 1 kiler, 1 banyo ve 1 holadan ibarettir. <i>Zemin kat = 146 m²</i> <i>I kat = 80 m²</i>			

EK A.2 : Yahşiyen İstasyonu.

birinci İşletme bölgesinde Dursunbeyda
172+989 Km. de bulunan İstasyon binası ve
lojmanı.

FİŞ

Plandaki sıra numarası	Kapu No. sı	KADASTRO		CİNSİ	
		Ada No.	Parsel No.		
18	60.64.67			Kargı	
Kilometre mevkii	Cari hatla mesafesi	İnşa planı proje No.	İnşa tarihi	KIYMETİ	
				İnşa ve istinmak bedeli	Veya tahmin olunan değeri
883 172+989	14 M		25.18 m2 96.40 "	22408.00 24000.00	3200.00
Mukayyet kıymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi			Şağillın adı, vazifesi		
yoktur FY.83.122 Lık Anbarın menen bedeli 10483.20 lirası kira maa ilave edilmiştir			Anbar, yazıhane, bekleme. Makineci Hacı karataş 39238 Bir oda, mutfak, heli. İstasyon şefi Mustafa Çavuk 12628 3.oda salon, mutfak heli, banyo, bekleme		
Ne olarak kullanıldığı		İçeride ise aylık miktarı		Vergiye tabi ise gayrisafi iradı	
İstasyon binası ve lojmanı		değildir		değildir	
Hangi tahakkuk dairesinin kaç No. lı hesabında olduğu		Bina, arazi vergisi miktarı		Buhran vergisi miktarı	
yoktur		sıfıftır		sıfıftır	
Tanzifat resmi miktarı		Tenzifat resmi miktarı			
sıfıftır		sıfıftır			

2/ Numaralı ekip üyelerinin imzaları.

Tarih :

İV. Mufettiş Y.
33766 Orhan BakırYüksek mühendis
33979 Mehmet ÇetinerŞ.İ.B şefi
33366 Adil Tunay

C. Bann

M. Çetiner

J. Tunay

8

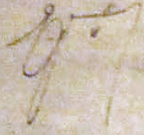
EK A.3 : Dursunbey İstasyonu.

T. C. DEVLET DEMİRYOLLARI		Fig. No. 47	
İşletme bölgesinde Hüyük da Klm. de bulunan İstasyon binasına			
F İ Ş			
Plandaki sıra numarası	Kapu No. sı	KADASTRO	
		Ada No.	Parsel No.
Yeni 3 eski 3	250 ,250A		iki katlı bürçir istasyon binası
Kilometre mevki	Câri hatta mesafesi	İnşa planı proje No.	İnşa tarihi
83.228 Sarıda	15.25		1930
		KIYMETİ	
		İnşa ve istinlak bedeli	veya Tahmin olunan değeri
		23352,00	23352,00
Mukayyet kıymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi		Şağilinin adı, vazifesi	
		İstasyon şefi 15177 Rağit Çigdem Var Memur adayı 26047 Hasan Nig	
Ne olarak kullanıldığı		İçeride ise aylık miktarı	Vergiye tabi ise gayrisaafi iradı
İstasyon şefliği			
Hangi tahakkuk dairesinin kaç No. lı hesabında olduğu	Bina, arazi vergisi miktarı	Buhran vergisi miktarı	
İlgide, tabirir H.232			
Tanzifat resmi miktarı	Tenvirat resmi miktarı		
4 Numaralı ekip üyelerinin imzaları		Tarih: 8/7/947	
Ekip şefi Muhasebe müfettişi 21065 Cevat Uyegil		Şube 31 şef vekili Merkez fen memuru 9527 Ahmet Ustek	
Mühendis S.2 Fen memuru 43462 Osman Kökbudak			

EK A.4 : Hüyük İstasyonu.

İ L L İ	İLÇESİ	BÜYÜK	MÜHÜR
K Ö Y Ü	CADDESİ	SOKAĞI	Meşhur semti
Mesahai sathiyesi	Kıymetli	Satış bedeli	Mintakası
Pafta No.	Ada numarası	Parsel numarası	
TAPU KÜTÜĞÜNÜN			
Defter No.	Sahife No.	Cilt No.	Varak No.
Evsaf ve müştemilâtı			
Hududu			
İktisap sureti			
Vukuat			
Mal sahibinin adı, soyadı			
Senedi veren tapu sicil mühafızlığı		Senedin tarihi	
D Ü Ş Ü N C E L E R			
3 Oda, 1 mutfak, 1 banyo, 1 hata üst katda istasyon çefi lojmanı Aşağıda 1 Oda , 1 hata memur adayı lojmanı, 1 yazıhane, 1 bekleme salonu 1 ticari anbar odaları vardır. Not: 1 - Bu istasyonda idarenin istisnâk hudutları içinde toprak mahsulleri ofisine ait ahşap hangar, kâğıt anbar, ve lojmanlar vardır, ayrıca 36 adet mahruti çelik siloda mevcuttur. 2 - Hiçde tapusunda işbu binasında bina olarak kaydı yoktur.			

EK A.5 : Hüyük İstasyonu.

