

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MODERNİTE VE HAREKET KAVRAMLARININ
YOLUN TANIMLADIĞI MEKÂNSAL
OLUŞUMLAR ÜZERİNDEN İRDELENMESİ



Cemre ŞAHİN KAZICI

Ekim, 2019

İZMİR

MODERNİTE VE HAREKET KAVRAMLARININ YOLUN TANIMLADIĞI MEKÂNSAL OLUŞUMLAR ÜZERİNDEN İRDELENMESİ

**Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi
Mimarlık Anabilim Dalı Bina Bilgisi Programı**

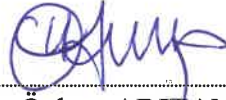
Cemre ŞAHİN KAZICI

Ekim, 2019

İZMİR

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

CEMRE ŞAHİN KAZICI, tarafından **DOÇ. DR. ÖZLEM ARITAN** yönetiminde hazırlanan “**MODERNİTE VE HAREKET KAVRAMLARININ YOLUN TANIMLADIĞI MEKÂNSAL OLUŞUMLAR ÜZERİNDEN İRDELENMESİ**” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.



Doç. Dr. Özlem ARITAN

Yönetici

Prof. Dr. İktur Türkseken
Dagmison

Jüri Üyesi

Doç. Dr. Üyesi H. ERBİL
KARARİ XUTULİZ

Jüri Üyesi



Prof. Dr. Kadriye ERTEKİN

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Tez çalışmam süresince gerek konu seçimi, gerekse çalışmaların yürütülmesi sırasında tüm bilgi ve tecrübelerini içtenlikle paylaşan, bana sonsuz sabır, anlayış ve güven gösteren danışman hocam sayın Doç. Dr. Özlem ARITAN başta olmak üzere, lisans ve yüksek lisans eğitim sürecimde bıraktıkları izlerle meslek hayatıma; tez izleme jürimde yer alarak paylaştıkları bilgi ve düşünceleri ile tez çalışmama yapmış oldukları değerli katkılarından dolayı Sayın Prof. Dr. İlknur TÜRKSEVEN DOĞRUSOY'a ve Sayın Dr. Nağme Ebru AYDENİZ'e minnet ve şükranlarımı sunarım.

Çalışmalarım süresince bana samimiyetini ve güzel ortamını sunan Yaşar Üniversitesi Mimarlık Bölümü ve Adnan Menderes Üniversitesi Merkez Kütüphanesi yönetimlerine araştırmalarım katkıları için;

Yüksek lisans eğitimine birlikte başladığımız, birlikte yorulup birlikte güç bulduğumuz değerli arkadaşlarım Kadriye ABACI ve Burcu Filiz DEMİRCİ'ye tüm bu zorlu süreci keyifli kıldıkları ve gülümseyerek hatırlamamı sağladıkları için; dostluklarına sahip olmakla kendimi hep şanslı hissettiğim Elif Esra AYDIN, Hande TEPE ve Pelin YURTMAN'a, tez çalışma sürecimde oldukları gibi, ne zaman ihtiyacım olsa yanımda olacaklarına dair verdikleri güven için teşekkür ederim.

Hayatım boyunca bana her koşulda destek olan, şefkatleri ve ilkeleri ile dünyayı benim için yaşanabilir kılan, haklarını hiçbir zaman ödeyemeyeceğim, babam Derya ŞAHİN'e, annem Mukadder ŞAHİN'e, abim Cemil ŞAHİN'e ve ablam Tuba ŞAHİN'e, masumlukları ve sevgi dolu minik kalpleriyle hayatımda yarattıkları pozitif etki için yeğenlerim Ecrin ve Derin'e;

Son olarak en önemli dayanağım, çocukluk ve hayat arkadaşım Hakan Gökem KAZICI'ya sabırla ve sevgiyle hep yanımda olduğu için, daha da ötesi varlığıyla verdiği güç için minnet borçluyum.

Cemre ŞAHİN KAZICI

MODERNİTE VE HAREKET KAVRAMLARININ YOLUN TANIMLADIĞI MEKÂNSAL OLUŞUMLAR ÜZERİNDEN İRDELENMESİ

ÖZ

İnsanlık tarihi boyunca toplumları, kentleri ve mimarlığı geri dönüşü olmayacak biçimde etkileyen üç büyük gelişme yaşanmıştır. Bunlardan biri göçebe hayattan yerleşik hayata, yani tarım toplumuna geçilmesi; ikincisi topraktan kopularak endüstriyel dünyanın yaratılması, diğeri ise bilişim devrimi ile bilgi toplumuna geçilmesidir. Bu çalışmanın tarihsel çizgisini de endüstriyel dünyanın oluşmaya başladığı Endüstri Devrimi'nden günümüze kadar olan modernleşme süreci oluşturmaktadır.

Çalışmanın amacı endüstrileşme ile insan hayatına giren ve modern dönemin kilit kavramları olarak ortaya çıkan 'modernite' ve 'hareket' kavramlarının modern dönem mimari anlayışına nasıl etki ettiklerini çözümlemek, genelde hareketi somutlayan 'yol'un ve özelde Endüstri Devrimi ile birlikte gelişen 'demiryolu'nun tanımladığı mekânsallık ile ilişkisini araştırmaktır.

Bu kapsamda kuramsal bir altlık oluşturabilmek amacıyla literatür taraması yapılarak 'modernite' ve 'hareket' kavramları, arkasındaki sosyal, toplumsal ve teknolojik gelişmelerle birlikte değerlendirilerek tanımlanmış, ardından kavramların kent ve mimarlık üzerindeki etkileri araştırılarak yol/demiryolu mekânsallığı üzerinden mimari bir çerçeve tariflenmiştir. Elde edilen veriler, erken modern dönem dünya örnekleri üzerinden analiz edilerek somut bir veri ortaya konulmuştur.

Bu çalışma 'modernite' ve 'hareket' kavramlarının insan yaşamına girmesi ile birlikte mimarlık alanında geri dönüşü olmayan biçimde değişimlere sebep olduğunu ortaya koymakta ve söz konusu kavramları, modern dönemde gelişen yol/demiryolu mekânsallığı üzerinden okuyarak, mekânı ve bugünün mimarlığını anlamada yeni bir perspektif kazandırmaktadır.

Anahtar kelimeler: Modernite, hareket, demiryolu, endüstri mimarlığı, modern mimarlık

THE EVALUATION OF MODERNITY AND MOBILITY CONCEPTS OVER THE SPATIAL FORMATIONS DESCRIBED BY ROAD

ABSTRACT

Throughout the history of humanity, there have been two major developments that have irreversibly influenced societies, cities and architecture. One of them is the transition from nomadic life to settled life, that is, agricultural society; the other is the creation of the industrial world by breaking from the soil. The historical line of this study is the modernization process from the Industrial Revolution to the present day when the industrial world began to form.

The aim of the study is to analyze how the concepts of ‘modernity’ and ‘mobility’ which have entered into human life through industrialization and emerged as the key concepts of the modern era affect the formation of modern architecture and to investigate the relationship between the spatiality defined by the ‘road’ that concretize the mobility in special and ‘railroad’ that developed by the Industrial Revolution in general.

In this context, in order to form a theoretical basis, concepts of modernity and mobility are defined with the social, communal and political developments behind of them by searched the literature and then architectural framework has been defined over road/railroad spatiality by searching the effects of these concepts on cities and architecture. The data obtained were analyzed through early modern world examples and a concrete data was presented.

This study reveals that with the introduction of modernity and movement concepts into human life, it causes irreversible changes in the field of architecture and provides a new perspective in understanding the space and today's architecture by reading these concepts through the road / railroad spatiality developed in the modern era.

Keywords: Modernity, mobility, railroad, industrial architecture, modern architecture

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
ÖZ	iv
ABSTRACT.....	v
ŞEKİLLER LİSTESİ	viii
TABLolar LİSTESİ.....	xii
BÖLÜM BİR - GİRİŞ.....	1
1.1 Çalışmanın Amacı	3
1.2 Çalışmanın Kapsamı.....	4
1.3 Çalışmanın Hipotezi	5
1.4 Çalışmanın Yöntemi.....	5
BÖLÜM İKİ – MODERNİTE VE HAREKET KAVRAMLARININ KENT VE MİMARLIKLA İLİŞKİSİ.....	6
2.1 ‘Modernite’ Üzerine Çözümleme.....	6
2.1.1 Aydınlanma Çağı ve Endüstri Devrimi	8
2.1.2 Modernite Etkisinde Kent ve Mimarlık	14
2.2 ‘Hareket’ Kavramı Üzerine Çözümleme.....	24
2.3 Modernite ve Hareket Kesişiminde Kent ve Mimarlık	28
2.4 Bölüm Sonucu	45
BÖLÜM ÜÇ – MODERNİTE VE HAREKET KAVRAMLARI IŞIĞINDA YOLUN TANIMLADIĞI MEKÂNSAL OLUŞUMLAR – DEMİRYOLU MEKÂNSALLIĞI.....	48
3.1 Modernite-Hareket-Yol	48

3.2 Modernite- Hareket ve Demiryolu İlişkisi	56
3.2.1 Modernite-Hareket ve Demiryolunun Kentsel Biçimlenmeye Etkileri ...	60
3.2.2 Modernite-Hareket ve Demiryolu Mekânsallığı.....	69
3.3 Erken Modern Dönem Dünya Örnekleri	73
3.3.1 Şehirler Arası İlk Demiryolu Hattı – Liverpool-Manchester Demiryolu	74
3.3.1.1 Lime Street İstasyonu	77
3.3.1.2 North Western Otel	83
3.3.1.3 St. Georges Salonu.....	85
3.3.1.4 Yol Aracı Mekânsallığı - 19. Yüzyıl Başları	88
3.3.2 Uluslararası İlk Demiryolu Hattı – Liege-Aachen Demiryolu	91
3.3.2.1 Herbesthal İstasyonu.....	94
3.3.2.2 Herren Otel.....	97
3.3.2.3 Posta Dağıtım Merkezi	100
3.3.2.4 Yol Aracı Mekânsallığı - 19. Yüzyıl Ortaları	102
3.3.3 Kıta Boyu İlk Demiryolu Hattı – Pasifik Demiryolları	107
3.3.3.1 Ogden Union İstasyonu.....	111
3.3.3.2 Bigelow Otel	115
3.3.3.3 25. Cadde	121
3.3.3.4 Yol Aracı Mekânsallığı - 19. Yüzyıl Sonları	102
3.3.4 Kıta Boyu İlk Demiryolu Hattı – Pasifik Demiryolları	107
3.3.4.1 Komsomolskaya Meydanı İstasyonları.....	136
3.3.4.2 Leningrad Oteli	145
3.3.4.3 Moskovsky Alışveriş Merkezi	149
3.3.4.4 Yol Aracı Mekânsallığı - 20. Yüzyıl Başları	151
3.4 Bölüm Sonucu	154
 BÖLÜM DÖRT - DEĞERLENDİRMELER VE SONUÇ.....	162
 KAYNAKLAR	169

ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1 Kristal Saray, İngiltere	18
Şekil 2.2 La Galerie Des Machines, Fransa	19
Şekil 2.3 Eiffel Kulesi, Fransa	20
Şekil 2.4 Villa Savoye, Le Corbusier, 1929.....	22
Şekil 2.5 The Farnsworth House, Mies van der Rohe, 1951.....	23
Şekil 2.6 Etken ve edilgen hareket.....	26
Şekil 2.7 Guaranty Building, Louis Sullivan, 1895	31
Şekil 2.8 Sullivan Center, Louis Sullivan, 1899	32
Şekil 2.9 Robbie Evi, Frank Lloyd Wright, 1909	34
Şekil 2.10 Şelale Evi, Frank Lloyd Wright, 1934.....	34
Şekil 2.11 Fütürist kent tasarımı (Citta Nuova), Antonio Sant’Elia, 1914	35
Şekil 2.12 Işıldayan Kent (Villa Radieuse), Le Corbusier, 1924.....	37
Şekil 2.13 Dymaxion House, Buckminster Fuller, 1930	38
Şekil 2.14 Ronchamp Kilisesi, Le Corbusier, 1954.....	39
Şekil 2.15 Philips Pavyonu, Le Corbusier, 1958	40
Şekil 2.16 Varoluşsal mesnet noktası.....	43
Şekil 3.1 Nicea/İznik M.Ö. 4. yüzyıl	50
Şekil 3.2 Amsterdam 1324-1667.....	52
Şekil 3.3 Ulaşım ağı şeması	55
Şekil 3.4 Buharla çalışan ve raylar üstünde ilerleyen ilk lokomotifin bir çizimi....	57
Şekil 3.5 1830-1880 yılları arasında dünyadaki toplam demiryolu ağı (km)	59
Şekil 3.6 Hollanda Randstad Bölgesi’nde demiryolu gelişimi kentsel biçimlenme...	60
Şekil 3.7 İskandinav ülkelerinde demiryolu ve kentleşme	62
Şekil 3.8 Demiryolunun yeni çevre tanımlama biçimleri	63
Şekil 3.9 Ebenezer Howard – Bahçe-Şehir planı	65
Şekil 3.10 Soria y Mata – Doğrusal kent planı 1	66
Şekil 3.11 Soria y Mata – Doğrusal kent planı 2	67
Şekil 3.12 Milutin – Doğrusal kent planı	68
Şekil 3.13 Liverpool-Manchester arası demiryolu hattı.....	74

Şekil 3.14 Liverpool-Manchester arası demiryolu.....	75
Şekil 3.15 Liverpool-Manchester Demiryolu Hattı Örneklem Alanı.....	76
Şekil 3.16 Crown Street İstasyonu –Liverpool	77
Şekil 3.17 Lime Street İstasyonu girişi – 1836	78
Şekil 3.18 Lime Street İstasyonu raylar ve sol tarafta hizmet birimleri – 1839.....	79
Şekil 3.19 Lime Street İstasyonu – 1859	80
Şekil 3.20 Lime Street İstasyonu – 1896 öncesi	81
Şekil 3.21 Lime Street İstasyonu çevresi – 1900’lü yıllar	81
Şekil 3.22 Lime Street İstasyonu çevresi – 2014	82
Şekil 3.23 North Western Otel – 1904 posta kartı	83
Şekil 3.24 North Western Otel çay salonu / cafe – 1910 posta kartı	84
Şekil 3.25 Lime Street – 1890.....	86
Şekil 3.26 St. Georges Salonu perspektif çizimi.....	86
Şekil 3.27 St. Georges Salonu – Yılbaşı eğlencesi	87
Şekil 3.28 3. Sınıf Vagonlar – AJC Bourne litografı 1839	89
Şekil 3.29 2. Sınıf Vagonlar – AJC Bourne litografı 1839	89
Şekil 3.30 1. Sınıf Vagonlar – AJC Bourne Litografı 1839.....	90
Şekil 3.31 Belçika Demiryolları ve 37. Hattı-1920 öncesi	91
Şekil 3.32 Liege-Aachen Demiryolu Hattı örneklem alanı.....	93
Şekil 3.33 Herbesthal İstasyonu – 1890.....	94
Şekil 3.34 Herbesthal İstasyonu Planı – 1889 sonrası	95
Şekil 3.35 Herbesthal İstasyonu ve iç mekânları – gar yapısı-restoran-genel iç mekân-yemek salonu.....	96
Şekil 3.36 Herren Oteli ve demiryolu	98
Şekil 3.37 Herren Oteli ve iç mekânları - oyun odası-parti odası-café-yemek salonu	99
Şekil 3.38 Herren Otel-2019	100
Şekil 3.39 Herbesthal - Posta Dağıtım Merkezi.....	101
Şekil 3.40 Belçika 1. 2. ve 3. Sınıf yolcu vagonları – 1860.....	103
Şekil 3.41 Belçika 1. Sınıf yolcu vagonu, sigara içme salonu eklentisi – 1862.....	104
Şekil 3.42 Herbesthal İstasyonu sergi alanı – Yük vagonları	105
Şekil 3.43 Mahkumların toplama kampına taşındığı vagon - Auschwitz Birkenau	105

Şekil 3.44 Demiryolu Posta Vagonu-1933	106
Şekil 3.45 Pasifik Demiryolları.....	108
Şekil 3.46 Göçmen işçilerin konaklama koşulları.....	109
Şekil 3.47 Göçmen işçilerin çalışma koşulları.....	109
Şekil 3.48 Pasifik Demiryolları örneklem alanı.....	110
Şekil 3.49 Ogden'deki ilk demiryolu istasyonu, 1869-1889.....	111
Şekil 3.50 1889 Ogden Union İstasyonu.....	112
Şekil 3.51 1924 Ogden Union İstasyonu.....	113
Şekil 3.52 Ogden Union İstasyonu bekleme salonu.....	114
Şekil 3.53 Demiryolu inşası çadır alanı	115
Şekil 3.54 Benton çadır şehri - Temmuz-Eylül, 1868.....	116
Şekil 3.55 Reed Otel - 1889	117
Şekil 3.56 Bigelow Otel -1927.....	118
Şekil 3.57 Reed Otel ve Bigelow Otel	118
Şekil 3.58 Bigelow Otel organizasyon salonları	120
Şekil 3.59 Demiryolu öncesi Ogden kent merkezi – 1870.....	121
Şekil 3.60 Demiryolu sonrası Ogden kent merkezi – 1906	122
Şekil 3.61 Ogden 25. Cadde 200 bloklu ticari bölgesi.....	123
Şekil 3.62 Ogden 25. Cadde- 1917	123
Şekil 3.63 Ogden Elektrik Sokağı.....	124
Şekil 3.64 Davenport Salonu.....	125
Şekil 3.65 1865-Pullman'ın tanıtılan ilk modern yataklı vagonu	126
Şekil 3.66 Pasifik Demiryolları – Pullman vagonu.....	127
Şekil 3.67 İlk yemek vagonunun tanıtımı – 1868	128
Şekil 3.68 Central Pasifik Demiryolu notu-1870	129
Şekil 3.69 1887- Antre vagonun icadı	130
Şekil 3.70 1887- Misafir odası vagonu	130
Şekil 3.71 1887- 1907- Çelik gövde vagon icadı	131
Şekil 3.72 Fransız Okulu tarafından Trans-Sibirya Demiryolu Hattı çizimi	132
Şekil 3.73 Trans-Sibirya Demiryolu Hattı örneklem alanı	135
Şekil 3.74 Leningrad İstasyonu – 1849.....	136
Şekil 3.75 1849 Leningrad İstasyonu cephesi.....	137

Şekil 3.76 Yaroslav İstasyonu.....	139
Şekil 3.77 Yaroslav İstasyonu – 1906.....	140
Şekil 3.78 Kazan İstasyonu – 1864.....	141
Şekil 3.79 Kazan İstasyonu – 1940.....	142
Şekil 3.80 Komsomolskaya Meydanı ve çevresi gelişim aşamaları	144
Şekil 3.81 Leningrad Otelı cephe çizimi.....	146
Şekil 3.82 Leningrad Otelinden çekilmiş bir fotoğraf. Solda Leningrad ve Yaroslav İstasyonları, sağda Kazan İstasyonu görölmektedir.....	147
Şekil 3.83 Leningrad Otelı zemin kat planı	148
Şekil 3.84 Moskovsky Alışveriş Merkezi inşaatı – 1982.....	149
Şekil 3.85 Moskovsky Alışveriş Merkezi ile genişleyen meydan	150
Şekil 3.86 Moskovsky Alışveriş Merkezi girişi.....	150
Şekil 3.87 Moskovsky Alışveriş Merkezi mimari kesit	151
Şekil 3.88 Tek odalı vagonun tanıtılması-1927	152
Şekil 3.89 Trans-Sibirya Demiryolu Hattı Golden Eagle Treni suit odası - 1954...	153

TABLÖLAR LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 3.1 Örneklem Tablosu.....	74
Şekil 3.2 Örneklem Analizi.....	157



BÖLÜM BİR

GİRİŞ

Fiziksel çevrenin insan gereksinimlerini karşılamak amacıyla düzenlenmesi ile gerçekleştirilen mimarlık eylemi, insanoğlunun varoluşundan günümüze kadar gelişerek şekillenmiştir. Tarih öncesi zamanlarda mağaralardan, bugünkü yüksek katlı çelik ve cam yapılara kadar uzanan mimarlık serüveninin arkasında hiç şüphesiz toplumsal, kültürel, ekonomik, siyasal değişim ve gelişimler vardır. Bu sebeple mekânları ve mekânsal değişimleri anlayabilmek için bulunduğu dönem içerisindeki gelişmeler incelenmeli ve irdelenmelidir.

İnsanlık tarihinde, geri dönüşü olmayan üç önemli aşama yaşanmıştır. Bunlardan ilki, göçebe yaşamdan yerleşik hayata, yani tarım toplumuna geçilmesidir. İkincisi topraktan kopularak endüstriyel dünyanın yaratılması ile birlikte doğayı tüketerek üreten toplum haline dönüşülmesidir. Üçüncüsü ise bilgi ve iletişim teknolojileri sonucunda yaşanan gelişmelerle bilgi toplumuna geçilmesidir. Tüm bu aşamalar sosyo-ekonomik arka planın sebep olduğu değişimlerle şekillenen devrim niteliğindeki gelişmelerle sınırlarını belirlemiştir. Ancak sözü edilen aşamalar arasında keskin geçişler olmamış, arka plandaki düşünsel alt yapının çeşitli toplumlar tarafından benimsenmesi veya ekonomik alt yapının sağlanabilmesi uzun yıllar almıştır. Nitekim günümüzde hala göçebe olarak yaşam sürdüren toplumlar da bulunmaktadır.

Bu çalışmanın tarihsel çizgisini, topraktan kopularak endüstriyel dünyanın yaratıldığı dönem ve günümüze kadar olan süreç oluşturmaktadır. Rönesansın tetiklediği Aydınlanma Çağını takip eden Endüstri Devrimi ile birlikte 18. yüzyıl'da somut biçimde başlayan modernleşme süreci, “modernite” ve “hareket” kavramları ekseninde hayatın hemen hemen her alanında karşımıza çıkmaktadır. Bir yandan mimarinin tarihsel, toplumsal ve kültürel içeriklerden ayrı olarak düşünülememesi öte yandan Endüstri Devrimi ile birlikte ortaya çıkan köklü değişiklikler ‘modern mimari’ söylemlerinin de oluşmasına neden olmuştur. Modern mimari uygulamalarının başlangıç tarihi ise çeşitli yazar ve araştırmacılar tarafından farklı

olarak ele alınmış olsa da en temel haliyle 19. yüzyıl başlarına dayanmaktadır. Daha öncesinde ‘Aydınlanma Çağı’ olarak adlandırılan dönemde yaşanan bir takım gelişmeler ise hazırlayıcı nitelikte deney ve olaylar olarak düşünülmektedir.

Endüstri Devrimini takip eden dönemde, modern düşüncenin gelişimi ile birlikte teknoloji ışığı altında kendini gösteren hareket ve hız kavramlarının kentlerle çarpışması sonucu, kentler daha önce hiç karşılaşmadığı tipte bir dönüşüm yaşamışlardır. Özellikle Endüstri Devriminin en temel yeniliği kabul edilen buharlı makinenin icadı ile başlayan demiryollarının inşaatı bir yandan çevreleri birbirine bağlarken bir yandan da üzerinden geçtiği topraklarda yeni çevreler tanımlamıştır. Demiryollarının hızla yayılımı sosyal ve ekonomik anlamda da bir çok gelişime neden olmuştur. Yaşanan sosyo-ekonomik gelişmeler ise mimari üretim alanını büyük ölçüde etkilemiş, bir yandan oluşan yeni çevrelerde yeni bir mekân ve biçim üretme anlayışının oluşmasına, bir yandan da teknolojinin gelişmesi ile birlikte yeni yapı tiplerinin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Modern dönemde hareket ve mekân ilişkisi bu şekilde tezahür etmektedir. Hareketin yansıması olan yol ile oluşumuna başlayan bu yeni çevre ve mekânlar ‘yol mekânsallığı’ kapsamında modern dönem başlangıcından bugüne bir çok bilgi taşımaktadır. Bu bilgilerin açığa çıkarılması modern dönem mimarlık sürecinin incelenmesinde yeni bakış açıları kazandırması açısından çok önemlidir. Bu çalışma da modernite, hareket ve yol mekânsallığı arasındaki bu ilişkiyi mimari çerçeve içerisinde çözümlemeyi hedeflemektedir.

Etkisini yüzyıllar boyunca ve günümüzde de sürdüren modern mimarlık üzerine sayısız çalışma yapılmış, modern mimarlığın arkasındaki kavramlar anlaşılmaya çalışılmış ve bu kavramların mimarlığı ne şekilde etkilediği üzerine söylemler geliştirilmiştir. Bu çalışmada özellikle, Marshall Berman’ın moderniteyi tüm noktalarıyla irdeleyen ‘Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor’ kitabı, modern mimarlık tarihi üzerine yazılan ve modernite-mimarlık ilişkisine ışık tutan Leonardo Benevelo’nun ‘Modern Mimarlık Tarihi’ ve Kenneth Frampton’un ‘Modern Architecture, A Critical History’ kitapları ile Richard Sennet’in sunduğu modern kent önerilerini barındıran ‘Gözün Vicdanı’ kitabı modernite ve modern mimarlığı anlamak üzere temel kaynaklar olarak ele alınmaktadır. Hareket-mekân ilişkileri

üzerine yine Sennet'in modern kentleri insanların bedensel hareket ve deneyimleriyle ilişkilendirerek irdelediği 'Ten ve Taş' kitabı ile Juhani Pallasmaa'nın beş duyu ile kent ve mimarlık algısı üzerine yazdığı 'Tenin Gözleri' kitabı ve Frederic Gros'un "Yürümenin Felsefesi" kitabı, Jurgen Habermas'ın kent içerisindeki kamusal alanlar ve modernitenin ilişkisini ortaya koyduğu 'Kamusal Alanın Yapısal Dönüşümü' kitabı; yol mekânsallığı/modernite ilişkileri üzerine Mumford'un ulaşımın gelişmesiyle birlikte kentlerin yaşadığı dönüşüm ile ilgili incelemelerini barındıran "Tarih Boyunca Kent; Kökenleri Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği" kitabı ve İlhan Tekeli'nin "Modernite Aşılırken Kent Planlaması" kitabı temel kaynaklar olarak belirlenmiş ve bu alanda yazılan tez ve makalelerden taramalar yapılmıştır.

Ancak modernite ve hareket kavramlarının kentleri ve mimariyi şekillendiren 'yol' ile ilişkisi üzerine bulunan kaynak sayısı yeterli görülmemiştir. Bu çalışma ise literatürde var olan bu boşluğu doldurmak üzere modernite ve hareket kavramlarını 'yol mekânsallığı' üzerinden okumaktadır. Yolu ve yolun tanımladığı mekânları ele almakta ve özellikle modern dönemin sembolü haline gelmiş demiryolu ile oluşan 'demiryolu mekânsallığı'na odaklanarak erken modern dönem öncü dünya örnekleri üzerinden irdelemektedir. Böylelikle çalışma, mekânı ve bugünün mimarlığını anlamada yeni bir perspektif kazandırarak literatüre yeni bir okuma sunacaktır.

1.1 Çalışmanın Amacı

Modern dönem, içinde bulunduğumuz dönemi de kapsadığını düşündüğümüzde, 'modernleşme süreci' olarak ele alınmaktadır. Modernleşme sürecinin anlaşılması modernleşme olgusuna bağlı kavramların nasıl tanımlandığı ile doğrudan ilişkilidir. Bu sebeple modernleşme sürecinin temel kavramlarını anlamak ve tanımlamak üzerine bir çok çalışma yapılmıştır. Bu çalışmada modernleşme sürecinin en temel kavramlarından olan "modernite" ve 'hareket' kavramları ele alınmaktadır. Modernitenin toplumlar içerisinde yayılmaya başlamasıyla birlikte hareket kavramı farklı biçimlerde insan yaşamına dahil olmuş, sonucunda mimarlık alanında geri dönüşü olmayan değişimler yaşanmıştır.

Bu bağlamda, çalışmanın temel amacı, modern dönemin kilit kavramları olarak karşımıza çıkan ‘modernite’ ve ‘hareket’ kavramlarını tanımlayarak, kentsel ve mimari gelişme nasıl etki ettiklerini çözümlemek, hareketi somutlayan ‘yol’un ve Endüstri Devrimi ile birlikte gelişen ‘demiryolu’nun tanımladığı istasyon yapıları, konaklama yapıları ve ticari-sosyal yapılar gibi demiryolu mekânsallığını oluşturan yapıların modernite ve hareket ile ilişkisini araştırmaktır.

1.2 Çalışmanın Kapsamı

Çalışma, Endüstri Devrimi ile şekillenen modernleşme sürecini, modernite ve hareket kavramlarının mimarlık alanında yarattığı değişim ve gelişimleri, kendisi de doğrudan endüstrileşme ile ortaya çıkan demiryolu ulaşım sistemi ve bu sistemin yarattığı mekânsal oluşumlar üzerinden irdelleyecektir.

İkinci bölümde, ‘modernite’ ve ‘hareket’ kavramları tanımlanacak ve arkasındaki sosyolojik gelişmeler ışığında kavramların birbiri ile ilişkileri ortaya konulacaktır. Kavramların mimarlık ile ilişkisi çözümlenecek, bu bağlamda modernite ışığında gelişen kent ve mimarlık anlayışı irdelenecektir.

Üçüncü bölümde, hareketin yansıması olan yolun tanımladığı mekânsal oluşumlar, endüstrileşmenin en büyük buluşu kabul edilen demiryolları üzerinden tanımlanacaktır. Bu bağlamda istasyon yapıları, konaklama yapıları ve bu yapıları beslemek üzere ortaya çıkan ticari ve sosyal mekânlar, erken modern dönemde var olan ve ilk olma niteliği taşıyan öncü dünya örnekleri üzerinden incelenecektir. Bu kapsam ve nitelikte ulusal bir örnek bulunmadığından, örneklem alanını erken endüstrileşen merkez ülkelerde yer alan demiryolu hatları ve mekânları oluşturmaktadır.

Dördüncü bölümde, elde edilen veriler değerlendirilerek ulaşılan sonuç özülle birlikte ifade edilecektir.

1.3 Çalışmanın Hipotezi

Bu çalışmanın temelini oluşturan hipotez, ‘modernite’ ve ‘hareket’ kavramlarının insan yaşamına girmesi ile birlikte mimarlık alanında geri dönüşü olmayan biçimde değişimlere sebep olduğu ve söz konusu kavramların modern dönemde gelişen yol/demiryolu mekânsallığını şekillendirdiği, yeni kopmalar ve yeni birliktelik halleri tanımlayarak modern dünyanın oluşumunu büyük ölçüde etkilediğidir.

1.4 Çalışmanın Yöntemi

Kuramsal bir çerçeve tariflemek amacıyla, literatür taraması yapılarak, modernite ve hareket kavramları üzerine var olan çalışmalar incelenecek, alt kavramlar olarak karşımıza çıkan Aydınlanma, endüstrileşme, fiziksel/tinsel, etken/edilgen hareket kavramları çözümlenecektir.

Mimari bir çerçeve tariflemek amacıyla, modernite ve hareket kavramları, yolun ve demiryolunun varlığı ile ortaya çıkan ‘yol/demiryolu mekânsallığı’ üzerinden irdelenecektir. Bu kapsamda demiryolu mekânsallığını oluşturan istasyon, konaklama yapıları, ticari ve sosyal mekânlar, demiryolu çağının yaşandığı 19. yüzyıl yarısından 20. yüzyıl ortasına kadar uzanan dönemde, gelişim gösteren demiryolu mekânları üzerinden tasniflenmiş olup, kavramların demiryolu mekânsallığı üzerindeki ilk tipolojik etkilerini okuyabilmek üzere farklı ölçekteki ilk örneklerin seçilmesi kararlaştırılmıştır. Bu doğrultuda örneklem alanı olarak şehirler arası ilk demiryolu hattı olan Liverpool-Manchester Demiryolu, uluslararası ilk demiryolu hattı olan Liege-Aachen Demiryolu, kıta boyu ilk demiryolu hattı olan Pasifik Demiryolları ve günümüzde dahi en uzun demiryolu hattı olma niteliğini koruyan Trans-Sibirya Demiryolu ile bu hatların tanımladığı mekânlar seçilmiştir.

Böylelikle, temel kaynaklardan yapılan taramalardan süzülen farklı alanlardaki kavramsal bilgiler ışığında oluşturulan kuramsal altlık çerçevesinde modern dönem yol-hareket-mekân ilişkileri üzerine somut bir veri ortaya konulacak ve demiryolu mekânsallığı özelinde bütüncül yeni bir okuma sunulacaktır.

BÖLÜM İKİ

MODERNİTE VE HAREKET KAVRAMLARININ KENT VE MİMARLIKLA İLİŞKİSİ

Bu bölümde öncelikle modernite ve hareket kavramlarının tanımları ve tarihsel anlatımları yapılarak kuramsal bir altlık oluşturulmuştur. Kavramların birbirleri ile ilişkisi ve modern dönem kentlerine ve mimarisine nasıl etki ettikleri çözümlenerek mimari bir çerçeve tariflemek amaçlanmıştır.

2.1 ‘Modernite’ Üzerine Çözümleme

Sözlükteki anlamı çağdaş, çağcıl olan ‘modern’ sözcüğü (Türk Dil Kurumu [TDK], 2017), Latince’de ‘modo’ (son zamanlar, şimdi) kelimesinden türeyen ‘modernus’ biçimiyle ilk defa 5. yüzyılda ‘eski’nin karşıt anlamlısı olarak kullanılmıştır (Kumar, 2004). Resmen Hristiyan olan o dönemi, Romalı ve Pagan geçmişten ayırmak için kullanılan ‘modern’ teriminin tanımı süreç içerisinde sürekli değişse de, genel olarak hep eskiden yeniye geçiş ile ilişkilendirilmiştir (Habermas, 1994).

Modernite ve modernizm kavramları birbiriyle sıkça karıştırılan iki kavramdır. Modernite modern dönemin toplumsal değerler sistemine ve organizasyonuna verilen isimdir. Modernizm kavramı ise daha geç ortaya atılmış, modernitenin sanatsal ve kültürel anlamda ifadesi için kullanılan ve ideolojisini temsil eden bir kavramdır. Buradan hareketle modernite bir dünya görüşü olarak, modernizm ise kültürel ve sanatsal bir akım olarak ifade edilmektedir.

Modernitenin tarihsel sınırları pek çok düşünür tarafından belirlenmeye çalışılmış olsa da, evrensel keskin bir sınırlama yapılamamıştır. Habermas’ın ifadesiyle (1981) bunun altında yatan temel etken, modernitenin günümüzde bile tamamlanmamış bir süreç olmasıdır. Ancak düşünsel olarak modernitenin temellerinin Antik Çağ’a kadar uzandığını söylemek mümkündür. Antik Çağ Yunan ve Roma uygarlıkları, rasyonel felsefenin doğduğu uygarlıklar olarak kabul edilmektedir. Rasyonel düşüncenin

gelişimi ile birlikte ilk defa bu dönemde var olan bilgi ve değer kaynaklarına kuşku ile yaklaşılmış ve gerçeklik akıl yoluyla kavranmaya çalışılmıştır. Ancak ‘modern’ kavramı genellikle Antik Çağ felsefesi yerine bu döneme son veren Hristiyanlığın yayılmasına atfen kullanılmaktadır. Yıldırım (2010) bunun sebebini, düşünsel olarak bulunduğu dönemin yaşantısına aykırı fikirler içermeleri bakımından ortak olsalar da, Hristiyanlığın kendini topluma kabul ettirme isteği ve siyasal bir güç haline gelmesi ile ilişkilendirmektedir.

Değinildiği gibi modernite’nin kökleri Antik Çağ’a kadar uzansa da, bugünkü hali, genel hatlarıyla rasyonel düşüncenin yeniden diriltildiği, keşifler ve ticaretin gelişmesiyle birlikte yeni ticaret sermayesinin oluştuğu ve bu gelişimlere bağlı olarak Rönesans dönüşümünün biçimlendirdiği düşünce ve hayat tarzının egemen olduğu Aydınlanma Çağında netleşmeye başlamış, günümüzdeki şeklini ise Endüstri Devrimi sonucunda Avrupa başlayan bilimsel, ekonomik ve teknolojik gelişimler ile almıştır.

Modernite, toplumsal yapıdaki izdüşümü incelendiğinde, karmaşık bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Toplum, eskiden yeniye ulaşma hedefinde ansızın bir değişime uğramayıp bir geçiş süreci yaşamış ve bu süreç içerisinde geleneksel ile modernin farklı birliktelik biçimleri ortaya çıkmıştır. Ancak modernitenin vaat ettiklerinin bir sonucu olarak, gelenekten tamamen kopmak ve tarihi yıkmak gerekmektedir. Bu sebeple, modern bir gelecek kurabilmek için yapılacak ilk işin eskiyi tamamen yıkmak olduğu düşünülmüştür. Bu düşüncenin altında yatan ana hedef, bilgiyi ve toplumsal örgütlenmeyi mistik ve kutsal kabuğundan ayırarak ‘modern insanı zincirlerinden kurtarmak’tır. Bu noktada modernitenin temel kavramı olan ‘yaratıcı yıkma’ ön plana çıkmaktadır. Marshall Bermann (1994), bu durumu; “...Modern olmak, bizlere serüven, güç, coşku, gelişme, kendimiz ve dünyayı dönüştürme olanakları vaat eden; ama bir yandan da sahip olduğumuz ve bildiğimiz her şeyi yok etmekle tehdit eden bir ortamda bulmaktır kendimizi...” şeklinde ifade etmektedir.

Hermann Bahr (1890) moderniteyi, içselleştirilmemiş ve bireyin kontrolü dışında var olmuş bir çaba olarak tanımlar ve yaşam tarafından terk edilmiş, yalnız bırakılmış bir olgu olarak ele alır. Habermas’a (1981) göre modernite, başka bir dönemden kök almaz; gelenekler ve dini otoriteler de dahil olmak üzere hiçbir dayanağa sırtını yaslamadan, kendi prensiplerini oluşturur. Le Corbusier (1996) ise moderniteyi, yeni bir şeyler kurma isteği ve gelenekten koparak kurtulma hali olarak tanımlar.

Moderniteyi daha iyi anlamak, onu ortaya çıkaran kavram ve olguların anlaşılması ile mümkün olmaktadır. Bu çalışmada modernite’nin varoluşunda Rönesans bir ‘geçit çağı’ kabul edilmekte olup (Engineri, 2008), modern dönemlere bugünkü şeklini kazandıran süreç Rönesans Felsefesinden temellerini alan Aydınlanma (Akıl) Çağı ve Aydınlanma Çağı ile temeli atılan Endüstri Devrimi eksenleri üzerinden ele alınmaktadır.

2.1.1 Aydınlanma Çağı ve Endüstri Devrimi

Aydınlanma, insanın kendi suçu ile düşmüş olduğu bir ergin olmayış durumundan kurtulup aklını kendisinin kullanmaya başlamasıdır. İşte bu ergin olmayışa insan kendi suçu ile düşmüştür; bunun nedenini de aklın kendisinde değil, fakat aklını başkasının kılavuzluğu ve yardımı olmaksızın kullanmak kararlılığını ve yürekliliğini gösteremeyen insanda aramalıdır (Kant, 1784, s.21).

18. yüzyılda ortaya çıkan felsefe ‘Aydınlanma Felsefesi’, bu felsefenin içinde yer aldığı tarihsel dönem ise ‘Aydınlanma Çağı’ olarak tanımlanmaktadır. Aydınlanma Felsefesi tarihsel süreçte yaşanan bir takım olayların sistemleşmiş hali olarak ele alınmaktadır. İlk önce İngiltere’de başlayan toplumsal değişim (kapitalizmin doğuşu) Fransa’da özgürlük hareketi olarak devam etmiştir. Daha sonra Almanya’da felsefi temellerini oluşturarak tüm dünyayı etkisi altına almaya başlamıştır (Çüçen, 2006). Bunlarla birlikte Aydınlanma Felsefesinin arka planında 15. yüzyılın ortalarında başlayan Rönesans hareketiyle birlikte Descartes’in getirdiği rasyonalist düşünce, 16. yüzyılda Katolik Kiliselerine olan güvenin sarsılmasıyla birlikte başlayan Reform hareketleri, 17. yüzyılın hümanizmi ile pozitif düşünceyi baz alan Kartezyen

Felsefesi ve teknolojik gelişmeleri bulunmaktadır. 18. yuzyulu ayırt edici kılan ise ‘Akıl’ kavramıdır. Bazı çağdaş kuramcılar tarafından ‘aydınlanma’ teriminin eleştirildiği göz önünde bulundurulduğunda ‘Aydınlanma Çağı’ olarak adlandırılan çağı ‘Akıl Çağı’ olarak ifade etmek mümkündür (Çiğdem, 1997). Aydınlanma Çağı 15. yuzyılda başlayan hareketlerle 18. yuzyılı kapsayan bir süreci ifade etse de, etkileri itibariyle 19. ve 20. yuzyıllarda yaşanan gelişmeleri şekillendirdiği görölmektedir.

Aydınlanma Çağı’nda “aklın kullanılması ile doğru bilgiye ulaşılabilmesi” temel felsefesinden hareketle ortaya çıkan pozitivizm ve sekülerizm bilimsel anlamda bir çok gelişme yaşanmasına sebep olmuştur. Örneğin Galileo, Dünya’nın yuvarlak olduğunu ispatlayarak, kilise tarafından benimsenen Dünya’nın düz olduğu görüşünü yıkmış ve aklın dine karşı üstünlüğünü somut bir gerçeklikle ortaya koymuştur. Bu gelişme, bilimsel anlamda sorgulayıcılığın önünü açmıştır. Aydınlanma Felsefesini benimseyen ve o dönemde yaşayan diğer önemli bilim adamları Newton, Copernicus, Descartes da fizik, matematik ve geometri gibi pozitif bilimlerde gelişmeler yaşanmasını sağlamış, 19. yuzyıl ve 20. yuzyıl bilimsel ve teknolojik gelişmelerinin temelini atmıştır. Bilimsel devrimler ile biçimlenen bu dönemde bilim ve teknolojiye bakış tamamen sekülerleşmiştir. Bilimciler artık dinsel öğretilere uyumlu olmak gibi bir kaygı duymamıştır. Bilim ve teknolojik gelişmelerle toplumsal talep keşişmiş, devlet teknolojik gelişmeleri desteklemeye başlamıştır (Başer, 2011). İlk kez 1780 yılında Fransa’da otuz beş cilt ansiklopedi oluşturulmuş ve geniş çapta yayılmıştır. Tüm bilgi, bilim ve tekniklerin sınıflandırıldığı ‘ansiklopedik çağ’ olarak da ele alınan 18. yuzyıl, temel anlamıyla, aklın din ve inanç üzerindeki üstünlüğünü kabul etmektedir.

Öte yandan Aydınlanma Felsefesi, her ne kadar ciddi etkiler oluşturmuş ve takipçiler kazanmış olsa da, aklın din ve inanç üzerindeki üstünlüğünün kabul edilmesi ile din adamlarının tepkisini toplamasının yanı sıra, çeşitli düşünürler tarafından olumsuz eleştirilere de maruz kalmıştır. Aralarında Giambastito Vico ve Edmund Burke gibi filozofların bulunduğu Aydınlanma karşıtları, başta akılcılık, bilimselcilik ve bireycilik olmak üzere, Aydınlanmanın tüm karakteristik

özelliklerini eleştirmişlerdir (Cevizci, 2009). Öyle ki bu eleştirilerden en büyüğünü, Aydınlanma Felsefesinin bilimselcilik anlayışına karşı yine Aydınlanma düşünürü olarak nitelendirilen Jean-Jacques Rousseau yapmıştır: “Bozulma gerçekten vardır; bilimlerimiz ve sanatlarımız geliştikçe ruhlarımız bozulmuştur. Namus ve ahlakın akıbeti de bilim ve sanatların gelişmesine bağlıdır. Onların ışıkları ufkumuzda yükseldikçe erdemin kaybolduğu görülmüş ve aynı olay her çağda, her yerde olmuştur” (Rousseau, 1750, s.11). Nietzsche (2003), Descartes’tan başlayarak Aydınlanma üzerinden Hegel ve Marx’a kadar uzanan ve aklı temel alan bir bilgi, hakikat görüşünü ciddi anlamda eleştirmektedir. Ona göre insan Aydınlanma’nın aşırı akılcılığından kurtarılmalı, kuru akılcı uygarlıktan uzaklaştırılıp kendisinin ne olduğu üzerine düşürülmelidir. Çünkü Nietzsche’ye göre gerçek ilerleme akıl ile değil ancak sanatın ve sanatsal yaratının hakim olduğu Antik Yunan Felsefesinde hayat bulmuş bir kültürel aşama ile olabilmektedir.

Aydınlanma Felsefesi’nin en bilinen karşıtlarından biri de Frankfurt Okulu düşünürleridir. Frankfurt Okulu’na göre Aydınlanma’nın öncelediği ‘akıl’ karşı durduğu ve eleştirdiği mitsel düşüncelere benzer şekilde kendisi bir mitsel düşünce halini almıştır. Aynı zamanda Aydınlanma Felsefesi’nin öne çıkardığı ‘akıl’ın bilimsel ve teknolojik ilerleme bağlamına insanların pozitif çıkarlarından daha çok kapitalizm ve sermayenin çıkarlarına hizmet ettiğini savunmuştur (Altınkaya, 2016).

Tüm karşıtlara rağmen Aydınlanma Felsefesi hızla dünyayı etkisi altına almaya devam etmiştir. Modernite de Aydınlanmanın bu varoluşu ve yayılımı ile birlikte kilise baskısının kırılması ve aklın bağımsızlığının elde edilmesiyle oluşturulmaya çalışılan yeni bir dünya görüşü olarak şekillenmeye başlamıştır.

Aydınlanma Çağı ve modernite arasındaki ilişki pek çok araştırmacı ve düşünür tarafından tanımlanmaya çalışılmıştır. Habermas (1981), moderniteyi, Aydınlanmanın bir ürünü olarak sürekli ileriye giden ve ileriye sürekli olarak uzağa giden bir zaman olarak gördüğümüzde, tamamlanmayan ve tamamlanamayacak olan bir proje olarak saptayabileceğimizi belirtmektedir. Bir diğer deyişle modernite, Aydınlanmanın mirası olan bu devrimler ile varlığını sürdürür. Kale’ye (2002) göre

Aydınlanma Felsefesi, ilerleme olgusunu temel alarak insanlığı içinde bulunduğu bağnazlıktan, hurafelerden, geri kalmışlıktan kurtarmayı amaçlayan modernizm dönüşümünü ortaya çıkarmıştır. Harvey'e (2003) göre bu süreçte bilim, ahlak, hukuk ve sanat gibi alanlarda olağanüstü bir çaba harcanmıştır ve bu çaba 'modernite'yi tanımlamaktadır. Çüçen (2006), Aydınlanma Çağı'nı Avrupa insanının bireysel ve toplumsal yaşamını yeni bir anlayışla oluşturma çabası olarak nitelendirmekte, batı uygarlığında yaşanan tarihsel gelişmelerin düşünsel ve kültürel bir sonucu olarak ele almaktadır. Jeanniere (1993) modernitenin temelinde Aydınlanma Çağının kapsadığı dört devrim olduğunu belirtmektedir. Bunlar pozitivism ile şekillenen bilimsel devrim, laikliğin benimsenmesiyle şekillenen kültürel devrim, demokrasinin benimsenmesiyle şekillenen siyasal devrim ve teknolojinin gelişmesiyle şekillenen endüstriyel devrimdir.

Latince kökenli olan 'endüstri' kelimesi, Arapça kökenli olan 'sanayi' kelimesi ile eş anlamlıdır. Hasol, endüstriyi "hammaddeleri yapılı bir hale sokmak için uygulanan eylemlerin ve bu eylemleri uygulamak için kullanılan araçların tümü" olarak tanımlamıştır (Hasol, 1975, s.393). Endüstriyel üretimin giderek artması 'endüstrileşme' ve tüm dünyayı dönüştürecek biçim ve boyuta ulaşan endüstrileşme sürecini başlatan olaylar bütünü ise Endüstri Devrimi olarak adlandırılmaktadır. Endüstri Devrimi, insan hayatını kökten değiştiren bir etkiye sahip olması sebebiyle insanlık tarihinin en önemli dönüm noktalarından biri olarak ele alınmaktadır.

Aydınlanma Çağı'nda yaşanan bilimsel ve teknolojik gelişmelerden temelini alan Endüstri Devrimi 18. yüzyıl sonlarında İngiltere'de ortaya çıkmış ve daha sonra tüm Avrupa ülkelerine yayılmıştır. Endüstrileşme sürecinin 1765 yılında James Watt tarafından icat edilen buharlı makinelerin kullanılması ile başladığı kabul edilmektedir. Bu gelişmeden sonra basit aletlerden makine kullanımına geçilmiş; üretimde makine kullanımı artmıştır. Makinelerde buharın kullanımı, kömür ve demir sektörünü hareketlendirmiş, maden ocaklarının çevresinde endüstriyel alanların yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Üretimin bu şekilde fabrika standartlarında gerçekleşerek artması ile birlikte ekonomik büyüme gerçekleştirmiş ve yaşam standartlarında artış yaşanmıştır. Buharlı makineler lokomotif ve gemilere

uygulanmış, taşımacılık alanında denizyolu sistemleri gelişmiş, demiryolu gibi yeni ulaşım sistemleri kurulmuştur. Ardından telefonun icadı ile iletişim sistemleri gelişmiş, tüm dünya Endüstri Devriminin etkisinde ardı ardına yaşanan büyük değişikliklerle yüzleşmiştir.

1825'te İngiltere'de ilk buharlı demiryolunun kullanılmaya başlaması ve 1830'tan sonra yoğunlaşmasıyla birlikte, demiryolları geçtikleri yerleri hızla kentleşen yeni endüstri bölgelerine dönüştürmüş ve böylece yeni iş alanları oluşturmuştur. Diğer yandan tarımda makinelerin artmasıyla birlikte kırsal alanlarda giderek daha az iş gücüne gereksinim duyulmuştur. Tüm bu sebeplerle kırsal alanlardan kentlere doğru hızlı ve yoğun bir göç başlamıştır. Böylelikle kentler, sanayilerin ve insanların bir araya geldikleri büyük ölçekli ve yoğun nüfuslu yerleşim yerleri olmuştur.

Endüstri Devrimi ile refah seviyesi bir yandan artarken, öte yandan mekânsal ve toplumsal düzlemde yaşanan olumsuz gelişmeler çokça eleştirilmeye başlanmıştır. Endüstrileşme ile kırsaldan kente doğru hızlı ve yoğun biçimde yaşanan göç sağlıklı kentleşmeye sebep olmuştur.

Öte yandan endüstrileşme ile birlikte toplum içi yeni sınıflaşmalar ve sosyal eşitsizlikler ortaya çıkmıştır. Özellikle tekdüze makinelerle, ustalık gerektirmeyen işler yapılmaya başlanması, pek çok alanda 'zanaat'ın işçiliğe dönüşmesine ve ağır yaşama/çalışma koşullarına sahip yeni işçi sınıfının oluşmasına sebebiyet vermiştir. Aynı zamanda yeni endüstrinin kurulması, toplumda aristokrat sınıfı kadar maddi birikimi olan fakat sahip olduğu gücü soydan değil ekonomiden alan, tüccarların ve sanayicilerin de içinde bulunduğu burjuva sınıfının oluşmasına yol açmıştır. Bununla birlikte, aristokrasinin üstün egemenliği ortadan kalkmıştır. Bir yandan da ana hedefi maddi gereksinimlerini karşılamak olan zengin burjuva sınıfı, aristokratlar tarafından, kültürel yönden geri kalmış bir özenti sınıfı olarak nitelendirilmiştir. İşçi sınıfı ezilen bir grup olmuştur. Ancak artık yeni toplumsal sınıflar arası sosyal çatışmaların eskisinden daha da keskin bir biçimde yaşanmaya başlaması ile insan haklarının gözetilmediği sorunu ile ilerleyen zamanlarda 'sosyalizm' düşüncesi gelişmiştir. Yaşanan tüm bu durumlar Endüstri Devrimi'nin bireyler üzerinde

oluşturduğu sosyolojik ve psikolojik sıkıntıların gittikçe arttığını göstermektedir. Endüstrinin gelişmesi ve yayılması ile birlikte yaşanan bu dönemi Marx, “Avrupa toplumunun kuru kabuğunda ufak çatlaklar ve çentikler oluşturan bir dönem” olarak tanımlamıştır. Bu dönem Berman’ın tanımına göre ise oldukça ‘karmaşık’tır:

İnsan emeğini azaltmak ve verimliliğini arttırmak için kullanılan makineler aslında onlar için çalışıp duran insanları doğurdu. Yeni servet kaynakları yeni ihtiyaçları doğuran kaynaklara dönüşüveriyor. Bilimin ışığı aslında etrafındaki cehaletin karanlığıyla parlıyor. Tüm icatlarımız ve ilerlemelerimiz sonuçta sanki maddi bir güce çevriliyor (Berman, 1995, s.17).

Endüstri Devrimi ve modernite arasındaki ilişki pek çok araştırmacı ve düşünür tarafından tanımlanmaya çalışılmıştır. Endüstri Devrimi ve modernite arasında doğrudan ilişki kuran Guenon (1991), tüm dünyaya hızla yayılan ve ekonomik, siyasal, toplumsal ve kültürel anlamda olumlu ve olumsuz köklü değişiklikler yaratan modern dönemde endüstrinin bilimin en önde gelen amacı ve meşruiyet kaynağı olduğunu belirtmiştir. Paz (1994), modernleşme ve endüstrileşme sürecini iç içe geçen ve birbirini biçimlendiren varoluşsal bir süreç olarak ele almakta ve ortak temek kavramlarının akılcılık, ilericilik, devrim ve eleştiri olduğunu ileri sürmektedir. Harvey (2003) moderniteyi, Endüstri Devrimini de içine alan, pozitivist, teknoloji merkezli ve rasyonalist eğilimli bir süreç olarak görmektedir. Bu süreç Harvey’e göre doğrusal gelişmeyle ve mutlak doğrulara inançla, toplumsal düzenin rasyonel biçimde planlanmasıyla, bilgi ve üretimin standartlaşmasıyla özdeşleştirilir.