T. C. DEVLET DEMİRYOLLARI		Flş No. 124			
2. 1991 İşletme bölgesinde Çaycuma * da 369-342 Km. de bulunan 1st. binası * a ait					
F İ Ş					
Plandaki sıra numarası	Kapu No. sı	K A D A S T R O		C İ N S İ	
		Ada No.	Parsel No.		
2	1 - 1 ^a - 1 ^b - 1 ^c 2 - 2 ^a	Yok	Yok	Kargir bina	
Kilometre mevkii	Cari hatta mesafesi	İnşa planı proje No.	İnşa tarihi	K İ Y M E T İ	
				İnşa ve işletilme bedeli	veya Tahmin olunan değeri
369-342 Solunda	14,00	Yok	1930	Yok 23712.00	32600,00
Mukayyet kıymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi			Şağilnin adı, vazifesi		
Yok			İstasyon Şefi 10540 Neşat Soner		
Ne olarak kullanıldığı			İçeride ise aylık miktarı	Vergiye tabi ise gayrisafi iradı	
İstasyon binası ve 1st. şefi evi			Yok	Yok	
Hangi tahakkuk dairesinin kay No. li hesabında olduğu		Bina, arazi vergisi miktarı		Buhran vergisi miktarı	
Yok		Yok		Yok	
Tanzimat resmi miktarı		Tevvirat resmi miktarı			
Yok		Yok			
3. Numaralı ekip üyelerinin imzaları			Tarih: 24. 7. 1947		
IV. Mifetliği 30936 Süver Ayılır		K. 252 Şefi 31267 Eski İşçisi		M. Van Memuru 30901 Hacı Hacı	
					
28					

EK A.6 : Çaycuma İstasyonu.

TAPU SENEDİ SURETİ			
İLİ	İLÇESİ	BUCAĞI	MAHALLESİ
KÖYÜ	CADDESİ	SOKAĞI	Meşhur semti
Mesahal sathiyesi	Kıymeti	Satış bedeli	Mintakası
Pafta No.	Ada numarası	Parsel numarası	
TAPU KÜTÜĞÜNÜN			
Defter No.	Sahife No.	Çift No.	Varak No.
Evsaf ve müstemlâkı			
Hududu			
İktisap sureti			
Vukuat			
Mal sahibinin adı, soyadı			
Senedi veren tapu slett muhafızlığı		Senedin tarihi	
DÜŞÜNCELER			
Zemin kat 1 oda istasyon yazıhanesi, 1 oda bekleme, 1 oda hareket şakirt ve 1 oda makasçı odası, 1 muthak, 1 hela vardır. Zitiğiğinde 3-3^a kapı No. da istasyon anbarıdır. 1. ncı kat 3 oda, 1 muthak, 1 banyo ve 1 holodan ibarettir. Ist.şefi oturmaktadır. Bodrumu vardır. Bodrum kat 80 m² Zemin : 142 : 1. : 105 :			

EK A.7 : Çaycuma İstasyonu.

T. C. DEVLET DEMİRYOLLARI		Fis No.			
İşletme bölgesinde <i>Dada</i> da <i>206 + 086</i> Km. de bulunan <i>İst. Yapıhane, bekleme</i> n ait					
F İ Ş					
Piandaki sıra numarası	Kapu No. sı	KADASTRO		C İ N S İ	
		Ada No.	Parcel No.		
<i>12 13</i>				<i>Fihşap baraka.</i>	
Kilometre mevkii	Cari hatla mesafesi	İnşa planı proje No.	İnşa tarihi	K İ Y M E T İ	
				İnşa ve istinlak bedeli	Veya tahmin olunan değeri
<i>206 + 086</i>	<i>12.00 m.</i>		<i>3.7.1953</i>	<i>1440</i>	
Mukayyet kayımlara tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarifi			Şâgilinin adı, vazifesi		
			<i>İst. Şefi 10067 Osman Necar.</i>		
Ne olarak kullanıldığı		İçeride işe aylık miktarı	Vergiye tabi işe gayrisafi iradı		
<i>İst. yapıhane ve Bekleme odası</i>					
Hangi tahakkuk dairesinin kağıt No. ır hesabında olduğu	Bina, arazi vergisi miktarı		Buhran vergisi miktarı		
Tanzifat resmi miktarı	Tenzifat resmi miktarı				
Numaralı ekip üyelerinin imzaları.			Tarih : <i>17.7.53</i>		
<i>17</i> <i>22.7.1953</i> <i>4/2</i> <i>5-</i>			<i>3.15.53</i> <i>G. Özdemir</i> <i>ortalama 40 m. 2 katlı</i> <i>1440</i>		

EK A.8 : Dada İstasyonu.

T. C. DEVLET İDARE BÜYÜKLÜKLERİ		Fis No. 289	
3-08. İşleme minalarında Tecer da 645.307.50 Km. de bulunan İstasyon Binası alt			
F İ Ş			
1980'deki kote numarası	Kapu No. sı	KADASTRO	
		Ada No.	Parsel No.
Yeni I eski -	175, 175A, 175B, 175C		
		İki katlı kârgir İstasyon binası	
Kilometre mevki	Çarî halta mesafesi	İnşa plânı proje No.	İnşa tarihi
645.307.5 sağda	14.00		1934
		K I Y M E T İ	
		İnşa ve istinâf bedeli	veya Tahmin olunan değeri
			34426.00 21316
Mukayyet kıymete tamirler dolayısıyla hâveler ve tarihi		Şağilinin adı, vazifesi	
		22081 İstasyon şefi Hidayet Ötügen 36212 Hareket memuru Süleyman Güneş 28745 Maknacı Hasan Sarıkaya	
Ne olarak kullanıldığı		İçerde ise aylık miktarı	Vergiye tabi ise gayrisafi iradı
İstasyon şefliği ve lojman			
Hangi tahakkuk dairesinin kaç No. lı hesabında olduğu	Bina, arazi vergisi miktarı	Buhran vergisi miktarı	
Sınas Sivas: 169			
Tanzifat resmi miktarı	Tenvirat resmi miktarı		
4. Numaralı ekip üyelerinin imzaları		Tarih : 25/7/947	
Ekip şefi Muhasebe Mufettişi 21065 Cevat Uyegil		Mühendis S.2 Fen Memuru 42462 Osman Kökbudak	
P. 11/4/89		Şube 34 şefi 9160 Hakkı Önde	
P. 12 8		P. 149.21 m P. 104.55 m	

(D. D. Yazarı - 641 - 1947)

EK A.9 : Tecer İstasyonu.

TAPU SENEDİ SURETİ			
İ L L	İ L Ç E S İ	H U C A Ö T	M A H A L L E S İ
K Ö Y Ü	C A D D E S İ	S O K A Ğ I	M e g h u r s e m t i
M e s a h a t s a h i y e s i	K i y m e t i	S a t ı Ŗ b e d e l i	M i n t a k a s ı
P a f f a N o .	A d a n u m a r a s ı	P a r s e l n u m a r a s ı	
TAPU KÜTÜĞÜNÜN			
D e f t e r N o .	S a h i f e N o .	C i l t N o .	V a r a k N o .
K e s n e f v e m ü Ŗ t e m i l l a t ı			
H u d u d u			
İ k t i s a p s u r e t i			
V a k u a l			
M a l s a h i b i n i n a d ı , s o y a d ı			
S e n e d i v e r e n t a p u s i c i l m u h a f ı z l ı ğ ı		S e n e d i n t a r i h i	
D Ü Ŗ Ŗ N C E L E R			
Alt kat: 1 antre, 1 istasyon geŖli Ė y a s ı h a n e s i , 1 b e k l e m e s a h o n u , 1 t i c a r i e Ŗ Ŗ y a s m a r ı , 1 o d a m a k a s c ı , 1 o d a , 1 h e l a , 1 m u t b a h b a r e k e t m e m u r u l o Ė m a n ı d ı r . Ust kat: 1 k o r i d o r , 4 o d a , 1 m u t b a h , 1 b a n y o , 1 h e l a , i s t a s y o n Ė f i l o Ė m a n ı d ı r . Not: İ Ŗ b u i s t a s y o n b i n a s ı n ı n S i v a s T a p u d a i r e s i n d e b i n a o l a r a k k a y d ı y o k d u r .			

EK A.10 : Tecer İstasyonu.

3. cü		İşletme bölgesinde Çetinkaya da	
713-777		Kısm. de bulunan İstasyon binası alt	
F İ Ş			
Plandaki sıra numarası		Kapu No. sı	
		KADASTRO	
		Ada No.	Parsel No.
Yeni IO	94,95,96,97,98,99		
Eski -			
		C İ N S İ	
		İki katlı kârgir İstasyon binası	
Kilometre mevki	Câri hatta mesafesi	İnşa plânı proje No.	İnşa tarihi
713-777 Solda	14.00		1985
		K İ Y M E T İ	
		İnşa ve tamamlama bedeli	Veya Tahmin olunan değeri
			54897.00
		42336	
Mukayyet kıymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi		Şağilinin adı, vazifesi	
		9923 İstasyon şefi Kenan Gülgin 6045 Depo şefi Mehmet Türkşen	
Ne olarak kullanıldığı		İçeride ise aylık miktarı	Vergiye tabi ise gayrisafi iradı
İstasyon şefliği			
Hangi tahakkuk dairesinin kaç No. lı hesabında olduğu	Bina, arazi vergisi miktarı	Buhran vergisi miktarı	
Kanğıal: 23			
Tanzifat resmi miktarı	Tenvirat resmi miktarı		
4 Numaralı ekip üyelerinin imzaları		Tarih : 25/7/947	
Ekib şefi	Mühendis		
Muhasebe Mifetisi	S.2 Fen Memuru		
21065 Cevat Uyegil	43462 Osman Kükbudak	Şube 34 şefi	
		9160 Hakkı Ördü	
17			

EK A.11 : Çetinkaya İstasyonu.

İ L L	İ L Ç E S İ	B U C A Ğ I	M A H A L L E S İ
K Ö Y Ü	C A D D E S İ	S O K A Ğ I	M e ş h u r s e m t i
M e s a h a l s a t h i y e s i	K i y m e t i	S a t ı ş b e d e l l i	M i n t a k a s ı
P a f t a N o .	A d a n u m a r a s ı	P a r s e l n u m a r a s ı	
T A P U K Ü T Ü Ğ Ü N Ü N			
D e f t e r N o .	S a h i f e N o .	C i l t N o .	V a r a k N o .
E v s a f v e m ü ş t e m i l â t ı			
H u d u d u			
İ k t i s a p s u r e t i			
V u k u a l			
M a l s a h i b i n i n a d ı , s o y a d ı			
S e n e d i v e r e n t a p u s i c i l m u h a f ı z l ı ğ ı		S e n e d i n t a r i h i	
D Ü Ş Ü N C E L E R			
Altkat: I ticari eşya ambarı, I antre, I telgrafhane, I hareket memuru, I istasyon şefi- I kişe, I bekleme salonu, I santral , I boş, olmak üzere 9 odadan ibaretdir Üstkat: İki taraflı lojman halindedir. 2 koridor, 8 Oda, 2 kiler, 2 mutfak, 2 banyo, 2 heladan ibaretdir.			
Not: İşbu İstasyon binasının Kenzal Tapu dairesinde bina olarak kaydı yokdur			

EK A.12 : Çetinkaya İstasyonu.