Tüm bu gelişmelerden hareketle, günümüz modern anlayışının düşünsel altyapısının Aydınlanma Felsefesinden beslenerek geliştiğini, somut biçiminin ise Endüstri Devrimi ile yaşanmaya başlanan bilimsel ve teknolojik gelişmeler ile birlikte aldığını söylemek mümkündür.

Bu altyapısı ile ele alındığında modern düşüncenin gelişimi, erken dönemde yaşanan nüfus artışı, teknolojinin, iletişim ve ulaşım olanaklarının gelişimi ile bilginin yayılım hızının artması, her türlü ideolojiler üzerine geçmişte yapılan

değerlendirmelerin evrensel boyutta yeniden biçimlenmesine neden olmuştur. Böylelikle modernite ile birlikte ortaya çıkan ve çıkacak olan her olgu için farklı coğrafyalarda farklı kültürlerin gelişmesi zorlaşmıştır. Bu anlamda modernite, evrensel bir tek kültür olma eğilimi göstermiştir (Berman, 1994). Burada söz konusu olan birliktelik ve homojenlik, geçmiş dönemlerde var olan toplu yaşama biçimlerini ortadan kaldıran bir değişim sürecini de başlatmıştır (Düzenli, 2009). Bu noktada modernite, bir yandan bütünlük vaat ederken, bir yandan alışlagelmiş bir birlikte olma durumunun yıkımına sebep olmuştur. Burada modernitenin çift yönlü doğası ortaya çıkmaktadır. Bu süreç, ‘modernite’ üzerine çalışan bir çok araştırmacı tarafından, Marx’ın (2008) deyişiyle modern bireyin her şeyin anlık, geçici olduğu ve katı olan her şeyin buharlaştığı bir dünyada yaşama alışkanlıkları geliştirme çabasıyla tanımlanır (Berman, 1994). Esasen bu, Weber’in de modernitenin bir “anlam kaybı” olduğuna dönük çıkarımları ile örtüşür (Atıker, 1998). Kültürel açıdan bakıldığında ise modernitenin toplumun örgütlenmesini sağladığını söylemek mümkündür. Lefebvre (1998), bu örgütlenmenin nedenini modernleşmenin girdileri olan rasyonalizm, fonksiyonalizm ve sekülerleşme olarak belirtmiştir. Bu olgular endüstrileşme sürecinde iş bölümü, uzmanlaşma, yoğun ve sistematik işgücü şeklinde ortaya çıkmıştır. Yeni üretim biçimi üretim odaklı bir gündelik hayatı getirmiş ve bu da yeni ilişki biçimlerini ortaya çıkarmıştır.

2.3.1 Modernite Etkisinde Kent ve Mimarlık

Temellerini Aydınlanma Felsefesinden alan modern düşüncenin kendini kent ve mimarlık üzerinde somut olarak göstermeye başlaması Endüstri Devrimi ile gerçekleşmiştir. Endüstri Devrimi ile endüstriyel üretimde, teknolojiye ve ulaşım/iletişim olanaklarında yaşanan hızlı gelişmeler ile birlikte her alanda geri dönüşü olmayan köklü değişiklikler yaşanmıştır. Bu değişiklikler kaçınılmaz olarak toplumun can damarı olan sanat ve mimariyi de büyük ölçüde etkilemiştir.

Endüstri Devriminde yaşanan insan ve hayvan gücüne dayalı üretim tarzından, makine gücüne dayalı üretim tarzına geçiş sonucunda küçük imalathaneler fabrikalara dönüşmüştür. Tarımda oluşan iş gücü fazlası, endüstri bölgelerine göç

etmeye başlamıştır. 18. yüzyıl boyunca kırsal alanlardan kentlere doğru gerçekleşen bu yoğun hareket kentleri hazırlıksız yakalamıştır. Kentlerde yeterli konut stoğunun bulunmaması ve yetersiz altyapı şartları, kentlerin düzensiz ve çarpık biçimde gelişmesine sebep olmuştur. Bakımsız kentlerde, insanlar ilk endüstri kuruluşlarının etrafına konumlanan, pencerelerin genelde dar, iç ışıklandırmanın yetersiz, sokak modellerinin rüzgara ve güneşin konumuna göre ayarlanmamış olduğu evlerde susuz, tuvaletsiz, rutubetli, ışıksız ve havasız, yani sağlıklı koşullarda barınmak zorunda kalmışlardır (Mumford, 2007). Modern dönem kent ve mimarlığındaki bu tür olumsuz koşullar, kişilikten yoksunluk gibi sosyal sorunları da beraberinde getirmiştir.

Endüstrileşme ile birlikte değişen mekânsal yapılanmanın en büyük etkenlerinden biri de ulaşım alanında yaşanan gelişmeler olmuştur. Endüstri Devrimi ile modern dünyaya dahil olan demiryolu ulaşımı ticareti önceleyerek gelişmeye başlamıştır. Erken modern dönemde demiryolları, hammaddelerin endüstri bölgelerine; endüstriyel ürünlerin de pazar alanlarına ulaştırılmasında büyük rol oynamıştır. Bu amaçla kimi zaman geçtiği çevreleri, oluşan talep sonucunda yeni endüstri bölgeleri haline çevirmiş, nüfus yoğunluğunun bu bölgelerde yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Yoğunlaşan nüfus ile yapılaşma artmış, endüstri yapıları kent merkezlerinde kalmaya başlamıştır. Bu sebeple kent merkezlerinde yaşayan burjuva kesimi, konutlarını boşaltmış ve kent dışında oluşturdukları yeni yaşam bölgelerine taşınmıştır. Böylelikle kent merkezleri endüstri yapılarına ve işçi sınıfına terkedilmiştir. Bu durum sınıf ayrılıklarını ve sosyal eşitsizlikleri modern kentler üzerinden görünür kılmıştır.

Mumford (2007), tüm bu gelişmelerden hareketle endüstri kentini oluşturan ana unsurların fabrika, demiryolu ve kenar mahalleler olduğunu söylemiş, erken dönem modern topluluğun, gerek bilimsel bilgiden gerekse bu bilgileri kullanacak deneysel yetenekten yoksunluğunun bu kentlerde çevresel bozulmalara sebep olduğunu öne sürmüştür.

Endüstrileşme ile birlikte sağlıklı yaşam alanlarının ve sosyal sorunların ortaya çıkması 19. yüzyıl ikinci yarısında kent ütopistlerinin eleştirilerine zemin hazırlamıştır. Sosyalist ütopistler kolektivizmi öne çıkararak eşitlikçi ve paylaşımcı bir ortak yaşamı ve mülkiyette özel sermayenin etkisinin azaltılması gerekliliğini savunmuşlardır. Kent hayatının o günkü akıl dışı biçimlerinin yerini salt akıl tarafından dikte edilmiş tamamı ile farklı bambaşka biçimlerin alması gerektiğini düşünmüşlerdir (Benevolo, 1991). Endüstrileşmenin sebep olduğu kentler ve yapılar üzerinde oluşan baskıyı azaltmak ve olumsuz yaşam koşullarını gidermek amacıyla, yeni bir kent ve yeni bir konut yaratmak üzere yola çıkmış ve bu doğrultuda tasarımlar yapmaya başlamışlardır. Bu bağlamda Etienne Cabet, Charles Fourier, Robert Owen, John Ruskin, William Morris ve ardından Ebenezer Howard ve Tony Garnier'nin ideal kenti kurmaya yönelik tasarımları 'Modern Şehircilik Anlayışı'nın gelişmesine öncülük etmiştir. Bu tasarımların sonucu düşünürler tarafından her ne kadar somut örnekler ortaya konulmaya çalışılsa da, reel sosyo-ekonomik koşullar nedeniyle bu çalışmalar daha çok ütopya düzeyinde kalmış, önerilerin bir çoğu uygulamaya konulamamıştır. Uygulamaya konulan örnekler ise uzun soluklu olamamıştır. Ancak ütopist öneriler, modernitenin kentler üzerinde oluşturduğu mekânsal, sosyal problemleri ele almaları, büyük çapta çözüm önerileri sunmaları açısından ve hem düşünsel hem de reel bazlı bir takım koşulların düzeltilmesinde ciddi kazanımlar sağlamaları bakımından önemlidir. Bu tür kentsel öneriler 'endüstri kentleri'nin örnekleri olarak ele alındığında dönemin mimari bakış açısını anlamada yardımcı olmaktadır.

Endüstri Devriminin kentlerde oluşturduğu sorunlara karşı şehircilik ve mimarlık disiplinlerinde geliştirilen bu tür akılcı, yenilikçi, sosyalist eleştiriler ve çözüm arayışları, modern mimari düşüncenin temellerinin Aydınlanma Felsefesi ile atıldığının göstergesi olarak ele alınabilmektedir. Ancak modern mimarlığın ortaya çıkış dönemi üzerine farklı düşünceler vardır. Richards (1960), teknik gelişmeleri odağa alarak 19. yüzyıl mimarlığını reddetmiş ve modern mimarlığı 20. yüzyılda gelişen, günümüzün gerektirdiği yeni mimarlık anlayışı olarak tanımlamıştır. Mimarlık tarihçisi ve eleştirmenlerinden Kenneth Frampton (1980) modern mimarlığın başlangıç tarihinin Aydınlanma Çağı ile ortaya çıkan rasyonel

düşüncenin ve teknik gelişmelerin gündeme gelmeye başladığı 18. yüzyılın ortalarına kadar uzandığını ifade ederken, Vincent Scully (1980), “demokrasinin mimarlığı” olarak tanımladığı modern mimarlığın ortaya çıkışını endüstrileşmenin başlamasına bağlamıştır. Tanyeli (1997) ise modern mimarlığı, kimi yönlerden tutum ve biçim ortaklıkları gösteren yapıları, temsil ettikleri davranış, akım ve yönelimlerle, onları var eden düşünsel arka planı olarak nitelendirmiş, geç 19. ve erken 20. yüzyılda üretilmeye başlandığını ifade etmiştir (Özyalvaç, 2013). Öte yandan rasyonel modern düşüncenin temellerinin Antik Çağa kadar dayandığı düşünüldüğünde mimarlık alanında alışlagelmiş anlayıştan kopuşların o dönemlerde başladığını ve doğrudan modern mimarlık olmasa da, mimarlık alanında fark edilebilir gelişmelerin Rönesansla yaşandığını söylemek de mümkündür. Ancak mimarlık biçim dili ve üretim anlamında modern kalıplara somut üretimlerinin yapıldığı endüstrileşme sonrası ulaşmıştır denilebilmektedir.

Endüstri Devrimi ile gelişen inşaat tekniği taş, tuğla, ahşap gibi geleneksel malzemelerin artık daha rasyonel bir şekilde işlenebilmesine ve daha kolay dağıtılmasına olanak sağlamıştır. Bunlara zamanla dökme demir, cam ve daha sonraları çimento, beton gibi malzemeler eklenmiştir. Bilim ve teknolojiye ileriye adımlar bu malzemelerin daha elverişli bir şekilde kullanılmasına ve dirençlerinin ölçümüne olanak sağlamıştır. Şantiye donanımları gitgide yetkinleşmiş ve inşaat makinalarından yararlanma hızla yaygınlaşmıştır (Benevolo, 1981). Bu sayede yeni yapı malzemelerinin mimariye girmesi ile yukarıda da sözü edilen fabrikalar, demiryolları, köprüler, büyük gar yapıları, v.b. birçok yapı türleri modern mimari gelişimin ürünü olarak, ‘modern endüstriyel yapılar’ kavramını ortaya çıkarmıştır. Endüstrileşme ile birlikte yoğunlaşmakta olan kullanımların, güçlenen rasyonel düşünce sisteminin, hukuk, ekonomi, kültürel alanda yaşanan gelişmelerin ve yeni toplumsal ilişkilerin farklı biçimlerde mekâna yansımalarının bir sonucu olarak; endüstriyel yapıların yanı sıra, okul, postane, adliye, mahkeme salonu, borsa binaları vb. eğitim, iletişim ve kamu yapıları, müze, tiyatro, sanat galerisi vb. sanat yapıları gibi yeni yapı tipleri de ortaya çıkmaya başlamıştır (Biol, 1996). Böylelikle Aydınlanma Felsefesinin kavramsal uzantıları ve Endüstri Devrimi döneminde oluşan yeni düşünce ve sanat ortamı ile birlikte kentlerde ortaya çıkan sosyal ve

mekânsal gereksinimler, yaşanan teknolojik gelişmeler ile bütünleşerek modern mimari'nin kalıplarını oluşturmaya başlamıştır. Bilimsel ilerlemeler neticesinde geometri alanında yaşanan gelişmeler, inşaatın bütün plan ve cephelerinin çizim yolu ile tek anlamlı ve kesin tasarımını mümkün kılmıştır. Basım ve yeni grafik çoğaltma metotları sayesinde ise yenilikler hızla dağılıp yaygınlaşabilmektedir.

Modern dönemin yeni yapı tiplerini ve mekân üretme anlayışını anlayabilmek için, döneminin tüm mimari gelişmelerini ortaya koymaya çalışmaları, tüm teknik imkanlarını kullanmaları ve uluslararası sergi niteliği taşımaları sebebiyle fuar yapılarına bakmanın, faydalı olacağı düşünülmektedir. Örneğin 1851 yılında Londra'da düzenlenen 1. Dünya Sergisi'nde İngiltere'yi temsil eden Kristal Saray ilk kez dökme demirin ve camın bir arada kullanıldığı yapı olması nedeniyle büyük önem taşımaktadır. Aynı şekilde 1889'da Paris'te düzenlenen 5. Dünya Sergisi için inşa edilen Eiffel Kulesi ve La Galeria Des Maschines gibi fuar yapıları da teknik altyapısı ve yenilikçi mekânsal kurguları sebebiyle, mimarlık alanında ileriye dönük çok büyük gelişmelerin önünü açmıştır (Şekil 2.1, Şekil 2.2 ve Şekil 2.3).



Şekil 2.1 Kristal Saray, İngiltere (Telegraph, 2010)



Şekil 2.2 La Galerie Des Machines, Fransa (Latinos, b.t.)

19. yüzyılda fuar yapılarının ortaya çıkması ile birlikte fonksiyon ve strüktürün ifade edilebilmesinin sanat için yeterli bir içerik olduğu yaklaşımları da gündeme gelmiştir. Başka bir görüş ise yeni malzemeler ile yapı yapılabileceği ancak bu eylemin bir mimarlık eylemi olmadığı doğrultusundadır. Bu görüşe göre mimarlık ancak eski üslupların yeniden canlandırılması ile yapılabilir. Bu görüşten hareketle 19. yüzyıl sonlarına kadar mimaride, tarihselci ve seçmeli tavır hakim olmuştur. Diğer yandan gelişen modern düşünce paralelinde, rasyonellik ve teknoloji sayesinde, mimari eserler daha esnek düşüncelerle üretilmeye elverişli hale gelmişlerdir. Dönemin bazı mimarları bu süreçte sanat ve mimariyi klasik üsluplardan arındırmak ve dini ritüellerden koparmak amacıyla, üretilecek olan eserler için tanımlı bir arka plan oluşturma çabalarına girişmişlerdir. Bu çabalar, modern mimari süreç içerisinde yer alan ve birbirinden farklı şekillerde ayrıışan birçok mimari yaklaşımı doğurmuştur. Öte yandan, söz konusu mimariyi dini ritüellerden ayırma, yalınlaştırma çabaları, Aydınlanma Felsefesinin ve bu bağlamda rasyonel ve işlevsel yaklaşımın mimarlık üzerindeki somut yansımaları olarak yorumlanabilmektedir.



Şekil 2.3 Eiffel Kulesi, Fransa (Wikipedia, 2016)

Özellikle 19. yüzyıl sonlarında ortaya çıkan ‘Arts and Crafts’ ve ‘Art Nouveau’ akımları, mimariyi klasik üsluplardan arındırmayı amaçlayan yaklaşımın yükselmesini sağlamıştır. Arts and Crafts akımı endüstrinin yarattığı standartlaşmaya karşı düşmanlık beslemiş, endüstri ile yarışamayan ve yok olup giden el sanatlarını yeniden canlandırmayı amaç edinmiştir (Pilehvarian, 1993). Art Nouveau ise Endüstri Devriminde yaşanan teknolojik gelişmelere ayak uyduramayıp tarihsel üsluplara atıfta bulunarak üretilen yapılara karşı çıkmış, daha yalın ve doğadaki biçimlerden esinlenerek tasarlanmış yapıların yaygınlaşmasına katkıda bulunmuştur. Bu gelişmeler ışığında mimarlık, 20. yüzyılda tarihsel biçimlerin egemenliğinden sıyrılmış, yeni yapı malzemeleri ile yeni yapım yöntemlerini benimseyerek, yalın ve işlevsel bir anlayışa bürünmüştür. Art Nouveau’nun ardından eskiyi tamamen

reddeden sanat ve mimarlık yaklaşımlarını barındıran 1914-1918 dönemini ise 'kuramlar dönemi' olarak adlandırmak mümkündür.

1909 yılında Marinetti'nin ortaya attığı Fütürizm, 1915 yılında Tatlin'in önderliğinde gelişen Konstrüktivizm, 1915 yılında Malevich'in önderliğinde ortaya çıkan Süprematizm, 1915 yılında Le Corbusier'in ortaya attığı Pürizm, 1917 yılında Mondrian ve Doesburg ile gelişen Neo-Plastisizm bu kuramların, yaklaşımların başında gelmektedir (Birol, 1996). Sözü edilen modernist yaklaşımlara zamanla yenilerinin de eklendiği 20. yüzyılı mimaride program ve manifestolar dönemi olarak değerlendirmek de mümkündür. Nitekim 20. yüzyılda döneminin öncü mimarları tarafından ardı ardına eleştirel ve devrimci nitelikte eylem ve bildiriler yayınlanmıştır (Conrads, 1991). Bu eylem ve bildiriler içlerinde birbirini sertçe eleştiren yaklaşımlar ile birlikte bir bütün olarak modern mimarinin çizgilerini belirlemiştir.

Kuramsal bağlamda ise modern mimari hareket, 20. yüzyılın başlarında Werkbund'da, daha sonraları Bauhaus'ta yukarıda vurgulanan yaklaşım, kuram ve manifestolar ile de entegre bir biçimde örgütlenmiştir. Özellikle 1919 yılında Almanya'da kurulan Bauhaus Okulu, tasarımı endüstrileşmenin getirdiği olanaklarla bütünleştirmeyi amaçlamıştır. Kurucularından Walter Gropius, yapı üretiminde standartlaşmayı ve rasyonelleşmeyi önceleyerek, standardizasyonun konut yapımı alanına sistemli bir şekilde uygulanmasının büyük bir ekonomi beraberinde rasyonelleşmenin de yüksek bir yaşam standardı getireceğini vurgulayarak modern dönem mimari üretiminde hakim olacak tutumu belirlemiştir (Gropius, 1967). Gropius'un "biz bir üslup yaratmak isteğinde değiliz" söylemlerine karşın sistematik bir tasarım yöntemi belirlemeyi amaçlayan Bauhaus, zamanla tüm modern mimarlığı etkisi altına alan bir üslup oluşturmuştur. Gropius'un mimari tasarım ilkeleri arasında gösterilen basit geometrik formlar, şerit pencereler, dış mekân arasında görsel bir bağ kurmayı hedefleyen geniş cam yüzeyler ile iç işlevsel mekân düzeni, dışarıdan belirgin olmayan konstrüksiyon ve beyaz renk dış cephe kullanımı gibi unsurlar, bu üslubun karakteristik özelliklerini oluşturmuştur (Frampton, 1980). Bauhaus, tasarım alanında sadece Almanya'yı değil bütün Avrupa'yı etkisi altına alacak ve Uluslararası Üslubun doğuşuna uygun ortamı hazırlamıştır (Birol, 1996).

Le Corbusier ve Mies van der Rohe, Uluslararası Üslubun temsilcileri olarak ön plana çıkmaktadır (Şekil 2.4 ve Şekil 2.5). Özellikle Le Corbusier'in Villa Savoye'da uyguladığı ve “çağdaş teknolojinin çağdaş tasarım ile birlikteliğinden doğan tasarım yaklaşımı” olarak adlandırdığı beş ilke, 1929 yılında İsviçre'nin La Sarraz kentinde toplanan I. CIAM kongresinde (Uluslararası Modern Mimarlık Kongreleri) Uluslararası Üslubun temel ilkeleri olarak kabul edilmiştir. Böylece modern mimarlığın estetik değerleri olan betonarme iskelet sistem, serbest plan ve cephe düzeni, yatay pencere ve çatı bahçesi ilkeleri ortaya konmuştur.



Şekil 2.4 Villa Savoye, Le Corbusier, 1929 (Archdaily, 2010)



Şekil 2.5 The Farnsworth House, Mies van der Rohe, 1951 (Mystudio, b.t.)

Mimarlıkta yaşanan bu yoğun modernleşme hareketleri, evrensel bir güç haline gelen sınırlayıcılığının fark edilmesiyle birlikte, yoğun bir şekilde eleştirilmeye başlanmıştır. Bunun ana sebebi başlangıçta tarihsel üslupların egemenliğinden arınmayı hedefleyen modern mimarlığın, zamanla kendisinin bir üslup olmaya başlamasıdır. Özellikle endüstrileşmenin getirisi olan seri üretim ile birlikte tek tipleşen ve rasyonelleşmeyi aşkınlaştıran mimarlık anlayışı oldukça eleştirilmiştir. Yapılan eleştirilerin bir kısmı ise mimarlığın savaş sonrası oluşan yeni sosyal ve toplumsal koşullara ayak uydurmadığını vurgulamaktadır.

2. Dünya Savaşı sonrasında etkileri bugüne kadar süren Popüler Mimarlık etkinliğinin geliştiğini söylemek mümkündür. Özellikle 60'larda ortaya çıkan Pop-Art'ın oluşturduğu etki ve iletişimsel olanakların gelişmesiyle etkin hale gelen popüler eğilim, eleştireliliği, ilerlemeci mantığı reddeder, daha uyumlayıcı, uzlaşmacı ama bir yandan da görece demokratikleştirici, dışsal, biçimsel ve kitlesel yaklaşımları yaygınlaştırır (Arıtan, 1997). Pop-art'ın en büyük temsilcilerinden biri 1961-1974 yılları arasında mimarlık dünyasında büyük yankı uyandıran, bir dergi adını ve bu dergi etrafında toplanan bir grup İngiliz mimarı tanımlayan Archigram grubu olmuştur. Çıkardıkları ilk sayı ile o güne kadar hiç alışlagelmemiş bir yöntemle, pop

kültüre ve çizgi romana referans veren görsellerle bir dizi provokatif ütopya sunarak; mimarlık dünyasının acilen bir değişime uğraması ve ayağa kalkması gerektiğini vurgulamışlardır (Arslan, 2006).

Modernizme tepki olarak ortaya çıkan tüm bu yaklaşımlar sonraları ‘postmodernizm’ olarak adlandırılacak olan, geçmişin mimari üsluplarına ve biçimsel repertuarına geri dönmeyi amaçlayan yeni bir üslubun ortaya çıkmasına sebep olmuştur. 1966 yılında Amerika’da yayımlanan Robert Venturi’nin “Complexity and Contradiction in Architecture” ve İtalya’da yayımlanan Aldo Rossi’nin “The Architecture of the City-Architettura della Citta” isimli kitapları ile mimarlık alanında postmodernist söylemlerin kapıları açılmıştır. ‘Postmodern’ teriminin mimarlık ortamındaki ilk kullanımı ise Charles Jencks’in “The Rise of Post-Modern Architecture” adlı makalesinde görülmüştür (Dostoğlu, 1995). Postmodernizm de modernizm gibi tek bir yaklaşım şeklinde ele alınmamış, ‘tarihselci yaklaşım’ ‘yeni gelenekselci yaklaşım’ ve ‘bağlamcı yaklaşım’ gibi farklı tavırlar içerecek biçimde geliştirilmiştir. Modernite’nin tamamlanmamış bir süreç olduğu düşünüldüğünde, postmodern içerisinde gelişen tüm bu yaklaşımların ‘modern’i revize ettiği söylenebilmektedir. Öte yandan kentler, 2000 ve sonrası süreçte teknolojik gelişmeler ışığında dijitalliğin ön plana çıkması ile birlikte yeni, modern yaklaşımlarla karşılaşacaktır (Arıtan, 2018).

2.2 ‘Hareket’ Kavramı Üzerine Çözümleme

Sözlükteki anlamı yer değiştirme, kımıldanma, yola çıkma olan ‘hareket’ (TDK, 2017), kavramın dinamik niteliği sebebiyle birden fazla karşılığa sahiptir. Burada yer değiştirme ile mekânda ilerleme halinden; yola çıkma ile bu ilerleyişin başlangıç noktasından bahsedilmiştir. Latince karşılığı “movere” olan hareket, yer değiştirme eylemi, yola koyulma, kaldırma, rahatsız etme anlamlarını taşır. Latincedeki karşılığında bir farklılık olarak karşımıza çıkan ‘rahatsız etme’ ifadesi ‘dürtme’ anlamında, başka bir hareketi tetiklemesine işaret etmektedir. Hareket, Antik Yunan dilinde ‘kinesis’ olarak ifade edilmiştir, kinesis ise etkinliğe karşılık gelmektedir. Etkin haldeki hareket, çalışma halindeki, olma halindeki bir değişimden bahseder.

Gündelik alışkanlıklar ve ihtiyaçlar çerçevesinde ‘hareket’ kavramı en temel haliyle ‘yer değiştirme’ olarak tanımlanır. Ancak bu tanım, ‘hareket’i anlamada temel örnek teşkil etmesine rağmen eksik kalmaktadır.

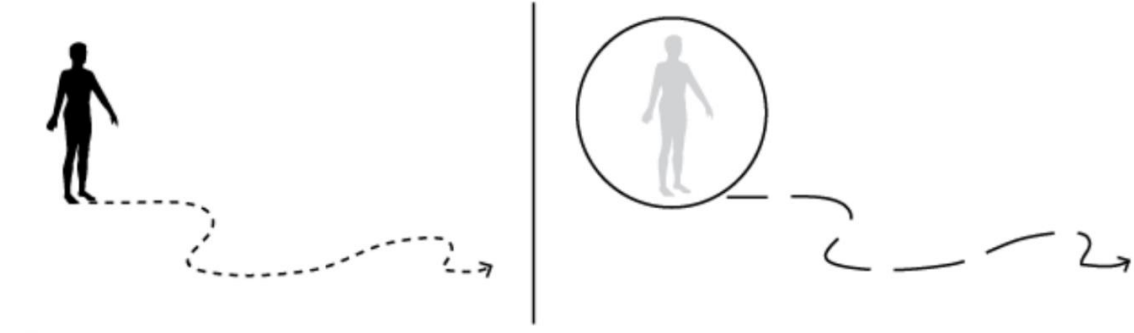
Hareketin, nesneler arası bir hayali çizgi (yol) olarak algılanma alışkanlığı, ihtiyacı olan nesnelere ulaşmaya koşullanmış insan psikolojisinin yarattığı bir yanılsamadır. Hareketin nesneye göre ikinci plana konulması, nesnelere bir hareketsizlik, harekete ise bir tanımsızlık atfedilmesine neden olur. Bu algı düzleminde nesneler konumlarla, hareketler duyumsanamaz çizgilerle özdeşleştirilir (Bergson, 1991, s. 254).

Bergson bu ifadesi ile hareketin insan algısında sadece sonuca ulaştıran bir eylem olarak yer almasını bir sorun olarak tanımlamaktadır. Oysa hareket, başlanılan nokta ve ulaşılan nokta arasında bir itici güç olmasının yanı sıra bir süreci ifade etmektedir, bu süreç içerisinde yaşananlar ve deneyimlerle bir bütün olarak ele alınmalıdır (Bergson, 1991).

‘Hareket’ kavramı insanın varoluşundan günümüze kadar sorgulanmış ve hangi bağlam içerisinde ele alındığına göre farklı anlamlara karşılık gelmiştir. İbn-i Sînâ bu farklılığın nedenini hareketin, halleri bilfiil sabit olmayan bir doğasının olmasıyla ilişkilendirmektedir. Filozofa göre hareketin varlığı, kendinden önce ortadan kalkan bir şeyin ve de varlığı yeniden başlayan bir şeyin bulunması şeklinde düşünülmüştür (Dönmez, 2009).

Tüm bu tanımlar göz önünde bulundurulduğunda ‘hareket’ kavramını maddenin hareketi ve düşüncenin hareketi olmak üzere; fiziksel ve tinsel hareket olarak iki farklı boyutta değerlendirmek mümkündür. Söz konusu ‘tinsel hareketin, insanlık tarihi boyunca süregelen olmasına rağmen bir hareket çeşidi olarak ilk ifadesi Hegel (1770-1831) tarafından, düşünme sürecinin gerçek dünyayı oluşturduğu savunusuyla ortaya atılmıştır. Yaşadığımız koşullar hakkında sürekli olarak düşünme halini ifade eden ‘düşünümsellik’ kavramı, düşünce hareketinin bir ifadesi olarak tinsel hareket ile özdeşleştirilebilmektedir (Kaya, 2005).

Fiziksel hareket ise, etken ve edilgen hareket olgularıyla çeşitlenmektedir. Etken hareket bedenın yaya olarak; edilgen hareket ise bedenın bir taşıt içerisinde / üzerinde yer değıştirmesi olarak ele alınmaktadır (Şekil 2.6).



Şekil 2.6 Etken ve edilgen hareket (Sezgin, 2015)

Fiziksel hareketin edilgen hareket çeşitliliği ile sunmuş olduğu yolculuğun da tinsel hareketi başlattığını söylemek mümkündür. Öyle ki etken hareket ile çevreyi beş duyusu ile algılamakta olan beden, edilgen hareket ile duyularını tamamen iç dünyasına aktarmakta ve içsel yolculuğuna çıkabilmektedir. Bu yolculuk içerisinde farklı bir yolculuk durumu, ‘hareket kavramı’nın nasıl karmaşık bir biçimde varlığını sürdürdüğünü ortaya koymaktadır.

Tarihsel sürece bakıldığında ‘hareket’ kavramı, tüm çağlar boyunca var olmakla birlikte bugünkü anlamını, Endüstri Devrimi’nin düşünsel alt yapısını hazırlayan ve modernleşmeyi besleyen Aydınlanma süreci ile kazanmaya başlamıştır. Öyle ki eski toplumlar gelenek ve göreneklere bağlı olarak, daha az düşünmüş ve önceden kabul edilmiş yolları izlemişlerdir. Ancak Aydınlanma ile birlikte, daha önce sorgulanmaksızın kabul edilen her durum sorgulanmaya başlamıştır, böylelikle insan aklının her şeyden üstün tutulduğu Aydınlanma Çağı’nda tinsel hareketin varlığını daha baskın bir biçimde görmek mümkün olmuştur. Giddens (2012) ise bu tinsel hareketlilik ile özdeşleşen düşünömselliğin tüm insan eylemlerinin tanımlayıcı bir karakteristiğini oluşturduğunu ve böylelikle modernliğin ayırt edici bir dinamiği olarak ele alınması gerektiğini savunmaktadır.

Modern düşüncenin gelişmesi ile birlikte, tarihten beri var olan ‘hareket’ kavramının yoğun bir şekilde sorgulanmaya başlaması ve ‘hareket’in farklı biçimlerde modern yaşama dahil olması günümüzde ‘modernite’ ve ‘hareket’ kavramlarını birbirinden ayrı düşünülemez hale getirmiştir. Modernite anlayışının kimliğinde varolan ‘çağa ayak uydurma’ çabası da modern dönemin ‘hız ve hareket’ kavramlarını odağına aldığını göstermektedir. Öyle ki ‘hız’ ile birlikte ‘hareket’ modernin simgeleştirilen kılavuz imgeleri haline gelmiştir. Tanju’ya (2003) göre, modern ile modern-öncesi dönemler için yapılabilecek en anlamlı ayrımlardan biri de bu hareket ve hız kavramlarıdır. Modern öncesi dönemler de hareket ve hız içermektedir ancak bu dönemlerdeki hareket nitelik ve nicelik bakımından modern dönemdekinden radikal bir biçimde farklılaşmaktadır. Bu farklılığın en büyük girdisi Rönesans ile tinsel hareketin yoğunlaştığı dünya düzeni anlayışının, Aydınlanma ve akabinde endüstrileşme ile birlikte yerini modern dönemin metaforu olan ‘makine dünya’ ile değiştirmesidir. Bu değişiklikte, döneminin ünlü bilim adamları olan Descartes’ın analitik düşünce yöntemini yaratması, Galileo’nun bilimi ölçülebilirlikle sınırlaması, Newton’un dünyayı matematiksel yasalarla yönetilen bir makine olarak tanımlaması ve Harvey’in kan dolaşımında Descartes’in mekânîk modelini uygulaması gibi, zamanı, mekânı, doğayı ve kendilerini anlama ve deneyimleme yollarını değiştirmeleri etkili olmuştur (Kaya, 2005). Tüm bu yenilenmenin sonucunda buharlı makinenin keşfi ile modern dünya mekânîk bir hareketlilik içine girmiştir. Bu sebeple modern öncesi dönemlerde fiziksel hareket hem sayıca hem de katedilen mesafe ve dolaşım hızı bakımından modern döneme oranla çok daha düşük kalmaktadır.

Modernite etkisinde, kentlilerin çalışma, eğlence, alışveriş v.b. sosyal gereksinimlere ulaşma ihtiyacı ve gelişen adalet duygusu ile toplu halde hareket etme gereksinimi ile kentsel hareketliliğin artması, fiziksel olarak büyüyen kentlerde ulaşım sorunları yaşanmaya başlaması ve endüstrileşme ile artan pazar alanı ihtiyacı yeni bir ulaşım sistemi kurgulanmasını gerektirmiştir. Endüstri Devrimi ile yaşanan teknolojik ilerlemeler demiryolu ulaşım sisteminin gelişmesini mümkün kılmıştır. Hareket kavramının modern dönemde en somut halini örnekleyen demiryolu. ağlarının gelişerek yayılım göstermesi ile birlikte, fiziksel hareket o güne kadar

görülmmediği biçimde artmıştır. Öte yandan edilgen hareketi çeşitlendiren demiryolu ağı, içsel yolculuğun yani tinsel hareketin de modern dönemde yeni deneyim biçimleriyle varolmasını sağlamıştır.

Özetle içinde yaşadığımız modern dünya, temellerini Rönesanstan alan ve Aydınlanma Çağı'nda doruk noktasına ulaşan tinsel hareketlerin ve Endüstri Devrimi ile ivmelenerek artan fiziksel hareketlerin bütününden oluşarak dinamik bir yapı geliştirmektedir. Modern dönemin düşünsel alt yapısı ve getirileriyle birlikte pek çok alanda dönüşüm yaşanmıştır. Yaşanan gelişmeler ve dönüşümler hiç şüphesiz kentleri ve mimarlığı da büyük ölçüde etkileyerek gittikçe geri dönüşü olmayan farklılıklara sahne olmuştur.

2.3 Modernite ve Hareket Kesişiminde Kent ve Mimarlık

İnsan zihni için değişimden kaynaklanan geçişin en somut ve algılanabilir hali olan hareket, mimarlıkla ilişkilendirildiğinde en temel haliyle 'yer değiştirme' olarak karşımıza çıkmaktadır. Daha önce bahsedildiği üzere 'hareket', çoğu zaman fiziksel/mekânîk hareket olarak algılansa da, insanlık tarihinden bu yana insanoğlu sürekli tinsel hareketlilik, yani düşünömsellik içerisinde. Ancak Rönesans dönemi ve Aydınlanma süreci ile aklın kutsal kılınması, tinsel hareketliliğin tepe noktasına ulaşmasını sağlamıştır. Tinsel hareketlilik ise Endüstri Devrimi ile fiziksel, yoğunlukla da mekânîk hareketliliği arttıran bir süreci başlatmıştır. Böylelikle modern dönemin en önemli iki aşamasında da hareketin varlığından söz etmek, "hareket" kavramının kilit bir noktada bulunduğunu göstermektedir. Toplumun içinde bulunduğu sosyal ve kültürel durumdan doğrudan ya da dolaylı olarak etkilenen kent ve mimarlık da şüphesiz, hareket kavramının etkisi altında gelişmiştir.

Oğuz (2002), Batı'da mimarlığın düşünsel serüveninin, yani mimarlıkta tinsel hareketin, Rönesans döneminde, Romalı mimar Vitruvius'un Antik Roma döneminde yazdığı "Mimarlık Üzerine On Kitap" adlı eserinin yeniden keşfedilmesiyle başladığını ifade etmektedir. Buradan hareketle tinsel hareketlilik göz önünde bulundurulduğunda mimarlıkta modern zamanların düşünsel başlangıcını Antik Çağa kadar götürmek, ancak evrensel bir hale dönüşümünü Rönesans'a

bağlamak mümkündür. Rönesans ile birlikte başlayan yoğun tinsel hareketliliğin bir sonucu olarak, özellikle İtalya’da mimarlığın somut bir biçimde yeniden tanımlanma çabasının olduğu görülmektedir. Ancak mevcut doğal dili tam anlamıyla değiştiren süreç, Endüstri Devrimi ardından, dönemin öncü mimarları tarafından hareketin tüm yönleriyle birlikte mimariye dahil edilmesiyle başlamıştır.

Simmel’e (1996) göre modern düşüncenin günlük hayatta yarattığı değişim ve dönüşüm ile şekillenen kent yaşamı adeta zamanın ve hareketin yeniden örgütlenmesi üzerine kurgulanmıştır. Bu kurgu modernliğin bilimsellik nosyonu, Endüstri Devrimi ve teknolojinin dönüştürücülüğüyle oldukça yakından bağlantılıdır. 19. yüzyılda gerçekleştirilen köklü teknolojik yenilikler, zamanın hemen tüm yapım alanlarına yayılmış, fiziksel çevreyi ve toplumsal yaşamı o güne kadar görülmemiş bir oranda değiştirmiş, her alanda ivmelenmekte olan yeni bir günlük yaşamın şekillenmesine yol açmıştır. Öyle ki yaşam, Endüstri Devrimi ile birlikte müthiş bir hareketlilik içine girmiştir. İnsan eliyle üretilen ve genelde dar kitlelere ulaşabilen ürünler, artık mekânîk sistemlerle çok kısa sürede milyonlarca sayıda üretilebilir ve daha hızlı şekilde geniş kitlelere ulaştırılabilir hale gelişmiştir. İnsanlar kitleler halinde kırsal alanlardan kentlere göç etmiş, toprağa bağlı yaşayan toplumların önemli bir kısmı modernleşme sürecinde kentlerde yaşamaya başlamıştır. Simmel’in söylemiyle, o çağa kadar sürekli toprağa basan Avrupalı insan, teknolojinin getirisi olan asfalt, cam, taş veya suni malzemeden oluşan metropol zemini üzerinde sürüklenir kılınmıştır (Kaya, 2005).

Kentsel ölçekte hareket, modernleşme ve endüstrileşme süreçlerinin etkin bir taşıyıcısı konumundadır. Endüstrileşme ile artan üretimin ihtiyaç duyduğu pazar alnına ulaşabilmek ve kentlere doğru yaşanan göç sonucunda gelişen saçaklı kent formu ve geliştiren kuramsal yaklaşımlarla benimsenen zonlama prensibi sonucunda kent parçalarını bağlamak için hızlı ulaşım sistemine ihtiyaç duyulmuştur. Bu doğrultuda yayılan demiryolu ağları ile kentlere katılan fiziksel hareket, o döneme kadar olan tüm kentleşme ve yapılaşma sistemlerini değiştiren büyük bir gelişme olmuştur. Mumford (2007) da modern endüstri kentlerinin 3 temel unsurunu fabrika, demiryolu ve kenar mahalleler olarak tanımlarken, demiryollarının şehirlerde maden

ocağı havası yarattıklarını ifade etmiştir. Bu tanımda Mumford kentlerin maden ocakları gibi sürekli devinim içerisinde olmasını demiryollarıyla ilişkilendirmektedir. Nitekim, bu türden bir fiziksel hareket, hem kentleri hem de kişilerdeki kent algısını büyük ölçüde değiştirmiştir. Gerçekten de modern kentler 19. yüzyıldan başlayarak ulaşım ağlarıyla şekillendirilmiş ve bu ağlar önceki bölümlerde açıklanan kırdan kente göç sürecini, kentler arası ve kent içindeki hareketi etkin biçimde beslemiştir.

Dönemin üretim sistemiyle yaşama kattığı ve yeni yapı tiplerinin oluşmasıyla mimarlık alanında yaşanmaya başlanan hareketi birlikte ele aldığımızda, hareket kavramının öncü somutlayıcıları olan fabrikaların da oldukça dikkat çekici olduğu görülmektedir. Modern anlamdaki ilk örneği 1769'da Nottingham'da kurulan fabrika yapılarının sayısının her geçen gün artmasıyla, geniş açıklıkların geçilebilmesi için yeni yapı malzemeleri de üretilerek kullanılmaya başlamış, demir ön plana çıkmıştır (Joedicke, 1966). Demir bir süre fabrika ve köprülerde yapı malzemesi olarak kullanıldıktan sonra, diğer yapı tiplerinde de kullanılmaya başlamıştır. Bunların en önemlilerinden biri önceki bölümlerde de vurgulanan ve Joseph Paxton tarafından 1851'de tasarlanan Kristal Saray'dır. Paxton, yapıyı prefabrike elemanlardan meydana getirmiş, böylelikle gerektiği zaman sökülüp taşınabilme imkânı vermiştir. Böylece Paxton, hareket kavramını, mimarlıkta somut bir biçimde ele almıştır. Artık mimarlık, o güne kadar alışılmadık, yepyeni bir 'taşınabilir mekân' anlayışıyla tanışmıştır. Kristal Saray'ın getirdiği inşaat anlayışıyla daha sonra Amerika'da prefabrike elemanlar kullanılarak yüksek bloklar inşa edilmiştir. Chicago'da uygulanan ilk yüksek blok mimarı ise "form fonksiyonu takip eder" prensibinin kurucusu olan Louis Sullivan'dır (Şekil 2.7 ve 2.8).



Şekil 2.7 Guaranty Building, Louis Sullivan, 1895 (Wikieducator, 2013)



Şekil 2.8 Sullivan Center, Louis Sullivan, 1899 (Sanatsozlugum, 2011)

20. yüzyıla gelindiğinde ise, Frank Lloyd Wright, Antonio Sant'Elia, Le Corbusier v.b. öncü modern mimarlar tarafından 'hareket' kavramı birçok farklı açıdan ele alınmış ve bu mimarların üretimleri ile birlikte hareket kavramı mimarlıkta somut halini bulmuştur.

20. yüzyılın ilk yarısında gelişen Fütürizm, Konstrüktivizm, Süprematizm, Pürizm, Neo-Plastisizm gibi mimarlık, sanat yaklaşımlarının ortak özellikleri tarihsel

sürekliliği kabul etmemeleri olmuştur. Bu yaklaşımlar yeni dönemde, yeni bir sanat anlayışının ortaya çıkması gerekliliğine inandıkları ve eskiyi tamamen reddetme eğiliminde olduklarından, modernitenin mimariye yansımaları olarak ele alınmaktadır. Böylelikle 20. yüzyılda mimarlık ve sanat alanındaki tinsel hareketlerin arttığı söylenebilmektedir. Bu dönemde ortaya atılan modern kuramların bir başka özelliği de bölgesel olmaya karşı durmaları ve sanatın evrensel bir iletişim diline sahip olması gerektiğini savunmalarıdır. Bu amaçları doğrultusunda endüstrileşme ile gelişen iletişim ve ulaşım olanaklarını kullanarak, evrenselleşebilmişlerdir. Yani, tüm bu yaklaşımların arkasında ‘hareket’ ile başlayan düşünce, ‘hareket’ içeren ürün ve ‘hareket’ ile yaygınlaşmanın olduğu söylenebilir.

Aynı dönemde ünlü fizikçi Einstein’ın ‘Rölativite (zamanda görecelik) Teorisi’ni ortaya atması da önemli bir gelişmedir. Bu teoriye göre zamanda yer değiştiren bir kişi durana oranla her şeyi çok farklı, dinamik ve deforme olmuş bir şekilde algılamaktadır. Bu teori, sanatta ve mimaride yukarıda vurgulanan yaklaşımları ve özellikle Kübizm ile Fütürizm’i yakından etkilemiştir. İki yaklaşımın da en büyük ortak özellikleri, değişkenlik ve hareketi odak noktalarına almak olmuştur. Kübizmin mimariye yansıması, soyut ve öze ilişkin düşüncelerin somut ve yalın geometrilerle ifade edilmesi ve farklı geometrilerin üst üste iç içe kullanılarak hareket elde edilmesi şeklinde olmuştur. Kübist mimarlar, yapının fonksiyonlarına göre parçalanması şeklinde bir çözümleme-analiz, ardından bu parçaların yeni bir kompozisyon ile birleşmesinden oluşan sentez ile tasarımlar yapmışlardır. Mimarlıkta kübist stilin öncüsü olan Frank Lloyd Wright’ın Robie Evi ve Şelale Evi tasarımlarında dikdörtgen formunun ve boşlukların iç içe, üst üste, yatayda ve dikeyde hareketleri algılanmaktadır (Şekil 2.9 ve Şekil 2.10).

Fütürizmde ise değişim ve hareket daha da vurgulu hale gelmiş, zamanın sürekli akışı, buna uygun olarak mekânın da sürekli dinamik halde olması fikri benimsenmiştir. Fütürizm’de hız ve hareket, makineleşme olgusunun temel kavramlarını oluşturmaktadır. Modern dönemin makineleşme olgusu, en net biçimiyle Fütürizm üzerinden okunabilmektedir. 1910’lu yıllarda gelişen ‘Fütürizm’ yaygın uygulama alanı bulamamasına karşın çıkış noktasının ‘makineleşmenin

simgesi hız ve hareket’ olması ve günümüzün modern mimarlık söylemlerinin merkezini oluşturan ‘hareket’ kavramına odaklanması nedeniyle değerlidir.

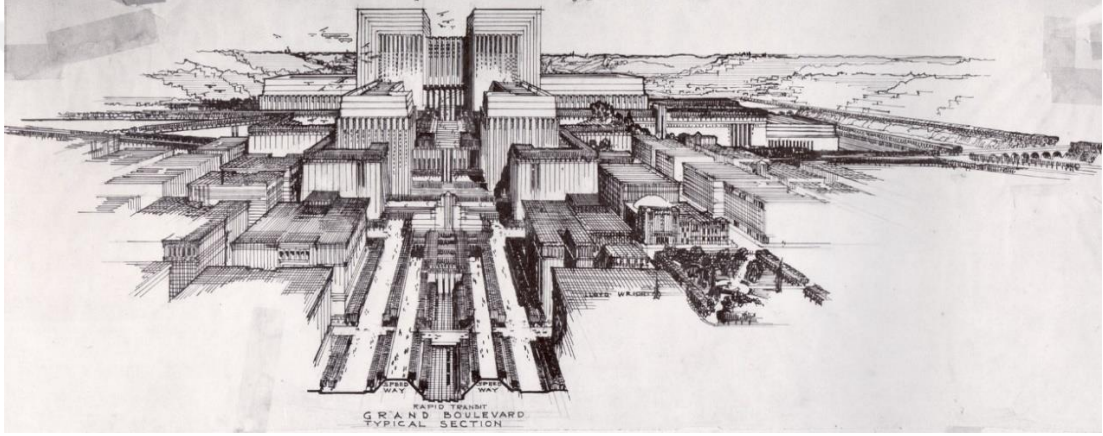


Şekil 2.9 Robie Evi, Frank Lloyd Wright, 1909 (Britannica, 2019)



Şekil 2.10 Şelale Evi, Frank Lloyd Wright, 1934 (Pinarwalter, 2012)

Fütürizm’e göre makinalı tüfek gibi sesler çıkaran bir otomobil, Antik güzelliğin simgesi olan Yunan heykellerinden çok daha güzeldir. Bu düşüncelerden hareketle makine estetiği ve kentlerin, konutların birer makine gibi tasarlanması gerekliliği vurgulanmıştır. Fütürizm, ulaşımı ise farklı kotlarda düzenlenen yaya yolları ve yürüyen merdivenlerle çözmeyi önermektedir. Fütürizm’e göre zamanın sürekli akışı, mekânın da sürekli akışını, dinamizmini ve farklı kotlarda diğer mekânlarla çakıştırılmasını gerektirmiştir. Bu bağlamda Antonio Sant’Elia, Citta Nuova kent tasarımıyla mimaride fütüristik yaklaşımın önemli bir örneğini oluşturmuştur (Şekil 2.11).



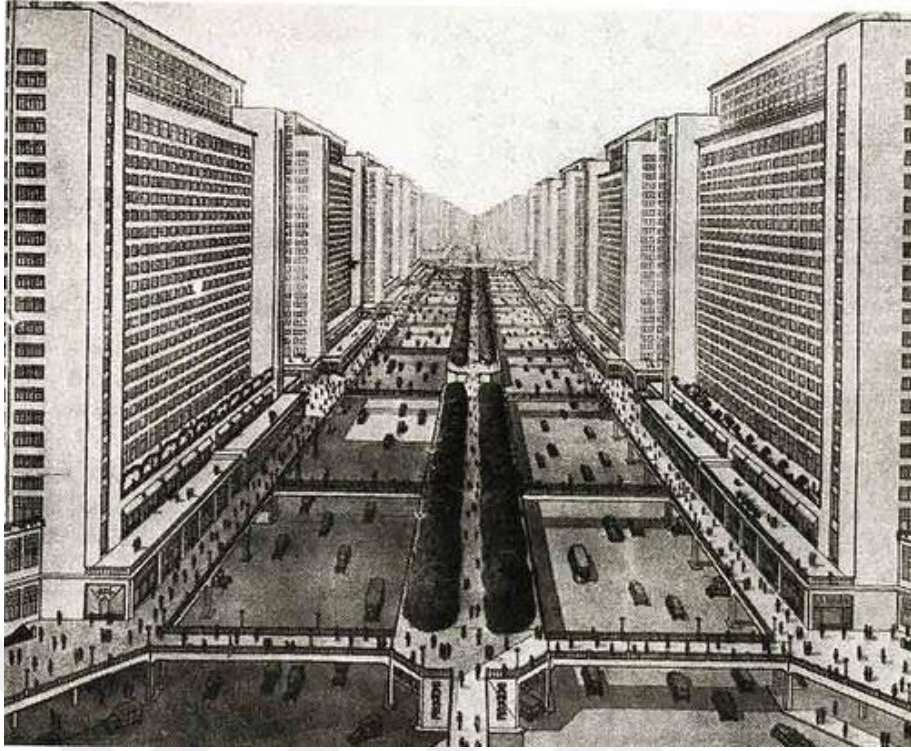
Şekil 2.11 Fütürist kent tasarımı (Citta Nuova), Antonio Sant’Elia,1914 (Artwave, 2016)

Citta Nuova’da metro ile bağlanmış yüksek apartman blokları, farklı kotlarda asansörler ve yollar, hareketin fütüristik ifadesi olarak modern şehirde sanatsal bir eleman olarak tanıtılmaya çalışılmıştır. Bu proje ile bağlantılı olarak yayınlanan manifestoda, demir ve betonarmeye ek olarak, içinde kumaş, lif ve kağıdın da bulunduğu kimyasal işlemlerle elde edilen kompozit malzemeler gibi, endüstrileşmeyle birlikte geliştirilen yapı elemanları da kullanılarak, en üst düzeyde elastikiyet ve hafiflikle işlenmiş bir mimariden bahsetmiştir. Tüm bunları temsil eden sanatsal amaç: hareket ve değişimdir (Giedion, 1941).

Fütürist Kent, her parçası dinamik olan, uçsuz bucaksız, kargaşalı, canlı ve soylu bir şantiye gibi olmalıdır. Fütürist konut ise kocaman bir makineye benzemelidir. Asansörler, yalnızlık çeken solucanlar gibi merdiven kovalarına saklanmamalı,

artık kullanılmayan merdivenler ortadan kalkmalı ve asansörler demir ve camdan yapılma yılanlar gibi bina yüzlerine tırmanmalıdır. Beton, cam ve demirden yapılmış, boyanmamış ve heykelsiz ev, yalnızca kendi çizgilerinin ve girinti-çıkıntılarının güzelliği ile zenginleşmeli, mekânîk yalınlığı ile son derece çirkin olmalıdır... Sokak ise artık kapıcı daireleri ile aynı seviyede bir paspas gibi uzanıp gitmek yerine birkaç farklı seviyede yeryüzüne doğru inecek, metropol trafiğini yüklenerek metal yaya yolları ve hızlı yürüyen merdivenlerle birbirine bağlanacaktır (Conrads, 1991, s.36.).

Le Corbusier de mimarlıkta ‘hareket’ kavramına oldukça önem vermiş, kentleri birer makine, insanları da bu makinelerin birer parçası olarak görmüştür ve modern kentteki başarı oranını, kentteki hareket temposuyla eş tutmuştur (Conrads, 1991). Bu bağlamda pek çok şehircilik projesi geliştiren Le Corbusier’in en önemli projelerinden biri Işıldayan Kenttir (Villa Radieuse) (Şekil 2.12). Projede tamamen simetrik, düzenli ve standartlaştırılmış bir kent önerisi sunulmuştur. İşlevsel bir ulaşım ağı, prefabrike ve birbirinin aynısı yüksek yapılar kentin temelini oluşturmuştur. Kartezyen bir grid sisteme eşit aralıklarla konumlandırılmış yüksek konut yapıları geniş bir yeşil alan üzerine oturmuştur. Bu sayede yol ve mekânlar sistematik bir biçimde kurgulanarak hareketli bir sistemi tanımlanmış, kent büyük bir yaşayan makineye dönüşmüştür.



Şekil 2.12 Işıldayan Kent (Villa Radieuse), Le Corbusier, 1924 (Dusunuyorumdergisi, 2018)

Frank Lloyd Wright ise insanın makinenin bir parçası olarak görüldüğü makine kent fikrinin aksine bireyselliği öne çıkaran, organik bir kent fikrini savunmuş, herkesin otomobil sahibi olması ile mümkün olacak hareketli ve dağınık bir yaşam biçimini amaçlamıştır. Buckminster Fuller ise makineyi bir metafor olarak değil, gerçek bir model olarak değerlendirmiş ve ileri teknolojiyi binalara uygulayarak “Dymaxion House” adında ilk makine ev tasarımını gerçekleştirmiştir (Şekil 2.13). Tıpkı bir araba gibi toplu biçimde üretilip, alınıp-satılmak üzere bir prototip olarak düşünülen bu tasarım, her ne kadar yaygınlaşmasa da hareket ve mekân ilişkisini kurgulayış biçimi bakımından 20. yüzyılın en ilginç örneklerinden birini oluşturmaktadır (Kaya, 2005).



Şekil 2.13 Dymaxion House, Buckminster Fuller, 1930 (Arquitectura, 2013)

Öte yandan daha önceki bölümlerde değinilen, Uluslararası Üslubun temel ilkelerinde de ‘hareket’ kavramının izlerini görmek mümkündür. Uluslararası Üslup’ta yapının taşıyıcı iskeleti ve duvarlarının fonksiyonel yönden birbirinden bağımsız olması, yapı iç duvarlarının özgürce konumlandırabilmesini sağlamıştır. Bu durum da yapının her katında farklı plan şekilleri oluşturarak yapı iç mekânına ve taşıyıcı sistemden koparak bağımsızlaşan cephe hareket kazanmıştır denilebilmektedir. Bir diğer ilke olan çatı bahçeleri ile düz çatılar kullanılabilir hale gelmiş böylelikle yapı dış görünüşünde yeni bir hareket kazandırıldığı gibi, kullanıcı için de yapı içerisinde farklı hareket tipleri tanımlanmıştır.

Ancak daha önce de belirtildiği gibi 1940’lı yılların sonlarına gelindiğinde endüstrileşme ve ulaşım da yaşanan ilerlemeler neticesinde tüm dünyaya yayılarak standartlaşan bu mimarlık anlayışı eleştirilmeye başlamıştır. Öyle ki dünyanın her yerinde aynı mimari yapıların inşa edilmeye başlaması ile yapının içinde bulunduğu çevreye uyumu konusunda sorun yaşadığı/yaşayacağına duyulan endişe ile Team 10, mimarlık ve şehircilik arasındaki sınırları kaldırmayı ve kent ölçeğinde çalışmayı

öncelemiştir. Bu düşünce şekliyle mimari yapı tasarım sürecinde tüm kentsel aktörler aktif hale gelmiştir. 1960'lı yıllarda ise Pop-art ve diğer yaklaşımlar o güne dek görülmemiş bir biçimde içinde bulunan mimarlık ortamını eleştirmiş değişime uğraması gerektiğini ifade etmiştir. Bu türden eleştiriler de tinsel anlamda mimarlıkta yeni bir hareket arayışını ifade etmektedir.

20. yüzyıl ortalarında Uluslararası Üslup dışında örnek vermeye başlayan Le Corbusier yeni malzeme ve tekniklerin biçim verici olması gerektiği düşüncesiyle tasarladığı yapılara da fiziksel bir hareket katmaya başlamıştır. Le Corbusier'in en sıra dışı projelerinden biri olarak ele alınan Ronchamp Kilisesi ve Brüksel Dünya Fuarı için tasarladığı Philips Pavyonu dinamik heykelsi mimari formu ile dikkat çekmektedir (Şekil 2.14 ve Şekil 2.15).



Şekil 2.7 Ronchamp Kilisesi, Le Corbusier, 1954 (Arkitektuel, 2017)



Şekil 2.8 Philips Pavyonu, Le Corbusier, 1958 (Core77, 2008)

Öte yandan, endüstri kentlerindeki zonlama prensibi ve kent parçalarını birbirine bağlama ihtiyacıyla geliştirilen modern ulaşım ağlarının / araçlarının kentlerde geçilen mekânlar ve beden arasındaki ilişkiyi de daha karmaşık bir yapıya taşıdığı söylenebilmektedir. Hızlı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ile birlikte modern dönemde insan algısında dünya gittikçe küçülmüş, ‘uzak’ ve ‘yakın’ tanımları değişmiştir. Hayat akışının hızlanmasına bağlı olarak yeni dönemde göçebelik tekrar var olmuş, modern dönem insanları yabancılaşma, yere ait olamama ve aidiyet kuramama gibi yeni sorunlarla yüzleşmiştir. Çevreyi -durup- deneyimleme azalmış, ancak artan kentsel hareketlilik etkisinde yeni türden deneyimler ve deneyimleri tarifleyen kavramlar ortaya çıkmıştır.

Modern dönem bu yeni deneyimlerinin en önemlilerinden biri de ‘kent gezginliği’dir. Kentin kamusal alanlarında karşılaşılan değişimleri kavramaya ve temsil etmeye yönelik çabaların ilham kaynağı, Baudelaire’in kahramanı olan Flaneur olarak görülmektedir. ‘Flâneur’ kelimesi Fransızca “aylak” sözcüğünden alıntıdır; ‘flâner’, ‘oyalanmak, aylaklık etmek’ fiilinden türetilmiştir. Flaneur terimi yazarlar tarafından 19. yüzyıl sonlarından itibaren yaygın olarak kullanılmaya

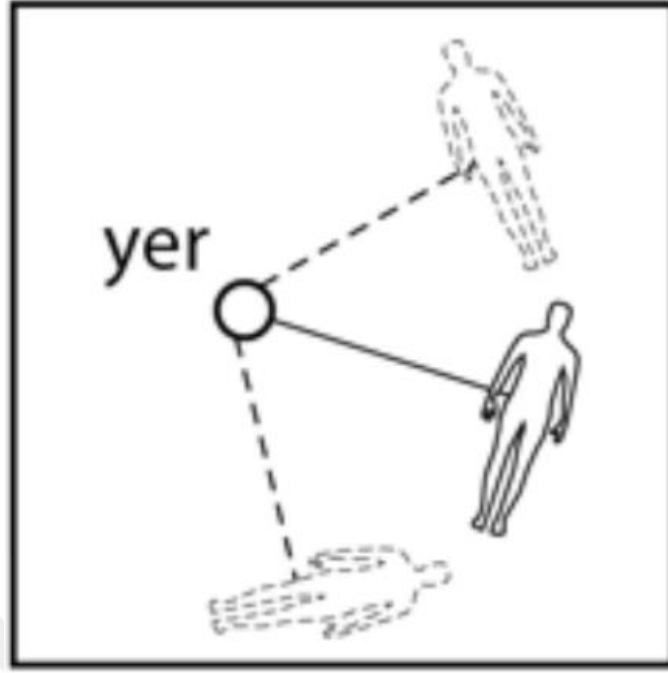
başlamıştır. Günümüzde ise kentli gezgin kadın ifadesi için de ‘flanöz’ kavramı kullanılmaktadır (Elkin, 2018). Baudelaire’in flâneur’ü 19. yüzyıl Parisi’nin caddelerinde, pasajlarında gezinir, kenti okur, kendince anlamlar çıkarır. Baudelaire’e (2004) göre flaneur “modernliğin kalıcı olan değil, gelip geçici ve akış halinde olan diğer yarısını gözlemleme işi”dir. De Certeau’ya (1998) göre ise 19. yüzyıl flaneuru, şehrin topluma açık iç ve dış mekânlarının yaşanılır hale gelmesi ve herkesce benimsenmesi ile ilgili “art of doing” olarak tanımladığı toplumsal bir sürecin parçası olarak gezginlikten daha özgün bir kavrama işaret eder. Bauman (1994), 20. yüzyıla gelindiğinde, 19. yüzyıl flaneur’ünün sokakları artık kendi evi gibi hissetmediğini, aksine artık evdeyken, arabadayken güvenlik kilitleriyle korunduğu mekânlara dönüştüğünü belirtmiş, Sennet (1996) ise 20. yüzyılda flaneurun karşılaştığı bu durumu “sokaklar sadece iç mekânlar arasında gezindiğimiz ölü mekânlara dönüşmüştür.” şeklinde ifade etmiştir.

Bir diğer deneyim türünün ise kent ve kentli arasında oluşan sahne ve oyuncu ilişkisi olduğu söylemek mümkündür. Sennett (1996), modernite ile birlikte Avrupa’nın büyük şehirlerinde geniş yelpazede bir kamu hayatı geliştiğini vurgulamış ve şehirlerin bu dönemdeki canlı sosyal hayatını bir tiyatro sahnesine benzetmiştir. Bu sahne içinde insanların hem aktör, hem de izleyici olarak yer edindiğini; kamusal ilişkinin gelişiminde ya da bu sahne içindeki tiyatro oyununun sergilenmesinde yapmacıksız kendiliğinden gelişen bir doğaçlamanın var olduğunu belirtmiştir. Ancak Sennett, endüstri kapitalizminin gelişiminin sebep olduğu çeşitli sosyal, ekonomik ve kültürel dönüşümlerin, kentliler arasında kurulan kamusal ilişkinin formunu ve kamusal ilişkinin geliştiği mekânları değiştirdiğini savunmuştur. Özellikle bu dönemde bireysellik kavramının ön plana çıkması ile birlikte kent yaşamının tiyatro sahnesindeki aktör ve izleyici kavramları arasında bir ayrım oluşmuştur. Öyle ki, kentli, modernleşmenin hızlanmasıyla birlikte artık kent yaşamının tiyatro sahnesi içinde bir aktör olarak yer almaktan çok, pasif bir izleyici konumuna indirgenmiştir (Sennett, 1996).

Öte yandan, gelişen bireysellik ile birlikte tetiklenen yeni eşitsizliklere karşı durma eğilimi de aynı dönemlerde kendini göstermiştir. Modernleşme ve

endüstrileşme kentlilerin büyük kitleler halinde toplanıp, haklarını aramak üzere kamusal mekâna çıkmasını sağlamıştır (Arıtan, 2017). Tüm bu başkaldırıların sonucunda erken dönemde ortaya çıkan Fransız Devrimi ve 20. yüzyıl başlarında yaşanan Sovyet Devrimi sırasında kentsel ölçekteki tüm kamusal mekânlar halk hareketlerine sahne olmuştur (Sennett, 2002). Söz konusu halk hareketleri, ‘aktör’ pozisyonunda aktif halk toplulukları tanımlarken, bir yandan da gösteri haline gelen bu eylemlerin ‘izleyici’si konumuna dönüşen pasif kitleleri tariflemektedir. Bu anlamda modern kent ve hareket ilişkisinde çelişkili bir içerik çeşitliliğinden bahsetmek mümkündür. Baudrillard (2001), bu sahne ve oyuncu ilişkisini, her yerde mesafelerin sindirilmesinden bahsederek kurmuş, değer yargılarının böylelikle ortadan kalktığını savunmuştur. Sahnenin artık her yerde olduğunu belirterek hepimizin hem oyuncu, hem de izleyici olduğu saptamasını tekrar ön plana çıkarmıştır. Kentin kendisinin bir temalı park haline geldiğini belirtmiştir. Yine Harvey, farklı tarih ve coğrafyalara ait tarzların esnek bir şekilde bir arada kullanılması, dış cephelerin çeşitlenmesi ve süslenmesi sayesinde kentin bir gösteri alanı olarak kurulduğundan ve teatral bir görüntü elde edildiğinden bahsetmiştir (Harvey, 2006).

Heidegger (1971) de yerleşme üzerinden bir varoluş felsefesi kurgulamış ve ‘yer’ kavramını insanın “varoluşsal mesnet noktası” olarak tanımlamıştır. (Şekil 2.16). ‘Mesken tutmak’ insani bir varoluş biçimidir, ‘yer’ bedenin ait olduğu, mesken edindiği, zaman içinde deneyimlerini oluşturduğu değişmez bir noktadır ve Heidegger’e (1971) göre bedenin bağlandığı, mesken edindiği bir yer mutlaka olmalıdır. Mimarlık da asırlar boyunca “mesken tutmaya” hizmet etmiş, insanların özdeşleşebileceği sabit kültürlerin ve değer sistemlerinin taşıyıcıları olan bütünsel çevreler kurmuştur. Ancak modern dünyada, hareket ile artan ‘yer değiştirme’ eyleminin bu tür bir bütünselliğin kaybedilmesine yol açtığı düşünülmektedir.



Şekil 2.16 Varoluşsal mesnet noktası (Sezgin, 2015)

Heidegger'in “mesken tutmaya” ilişkin düşüncelerini mimarlık kuramı ile kaynaştıran düşünürlerden, Christian Norberg-Schulz’a göre, “mimarlığın görevi anlamlı yerler yaratmak”, böylece “insanın mesken tutmasını sağlamak”tır (Schulz, 1984). Ancak Aydınlanma Çağının ve modernleşmenin getirileriyle oturduğu yerden dünyanın öbür ucuna ulaşabilir hale gelen bireyin, kendisine yabancı olan, yaşamında bir yer olarak konumlanamayan mekânlara karşı olan adaptasyon kabiliyeti ve hızı artmıştır. Bunun sonucunda bireyin yere olan bağlılığı azalmış, bedenini kişisel bir yer’e dönüştürebilir hale gelmiş, bu bağlamda mekânı ve çevreyi algılamada farklılıklar meydana gelmiştir (Sezgin, 2015).

Etken ve edilgen hareket çeşitleri de kentli ve mekân arasındaki deneyimi farklılaştırmaktadır. Etken hareketin en temel şekli yürümektir. Kişiler mekânları yürüyerek, beş duyusu ile birlikte algılamaktadırlar. De Certeau’ya (2009) göre kenti seyredebilmeyi ve kesintisiz bir etkileşim kurmayı sağlayabilmesi açısından yürümek, kentten zevk almanın bir aracı olarak da görülmektedir. Ancak Sennet (1996), hareket halindeki bireyin bedensel deviniminin hızlandığını, dolayısıyla fiziksel olarak yer ile bağlantısının kesilmeye zorlandığını düşünerek etken hareket

ile çevreyi algılamamanın güçleştiğini söylemiştir. Edilgen hareket ise, bedenın bir vasıta aracılığıyla hareket ettirilmesini ve yer değiştirmesini tarifler. Bu harekette bedenın pozisyonu sabittir ve hareket eden araçtır. Dolayısıyla sabit konumdaki beden, hareket eden aracın hızına sahiptir ve çevresini bu hız üzerinden algılar. Etken hareketin aksine edilgen harekette, bir aracın içinde/üzerinde hareket halinde olan kişiler hiçbir enerji harcamaksızın, aracın hızı ile ilişkili olarak tüm dikkatini ve algısını çevresine odaklayabilmektedirler. Ancak beden, vasıta içerisinde çevreden izole olmuş; etken hareketin aksine görme duyusu dışında hiçbir duyuyu kullanamamakta ve yaşamın dışında kalmaktadır. Öte yandan edilgen harekette fiziksel olarak yaşamı bir pencere/bariyer ardından izleme, seyirci olma durumu, yukarıda da değinilen, endüstri kapitalizmi ile birlikte görülmeye başlanan, yürümede bile pasifleşerek akıntıya kapılma ya da seyirci olma ruhsal durumu ile benzerlik taşımaktadır.

Tüm bunlar, başka bir deyişle modern dönemde fiziksel hareket sayısının, katedilen mesafe ve dolaşım hızının artması, Heidegger ve Schulz'un vurguladığı mekânı 'yer'leştirme, ona karşı aidiyet geliştirme olgusunu zayıflatmış, yukarıda da belirtildiğı gibi yere bağılılığı azaltmış ve yabancılaştırıcı etkiyi kuvvetlendirmiştir. Söz konusu yabancılaşma her ne kadar içinde bulunulan ve çevrede gelişen durumlara daha objektif bakmayı sağlasa da, modern dünyanın sürekli bir yabancı ile karşılaşma mekânına dönüşmüş olması, insanların, kavramların ve pratiklerin geri dönüşü olmayacak şekilde yerinden yurdundan uzaklaşması ve sürekli bir devinim içinde olma hali kimi yönlerden eleştirilmeye başlanmıştır.

Öte yandan 20. yüzyılın başında ortaya çıkan, Harvey'in sözleriyle; en temel ortak yanları hareketi, dinamizmi ve zamanı yüceltmek olan tüm akımlar, modernitenin 'çağa ayak uydurma' ilkesinin gereğini, makinenin sağladığı ilham ve olanakları kullanmak olarak görmüşlerdir. Makine, hem somut varlığı hem de mecazi çağrışımlarıyla Endüstri Devriminden beri modernliğin getirisi olan hareketli dünyanın şekillenmesinde, insan yaşantısı ve düşüncesi üzerinde son derece etkili olmuştur.

20. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde artık hareket, makine formuyla tüm yaşamı yönlendiren bir duruma ulaşmıştır. Bu dönemde kent de onu oluşturan tüm birimleriyle uyum içinde işleyen, üretimin gerçekleştiği, kolayca hâkim olunabilecek büyük bir makine gibi düşünülmüştür. Üretimde hız ve standartlaşma sağlayan seri üretim fikri gibi endüstriyel üretim için geçerli biçim ve yöntemler, yaşamın birçok alanı ile mimari ve kentsel tasarımın da bir parçası haline gelmiştir. Makine gibi işleyen yapılar tasarlanmış; işlev modernizm içindeki önemli ve belirleyici yerini sağlamlaştırmıştır. Ayrıca daha önce de değinildiği gibi Le Corbusier ve çağdaşları, modern kenti hız ve hareket konseptine bağlayarak, modern kent planları ortaya koymuş ve otomobilli hayata çeşitli çözüm önerileri üretmişlerdir. Öte yandan yine bu dönemde mekân/kent, hareket ilişkisinin yukarıda açıklanan türde kuramsal okumaları daha fazla yapılmaya başlanmış; hareketin zamanın hızını yakalamaktan öte anlamları olduğu, çeşitli olanakları ve kopmaları aynı anda içerdiği saptanarak konuyla ilgili daha derinlikli ve eleştirel çalışmalar geliştirilmiştir. Daha fazla ‘durma’ ve anlama ihtiyacı doğmuş, hareket ve mekânın farklı birlikteliklerini irdeleme çabası oluşmuştur. Bu durum 1950 sonrası modernizme yönelik yapılan eleştirilerin modernite-hareket-kent üzerinden geliştirildiğini göstermektedir.

2.4 Bölüm Sonucu

Günümüzdeki ‘modern’ anlayışın, Aydınlanma Çağı ve Aydınlanma Çağı ile temelleri atılan Endüstri Devrimi’nde yaşanan gelişmeler ve bu gelişmeler sonucundaki dönüşümler ile şekillendiği düşünülmektedir. Bir dünya görüşü olarak modernitenin ve özünde var olan ‘çağa ayak uydurma’ ve ‘ilerleme’ çabası içerisinde yer alan ‘hareket’ anlayışının, kent ve mimarlıkta kendini farklı biçimlerde ortaya koyduğu görülmektedir. Özellikle Endüstri Devrimi ile birlikte, makineleşmenin tüm alanlara yayılması ve oluşan endüstriyel kapitalizm, hareketi somut ve etkin biçimde hayatın içine dahil etmiştir. İçerisinde barındırdığı çeşitli dinamikler sebebiyle hareketin en çok hissedildiği yerler kentlerdir. Modern kent, bünyesinde barındırdığı çeşitlilik, canlılık ve hatta yarattığı gerilimler ile dinamik ve hareketli bir yapı geliştirmiştir.

Modernite etkisinde kentsel hareketlilik artmış, Endüstri Devrimi ile ortaya çıkan makineleşme endüstriyel üretimi başlatarak hızla üretim / tüketim döngüsünü arttırmış, artan pazar ihtiyacı ve endüstrileşme ile kent formu saçaklanarak genişlemiştir. Bunun sonucunda yeni ve hızlı ulaşım ağlarına ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyaç ve teknolojik gelişmeler sonucu demiryolu ağları modern dünyayı hızla sarmaya başlamış, bir yandan modern dönem kentlerinin dinamik bir yapı geliştirmesini sağlarken bir yandan da geçtiği çevreleri hızla kentleşen endüstri bölgelerine dönüştürmüştür. Oluşan yeni iş alanları ile birlikte ihtiyaç duyulan iş gücü, kırdan kente doğru yoğun bir göç başlatmış, artan nüfus altyapısı yetersiz olan kentleri hazırlıksız yakalamış ve sağlıksız yapılaşmaya / kentleşmeye sebep olmuştur.

Öte yandan teknolojinin ilerlemesi ile birlikte yapım tekniği ve yapı malzemelerinde büyük gelişmelerin yaşanmasına sebep olmuştur. Aydınlanma Felsefesinin kavramsal uzantıları ile güçlenen rasyonel düşünce sistemi, hukuk, ekonomi ve kültürel alanda yaşanan gelişmeler ve yeni toplumsal ilişkiler adliye binası, mahkeme salonları, postane, müze, tiyatro, sanat galerisi, eğitim ve kamu yapıları gibi yapı tiplerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ayrıca doğrudan endüstriye hizmet etmek üzere biçimlenen fabrika, demiryolu, köprü, gar vb. yapı tipleri de “Endüstriyel Yapılar” kavramı ile modern kente dahil olmuştur.

Endüstri döneminde ihtiyaç duyulan yeni ulaşım sistemleri, ortaya çıkan olumsuz koşullara karşı mimari ve kentsel alanda geliştirilen yaklaşımlar, endüstrileşme ile çeşitlenen yapı tipleri, teknoloji ile geliştirilen yapım tekniği ve yapı malzemeleri hiç şüphesiz kent ve mimarlık üzerinde geri dönüşü olmayan değişimlere sebep olmuştur. Aydınlanma Felsefesinin başlatmış olduğu düşünsel devinim ve Endüstri Devriminde yaşanan teknolojik gelişmeler ile sunmuş olduğu büyük kentsel yapılar, ulaşım, iletişim olanakları günlük yaşamın her alanda ivmelenmesine sebep olmuş; kentli hareketi farklı biçimlerde deneyimlemeye başlamıştır. Modern dünyada yoğunlaşan bu tinsel ve fiziksel hareketin etkisinde, 19. yüzyıl sonlarından itibaren kentlerin yapısının ve görünümünün o güne kadar görülmemiş bir şekilde değiştiği

tespit edilmiş, kentin modern dünyadaki karmaşık ve devingen yapısını bu dönemde kazanmaya başladığı görülmüştür.

Demiryolu, sadece ürünün/yükün değil, insanın, bilginin ve kültürün de rasyonel çerçevede akışına öncülük etmiştir. Yaşanan bu gelişme, bir yandan ekonomik alanda ilerleme sağlarken, bir yandan da evrensel tek bir kültür oluşumuna neden olmuştur. Artan insan hareketi sonucunda modern dönemde göçebelik yeniden var olmuştur denilebilmektedir. İnsanın bu denli hareketi, bulunduğu yere aidiyet geliştirmesini zorlaştırmış, yabancılaştırmıştır; uzaklar yakın olurken, yakınlar uzaklaşmıştır. Ulaşımda yaşanan gelişmelerin çeşitlendirmiş olduğu etken ve edilgen hareket etkisinde ise kentli, kamusal hayatın canlanması ile sahneye dönüşen modern kentlerin aktörü konumundan izleyicisi olma durumuna sürüklenmiştir. Hayatı bir pencere/bariyer arkasından izleyen kentlinin çevreye karşı tüm algıları kapanmış ve iç dünyasına dönmüştür. Edilgen hareket bir yandan yeni sosyalleşmeler ve kolektif yolculuklar sunarken, bir yandan da kalabalıklar içinden koparak yalnızlaşmayı getirmiştir.

Özetle Aydınlanma Felsefesinin kavramsal uzantıları ve Endüstri Devrimi ile yaşanan gelişmeler modern dünyada hareket kavramının farklı biçimlerde ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu farklılıklar hareket'in fiziksel ve tinsel boyutta var oluş biçimlerini çeşitlendirmiş, kimi zaman fiziksel ve tinsel hareketin iç içe geçtiği kaotik durumlar yaratmıştır. Hareketin modern dünya içerisinde bu şekilde tezahürü kentleri ve mimariyi yeniden yapılanmaya zorlamıştır. Dolayısıyla kentler, çok katmanlı; içinde birçok düzen ve düzensizliği bir arada barındıran daha dinamik bir yapıya dönüşmüş ve tüm parçalar hareket ettiğinde, düzen içinde düzensizlikler ya da düzensizlikten yeni düzenler oluşturarak kaotik bir ortam yaratmıştır. Kent hareket eder; kent yaşar, kent karmaşıklaşır; yani kent bir oluşumdur; bugünkü kentsel, mekânsal oluşumdaki kurucu öge ise, yeni olanakları ve kopmaları aynı anda içeren kentsel hareketliliklerdir.

BÖLÜM ÜÇ

MODERNİTE VE HAREKET KAVRAMLARI IŞIĞINDA YOLUN TANIMLADIĞI MEKÂNSAL OLUŞUMLAR DEMİRYOLU MEKÂNSALLIĞI

Bu bölümde öncelikle yol ve ulaşım mekânları kavramsal olarak ve tarihsel gelişimleri çerçevesinde ele alınmış, hareket kavramı yol ve kent ilişkisi üzerinden değerlendirilmiştir. Yolun tanımladığı mekânsal oluşumların Endüstri Devrimi ve modernleşme ile birlikte geçirdiği dönüşümler ele alınmıştır. Ardından tezin örneklem alanını oluşturan ve Endüstri Devriminin en temel yeniliği kabul edilen buharlı makinenin icadı ile gelişen demiryollarına odaklanılmış, ikinci bölümden süzülen bilgiler ışığında demiryolu mekânsallığının modernite ve hareket kavramları ile ilişkileri irdelenmiştir. Bu bağlamda demiryollarının kentsel ve mekânsal biçimlenmedeki etkileri, yarattıkları ve tanımladıkları mekânlar ve kentli üzerindeki etkileri 19. yüzyıl yarısından 20. yüzyıl ortasına kadar uzanan, erken modern dönemdeki öncü dünya örnekleri üzerinden incelenmiştir.

3.1 Modernite-Hareket-Yol

Sözlük anlamıyla yol kelimesi, “karada, havada, suda bir yerden bir yere gitmek için aşılacak uzaklık, tarık” anlamına gelmektedir (TDK, 2019). Yol kavramı, tarihten beri varolan kimi zaman insan eliyle kimi zaman da kendi kendine oluşmuş, insanların, hayvanların ve ya araçların, üzerinde hareket edebilmesine imkan tanıyan hattı ifade etmektedir. TDK’ya (2019) göre yerleşim alanlarını birbirine bağlamak amacıyla düzenlenmiş ulaşım şeridi olarak da ifade edilmektedir. Burada ‘ulaşım’ kelimesi ön plana çıkmaktadır. Sözlük anlamıyla ulaşım kelimesi, ulaşma işi; köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş, münakale, muvasala, temas; bir şeyi bir yerden başka bir yere aktarma olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2019). Ancak hareketin tarih boyunca varlığı göz önüne alındığında, köy, şehir, ülke ve hatta yerleşim alanlarından bahsetmenin mümkün olmadığı dönemleri de kapsayacak bir tanımlama ile yol, iki noktayı birbirine bağlayan bir ulaşım şeridi; ulaşım ise, insanların ya da yüklerin bir amaç için bir yerden başka bir yere taşınması işidir.

Kelime anlamı ile dinamizmi barındırarak bir hareket çeşidini temsil eden ulaşımın varlığından söz edebilmek için ise ilkel ve ya gelişmiş bir ulaşım altyapısı gerekmektedir. Geniş kapsamda altyapı kelimesi ise sözlükte “bir yerleşim yeri veya bir yapı için gerekli olan yol, kanalizasyon, su, elektrik vb. tesisatın tümü” olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2019). Bu tanım, yol ve mimarlık, kent ilişkisini tartışmayı anlamlı kılmaktadır. Nitekim burada altyapı kavramının bir bileşeni olarak ‘yol’, tekil bir donanım olarak ele alınmaktan ziyade yerleşim yeri veya yapı ile birlikte bir ağ sistemi içerisinde değerlendirilmektedir. Buradan hareketle, yolların kentler üzerinde büyük bir etki alanına sahip olduğu ve böylelikle kentin biçimlenmesinde önemli bir faktör olduğu fikri ortaya çıkmaktadır. Kentin büyümesi ve gelişimi ile birlikte, yolun var oluş biçimleri de çeşitlenmektedir.

Bir diğer açıdan, kentlerin ekonomik, politik, sosyal, teknolojik vb. unsurları içinde barındıran karmaşık ama doğal yapısı tüm yönlerinin etkileşim içinde bulunmasını gerekli kılmaktadır. Daha önceki bölümde de belirtildiği gibi, özellikle endüstrileşme ile birlikte teknolojiye yaşanan gelişmelerin getirdiği yenilikler, tarım toplumlarında değişimlere ve kentleşme sürecinin hızlanmasına yol açmıştır. Teknolojinin yardımıyla değişen üretim biçimi ve artan üretim, kentlerin mekânsal anlamda büyümesine neden olurken, buna paralel olarak ürünlerin kolay, ucuz, hızlı ve güvenilir biçimde taşınmasını sağlayacak teknolojik araçların gelişmesini de tetiklemiştir (Heaton, 1985). Ticareti önceleyerek başlayan ve çeşitlenerek devam eden bu karşılıklı etkileşim, kentleşme ve ulaşım süreçlerini birlikte ele almayı gerekli kılmaktadır. Bu noktada, ulaşımın kentler üzerindeki etkisini anlayabilmek için yol-mekân ilişkisini doğru bir biçimde kurabilmek; kent gelişimini, ulaşımın ilkelden gelişmişe doğru olan ilerleyişi ile birlikte tarihsel bir süreçte değerlendirmek büyük önem arz etmektedir.

Tarih boyunca göçebe hayattan yerleşik hayata, küçük ölçekte yerleşim alanlarından günümüz metropollerinin gelişimine kadar geçen süreçte insana ait eylemlerin gerçekleştirilmesine imkan tanıyan temel konulardan birisi ulaşım olmuştur. İnsanoğlunun tarihten beri süregelen daha uzağa ve daha hızlı bir şekilde ulaşma isteği yolun ve hareketin zaman içerisinde çeşitlenerek gelişmesini

sağlamıştır. Yerleşim alanları ve kentler de tarih boyunca bu doğrultuda tanımlanmış ve biçimlenmiştir.

Ulaşım için hiç şüphesiz öncelikle ‘hareket’e ve hareketin gerçekleşeceği ‘yol’a gereksinim duyulmaktadır. İnsanoğlunun ilk hareket etme araçları ayaklarıyla, sonraları at, eşek ve deve gibi hayvanları hareket etme aracı olarak kullanmaya başladığı görülmüştür. O dönemlerde yol, üzerinden geçilebilen her yerdir. Bu sebeple göçebe topluluklarda ilk yaşam alanları yürüyerek ve/veya hayvan gücünden yararlanarak ulaşabildikleri araziler olabilmıştır. Daha sonraları ulaşım eylemi, rüzgar ve akarsu gibi doğal unsurlardan faydalanılarak gelişmiştir. Bu gelişme ile birlikte, akarsu kıyılarını geçici yerleşim yerleri ve ya döneminin duraklama/durma noktaları olarak düşünmek yanlış olmayacaktır. Nitekim Antik Dönem kentlerinin pek çoğunun göl ve akarsu kıyılarında kurulduğu görülmektedir (Şekil 3.1).



Şekil 3.1 Nicaea/İznik M.Ö. 4. Yüzyıl (K.Keresteci İznik Planı, 1963)

M.Ö. 3500 yıllarında tekerleğin keşfi ile tekerlek ve hayvan gücü kullanılarak çeşitli araçlar üretilmeye başlanmıştır. Bununla birlikte insan ve yük hareketi kolaylaşmış ve hızlanmıştır. Tekerleğin rahatça hareket edebildiği doğal yollar seçilerek devam eden ulaşım serüveninde, yerleşik hayata geçilmesi ile birlikte yerleşim alanları içerisinde ve yerleşim alanları arasında, üzerinde tekerleğin rahatça hareket edebileceği ‘yollar’ bir diğer deyişle ‘ulaşım altyapısı’ kurgulanmaya başlamıştır. Öyle ki M.Ö. 3000 yıllarında kent içi ulaşım ağları düşünülerek düzenlenen ilk kent planlaması olan “ızgara plan” oluşturulmuştur (Aktüre, 1997). M.Ö. 2700 yıllarında Mısırlılar’ın deniz ulaşımını başlatan yelkenliyi icat etmeleri ile birlikte ise ‘yol’ olgusu yapısal anlamda farklılaşmış ve ‘hareket’ farklı deneyim biçimleriyle insan hayatına dahil olmuştur.

Tarihte bilinen en önemli karasal ulaşım, M.Ö. 100-200 yıllarında ticaret yolu olarak biçimlenen İpek ve Baharat Yollarıdır. Çin’den başlayıp Avrupa’ya kadar uzanan İpek Yolu pek çok kente kazanç kaynağı olduğu gibi, yol üzerinde yeni yerleşim alanları kurulmasına da neden olmuştur. Bu durum daha önceki bölümlerde bahsedilen, ticaret amacıyla var olan bir hareket aksının üzerinden geçtiği çevrelerde de yeni mekân tanımlamasına örnek oluşturmaktadır.

Avrupa’da daha çok su taşımacılığına önem verilmiş olup, kentler doğal liman alanlarına ve nehir kıyılarına kurulmuş, Ortaçağ’da İspanyol ve Portekizli denizcilerin oluşturduğu deniz ticaret yolları Pasifik Adaları’nın ve Hindistan kentlerinin geleceğini belirlemiştir.

Avrupada 12. yüzyıl sonlarında pusulanın, 13. yüzyıl sonlarında ise kağıdın kullanılmaya başlaması ve gemi teknolojisinde yaşanan gelişmeler sonucunda deniz ulaşımı ile Afrika’nın güneyinden Uzakdoğu’ya kadar ulaşılmıştır. Öyle ki deniz ulaşımı ile birlikte daha önce hiç bilinmeyen yerlere ulaşılmış, farklı iklimlerle karşılaşmış, yeni mekânlar keşfedilmiş ve mekânsal kurgular geliştirilmiştir. Aynı gelişmeler ışığında, 1492 yılında Atlas Okyanusu’ndan batıya doğru gerçekleşen deniz ulaşımı ile de Kristof Kolomb ve kfilesi, Amerika’yı keşfetmiştir. Buharlı makinenin icadına kadar da deniz taşımacılığı özellikle uzun mesafe ulaşım ve ticaret

ağlarının temelini oluşturmuş ve liman kentlerinin biçimlenmesinde önemli rol oynamıştır. Şekil 3.2.'de Amsterdam kentinin liman etrafında biçimlendiği, kent içi ulaşım ağlarının ise su kanalları ile sağlandığı görülmektedir. Buradan hareketle, İpek ve Baharat Yolları gibi uzun ticaret yolları haricinde, deniz ulaşımını desteklemek üzere kent içerisinde de biçimlenmeye başlayan karasal ulaşımın geliştiğini söylemek mümkündür.



Şekil 3.2 Amsterdam 1324-1667 (Chermayeff ve diğer., 1963)

Ulaşım artan talep sonucunda geliştirilen toplu taşıma sistemleri, toplu hareket tanımlaması, kentler üzerinde etkin izler bırakması ve yeni kamusal mekânlar oluşturması sebebiyle oldukça önemlidir. 1662 yılında Pascal tarafından geliştirilen ve atlarla çekilen omnibüs ise karasal ulaşımında ilk toplu taşıma aracı olarak bir dönüm noktası niteliğindedir. Zaman içerisinde kullanıcılardan ücret talep etmesi sebebiyle kapanan omnibüs işletmeleri 1840'ta tekrar kullanılmaya başlamış, böylelikle kenti uygun yürüme mesafesine göre sınırlandırmak gereği ortadan kalkmış ve yüksek yoğunluklu sokak düzeni ortaya çıkmıştır. Kamu taşımacılığı ile canlanan kentlerin ticari merkezleri gelişmeye başlamıştır. Toplu ulaşımında 1860

yılında atlı tramvayların kullanılması ile kentler daha hızlı biçimde büyümeye başlamış, omnibüs ve tramvay hatları boyunca ve yakın sokaklarda ticaret gelişmiş ve konut alanları yaygınlaşmıştır (Baycan, 1993).

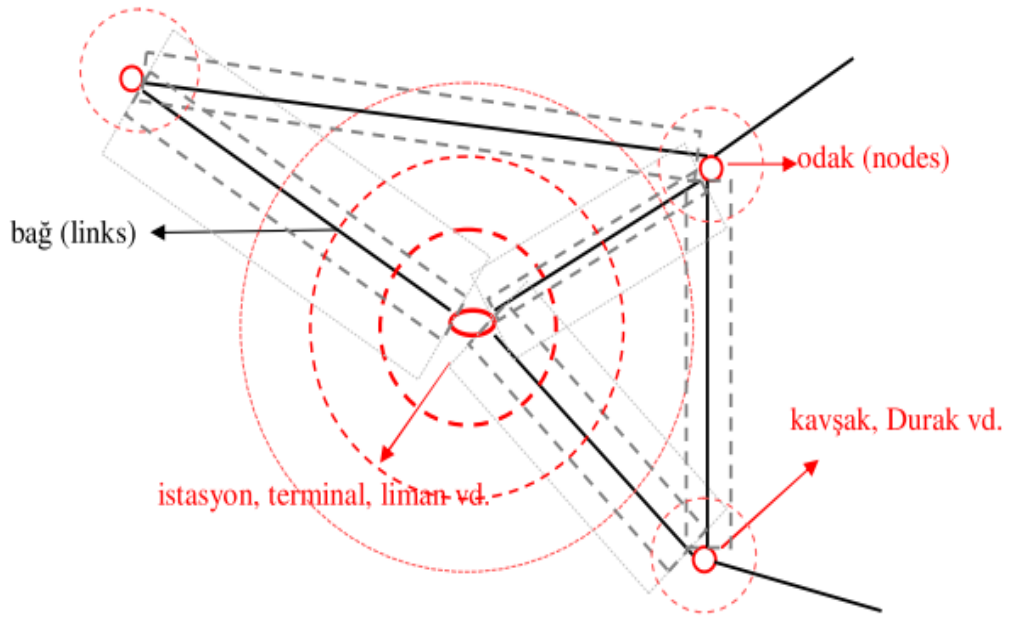
Endüstri Devrimi ile birlikte buhar gücünün ulaşımda kullanılmaya başlaması, karasal alanda ‘demiryolu’ gibi yeni bir ulaşım kavramını ortaya çıkarmıştır. Öte yandan makineleşme ve teknolojinin gelişimi demiryolu ulaşımının hızla gelişimini beraberinde getirmiş, bu gelişim kent için yeni yollar, yollar tarafından tanımlanan yeni mekânlar, bu mekânlara karşı yeni algılama biçimleri ve bu algılara cevap olarak yeni mimarlık ürünlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Demiryolu ulaşımının gelişimi ile önce kentler arası ve sonra kent içi ulaşım ağları oluşturulmuştur. Hızla endüstrileşen bütün Avrupa kentlerinde görüldüğü gibi, örneklenen Amsterdam kentinde de demiryolu istasyonu kentin merkezine yerleştirilmiş, limanlara gelen malların en kısa mesafede buharlı trenlere yüklenerek ülke geneline yayılması sağlanmıştır. İstasyona ulaşma ihtiyacı ise kent içinde ulaşım ağının gelişmesine sebebiyet vermiştir. Öte yandan karayolu ulaşımında da olduğu gibi demiryolları sadece ulaştıkları endüstri kentlerini ve istasyonun kurulduğu kenti değil, içerisinden geçtikleri mevcut kentleri de hızlı bir biçimde dönüştürmüştür (Gündüz, 2011).

19. yüzyıl sonlarına gelindiğinde ise hem kentsel yayılımın hem de nüfusun artması sebebiyle daha hızlı bir taşıma sistemi ihtiyacı doğmuş, bu ihtiyaca cevap olarak ise 1863 yılında Londra’da buhar gücüne dayalı olarak yer altında ilerleyen raylı taşıma sistemi geliştirilmiştir. Ulaşımında buhar gücünün ve sonrasında içten patlamalı motorların kullanılması bugünkü ulaşım altyapısı ve ağlarının ana çizgilerini oluşturmuştur. 1880 sonraları elektrifikasyonun gelişmesiyle birlikte ise tarihteki ilk metro 1898 yılında Boston’da hareket etmiştir (Baycan, 1993). Raylı sistemlerin gelişmesi ile metrolar toplu taşıma aracı olarak kentlerde yerüstü ve yeraltı demiryolları ağının gelişmesini sağlamış farklı kentsel ve mekânsal kurguların oluşmasına sebebiyet vermiştir.

20. yüzyıl başlarına gelindiğinde ilk uçuşun gerçekleştirilmesi ile birlikte havayolu ulaşımı da modern dünyaya dahil olmuştur. Havayolu ulaşımı ile birlikte çeşitlenen ‘hareket’ ile birlikte ‘hız’ kavramı da zaman-mekân algısı üzerinde daha çarpıcı bir şekilde ortaya çıkmıştır. Kentler ‘havalimanı’ gibi daha önce karşılaşmadıkları bir yol mekânı ile karşılaşmıştır. Öte yandan İkinci Dünya Savaşı’nı izleyen dönemde banliyö konut bölgelerinde yoğunluk artışı ve gelişen teknoloji ile birlikte halk daha özgürce kullanabileceği otomobilleri tercih etmeye başlamıştır. Bireyselleşen otomobiller, her geçen gün sayıca artmış kent içi ve kentler arası karayolu ağları gelişmiştir. Tüm bu gelişmeler sonucunda, modern kentler hız ve hareketin ulaşım üzerinden bu çeşitli birliktelikleriyle ciddi bir dönüşüm yaşamaya başlamıştır.

Özetle, modern dönem ulaşım sistemleri, karayolu, karasal alanda demiryolu, denizyolu ve havayolu olarak sıralanabilir. Daha önce de bahsedildiği gibi, ulaşım veya ulaştırma amacı ile oluşan ve oluşturulan tüm bu altyapı sistemleri, kentsel, bölgesel veya uluslararası ulaşım ağlarını meydana getirmektedir. Şekil 3.3’de de şematize edildiği gibi kent biçimlenmesinde somut olarak etkisi olan, istasyon, terminal, liman veya kavşak, durak gibi odak-düğüm noktaları ile bu noktalar arasındaki bağlar (yol-rota) ve ulaşım ilişkisi her türlü altyapı ‘ulaşım ağı’ kapsamında ele alınmaktadır (Shunk,1992).

Her ulaşım ağı tipi için gereksinimlerine göre özelleşmiş ulaşım yapıları bulunmaktadır. Karayolları için otogarlar/terminaller, demiryolları için garlar/istasyonlar, denizyolu için limanlar ve havayolu için havalimanları yapıları birincil mekânsal ihtiyaçlar olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 3.3 Ulaşım ağı şeması (Hamamcıoğlu, 2008)

Modern dönemde ulaşımın gelişmesi ile birlikte çeşitlenen tüm bu ulaşım ağı bileşenleri ve dolaylı yoldan ürettikleri ile birlikte ‘yol mekânsallığı’ kavramı da ön plana çıkmaktadır. Yollar kentleri birbirine bağlarken, üzerinden geçtiği topraklar üzerinde yeni çevreler tanımlamış, yollar uzadıkça, mesafeler arası kısa süreli dinlenme mekânları olan duraklama mekânları ve buna ek olarak konaklama yapıları ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Süreç içerisinde bu duraklama, bekleme ve konaklama mekânlarını beslemek üzere yeni ticari ve sosyal mekân kurguları oluşmuştur. Öte yandan, ulaşım araçları çeşitlendikçe onlar da mekânsal düzeyde ele alınabilir olmuştur. Ulaşım araçlarının ayakta veya oturarak yolculuk etmeye fırsat verdiği iç mekânların yanı sıra özellikle uzun soluklu denizyolu ulaşımında ‘kamara’, demiryolu ulaşımında ise ‘kompartıman’ olarak adlandırılan yatarak dinlenme mekânları oluşturulmuş, yolculuk ve dinlenme halleri bir arada çözümlenmiştir.

Farklı bir yaklaşımla ele almak gerekirse, daha önceki bölümlerde de bahsedildiği gibi ‘yolda olma durumu’ kişilere aynı zamanda yoğun tinsel hareket imkânı da sunmuş bu da ‘zihinsel mekânsallık’ kavramını ortaya çıkarmıştır. Tüm bu varoluş biçimleriyle modern dönem yol mekânsallığı önemli bir yer tutmaktadır.

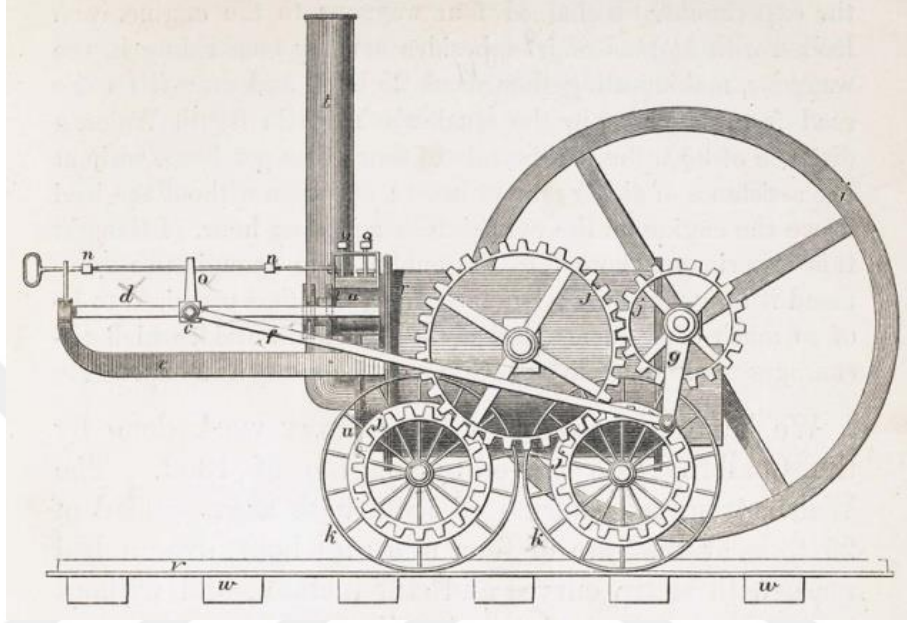
Buradan hareketle ulaşım faaliyetlerinin çeşitli yerler ve bölgeler arasında ilişkinin kurulabilmesinde, bu ilişkinin ölçülebilmesinde ve coğrafi görünümün şekillenmesinde, somut ve soyut mekânsallığın gelişiminde önemli rol oynadığı söylenebilmektedir. Ulaşımın kentler üzerinde görülebilen somut mekânsal etkisi odak-düğüm noktalarını birleştiren güzergahların (yol-rota) kentsel dokuyu doğrudan etkilemesi sebebiyle, en belirgin olarak kara ulaşımı (karayolları ve demiryolları), yol mekânsallığı ile ortaya çıkmaktadır (Tümertekin, 1987).

Ulaşım, kentleşme ile eş zamanlı ve karşılıklı ilişki içerisinde gelişen çok katmanlı bir sistem olup, özellikle yukarıda da bahsedildiği gibi modernite ile birlikte, Endüstri Devrimi ve teknolojik getirilerin kent hayatına kattığı ‘hız’ ve ‘hareket’ kavramlarının etkisiyle başlı başına bir endüstri halini almıştır. Endüstri Devrimi’nin teknolojik ve sosyolojik getirileriyle birlikte hayatımıza giren demiryolu ise kentleri daha önce hiç karşılaşmadıkları türden ulaşım, ulaşım ağı, yol mekânları ve deneyimleri ile şekillenmesine sebep olmuştur. Sahip olduğu dinamikler ve kentlerde oluşturduğu bu dönüşüm nedeni ile bu çalışmada modernleşme ve endüstrileşme sonrası gelişen demiryollarına ve demiryolu mekânsallığına özellikle erken dönem üzerinden odaklanılmaktadır.

3.2 Modernite-Hareket ve Demiryolu İlişkisi

Tarihte yürüme mesafesi içerisinde boyutlandırılabilen kentlerde insanlar, pazarlarını ve ihtiyaçlarını yaya olarak karşılayabilirlerken, önceki bölümlerde de açıklandığı gibi Endüstri Devrimi sonrası nüfusun kırsal alandan koparak kentlere doğru göç etmesi ile birlikte kentlerin fiziksel olarak büyümeye başlamıştır. Öte yandan modern dönem kentsel yaşamında kentlilerin çalışma, eğlence, alışveriş, vb. sosyal gereksinimlere ve farklı kentsel işlevlere ulaşma isteği, kent içinde sürekli bir hareketliliği getirmiştir. Artan uzaklıklar ve hareketlilik ile kentsel ihtiyaçtaki yoğunlaşmalar, değişimler, teknolojiye yeni icatlar ve arazi kullanımında zamanla gelişen bölgesel işyeri-konut ayrımı kentte endüstri öncesi dönemden farklı ulaşım ağı kurgularına ihtiyaç oluşturmuştur (Hamamcıoğlu, 2009). Demiryolu ulaşımı ise böylelikle gelişmeye başlamış, süreç içerisinde kentleri ve ülkeleri bağlamaktan öte

kentlerin içlerine kadar ilerleyerek kentsel formun oluşumunda doğrudan etkili olmuştur. Bu yönüyle Endüstri Devrimi'nin en temel yeniliği kabul edilen buharlı makinenin icadı ile oluşturulan buharlı lokomotifler endüstrileşmenin sembolü olarak değerlendirilmektedir (Şekil 3.4).

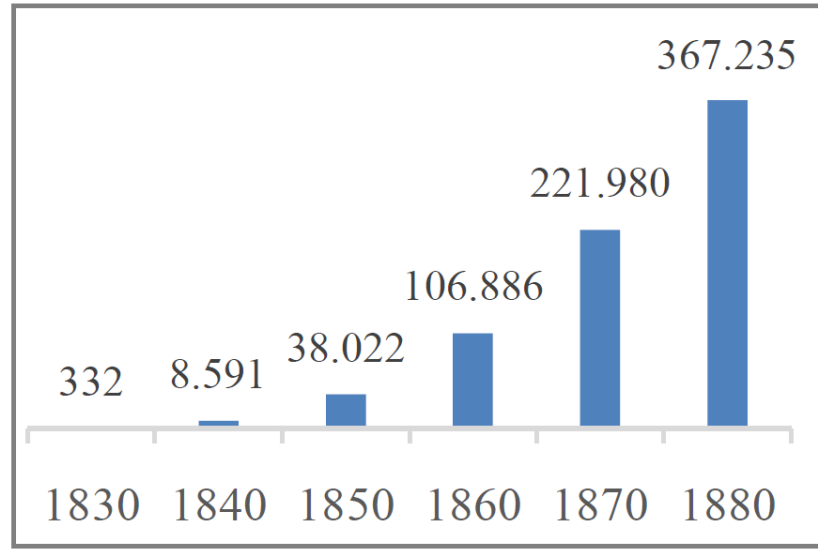


Şekil 3.4 Buharla çalışan ve raylar üstünde ilerleyen ilk lokomotide ait bir çizim (Britanyabilgi, 2016)

Tarihsel süreçte bakıldığında, Antik Çağ kentlerinin caddelerinde belirli bir hat üzerinde hareket imkanı sağlayan günümüz raylarının öncülerine rastlanılmaktadır (Yücel ve Taşar, 2016). Ancak demiryolu sistemleriyle kıyaslanma olanağı olmasa da bugünkü demiryolu sistemlerinin atası sayılabilecek ilk raylı taşıma aracının 1670 yılında İngiltere'nin New Castle kentinde tahta raylar üzerinde atlarla çekilerek hareket ettiği görülmektedir. İlerleyen dönemlerde tahta rayların üzerleri demirle kaplanarak sürtünmesi azaltılmış, raylı taşıma araçları teknik olarak klasik at arabalarına göre iki kat daha fazla yük taşıyabilir hale gelmiştir. Bugünkü anlayışımız ile demiryolu sistemleri Endüstri Devrimi getirileriyle geliştirilen madeni raylar ve lokomotif ile gelişmiştir. Bu yapıyla raylı taşıma sistemi yine ilk defa İngiltere'de 1776 yılında kullanılmıştır (Kölük,2007). 1829'da İngiliz George Stephenson'ın "Roket" adlı lokomotifi, bir yarış atını geçmiş ve bu sayede kesin bir gelişim evresi aşılmıştır. Bu başarıyı demir raylarının genelleşmesi, teknik parçaların

geliştirilmesi, lokomotiflerin hızının ve çekiş gücünün yükseltilmesi gibi gelişmeler takip etmiştir (Yatağan, 2013).

Küresel ölçekte bakıldığında ise, ülkelerin zamanla kendi pazarları yetersiz gelmeye başlamış, Endüstri Devrimi ile artan üretimin satılabileceği yeni uluslararası pazar arayışları, uluslararası fuarların düzenlenmesi, diplomatik ilişkilerin artması, savaşlar, göçler, dini ziyaretler, eski uygarlıklara ve tarihi yapılara duyulan merak vb. gibi çeşitli nedenlerle kentler ve ülkeler birbirlerine ilgi duymaya başlamışlardır. Bu gelişmeler, artık taşıma/ulaşım aracı haline gelen demiryolu ağının kent içi ve kentler arası boyutu aşarak, tüm dünya üzerinde yayılmasına neden olmuştur. Böylelikle mesafeler kısalmış, pazarlar birleşmiştir. Ülkelerarası ilk demiryolu hattı 1843 yılında Belçika'nın Liege kenti ile Almanya'nın Köln kenti arasında yapılmıştır (Yücel ve Taşar, 2016). Artık demiryolu ağları hızla tüm dünyayı sarmaya başlamıştır (Şekil 3.5.). Örneğin 1830-1850 yılları arasında İngiltere'de 10.000 km. demiryolu yapılmış, bunu izleyen 20 yıl içinde Avrupa Kıtası'nda ve ABD'de de benzer şekilde gelişmeler yaşanmış, 1869'da Pasifik Demiryolları ile ABD'nin doğu ve batı kıyıları birbirine bağlanmıştır. Birçok bölgede demiryolları ile büyük teknik başarılar gerçekleştirilmiş, 1871'de tamamlanan Frejus Tüneli ile Alpler ilk kez aşılmıştır. Daha önceki bölümlerde de değinildiği gibi bu gelişmeler sonucunda uzak-yakın algısı değişmiş, uzaklar yakın olmuş, dünya artık 'demiryolu çağı'nı yaşamaya başlamıştır. Bu gelişmeler aynı zamanda modernitenin özünde var olan "çağa ayak uydurma" çabası ile Endüstri Devrimi'nin sosyal, kültürel, ekonomik ve mekânsal etkilerinin tüm dünyaya yayılmasına katkıda bulunmuş ve zincirleme şekilde kentleri pek çok açıdan biçimlendirmeye başlamıştır.