3 cü İşletme bölgesinde Karagöl da
678+508 Km. de bulunan İstasyon binası ait

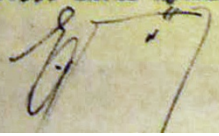
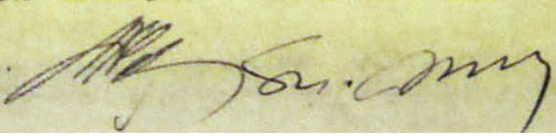
F İ Ş

Plândaki sıra numarası	Kapu No. sı	K A D A S T R O		C İ N S İ
		Ada No.	Parsel No.	
yeni 6 eski -	II5, II6			İki katlı kârgir İstasyon binası
Kilometre mevki	Cari hatta mesafesi	İnşa plânı proje No.	İnşa tarihi	K İ Y M E T İ
				İnşa ve istimalak bedeli veya Tahmin olunan değeri
678+508 Solda	14.00		1935	33797.00 21336.
Mukayyet kıymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi		Şağilinin adı, vazifesi		
		23929 İstasyon şefi Fahrettin Şenay 27671 Makasçı Hüseyin Yüksel		
Ne olarak kullanıldığı		İcarda ise aylık miktarı	Vergiye tabi ise gayrisafi iradı	
İstasyon şefliği ve lojman				
Hangi tahakkuk dairesinin kaç No. lı hesabında olduğu	Bina, arazi vergisi miktarı		Buhran vergisi miktarı	
Tanzifat resmi miktarı	Tenvirat resmi miktarı			
4 Numaralı ekip üyelerinin imzaları		Tarih : 25/7/947		
Ekib şefi Muhasebe Mufettişi 21065 Cevat Üyegil	Mühendis S.2 Fen Memuru 43462 Osman Kökbudak	Şube 34 şefi 9160 Hakkı Örd		
7 149.21 m² 144.55 "				

EK A.13 : Karagöl İstasyonu.

K Ö Y Ü	CADDESİ	SOKAĞI	Meyhur semti
Mesahat sahiyesi	Kıymeti	Satış bedeli	Mintakası
Pafta No.	Ada numarası	Parsel numarası	
TAPU KÜTÜĞÜNÜN			
Defter No.	Sahife No.	Cilt No.	Varak No.
Evsaf ve müstehlatı			
Hududu			
İktisap sureti			
Vukuat			
Mal sahibinin adı, soyadı			
Senedi veren tapu sicli muhafızlığı		Senedin tarihi	
D Ü Ş Ü N C E L E R			
Alt kat: I antre, I İstasyon geçiği, I bekleme salonu, I ticari eşya ambarı, I oda makaslı lojmanı, I oda, I mutbah, I hela hareket memuru lojmanı Üst kat: I koridor, 4 oda, I mutbah, I banyo, I hela dan ibaretdir. Not: Hareket memuruna ait lojman halen boşdur. Not: İşbu İstasyon binasının Kangal Tapu ve Varidat Dairesinde bina olarak kayı yokdur.			

EK A.14 : Karagöl İstasyonu.

T. C. DEVLET DEMİRYOLLARI		Fiş No. 48			
2. ino1 İşletme muntakasında Ç. ağzı na 404+941 Klm. de bulunan İst. Binası a alt					
F İ Ş					
Plândaki sıra numarası	Kapu No. sı	K A D A S T R O		C İ N S İ	
		Ada No.	Parsel No.		
1	192 - 192 ^a - 193 194-195-196-197	Yok	28 Yok	Kargir bina	
Kilometre mevkii	Câri hatta mesafesi	İnşa plânı proje No.	İnşa tarihi	K I Y M E T İ	
				İnşa ve istimlak bedeli	veya Tahmin olunan değeri
404+941 Sağında	14,35	50026	1935 956	23184 00 Yok 15198,79	30000,00
Mukayyet kıymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi			38382,79 Şağilinin adı, vazifesi		
Yok			1120-972 cunup-Kırcalı'da 956 da ilâve Gar Şefi 5375 Cemil Akıncıtürk		
Ne olarak kullanıldığı		İçarda ise aylık miktarı		Vergiye tabi ise gayrisafî iradı	
İstasyon binası		Yok		Yok	
Hangi tahakkuk dairesinin kaç No. lı hesabında olduğu		Bina, arazi vergisi miktarı		Buhran vergisi miktarı	
Yok		Yok		Yok	
Tanzifat resmi miktarı		Tenvirat resmi miktarı			
Yok		Yok			
3. Numaralı ekip üyelerinin imzaları			Tarih : 20. 7. 1947		
IV. Mifettiği			Ş. 25 Ş. V.		
30936 Eaver Aytür			23309 Hilmi Şeber		
			M. Pen Mesuru		
			20901 Rasim Ruslu		
					

EK A.15 : Çatalağzı İstasyonu.