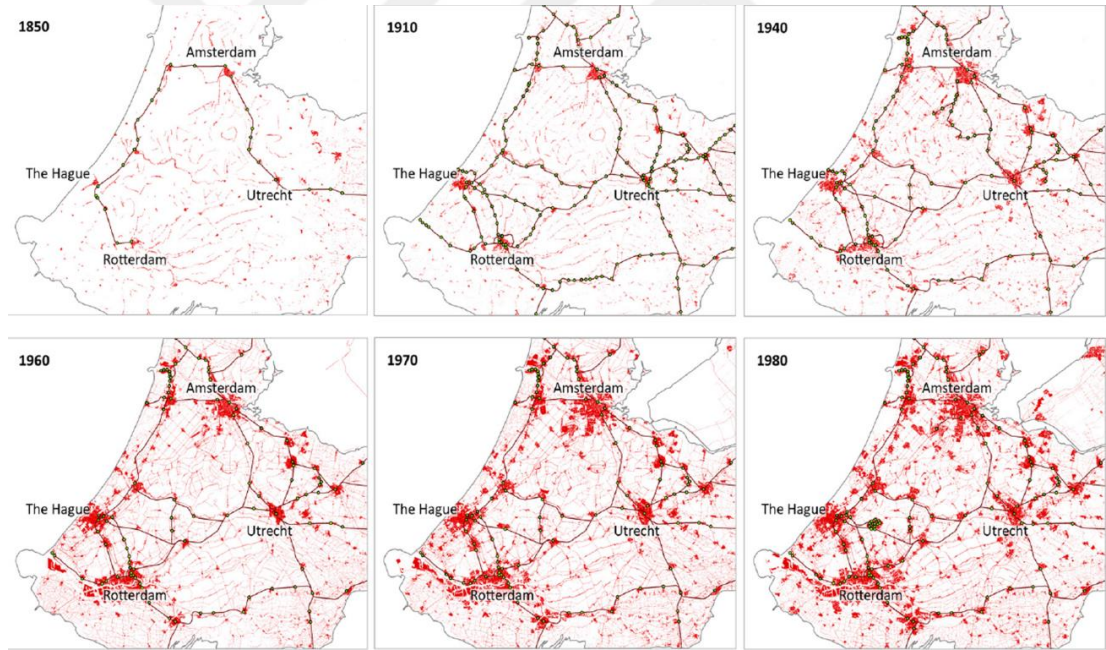


Şekil 3.5 1830-1880 yılları arasında dünyadaki toplam demiryolu ağı (km) (Yücel ve Taşar, 2016)

Özetle, modernitenin kent yaşamına kattığı hareketlilik ve Endüstri Devrimi'nin getirisi olarak kırdan kente göç ile kentlerin büyümesine bağlı olarak kentte yaşayan insanların aşması gereken uzaklıkların artması, hareket edilen mekânı bütünsel bir düzen içerisinde kurgulama gerekliliğini doğurmuştur. Bu gereklilik döneminin teknolojisi gereği karasal ulaşımında demiryolu ağlarının kuruluşuna etki etmiş, demiryolları da bu sistemin genişlemesi ve sürekliliği açısından çok önemli roller üstlenmiştir. Böylelikle Orta Çağ'da önem kazanan liman ve kanal kentleri, 19. yüzyılda yerini demiryolu kentlerine bırakmıştır. 19. yüzyıl başlarından itibaren gelişen ve toplu taşıma araçları olarak kamusal kullanıma açılan demiryolu hatları ulaşım hızının çok sayıda kullanıcı için belirgin bir şekilde yükseldiği ilk ulaşım altyapısını oluşturmaktadır (Bütüner ve Aral, 2017). 20. yüzyılın ilk yarısına kadar hızla gelişerek önemini koruyan demiryolu ulaşımı, zaman içerisinde motorlu kara ulaşımı ve havayolu ulaşımı karşısında ikincil konuma düşecektir.

3.2.1 Modernite-Hareket ve Demiryolunun Kentsel Biçimlenmeye Etkileri

Kentin sürekliliğini sağlayan teknolojik, ekonomik, sosyal, kültürel vb. faktörler ulaşımı şekillendirirken, ulaşımın gelişimiyle artan erişilebilirlik olgusu da kentin etki alanını genişleterek kentsel gelişimi büyük oranda desteklemektedir. Kentsel bir bileşen olan ulaşımındaki gelişme potansiyeli kentin diğer bileşenlerine göre daha dinamik olduğundan kentsel ölçekte etkilerini daha hızlı göstermektedir. Öyle ki, tanımladığı veya etki alanını genişlettiği kentler gelişip önemini artırırken, ulaşmadığı mevcut yerleşimlerde sosyo-kültürel ve ekonomik yapının zayıflamasına yol açabilmekte ve hatta yerleşmelerin terk edilmelerine dahi neden olabilmektedir. Demiryolu ulaşımının modern dönem kentleri üzerindeki genel etkisi bu şekilde ortaya çıkmaktadır. Bir başka deyişle demiryolları modern dönem kentlerinin biçimlenişini ve sürekliliğini büyük oranda etkilemektedir.

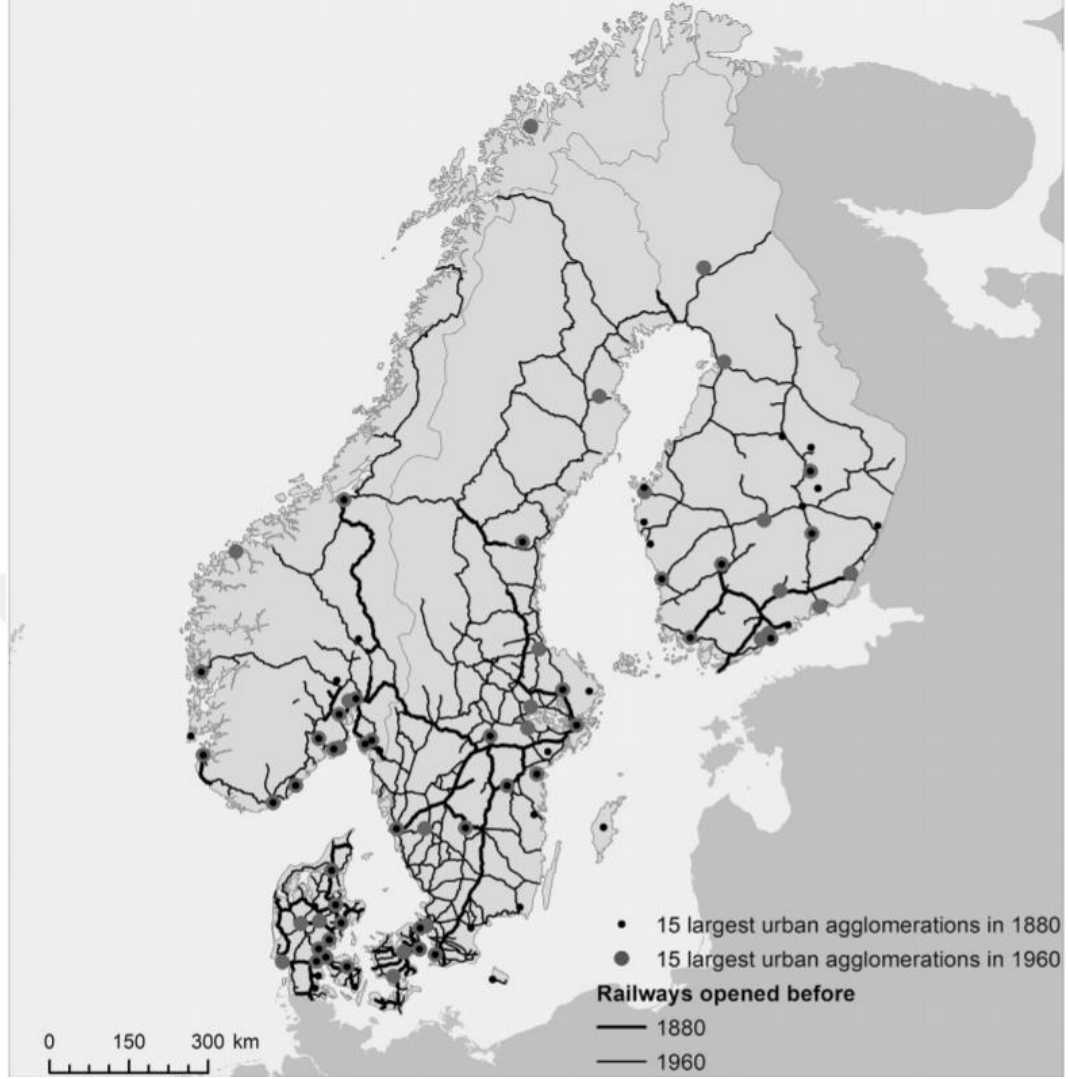


Şekil 3.6 Hollanda Randstad Bölgesi’nde demiryolu gelişimi ile kentsel biçimlenme (Kasraian, 2016)

Önceleri mevcut kentleşme izlerini takip ederek demiryolu ağları geliştirilmiş, daha sonraları ise demiryolu ağları takip edilerek kentler geliştirilmeye başlanmıştır. Özellikle kent dokusunda istasyon çevrelerinde yoğunlaşmalar görülmüştür (Şekil 3.6) .

Avrupa’da da demiryolları Londra, Viyana, Paris, Berlin ve Münih gibi demiryolu çağından önce de var olan büyük kentlere göre biçimlenerek, çevrelerinde gelişim göstermişlerdir. Önceleri oldukça tanımlı ve bazı durumlarda da savunma duvarlarıyla belirlenmiş olan kentlerin sınırları demiryolu altyapısı ile aşılarak kent dışında yeni yerleşim alanları tanımlanmış, banliyö hatlarının da işlev kazanmasıyla merkezden kopuk ama kolayca ulaşılabilen endüstri, konut ve sosyal alanları kent kurgusuna dahil etmiştir (Bütüner ve Aral, 2017).

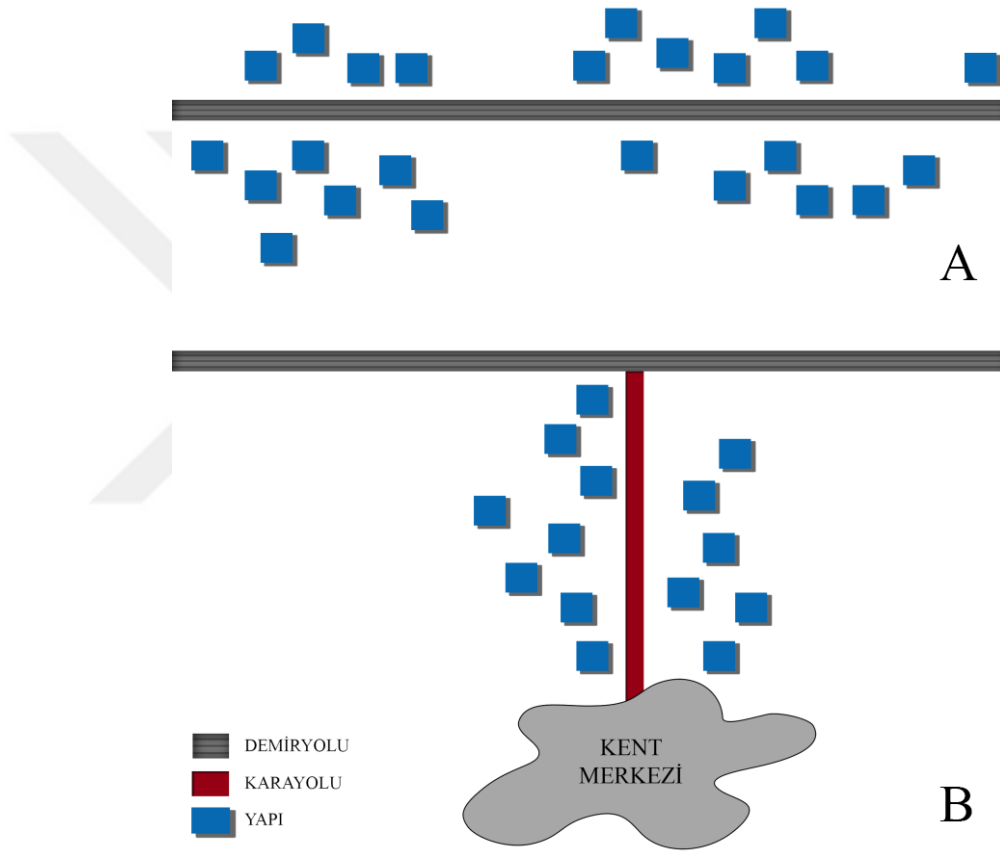
Demiryolları üzerinden geçtiği çevreleri fiziksel anlamda geliştirmenin yanı sıra, tanımladığı alanların nitelikleri gereği ticari ve sosyal anlamda da geliştirmekte ve içinden geçtiği kentlerin kalkınmasında büyük rol oynamaktadır. Örneğin Endüstri Devrimi’nden önce Avrupa’nın görece yoksul bölgesi olarak ele alınan İskandinav ülkeleri, endüstrileşme ile birlikte dünyanın en gelişmiş ülkeleri arasına girmiştir. Yapılan çalışmalarda bu gelişmenin kökeninde demiryolu taşımacılığının büyük rol oynadığı görülmüştür. Endüstrileşme ile birlikte, kırsal kaynaklı bir endüstrileşme sürecini başlatmak üzere, daha önceleri izole edilmiş alanlarda kalan doğal kaynakların kullanılarak ihraç edilmesi amacıyla demiryolu ağları hızla genişletilmiştir (Enflo ve Alvaraz-Palau, 2018). Buna bağlı olarak da demiryolu hattı üzerinde yeni çevreler oluşarak gelişmeye başlamıştır (Şekil 3.7). Bu şekilde ticareti önceleyen demiryolu hatları çevresinde konut bölgesi yanısıra fabrikaların da kurulduğu yeni endüstriyel alanlar gelişmiş ve yeni iş alanları oluşmuştur. Denizyolu ile pazar alanına ulaşan kentlerde ise demiryolu hatları ile limanlar bütünsel bir dizgi içinde gelişim göstermiştir.



Şekil 3.7 İskandinav ülkelerinde demiryolu ve kentleşme (Enflo K. ve Alvaraz-Palau, E., 2018)

İstasyonlar ise kentlerin önemli mekânları olmuş ve çevreleri gelişmeye açık alanlar haline gelmiştir. Özellikle tren geldiği günlerde kalabalıklaşan istasyon çevresi esnafı cezbetmiş, bu durum çarşı ve pazarın istasyonlara doğru genişlemesine sebep olmuştur. Söz konusu dinamiklerden dolayı kimi zaman istasyonların içlerinde de mal alınıp satılan veya yemek yenilen ticari ve sosyal mekânlar açılmıştır. İstasyon ve çevresinin bu şekilde zamanla cazibe merkezi haline gelmesi sonucunda kent ve istasyon arasında bağ kurulması amacıyla örneklerine Türkiye’de de sıkça rastlanılan ve adına “İstasyon Caddesi” denilen yeni yollar açılmıştır. Bulvar-meydan-devlet yapıları sistemi içerisinde meydana bağlanan istasyon caddeleri modern kent yaşamını rasyonalize etmektedir (Arıtan, 2008).

İstasyon caddelerinin taşıdığı potansiyel sebebiyle çevresi gelişme alanları olarak kabul edilmekte ve zamanla bu alanlarda yeni yerleşimler oluşmaktadır. Böylelikle başta istasyon caddeleri ve çevresi, sonrasında ise demiryolu istasyonları kent merkezi içerisinde kalmaktadır. Bu anlamda demiryolları doğrudan demiryolu hattı üzerinde yeni çevreler tanımlamalarının yanı sıra, kent merkezine bağlantı sağlayan yeni yollar ve bu yollar üzerinde yeni çevreler oluşturarak da dolaylı yoldan kent biçimlenmesinde etkin rol oynamışlardır (Şekil 3.8).



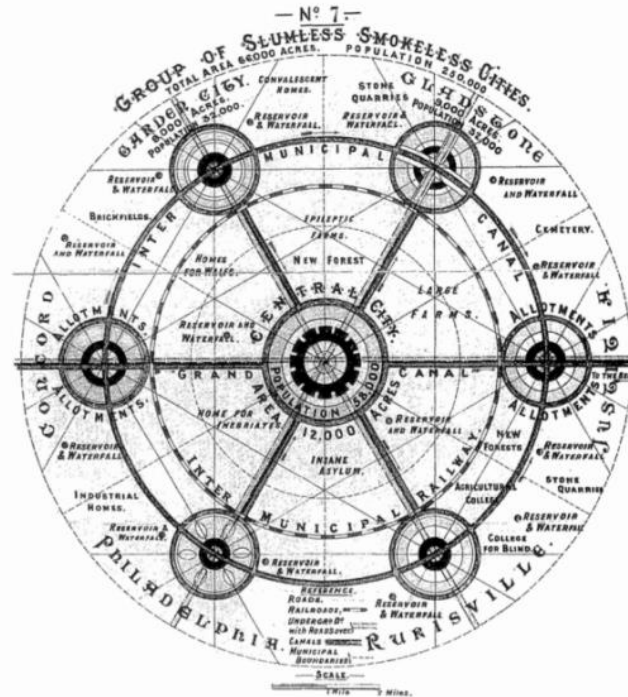
Şekil 3.8 Demiryolunun yeni çevre tanımlama biçimleri A: Doğrudan demiryolu hattı üzerinde oluşan çevreler B: Kent merkezine doğrudan bağlanan yollar üzerinde oluşan çevreler

Öte yandan demiryolunun kentler üzerinde dolaylı olarak olumlu etkileri olduğu gibi olumsuz etkileri de görülmüştür. Daha önceki bölümlerde değinildiği üzere, ilk buharlı trenlerin kullanılmaya başlaması ile birlikte, demiryollarının tanımladığı endüstri bölgelerinde oluşan iş alanları ve tarımda makinelerin artması ile kırsal alanlarda giderek azalan iş gücü nedeniyle, kırsal alanlardan kentlere doğru hızlı ve

yoğun bir göç başlamıştır. Kentlerin bu yoğun nüfusa hazırlıksız yakalanması ile birlikte ciddi anlamda konut sorunları yaşanmaya başlamıştır. Bu sorunu çözebilmek için kentlerdeki mevcut yapıların her bir odası, bir aileye yüksek kiralar karşılığında verilmiştir (Bumin, 1990). Ancak hızlı kentleşme sebebiyle süreç içerisinde yetersiz kalmaya başlayan konut stoğuna alternatif olarak, fabrikalar ve demiryolları arasında seri bir biçimde ve dolayısıyla niteliksiz apartman tipi konutlar üretilmiştir (Ragon, 2010). Söz konusu konutlar genellikle işçilerin barınma ihtiyacını karşılamak için fabrikaya ulaşım kolaylığı nedeniyle demiryolu ağı üzerinde üretilmiş olan konutlardır. Bu yapılar çoğunlukla suyu ve tuvaleti olmayan, çamur ve rutubet içinde, kolera ve tifüs taşıyan fare ve bitlerle dolu yapılardır (Bumin, 1990). Bu işçi konutu alanlarını, demiryollarına yakın olması amacıyla inşa edildiklerinden, demiryolunun tanımladığı yeni çevre tipleri arasında ele almak mümkündür.

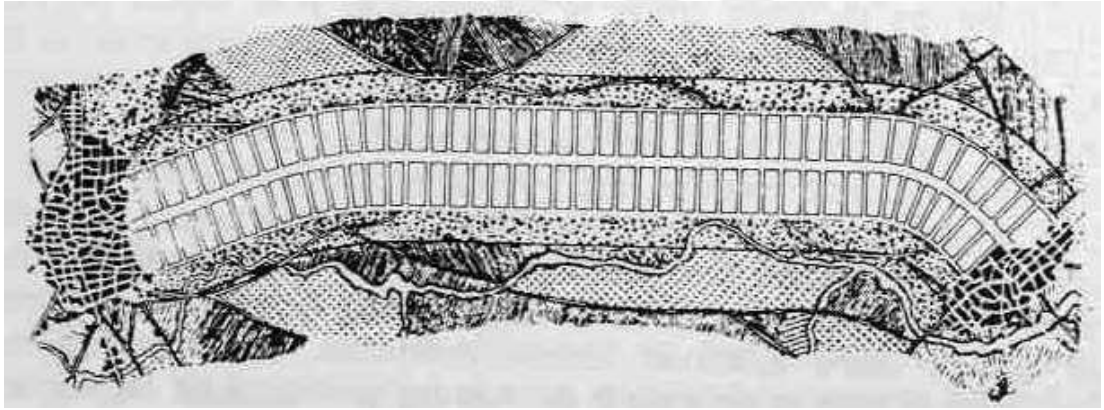
Endüstri Devrimi ile birlikte etkin biçimde kent hayatına girmeye başlayan demiryolları, bir yönüyle mevcut sorunların çözüme ulaşmasını sağlarken diğer yönüyle yeni sorunlar yaratmıştır. Kentler üzerinde yarattığı bu olumsuz koşullar ise kent kuramcılar tarafından değerlendirilmiş ve çeşitli çözüm önerileri ile modern kent teorileri geliştirilmiştir. Özellikle demiryolu sisteminde önemli gelişmelerin meydana geldiği 19. yüzyıl ortalarında demiryolu ağları kent planlamasının birincil girdisi olarak ele alınmış, kent biçimlenmesi ve demiryolu ulaşım ağı etkileşimine yönelik kuramsal çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Böylelikle demiryolları modern dönem kentsel biçimlenmesine doğrudan etki ettiği gibi, kent kuramlarına da yön vererek kentlerin yeniden değerlendirilmesini gerektirmiştir. Bu değerlendirme sadece fiziksel boyutta kalmamış, kuramcılar endüstriyel kapitalizmin yarattığı sorunları ve sosyal eşitsizlikleri de aşmaya çalışmışlardır. Kapitalist kentin ve kapitalist sistemin kendini var etmek için yarattığı tüm olumsuzlukların önüne geçmeye çalışan bu anlayış sosyalist kent arayışı olarak değerlendirilmektedir (Fisher, 1962). Bu amaçla o güne kadar olan kent pratiklerini reddeden tüm kuramcılar ‘sosyalist ütöapist’ olarak sınıflandırılmaktadır. Sosyalist ütöapistler demiryollarının ulaştığı endüstri alanlarını yeniden değerlendirmiş ve bunların konut bölgelerinden ayrışması gerekliliği üzerine birçok teori ve ilke geliştirilmiştir. Bu fikirlerin de gelişimi, daha önce de modern şehircilik anlayışının öncülerinden olarak değinilen Ebenezer Howard’ın çalışmalarıyla başlamıştır.

Ebenezer Howard'ın 1898 yılında 'Yarının Bahçe-Şehirleri' adıyla yayınladığı kitapta bahçe-şehrin 1,2 km çaplı dairesel bir alan üzerine kurulması planlanmıştır. Yerleşme kurgusu merkezden dışarıya doğru, birbirinden ayrılmış mekânlar ile tanımlanmıştır. Düzen, merkezden dışarı doğru park (sosyal alan), konut alanları ve endüstri alanları olarak kurulmuştur. Bu modelde her biri 32000 nüfuslu altı bahçe şehrin ortasında 58000 nüfuslu bir merkez şehir düşünülmüştür. Endüstri tesisleri bahçe şehirlerin dışında yerleşecek, her bahçe şehri 400 hektarlık bir arazi üzerine oturacak ve üzerinde 2000 hektarlık tarım arazisi bulunacaktır (Aktan, 2006). Howard, demiryollarının bahçe şehirlerin kenarından ve bahçe şehirleri birbirine ve merkez şehre bağlayacak şekilde planlanmasını düşünmüş, böylelikle merkez kent çevresinde merkeze bağlı ancak kentin olumsuzluklarından uzak kırsal alanda yeni yerleşimler önermiştir (Şekil 3.9). Bu öneri banliyö oluşumlarının öncüsü olarak kabul edilmektedir. Bu çalışma sadece kuramsal boyutta kalmayıp, 20. yüzyıl başında Unwin ve Parker tarafından "Letchworth" projesi ile hayata geçirilmiştir (Hall, 2002).

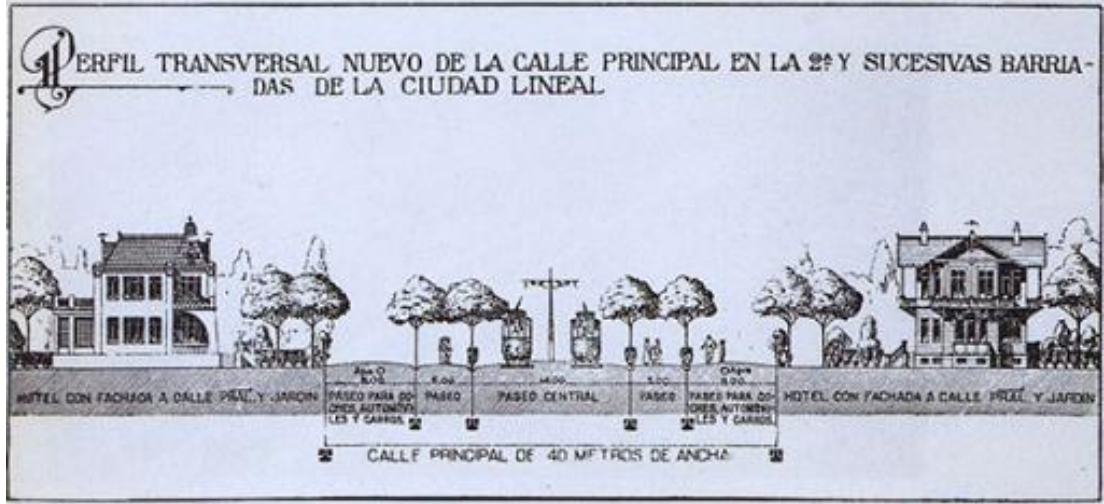


Şekil 3.9 Ebenezer Howard – Bahçe-Şehir planı (Iaacblog, 2019)

Howard'ın şehrin genişlik sınırını yaya olarak yapılan yolculuklarla belirleyerek bahçe şehrin fazla genişlemesini reddetmesine karşın, Soria y Mata'nın "doğrusal kentleri" doğrusal bir plan çerçevesinde sınırsız olarak gelişmeyi önermiştir. Soria y Mata tüm şehircilik sorunlarının trafikten kaynaklandığını varsayarak kentleri trafik ve ulaşım işlevleri temelinde ele almış ve bu doğrultuda teoriler geliştirmiştir. Soria y Mata'nın doğrusal kentinde demiryolu/tramvay kentin omurgasını oluşturmaktadır. Bu hat ile gündüz insanların gece ise malların taşınması planlanmıştır. Soria y Mata'nın trafik hattının her iki yanında önce yeşil tampon bölge ve arkasında yalnızca beşte birinin inşaata ayrıldığı kentleşme adacıkları, onların arka tarafında da sebze bahçeleri, üzüm bağları ve kırlar bulunmaktadır (Şekil 3.10 ve Şekil 3.11). Bu sebeple Soria y Mata da doğrusal kentlerin birer bahçe şehir olduğunu söylemiştir. Soria y Mata'nın çalışması biraz daha genişletilerek 1930 yılı dolaylarında Stalingrad şehrinde uygulamaya geçmiştir (Ragon, 1986).



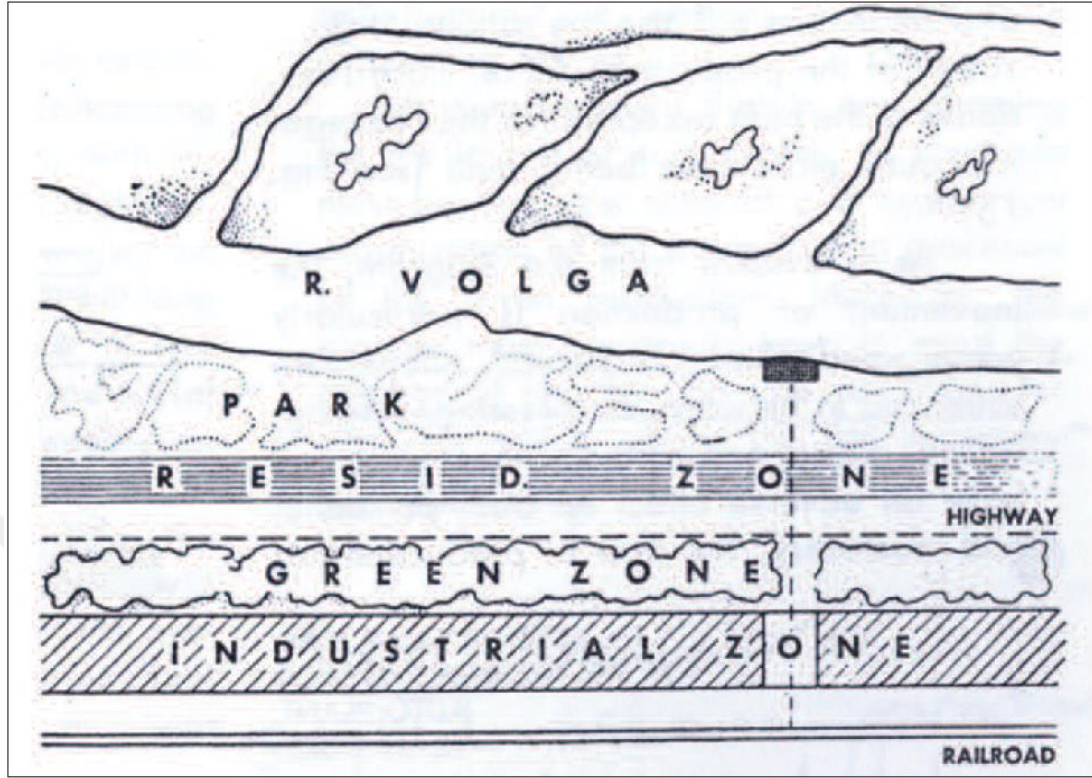
Şekil 3.10 Soria y Mata – Doğrusal kent planı 1 (Wikipedia, b.t.)



Şekil 3.11 Soria y Mata – Doğrusal kent planı 2 (Urban-networks, 2012)

Sosyalist kentlerin nasıl olması gerektiği konusu özellikle Ekim Devrimi sonrası Sovyet kuramcılar tarafından da çokça tartışılmıştır. Le Corbusier bu dönemin Moskova'sını mimarlık ve planlama alanında bir fikir fabrikası olarak nitelendirmiştir (French, 1995). Bu noktada Milutin'in doğrusal kent planı öne çıkmaktadır (Şekil 3.12). Milutin, üretimi ve endüstriyi odak noktasına alarak kent formunu hem formal hem de işlevsel olarak bir üretim bandına benzetmiştir (Milutin, 1974). Nasıl ki üretim bandındaki bir hata sonuç ürünündeki kusura neden oluyorsa, kent parçasındaki kusur da toplumsal bir kusura neden olacaktır (Sevim, 2014).

Milutin'in doğrusal kentinde, endüstriyel alan ve demiryolu birbiri ile etkileşim içinde bir doğru boyunca ilerlemektedir. Demiryolu ile liman bağlantısı sağlanarak ticari akış sağlanmıştır. Demiryolu ve karayolu, hem üretim hem de konut alanlarındaki erişim düşünülerek kurgulanmıştır. Sosyalist ütöplast pek çok yaklaşımda olduğu gibi, konut bölgesi yeşil tampon bir bölge ile endüstriyel alandan ayrılarak sağlıklı bir çevre oluşturulması amaçlanmıştır. Tarım ve endüstri alanlarının konut bölgeleri ile paralel olarak gelişmesi de işçi sınıfının iş alanına ulaşmasındaki coğrafi eşitsizliklerin ortadan kaldırılmasını amaçlamaktadır. Tüm konut bölgesi sosyal ve endüstri alanlarına eşit mesafede konumlandırılarak sosyal eşitsizliklerin önüne geçmek hedeflenmektedir. Bu lineer kurgusuyla Milutin'in Soria y Mata'dan etkilendiği düşünülmektedir.



Şekil 3.12 Milutin – Doğrusal kent planı (Sevim, 2014)

Mimar Eugene Henard da trafik ve ulaşım konuları temelinde kentleri yeniden değerlendirmiştir, “1889 Evrensel Sergisi Çerçevesinde Ziyaretçilerin Dinlendirilmesini Amaçlayan, Süregelen Tren Projesi” adlı bir broşür yayımlamış, bu broşürde 3.10 metre genişliğinde, yer hizasında ve güzergahın tüm noktalarından erişilebilecek seyyar bir sahanlık inşa etmeyi önermiştir. Bu sahanlığın altında, boylamasına bir zincir biçiminde, yük vagonlarından oluşan ve yavaş yavaş durmadan dönen elektrikli bir tren bulunmaktadır. Henard, günümüzün yürüyen kaldırımlarını anımsatan altyapısı ile bu motorlu şehrin, kentin tüm ulaşım problemlerini çözeceğini düşünmüştür (Ragon, 1986).

Daha önce de değinildiği gibi demiryollarının ‘hareket’in kentler üzerindeki somut ve etkin fiziksel yayılımını sağlamasının yanı sıra bu tür eleştirel yaklaşımlara ve kuramsal çalışmalara yol açması sebebiyle tinsel hareketliliği de arttırdığı söylenebilmektedir. Demiryollarının gelişimi ile birlikte modern kent insanı sosyal

hayatlarında ‘trenin geçeceği saati bekleme’, ‘istasyonda bekleme’, ‘istasyon civarlarında kısa bir gezinti yapma’, ‘işe trenle gitme’, ‘vagon içerisinden çevreyi izleme’ gibi farklı aktivitelerle tanışmışlardır (ata.boun, b.t). Bu fiziksel hareketler de sıkıntıdan kederden arınma, tren bekleme sırasında ve tren yolculuğu esnasında kendi iç yolculuğuna çıkma vb. tinsel hareketleri de beraberinde getirmektedir. Bu yönüyle modern kent insanı fiziksel ve tinsel hareketi demiryolu üzerinden farklı biçimlerde deneyimlemeye başlamıştır. Ayrıca demiryolu mekânsallığı, sunduğu kamusal ve yeni kolektiflik halleri ile bir yandan kentsel hareketliliği artırırken, bir yandan da bireyin kalabalıktan koparak kendi iç dünyasına döndüğü pasiflik durumunu da yaratmaktadır. Bu yönüyle demiryolu mekânsallığı, pasif ve aktif olma durumlarının içiçe geçtiği bir karmaşıklık da içermektedir.

Özetle demiryolları, hem var olan kentlerin kimliklerini büyük oranda değiştirebilmekte, hem de tanımladığı, yanından veya içinden geçtiği yeni çevreler ile mekânsal, toplumsal ve ekolojik açıdan ilişki ve bütünleşme içine girerek etkisi altına alabilmekte, dönemin içinde bulunduğu koşullar çerçevesinde o yerleşime bir kimlik kazandırabilmektedir. Bu sebeple demiryolları modern dönem kentlerinin kaderini belirleyen önemli bir unsur olarak saptanmaktadır.

3.2.2 Modernite-Hareket ve Demiryolu Mekânsallığı

Demiryolları inşa edildikleri ilk yıllarda yük taşımacılığının öncelikli olması sebebiyle mühendislik alanının konusu olmuştur. Ancak kentleri birbirine bağlayarak ve yeni çevreler tanımlayarak kentsel biçimlenmede etkin olması yanısıra özellikle 19. yüzyılda artan yolcu taşımacılığı ile birlikte kentlerde inşa edilmeye başlanan demiryolu yapıları mimarlık alanında önemli bir rol oynamaya başlamıştır.

Endüstrileşme ile birlikte yapısal anlamda ilk farklılaşma, endüstrileşmenin öncüsü olan 18. yüzyıl İngiltere’inde görülmüştür. Bu endüstri yapıları çoğu zaman mimarlık dünyasında yaşanan pek çok gelişmenin öncüsü olarak değerlendirilmiş, kimi zaman da mimarlık söyleminin merkezine alınıp yüceltilmiştir. Demiryollarının gelişimi ile birlikte ortaya çıkan ve bir endüstri yapısı çeşidi olan demiryolu

yapılarının mimari ortama getirdiği mekânsal ve sosyal farklılaşma da bu noktada söylenenleri doğrular niteliktedir.

Daha önceki bölümlerde de açıklandığı gibi yol mekânları, ulaşım ağları üzerinde yer alan başlangıç, durak ve bitiş noktalarında konumlanan otopark, istasyon, liman havalimanı yapıları ile bu noktaları besleyen konaklama, ticari ve sosyal yapıları kapsamaktadır. Buhar makinesinin icadı ile gelişen demiryolu ulaşımı, kısa zamanda tüm dünyaya yayılmış, bu yayılım yük ve yolcuların taşındığı, indirilip bindirildiği ve gerekli hizmetlerin verildiği, daha önce hiç görülmemiş tasarım fonksiyonlarını içeren ‘istasyon yapıları’ nı modern kent yaşamına katmıştır. Demiryolu ağı geliştikçe ve uzun yollar geçildikçe istasyon yapıları yanısıra ihtiyaç haline gelen konaklama yapıları ve bu yapıları besleyecek ticari ve sosyal yapılar mevcut yapı çeşitliliğine eklenmiş, bir araya geldiklerinde farklı kentsel ve mekânsal kurgu tiplerini modern dünyaya dahil etmiştir. Tüm bu yapı ve yapı grupları demiryolu mekânsallığı içinde ele alınarak, endüstri döneminde geliştirilen yapı teknolojileri ve yeni yapı malzemeleri ile üretilmeleri yanısıra plan kurgusu ve cephe düzeni açısından üretildikleri modern dönemin tarihsel sürecini dışa vurmaları, kentte meydana getirdikleri fiziksel ve sosyal değişim ve gelişimlerle, mimarlık alanında araştırılmaya değer görülmektedir. Öte yandan demiryolu kullanımının oluşturduğu bu mekânsal farklılaşmaların yanı sıra, modernite ile kent yaşamına dahil olan hız ve hareket kavramları etkisinde uzaklık-yakınlık algısını değiştirmesi, kentliye yeni deneyim biçimleri sunması ve modern dönemde yaşanan sosyal farklılaşmaları çeşitlendirerek görünür kılması sebebiyle de demiryolu mekânsallığı modern dönem okumalarında önemli bir yer tutmaktadır.

Kelime anlamı ile yük ve yolcu taşımacılığının sağlanması ve düzenlenmesi, işletme hizmetlerinin yerine getirilebilmesi amacıyla demiryolu ağlarında bulunan ve trenlerin program gereği durabildiği yerlere “istasyon” denilmektedir (Bozkurt, 1988). İstasyon yapıları, kullanılan yapı malzemeleri veya mekânsal kurguları ile endüstri dönemi kentlerinin tarihi, kültürel ve mimari değerlerini yansıtmaları sebebiyle ‘modernite’ kavramını; fonksiyonu gereği yoğun tren ve insan hareketlerine olanak verecek biçimde mekânsallaşması, fiziksel ve tinsel hareketi

çeşitlendirmesi ile ‘hareket’ kavramını somut bir biçimde okunabilir kılmaktadır. İstasyon yapıları, daha önceki bölümlerde de değinildiği gibi kentte bir çok insanın bulunduğu bir odak noktası halinde içinde ve çevresinde de yeni sosyal ve kamusal alanlar oluşturarak insanların daha önce deneyimlemedikleri biçimde bir arada yaşama alışkanlıkları geliştirmesine olanak tanımakta ve bu yönüyle modern dönemde kolektif yaşam biçimi izlerini görünür kılmaktadır. Tüm bu nedenlerle istasyonlar demiryolu yapılarının önemli bir ayağını oluşturmaktadır. İstasyon yapıları geliştikçe, ana istasyon ve çevresinde, gerekli hizmetlerin verilebilmesi için doğrudan demiryoluna hizmet eden teknik alanlar ile çalışanların konaklaması için lojmanlar gibi mekânlardan oluşan, kent ve yapı ölçeği arasında şekillen istasyon yerleşkeleri de modern dönem kentlerinde yeni bir doku tanımlamaktadır. Ancak çalışmanın örneklem alanı içerisinde, çoğunlukla çalışana yönelik değil modern dönem kentsel hareketliliğin izlenebildiği kamuya açık ulaşım mekânları ele alınmıştır.

Yolculuk sırasında bir yerde durup geçici bir süre kalma eylemine “konaklama” denilmektedir (TDK, 2019). Bu ihtiyacı karşılamak üzere geçici bir süre konaklama/barınma imkanı sağlayan yapılar ise “konaklama yapıları” olarak adlandırılmaktadır. Endüstri öncesi dönemde yolculuk yapanlar için hayvanları ve eşyalarıyla geçici olarak barınabilecekleri güvenli bir yer ve yiyecek temin etmek üzere mekânsallaşan ribat, han, kervansaray ve manastır olarak karşımıza çıkan konaklama yapılarının yerini 18. yüzyıla gelindiğinde otel yapıları almıştır (Akozan, 1963) (Kayın, 1998). Bunun sebebi, kara ulaşımı olarak demiryollarının, deniz ulaşımı olarak da buharlı gemilerin gelişmesinin kervan ticaretinin gerilemesine sebep olması ve daha uzun mesafelerde yapılan ticaret, kültür, sağlık, spor vb. amaçlarla da yapılmaya başlanan seyahatler ile daha kompleks konaklama yapılarına ihtiyaç duyulmasıdır (Aykol ve Zengel, 2014). Ancak tarihteki konaklama yapılarının, bir ulaşım aracı olarak kullanılan hayvanların da barınacağı mekânsal bir kurguya sahip oldukları göz önüne alındığında, içerisinde otel odalarının da bulunduğu gelişmiş istasyon yapıları olarak modern dönemde varlıklarını sürdürdüklerini düşünmek de mümkündür. Modern dönemde hareketliliğin artması

ile yoldaki mekânsallığın çeşitlenmesinin bir sonucu olarak bu oteller de ‘demiryolu otelleri’ kapsamında demiryolu mekânsallığı içerisinde ele alınmaktadır.

Demiryolunun kentlere ulaşması sonucunda istasyon yapılarının inşa edildiği bölgelerde çeşitli mekânsal ihtiyaçların oluşması ile birlikte hızlı bir gelişme görülmektedir. İstasyon ve konaklama yapılarını beslemek üzere çeşitlenerek mekânsallaşan sosyal ve ticari mekânlar da bu gelişimin bir parçası olarak, modern dönemde artan kentsel hareketliliği demiryolu mekânsallığı üzerinden örneklemektedir. Bu sebeple demiryolu çevresinde konumlanan sosyal ve ticari mekânlar da demiryolu mekânsallığının bir parçası olarak değerlendirilmektedir.

Öte yandan ulaşım aracının kendisi de strüktürel olarak kullanıcısına sınırları belli bir fiziksel mekân sunarken, aynı zamanda sahip olduğu hareket kabiliyeti ile de bu fiziksel yapıyı “sınırları her an dönüşebilir, değişebilir bir mekâna” çevirebilmektedir (Tülay, 2003). Aracın sahip olduğu kabuk ile bu sayede yarattığı iç-dış mekân ayrımı ve bu ayrımla sağladığı korunaklılığın bir mekân olarak algılama için etkili olduğu düşünüldüğünde, ulaşım araçlarının bir mekân olarak kullanılmaya başlaması gemi ve trenlerle olmuştur denilebilmektedir. Bu bağlamda teknolojinin gelişimi ve katedilen mesafe ile orantılı olarak değişen tren vagonları da etken ve edilgen hareketi çeşitlendirmesi açısından ön plana çıkmaktadır. Vagon içerisinde kentli yaşamı bir pencere/bariyer ardından izlemekle, Sennett’in de ifade ettiği gibi artık kent yaşamının tiyatro sahnesi içinde bir aktörden çok, pasif bir izleyiciye dönüşmektedir. Hareket halindeki vagon içerisinde tanımlanan ayakta, oturarak, yanyana, arka arkaya, yüzyüze vb. biçimlerde kentlilerin bir araya gelme halleri de yeni bir sosyal/kamusal alanda farklı birliktelik deneyimlerini ortaya çıkarmaktadır. Bu bağlamda teknolojinin gelişimi ve katedilen mesafe ile bağıntılı olarak değişen tren vagonları da demiryolu mekânsallığının bir parçası olarak değerlendirilmektedir.

Çalışma kapsamında, modernite ve hareket kavramları tüm bu demiryolu mekânsallığını kapsayan erken modern dönem dünya örnekleri üzerinden irdelenmiştir.

3.3 Erken Modern Dönem Dünya Örnekleri

Modern dünyanın karşılaştığı ilk olma niteliği taşıyan demiryollarını ve tanımladığı mekânları incelemenin, demiryolu mekânsallığının farklı ölçeklerde varoluş biçimini ve her ölçek için yapı tipolojilerinin oluşum sürecini daha okunabilir kılacağı, böylelikle modernite ve hareket kavramlarının günümüzdeki anlamına ulaşma süreci ile birlikte demiryolu mekânsallığı üzerinden değerlendirilebileceği düşünülmektedir. Buradan hareketle örneklem alanı, demiryolu çağının yaşandığı 19. yüzyıl yarısından 20. yüzyıl ortasına kadar uzanan dönemde, ilk tipolojilerin ortaya çıktığı erken sanayileşen merkez ülkelerde gelişim gösteren demiryolu mekânları olarak belirlenmiştir (Tablo 3.1). Demiryolu mekânsallığını bir süreklilik içerisinde ele alabilmek için, örneklem olarak seçilen hat üzerinde bir istasyon yapısı, istasyon çevresinde konumlanan konaklama yapısı ve hattın niteliğine göre çeşitlenmiş sosyal ve ticari yapılar ile hatta kullanılan ilk vagon örnekleri saptanmıştır. Çalışma kapsamında kamusal yaşam ve hareketin odakta olması sebebiyle hat üzerinde karşılaşılan, teknik ve sadece çalışana yönelik yapılar ele alınmamıştır.

Bu bağlamda, tarihteki ilk buharlı tren seferlerinin başladığı şehirler arası demiryolu ağı olan ve 1830 yılında faaliyete geçen Liverpool-Manchester arası demiryolu ve Liverpool ayağında tanımladığı mekânlar; ilk uluslararası demiryolu ağı olan ve 1843 yılında faaliyete geçen Almanya Auchen – Belçika Liege arası demiryolu ve sınır hattında tanımladığı mekânlar; Atlas ile Pasifik Okyanuslarını birbirine bağlayarak ilk kıta boyu demiryolu ağı olan ve 1869’da faaliyete geçen Pasifik Demiryolları ve birleştikleri noktada tanımladığı mekânlar ile dünyanın en uzun demiryolu ağı olan ve 1916 yılında faaliyete geçerek Moskova-Vladivostok arası bağlantıyı sağlayan Trans-Sibirya ve Moskova ayağında tanımladığı mekânlar ele alınmıştır.

Tablo, farklı çalışmalara altlık oluşturabilmesi amacıyla yatay süreklilikle takip edildiğinde demiryolu mekânı tipolojilerinin tarihsel süreçteki gelişimini, düşey süreklilikle takip edildiğinde ise tüm demiryolu mekânsallığının bir kent üzerindeki gelişimini görünür kılacak biçimde şekillenmiştir. Bu çalışmada, demiryolunun

kentsel biçimlenmedeki etkilerini bir süreklilik içinde takip edebilmek amacıyla tablo düşey olarak takip edilmektedir. Tabloda mekânlar ana amacına göre birbirinden ayrılmış olup, istasyon yapıları içerisinde konaklama birimleri ile ticari-sosyal mekânların ve konaklama yapıları içerisinde ticari-sosyal mekânların yer aldığı kompleks örnekler de bulunmaktadır (Tablo 3.1).

Tablo 3.1 Örneklem Tablosu

ÖRNEKLEM DEMİRYOLU MEKANLARI	ŞEHİRLER ARASI İLK DEMİRYOLU HATTI İNGİLTERE	ULUSLARARASI İLK DEMİRYOLU HATTI ALMANYA-BELÇİKA	KİTA BOYU İLK DEMİRYOLU HATTI AMERİKA	EN UZUN DEMİRYOLU HATTI RUSYA
DEMİRYOLU HATTI	1830 LIVERPOOL-MANCHESTER DEMİRYOLU	1843 LIEGE-AACHEN DEMİRYOLU	1869 PASİFİK DEMİRYOLLARI	1916 TRANS-SİBİRYA DEMİRYOLU
İSTASYON YAPISI	1836 LIME STREET İSTASYONU	1843 HERBESTHAL İSTASYONU	1869-1889-1924 OGDEN UNION İSTASYONU	1849-1862-1864-1906-1949 KOMMOLSKAYA MEYDANI İSTASYONLARI
KONAKLAMA YAPISI	1871 NORTH WESTERN OTELİ	--- HERREN OTEL	1889-1927 BIGELOW OTEL	1954 LENINGRAD OTELİ
TİCARİ-SOSYAL YAPI	1854 ST. GEORGES SALONU	1890 POSTA DAĞITIM MERKEZİ	1920'LER 25. CADDE	1983 MOSKOVSKY ALİŞVERİŞ MERKEZİ
YOL ARACI MEKANI	19. YÜZYIL BAŞLARI	19. YÜZYIL ORTALARI	19. YÜZYIL SONLARI	20. YÜZYIL BAŞLARI

3.3.1 Şehirler Arası İlk Demiryolu Hattı – Liverpool-Manchester Demiryolu



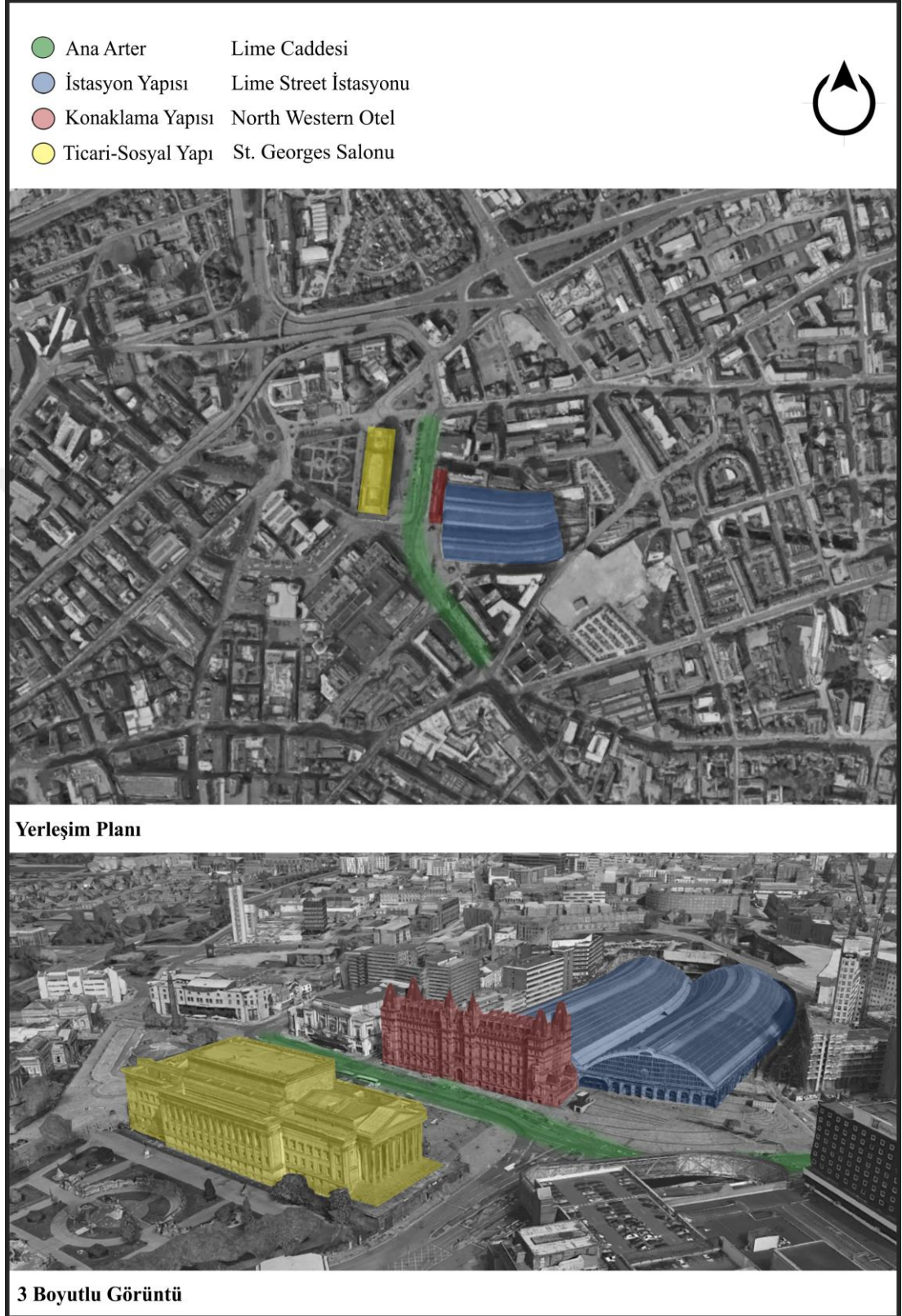
Şekil 3.13 Liverpool-Manchester arası demiryolu hattı (Disused-stations, 2017)

Daha önceki bölümlerde değinildiği gibi, demiryolu ağları endüstrileşme ile birlikte artan üretimin pazar alanını genişletmek önceliğiyle geliştirilmiştir. Nitekim tarihteki ilk buharlı tren de 16 Eylül 1830'da, bir liman kenti olan Liverpool'dan, tekstil endüstrisinin merkezi olarak kabul edilen Manchester'a pamuk taşınması,

Manchester’da üretilen tekstil ürünlerinin de Liverpool’dan denizyolu ile dünya pazarına açılması amacıyla Manchester-Liverpool arasında 56 km’lik bir demiryolu hattı üzerinde hareket etmiştir (Yücel ve Taşar, 2016) (Şekil 3.13 ve Şekil 3.14). Yatırımcılar önceleri daha çok eşya ve mal taşımına önem vermiş ancak bu hat ile birlikte yılda yaklaşık 100.000 yolcu taşınmaya başladığında, insan taşımacılığının da kârlı olabildiğini görmüşlerdir (Disused-stations, 2017). Bu durum, modern dünyada insan hareketinin arttığının demiryolu üzerinden bir göstergesi olarak değerlendirilebilmektedir.