K Ö Y Ü	CADDESİ	SOKAĞI	Meşhur semti
Mesahat sathiyesi	Kıymeti	Satış bedeli	Mıntakası
Pafıa No.	Ada numarası	Parsel numarası	
TAPU KÖTÜĞÜNÜN			
Defter No.	Sahife No.	Cilt No.	Varak No.
Evsaf ve müştemilatı			
Hududu			
İktisap sureti			
Vukuat			
Mal sahibinin adı, soyadı			
Senedi veren tapu sicil muhafızlığı		Senedin tarihi	
DÜŞ ÜNC ELER			
Zemin katta 1 oda, gar çefi, 1 oda telefon santrali, 1 oda beklama, 1 oda hareket odası, 1 oda gişe, 1 hela ve gişe bitişiginde anbar, 1. aci kat 4 oda, 1 mutbak, 1 banyo ve 1 hela vardır gar çefi oturmaktadır. Bodrusu ve su elektrik vardır. Zemin kat 190 m² 86 m²			

EK A.16 : Çatalağı İstasyonu.

T. C. DEVLET DEMİRYOLLARI		Flg. N 777			
4. İşletme mülakasında Divriği da 778 Km. de bulunan İstasyon binasına ait					
F İ Ş					
Plandaki sıra numarası	Kaps. No. sı	K A D A S T R O		C İ N S İ	
		Ada No.	Parsel No.		
6 6	40, 46, 48, 50			Kâğır bina	
Kilometre mevkii	Cari hatta mesafesi	İnşa planı proje No.	İnşa tarihi	K İ Y M E T İ	
				İnşa ve işletimlik bedeli	veya Tahmin olunan değeri
778+624.20 sağ	14.05		1937		Lira. K. 50000.00 39626.-
Mukayyet kıymetle tamirler dolayısıyla İlaveler ve tarihi			1551 Şağhlinin adı, vazifesi 10 000 1157/4055		
			a) İst.şefi 3086 Ethem Yıldırım b) V.memuru 22540 Ahmet Demirel		
Ne olarak kullanıldığı:		İçinde ise aylık miktarı		Vergiye tabi ise gayrisanfi iradı	
İstasyon şefliği, ambar, lojman .					
Hangi tahakkuk dairesinin kaç No. lı hesabında olduğu		Bina, arazi vergisi miktarı		Buhran vergisi miktarı	
Tanzimat resmi miktarı		Tevvirat resmi miktarı			
5. Numaralı ekip üyelerinin imzaları			Tarih: 3.12.1947		
IV. Mülhettiği 8924 Bürhanettin Zabişay		4/1. B.İ. Mühendisi 43264 Tarak Kozanoğlu		4. İşletme Şube 41 Şefi Celâl Şorman 9126	
16		Kax 11.12.1947			

EK A.17 : Divriği İstasyonu.

TAPU SENEDİ SURETİ			
İ L L	İ L Ç E S İ	B U Ç A Ğ I	M A H A L L E S İ
K Ö Y Ü	C A D D E S İ	S O K A Ğ I	M e ş h u r s e m l i
M e s a h a l s a t h i y e s i	K r y m e t i	S a t ı ş b e d e l i	M i n t a k a s ı
P a f f a N o .	A d a n u m a r a s ı	P a r s e l n u m a r a s ı	
TAPU KÜTÜĞÜNÜN			
D e f t e r N o .	S a h i f e N o .	C H T N o .	V a r a k N o .
E v s a f v e m ü ş t e m l i l i k			
H u d u d u			
İ k t i s a p s u r e t i			
V u k u a l			
M e l s a h i b i n i n a d ı , s o y a d ı			
S e n e d i v e r e n t a p u s i c i l m u h a f a z ı		S e n e d i n t a r i h i	
D Ü Ş Ü N C E L E R S u v a r .			
Orta kısım 2 katlı, yanlar 1 katlı. 2 katlı kısmın arka yarısı bodrumlu . Tavan, düğeme betonarme tabliye. Çatı örtüldü kiromit. Ünde betonarme tavan- lı 1 sundurma . Ön ve arkada birer odacık .			
Zemin kat :			
1- İst. g e f l i ğ i : 1 g e f o d a s ı , 1 t e l g r a f o d a s ı , 1 b e k l e m e , 1 h e l s e , 1 a r a l ı k , 1 m ü f e t t i ğ y a t a k o d a s ı , 1 k u a t e r y a r ı , b o d r u m d a 1 k ü m ü r l ü k .			
2- İst. a m a b ı r ı : 1 b ö l m e .			
3-b) 1 o d a , 1 m u t f a k , 1 h e l s e , 1 a r a l ı k . İ g g a l t a r i h i : 9 . 1 0 . 1 9 4 7			
Birinci kat :			
4-a) 4 o d a , 1 m u t f a k , 1 h e l s e , 1 h a m a m l ı k , 1 k o r i d o r , b o d r u m d a 1 g a m a s ı r l ı k , 1 a r a l ı k . İ g g a l t a r i h i : 2 1 . 8 . 1 9 4 5			

EK A.18 : Divriği İstasyonu.

TAPU SENEDİ SURETİ			
İ L L	İ L L	İ L L	MAHALLESİ
K Ö Y Ü	CADDESİ	SOKAĞI	Meşhur semti
Masahat eslihiyesi	Kıymeti	Satış bedeli	Mıntakası
Patta No.	Ada numarası	Parsel numarası	
TAPU KÖTÜCÜSÜNÜN			
Defter No.	Sahife No.	Cilt No.	Varak No.
Evsaf ve müstehkematı			
Hududu			
İktisap sureti			
Vukuat			
Mal sahibinin adı, soyadı			
Senedi veren İdare-i Milliye		Senedin tarihi	
DÜŞÜNCELER Su var . Orta kısmı 2 katlı, yanlar 1 katlı . 2 katlı kısmın arka yarısı bodrumlu . Tavan, döşeme betonarme tabliye . Çatı örtülü kiremit . Zemin kat : 1-İst.çeşmesi; 1 oda, 1 aralık, 1 bekleme, bodrumda 1 kömürlük . 2- " ambarı; 1 bölme . 3-b) 2 oda, 1 mutfak, 1 helâ, 1 aralık . İşgal tarihi : 12.9.1947 4-c) 1 oda . " " : 10.9.1947 5-d) 1 oda, 1 aralık, 1 kiler . " " : 15.3.1943 Birinci kat : " " : 24.10.1947 6-a) 4 oda, 1 mutfak, 1 helâ, 1 hamamlık, 1 koridor, bodrumda 1 kömürlük, 1 aralık . İşgal tarihi : 20.7.1943			

EK A.20 : Kemah İstasyonu.

T. C.
DEVLET DEMİRYOLLARI

Plg No. 300

3 üll İşletme mntekasında Eskiköy da
665+841.5 Klm. de bulunan İstasyon binası ait

F İ Ş

Plandaki sıra numarası	Kayı No. sı	KADASTRO		C İ N S İ	
		Ada No.	Parsel No.		
mekikky yeni eski	4 -			İki katlı kârgir İstasyon binası	
Kilometre mevkii	Câri hatta mesafesi	İnşa plânı proje No.	İnşa tarihi	K İ Y M E T İ	
				İnşa ve istinâk bedeli	veya Tahmin olunan değeri
665+841.5 seğda	14.00		1534		33989.00 21336.-
Mukayyel kıymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi			Sâğlının adı, vazifesi		
			20009 İstasyon şefi İsa Başar 37036 Hareket memuru Nazım Kılıçoğlu 31324 Makasçı Mustafa Üzdemir		
Ne olarak kullanıldığı			İcarda ise aylık miktarı	Vergiye tabi ise gayrisafi iradı	
İstasyon şefliği ve lojman					
Hangi tabakkuk dairesinin kaç No. 11 hesabında olduğu	Bina, arazi vergisi miktarı		Buhran vergisi miktarı		
Tanzifat resmi miktarı	Tenvirat resmi miktarı				

4 Numaralı ekip üyelerinin imzaları

Tarih : 25/1/947

Ekib şefi
Muhasebe Mufettiği
21065 Nevat Uyegil

Mühendis
S.2 Pen memuru
43462 Osman Kökbudak

Şube 34 şefi
9160 Hakkı Ürde

P. Uyegil

[Signature]

[Signature]

28

*kat
I: 149.21 m
II: 144.55 m*

(D. D. Binası - 261 - 1947)

EK A.21 : Eskiköy İstasyonu.

TAPU SENEDİ SURETİ			
İ L L	İLÇESİ	BUCAĞI	MAHALLESİ
K Ö Y Ü	CADDESİ	SOKAĞI	Meghur semti
Mesahat satbiyesi	Kıymeti	Satış bedeli	Mıntakası
Pafta No.	Ada numarası	Parsel numarası	
TAPU KÜTÜĞÜNÜN			
Defter No.	Sahife No.	CHT No.	Varak No.
Evsaf ve müstemillâti			
Hududu			
İktisap sureti			
Vukuat			
Mal sahibinin adı, soyadı			
Senedi veren tapu sicil muhafızlığı		Senedin tarihi	
DÜŞÜNCELER			
Alt kat: 1 Antre, 1 istasyon geçişi yazıhanesi, 1 Bekleme salonu, 1 Ticari eşya ambarı, 1 Oca makasçı lojmanı, 1 oda, 1 mutfak hareket memuru lojmanıdır. Üst kat: 1 koridor, 4 oda, 1 mutfak, iki 1 banyo, 1 heladan ibaretdir.			
Not: İhtisap istasyon binasının Kargal Tapu waz Varidat Dairesinde bina olarak kayda yokdur.			

EK A.22 : Eski köy İstasyonu.

T. C. DEVLET İSHAN YOLLARI		File No: 049			
T. İletme mülkünde. Konya-İstanbul Arası Çumra İstasyonu ile de bulunan İstasyon Binasına Hükümetin					
F İ Ş					
Plandaki sıra numarası	Kapu No. sı	K A D A S T R O		C İ N S İ	
		Ada No.	Parsel No.		
4.	2 ve 2 A, 2 B, 2 C, 2 D, 2 E, 2 F, 2 G, 2 H			KARAY İstasyon Binası ve Hükümeti.	
Kilometre mevkii	Cari hatta mesafesi	İnşa planı proje No.	İnşa tarihi	K I Y M E T İ	
				İnşa ve işletme bedeli	veya tahmini olunan değeri
Sag: 44.232.20	13.85			14820	21.391.18 Kilometre 630.20 22.041.38
Mukayyet kıymete tamirler dolayısıyla ilâveler ve tarihi			Sığının adı, vazifesi		
			1.- İst.Şefi 16228 NO.lu Ekrem Yanğan. 2.- V.Memuru 42754 " Bahri Aykın 3.- Makasoz 5494 " Enil Esen		
Ne olarak kullanıldığı		İçeride işe aylık miktarı	Vergiyse tabi işe gayrisafi iradı		
Yarıkane, Bekleme Salonu, Ticari Anbar ve lojman .		X	X		
Hangi tabakkuk dairesinin kaç No. li hesabında olduğu	Buna, arazi vergisi miktarı		Buhara vergisi miktarı		
X	X		X		
Tanzifat resmi miktarı	Teavifat resmi miktarı				
X	X		X		
8 Numaralı ekip üyelerinin imzaları :			Tarih: 25.8.1947		
S.İl. Pen Memuru Azmi Bilkey		Gube 75 Şefi Fikri İzzet	IV. Mifettili Şefik Bilge		
I. kad: 196.73 II. kad: 111.10					

EK A.23 : Çumra İstasyonu.