Şekil 3.14 Liverpool-Manchester arası demiryolu (Travelling on the Liverpool and Manchester Railway, b.t.)



Şekil 3.15 Liverpool-Manchester Demiryolu Hattı örneklem alanı (Googleearth, 2019)

Örnekleme alanı hattın Liverpool ayağı olarak seçilmiş olup, Lime Street İstasyonu ve çevresinde konumlanan North Western Oteli ve St. Georges Salonu incelenmiştir (Şekil 3.15).

3.3.1.1 Lime Street İstasyonu

Tarihteki ilk şehirler arası yolcu istasyonu, 1830 yılında İngiltere’de şehirler arası ilk demiryolu hattı olarak açılan Liverpool-Manchester demiryolu ağının Liverpool ayağı olan Liverpool Crown Street İstasyonu’dur (Şekil 3.16). İstasyonun kent merkezine uzak olması sebebiyle yolcular Liverpool kent merkezinden Crown Street İstasyonu’na omnibüslerle ücretsiz olarak taşınmıştır (Ferrarini, 2004). Bu durum daha önce de değinildiği gibi istasyon ve kent merkezi arasında yeni yollar tanımlanmasını sağlamış ve kent bu yönde gelişim göstermeye başlamıştır.



Şekil 3. 16 Crown Street İstasyonu –Liverpool (Railway office, Liverpool, b.t.)

Demiryoluna paralel olarak ve karayolu ile demiryolunu net bir şekilde ayıracak biçimde konumlanan yapı Antik Yunan cephe düzenine sahiptir. Rezervasyon ofisi ve bekleme alanlarının olduğu istasyon yapısı gelecek dönem istasyon yapıları mimarisi için bir çeşit başlangıç yapısı olarak tanımlanmaktadır (Connelly ve Hebbert, 2011). Rezervasyon birimi ve bekleme alanlarının bulunduğu kapalı bir mekân, oradan çıkılan ve trenlerin yanaştığı yarı açık bir mekânın birlikteliği ile istasyon yapısı tipolojisini biçimlendirdiğini söylemek mümkündür.

Kent merkezinden istasyona yolcu taşıyan omnibüslerin yeterli sayı ve kapasitede olmaması nedeniyle ulaşım sorunları yaşanmaya başlamıştır. Bu sebeple Crown Street İstasyonu altı yıl kullanıldıktan sonra yolcu taşımacılığına kapatılarak yük istasyonu ve kömür deposuna dönüştürülmüş, 1972 yılında da yıkılmıştır. Günümüzde arazisi park olarak kullanılmaktadır (Wikipedia, b.t.).

Crown Street İstasyonu'nun yolcu ulaşımına kapanmasıyla 1836 yılında Liverpool kent merkezinde yer alan Lime Caddesi'nde yolcu ulaşımına hizmet etmek üzere Lime Street İstasyonu inşa edilmiştir (Şekil 3.17). Böylelikle ilk defa istasyon yapısı kent ile içiçe geçmiştir. Bu sebeple kent yöneticileri tarafından nitelikli bir cephe yapılması gerekli görülmüş ve Neo-klasik tarzda gösterişli bir cepheyle istasyon girişi inşa edilmiştir.



Şekil 3.17 Lime Street İstasyonu girişi – 1836 (Sslprints, b.t.)

1836 yılı Lime Street İstasyonu'nun mekânsal organizasyonu incelendiğinde, ofis ve bekleme odalarının olduğu üstü ahşap strüktürlü sundurma ile kapatılmış bir adet kalkış platformu, bir adet de varış platformu bulunan az yoğunluklu bir yerleşim olduğu görülmektedir (Fawcett, 2015) (Şekil 3.18).



Şekil 3.18 Lime Street İstasyonu raylar ve sol tarafta hizmet birimleri – 1839 (NRM, b.t.)

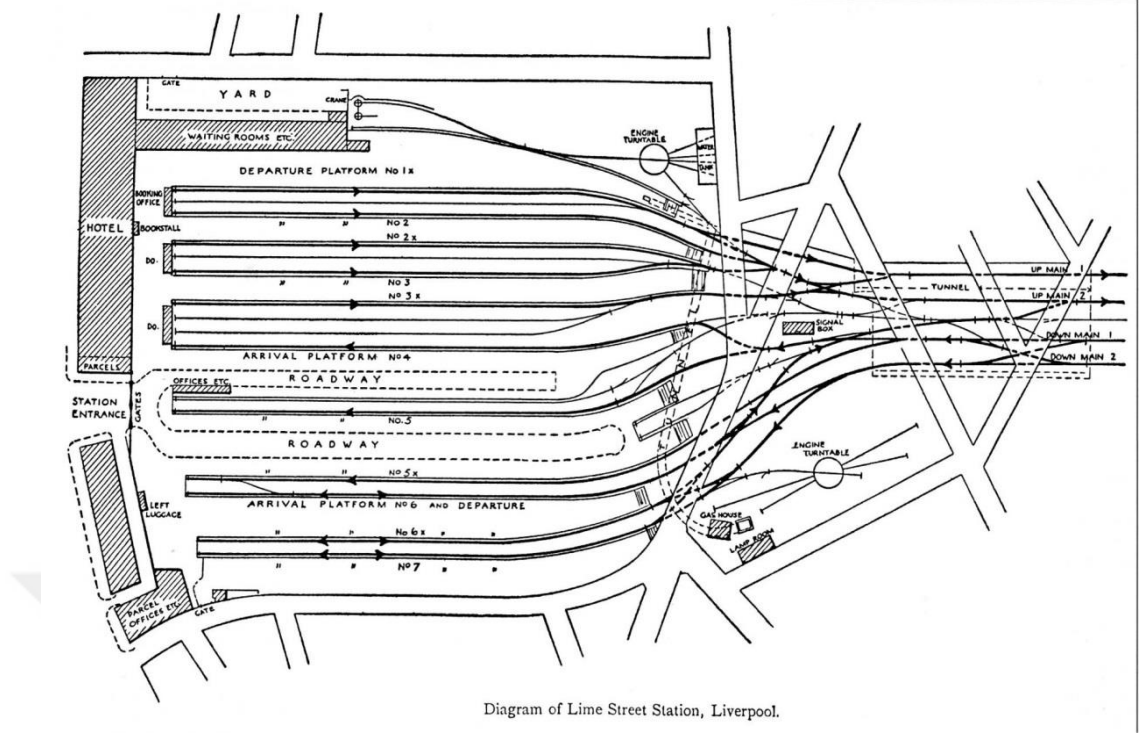
1849 yılında istasyon, yoğun trafik akışı sebebiyle yetersiz kalmış ve genişletme amacıyla yeniden inşa edilmiştir. Bunun için geniş bir açıklık geçmek gerekmiş ve böylelikle demirin kaşifi Richard Turner ile bir sözleşme imzalanarak, Mimar William Tite, Mühendis Joseph Locke ve Mühendis William Fairbairn ortak çalışmasıyla birlikte tek eğimli demir sundurma üretilmiştir. Böylesine büyük ölçekte bir yapım tarihte ilk kez Lime Street İstasyonu için tasarlanmış ve 1849'da uygulaması tamamlanmıştır (Bbc, b.t.) (Şekil 3.19). Bu yönüyle yenilenen Lime Street İstasyonu, daha önceki bölümlerde de açıklandığı gibi, Endüstri Devrimi ile gelişen yeni bir mekân kurgusu olması yanı sıra, yeni yapı malzemeleri ve yapım tekniklerinin uygulandığı ilk örnek olarak da döneminin güçlü bir temsilcisi niteliğinde değerlendirilmektedir. Frampton (1980) da, demiryolunun mimarlığa en önemli katkısının, endüstriyel üretimlerin gerektirdiği geniş açıklıklı alanların inşasını mümkün kılan dökme ve dövme demiri yapı strüktürü kelime dağarcığına dahil etmesi olduğunu ifade ederek, daha sonra cam yüzeylerle entegre olarak 19.

yüzyıl ikinci yarısına hakim olacak bu strüktür anlayışının öncüsünün Lime Street İstasyonu olduğunu ifade etmiştir.



Şekil 3. 19 Lime Street İstasyonu – 1859 (Wikipedia, b.t.)

Lime Street İstasyonu'nun ulaşılan planlarına bakıldığında, istasyona ait gelen-giden platformları, açık-kapalı bekleme alanları, teknik ofisler, gazete rafları, rezervasyon birimi ve paket-kargo ofislerinin bulunduğu mekânsal bir organizasyona sahip olduğu ve süreç içerisinde istasyon bitişiğinde yapılaşmaya başlayan konaklama yapıları ve ticari mekânlar ile entegre olduğu görülmektedir (Şekil 3.20 ve Şekil 3.21). Böylelikle istasyon yapısı ve istasyon yapısını beslemek üzere inşa edilen yapılar, modern dönemde kentlinin 'tren saatine yetişmek, tren beklemek, tren beklerken gazete okumak-bir şeyler yiyip içmek-yeni insanlarla tanışmak, treni izlemek' gibi mekânsal deneyimlerinin çeşitlenmesi durumunu örneklemektedir.



Şekil 3.20 Lime Street İstasyonu – 1896 öncesi (Woolford, 2014)



Şekil 3.21 Lime Street İstasyonu çevresi – 1900’lü yıllar (Liverpoolpicturebook, b.t.)

1867 yılında, kuzey kısımda yer alan sundurma kaldırılarak geniş cam yüzeylerin çelik sistemle entegre olduğu yeni bir üst örtü inşa edilmiştir. 1879 yılında da güney kısma aynı nitelikte bir sundurma daha eklenmiştir. Böylelikle istasyon yapısı çatı görünümü günümüzdeki mevcut haline ulaşmıştır (Connelly ve Hebbert, 2011) (Şekil 3.22).



Şekil 3.22 Lime Street İstasyonu çevresi – 2014 (Wikipedia, b.t.)

Lime Street İstasyonu’nun 1867, 1879 ve 1990 yıllarında genişletilen teknik, sosyal ve ticari birimlerinin yanısıra yapı malzemeleri ve teknolojisinin gelişimi ile birlikte geçirdiği yenilemeler, modern dönemde artan sosyal ve kamusal hareketlilik gereği genişletilen sosyal ve ticari birimlerle yenilenen istasyonun, yapısal ölçekte de modern dönemi temsiliyeti, Lime Street İstasyonu’nu modern dönem demiryolu mekânsallığının önemli örneklerinden biri haline getirmektedir. Günümüzde ise hala kullanılan en eski tren istasyonu olma özelliğini taşımaktadır.

3.3.1.2 North Western Otel

Daha önce de açıklandığı gibi demiryolu kentler üzerinden uzun yollar aşmaya başladıkça, yolcuların dinlenebilmesi amacıyla istasyon kenarlarında konaklama yapıları inşa edilmeye başlanmıştır. Bunun ilk örneklerinden biri 1871 yılında Lime Street İstasyonu yanına inşa edilen North Western Otel'dir (Şekil 3.23). Demiryolu hattının kente ulaşması ve istasyonun açılmasından sonra, bu mekânlara hizmet vermek üzere inşa edilmiş olması sebebiyle 'demiryolu oteli' olarak örneklendirilebilmektedir.



Şekil 3.23 North Western Otel – 1904 posta kartı (Tuckdb, b.t.)

Mimar Alfred Waterhouse tarafından tasarlanan yapı İngiltere Ulusal Miras Listesine ikinci dereceden yapı olarak girmiş ve liste notlarında “Fransız Rönesans tarzında tasarlanan, kayrak çatılı, bodrum kat ve çatı katı dahil 5 katlı, köşelerde ve girişi çevreyen kuleleri olan yapı ” olarak işlenmiştir (revolvy, b.t.). Lewis (2004) ise yapının gotik detaylara sahip olması ile Alfred Waterhouse'un çalışmalarına özgü olduğunu ifade eden bir betimleme yapmıştır. Bu sebeple eklektik bir yapı olarak değerlendirilmektedir. İç mekân fotoğrafları incelendiğinde ise gösterişten uzak sade tasarımıyla modern dönem mimari anlayışını ifade etmektedir.

North Western Hotel Liverpool'un bir liman kenti olması sebebiyle, denizyolu ve demiryolu arasında geçiş yapacak yolcuların da kullanımı için geniş kapasiteli bir yapı tasarlanması gerekliliği ile 5 katlı ve 330 odalı olacak şekilde planlanmıştır (Paul, 2018). Yapı işlevi ve dönemin yapım teknolojisi sayesinde yüksek katlı inşası ile modern dönem yapısı olarak değerlendirilmektedir.

North Western Otel, 330 odası yanı sıra, geniş giriş ve bekleme holü, büfeleri, yemek ve çay salonları gibi otel misafiri dışındaki kullanıcılara da hizmet veren sosyalleşme ve ticaret mekânları bulundurmaktadır (Connelly ve Habbert, 2011) (şekil 3.24). Bu mekânlar, istasyon yapısını besleyerek demiryolu mekânsallığının bir parçası olurken, kentliler için yeni karşılaşma mekânları ve farklı birliktelik halleri ile yeni kentsel hareketler ve mekânsal deneyimler tanımlaması açısından önemlidir.



North Western Hotel, Liverpool.

New Tea Lounge, open to non-residents.

şekil 3.24 North Western Otel ay salonu / cafe – 1910 posta kartı (Flickr, 2010)

Öte yandan eski dönemlerde geçici konaklama ihtiyacını karşılayan manastır, ribat, han ve kervansaray yapılarıyla benzer amaca hizmet etmesine karşın demiryolu otelleri, dini kimlik taşımamaları sebebiyle seküler; kadın ve erkeklerin birlikte konaklayabildiği yapılar olması sebebiyle laik, daha konforlu ve güvenli konaklama yapıları olarak modern dönem konaklama yapılarını temsil etmektedir.

Bölgede farklı otellerin de açılmasıyla birlikte 1920 ekonomik krizinden sonra 1933 yılında kullanıma kapatılan North Western Otel bir süre kamu kurumu niteliğinde Lime Street Odası olarak kullanılmış, 1996 yılında John Moores Üniversitesi tarafından alınarak, öğrenci yurduna dönüştürülmüştür (Paul, 2018). Binanın yeniden otel olarak kullanımı için restore edilerek 2020 yılında Radisson Red Liverpool Hotel olarak hizmete gireceği açıklanmıştır (Wikipedia, b.t.).

3.3.1.3 St. Georges Salonu

Demiryolunun ulaştığı kentler istasyonun yer aldığı bölgeden başlayarak gelişmektedir. Lime Street İstasyonu'nun bulunduğu Liverpool kenti de istasyonun açılması ile birlikte Lime Street Bölgesinden başlamak üzere hızlı bir gelişme göstermiştir. İstasyon yapısı içerisinde yer alan sosyal ve ticari mekânlar ile birlikte, istasyon yapısı ile ilişki içerisinde çeşitli ölçekte, bar, kafe, büfe gibi ticari alanlar ve North Western Otel gibi ticari ve sosyal mekânları bir arada barındıran oteller yanı sıra, kentin gelişimine katkısı olan St. Georges Salonu, Wellington Anıtı, Fütürist Sineması, Empire Tiyatrosu gibi sosyal/kamusal çeşitli yapı türleri de istasyon çevresinde konumlanarak modern dünyaya dahil olmuştur (Şekil 3.25).

1836 yılında halkın katılımıyla gerçekleştirilen toplantı sonucunda kentin mekânsal ihtiyaçları olarak belirlenen festival, konser alanı, yemek ve toplantı salonları için mimarlık yarışması açılarak 5 Mart 1839 tarihinde 3000 kişilik ana salon ile konferanslar ve küçük toplantılar gibi diğer amaçlara uygulanabilecek 1000 kişilik yemek ve konser salonu için ilan verilmiştir. Neo-Klasik tarzda tasarımıyla 25 yaşındaki Mimar Harvey Lonsdale Elmes'in önerisi seçilerek ödüle layık görülmüştür (Architecture, b.t). Kentte ağır mahkeme binasına da ihtiyaç duyulmuş ve onun için de yarışma açılmış ve tekrar Mimar Elmes'in önerisi seçilmiştir. Elmes, tüm ihtiyaçları tek kütle içerisinde çözmeyi öneren tek bir proje sunmuş ve 1841 yılında başlayan yapım 1854 yılında tamamlanmıştır (Lerum, 2015) (Şekil 3.26).



Şekil 3.25 Lime Street – 1890 (Wikipedia, b.t.) (Solda St. Georges Salonu, sağda North Western Oteli, ileride Wellington Anıtı görülmektedir.)

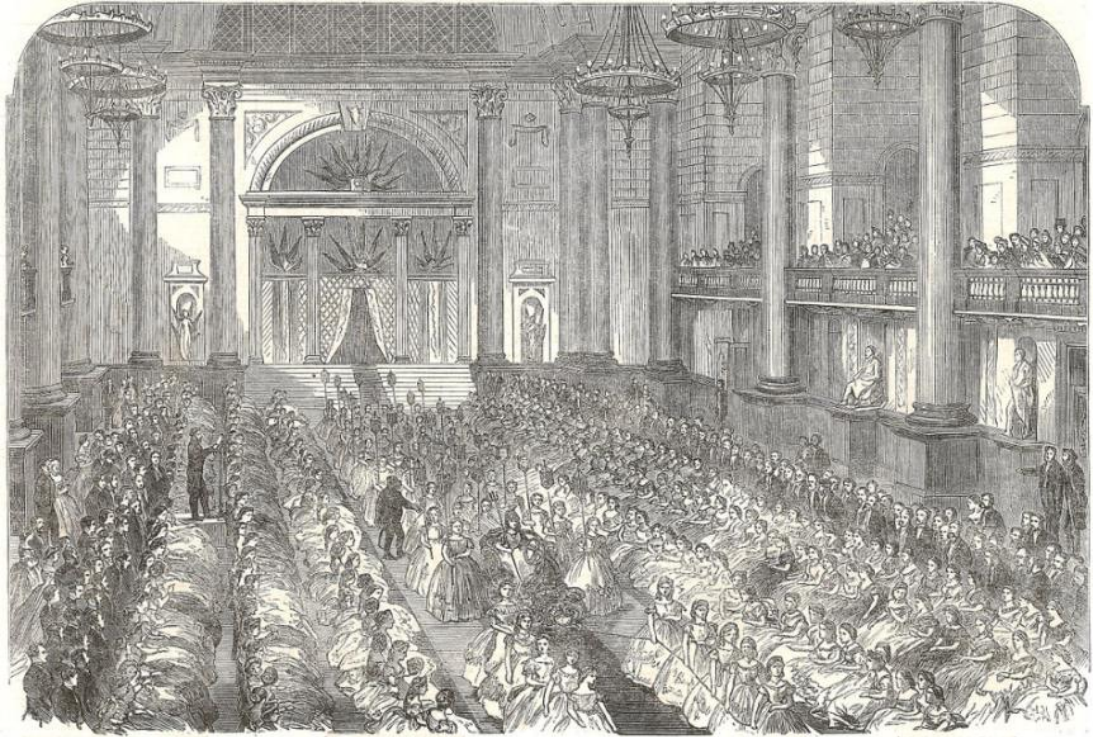


Şekil 3.26 St. Georges Salonu perspektif çizimi (Lerum, 2015)

Daha önceki bölümlerde değinildiği gibi modernleşme ve endüstrileşme kentlilerin büyük kitleler halinde toplanıp, haklarını aramak üzere kamusal mekâna çıkmasını sağlamıştır (Arıtan, 2017). Bölgenin mekânsal ihtiyaçlarının halka açık bir toplantı ile belirlenmesi ve belirlenen ihtiyaçların bir yarışma ile projelendirilmesi

gibi katılımcı yaklaşımlar da bu durumun bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır denilebilmektedir.

Öte yandan halkın festival, konser alanları, yemek ve toplantı salonları gibi mekânsal ihtiyaçlar duyması Sennett (1996)'ın 'modernite ile birlikte Avrupa'nın büyük şehirlerinde geniş yelpazede bir kamu hayatı geliştiği ve canlı sosyal hayatı sahnelediği' tanımına örnek oluşturmaktadır. Öyle ki St. Georges Salonu için öngörülen 3000 kişilik ana salon ve 1000 kişilik yemek ve toplantı salonlarının ihtiyaç duyduğu kitlenin, bölgede demiryolu istasyonu ve otellerinin yapımı ile oluşan demiryolu mekânsallığının sağladığı insan yoğunluğu ve hareketinden beslenmesi öngörülerek planlandığı düşünülmektedir. Böylelikle St. Georges Salonu, kentlilerin ve yolcuların/gezginlerin farklı birliktelik biçimlerine imkan tanımaktadır (Şekil 3.27). Tüm bu özellikleriyle modern dönemin ve demiryolu mekânsallığının önemli temsil yapılarından biri olarak ele alınmaktadır.



Şekil 3.27 St. Georges Salonu – Yılbaşı eğlencesi (Wikipedia, b.t.)

St. Georges Salonu, mimarlık tarihçisi Nikolaus Pevsner tarafından “dünyanın en iyi Neo-Klasik tarzı yapısı” olarak kabul edilmiş ve Viktoryalılar tarafından “Liverpool’u geliştiren gösterişli bir mimarlık sergisi” olarak tanıtılmıştır (Stgeorges hallliverpool, b.t). Yapı havalandırma ve iklimlendirme başarısıyla da günümüzde sürdürülebilir yapılar içerisinde değerlendirilmiş ve Unesco tarafından koruma altına alınmıştır (Lerum, 2015).

3.3.1.4 Yol Aracı Mekânsallığı – 19. Yüzyıl Başları

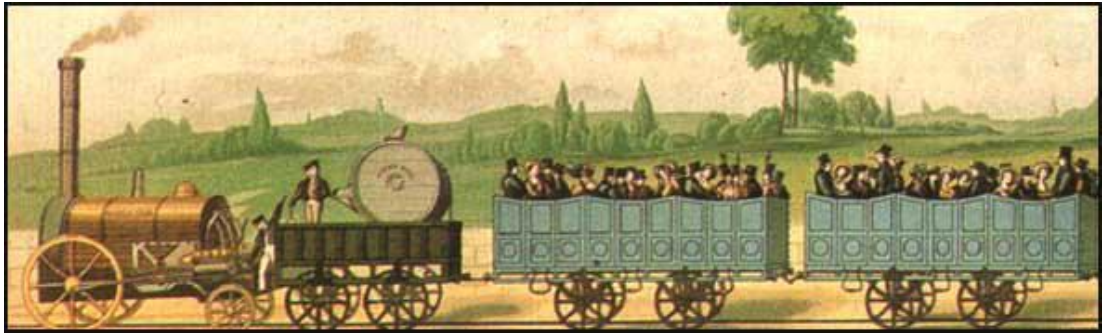
Buharlı lokomotifin geliştirilmesiyle başlayan demiryolu serüveni, teknoloji ilerledikçe ve mesafeler aşıldıkça çeşitli gereklilikler paralelinde farklı gelişmelere sahne olmuştur. Bu gelişmelerden biri de lokomotif ile çekilen, yük ve yolcuların taşındığı vagonların form ve işlevlerinde izlenen değişimlerdir. Daha önceki bölümlerde değinildiği gibi strüktürel olarak değerlendirildiğinde, sahip olduğu kabuk ile yaratmış olduğu iç-dış mekân ayrımı ve korunaklılık ile vagonlar da fiziksel bir mekân olarak demiryolu mekânsallığının bir parçasını oluşturmaktadır. Modernite ile birlikte etken ve edilgen olmak üzere çeşitlenerek gündelik yaşama dahil olmaya başlayan hareket kavramı, demiryolu mekânsallığı üzerinden ele alındığında tren vagonlarını da değerlendirmeyi gerekli kılmaktadır.

Buharlı lokomotiflerle çekilmeye başlayan tarihteki ilk yolcu vagonları, Liverpool-Manchester hattı üzerinde ilerleyen vagonlardır. Endüstrileşmeyle birlikte sınırları keskinleşmeye başlayan sınıf ayrılıklarının bir yansıması olarak, demiryolu vagonları da üç farklı sınıfa ayrılmıştır. 3.sınıf vagonların üstü ve yanları açıktır (Şekil 3.28). Bu özelliği ile, yolcular hava koşullarından ve lokomotifin yarattığı kirlilikten korunamadıkları için kötü şartlarda yolculuk yapmışlardır. Çok az sayıda oturma birimi olduğundan yolcular genellikle ayakta seyahat etmek durumunda kalmışlardır. Ancak o güne kadar yolculuklarını yürüyerek veya atlı araçlarla daha uzun sürede gerçekleştirdiklerinden o günün koşullarıyla bu seyahati konforlu olarak değerlendirmek mümkündür. 1844 yılında çıkan Demiryolu Kanunu ile tüm yolcuların kapalı bir alanda taşınması şartı getirildiğinden üçüncü sınıf vagonlar da tamamen kapalı bir mekân haline gelmiş ve böylelikle seyahat kalitesi de artmıştır (Spartacus-educational, b.t.).

2.sınıf vagonların üstü ve yanları açıktır (Şekil 3.29). 3. Sınıf vagonlarda olduğu gibi hava koşulları ve lokomotifin yarattığı kirlilikten olumsuz etkilenmişlerdir. 3. sınıf vagonlardan farklı olarak yeterli sayıda ahşap oturma birimleri olduğundan, yolcular oturarak seyahat edebilmişlerdir. 1833 yılında ikinci sınıf vagonların üstü ve yanları kapatılmış, mevcut ikinci sınıf vagonlar ise 1844 yılına kadar üçüncü sınıf olarak kullanılmaya devam etmiştir. İkinci sınıf vagonların birinci sınıf vagonlardan tek farkı daha konforsuz olan ahşap oturma birimleri olmuştur (Spartacus-educational, b.t.).



Şekil 3.28 3. Sınıf Vagonlar –AJC Bourne litografı 1839 (Spartacus-educational, b.t.)



Şekil 3.29 2. Sınıf Vagonlar –AJC Bourne litografı 1839 (Spartacus-educational, b.t.)

1.sınıf vagonların her tarafı kapalı olduğundan daha korunaklı ve eşyalar vagonların çatısında taşındığından geniş alanda daha rahat seyahat imkanı tanımaktadır (Şekil 3.30). Yolculuğu daha konforlu hale getirmek üzere yerel vagon üreticisi olan Nathaniel Worsdell görevlendirilmiştir. Ardından her vagonda üç yolcu bulunan üç ayrı kapalı bölme/kompartıman tasarlanmış, kol dayama, kaliteli

döşemeler ve gösterişli dekorasyonlarla birkaç yıl içinde hızla geliştirilmiştir (Spartacus-educational, b.t.).



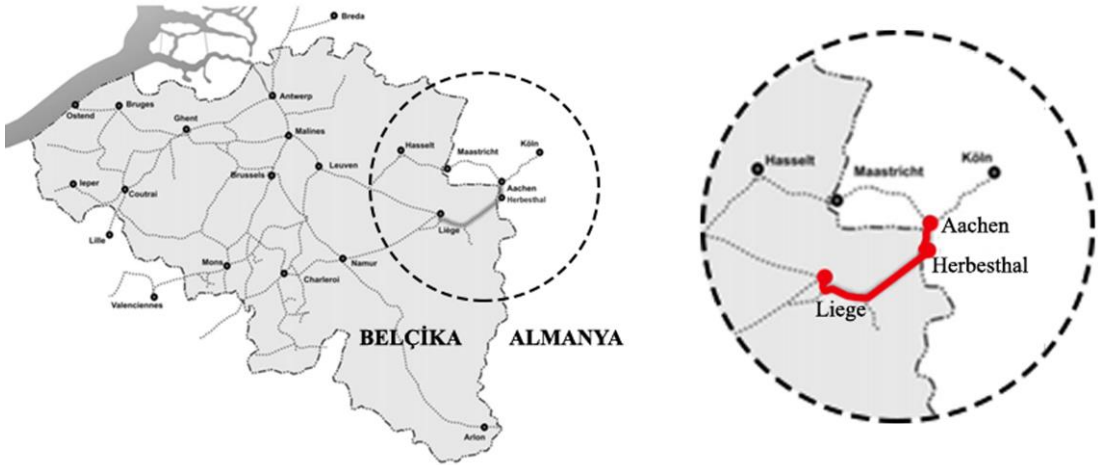
Şekil 3.30 1. Sınıf Vagonlar –AJC Bourne Litografi 1839 (Spartacus-educational, b.t.)

Liverpool-Manchester Demiryolu hattı üzerinde hareket eden bu vagonlar, ‘mekân’ kavramı üzerinden değerlendirildiğinde, 3. ve 2. sınıf vagonların bir kabuğa sahip olmamalarının kullanıcılarında bir mekân hissi uyandırmadıkları düşünülse de içinden geçip gittikleri çevreler ile aralarında bir sınır tanımladıklarından fiziksel mekân olarak ele almak mümkündür. Öte yandan 1. sınıf vagonlar ile 2. ve 3. sınıf vagonlar arasındaki bu farklılığın 1844 yılında çıkan kanunla giderilmesi ve tüm vagonların kapalı hale getirilmesi, modern dönemde çeşitlenen hareket tipleri ile kişilerin mekân ve çevre algısı üzerindeki geçişini görünür kılmaktadır. Öyle ki kentte yürüyen kişi, çevrenin bir parçası olarak, dokunma, görme, duyma, koklama duyularıyla birlikte çevreyi algılamak, modern dönemde üstü ve yanları açık vagonlarda seyahat eden kişi keskin bir sınır olmasa da çevreden kopar, içerisinden yavaşça geçerken çevreyi görme, duyma ve koklama duyusuyla birlikte algılamaya devam eder; sonraları zorunlu hale gelen kapalı vagonlarda seyahat eden kişi ise keskin bir sınır ile çevreden kopmuştur, sadece görme duyusu ile çevre algısı oluşabilmektedir. Bu geçiş, endüstrileşme ile birlikte baskın biçimde var olan edilgen hareket etkisinde, tamamen çevreden izole olma ve yaşamı bir pencere ardından izleme durumunun modern insanı seyirci kıldığını örneklemektedir. Bu durum modern dünyada Heidegger ve Schulz’un vurguladığı mekânı ‘yer’leştirme, ona karşı aidiyet geliştirme olgusunun zayıflamasının ve yere bağlılığın azalarak, yabancılaştırıcı etkinin kuvvetlenmesinin bir girdisi olarak değerlendirilmektedir.

Öte yandan araç içi mekânsallığı modernleştikçe kentliye farklı deneyimler sunmaktadır. Vagon içinde, ‘ayakta, yanyana, karşı karşıya, arka arkaya, oturarak, ayrı vagonlarda, ayrı kompartımanda, toplu halde veya tek başına’ seyahat etmenin getirdiği farklı birliktelik biçimleri modern dönem insanının yaşadığı yeni deneyimler olmuştur. Tüm bu varoluş biçimleriyle ilk olarak Liverpool-Manchester arasında hareket eden bu vagonlar demiryolu mekânsallığının ilk yolcu vagonu örnekleri olarak büyük önem taşımaktadır.

3.3.2 Uluslararası İlk Demiryolu Hattı – Liege- Aachen Demiryolu

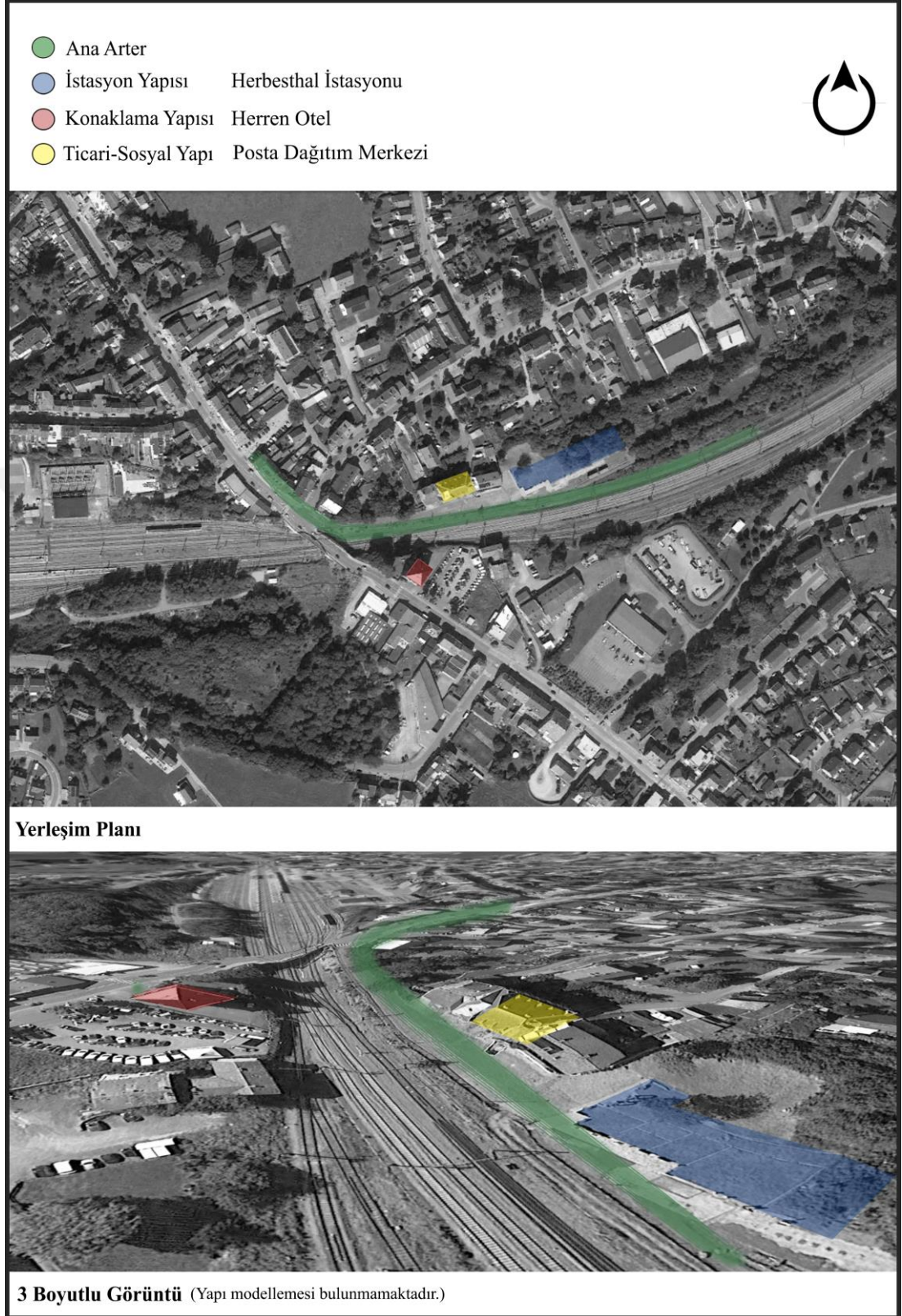
Demiryolu ticaret ekseninde gelişerek hızlı bir yayılım göstermiş, tüm kentleri hızla birbirine bağlamaya devam ederken, birincil olarak pazar alanını genişletmek ve nakliye maliyetlerini düşürmek gayesiyle ülke sınırlarını da aşmaya başlamıştır. İngiltere’den sonra demiryolu ağı kurmaya başlayan ilk devlet olan Belçika da 1830 yıllarında demiryolu ulusal ağ planı yaparken ticareti önceleyerek, endüstri bölgelerinin Batı Prusya’da hızla sanayileşen Ruhr Bölgesi ile ulaşım bağlantısı kurmasını öngörmüştür. 1837 yılında Prusya’da Köln’den Aachen’e ve Herbesthal sınırından Belçika’da Liege kentine ulaşan bir demiryolu inşasının anlaşması yapılmış, 1843 yılında inşası tamamlanmıştır (Wikipedia, b.t.) (Şekil 3.31).



Şekil 3.31 Belçika Demiryolları ve 37. Hattı - 1920 öncesi (Block ve Palasky, 2011)

Belçika Demiryolları 37. hattı olarak açılan Liege-Aachen Demiryolu, Aachen, Düren, Inde madenleri ve yeni çelik üreticilerini, Köln ve Ren Limanları ile çelik endüstri bölgesi olan Liege'ye bağlayarak bölgelerin ekonomik olarak kalkınmasında büyük rol oynamıştır. Demiryolunun bölgede yaratmış olduğu bu ticari hareket, 1840'ların ikinci yarısında demiryolundan fayda sağlayan demir, çelik, çinko gibi endüstri alanlarının demiryolu çevresinde gelişmesine ve demiryolu istasyon kıyılarına yeni fabrikaların açılmasına sebebiyet vermiştir. Önceki bölümlerde de açıklandığı gibi demiryolu, çevreleri birbirine bağlarken etrafında yeni çevreler tanımlamıştır. Öte yandan demiryoluna nispeten uzak olan mevcut endüstriler ise demiryolunun sağlamış olduğu önceliklerden faydalanamayarak gerileme göstermiştir. Wurm madenleri de olumsuz etkilenecek bu duruma örnek teşkil eden merkezlerden bir tanesidir (Reckendrees, 2017). Buradan hareketle demiryolu büyük ölçekte bakıldığında endüstrinin gelişmesine katkı sağlarken, küçük ölçekte bazı endüstri bölgelerinin gerilemesine de sebep olmuştur denilebilmektedir. Bu etki alanı ile demiryolunun, erken modern dönem kentlerinin kaderini belirlediği söylenebilmektedir.

Demiryollarının kentleri aşarak ülkeler geçmeye başlaması ile birlikte ticaretin uluslararası boyutta bir hareket kazanması yanı sıra artık modern kent insanının algısındaki sınır kavramı da değişmiştir. Yük ve insan ile birlikte dil ve kültür de sınırları hızla aşmaya başlamış, demiryolu ile birbirine bağlanan ülkeler arasında hızla kültür geçişleri olmuş, bu anlamda ülkeler birbirinin aynısı kültürlerle sahip farklı coğrafyalar haline gelmeye başlamıştır. Böylelikle Bermann'ın (1994) da ifade ettiği gibi, modernite ile birlikte farklı coğrafyalarda farklı kültürlerin gelişmesi zorlaşmaya başlamış, modernite demiryolu mekânsallığı üzerinden evrensel bir tek kültür olma eğilimi göstermiştir.



Şekil 3.32 Liege-Aachen Demiryolu Hattı örneklem alanı (Googleearth, 2019)

Örneklem alanı sınır hattı olarak seçilmiş olup, Herbesthal İstasyonu ve çevresinde konumlanan Herren Otel ve Posta Dağıtım Merkezi incelenmiştir (Şekil 3.32).

3.3.2.1 Herbesthal İstasyonu

Belçika ve Almanya arasındaki ticari faaliyetlerin geliştirilebilmesi için planlanan demiryolu, Köln'den Aachen'e bağlanmış ve 300 kişilik bir sınır köy olan Herbesthal'den Verviers'e, ardından da Liege'ye ulaşmıştır. Sınır olarak daha önemli olduğu düşünülen Eupen öngörülümüşse de topografik nedenlerden dolayı gerçekleştirilememiştir (Wikimili, 2019). Böylelikle 1843 yılında Herbesthal'de dünyanın en eski sınır istasyonu olan Herbesthal İstasyonu açılmıştır (Şekil 3.33).

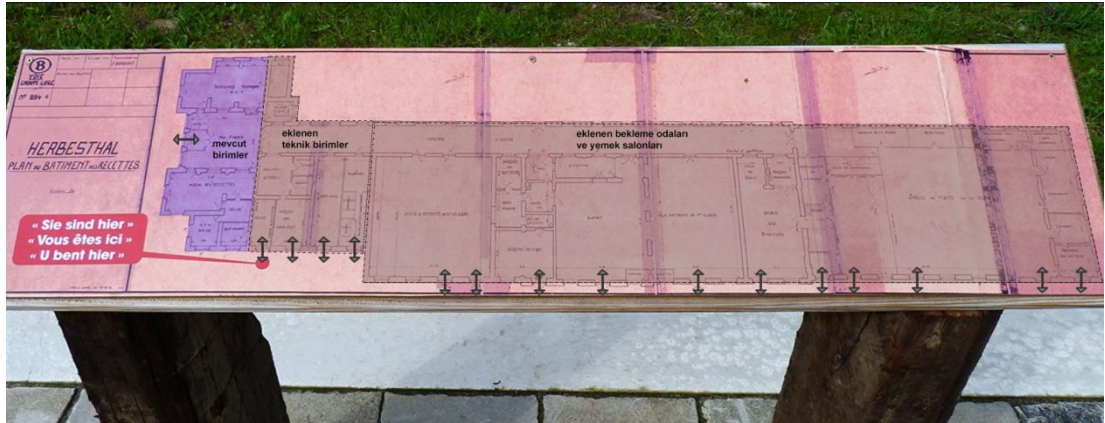


Şekil 3.2 Herbesthal İstasyonu - 1890 (Garesbelges, b.t.)

Herbesthal İstasyonu kemerli pencere ve kapıları dışında klasik üsluptan arındırılmış sade bir dil ile erken modern dönem yapılarını temsil etmektedir.

Sınır istasyonu niteliği taşıması sebebiyle Herbesthal İstasyonu, belgeleri incelemek, gümrük vergilerini toplamak gibi gereksinimlerle o güne kadar tasarlanmış tüm istasyon yapılarından farklı biçimde mekânsallaşmıştır. 1889 yılına gelindiğinde artan yük ve yolcu sayısı sebebiyle yeni platformlar açılmış, yeni yolcu binası ve üst örtüler eklenerek genişletilmiştir. Polis, gümrük ve sınır yetkilileri için teknik alanların genişletilmesi yanı sıra her bir yolcu sınıfı için ayrı bekleme odaları, prens için özel bekleme odası ve yemek salonları tanımlanarak özel mekânlar oluşturulmuştur.

Ulaşılabilen bilgiler değerlendirildiğinde, Herbesthal İstasyonu zemin kat planı üzerindeki tüm mahall isimleri net olarak okunamasa da, fotoğraf ve plan çakıştırılarak mekânsal organizasyonuna bakıldığında istasyona giriş verilen sol cephede teknik birimlerin ve bilet ofislerinin 1843 yılındaki inşasıyla mevcut birimler olduğu, 1889 yılında giriş alanındaki teknik birimlerin genişletildiği ve geniş hacimli, sınıflara ayrılmış bekleme ve yemek salonlarının ek bir yapı ile eklemlendiği düşünülmekte olup, cephe ve plan üzerinde renklendirilmiştir. Yapı ile demiryolu arasında oluşturulan yarı açık bekleme alanlarından yapı içerisine sıkça geçişler verilmiştir (Şekil 3.34).

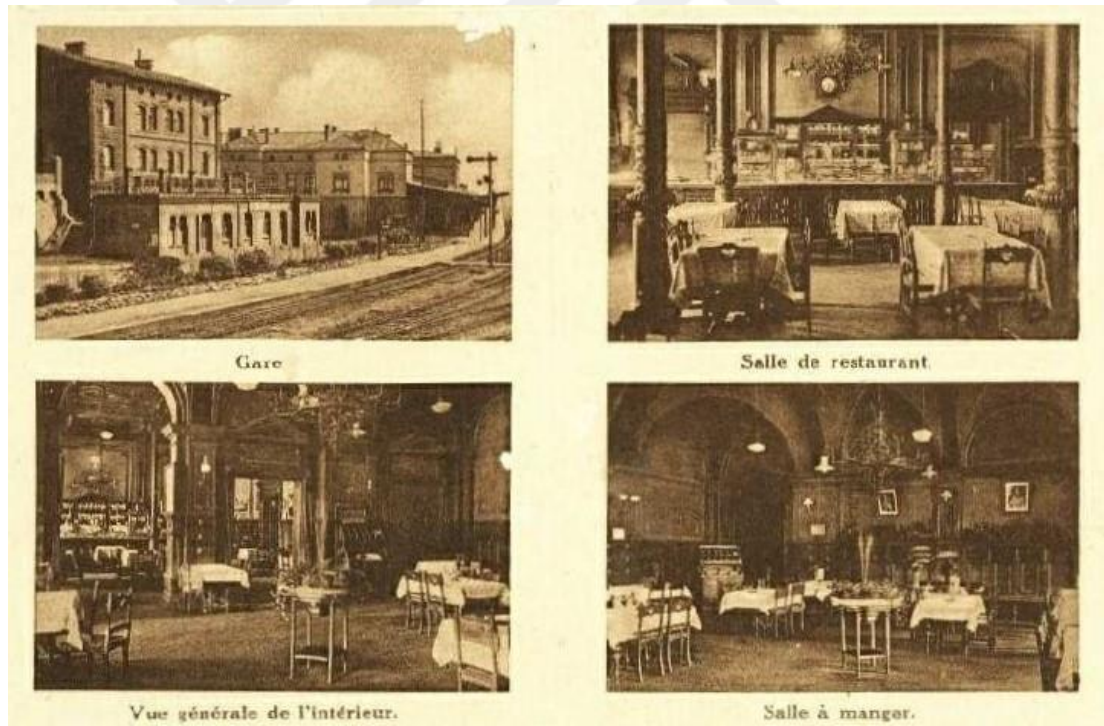


Şekil 3.34 Herbesthal İstasyonu Planı – 1889 sonrası (Flickr, 2014)

Klasik istasyon yapılarına göre, bir sınır istasyonu olan Herbesthal İstasyonu'nda daha fazla teknik birimlerin bulunduğu ve bekleme alanlarının çeşitlenerek geliştirildiği görülmektedir. İnşa edilen ilk yapıda bekleme alanlarının küçük olması

ancak daha sonra eklenen geniş bekleme alanları, modern dönemde gittikçe artan hareketliliğin demiryolu mekânsallığı üzerinden bir göstergesi olarak değerlendirilebilmektedir.

Herbesthal İstasyonu tariflemelerinde iç mekân betimlemelerine sıkça rastlanmaktadır. Bina cephe ve planlarındaki sadeliğe karşın, detaylandırılmış görkemli bir iç mekâna sahiptir. Sıva işlerinin kalitesi, dekore edilmiş tavanları, görkemli parke ve fayans zeminleri, seramik duvarları, sütunları ve heykelleri ile büyük salonları' övgü ile anlatılmaktadır (Geocaching, b.t.). İstasyon yapıları ulaştığı kentlerin kapısı ve temsili olarak değerlendirildiğinden ihtişamına önem verilmektedir. Herbesthal İstasyonunun da sınır istasyonu niteliği ile bulunduğu ülkeyi temsil ettiği düşüncesi ve pek çok kraliyet ailesini ağırlaması gerekçeleriyle iç mekânının gösterişli olmasına önem verildiği düşünülmektedir (Şekil 3.35).



Şekil 3.35 Herbesthal İstasyonu ve iç mekânları - gar yapısı-restoran-genel iç mekân-yemek salonu (Garesbelges, b.t.)

Sınır istasyonu olması sebebiyle, belgelerin incelenmesi ve gümrük işlemlerinin yapılması vb. sebeplerle bekleme süresinin uzun olması, istasyonda geçirilecek sürenin ve dolayısıyla istasyon yapısının mekânsal çeşitliliğinin artmasına sebep olmuştur. Yemek ve dinlenme için kullanılan alanlar, kentli için istasyon yapısı içinde yeni birliktelik halleri tanımlamaktadır. Önceki bölümde de örneklendiği gibi, treni beklemek ve izlemek gibi yeni mekânsal deneyimlere olanak sağlamak üzere tüm bekleme alanlarının istasyon peronlarına bakacak şekilde planlandığı görülmektedir. Her bir yolcu sınıfı için ayrı bekleme odalarının planlanması daha önceki bölümlerde de belirtildiği gibi endüstrileşmeyle birlikte oluşan sınıf ayrılıklarının mekânsal bir yansıması olarak değerlendirilmektedir.

Birinci Dünya Savaşı neticesinde 1920’de imzalanan Versay Anlaşması ile Almanya toprak kaybı yaşamıştır. 1843-1920 yılları arasında sınır istasyonu olarak kullanılan Herbesthal İstasyonu, Almanya sınırları içerisinde yer alırken, anlaşma sonucunda Belçika’nın iç bölgelerinde kalarak, sınır istasyonu olma niteliğini kaybetmiştir. Yolcu istasyonu 1966 yılında platformları parçalanarak kapatılmış, mal istasyonu ise Welkenraedt İstasyonuna tahsil edilmiştir. Herbesthal İstasyonu yapısı ise 1983 yılında yıkılmıştır. Günümüzde açık hava müzesi olarak, istasyon yapısı kalıntıları ve hat üzerinde çalışan vagonlar sergilenmektedir (Wikipedia, b.t.).

3.3.2.2 Herren Otel

1843 yılında Herbesthal İstasyonu’nun açılması ile birlikte 300 kişilik olan Herbesthal sınır köyü hızla gelişmeye başlamıştır. Sınır istasyonu olması sebebiyle çevresine gümrük ofisi, postane binası, gümrük şirketleri ve nakliye şirketleri kurulmuştur. Tüm bu alanlara hizmet etmek üzere büfe ve marketler açılmıştır. Bunlarla birlikte yerleşim yeri küçük olduğu için yetersiz kalan konut sayısından dolayı istasyon çalışanları için yeni konutlar, geçici konaklamalar için ise otel yapıları inşa edilmiştir (Rois-fronteres, b.t.).

Belçika ve Almanya arasında yapılan anlaşma gereği Belçika topraklarından dönen Almanlar ile yakalanıp sınır istasyonuna getirilerek gerekli işlemleri tamamlanana kadar konaklama ihtiyacı doğan suçlu ve kaçakların

konaklatılmalarından Belçika sorumlu tutulmuştur, bu sebeple 1911 yılında istasyon yanına özel konaklama binası yapılmış ve 1912 de yaklaşık 1266 kişi konaklamıştır. Bu yapı ile ilgili kısıtlı bilgiye ulaşılmış olup, tarihlerine göre istasyon binası fotoğrafları incelendiğinde, Şekil 3.33'de görünen istasyon yapısı yanında konumlanan yapının söz konusu özel konaklama binası olduğu düşünülmektedir.

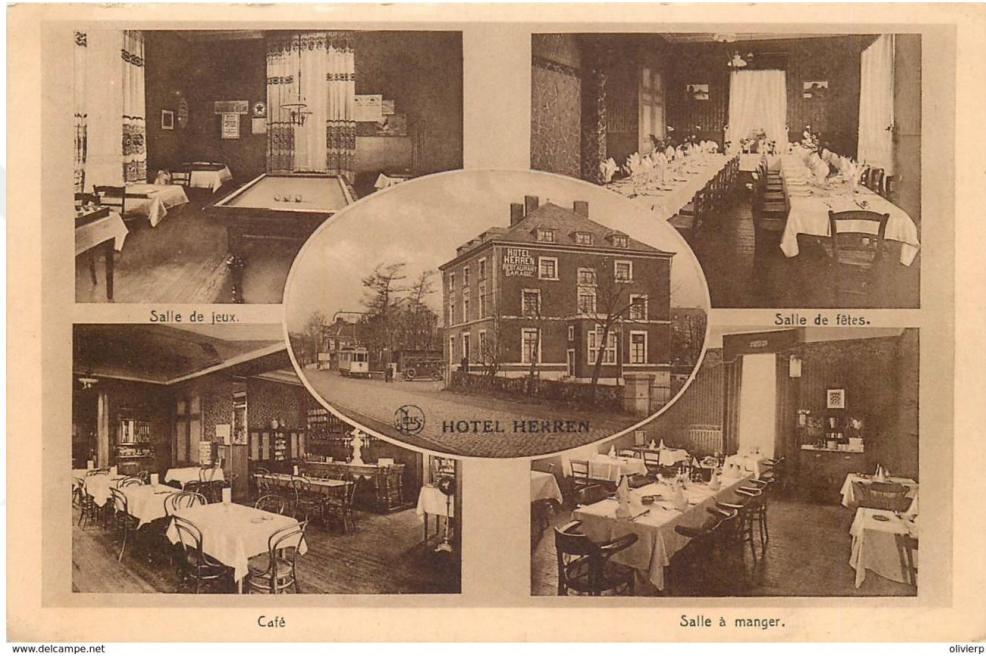
Herren Otel de istasyon çevresinde konumlanması sebebiyle demiryolu oteli olarak değerlendirilmektedir. İnşa tarihi ile ilgili bilgiye ulaşılamamıştır ancak yapı tipi ve demiryolu bitişiğindeki konumu nedeniyle, demiryolundan sonra yapımına başlandığı düşünülmektedir (Şekil 3.36).



Şekil 3.36 Herren Otel ve demiryolu (Wikimedia, 2010)

Bodrum kat üzeri iki katlı yapı geleneksel ve minimalist cephe tasarımıyla erken modern dönemi temsil eden bir cephe yapısına sahiptir. Mekânsal organizasyonuna

bakıldığında, oyun odası ve parti odası gibi konaklayanlar için planlanmış özel sosyal alanlar yanı sıra istasyon kullanıcılarına da açık olan cafe ve yemek salonları gibi ticari ve sosyal alanlarıyla da demiryolu mekânsallığının bir parçası olarak değerlendirilmektedir. Daha önceki bölümlerde de değinildiği gibi, tren beklemek, yolculuk arası mola vermek gibi modern dönemde var olan yeni deneyimlerin, çeşitli ticari ve sosyal mekânlar yanı sıra konaklama mekânları içerisinde de farklı aktivitelerle çeşitlendiği görülmektedir (Şekil 3.37).