TAPU SENEDİ SURETİ			
İLİ	İLÇESİ	BÜCAĞI	MAHALLESİ
KÖYÜ	CADDESİ	SOKAĞI	Meghur semli
Mesahat sahifesi	Kıymeli	Satış bedeli	Mintakası
Patta No.	Ada numarası	Parsel numarası	
TAPU KÜTOĞÜNÜN			
Defter No.	Sahife No.	Cilt No.	Varak No.
Evsaf ve müstemilâtı			
Hududu			
İktisap sureli			
Vukuat			
Mai sahibinin adı, soyadı			
Senedi veren tapu sicil muhafızı		Senedin tarihi	
DÜŞÜNCELER			
Bu oina iki katlı olup zemin katlığı bekleme salonu,iki oda,bir yazıhane ile bir ticari anbardan; birinci kat dört oda,bir mutfak,bir hola ile çatı arasında bir büyük hol,küçük bir odadan ibarettir. Yazıhane ile anbarın altı hodrumdur. <u>Zemin Kat</u> : Bir odasında V. Temur Bahri Aykırı;bir odasında da Makacı Kamil Esen oturmakta olup üç oda bekleme salonu,bir odası yazıhane olarak kullanılmaktadır. <u>Birinci kat ve çatı arası</u> : Temamı İst.Şefi Ekrem Yavaşan tarafından işgal olmaktadır.			

EK A.24 : Çumra İstasyonu.

EK B : Batman Köprüsü hakkında belge (T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi).

T. C.
NAFİA VEKÂLETİ
Demiryollar İnşaat Dairesi
Sayı
8607
Baş Vekâlet Yüksek Makamına

11 Ağustos 1941
Öz: Batman çayında yapılmakta olan demiryolu köprüsü h.

8607
T.C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞIVI

Birinci Umumi Müfettişlikçe makamı devletlerine yazılan ve vekaletimize havale buyurulmuş olan 59-2482 No: ve 25/6/941 tarihli tahrirat cevabıdır:

Malûmu Devletleri olduğu üzere Diyarbakır - Cizre hattının ilk 78 kilometrelik kısmında Dicle Nehri , Pamuk Çayı, Kuru çay, Anbar çayı, Salat çayı ve Batman çayı geçilmekte olup bu bu yük köprülerin inşasına başlandığı sırada demiryol köprülerinden istifade edilerek şose nakil vasıtalarının geçirilmesinin temini yine birinci umumi müfettişlik tarafından 937 senesinde teklif edilmiş ve bunun üzerine keyfiyet Devlet demiryolları ve şoseler Reisliği ve demiryol inşaat Reisliği mütehassısları tarafından tetkik edilmiş ve bu demir köprülerin birer yanlarına ancak 1,5 metre arzında ve yalnız yayaların ve yük hayvanlarının geçmesine müsait bir geçit temininden gayri yapılacak muamele görülemediği için keyfiyet birinci umumi müfettişliğe 26/1/938 tarih ve 1135 numaralı mektup ile bildirilmiş ve demir köprülerin projeleri bu esas dahilinde tanzim ettirilerek Salât ve Batman köprüleri hariç hepsi yerlerine konmuştur. Ancak avrupada harp halinin devamı yüzünden Salât ve Batman köprülerinin demir aksami gelemediğinden bu mühim dereler üzerinden demir yolunu mutlaka geçirmek zaruretiğinden dolayı bu köprülerin demir köprüye göre tamamen inşaatı bitmiş olan ayakları temel seviyelerine kadar yıkılarak mevcut temellerden istifade ve aralarında fennen eskilerinin tamamen aynı olması kat'i zaruret olan yeni temeller ilâve ve bunlar üzerine betonarme kemeler inşasına karar verilmiştir.

6- 030 10 152 14 5 1-

Sayı

T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

-2-

Betonarme köprüleri çatlatmamak için bunları mümkün oldu-
ğu kadar müteharir olarak tahmil zaruridir. Buna rağmen halkın ve
yük hayvanlarının geçmesini temin gayemizden fedakarlık etmemek
için bu fennî kaideden de az çok fedakarlık edilerek tıpkı demir
köprü halinde derpiş edilen 1,5 metre arzındaki geçitlerin yine
inşasına karar verilmiş bulunmaktadır. Ve Salât köprüsünün inşaatı
bu esas dahilinde bitmiş olup yalnız teferruat ile iştigal edil-
mektedir. Batman köprüsüne gelince bu köprüde demir köprü halinden
kalma temellerin aralarına ilâveten inşa edilen beş temelin dördü
bitmiştir. Bu yeni temeller de eski temellerin aynıdır. Ve öyle
olması fennen kat'î zaruret halinde olup bunlara hiç bir ilâve ya-
pılamaz. Temel zeminine gelen tazyik ise böyle bir kil zemin için
tecvizi caiz olan azamî haddi bulmuş olup 1,5 metrelik geçitlerin
2,5 metreye tezyidi ve ağır nakil vasıtalarının bu kısma yüklenme-
si dolayısıyla temele gelecek sıklıkta bu temel zemininin kat'iyen
tahammülü yoktur. Ve binaenaleyh, bu konsol kısımların tezyidi müm-
kûn değildir. Köprü için trenle beraber şose nakil vasıtalarında
geçmesi mes'elesine gelince bu mes'ele mevcut işletme nizamına
muhalif olup bu nizamata değiştirmek veya riayet etmemek vekaleti
mizin elinde olmayıp bunun Mûnakalat Vekaletince tetkiki zaruridir
Ancak bu köprüden evvelki Sinan istasyonu ile bu köprüden sonraki
Batman istasyonlarında birer askeri rampa derpiş edilmiş olup de-
reyi mutlaka geçmek isteyen bir şose nakil vasıtasının bu istasyon-
larda vagona yüklenip dereyi geçmesi ve karşı taraftaki istasyonda
karaya inmesi mümkündür. Makamı Devletlerine muracaat etmeden ev-
vel birinci umumî müfettişliğin vekaletimize vakı muracaatına
verilen 25/7/941 tarih ve 7971 numaralı cevabın bir sureti
Makamı Devletlerinede saygılarıma tertifen takdim kılınmıştır.

Lef: 1 mektup sureti

Nafia Vekili

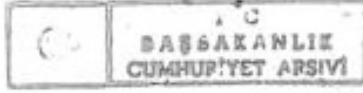
030	10	152	74	5
-----	----	-----	----	---

12-8-1941

A. F. Cebeci

BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ
18-41 6974/1

EK C : Eskiköy, Karagöl, Çetinkaya İstasyonları hakkında belge (T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi).



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
DEVLET DEMİRYOLLARI VE LİMANLARI İŞLETME UMUM MÜDÜRLÜĞÜ

İDARE MERKEZİ : ANKARA

TELGRAF ADRESİ T. C. D. D.

V DAHRESİ

ANKARA 22.10.36. 193

AG 10502

ÖZ: -

İlişik

Yüksek Başbakanlığa

Sivas - Erzurum hattının Tecerden sonra Eski-
köy, Karagöl, Kavaklı, Çetinkaya isimli 4 istasyonun -
1.11.36 gününden itibaren işletmeye açılacağını ve bu hat
üzerinde şimdilik haftada 2 defa Pazartesi - Perşembe
günleri birer muhtelit tren işletileceğini saygılarımla
arzederim.

MR. sb

Bayındırlık Bakanı

A. Çetinkaya

Lingü

31.10.36

14.12.11

030 10 152 76 30

-1-

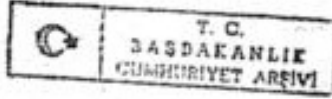
MR

31-10-86 6066

Hangi dairenin hangi tarih ve numarasıyla yazıldığına cevaba dâ'el mevcuttur.

EK D : Fırat Köprüsü hakkında belge (T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi).

T.C.
NAFİA VEKÂLETİ
HUSUSİ KALEM MÜDÜRLÜĞÜ



Ankara : 22.XII.930

455

Baş vekil paşa hazretlerine
maruzatıdır.

I-Fırat köprüsü ,yedi orta ve iki kenar ayaklıdır.
İnşaatı bu sene başlanmıştır .Henüz bir ayağı -
atılmıştır .Diğer ayakların temellerine çalışılı-
yor .

İnşaat programı mucibince 932 senesi beşinci
ayında ikmal edilecektir .

Hattın ferhiyatı ise Fırata 931 senesi niha-
yetinde gelecek fekat köprünün hitamına intizaren
hattın işletmeye kışadı ancak 932 senesi 5 inci -
ayında mümkün olacaktır .

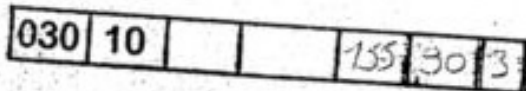
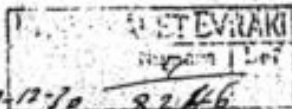
II-İnşaatı bir aya kadar hitam bulacak olan Kütahya-
Balıkesir hattıyla inşaatı hitam bulmuş olan -
revzipaşa - Malayya hattının 1.Mart .31 tarihin-
de işletmeye kışadı icra edilecektir .

Kışat merasiminin icrası reyî samilerine me-
nuttur efendim .

Nafia vekili

[Signature]

J.



EK E : İsmet Paşa Köprüsü hakkında belge (T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi).

T. C.
BAŞVEKALET MÜSTEŞARLIĞI
Hususi

159

Ankara
1932

6
1928

40

483

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Kafia'ya.

Frat üzerinde inşa edilmiş olan
Köprüye İsmet Paşa Köprüsü
denilmesi Reiscümhura Hk.
Taraflından emir bulunmuştur
ef

Yaz K.

gazildi 18.7.1932

030	10			155	90	8
-----	----	--	--	-----	----	---

2+1 Ptg.

4

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: Özge Sezer.

Doğum Yeri ve Tarihi: İzmir, 1984.

Eğitim Bilgileri: 1990-1995 İzmir Sarıkamış İlköğretim Okulu, 1995-1998 İzmir Hacı Şakir Eczacıbaşı İlköğretim Okulu, 1998-2002 İzmir 60. Yıl Anadolu Lisesi, 2002-2007 İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü.

E-Posta: ozgesez@gmail.com