Şekil 3.37 Herren Oteli ve iç mekânları - oyun odası-parti odası-cafe-yemek salonu (Delcampe, 2019)

Öte yandan 20. yüzyıl başlarında bölgede oluşan tramvay hattının da otelin yanından geçmesi ile birlikte Herren Oteli demiryolu mekânsallığını besleyen ana konaklama yapılarından biri olarak değerlendirilmektedir. Yapılan taramalarda konum bilgisine ulaşılammış olup, demiryolu kenarında yer alan fotoğrafı (Şekil 3.36) üzerine Google Earth uygulaması ile demiryolu kenarında yer alan, dört tarafa kırma çatılı yapılar tespit edilerek, sokak görünümü özelliği kullanılmış ve böylelikle cephe özelliklerindeki büyük benzerliklerden dolayı yüksek oranlı konum varsayımı yapılmıştır. Buradan hareketle Herren Otel'in cephe yenilemesi yapılarak günümüzde de kullanımına devam ettiği tespit edilmiştir (Şekil 3.38).



Şekil 3.38 Herren Otel-1919 (Googleearth, 2019)

3.3.2.3 Posta Dağıtım Merkezi

Endüstrileşme ile birlikte ekonomik ve kültürel alanda yaşanan gelişmeler ve çeşitlenen iletişim olanakları ile yeni toplumsal ilişkilerin farklı biçimde mekâna yansımalarının sonuçlarından biri olarak postane yapıları da modern dönem yeni yapı tipleri içerisinde ön plana çıkmaya başlamıştır (Bırol, 1996). Öyle ki modern dönemde artan hız, ulaşımında demiryolları, iletişimde ise yeni postane binaları ile var olmuştur.

Erken modern dönemde iletişimin ulaşım tarafından sağlanması sebebiyle ulaşım ve iletişimin doğrudan birbiri ile ilişkili olması, demiryolu ve postane binalarının bir arada bulunması gerekliliğini doğurmuş ve yeni kentsel kurguların oluşmasını sağlamıştır. Öte yandan daha önce de değinildiği gibi demiryolunun gelişimi ile birlikte paket ve kargoların demiryolu ile taşınması, posta ofisleri ve dağıtım merkezlerinin istasyon yapısı içerisinde ve çevresinde konumlanmasına sebep olmuştur. İstasyon yapılarına bağlı olarak inşa edilmeleri ve doğrudan demiryolu ile

etkileşim içinde olmaları sebebiyle de demiryolu mekânsallığının bir parçası olarak değerlendirilmektedir.

Başlangıç istasyon yapıları örneklerinde istasyon yapısı içerisinde planlanan paket-kargo ofisleri, hızlanan ve gelişen toplumsal ilişkiler neticesinde ihtiyacın artması ile daha büyük mekânlara ihtiyaç duymuş ve zamanla yerini istasyon yapısı çevresinde konumlanan postane binalarına bırakmıştır. Bu örneklerden biri de 1890 yılında Herbesthal İstasyonu çevresinde konumlanan ve 1907 yılında “Avrupanın İlk Posta Dağıtım Merkezi” reklamları ile tanınan posta dağıtım merkezidir (Şekil 3.39).



Şekil 3.39 Herbesthal - Posta Dağıtım Merkezi (Wikipedia, b.t.)

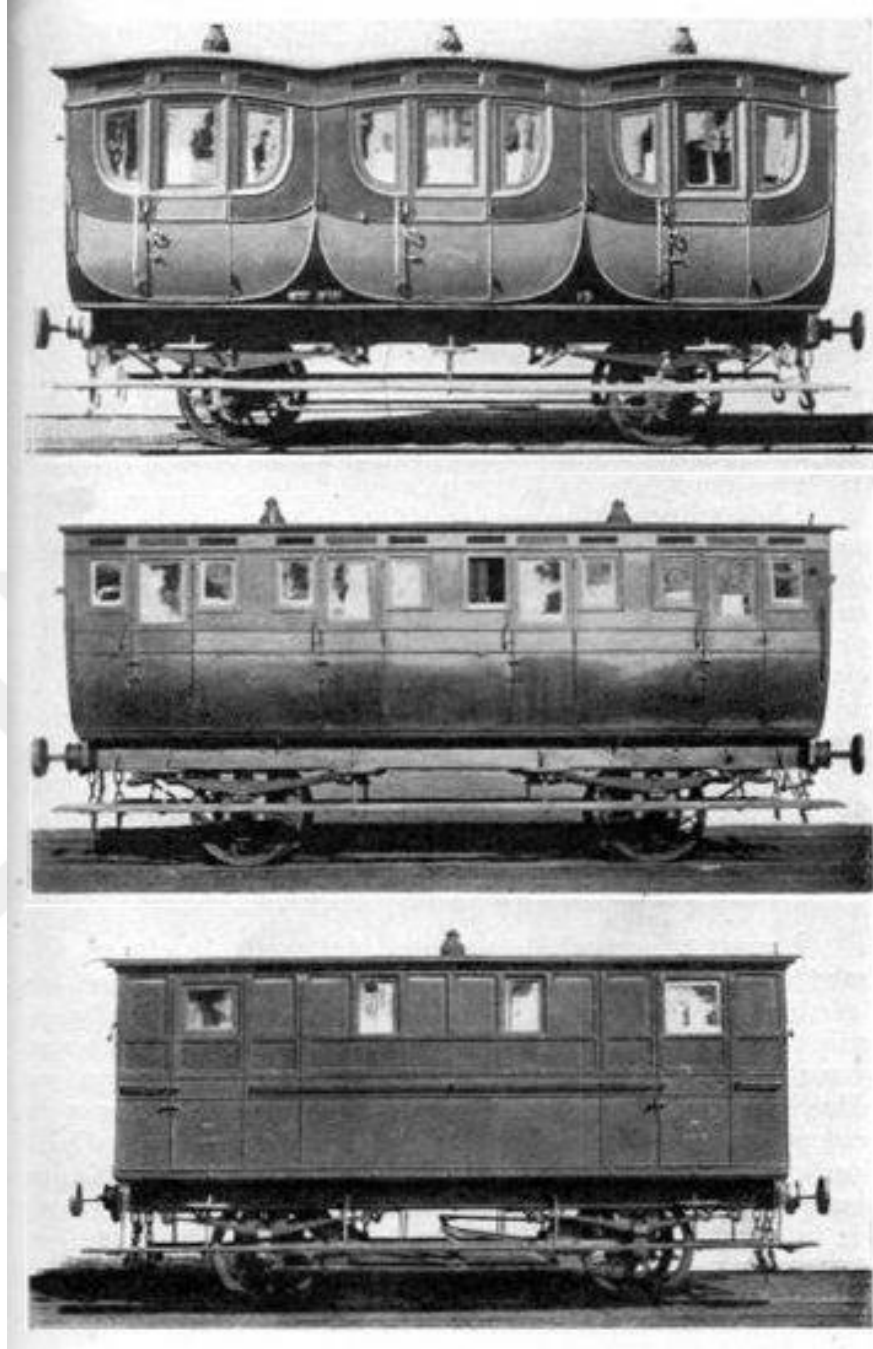
Herbesthal Posta Dağıtım Merkezi binası biçimsel özellikleri incelendiğinde kemerli pencereleri ve kubbe çatı tipi ile geleneksel dönem, yalın çizgileri ve kiremit çatısı ile modern dönem özellikleri taşıyan eklektik bir yapı olduğu görülmektedir. Mekân organizasyonu ile ilgili bir bilgiye ulaşılamamıştır. Posta Dağıtım Merkezi

faaliyetleri, demiryolu posta vagonlarının kullanımının yaygınlaşması ile birlikte sona ermiş ve bina terkedilmiştir. Günümüzde restorasyon işlemleri yapılmaktadır.

3.3.2.4 Yol Aracı Mekânsallığı – 19. Yüzyıl Ortaları

Demiryollarının gelişimi ile birlikte, yolcu vagonlarında da değişimler yaşanmaya başlamıştır. Daha önce de değinildiği gibi Belçika, İngiltere’den sonra demiryolu ağı kurmaya başlayan ilk devlet olarak İngiliz tasarımlarından büyük ölçüde etkilenmiş ve İngiliz teknolojisini takip etmiştir (Wikipedia, b.t.). 19. yüzyıl ortalarına gelindiğinde Belçika Demiryolları 37. hattı olarak faaliyete başlayan Liege-Aachen demiryolu hattında da Belçika Demiryollarına bağlı diğer hatlarda kullanılan yolcu vagonlarının kullanıldığı düşünülmektedir

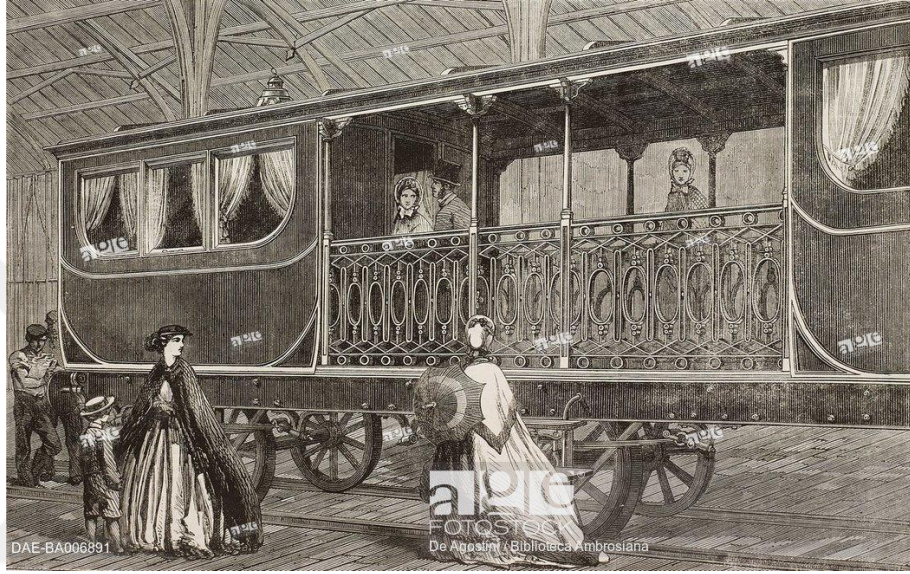
Daha önce de örneklendiği gibi, Belçika Demiryollarında modern dönemde belirgin hale gelen sınıf ayrılıklarının demiryolu mekânsallığına bir yansıması olarak üç farklı sınıfta yolcu vagonu kullanılmıştır (Şekil 3.40). Daha çok kişinin bir arada yolculuk ettiği, konforsuz iç mekân organizasyonuna sahip 3. sınıf yolcu vagonları, 2. ve 1 sınıfta daha fazla kompartımanlara ayrılarak özelleştirilmiş, 1. sınıf vagonlarda ise lüks bir iç tasarımla daha konforlu bir yolculuk yapılması sağlanmıştır.



Şekil 3.40 Belçika 1. 2. ve 3. Sınıf yolcu vagonları – 1860 (Railwaywondersoftheworld, 1935)

1862 yılında 1. sınıf vagonlara yarı-açık bir sigara içme alanı eklentisi yapılmıştır (Şekil 3.41). Bu eklenti ile vagon içinde yeni hareket tipleri tanımlanmış, oturarak yolculuk etmek deneyimine ek olarak, ayakta, yürüyerek, çevreyi izleyerek yolculuk etmek mümkün olmuştur. Öte yandan tren içinde yeni birliktelik halleri ortaya çıkmış, yarı-açık sigara içme alanları farklı kompartımandaki yolcuların bir araya

gelebildiği sosyal bir alan olarak modern dönemde artan sosyal/kamusal hayatı örneklemiştir. Henüz gelişmemiş olan ısıtma-soğutma-havalandırma sistemlerine rağmen eklenilen yarı-açık mekân ile konfor artırılmıştır. Öte yandan ‘sigara içme alanı’ olarak kurgulanan bu eklenti, vagonların birbirleri arasında geçiş yapabildiği farklı birimlerden oluşan bir yaşam alanına dönüşmeye başlamasının ilk izleri olarak değerlendirilebilmektedir.



Şekil 3.41 Belçika 1. Sınıf yolcu vagonu, sigara içme salonu eklentisi – 1862 (Magnoliabox, b.t.)

Yakalanan suçlu ve kaçakların toplu halde sınır istasyonuna getirilme sürecinde kullanılan vagonlar da, diğer yolcu vagonlarından farklılaşarak mekânsallaşmışlardır. Mahkum taşıma vagonlarının ilk örneklerinin fotoğraflarına ulaşılammıştır ancak günümüzde istasyon alanında sergilenen yük ve hayvan taşımada kullanılan vagonların mahkum taşımada da kullanılmış olabileceği düşünülmektedir (Şekil 3.42). Öyle ki gelişmiş örneklerinin Almanya’da Nazi yönetimi döneminde, Rusya’da Sovyet döneminde üretildiği mahkum taşıma vagonlarının yük ve hayvan taşıma vagonları ile büyük benzerlik taşıdığı görülmektedir. Bu örneklerde, denetimin sağlıklı olması için vagonun önünde gözetleme alanı bulunmaktadır (Şekil 3.43) .



Şekil 3.42 Herbesthal İstasyonu sergi alanı – Yük vagonları (Flickr, 2014)



Şekil 3.43 Mahkumların toplama kampına taşındığı vagon - Auschwitz Birkenau (Bbc, 2015)

Mahkum taşıma vagonlarının iç donanımları minimum gereklilikleri karşılamak üzere tasarlanmıştır. Mahkumların dışarıyı görmesini ve nerede olduklarını tespit etmelerini engellemek üzere opak cam ya da açılı parmaklıklar kullanılmıştır. Bu parmaklıklar aynı zamanda vagondan kaçışın önüne geçmektedir. Kontrolünün kolay olması için diğer yolcu vagonlarının aksine ortadan tek bir kapı ile giriş-çıkış sağlanmıştır.

Özellikle toplu taşıma gerektiren durumlarda kullanımı öncelenen mahkum taşıma vagonları, modern dönem edilgen hareket deneyimini farklılaştırmakta, fiziksel ve tinsel hareketi çeşitlendirmektedir. Tamamen dolu bir kabukla sınırlandırılarak çevreden koparılmış bu vagonlarda yolculuk eden modern dönem mahkumunun çevre ile ilişkisi tamamen kesilmiştir. Diğer yolcu vagonlarında bulunan pencereler sayesinde çevre ile görsel ilişki kurulabilirken, mahkum taşıma vagonlarında görme duyusunun tamamen pasifize edilmesi ile yolcu tamamen iç dünyasına dönerek tinsel bir hareketlilik içine girmiştir. Oluşturmuş olduğu yeni mekânsal kurgusu, fiziksel ve tinsel hareketlilik deneyimleriyle mahkum taşıma vagonları demiryolu mekânsallığında önemli bir çalışma alanı oluşturmaktadır.

Demiryolunun gelişmesi ile birlikte, vagonlar postaların taşınmasında kullanılmaya başlamıştır. Ancak aşılın yollar ve yolculuk süresi uzadıkça, bu süreden faydalanmak amacıyla yolcu vagonları, postaların toplanma, işleme ve sıralama işlemlerinin yapılabilmesi için özelleştirilmiştir (Şekil 3.44). İlk örneği 1838 yılında İngiltere’de Grand Junction Demiryolunda kullanılan posta vagonları hızla tüm dünyaya yayılmaya başlamış ve 2004’te kullanımdan kalkmıştır. Posta vagonları bu yönüyle iletişim ve ulaşım arasındaki güçlü ilişkiyi demiryolu mekânsallığı üzerinden yeni deneyim biçimleri ile örgütlemiştir.



Şekil 3.44 Demiryolu Posta Vagonu-1933 (Howlingpixel, b.t.)

3.3.3 Kıta Boyu İlk Demiryolu Hattı – Pasifik Demiryolları

Amerika, İngiltere’de başlayan demiryolu gelişimlerini yakından takip etmiş ve Amerika’nın ilk demiryolu hattı olan Baltimore-Ohio demiryolu hattı 1830 yılında kullanılmaya başlamıştır. Dünyanın ilk kıta boyu demiryolu hattı ise 1869 yılında Atlantik kıyılarında yer alan Newyork ile Pasifik kıyılarında yer alan San Francisco’yu birbirine bağlayarak Amerika Birleşik Devletlerinin doğusu ile batısını birleştiren Central Pasifik ve Union Pasifik Hatlarıdır (Şekil 3.45). Böylelikle aylar süren 5000 km’lik yol, bir haftada geçilebilir kılinmıştır. Uzaklık algısı büyük ölçüde farklılaşmıştır. Bu hat batıdaki kaynakların çıkarılarak doğudaki pazarlara taşınmasını sağlamış ve böylelikle demiryolu gelişimi ABD ekonomisine dolayısıyla kentlerinin gelişimine ciddi anlamda katkı sağlamıştır.

Öte yandan doğu ve batı arasında demiryolu ile yaşanan bu birleşme, Amerika tarih kitaplarında ülkenin birleşmesi ve farklı eyaletlerin bir araya gelmesi ile gerçek anlamda Amerika Birleşik Devletleri haline gelen gün olarak anılmaktadır. Böylelikle Amerika tamamen fethedilmiştir denilebilmektedir. Demiryolu sadece fiziksel boyutta kentleri değil, sosyal anlamda kentlileri de birbirlerine bağlayarak büyük bir değişimi beraberinde getirmiştir. Bu birliktelik ile, ulus olma bilinci yaratmanın hedeflendiğini söylemek de mümkündür.



Şekil 3.45 Pasifik Demiryolları (Plainshumanities, b.t.)

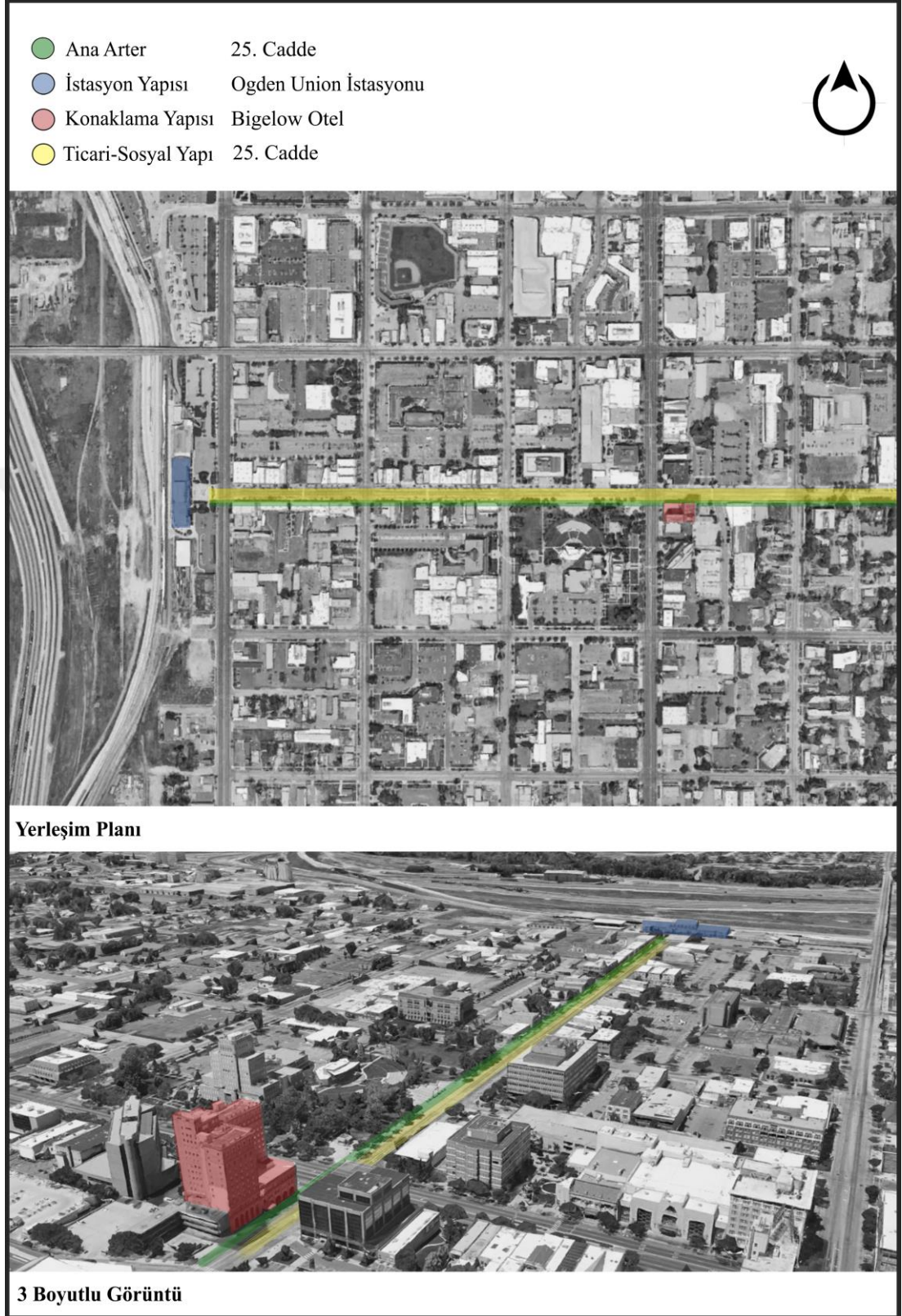
Tamamlanması altı yıl süren Pasifik Demiryolu Hatları inşası için binlerce işçi çalışması gerekmiştir. Demiryolu şirketleri, o dönemde Çin’de yaşanan yoksulluk ve huzursuzluk sebebiyle ülkelerinden Amerika’ya göç eden Çinlileri mevcut önyargılar sebebiyle çalıştırmak istemeseler de yeterli sayıda işçi bulamadıkları ve göçmenlerin hayatta kalabilmek için düşük ücretlerle çalışıyor olmalarından dolayı işe almışlardır. Ancak ne var ki göçmen işçiler eşitsizliklere maruz kalmıştır. Örneğin demiryolları şirketleri çalıştırdıkları beyaz işçilere daha yüksek maaş, yeme ve barınma imkanı sağlarken, Çinli işçilerin yemek ve konaklama ihtiyaçlarını kendilerinin karşılaması beklenmiştir. Çoğu Çinli işçi kazdıkları demiryolu tünellerinde ya da dayanıksız çadırlarda yaşamak zorunda kalmışlardır (Şekil 3.46). Demiryolu işçilerinin yaşadığı bu kötü koşullu yaşam alanlarını, uzun mesafeli demiryolu mekânsallığının ilk örneklerinden olarak değerlendirmek mümkündür. Öte yandan binlerce Çinli işçi düşük bağışıklıkları nedeniyle hastalıklarda ve ağır şartlarda çalışırken yaşadıkları kazalardan dolayı hayatlarını kaybetmişlerdir (Uscitizenship, b.t.). Pasifik Demiryolları gibi, uzun mesafeler kateden demiryolu ağları inşaatlarında sıkça rastlanan ve işçi ölümleriyle sonuçlanan kölelik düzeninde çalışma şartları, endüstri döneminin en acımasız yıllarını yaşadığının bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir (Şekil 3.47).



Şekil 3.46 Göçmen işçilerin konaklama koşulları (Stanford, 2018)



Şekil 3.47 Göçmen işçilerin çalışma koşulları (Pinterest, b.t.)



Şekil 3.48 Pasifik Demiryolları örneklem alanı (Googleearth, 2019)

Örneklem alanı Central ve Union Pasifik Demiryollarının birleşim noktası olan Ogden olarak seçilmiş olup, Ogden Union İstasyonu ve çevresinde konumlanan Bigelow Otel ve aynı zamanda bölgenin ana arteri olan 25. Cadde incelenmiştir (Şekil 3.48).

3.3.3.1 Ogden Union İstasyonu

Central Pasifik Demiryolları ile Union Pasifik Demiryolları'nın birleşim noktası olarak aynı bölgede yer alan Corinne, Promontory, Uintah ve Ogden kentlerinden birinin belirlenmesi düşünülmüş, kentler de gelişimlerine büyük katkı sağlayacağı öngörüsüyle demiryolu kavşak noktası olabilmek için birbirleriyle ciddi bir yarışa girmişlerdir. Nitekim artık 19. yüzyıl sonlarında demiryolunun kentleri besleyerek hızla geliştirdiği deneyimlenmiş olduğundan, kentler için demiryolu istasyonuna sahip olmak büyük bir fırsat olarak değerlendirilmiştir. Nihayetinde demiryolu hatları 1869 yılında Ogden'de birleşmiştir. İlk birleşme istasyonu olan Weber Nehri kıyısındaki küçük iki katlı ahşap yapı, hızla yetersiz kalmıştır (Şekil 3.49).



Şekil 3.49 Ogden'deki ilk demiryolu istasyonu, 1869-1889 (Abbott, 2019)

Central Pasifik Demiryolu ve Union Pasifik Demiryolu şirketlerinin güçlerini birleştirmesiyle 1889 yılında tuğladan ve merkezinde saat kulesi olan yeni büyük bir Ogden Union İstasyon yapısı inşa edilmiştir (Wikipedia, b.t.) (Şekil 3.50).



Şekil 3.50 1889 Ogden Union İstasyonu (Ogdencity, b.t.)

1889 yılı Ogden Union İstasyonu’nun pek çok kaynakta ‘saat kuleli istasyon’ olarak bilindiği belirtilmektedir. Bir istasyon yapısı için zamanla sembol haline gelmiş olan ‘saat kulesi’ yapısı, modern kent insanının tanıdığı ‘trenin geleceği saati beklemek’, ‘trene yetişmek’ gibi yeni aktiviteleri kolaylaştırmak üzere mekâna bir yansıması olarak ele alınmaktadır. Bir diğer bakış açısıyla, modern dönemde hızın ve hareketin kent yaşamıyla iç içe geçtiğinin demiryolu mekânsallığı üzerinden bir sembolü olarak da değerlendirmek mümkündür.

Ogden Union İstasyon yapısı, örneklenen diğer istasyon yapıları gibi teknik alanlar, bekleme salonları ve restoran gibi birimlerin yanı sıra 33 otel odası ve kuaför/berber gibi farklı işlevli mekânları da barındırmaktadır (Ogdencity, b.t.). Demiryolu ile aşılacak mesafelerin uzadıkça istasyon yapılarında görülmeye başlanan bu mekânsal çeşitlilik modern dönemde yeni mekân kurgularının gelişmesini ve modern kent insanının farklı mekânsal ve sosyal deneyimlerle karşılaşması durumunu örneklemektedir.

İstasyon yapılarının mekânsal çeşitliliğinin artması ile birlikte, demiryoluyla ulaştığı ara kentte konaklaması gereken kentli önceleri konaklama, yeme-içme vb. ihtiyaçlarını karşılamak için kentin sokaklarında yürürken, artık tüm ihtiyaçlarını istasyon yapısı içerisinde karşılayarak yolculuğuna devam etmiştir. Bauman'ın (1994) flaneürü üzerinden örneklediği gibi artık modern kent insanı sokakları evi gibi hissetmemeye aksine 'dışarı' olarak tanımlamaya başlamıştır. Artan hareketlilik ile modern insan, kentlerin içinden hızla geçip gitmiştir.

1889 yapımı Ogden Union İstasyonu uzun yıllar kullanıldıktan sonra 1923 yılında bir otel odasında çıkan yangından sonra tahrip olmuş ve yeni bir istasyon binası yapılması gerekli görülmüştür. Gelişen yapım teknikleri sayesinde inşaat bir yıl içerisinde tamamlanmış ve Ogden Union İstasyonu aynı temeller üzerinde ve aynı işlevlerle yeniden faaliyete başlamıştır (Şekil 3.51).



Şekil 3.3 1924 Ogden Union İstasyonu (Ogdencity, b.t.)

Otomobil kullanımının artmaya başlaması sebebiyle, cephedeki bazı ağaçlar kaldırılarak daha çok park alanı yaratılmış, artan yolcu sebebiyle yer altı tüneli açılmıştır (Ogdencity, b.t.). Demiryolu araçlarının kullanılması için karayolu araçları kullanılmaya başlanmıştır ve Ogden Union İstasyonu bu gerekliliklerle biçimlenmiştir. Bu durum modern dünyanın hareketlilik ve tüm bu hareketliliği besleyebilmek üzere yeniden biçimlenen kentsel ve mekânsal düzen ve pratiklerin bir bütünü olarak değerlendirilmesinde, modern kentlinin ise bu hızla değişim içinde kendisi için hazırlanmış kent sahnesinde sürüklenmesinde bir kesit sunmaktadır.

Ogden Union İstasyonu bekleme odasının uzun, dar ve yüksek tavanıyla Erken Hristiyan Bazilika planlarını andırmaktadır. Dekoratif olarak vurgulanan yan girişler, tuğla desenler, kiremit çatı ve yuvarlak kemerli açıklıkları ile 20. yüzyıl yapılarını tariflemektedir (Carter ve Gros, 1998) (Şekil 3.52).



Şekil 3.52 Ogden Union İstasyonu bekleme salonu (Mysteryofutahhistory, 2014)

Ogden Union İstasyonu büyük bekleme salonunda arka arkaya dizilmiş çok sayıda oturma birimleri ile yoğun kamusal bir mekânı temsil etmektedir. Modern kent insanı, istasyon yapısına adım attığı andan itibaren farklı birliktelik biçimleriyle

karşılaşmaktadır. Bu kalabalık içerisinde, bir yandan yanyana, karşı karşıya, arka arkaya oturduğu kentli ile sosyal ilişki kurabildiği gibi, bir yandan da tren saatini beklerken içinde bulunduğu mekândan kopmakta ve yalnızlaşarak kendi iç dünyasına dönmektedir.

1960 yılına gelindiğinde otomobilin, eyaletler arası otoyolların ve havayollarının artan kullanımı sebebiyle artık ülke geneli demiryolu kullanımı azalmıştır ve diğer pek çok demiryolu istasyonları gibi Ogden Union İstasyonu da kapatılmıştır. Yapı restore edilerek günümüzde müze olarak kullanılmaya devam etmektedir (OgdenCity, 2012).

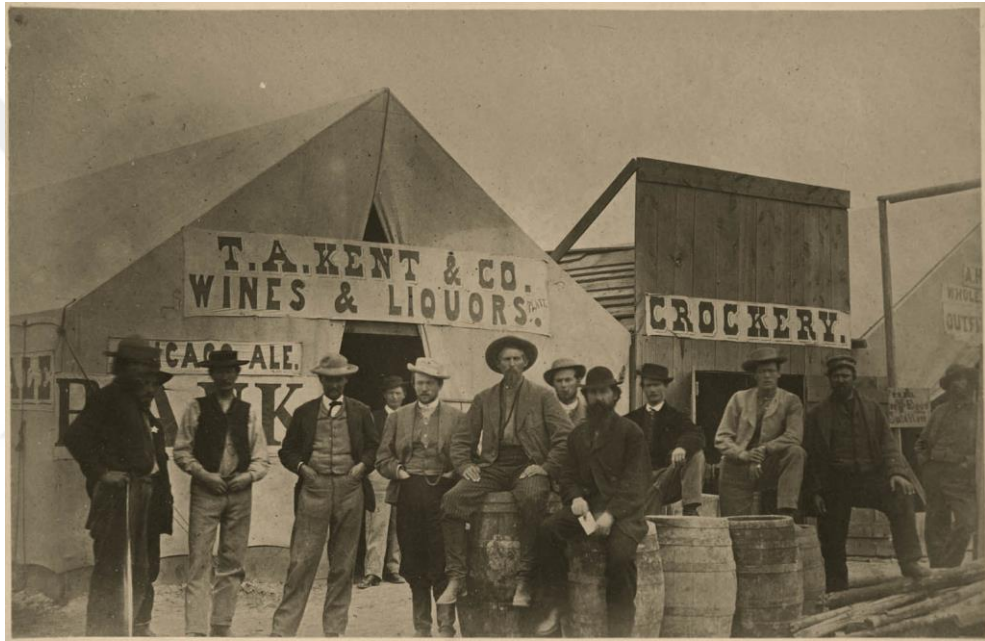
3.3.3.2 Bigelow Otel

Demiryolu ile artan hareketlilik ve ihtiyaç haline gelen dinlenme, konaklama mekânları ve deneyimleri demiryolu hatları uzadıkça çeşitlenmektedir. Örneğin uzun demiryolu hatları inşasında çalışan işçiler hat ilerledikçe çalışma alanına yaklaşabilmek için farklı farklı konaklama yapılarında konaklamak durumunda kalmışlardır. Pasifik Demiryolları gibi böylesine uzun hatlarda ise çoğu zaman aştıkları çevrelere yakın bir yerleşim alanı bulunmadığından, işçiler yukarıda da değinildiği gibi tünellerde veya kurdukları çadırlarda konaklamışlardır (Şekil 3.53).



Şekil 3.53 Demiryolu inşası çadır alanı (Independentturkish, 2019)

Kimi zaman uzun çalışma gerektirecek bölgelerde, daha uzun süre konaklayabilecekleri, kolayca sökülerek başka yere taşınabilecek çadırlardan veya ucuz ahşap yapılardan oluşan çadır şehirleri oluşmuştur. Bu yerleşkelerden biri Union Pasifik Hattı üzerindeki Wyoming Eyaleti'nin Benton şehrinde yer almaktadır (Şekil 3.54). Yaklaşık 3000 kişinin konaklamasına yetecek kadar konaklama birimleri, 25 adet sosyal-ticari birimler ve 5 adet dans salonu birimi bulunduran Benton çadır şehri, üç ay süresince kurulu kalmış ve taşınmıştır (Railroad.lindahall, b.t.).



Şekil 3.54 Benton çadır şehri - Temmuz-Eylül 1868 (Railroad, b.t.)

Çadır şehirler, erken modern dönemde demiryolu mekânsallığının bir parçası olarak ortaya çıkmaları ve ticari/sosyal alanda modern dönem anlayışını yaşatmış olmaları yanısıra biçim bakımından göçebe toplumların yaşam kültürünü yansıtmaktadır. Bu yönüyle ulaşımın/hareketin inşası için kurulan çadır şehirler, daha önceki bölümlerde açıklanan modern dönemde hareketliliğin yeniden göçebeliği var ettiğine dair kaotik bir örnek oluşturmaktadır.

Union ve Central Pasifik Demiryolları'nın Ogden'de birleşmesi ve istasyon yapısının açılması ile birlikte bölgeye yoğun bir insan akışı başlamıştır. Daha önce de açıklandığı ve örneklediği gibi konaklama yapıları istasyon çevresinde konumlanarak çoğalmaya başlamıştır. Ogden Union İstasyonu'nun çevresinde de oteller ve pansiyonlar olmak üzere çeşitli konaklama yapıları konumlanmıştır.

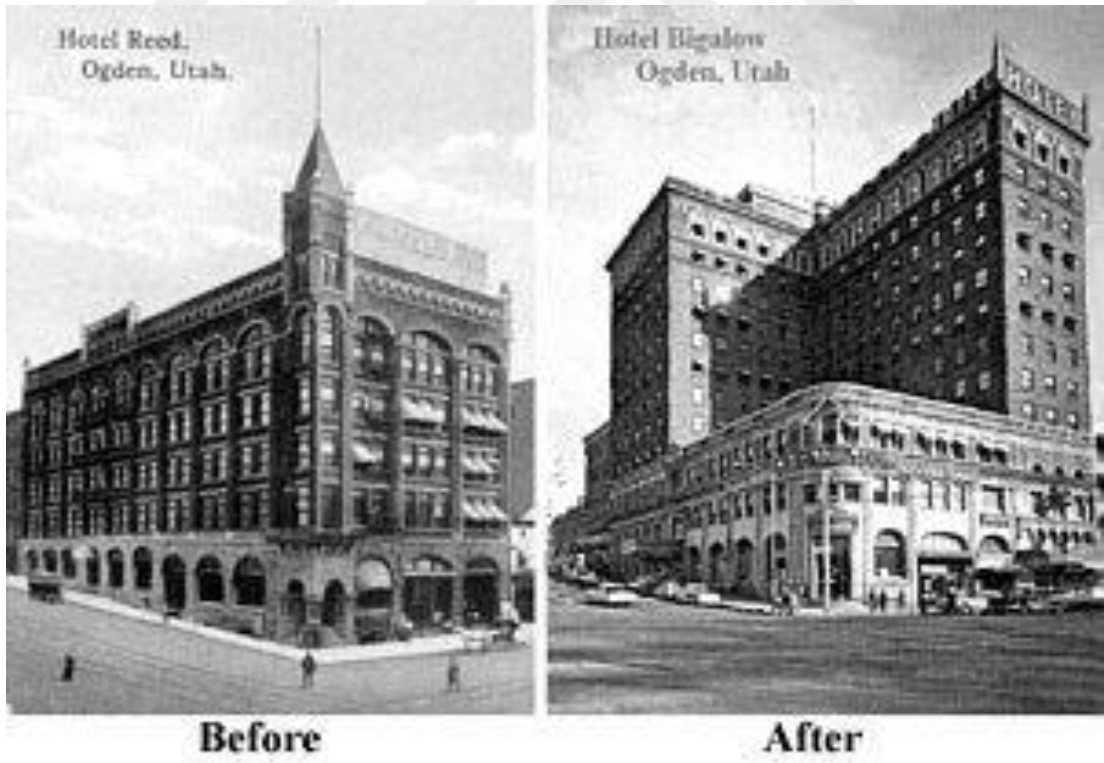
Reed Otel de 1889 yılında istasyonun bulunduğu cadde üzerinde tuğla ve taştan yapılmış, 6 katlı romanesk tarzda bir konaklama yapısı olarak 38 yıl faaliyet göstermiştir (Şekil 3.55). Otelde asansör, odalarında buhar ısıısı, gaz ve akkor elektrik lambaları ile elektrik çağrı zillerinin olması sebebiyle döneminin teknolojik gelişmelerini barındıran bölgenin en gelişmiş oteli olarak uzun süre Ogden'in ana konaklama yapısı olmuştur. 1927 yılında, otelin üst 2 katı yıkılmış, geri kalan kısmı bankaya çevrilerek etrafına L şeklinde 13 katlı Bigelow Otel inşa edilmiştir (Visitogden, b.t.) (Şekil 3.55, Şekil 3.56, Şekil 3.57). Yapının bankaya çevrilmesi bölgenin ticari hareketliliğinin arttığının bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir.



Şekil 3.55 Reed Otel-1889 (Onlyinyourstate, 2016)



Şekil 3.56 Bigelow Otel -1927 (Onlyinyourstate, 2016)

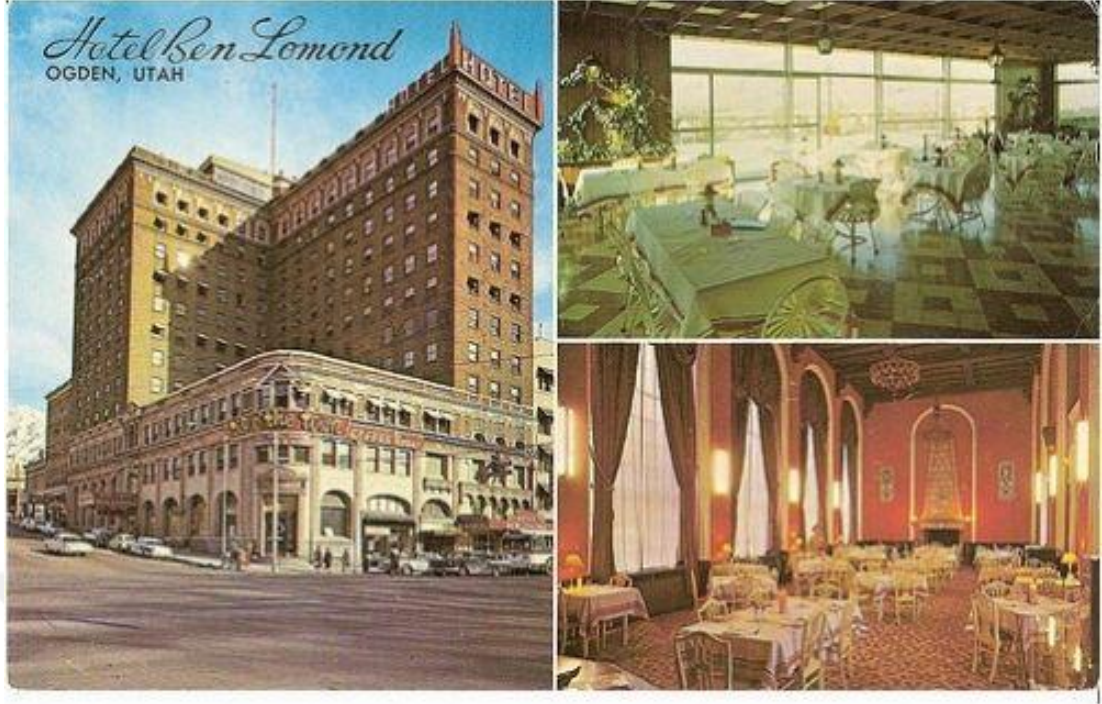


Şekil 3.57 Reed Otel ve Bigelow Otel (Onlyinyourstate, 2016)

Bigelow Otel'in köşesinde yer aldığı Washington Bulvarı ve 25. Caddelerden girişleri bulunmaktadır ve zemin katta İtalyan Rönesansı tarzında tasarlanmış olan lobi, kahve dükkanı ile yemek salonu, asma katta balo salonu ile küçük organizasyonlar için farklı boyutta ve nitelikte salonlar planlanmıştır. Bu alanlar aynı zamanda ticari mekân olarak bağlantılı olduğu caddelere, dolayısıyla demiryolu kullanıcılarına da hizmet etmektedir. Daha önceki örneklerde doğrudan ticari birimlere rastlanılması yanı sıra Bigelow Otel'de yer alan balo ve eğlence salonları modern dönemde artan kamusal hayatın ve kentsel hareketliliğin demiryolu mekânsallığı üzerinden farklı bir deneyim çeşidi olarak ortaya çıkmaktadır.

Öte yandan küçük organizasyonlar için ayrılan odalar; “İspanyol Odası”, “İngiliz Odası”, “Gürcü Odası” isimlerini almış ve ismini taşıdığı ülkenin mimari özellikleriyle tasarlanarak o ülkelerden gelen misafirler için ‘huzurlu bir ev ortamı’ hissi oluşturulmaya çalışılmıştır (Visitogden, b.t.) (Şekil 3.58). Bu yaklaşım, modern dönemde ulaşım ile artan hareketliliğin evrensel bir boyuta ulaştığının ve mimarlığın modern dönem sosyal hayatına entegre olarak biçimlendiğinin bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir. Daha önce de değinildiği gibi, önceleri sadece o ülkeye ait olan kültürel veya mimari özelliklerin, ulaşımın artması ile tüm dünyaya yayılmaya başlamasının, yani ‘tek bir kültür olma eğilimi’nin bir örneği olarak ele almak mümkündür. Ancak bu örnekte mekânların bilinçli olarak farklı kültürlerle göre tasarlanması bir geçiş olarak düşünülebilmektedir, modern dönemin ilerleyen tarihlerinde ise bu yayılım ‘ispanyol mimarisi’ ‘ingiliz mimarisi’ ‘gürcü mimarisi’ olarak ayırt edilemeyecek kadar tektipleşecektir. Ancak daha önceki bölümlerde de açıklandığı gibi bu tektipleşme pek çok kuramcı tarafından eleştirilmiştir.

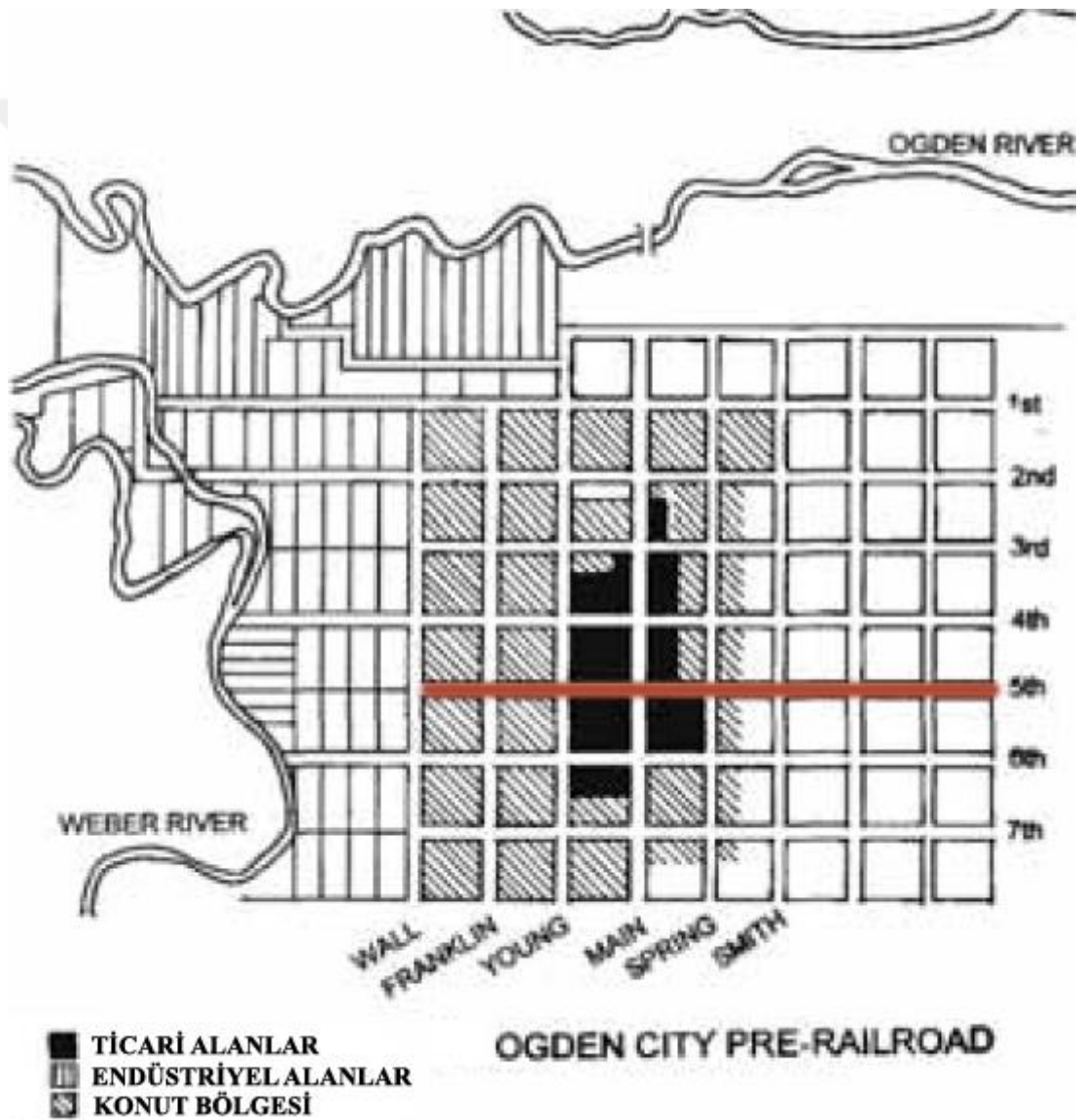
1930’lu yıllara gelindiğinde otelin ve bankanın sahibi A.P. Bigelow’un depresyon ve ekonomik kriz yaşaması sebebiyle 1932 yılında devlet tarafından el konulan yapının işlevi değiştirilerek devlet ofislerinin kullanımına bırakılmıştır (Visitogden, b.t.).



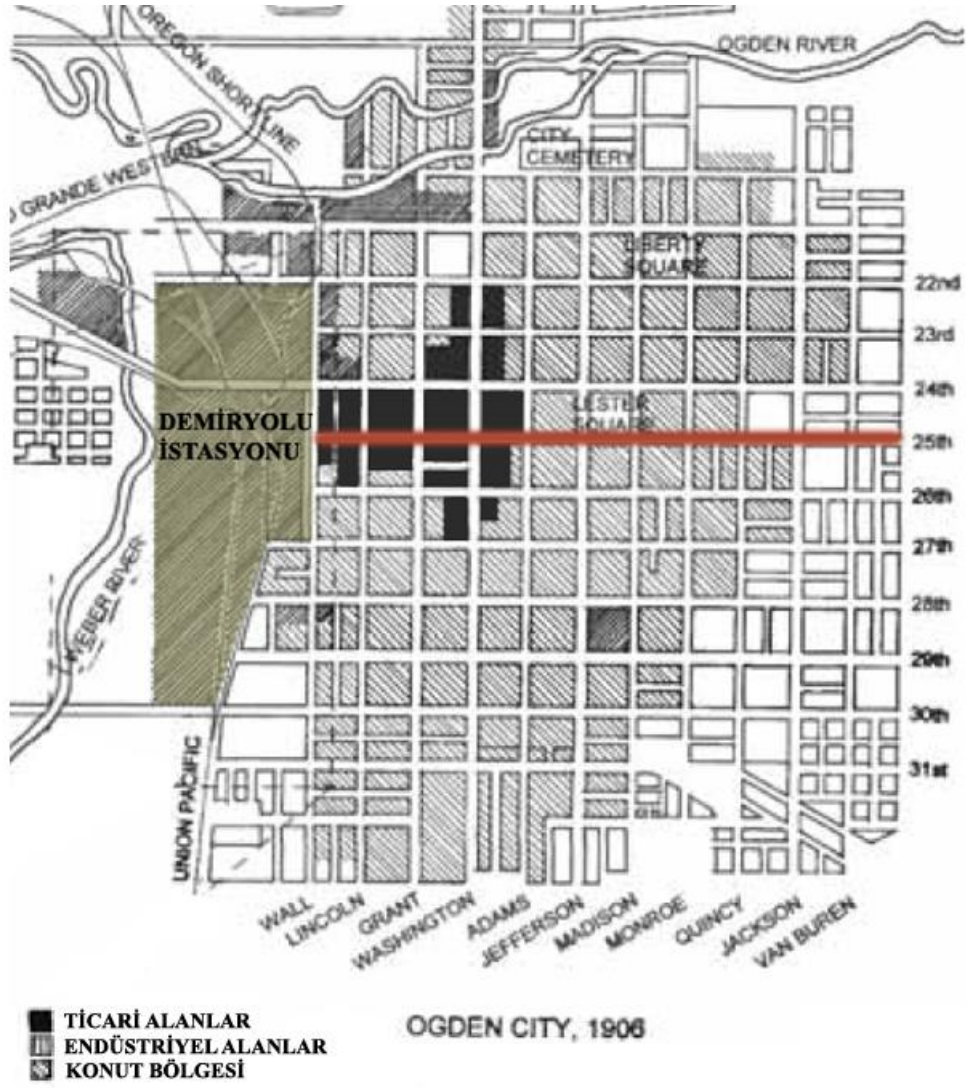
Şekil 3.58 Bigelow Otel organizasyon salonları (Rouyadnews, b.t.)

3.3.3.3 25. Cadde

Tüm demiryolu kentlerinde görüldüğü gibi, Ogden kentinde de 1889 yılında Ogden İstasyonu'nun açılması ile birlikte büyük bir dönüşüm yaşanmıştır. Ogden İstasyonu, demiryolu öncesi yıllarda 5. Cadde olarak isimlendirilen 25. Cadde'nin sonunda yer almaktadır. Daha önceki bölümlerde de açıklandığı gibi, kent demiryolunun bulunduğu bu cadde yönünde gelişmeye başlamış, cadde aksı üzerinde çeşitli konaklama ve ticari mekânlar yoğunlaşmıştır (Şekil 3.59 ve Şekil 3.60).



Şekil 3.59 Demiryolu öncesi Ogden kent merkezi - 1870 (Ogden Şehir Planlama Komisyonu, 1998)



Şekil 3.60 Demiryolu sonrası Ogden kent merkezi – 1906 (Ogden Şehir Planlama Komisyonu, 1998)

Ogden İstasyonu'nun açılması ile birlikte sadece demiryolu çalışanlarına ve yolculara hizmet veren ticari bir bölge olarak gelişmeye başlayan 25. Cadde, demiryolu yolcularının kısa ve uzun süreli dinlenme süreçlerinde aktif olarak kullanılmış, modern dönem kentsel hareketliliğin bir sahnesi olarak çeşitli aktivitelere olanak tanımıştır. Genellikle iki ve üç katlı yapıların silüet kazandırdığı caddede, otel ve pansiyonlar yanı sıra restoranlar, Amerikan salonları, bilardo salonları ve berberler de kimi zaman ayrı yapılarda tekil işlevlerle, kimi zaman da tek yapı içerisinde işlevlendirilerek hem ticari hem de sosyal faaliyetlerin geliştirildiği mekânlar olarak çeşitlenmiştir (Şekil 3.61 ve Şekil 3.62).



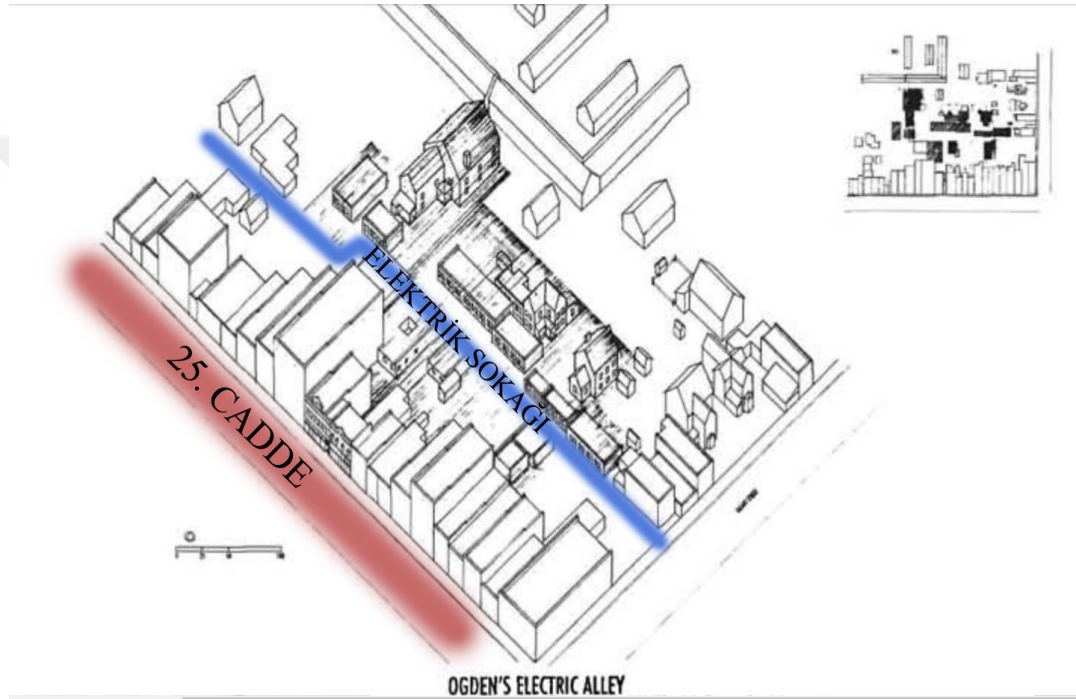
Şekil 3.61 Ogden 25. Cadde 200 bloklu ticari bölgesi (Ogden Şehir Planlama Komisyonu, 1998)



Şekil 3.62 Ogden 25. Cadde- 1917 (Onlyinyourstate, 2017)

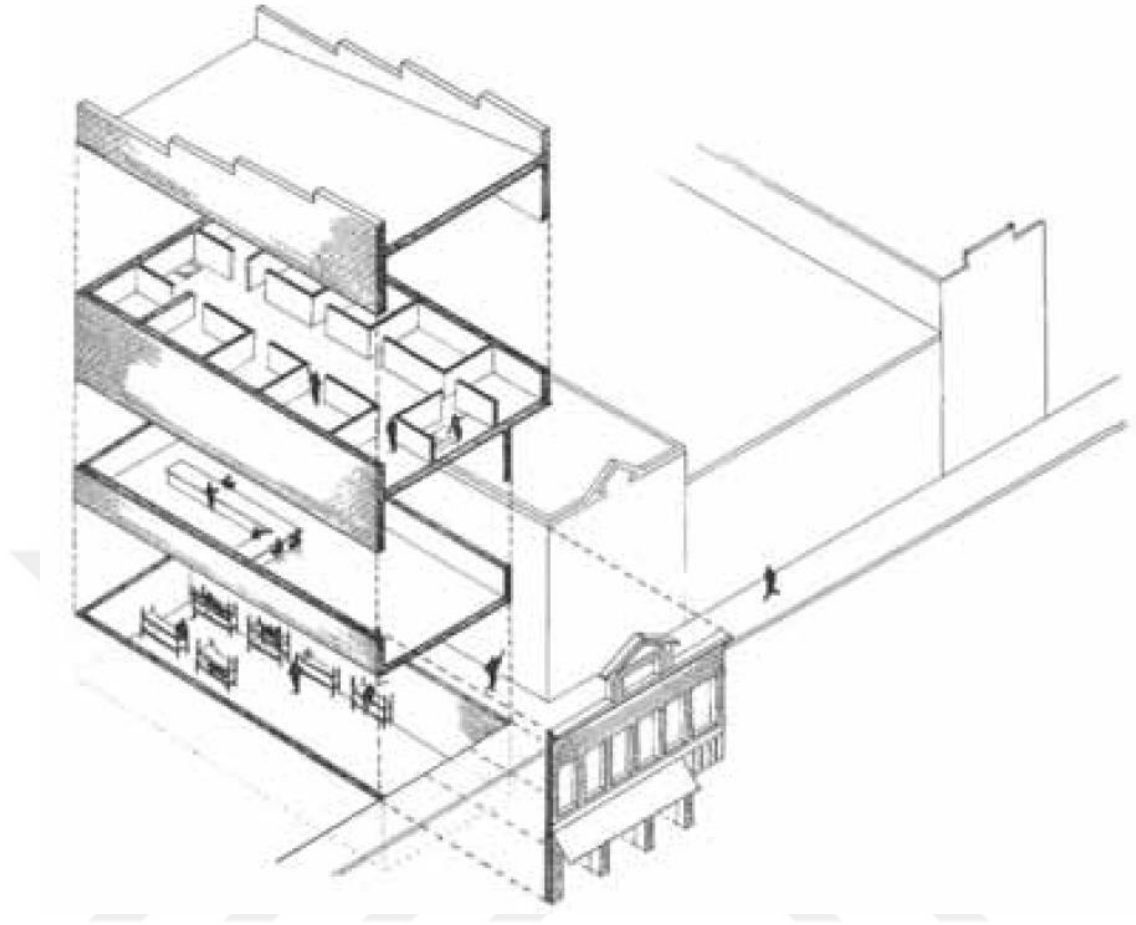
20. yüzyıla gelindiğinde bölgede işlenen suçların arttığı dikkat çekmektedir. Polis kayıtları incelendiğinde 25. Cadde bölgedeki suç oranı en yüksek bulunan caddelerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Cadde üzerinde, kumar, afyon ticareti ve kadın ticareti gibi yasa dışı faaliyetlerin gerçekleştirildiği pek çok yapı tespit edilmiştir. Kadın ticareti, 25. Cadde üzerindeki ticari yapıların üst katlarında ya da bir pansiyon/otel yapısı olarak mekânsallaşmasına ek olarak, caddenin kesintisiz cephe görünümünün arkasında gizlenen ‘Elektrik Sokağı’nda yer alan tek katlı

kiremitten yapılmış kulübe görünümlü yapılarda özelleşerek bölgenin bu işlevle biçimlenmesine sebebiyet vermiştir (Şekil 3.63). Yasadışı faaliyetlerin, büyük bir zamanın yolda geçiyor olması sebebiyle, suça meyilli, madde bağımlısı yolcular üzerinden gelir sağlayabilmek amacıyla, uzun demiryolu hatlarında üzerinde yer alan istasyon çevrelerinde gerçekleştirildiği düşünülmekte, bölgenin ve yapıların bu yönde biçimlendiği görülmektedir. Bu yönüyle Elektrik Sokağı, demiryolu mekânsallığına yeni bir perspektif katmaktadır.



Şekil 3.63 Ogden Elektrik Sokağı (Ogden Şehir Planlama Komisyonu, 1998)

Davenport Salonu da 25. Cadde’de yer alan çok işlevli ticari yapılarına bir örnek olarak ele alınabilmektedir (Şekil 3.64). Salonun bodrum katı afyon ticareti, zemin katı Amerikan salonu ve 1. katı kadın ticareti yapmak üzere yasadışı olarak kullanılmaktadır (Ogden Şehir Planlama Komisyonu, 1998). 25. Cadde üzerinde karşılan bu çok işlevli yapı modelleri, cadde ve sokaklarda yatay olarak süren kentsel hareketlilik, yapı ölçeğinde düşey olarak çeşitlenmiş ve böylece modern dönemde kentler çok boyutlu kentsel hareketliliğe sahne olmuştur.

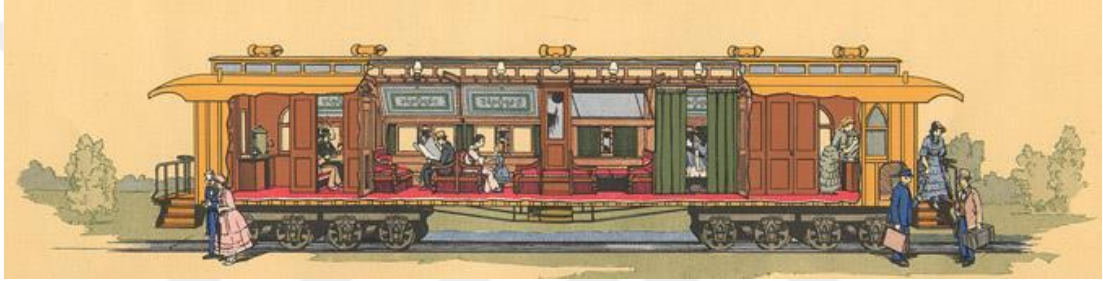


Şekil 3.64 Davenport Salonu (Ogden Şehir Planlama Komisyonu, 1998)

3.3.3.4 Yol Aracı Mekânsallığı – 19. Yüzyıl Sonları

Demiryolu ulaşımı bileşenlerinin geliştirildiği bölgeye göre farklılık gösterdiği görülmektedir. Amerika ve Avrupa arasında öne çıkan farklılıklardan biri de yolcu vagonlarının mekânsal organizasyonudur. Avrupa’da üretilen ilk yolcu vagonlarında, kompartıman kapıları doğrudan dışarıya açılacak biçimde arka arkaya dizilmiştir, kompartımanlar ayrı vagonlar halinde birbirlerine bağlanmıştır ve arasında geçiş yoktur. Amerika’da ise tek uzun bir vagonun ön ve arka kısmında kapı olacak biçimde oturma birimleri arka arkaya dizilmektedir, vagonlar arasında geçiş yoktur. Çoğunlukla gündüz vakti ve kısa mesafelerde gerçekleşen tren yolculuklarında vagonlardaki konfor önemslenmemiştir. Ancak gelişen demiryolları ile aşılacak mesafeler uzadıkça ve gece yolculukları gerçekleştirmeye başladıkça rahat olmayan oturma birimleri, yetersiz ısıtma/soğutma/havalandırma koşulları ve yolcu

eşyalarının farklı vagonlarda taşınması büyük bir problem olarak değerlendirilmeye başlamıştır. Bunun üzerine 1865 yılında Amerika’da George Mortimer Pullman tarafından modern yataklı vagonlar kurgulanmış, süreç içerisinde halı, perde, döşemeli sandalye, oyun masası gibi dekorlar ve kütüphane, mutfak, yemek odası, café, büfe gibi birimler ile geliştirilerek “otel araç” benzetimleriyle üretilmeye başlanmıştır (Şekil 3.65). (Effinghamdailynews, b.t.). İlerleyen teknoloji ile üretilmesi olanaklı hale gelen gelişmiş vagon tipleri aynı zamanda farklı hareket tipleri tanımlayarak modern kent insanına yeni sosyal ve kamusal birliktelik halleri sunmuştur.



Şekil 3.65 1865-Pullman’ın tanıtılan ilk modern yataklı vagonu (Railwest, b.t.)

Pullman’ın önceki yataklı vagonlara göre daha uzun, yüksek ve geniş olarak tasarladığı yataklı vagonlar, trenin ilerlediği hat, geçtiği tünel ve köprü genişlikleri ile yüksekliklerinin yeniden değerlendirilerek inşa edilmesini gerekli kılmış, demiryolu mimarlığında yeni bir hareket başlatmıştır. Bir vagonda sekiz bölüm, iki ayrı ucunda iki kompartıman ve geniş bir tuvalet planlanmıştır. Modern yataklı vagonlar, gün boyunca tavana katlanabilen mekânizmalı yatak tasarımı ile esnek bir mekân sunmuştur. Vagon içi tabanın altında yer alan sıcak hava fırınlarıyla ısıtılmış, tavan pencereleriyle havalandırılmış, mumlarla aydınlatılmıştır. Vagon konforlu yataklar yanısıra ceviz ahşap mobilyalar, aynalar, fransız döşemeler, cilalı armatürler ve halı ile dekore edilmiştir. Tüm bu gelişmeler, vagonun bir ulaşım aracı olmasının yanında bir mekân olarak da değerlendirilmeye başladığının göstergesidir.

Pasifik Demiryollarının faaliyete başlaması ile birlikte, o güne kadar olan en uzun tren yolculuğu bu hat üzerinde gerçekleşmiştir. Konforlu bir yolculuk gerekliliği ile Pullman’ın 1867’de kurmuş olduğu The Pullman Palace Car şirketi ile anlaşılmış ve

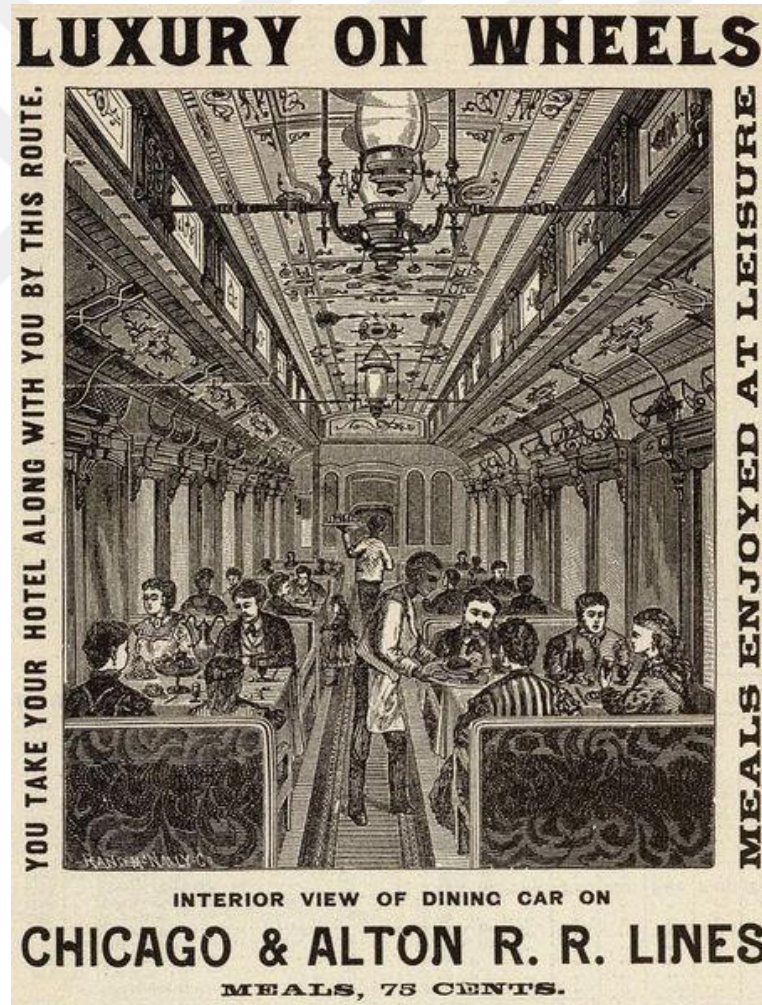
Pasifik Demiryolları'nda yataklı vagonlar kullanılmaya başlamıştır (Şekil 3.66) (Railwest, b.t.). Uzun yıllar boyunca geliştirilerek kullanılmaya devam eden yataklı vagonlar modern dönem ulaşım aracı/mekânı olarak Pasifik Demiryolları yolculuğunu farklı deneyim biçimleriyle çeşitlendirmiştir.



Şekil 3.66 Pasifik Demiryolları – Pullman vagonu (Railwest, b.t.)

Daha önceki bölümlerde bedenin bir vasıta içerisinde yer değiştirmesi olarak tanımlanan 'edilgen hareket', kişinin içinde bulunduğu vasıtayı tam anlamıyla bir mekân olarak algılamaya başlaması ile farklı bir boyuta ulaşmıştır. Bir araç-mekân olarak vagonlar içerisinde var olan olanaklarla yeni fiziksel/tinsel hareket biçimleri oluşmaya başlamış, modern dönem insanı farklı birliktelik halleri ile karşılaşmıştır. Vagonlar kentlilerin bir arada uzun süre vakit geçirdikleri kamusal bir mekâna dönüşmüş, daha önceki bölümlerde de değinilen yanyana, karşı karşıya, arka arkaya oturarak seyahat etme deneyimine ek olarak vagonların adeta bir yatakhaneye dönüşmesi ile kentlilerin toplu halde uyudukları bir mekân haline gelmiştir.

Pasifik Demiryolları gibi uzun mesafeler aşmaya başlayan ilk buharlı trenler, teknik ihtiyaçlarından dolayı istasyonlar dışında da sık aralıklarla su tanklarının olduğu noktalarda mola vermek zorunda kalmışlardır. Öte yandan yapılan duraklama, yolcuların yemek molası vermesine de olanak sağlamıştır. Bu sebeple duraklama noktalarında yemek yeme ticari alanları da açılmıştır. Demiryolu teknolojisi geliştikçe, su duraklarına olan ihtiyaç azalsa da yemek molası verme zorunluluğu, yolculuk süresinin kısalmasına engel olmuştur. Bu sorunun önüne geçebilmek için Pullman 1868’de Chicago&Alton Demiryolu için ürettiği yatak birimleri ile birlikte yemek yeme salonuna da sahip olan ilk vagon “The Delmonico”yu tanıtmıştır (Şekil 3.67 ve Şekil 3.68).



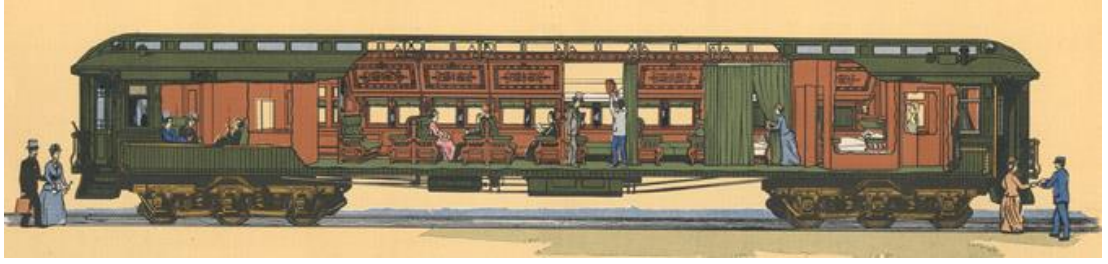
Şekil 3.67 İlk yemek vagonunun tanıtımı – 1868 (Wikiwand, b.t.)



Şekil 3.68 Central Pasifik Demiryolu notu-1870 (Wikipedia, b.t.)

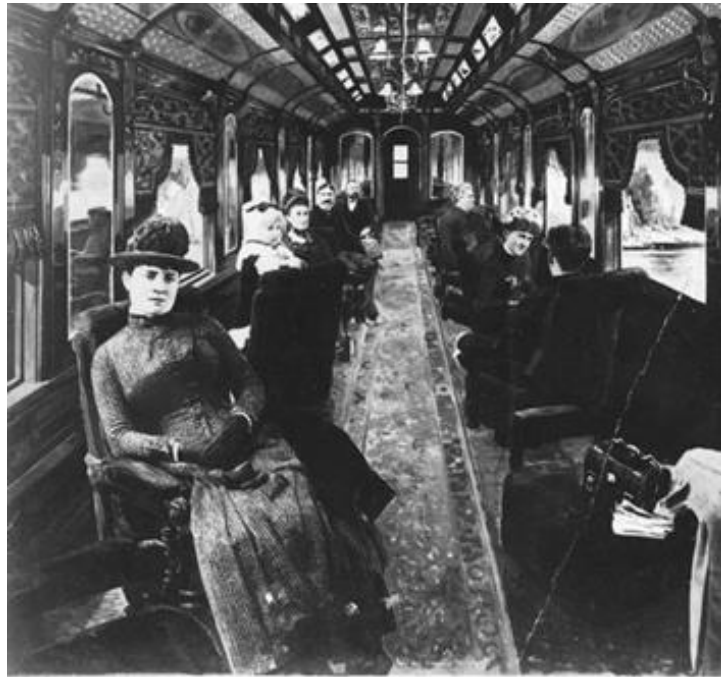
Yemek vagonu ilk olarak 1876 yılında Chicago'dan hareket etmiştir. 1881 yılında Baltimore & Ohio Demiryolunda, 1887 yılında Northern Pasifik ve 1890 yılında Union Pasifik hatlarında çalışarak Pasifik Demiryollarına dahil olmuştur (Kelly, 2001). Çoğunlukla gösterişli mobilyalarla dekore edilmiş, yüksek kalitede yemek ve servis hizmetleri verilmeye çalışılmıştır. Bu özellikleriyle yemek vagonu, lüks ve pahalı bir ulaşım aracı olarak belirli bir kesimin kullanımına olanak vermiş, modern dönemde sınırları keskinleşen sınıf ayrımlarını demiryolu mekânsallığı üzerinden görünür kılmıştır denilebilmektedir. Öte yandan modern dönem insanı, vagon penceresinde sürekli değişen görüntüler/manzaralar eşliğinde yemek yeme deneyimi ile tanışmıştır.

1887 yılında antre vagonların icadıyla, vagonlar arası geçiş mümkün olmuştur (Şekil 3.69). Vagonlar arası geçiş imkanı sayesinde yatma birimlerinin olduğu vagonlar ile misafir odası vagonları, sigara içme vagonları, yemek yeme vagonları birbiri ile bağlantılı olacak şekilde ayrılmıştır. Yolcular için vagon algısı artık tümüyle değişmiştir.



Şekil 3.69 1887- Antre vagonun icadı (Railwest, b.t.)

Önceleri ulaşımı odağına alarak, uyuma zorunlu ihtiyacını karşılamaya yönelik tasarlanan vagonlar artık bir sosyal mekân önceliği ile birimlere ayrılarak tasarlanmaya başlamıştır. Bu durum modern dönemde artan kamusal ve sosyal hareketliliğin bir gerekliliği olarak ortaya çıkmıştır denilebilmektedir. Buna ek olarak ilerleyen teknoloji ile geliştirilen ısıtma, soğutma ve havalandırma sistemleri ile lüks iç mekân tasarımları, kullanıcıların konforlu bir yolculuk geçirmelerini sağlamıştır. Öyle ki önceleri olumsuz koşullardan dolayı eski ve yıpranmış kıyafetleri ile vagona binen yolcular, artık kamusal bir sahnede yer aldıkları düşüncesiyle, en şık ve gösterişli kıyafetlerini giyerek yolculuk yapmaya başlamışlardır (Şekil 3.70).



Şekil 3.70 Misafir odası vagonu (Oldphotoarchive, b.t.)



Şekil 3.71 1907- Çelik gövde vagon icadı (Railwest, b.t.)

1907 yılına gelindiğinde, yolcu vagonlarının gövdesi endüstriyel gelişmeler sonucunda yeni yapım malzemesi olarak kullanımı artan çelik ile üretilmeye başlanmıştır. Böylelikle daha sağlam vagonlarda daha güvenli yolculuk mümkün olabilmektedir. Bu gelişme özellikle savaş dönemlerinde asker ve teçizat taşıyan vagonlar için önemli bir ilerleme olarak değerlendirilmektedir (Şekil 3.71).

Tüm bu gelişmelerle, 19. yüzyıl sonlarına gelindiğinde artık modern kent insanı, gelişen demiryolu teknolojisi ile kıtaboyu kentler aşarken, vagon içerisinde zorunlu ihtiyaçlarını karşılayabilmiş, sosyal ve kamusal yaşantısını devam ettirebilmiştir. Bu varoluş biçimiyle Pasifik Demiryolları vagonları, edilgen hareket deneyimi içinde fiziksel ve tinsel hareket tiplerini çeşitlendirmiş, daha önceki bölümlerde değinildiği üzere modern dönemde artan kentsel ve kamusal hareketliliğe önemli bir örnek oluşturmuştur. Bu yönüyle demiryolu mekânsallığının önemli bir aşaması olarak değerlendirilmektedir.

3.3.4 En Uzun Demiryolu Hattı – Trans-Sibirya Demiryolu

Avrupa ve Amerikada hızla gelişen demiryollarını takiben Çarlık Rusyası'nda ilk demiryolu 1837 yılında Petersburg ile 25 km mesafede olan Çar'ın sarayı arasında yapılmıştır. Aristokratların eğlence mekânına gitmeleri için kullanılan bir hat olduğundan dolayı “meyhane-meşk treni” olarak adlandırılmıştır. Bu hattın yapımından sonra ülkede demiryolları çok fazla gelişmemiş, 10 yılda ancak 381 km'lik bir hatta ulaşabilmiştir (Yücel ve Taşar, 2016). Pek çok örnekten farklı olarak Rusya'da ilk demiryolu hattı, ticareti değil sosyal hayatı inceleyerek inşa edilmiştir. Bu durum demiryolu mekânsallığı üzerinden modern dönem Rusyasında sosyal hayatın önemine işaret etmektedir.

Rusya tarihinde demiryolları açısından en büyük gelişme 1870'lerde planlanan ancak inşaatına 1891 yılında başlanan, Rusya'nın batı bölgesi ile Sibirya bölgesini birbirine bağlayan Tran-Sibirya Demiryolu hattıdır. Aynı anda Moskovadan, Orta-Sibirya'dan (Çelyabinsk) ve Vladivostok'tan inşaatına başlanan hat bugünkü haline 1916 yılında ulaşmıştır. Böylelikle önceleri aylarca yolculuk süresi olan Moskova-Vladivostok arasında, toplamda 160 saatte aşılacak ve yedi farklı zaman diliminden geçilen, dünyanın en uzun ve en pahalı demiryolu hattı oluşmuştur (Şekil 3.72).



Şekil 3.72 Fransız Okulu tarafından Trans-Sibirya Demiryolu Hattı çizimi (Fineartamerica, 2015)

Trans-Sibirya hattı doğal kaynaklar bakımından zengin Sibirya bölgesini Rusya'nın iç ve batı bölgelerine bağlayarak ticaret ağını güçlendirmeyi amaçlamıştır. Bu sayede, Sibirya bölgesinde yer alan kömür, kereste vb. doğal kaynakların Rusya'nın diğer bölgelerine taşınabilmesi sağlanmış ve Çin ile yapılan anlaşma neticesinde Çin topraklarına olan erişimden dolayı dünya ticaretine açılmak mümkün olmuştur. Trans-Sibirya Demiryolu'nun amaçlarından bir diğeri ise iktidarın tüm topraklar üzerinde hakimiyet kurarak güçlendirilmesi olmuştur. Öte yandan böylesine güçlü bir ulaşım hattının varlığı, 2. Dünya Savaşı sırasında asker ve techizatlarını savaş meydanına ulaştırılmasında büyük bir kolaylık oluşturarak Rusya'nın askeri üstünlük elde etmesini sağlamıştır. Trans-Sibirya hattının bir diğer amacının Hristiyanlığın Asya'ya yayılmasını sağlamak olduğu belirtilmektedir (Encyclopedia of W.H., 2008). Bu yönüyle, daha önce de değinildiği gibi

demiryolunun sağlamış olduğu hareketlilik ile ortaya çıkan kültürel geçişliliğin, Trans-Sibirya özelinde dini bir amaca yönelik olarak da kullanılabildiği örneklenmektedir. Tüm bu açılarıyla hattın inşası ülkeyi birçok yönden etkilemiş ve dönüştürmüştür.

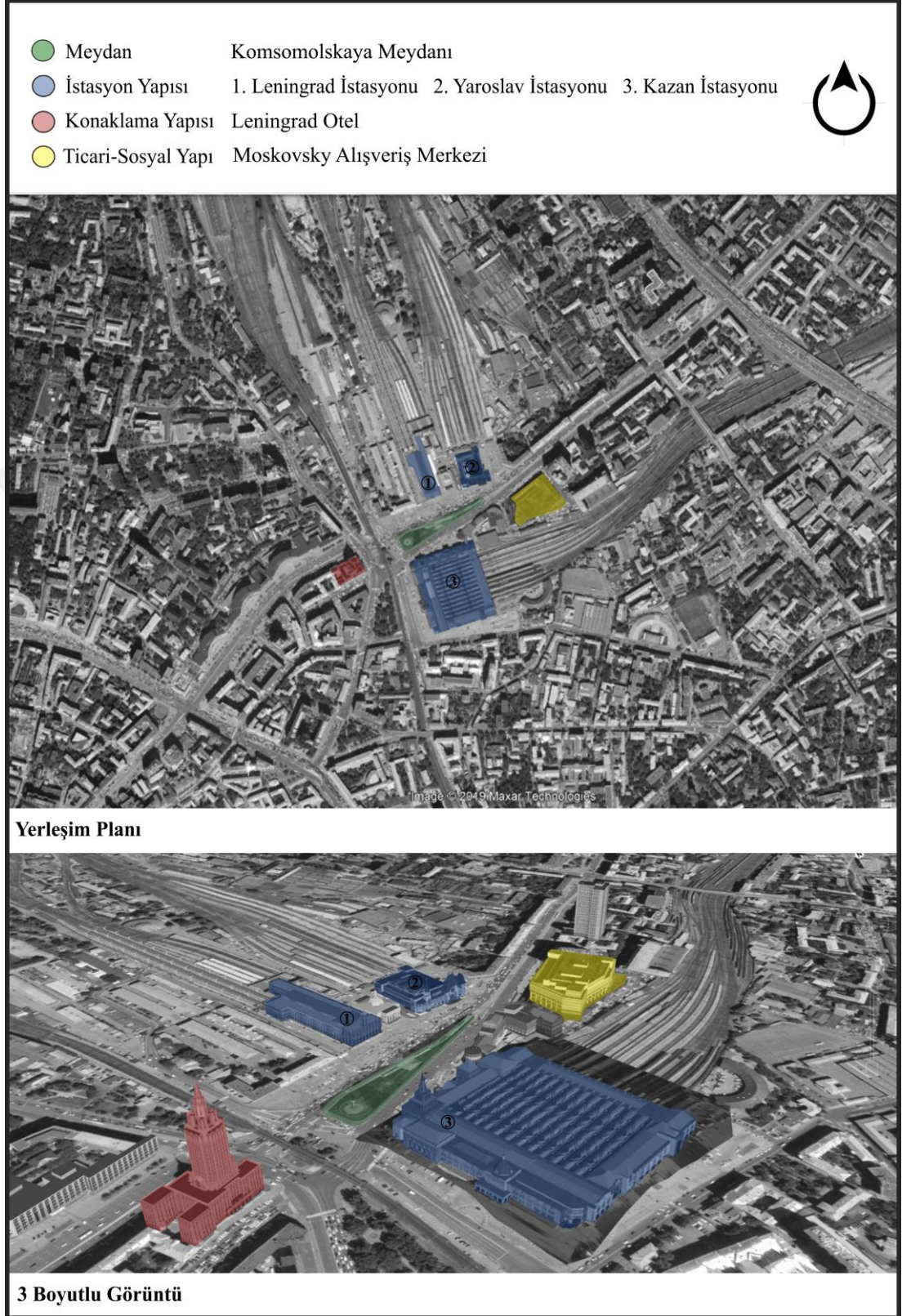
Trans-Sibirya hattı planlanırken, iklim koşulları ve mülk sahipleri ile yaşanması muhtemel sorunlar sebebiyle büyük kentler yerine, yer altı kaynakların bakımından zengin kırsal bölgelerden geçilmesi hedeflenmiştir. Böylelikle daha önce de açıklandığı gibi, demiryolu çevreleri birbirine bağlarken üzerinden geçtiği çevrelerin de gelişmesine sebep olmuş, Trans-Sibirya'nın üzerinden geçtiği küçük kasabalar daha sonra büyük sanayi merkezlerine dönüşmüştür (Demir, 2013).

Hattın inşaatının yabancılara verilmesinin bölgede kolonileşmeye yol açacağı ve kapitalistlerin Sibirya ve Uzak Doğu Rusya üzerinde etkinliklerini arttırabileceği endişesiyle Rus Hükümeti tüm hattı ulusal kaynaklarla inşa etmiştir (Slepven, 1996). Ancak bu durum, dönem içerisinde Rusya'yı dünyanın en borçlu ülkesi yapmıştır. Öyle ki hattın inşası için yüklü yatırım yapılması, 1. Dünya Savaşı sırasında Rus ordusunun ekonomik olarak yetersiz ve silahsız kalmasına sebep olmuştur. Bu sebeplerle sayısız halk isyanı yaşanmış ve bu isyanlar devrimin ön koşullarını oluşturarak Sovyetler Birliği'nin kurulmasına neden olmuştur. Geline bu tabloda, demiryolu yapım maliyetlerinin yüksek olması yanı sıra daha önceki bölümlerde de açıklandığı gibi, modernleşme ve endüstrileşmenin bir sonucu olarak kentlilerin büyük kitleler halinde toplanıp haklarını arama alışkanlığı geliştirmesi de önemli bir etkidir.

Yüzölçümü büyük olan topraklarda, Endüstri Dönemi öncesi ulaşımında yaşanan zorluklar sebebiyle sadece ticari faaliyetlerde değil, devlet yönetiminde de sıkıntılar yaşanmıştır. Özellikle Rusya topraklarında tekerli taşımacılığa uygun olan yolların eksikliği ve iklimin soğuk olması nedeniyle donan nehir ve göller, ulaşımı ve hakimiyeti zorlaştırmış bu sebeple alternatif ulaşım kanalları gerekliliği ön plana çıkmıştır (Bradudel, 1984). Bu anlamda amaçlandığı gibi demiryolu ağları bir yandan çevreleri birbirine bağlayarak ticari faaliyetlerin gelişmesine olanak sağlamış ve böylelikle devlet ekonomisini güçlendirmiş, bir yandan da yöneticiler ile halkı

birbirine bağlayarak sosyal erişimin gelişmesine olanak sağlamış ve böylelikle devletin hakimiyetini güçlendirmiştir. Hattın ana güzergahı Moskova-Vladivostok olmakla birlikte pek çok noktada Rusya Demiryolları ile birleşerek küçük büyük yüzlerce kenti Avrupa ve Asya Rusyasına bağlamaktadır. Böylelikle Rus İmparatorluğu ardından Sovyetler Birliği ve Rusya, hakim olduğu tüm coğrafyada ekonomik ve politik kontrolünü sağlayabilmiştir.

Demiryolu hattının açılması ile birlikte Rusya ve Sibiry arasında kurulan kesintisiz bağ ve yakınlık, Sibiry'ya olan ilgiyi arttırmış ve gün geçtikçe Sibiry'nın nüfusu artmaya başlamıştır. Bölgenin toplumsal ve ekonomik gücünü arttırmak amacıyla devlet tarafından da Sibiry Bölgesinde bir kolonileştirme amacı güdülmüş, hükümet tarafından göç edenlere bedava toprak dağıtılmış ve vergi kolaylıkları sağlanmıştır. Bunun sonucunda batı bölgelerden Sibiry'ya göç ettirilen yaklaşık beş milyon köylünün, dört milyonu kalıcı olarak yerleşmiştir. (Dronin ve Bellinger, 2005). Bu yönüyle Trans-Sibiry Demiryolu, toplu bir kentsel hareketin aracı olarak, demiryolunun gelişimi ile modern dönemde çeşitlenerek artan hareketliliğe farklı bir örnek oluşturmaktadır.

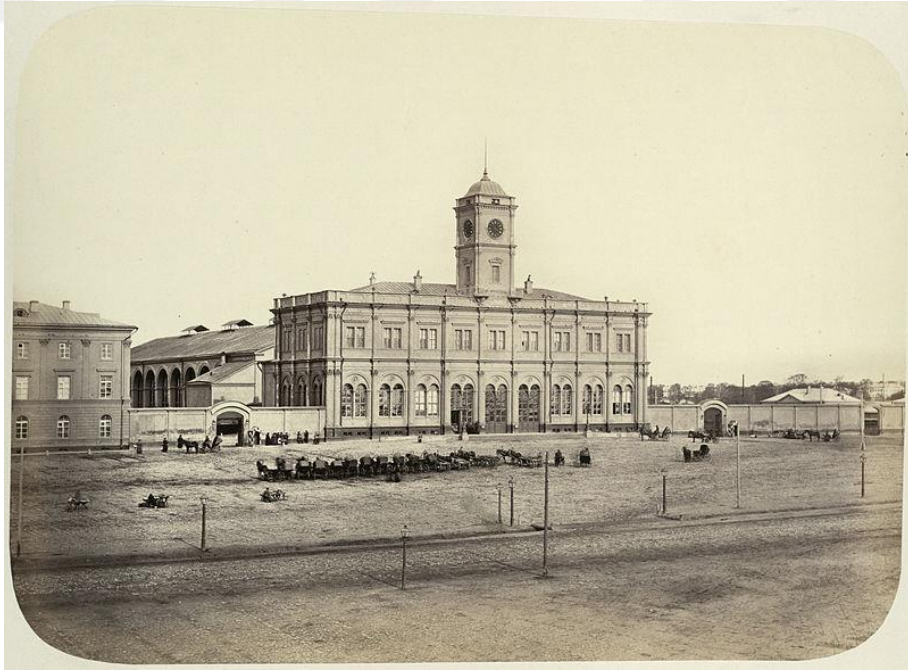


Şekil 3.73 Trans-Sibirya Demiryolu Hattı örneklem alanı (Googleearth, 2019)

Örnekleme alanı hattın Moskova Ayağı olarak seçilmiş olup, Moskovskaya Meydanında yer alan Leningrad, Yaroslav ve Kazan İstasyonları ile çevresinde konumlanan Leningrad Oteli ve Moskovsky Alışveriş Merkezi incelenmiştir (Şekil 3.73).

3.3.4.1 Komsomolskaya Meydanı İstasyonları

Endüstrileşmeyle birlikte kırsaldan kente doğru olan yoğun göç hareketi 18. yüzyıl sonlarından itibaren hızla endüstrileşen Moskova'daki popülasyonu ciddi boyutta arttırmıştır. Bu endüstriyel gelişim ve nüfus yoğunluğundaki artış Moskova'da bir demiryolu ağı kurgulanmasını gerekli kılmış, diğer şehirlerle iletişim ve ulaşımı kolaylaştırmak, merkezden biraz uzakta oluşan banliyölerin büyümesini mümkün kılarak Moskova'nın doğasını değiştirmek amacıyla hızla demiryolu ağları inşa edilmeye başlamıştır (Berton, 1990). Rusya'da inşa edilen ilk majör demiryolu hattı Moskova- St. Petersburg arasında hizmet vermektedir. Hattın Moskova ayağında 1849 yılında Leningrad İstasyonu kurulmuştur (Şekil 3.74).



Şekil 3.74 Leningrad İstasyonu - 1849 (Wikipedia, b.t.)

İstasyonun inşa edileceği alan için, lokomotiflerden “çılgınca bir ses çıkması” sebebiyle ve kazan dairelerinden yangın çıkacağı korkusuyla yerleşim alanlarından uzakta, Komsomolskaya Bölgesi’nde boş bir arazi seçilmiştir (Vaskin ve Nazerenko, 2007). Daha önceki bölümlerde açıklandığı gibi şehir merkezinden uzakta kurulan istasyon yapılarının merkeze bağlanması üzere biçimlenen istasyon caddeleri açılmıştır. Komsomolskaya Bölgesi’nin de kent merkezi ile bağlantısı sonradan açılan Kalanchevskaya Caddesi ile sağlanmıştır. Daha sonraları aynı bölgeye Trans-Sibirya hattının başlangıç noktası olan Yaroslav İstasyonu ve Kazan İstasyonlarının da kurulmasıyla Komsomolskaya Meydanı, “Üç İstasyon Meydanı” adıyla anılarak doğrudan demiryolu mekânsallığının bir parçası haline gelmiştir. Bu açıdan Komsomolskaya Meydanı üzerindeki istasyon yapılarını ve sürecini incelemek, tamamen boş bir kentsel bölgenin demiryolu etkisinde nasıl biçimlendiğini anlamak açısından faydalı olacaktır.

Leningrad İstasyon yapısı Kremlin Sarayı’nın mimarı Konstantin Andrevich Ton tarafından, keskin hatları ve simetrik kompozisyonu ile Neo-Klasik tarzda tasarlanmıştır (Şekil 3.75). Pek çok istasyon yapısı örneğinde olduğu gibi Leningrad İstasyonu’nun ön cephe orta aksında iki katlı saat kulesi yer almaktadır.



Şekil 3.75 1849 Leningrad İstasyonu cephesi (Wikimedia, 2010)

İstasyonun birinci katında yüksek tavanlı lobi, yolcu salonları ve kraliyet aileleri için özel bekleme odaları; ikinci katında ise istasyon çalışanları için idari ve teknik odalar planlanmıştır. Gittikçe artan kullanım yoğunluğu sebebiyle 1934 yılında istasyon içerisinde yer alan bilet gişeleri genişletilmiş, bilgi masası, postane, telgraf ofisi, tasarruf bankası ve transit yolcular için bir salon eklenmiştir. Kraliyet odaları içerisinde anne ve bebek odası yapılmıştır. 1948-1950 yıllarında, iç mekânlar yenilenmiştir. 1970 yılının ikinci yarısında ise sadece binanın Komsomolskaya Meydanına bakan ön cephesi korunacak şekilde, sol tarafına otel, sağlık odası, transit yolcular için salon vb. diğer hizmetleri barındıran üç katlı bir yapı inşa edilmiştir. 1975 yılına gelindiğinde ise, bilet ofisleri genişletilmiş, varış platformuna bir ana salon inşa edilmiş ve yolcuların rahat erişimi için kentte gelişen metro istasyonlarına yer altı geçitleri ile bağlantı sağlanmıştır (Rzd, b.t.). Leningrad İstasyonu için sürekli bir yenileme ve genişletilme çalışmaları yapılması, demiryolunun her geçen gün daha sık kullanıldığının ve bölgedeki nüfusun hızla arttığının bir göstergesidir. Bu hızlı artıştaki en büyük sebeplerden birinin bölgede açılan diğer tren istasyonları ile ivmelenen kentsel hareketlilik olduğu düşünülmektedir.

Moskova-Vladivostok arası Trans-Sibirya demiryolu hattının başlangıç noktası olarak ise Leningrad İstasyonu'nun yanına 1862 yılında Yaroslav İstasyonu inşa edilmiştir (Şekil 3.76). Daha önceki bölümde bahsedildiği gibi Trans-Sibirya Demiryolu'nun tüm hatlarının hiçbir yabancı sermayeye yer vermeksizin inşa edilmesi amaçlanmış, bu amaçla istasyon yapıları da özel olarak diğer istasyonlardan ayrılmıştır. İnşa edildiği yıl, hat sadece Moskova-Sergiev Posad arasında hizmet vermiştir. Yaroslav İstasyonu Mimar R. I. Kuzmin tarafından Leningrad İstasyonu ile benzerlik gösterecek biçimde ancak daha büyük ölçekte Neo-Klasik tarzda tasarlanmıştır. Cephenin orta aksında saat kulesi yerine alınlık kullanılmıştır.



Şekil 3.76 Yaroslavl İstasyonu - 1862 (Rzd, b.t.)

1870 yılında hattın Yaroslavl'a ulaşması ile birlikte gittikçe artan kullanım yoğunluğu sebebiyle 1900 yılına kadar ek yolcu bekleme alanları ve idari ofisler eklenmiş, hattın Arkhangelsk'a kadar uzatılması ve diğer hatlarla bağlantılı hale gelmesi sonucunda da 1902 yılında Moskoca-Yaroslavl Demiryolu Şirketi yönetim kurulu mevcut istasyonun yeniden inşasının gerekli olduğuna karar vermiştir (Alptekin, 2010). Bu kapasite yetersizliğinin bir sebebinin de aynı bölgede 1864 yılında açılan Kazan İstasyonu'nun da bölgede transit geçişleri arttırması ile birlikte oluşturduğu kullanıcı yoğunlu olduğu düşünülmektedir.

1906-1907 yılında Mimar Fyodol Shekhtel tarafından yeni istasyon binası üç kat daha büyük olacak şekilde, Neo-Rus tarzında tasarlanmıştır (Şekil 3.77). Yapı betonarme sistemle inşa edilmiş, metal ve seramik gibi yeni yapı malzemeleri kullanılmıştır. Yapı dinamik ve heykelsi görünümüyle cephesinde bir hareket tanımlamaktadır. 1906 Yaroslavl İstasyonu, Orta Çağ Rus mimari karakteristiğinde tasarlanmış olması ve modern dönem yeni yapı sistemi ve malzemelerinin kullanıldığı bir yapı olması nedeniyle geleneksel mimari anlayışa sahip endüstri dönemi yapısı olarak değerlendirilmektedir.



Şekil 3.77 Yaroslav İstasyonu - 1906 (Wikipedia, b.t.)

Yeni yapının projelendirme aşamasında önceki yapının mekânsal organizasyonundaki prensiplere sadık kalınarak genişletmek ve yeni modern bir istasyon yapısı inşa etmek amaçlanmıştır. Yeni yapıda da sağ kanata servis ve ofis odaları yerleştirilmiş, solda bekleme salonları planlanmıştır. İkinci kat ise tamamen idari ofislere bırakılmıştır. İhtiyaç haline gelen, rezervasyon lobisi ve geniş bekleme odalarından ofis odalarına ve platformlara konforlu geçişler eklenmiştir. 1862 yılı yapısıyla benzer mekânsal organizasyonun cephede yansımaları görülmektedir. Ana giriş kulesinin solunda kalan küçük pencerelerin tekrarı, eski yapıya referans vermektedir. Böylelikle farklı dönemlerin her iki tarzının da cepheden okunduğu söylenebilmektedir. 1910 yılına gelindiğinde yeni platformlar eklenmiş, 1965-1966 yıllarında ise platformun kenarına cam duvarlı bir bina inşa edilmiştir. 1995 yılında artan yolcu kapasitesi sebebiyle yolcular için bekleme alanlarını genişletmek ve servis alanlarını arttırmak amacıyla yenileme gerçekleştirilmiştir.

Yaroslav İstasyon binasındaki bu değişimler, her geçen gün ulaşıma duyulan ihtiyacın ve dolayısıyla yolcu sayısının artması sonucunda mekânsal büyümenin gerekliliği sebebiyle gerçekleştirilmiştir. Bu değişimler, endüstri dönemi ile artan kentsel hareketliliğin demiryolu mekânsallığı üzerinden bir sonucu olarak değerlendirilebilmektedir.

1862 yılında açılan Moskova-Ryazan arası demiryolu hattı için ayrı bir istasyon gerekliliğiyle Komsomolskoya Meydanı'nın güneyine Kazan İstasyonu inşa edilmiştir. Önce ekonomik yetersizlikler sebebiyle geçici olarak ahşap küçük bir yapı yapılmış, 1864 yılında ise Mimar M.U. Levestam tarafından Neo-Klasik tarzda tek katlı beton bina tasarlanarak inşa edilmiştir. Diğer istasyon yapılarında olduğu gibi simetrik kompozisyonda ve ön cephenin orta aksında saat kulesi olacak şekilde tasarlanmıştır (Şekil 3.78).



Şekil 3.78 Kazan İstasyonu - 1864 (Touristgems, b.t.)

Moskova-Ryazan arası demiryolu hattının Rusya'nın doğusundaki diğer şehirlere ulaşması ile birlikte mevcut istasyon yapısı yetersiz kalmış ve yenisinin inşa edilmesine karar verilmiştir. Leningrad ve Yaroslav İstasyonları'nın varlığı sebebiyle kentin ulaşım merkezi haline gelmiş Komsomolskoya Meydanı'nda yapılacak yeni bir istasyon yapısının nitelikli olması gerektiği düşünüldüğü için 1911 yılında yarışma açılmasına karar verilmiş, yarışma sonucunda Mimar Alexey Schusev'in projesi seçilmiştir. Yapının inşası için döneminin ünlü mimar, mühendis, sanatçılarıyla çalışılmış ve yeni yapım teknikleri ile yapı malzemeleri kullanılarak anıtsal modern bir yapı tasarlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı nedeniyle istasyonun inşaatı yavaş ilerleyebilmiş 1926'da ilk etabının, 1940'ta ise ikinci etabının inşaatı tamamlanmıştır (Şekil 3.79).



Şekil 3.79 Kazan İstasyonu – 1940 (Uic, b.t.)

Yeni Kazan İstasyonu'nun Komsomolskaya Meydanı'na bakan 200 metreden fazla uzunlukta cephesi ve cephenin orta aksında saat kulesi bulunmaktadır. Mekânsal organizasyonu asimetrik biçimde tasarlanmış, farklı form, yükseklik ve ritimde odalar planlanmıştır. Bunlarla birlikte her odanın ayrı çatılarının bulunduğu, farklı malzemelerle karmaşık bir kompozisyonun oluşturulduğu eklektik bir yapı

oluşturulmuştur. Yolcuların altından giriş yaptığı anıtsal kule, Kazan kentindeki ünlü Suumbeki Kulesinden esinlenilmiştir. Proje sürecinde çalışan mimarlar Rusya'nın doğu bölgesinde incelemelerde bulunarak, bölgenin geleneksel mimari anlayışını yapıya yansıtmak üzere, cephede kırmızı tuğla duvarlar içerisinde oymalı taş dekorasyon kullanılmıştır. Bu tasarım aynı zamanda 17. yüzyıl Moskova geleneksel mimarisini yansıtmaktadır. İ dekorasyonda ise 18. Yüzyıl barok mimarisinin izleri görölmektedir. Özellikle duvar resimleri baskın bir karakter göstermektedir.

20. yüzyılın ikinci yarısında Kazansky İstasyonu sürekli modernize edilerek geliştirilmiştir. 1970 yılında kapasitesi arttırılmış, 1990 yılında yeni bekleme odaları, metro istasyonlarına geçit, Komsomolskaya Meydanı'nda yer alan üç tren istasyonunu da birbirine bağlayan bir yeraltı tüneli inşa edilmiştir. Platformların üzerine dönemin yapı teknolojisi kullanılarak geniş açıklıklı bir çatı kurulmuştur. 1997 yılında ise Moskova'nın 850. yıldönümü için bölgede Kazan İstasyonu'nun mimari tarzını koruyan yeni yapılar inşa edilmiştir. Günümüzde ise Kazan İstasyonu modern bir kompleks olarak, sosyal ve ticari tesisleriyle önemli bir mimari eser olarak değerlendirilmektedir.



Şekil 3.80 Komsomolskaya Meydanı ve çevresi gelişim aşamaları (Retromap, b.t.)

İstasyon yapılarının inşa edilmesi amacıyla boş bir arazi olduğu için seçilen Komsomolskaya Bölgesi'nin, 1849 yılında açılan Leningrad İstasyonu, 1862 yılında açılan Yaroslavl İstasyonu ve 1940 yılında açılan Kazan İstasyonu öncesi ve sonrası kent haritaları incelendiğinde, bölgenin her bir istasyonun faaliyete geçmesi ile birlikte istasyon çevrelerinden başlayarak gelişim gösterdiği görülmektedir (Şekil 3.80). Bu yönüyle, sadece demiryolu etkisiyle gelişen ve “Üç İstasyon Meydanı” olarak da adlandırılan Komsomolskaya Meydanı, Moskova'nın ulaşım ana merkezi olarak değerlendirilmektedir. Daha önceki bölümlerde de değinildiği üzere demiryolunun ulaştığı çevrelerde istasyonun kurulmasıyla birlikte, yolcuların konaklama ihtiyacını karşılamak üzere demiryolu otelleri ve bu mekânları beslemek üzere ticari ve sosyal mekânlar inşa edilerek bölgenin gelişmesi sağlanmıştır.

3.3.4.2 Leningrad Oteli

Komsomolskaya Meydanı, üç farklı demiryolu hattına bağlı üç farklı istasyonun kurulmasıyla birlikte çoğunlukla gelip-geçinen bir kentsel bölge olarak ele alınabilmektedir. Bölgede tren yolculuğu yapacak yolcuların konaklama ihtiyacını karşılamak üzere pek çok otel yapısı inşa edilmiştir. Üç istasyon yapısının faaliyete geçmesi sonucunda artan yolcu sayısı ile birlikte artan konaklama ihtiyacını karşılamak üzere, 1954 yılında 136 metre yüksekliğinde 21 katlı ve 273 odalı Leningrad Oteli inşa edilmiştir (Wikipedia, b.t.) (Şekil 3.81 ve Şekil 3.82).





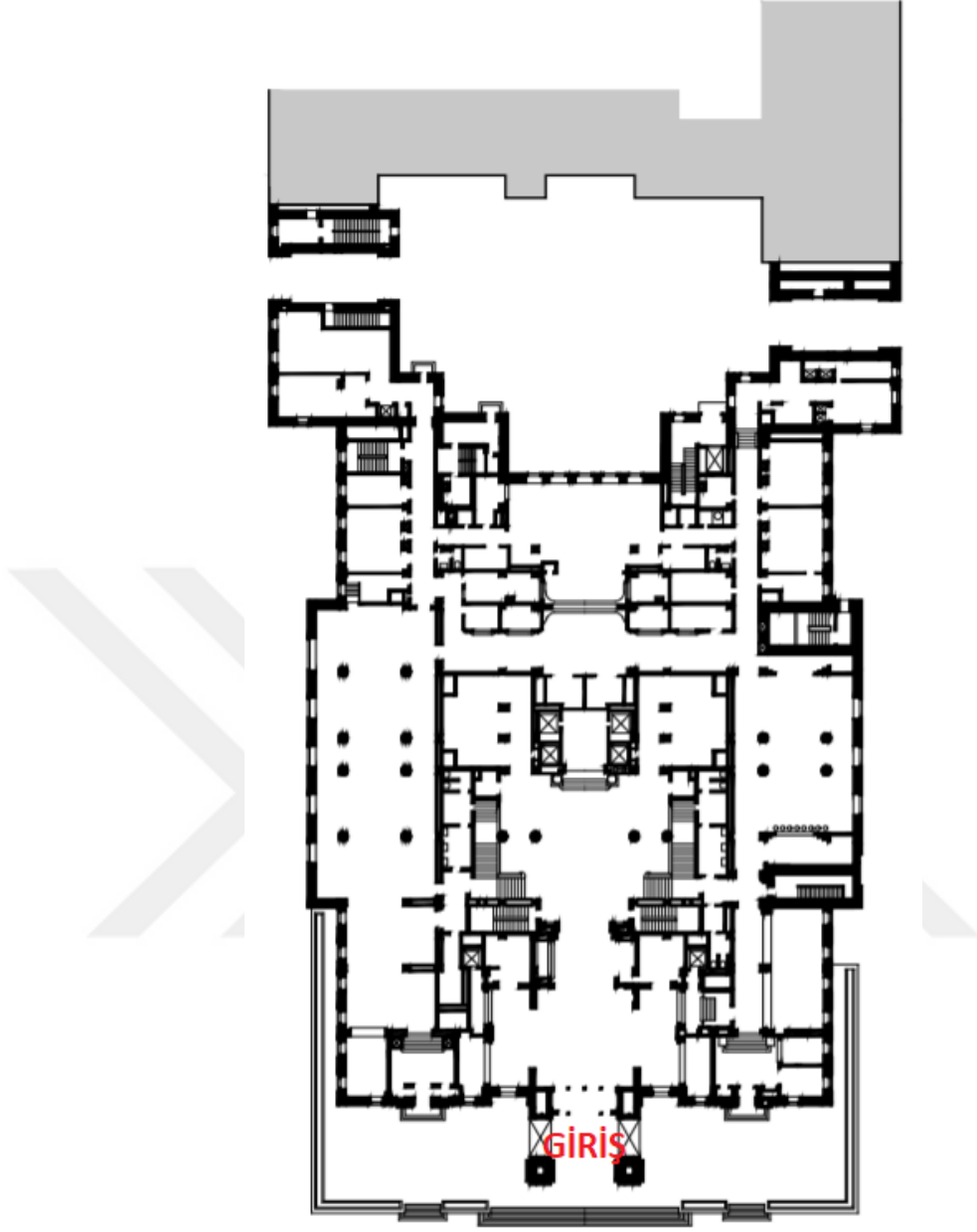
Şekil 3.81 Leningrad Otelı cephe çizimi (Bınhars, b.t.)



Şekil 3.82 Leningrad Otelinden çekilmiş bir fotoğraf. Solda Leningrad ve Yaroslav İstasyonları, sağda Kazan İstasyonu görülmektedir (Wikimedia, b.t.)

Stalin rejiminin son dönemlerinde kentsel gelişimin bir parçası olarak inşa edilmeleri planlanan ve “yedi kızkardeşler” olarak adlandırılan yedi adet gökdeleninden biri Komsomolskaya Meydanı’na inşa edilen Leningrad Oteli’dir. Yapı 2. Dünya Savaşı sonrası Rusya’nın gücünü temsil etmek üzere tasarlanmıştır. Rus Neo-Klasik tarzı ve 1920’ler Amerikan gökdelenleri tarzının harmanlandığı Stalin Dönemi Mimarisi tarzında inşa edilen yapı Sovyet modernizmini yansıtmaktadır (Bonhams, b.t.). Endüstri döneminde gelişen yapım teknolojilerinin ve modern mimari anlayışta yapı tarzının birlikteliğiyle, bir demiryolu oteli olarak modern mimari anlayışı temsil etmektedir. Bu temsiliyeti ve ikonik ifadesi ile yapı, Kalanchevskaya Caddesi’nin girişini tanımlayan bir kentsel röper noktası haline gelmiştir (Cano, 2015).

Yapının mekânsal organizasyonu incelendiğinde, 2-17 katları arasında yer alan otel odaları dışında, zemin katta yer alan posta ve telgraf birimi, yatırım bankası, okuma odası, restoran, kantinler ve asma katta yer alan lobi ve kuaför salonları gibi sosyal ve ticari mekânlar planlandığı görülmektedir (Cano, 2015) (Şekil 3.83).



Şekil 3.83 Leningrad Oteli zemin kat planı (Binhars, b.t.)

Daha önce de örneklendiği gibi, istasyon çevresinde yer alan konaklama yapılarında demiryolu mekânsallığını beslemek üzere sosyal ve ticari alanların planlanması modern dönemde artan sosyal ve kamusal hareketliliğin bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir.

3.3.4.3. Moskovsky Alışveriş Merkezi

Daha önceki bölümlerde açıklandığı ve örneklendiği gibi, demiryolunun ulaşması ile birlikte bölgede artan kentsel ve kamusal hareketlilik sonucunda, demiryolu mekânsallığını beslemek üzere sosyal ve ticari mekânlar oluşmaya başlamıştır. Üç tren istasyonunun da faaliyete başlaması ile birlikte Komsomolskaya Meydanında artmaya başlayan küçük ölçekte sosyal ve ticari alanlara ek olarak 1983 yılında meydanın doğusunda Mimar A. G. Rochegova ve O.P. Gridasova tarafından tasarlanan 5 katlı Moskovsky Alışveriş Merkezi inşa edilmiştir (Şekil 3.84).



Şekil 3.84 Moskovsky Alışveriş Merkezi inşaatı – 1982 (Univermagmoskovskiy, b.t.)

Moskovsky Alışveriş Merkezi'nin meydanın gerisinde inşa edilmiş olması, tren istasyonlarının önündeki dairesel hacmi genişletmiş ve alışveriş merkezi önünde de kendine özel caddeler oluşturarak cephesini algılanabilir kılmıştır. Böylelikle demiryolu ile artan kentsel hareketliliğe olanak tanıyarak, kullanılabilirliğini arttırmıştır (Şekil 3.85 ve 3.86). Yapının biçim dili incelendiğinde ise, kemerli geleneksel motiflerle meydan çevresinde yer alan tarihi yapılara gönderme yapması yanı sıra kolonlarla yükseltilmiş katı, keskin hatları ve birbirini takip eden düşey elemanları ile modern dönem mimari temsil yapısı olarak değerlendirilebilmektedir.



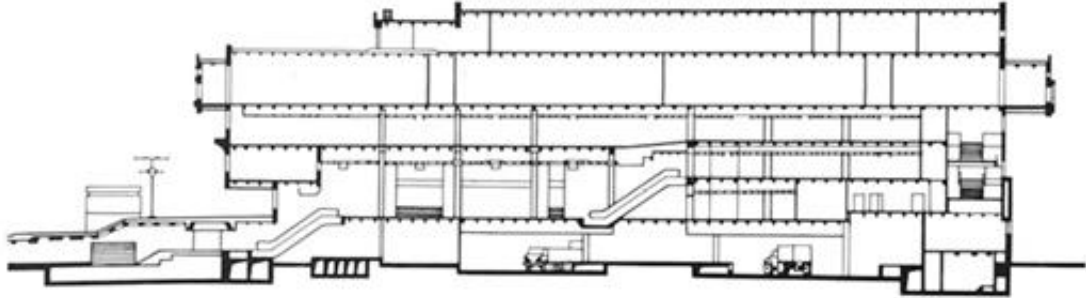
Şekil 3.85 Moskovsky Alışveriş Merkezi ile genişleyen meydan



Şekil 3.86 Moskovsky Alışveriş Merkezi girişi (Univermagmoskovskiy, b.t.)

Moskovsky Alışveriş Merkezi'nin mekânsal organizasyonuna bakıldığında, yapının ilk 3 katı, toplam 310 koltuk kapasiteli mağaza, kafe ve restoran gibi ticari alanlardan oluşmaktadır. Dördüncü katında ticaret odalarıyla ilişkili depo odaları,

teknik odalar, 16 yük asansörü ve 3 yolcu asansörü ile kargo odaları bulunmaktadır. Beşinci katta ise mağazaların idari birimleri, atölyeler, 500 kişilik yemek salonu ve 420 kişilik konferans salonu bulunmaktadır (Şekil 3.87).



Şekil 3.87 Moskovsky Alışveriş Merkezi mimari kesit (Univermagmoskovskiy, b.t.)

Üç farklı bölgeden yolcu taşıyan üç farklı istasyonun bölgede oluşturduğu hareketlilik ile meydana gelen kalabalık nüfusu karşılayabilmek üzere yoğun kapasiteli yapı planlandığı görülmektedir. Yapıda mağaza, cafe, yemek salonu, konferans salonu vb. farklı kullanım alanları ise modern dönemde kamusal canlılık ile birlikte kentsel deneyim çeşitliliğinin arttığının bir göstergesi olarak değerlendirilebilmektedir. Yapı günümüzde aynı amaçla kullanımını sürdürmektedir.

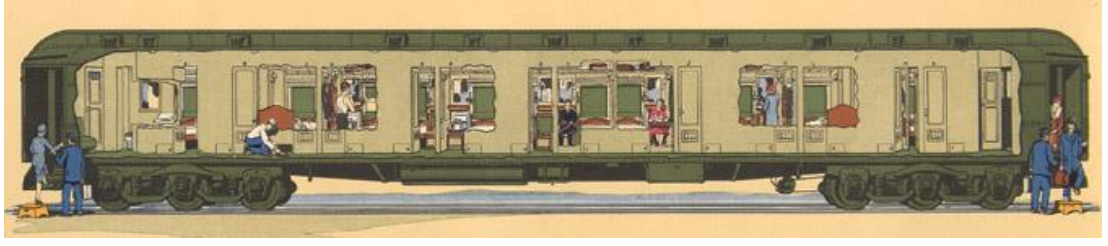
3.3.4.4 Yol Aracı Mekânsallığı – 20. Yüzyıl Başları

Demiryolu ile geçilen mesafeler arttıkça, ilk örnekleri George Mortimer Pullman tarafından Amerika’da üretilen ve konforun öncelendiği vagonlar geliştirilerek tüm dünyada kullanılmaya başlamıştır. Trans-Sibiry Demiryolu hattı ise dünyanın en uzun demiryolu yolculuğunu gerçekleştirdiğinden, vagon içindeki rahatlık ön plana çıkmaktadır. Bu sebeple, Trans-Sibiry hattını baştan sona geçecek tren vagonları, konforlu ve lüks bir tasarımla mekânlaştırılmaya çalışılmıştır. Günler süren Trans-Sibiry Demiryolu yolculuk sürecinin olumsuz şartlarda gerçekleşeceği endişesini önlemek için 1900 yılında düzenlenen Paris Dünya Fuarı’nda sergilenen lüks yolcu vagonlarından biri de Trans-Sibiry yolcu vagonları olmuştur. Bu vagonlar fuar katılımcıları ve gezginlerin dikkatini çekerek Trans-Sibiry Demiryolu kullanımını arttırmıştır ancak kullanımda olan yolcu vagonları sergilenen vagonların lüksünden

oldukça uzak kalmıştır. Demiryolu inşaatının hızlı tamamlanması emri ve inşaatta sadece ulusal kaynakların kullanılması ile yetersiz bütçe gereği, ray üretiminde hafif ve düşük kaliteli demir kullanılması, raylar üzerinde ağır yük taşınmasının dolayısıyla donanımlı vagonlar üretilmesinin önüne geçmiştir (Noble, 2018). Bu durum süreç içerisinde rayların değiştirilmesi gibi büyük bir demiryolu tadilatını gerekli kılmıştır.

Trans-Sibirya Demiryolu'nun birinci sınıf trenleri piyanonun olduğu müzik odası, kütüphane ve spor salonu gibi özelleşmiş sosyal vagonlara ve kaliteli yemeklerin çıkarıldığı lüks yemek yeme vagonlarına sahipken, üçüncü sınıf vagonlar genellikle köylü sınıfı tarafından kullanılan tamamen açık uyuma/oturma birimlerinden oluşmuştur. Yolcular vagona yükleriyle birlikte bindiklerinden büyük bir alan kaybıyla sıkışık ve konforsuz bir yolculuk gerçekleştirmişlerdir (Cavendish, 2004). Vagon sınıfları arasındaki bu denli konfor farkı, daha önce de açıklandığı gibi modern dönemde belirginleşen sınıf ayrılıklarının bir sonucudur. Öte yandan bu durum, önceleri lüks bir kullanım olan demiryolu ulaşımının 20. yüzyıla gelindiğinde neredeyse toplumun tümü için mümkün olduğunun bir göstergesi olarak da modern dönemde artan kentsel hareketliliği demiryolu mekânsallığı üzerinden örneklemektedir.

1927 yılında Pullman tarafından geliştirilen tek odalı vagonların tanıtımı yapılmıştır (Şekil 3.88). Bu vagonlar tek kişilik ondört farklı odadan oluşmaktadır. Her odada kendine özel tuvalet, ayna ve ışıklarıyla katlanır lavabo, yemek yemek veya yazı yazmak için açılır masa bulunmaktadır (Şekil 3.89). Odalar istenirse birleştirilerek suit olarak kullanılabilir. Böylelikle ulaşım aracı içerisinde kendi özel kullanım alanına sahip modern dönem insanı yolculuk esnasında gündelik yaşam pratiklerini yeni mekânsal deneyimlerle sürdürebilmiştir. Teknik imkanlarla geliştirilen modern yolcu vagonları modern dönemi temsil eden iç mekân tasarımlarıyla da bir araç-mekân olarak demiryolu mekânsallığının önemli bir parçası haline gelmiştir. Öte yandan tüm bu gelişmelerle modern dönem yolcu vagonları için “otel araç” benzetimleri daha gerçekçi bir hal almıştır.



Şekil 3.88 Tek odalı vagonun tanıtılması-1927 (Railwest, b.t.)



Şekil 3.89 Trans-Sibirya Demiryolu Hattı Golden Eagle Treni suit odası – 1954 (Mircorp, b.t.)

3.4 Bölüm Sonucu

Yol/ulaşım tarih boyunca farklı biçimlerde var olmuştur. Yerleşik hayata geçilmesi ile birlikte ise kentleşme ile doğrudan ilişki içine girerek çok katmanlı bir sistemin parçası haline gelmiştir. Modernite etkisinde, Endüstri Devrimi ve beraberinde teknolojik getirileri ile kent hayatına dahil olan ‘hareket’ ve ‘hız’ kavramları, ulaşımı tüm bileşenleriyle birlikte başlı başına bir endüstri haline getirmiştir. Endüstri Devrimi ile yaşanan teknolojik ve sosyal gelişimlerin doğrudan bir ürünü olarak demiryolu ise kentleri o güne kadar hiç karşılaşmadıkları türden bir yol, yol mekânları ve deneyimleri ile biçimlendirmeye başlamıştır.

Endüstri Devrimi ve modernleşme ile birlikte başlayan kırdan kente göç sonucunda kentler kontrolsüz bir şekilde büyümeye başlamıştır. Bu fiziksel büyümeye bağlı olarak kentlerde yaşayan insanların aşması gereken uzaklıkların artması ve içinde yaşanan, hareket edilen mekânı bütünsel bir düzen içerisinde kurgulama gerekliliği ile endüstriyel üretim sonucunda artan pazar ihtiyacı, yeni ulaşım ağlarına ihtiyaç duyulmasına sebep olmuştur. Bu ihtiyaç ise, döneminin teknolojisi gereği karasal ulaşımında demiryolu ağlarının kurulmasını sağlamış, demiryolları da kurgulanan yeni düzenin genişlemesine ve sürekliliğine olumlu yönde etki etmiştir. Bunun sonucunda Orta Çağ’da önem kazanan liman ve kanal kentleri, 19. yüzyıla gelindiğinde yerini demiryolu kentlerine bırakmıştır. Demiryolu ulaşımı, 20. yüzyılın ilk yıllarına kadar önemini korusa da, sonraları ilerleyen teknoloji sonucunda motorlu kara ulaşımı ve havayolu ulaşımı karşısında önem kaybedecektir.

Ticari amaçlarla kurgulanan demiryolu hatları, önceleri ticaret kentlerini liman kentlerine bağlayarak pazar alanını genişletmeyi amaçlamış, süreç içerisinde ülkeleri ve hatta kıtaları birbirine bağlayarak tüm dünyayı sararak etkisi altına almıştır. Bu süreçte hem var olan kentlerin kimliklerini büyük oranda değiştirmiş, hem de yanından ve içinden geçtiği bölgelerde yeni çevreler tanımlayarak bir kimlik kazandırmıştır.

Demiryolunun mümkün kılması ile birlikte modern dünyada başlayan bu yoğun kentsel hareketlilik ve modernite etkisinde çalışma, eğlence, alışveriş v.b gereksinimlere ulaşma ihtiyacı modern kent insanını da hareket etmeye itmiştir. Böylelikle bir bakıma modern dönemde göçebelik yeniden var olmuştur denilebilmektedir.

Önceleri ulaşılması imkansız görülen yerler demiryolu ile artık ulaşılabilir olmuş, böylelikle uzaklık/yakınlık algısı değişmiştir. Ancak ne var ki demiryolu modern insanı diğer ulaşamaz denilen yerlere ulaştırırken bir yandan da içinde yaşadığı kentle ilişkisinin kesilmesine sebep olmuştur. Yer ile ilişkisi kesilen modern insan, önceleri evi olarak hissettiği kentin sokaklarını artık ‘dışarı’ olarak tanımlamış, içinden geçip gittiği ve bir pencere arkasından izlediği kente karşı aidiyet geliştirme problemleri yaşamış, aktörü olduğu kentin izleyicisi konumuna gelmiş, yalnızlaşarak kendi içine dönmüştür.

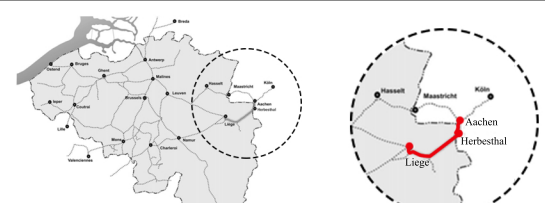
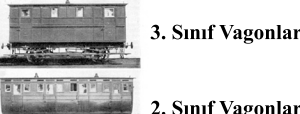
Demiryolu, hem varlığı hem de varoluş biçimleriyle etken/edilgen ve fiziksel/tinsel hareket kavramlarına yeni bir boyut kazandırmıştır. Demiryolunun modern kentle tanıştırdığı demiryolu mekânları etkisinde kentli tüm bu hareket tiplerini farklı hallerde ve farklı birliktelik şekilleriyle deneyimlemeye başlamıştır.

Demiryolu mekânları, ulaşımın gerçekleştiği hat ile hattın başlangıç ve bitiş noktaları ve bu noktalar çevresinde tanımlanan yeni mekânları kapsamaktadır. Demiryolu ulaşım hattı boyunca oluşan kent parçaları, başlangıç ve bitiş noktalarında yer alan, yolcu ve yüklerin indirilip bindirildiği ‘istasyon yapıları’, demiryolu ile aşılacak yollar uzadıkça ihtiyaç haline gelen ve istasyon yapıları çevresinde konumlanan ‘konaklama yapıları’ ve tüm bu yapıları beslemek üzere çevrelerinde oluşan ‘sosyal ve ticari mekânlar’ ile strüktürel olarak bir mekân tarifleyen yol aracının kendisi ‘vagonlar’ bütün bir halde demiryolu mekânsallığını oluşturmaktadır. Tüm bu mekânlar, Endüstri Döneminde gelişen yapım teknolojileri ve yapı malzemeleri ile üretilmeleri yanısıra biçim dili ve mekânsal organizasyonları ile de modern dönem mekânsallığını temsil etmektedir.

Çalışmanın örneklem alanı olarak, demiryolunun farklı ölçeklerdeki gelişim aşamaları ile birlikte kent ve mimarlık üzerindeki ilk etkilerini izleyebilmek ve demiryolu yapı tipolojisinin oluşum aşamalarını okuyabilmek için ilk olma niteliği taşıyan demiryolu hatları ve bu hatlar üzerinde yer alan erken endüstrileşen merkez ülkeler belirlenmiştir. Böylelikle ikinci bölümden süzülen bilgiler ışığında modernite ve hareket kavramları, 19. yüzyıl yarısından 20. yüzyıl ortalarına kadar en etkin çağını yaşayan erken modern dönem demiryolu mekânsallığı üzerinden irdelenmiştir (Tablo 3.2.).



Tablo 3.2 Örneklem Analiz Tablosu

ÖRNEKLEM	ŞEHİRLERARASI İLK DEMİRYOLU HATTI İNGİLTERE		ULUSLARARASI İLK DEMİRYOLU HATTI ALMANYA-BELÇİKA		KITA BOYU İLK DEMİRYOLU HATTI AMERİKA		EN UZUN DEMİRYOLU HATTI RUSYA	
	DEMİRYOLU MEKANLARI		DEMİRYOLU HATTI		DEMİRYOLU HATTI		DEMİRYOLU HATTI	
DEMİRYOLU MEKANLARI	Liverpool-Manchester Demiryolu		Liege-Aachen Demiryolu		Pasifik Demiryolları		Trans-Sibirya Demiryolu	
	 Yapım Yılı: 1830 Başlangıç-Bitiş Noktaları: Liverpool-Manchester Yapım Önceliği: Ticaret *İlk Yolcu Taşınımı		 Yapım Yılı: 1843 Başlangıç-Bitiş Noktaları: Liege-Aachen Yapım Önceliği: Ticaret		 Yapım Yılı: 1869 Başlangıç-Bitiş Noktaları: New York - Ogden (birleşim) - San Francisco Yapım Önceliği: Ticaret *Amerika'nın Tam Anlamıyla Fethedilmesi *Ulus Olma Bilinci Yaratma Hedefi *Kölelik Düzeninde Çalışma Şartları - Toplu İşçi Ölümleri *Çadır Şehirler - Yeni Göçebelik		 Yapım Yılı: 1916 Yapım Önceliği: Ticaret + İktidarın Hakimiyeti + Askeri Erişim +Hristiyanlığın Asyaya Yayılması *Ulusal Kaynakların Kullanımı > Dünyanın En Borçlu Ülkesi Haline Gelme >1.Dünya Savaşı'nda Ekonomik Yetersizlik > Halk İsyanı- Halkın Sahneye Çıkışı > Devrim > Sovyetler Birliği *Sibirya'ya Göçü Teşvik - Kolonileştirme Amacı	
İSTASYON YAPISI	Lime Street İstasyonu		Herbesthal İstasyonu		Ogden Union İstasyonu		Moskova-Komsomolskaya Meydanı İstasyonları	
	İlk Yapı	Günümüz	İlk Yapı	Günümüz	İlk Yapı	Günümüz	İlk Yapı	Günümüz
KONAKLAMA YAPISI	North Western Otel		Herren Otel		Bigelow Otel		Leningrad Otel	
	İlk Yapı	Günümüz	İlk Yapı	Günümüz	İlk Yapı	Günümüz	İlk Yapı	Günümüz
TİCARİ-SOSYAL YAPI	St. Georges Salonu		Posta Dağıtım Merkezi		25. Cadde		Moskovsky Alışveriş Merkezi	
	İlk Yapı	Günümüz	İlk Yapı	Günümüz	İlk Yapı	Günümüz	İlk Yapı	Günümüz
YOL ARACI MEKANI	19. Yüzyıl Başları		19. Yüzyıl Ortaları		19. Yüzyıl Sonları		20. Yüzyıl Başları	
	 3. Sınıf Vagonlar *Keskin Sınıf Ayrıntıları *Çevreyi Algılamada Farklılaşma *Yeni Birliklilik Biçimleri *Farklı Hareket Deneyimleri		 2. Sınıf Vagonlar  1. Sınıf Vagonlar *Keskin Sınıf Ayrıntıları *Çevreden Kopma *Tinsel Hareketlilik *Ulaşım-İletişim İlişkisi		 Pullman Vagonları  Yemekli Vagon  Spor Salonu Vagonu		 Pullman Vagonları  Yemekli Vagon  Spor Salonu Vagonu	

İncelenen örneklerde, demiryolu hatlarının Endüstri Devrimi ile artan üretim sonucunda oluşan pazar ihtiyacı sonucunda ticareti önceleyerek inşa edildiği görülmektedir. Liverpool-Manchester ve Liege-Aachen Demiryolu Hatları, endüstri bölgelerinin bir liman kentine bağlanması ile denizyolunu kullanarak pazar alanını genişletirken, uzun kilometreler aşan Pasifik Demiryolları ve Trans-Sibirya Demiryolları doğal kaynakların endüstri bölgelerine ulaşmasını ve üretimin iç bölgelere taşınarak ticaretin ve kentlerin gelişmesini sağlamıştır. Demiryolu, ticaretin yanı sıra özellikle büyük yüzölçümüne sahip bölgelerde iktidar hakimiyetinin sağlanması, askeri erişimin kolaylaşması, hristiyanlığın yayılması vb. gibi amaçlara da hizmet etmiştir. Ancak dönemin teknolojisi ve geçilen mesafelerin uzak olması sebebiyle inşaat süreci uzun yıllar almış, işçilerin kölelik düzeninde çalıştırılma şartları, toplu ölümlere sebep olmuştur. Bu arkaplanıyla endüstri döneminin en acımasız yılları yaşanmıştır denilebilmektedir. Öte yandan daha önce hiç geçilmemiş yerlerden geçen demiryolu inşaatı sürecinde konaklama ihtiyacı oluşan işçiler için demiryolu kenarında iki üç aylık geçici sürelerle çadır şehirler kurulmuştur. Konaklama, ticari ve sosyal birimleriyle çadır şehirler de demiryolu mekânsallığının bir parçasını oluşturmaktadır.

Modern dönem yeni yapı türlerinden biri olan istasyon yapılarının ilk örnekleri ile ilk defa yolcu taşınan ve şehirler arası ilk demiryolu hattı olan Liverpool-Manchester Demiryolu Hattı üzerinde karşılaşılmaktadır. İncelenen örneklerde istasyon yapısı tipolojilerinin genel anlamda kapalı mekân ve yarı açık mekân birlikteliği ile oluştuğu ve günümüze kadar çeşitlenen mekânsal gereksinimlerin bu temel mekânsal kurgu çerçevesinde karşılandığı tespit edilmiştir.

İstasyonların inşa edildiği bölgelerde inşasıyla birlikte o bölgede daha önce görülmemiş yoğunlukta kentsel hareketlilik yaşanmaya başlamıştır. Artan kentsel hareketlilik ve demiryolu kullanımı ile istasyon yapılarının hemen hepsinde mekânsal genişleme ya da yeniden inşa edilme gereklilikleri ortaya çıkmıştır. Özellikle tren sayısının arttırılması ile trenlerin yaklaştığı platformların sayısının artması sonucunda, geniş açıklık geçme gerekliliği doğmuş teknolojik gelişmeyle birlikte yeni yapım malzemeleri ve yapım teknikleri kullanılarak mevcut yapıya yeni

eklemeler yapılmıştır. Kimi zaman bu eklemeler malzeme ile değil biçim dili ile mevcut yapıdan farklılaşmıştır. Bu durum, çoğunlukla 19.yüzyıl hakim Neo-Klasik Üslubun ve mevcut geleneksel biçim dilinin ve endüstrileşme sonrası Modern Mimari Üslubun bir araya geldiği eklektik yapı formlarını oluşturmuştur. İncelenen örneklerde, Lime Street, Herbesthal ve Ogden Union İstasyonları bu yönde bir büyüme gösterirken, Yaroslav ve Kazan İstasyonları eski yapıları yıkılarak yeniden inşa edilmiştir.

Ölçekler farklılaştıkça ve demiryolu yaygınlaştıkça, istasyon yapılarının mekânsal ihtiyaçlarının çeşitlendiği görülmektedir. Lime Street ve Herbesthal İstasyonları'nda teknik ve bekleme alanlarının gelişmesine karşın, Yaroslav ve Kazan İstasyonları içerisinde teknik ve bekleme alanlarının gelişimine ek olarak, sosyal ve ticari alanlar; Ogden Union ve Leningrad İstasyonlarında ise tüm bunlara ek olarak konaklama mekânlarının da oluşturulduğu görülmüştür. Artık demiryolu yolcusu, bekleme sürelerinde kent merkezine gitmeden, tüm yeme-içme-eğlenme-konaklama vb. ihtiyaçlarını istasyon içerisinde karşılayabilmektedir. Modern kentli, kentlerin içinden geçip, gitmektedir. 20. yüzyıla gelindiğinde görülen bu mekânsal içiçe geçmişlik durumu içerisinde kentli yeni birliktelik biçimleriyle karşılaşmış, çoğu zaman bu karmaşıklık ve birliktelik içerisinde iç dünyasına dönerek yalnızlaşmıştır.

Tüm bu artan kentsel hareketlilik içerisinde doğan ihtiyaçlar sonucunda istasyon çevresinde de konaklama yapıları, ticari ve sosyal mekânlar gelişmiştir. İncelenen örneklerdeki her konaklama yapısının, demiryolu mekânsallığını beslemek üzere özelleşmiş ticari ve sosyal mekânlara sahip olduğu tespit edilmiştir. North Western Otel ve Herren Otel'de yer alan, cafe, büfe gibi sosyal-ticari mekânlara karşın ölçek büyüdükçe çeşitlenerek Bigelow ve Leningrad Otellerinde, dans salonları, restoranlar, kuaförler gibi yeni sosyal-ticari mekânların oluştuğu görülmektedir. Bu çeşitlilik modern dönemde artan kamusal canlılığın demiryolu mekânsallığı üzerinden bir yansıması olarak değerlendirilmektedir. 20. yüzyıla gelindiğinde, dönemin teknolojisi ile yüksek yapılar inşa edilmeye başlamış ve demiryolu mekânsallığı içerisinde öncelikle konaklama yapılarının katlarının yükseldiği tespit edilmiştir. Bu durum, istasyon çevresinde geçici konaklama ihtiyacının arttığı

dolayısıyla demiryolu ile gelişen hareketliliğin modern dönemde göçebeliği yeniden var ettiğinin somut bir örneği olarak değerlendirilebilmektedir. Öte yandan modernite ile ortaya çıkan ‘tek kültür olma eğilimi’ demiryolunun sağladığı ulaşım kolaylığı ile yaygınlaşmış, kısa sürelerde sadece insanın değil, yükün, kültürün, dilin; şehirler, ülkeler, kıtalar aşabilmesi ile artık farklı bölgelerde farklı kültürlerin oluşması zorlaşmış, bütün bir evresellik gelişmeye başlamıştır. 1927 yılında yenilenen Bigelow Otel iç mekânında kurgulanan ‘İspanyol Odası’, ‘İngiliz Odası’, ‘Gürcü Odası’, farklı kültürlerin farklı şehirlerde yaşatılmasını mümkün kılmakta ve tektipleşmenin ilk yansımaları olarak değerlendirilmektedir.

İstasyon yapıları çevresinde gelişen sosyal-ticari mekânlar ise bölgenin ihtiyaç duyduğu yapı türü ve demiryolunun bölgede yarattığı hareketlilik etkisinde çeşitlenmektedir. Erken dönemde Lime Street İstasyonu çevresinde halkla yapılan toplantı sonucunda belirlenen ihtiyaç doğrultusunda inşasına karar verilen St. Georges Salonu, kültürel ihtiyaçlara cevap veren bir ticari-sosyal mekân olarak öne çıkarken, Herbesthal İstasyonu çevresinde inşa edilen Posta Dağıtım Merkezi, modern dönemde gelişen iletişim ve ulaşım ilişkisi sonucunda ortaya çıkan bir ticari-sosyal mekânı örneklemektedir. Öte yandan endüstriyel kapitalizm etkisinde hızla artan ticari mekânlar kimi zaman illegal faaliyetlerle Ogden Union İstasyonu çevresinde yatay bir gelişimle 24. Caddeyi sararken, Komsomolskaya Meydanı çevresinde ise teknolojinin mümkün kılması sonucunda dikey bir gelişimle kentsel röper noktasını oluşturmaktadır.

Teknolojik ilerlemelerle gelişen yeni yapı malzemeleri, yapım teknikleri ve dönemin mimari anlayışı ile üretilerek geliştirilen tüm bu demiryolu mekânsallığı, modern dönemde artan sosyal ve kamusal ilişkileri örnekleyerek beslemiş ve farklı birliktelik biçimleri tanımlayarak modern kent insanına yeni kentsel deneyimler sunmuştur.

Seçilen örneklerde, dönem ilerledikçe artan mesafeler ve gelişen teknoloji ile birlikte, mobil mekân özelliği taşıyan vagonlar bütüncül bir değişimi görünür kılmaktadır. Öyle ki ilk yolcu taşıma örnekleri ile Liverpool-Manchester Hattı

üzerinde karşılaştığımız vagonlar, kentlinin tamamen açık bir araç üzerinde saatlerce ayakta yolculuk yaptığı konforsuz bir hareketli mekân özelliği gösterirken, ‘otel araç’ olma hedefleriyle geliştirilen örnekleri ile Trans-Sibiry Hattı üzerinde karşılaştığımız, her biri konaklama, yeme-içme, müzik dinleme/dans etme olmak üzere ayrı ayrı tanımlanmış vagonları, tüm konaklama, sosyal, ticari, kapalı ve yarı açık birimleri ile ‘yürüyen kent’ olarak nitelendirmek mümkündür. Bu varoluş biçimleriyle vagonlar, etken/edilgen, fiziksel/tinsel hareketi çeşitlendirerek, kentliye yeni kamusal alan ve birliktelik biçimleri tanımlarken, çevre ile olan ilişkisinin giderek tamamen kopmasına, kimi zaman da yalnızlaşarak kendi içinde tinsel bir yolculuğa çıkmasına sebep olmaktadır. Ölçek değiştikçe ve teknoloji geliştikçe değişmeyen mekânsal özelliklerden biri, vagonlardaki sınıf farklılıklarıdır. 19. yüzyıl ortalarından 20. yüzyıl ortalarına kadar incelenen her hatta modern kent insanı, istasyon yapısı içerisindeki sınıflara ayrılmış bekleme salonlarından, sınıflara ayrılmış vagonlara ulaşarak yolculuklarına başlamaktadır. Bu yönüyle demiryolu mekânsallığı, endüstrileşme ile artan sınıf ayrılıklarının ve sosyal eşitsizliğin en görünür olduğu mekân örneklerini sunmaktadır.

Demiryolu mekânsallığı, modernite ve hareket etkisinde barındırmış olduğu dinamiklerle var ettiği yeni kentsel kurgu ve yaratmış olduğu fiziksel, sosyal değişimlerle mimarlık alanında önemli bir yer kaplamaktadır. Öte yandan demiryolu kullanımının oluşturduğu bu mekânsal farklılaşmaların yanı sıra, modernite ile kent yaşamına dahil olan hız ve hareket kavramları etkisinde uzaklık-yakınlık algısını değiştirmesi, kentliye yeni deneyim biçimleri sunması ve modern dönemde yaşanan sosyal farklılaşmaları çeşitlendirerek görünür kılması sebebiyle de, demiryolu mekânsallığı modern dönem okumalarında önemli bir yer tutmaktadır.

BÖLÜM DÖRT

DEĞERLENDİRME VE SONUÇLAR

Tarih boyunca var olan mimarlık eylemi, içinde bulunduğu dönemin toplumsal, kültürel, ekonomik ve siyasal gelişmelerine paralel olarak biçimlenmektedir. Bu sebeple mekânları ve mekânsal değişimleri anlayabilmek, o dönemde yaşanan gelişmeleri kavramsal ve olgusal boyutta incelemekle mümkün olmaktadır. Bu çalışmada da modernleşme sürecinin kilit kavramları olan ‘modernite’ ve ‘hareket’ kavramlarının mekân üzerindeki etkilerini çözümleyebilmek üzere modernleşme sürecinde yaşanan gelişmeler, hazırlayıcı etkenler ile birlikte değerlendirilmiştir. Günümüzdeki ‘modern’ anlayışın, rönesanstan temellerini alan Aydınlanma Çağı ve Aydınlanma Çağı ile temelleri atılan Endüstri Devrimi’nde yaşanan gelişmeler ve bu gelişmeler sonucundaki dönüşümler ile şekillendiği düşünülmektedir. Bu sebeple, Aydınlanma Çağı ve Endüstri Devrimi ile başlayan ve günümüze kadar olan süreç ele alınmıştır.

Bir dünya görüşü olarak modernite’nin kökleri, rasyonel felsefenin doğduğu Antik Çağ’a kadar uzansa da, genel hatlarıyla, rasyonel düşüncenin yeniden diriltildiği ve rönesans dönüşümü ile biçimlenen düşünce ve hayat tarzının egemen olduğu Aydınlanma Çağında netleşmeye başlamıştır. Aklın her şeyin üstünde tutulması ile ortaya çıkan pozitivizm ve sekülerizm etkisinde yaşanan bilimsel ve teknolojik gelişmeler, Endüstri Devrimi’nin temelini oluşturmuş ve 1765 yılında James Watt tarafından keşfedilen buharlı makinenin kullanımı ile endüstrileşme süreci başlamıştır. Yaşanan gelişmeler etkisinde artan makineleşmenin tüm alanlara yayılması sonucunda ‘hareket’ somut ve etkin biçimde hayatın içine dahil olmuştur. Aydınlanma Felsefesi ile yoğunlaşan tinsel hareket ve Endüstrileşme ile artan fiziksel hareket etkisinde kentler, o güne kadar hiç yaşamadığı biçimde bir dönüşüm geçirmeye başlamıştır. Bu dönüşüm günümüzde dahi tamamlanmamış bir modernleşme süreci olarak, sanat ve mimarlığı etkisi altına almıştır. Bu etki altında mimarlıkta yaşanan gelişmeler ‘modern mimarlık’ söylemlerini başlatmıştır. Düşünsel boyutta kökleri Antik Yunan ve Roma Dönemlerine kadar uzansa da, somut anlamda ilk modern mimarlık örneklerinin Endüstri Devrimi ve sonrasındaki gelişmeler ile verildiği değerlendirilmektedir

Endüstri Devrimi ile yaşanan teknolojik gelişmelerle üretimde basit aletlerden makine kullanımına geçilmiş, küçük imalathaneler fabrikalara dönüşmüştür. Öte yandan makinelerde buharın kullanımı denizyolu ulaşımını geliştirmiş, demiryolu gibi yeni ulaşım sistemlerinin kurulmasına olanak sağlamıştır. Endüstrileşme ile doğrudan endüstriye hizmet etmek amacıyla fabrika, demiryolu, garlar, köprüler, tüneller vb. ‘endüstriyel yapı’ türlerine ek olarak, Aydınlanma Felsefesinin kavramsal uzantıları ile güçlenen rasyonel düşünce sistemi, sosyal, kültürel gelişmeler, hukuk, ekonomi ve eğitim alanında yaşanan gelişmeler ve yeni toplumsal ilişkiler adliye binası, mahkeme salonu, posta merkezi, müze, tiyatro, kamu ve eğitim yapıları da yeni yapı türleri olarak ortaya çıkmıştır. Öte yandan teknolojinin gelişmesi ile birlikte yapım türü ve yapı malzemelerinde yaşanan gelişmeler yapım üretim süreci ve yapıları o güne kadar görülmemiş bir görünüme kavuşturmuştur. Tüm bu gelişmelerle modern dünyayı hızla sarmaya başlayan demiryolu, bir yandan üretim alanlarını pazar alanlarına bağlayarak ticaretin genişlemesini sağlarken, bir yandan da geçtiği çevrelerde yeni endüstri bölgeleri tanımlamıştır. Hızla kentleşen endüstri bölgeleri ve oluşan yeni iş alanları ihtiyaç duyduğu iş gücünü, tarımsal alanda artan makineleşme ile insan gücü ihtiyacı azalan kırsal alandan karşılamıştır. Böylelikle kırdan kente doğru yoğun bir göç başlamıştır. Ancak yetersiz konut alanı ve zayıf altyapısı ile kentler nüfus yoğunluğuna hazırlıksız yakalanmış ve sağlıklı, çarpık biçimde gelişmeye başlamıştır.

Endüstri döneminde ortaya çıkan bu olumsuz koşullar ve bu koşullara karşı mimari ve kentsel alanda geliştirilen yaklaşımlar, endüstrileşme ile çeşitlenen yapı tipleri, teknoloji ile geliştirilen yapım tekniği ve yapı malzemeleri ile üretilen yapılar, gelişen iletişim ve ulaşım sistemleri endüstrileşmenin sonuçları olarak modern dünyayı oluşturmaktadır. Öte yandan Aydınlanma Felsefesinin başlatmış olduğu düşünsel devrim/tinsel hareket ve endüstrileşme sürecinde yaşanan tüm bu gelişmelerin etkisinde kentli günlük yaşamında hareketi farklı biçimlerde deneyimlemeye başlamıştır. Modern dünyada yoğunlaşan bu tinsel ve fiziksel hareketin etkisinde, 19. yüzyıl sonlarından itibaren kentlerin yapısının ve görünümünün o güne kadar görülmemiş bir şekilde değiştiği tespit edilmiş, modern kentin karmaşık ve devingen yapısını bu dönemde kazanmaya başladığı görülmüştür.

Endüstrileşme ile birlikte hızla artan kentsel hareketlilik, modern insanı da hareket etmeye itmiş ve böylelikle modern dönemde göçebelik yeniden var olmuştur. Bu göçebelik hali, modern kentlinin içinde olduğu topluluktan kopmasına, çevresine karşı aidiyet geliştirmekte zorlanmasına neden olmuştur. Bu kopmaların yanı sıra yeni türden birliktelikler, kentsel deneyimler ve deneyimleri tarifleyen kavramlar ortaya çıkmıştır. Modern dönem bu yeni deneyimlerinden biri kent gezginliğidir. Baudelaire'in kahramanı olarak karşımıza çıkan Flaneur, kentin sokaklarında 'aylakça' gezinmektedir ancak modernleşme ile birlikte sokağı güvensiz olarak görerek, 'dışarı' olarak hissetmeye başlamıştır. Bir başka deneyim türü ise kent ve kentli arasındaki sahne ve oyuncu ilişkisidir. Modern dönemde gelişen kentsel hareketlilik ve kamusal canlılık kentleri sahneye, kentliyi ise aktöre dönüştürmüştür. Ancak endüstri kapitalizmi yaygınlaştıkça çeşitli sosyal, ekonomik ve kültürel dönüşümler, kentliler arasında kurulan kamusal ilişkinin formunu ve kamusal ilişkinin geliştiği mekânları değiştirmiştir, kentli modern kentlerin aktörü konumundan izleyicisi konumuna sürüklenmiştir. Öte yandan gelişen teknoloji paralelinde yeni ulaşım araçları ile edilgen hareket etkisinde ise kentli, hayatı bir pencere/bariyer arkasından izlemiş, çevreye karşı tüm algıları kapanmış ve iç dünyasına dönmüştür.

Özetle Aydınlanma Felsefesinin kavramsal uzantıları ve Endüstri Devrimi ile yaşanan gelişmeler modern dünyada hareket kavramının farklı biçimlerde ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu farklılıklar hareket'in etken/edilgen, fiziksel/tinsel boyutta var oluş biçimlerini çeşitlendirmiş, kimi zaman fiziksel ve tinsel hareketin iç içe geçtiği kaotik durumlar yaratmıştır. Hareketin modern dünya içerisinde bu şekilde tezahürü kentleri ve mimariyi yeniden yapılanmaya zorlamıştır. Dolayısıyla modern kentler, çok katmanlı; içinde birçok düzen ve düzensizliği bir arada barındıran daha dinamik bir yapıya dönüşmüş ve tüm parçalar hareket ettiğinde, düzen içinde düzensizlikler ya da düzensizlikten yeni düzenler oluşturarak kaotik bir ortam yaratmıştır. Kent hareket eder; kent yaşar, kent karmaşıklaşır; yani kent bir oluşumdur; bugünkü kentsel, mekânsal oluşumdaki kurucu öge ise, yeni olanakları ve kopmaları aynı anda içeren kentsel hareketliliklerdir.

Yol/ulaşım, tarih boyunca farklı biçimlerde var olmuştur. Yerleşik hayata geçilmesi ile birlikte kentleşme ile doğrudan ilişki içine girerek grift bir sistemin parçası haline gelmiştir. Modernite etkisinde Endüstri Devrimi ve beraberinde teknolojik getirileri ile kent hayatına dahil olan ‘hareket’ ve ‘hız’ kavramları, ulaşımı tüm bileşenleriyle birlikte başlı başına bir endüstri haline getirmiştir. Endüstri Devrimi ile yaşanan teknolojik ve sosyal gelişimlerin doğrudan bir ürünü olarak demiryolu ise kentleri o güne kadar hiç karşılaşmadıkları türden bir yol, yol mekânları ve deneyimleri ile biçimlendirmeye başlamıştır.

Endüstri Devrimi ile gelişen makineleşme, onlar için çalışıp duran bir işçi sınıfına ihtiyaç duymuştur. Tarımda makineleşme ile kırsal alanda azalan iş imkanı sonucunda kırdan kente doğru yoğun göç hareketi başlamış, bu göe hazırlıksız yakalanan kentler kontrolsüz biçimde büyümüştür. Bunun sonucunda açılması gereken uzaklıklar artmış, öte yandan makineleşme ile artan endüstriyel üretim için pazar ihtiyaı doğmuş ve tüm bunlar için yeni bir ulaşım sistemi kurgulanması gerekmiştir. Teknolojik ilerlemeler paralelinde demiryolları da gelişmeye başlamıştır.

Çalışma kapsamında örnekleme alanı, demiryolunun kentler ve mekânlar üzerindeki etkilerini tüm yönleriyle ele alabilmek üzere farklı ölçeklerde ve ilk olma niteliği taşıyan demiryolu hatları olarak belirlenmiştir. Bu çerçevede, erken endüstrileşen merkez ölkelerde karşılaşılan ‘şehirler arası ilk demiryolu hattı olan Liverpool-Manchester Demiryolu’, ‘uluslararası ilk demiryolu hattı olan Liege-Aachen Demiryolu’, ‘kıta boyu ilk demiryolu hattı olan Pasifik Demiryolları’ ve ‘en uzun demiryolu hattı olan Tran-Sibirya’ demiryolu ve demiryolu mekânsallığının kentler üzerindeki gelişim sürecini bir süreklilik içinde okuyabilmek amacıyla aynı hat üzerinden seçilen istasyon yapısı, istasyon yapısını beslemek üzere çevresinde konumlanan konaklama yapısı, ticari-sosyal yapı ve hattın kurulduğu dönemde yoğun kullanımı olan vagon tipleri belirlenmiştir. Belirlenen örnekler, ikinci bölümde literatür taraması ve veri analiziyle oluşturulan kuramsal altlık çerçevesinde incelenmiştir.

Örnekleme alanında yer alan tüm demiryolu hatlarının, ticari önceliklerle kurulduğu ve bu yönde gelişim gösterdiği tespit edilmiştir. Ancak ticaret yanı sıra, iktidarın bölge üzerinde hakimiyet sağlayabilmesi, ulus olma bilincinin geliştirilebilmesi, asker ve teçhizatın savaş bölgelerine kolay erişimi, dinin uzak bölgelere yayılabilmesi vb. yan amaçlara da hizmet ettiği görülmüştür.

İncelenen örneklerde ölçek büyüdükçe ve geçilen yollar aşıldıkça, hattın inşaa sürecinde kölelik düzeninde işçi çalıştırma şartlarıyla karşılaşmış, yeme-içme-konaklama gibi temel ihtiyaçlarında kısıtlılık yapılarak çalıştırılan işçiler üzerinden endüstri döneminin en acımasız yılları olduğu çıkarımı yapılmıştır. Öte yandan inşaa sırasında daha önce geçilmeyen bölgelerde konaklama ihtiyacı için çadır şehirler kurulduğu görülmüştür. İki-üç ay süreyle konaklama, ticaret ve sosyal birimleriyle hat çevrelerine kurulan çadır şehirlerin, demiryolu mekânsallığının ilk örneklerinden olarak değerlendirilmiştir.

Demiryollarının gelişimi ile kentler ilk defa istasyon yapıları ile karşılaşmışlardır. İstasyon yapılarının ilk örnekleri İngiltere’de inşaa edilmiş olup, kapalı mekân ve yarı açık mekân birlikteliğiyle kurgulanan mekânsal organizasyonları ile istasyon yapısı temel tipolojisinin oluşumunda büyük katkı sunduğu tespit edilmiştir. Demiryolu hatlarının genişlemesi ve kullanımının artması ile birlikte kapasitesi yetersiz gelen istasyon yapıları ya eklentilerle genişletilmiş, ya da yıkılarak yenisi inşaa edilmiştir. Bu süreçte yapı formunda geleneksel ve modernin farklı birliktelikleri ortaya çıkmıştır. Öte yandan modern kentlerde artan kentsel hareketlilik ve kamusal canlılık etkisinde, genişleyen istasyon yapılarında ticari-sosyal birimler ve daha büyük ölçekli yapılarda ise konaklama birimleri ile karşılaşmıştır. Bu türden kompleks mekânsal çeşitlilik, kentliye farklı mekânsal deneyimler ve birliktelik halleri sunmuştur. Kimi zaman bu yoğun hareketlilik içerisinde kentli yalnızlaşarak kendi içine dönmüştür. Bu durumu fiziksel ve tinsel hareketin içiçe geçtiği kaotik bir örnek olarak değerlendirmek mümkündür.

Artan kentsel hareketlilik ve kamusal canlılık etkisinde oluşan talep sonucunda, istasyon çevrelerinde konaklama yapıları, ticari ve sosyal yapılar inşaa edilmiştir.

‘Demiryolu otelleri’ olarak karşımıza çıkan konaklama yapılarının hemen hepsinde demiryolu kullanıcılarına hizmet vermek üzere ticari ve sosyal mekânların geliştiği gözlemlenmiştir. Gelişen teknoloji paralelinde inşa edilen yüksek yapı örneklerine demiryolu otellerinde karşılaşmıştır. Bu varlığıyla demiryolu otelleri, modern dönemde geçici konaklama ihtiyacının arttığını, bir anlamda göçebeliliğin yeniden var olduğunu örneklemektedir.

Demiryolu hatlarının niteliği ve ölçeği farklılaştıkça, çevresinde konumlanan ticari-sosyal yapıların da çeşitlendiği görülmektedir. Konferans, dans salonlarından, posta dağıtım merkezi ve alışveriş merkezine kadar geniş perspektifte ticari-sosyal mekânlarla karşılaşmıştır. Bu yapılar modern dönem kamusal hayatının ve kentsel hareketliliğin ihtiyaç duyduğu mekânsallığı sağlarken, varlıkları ile de kentsel hareketliliği arttırdıkları döngüsel bir süreci başlatmaktadır.

Strüktürel olarak mekân tarifleyen ve yarattıkları etken/edilgen, fiziksel/tinsel hareket çeşitliliğiyle demiryolu mekânsallığının önemli bir ayağını oluşturan vagonlar modern kentlinin yanyana, arka arkaya, karşı karşıya biraraya geldiği kamusal mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Belirlenen örneklem çerçevesinde ilk örnekleri ile gelişmiş örnekleri arasındaki farklılık, modern kentlinin giderek kente karşı tüm algılarını kapadığı, kent sahnesinde aktör konumundan seyirci konumuna sürüklendiğinin bir kesitini sunmaktadır. İlk örneklerinde, lokomotiften çıkan gürültü ve duman arasında, tamamen açık bir araç üzerinde demiryolu yolculuğunu yapan kentli, 20. yüzyıl sonlarına geldiğinde, vagon içerisinde konaklama, yeme, içme, eğlenme vb. ihtiyaçlarını konforlu bir biçimde karşılayabilir hale gelmiştir. Bu anlamda vagonları ‘yürüyen kent’ olarak ele almak mümkündür.

Teknolojik ilerlemelerle gelişen yeni yapım malzemeleri, teknikleri ve modern mekânsal anlayışla üretilen tüm bu demiryolu mekânsallığı, modern dönemde artan sosyal ve kamusal ilişkileri örnekleyerek beslemiş ve farklı birliktelik biçimleri tanımlayarak modern kent insanına yeni mekânsal deneyimler ve birliktelik halleri sunmuştur.

Demiryolu mekânsallığı, modernite ve hareket etkisinde barındırmış olduğu dinamiklerle var ettiği yeni kentsel kurgu ve yaratmış olduğu fiziksel, sosyal değişimlerle mimarlık alanında önemli bir yer kaplamaktadır. Öte yandan demiryolu kullanımının oluşturduğu bu mekânsal farklılaşmaların yanı sıra, modernite ile kent yaşamına dahil olan hız ve hareket kavramları etkisinde uzaklık-yakınlık algısını değiştirmesi, kentliye yeni deneyim biçimleri sunması ve modern dönemde yaşanan sosyal farklılaşmaları çeşitlendirerek görünür kılması sebebiyle de demiryolu mekânsallığı modern dönem okumalarında önemli bir yer tutmaktadır.

Modernite ve hareket kavramları, ayrı ayrı ele alınarak farklı disiplinlerce pek çok çalışmaya konu olmuş, kentleri ve mimarlığı nasıl etkiledikleri üzerine çeşitli değerlendirmeler yapılmıştır. Ancak modernite ve hareket kavramlarının birbirleri ve ‘yol’ ile ilişkisi üzerine yeterli sayıda çalışma olmadığı görülmüştür. Bu çalışma literatürde var olan bu boşluğu doldurmak üzere, modernite ve hareket kavramlarını, hareketin bir yansıması olan yol ve endüstrileşmenin bir sonuç ürünü olan demiryolu üzerinden irdelemektedir.

Yapılan araştırmalar sonucunda, çalışmanın modernite ve hareket kavramlarının kent ve mekân üzerinde geri dönüşü olmayacak biçimde değişim ve dönüşümlere sebep olduğu, tüm dinamikleriyle yeni kopmaları ve birliktelik hallerini çeşitlendirerek modern dünyaya dahil ettiği hipotezi doğrulanmıştır.

Tez, farklı çalışmalara altlık oluşturabilecek biçimde kavramsal ve mimari çerçeve olmak üzere iki bölümden oluşturulmuştur. Böylelikle modernite ve hareket kavramları üzerinden oluşturulan kavramsal çerçeve ile farklı yapı tipolojileri üzerinde çalışılması ve ya detaylı olarak derlenmiş örneklem alanındaki yapılar üzerinden farklı kavramların etkilerinin aranması vb. konularda çalışmalar çeşitlendirilebilir.

KAYNAKLAR

- Abbott, Z. (2019). *Ogden Union Station*. 30 Mayıs 2019, <http://sweetheartsofthewest.blogspot.com/2019/04/ogden-union-station-utah-by-zina-abbott.html>
- Adorno, T. W. ve Horkheimer, M. (2010). *Aydınlanmanın diyalektiği*. İstanbul: Kabalcı Yayınevi.
- Akyol, E. ve Zengel, R. (2014). 21. yüzyılda yeni nesil konaklama yapıları: Butik otel yaklaşımı. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, (2), 211-225.
- Alastair, L., Stuart, D., Alan, D., Bernard, G. ve Roderick, S. (2012). *The transformation of St. Pancras*. London: Laurance King Publishing Ltd.
- Altinkaya, M. T. (2016). Frankfurt Okulu'nun (aydınlanma eleştirisi) penceresinden: 'The Road', 'Snowpiercer', 'Cloud Atlas' filmleri özelinde distopyalar. *SineFilozofi Dergisi* 1, (1), 85-112.
- Archdaily, (2010). *AD Classics: Villa Savoye / Le Corbusier*. 25 Aralık 2017, <https://www.archdaily.com/84524/ad-classics-villa-savoye-le-corbusier>
- Arıtan, Ö. (1997). *The relations between massive popular/pop culture and architecture after 2nd world war*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Arıtan, Ö. (2008). Modernleşme ve cumhuriyetin kamusal mekân modelleri. *Mimarlık Dergisi*, (342), 49-56.
- Arkitektuel. (2017). *Ronchamp*. 3 Ocak 2018, <https://www.arkitektuel.com/ronchamp/>

Arquitectura. (2013). *Ad Classics: The Dymaxion House/ Buckminster Fuller*. 4 Temmuz 2018. <http://arquitectura.estudioquagliata.com/socializarq/ad-classics-the-dymaxion-house-buckminster-fuller>

Arslan, M. E. (2006). *20. yüzyıl teknolojik ütopyalarının, hareketlilik, esneklik, / uyabilirlilik ve teknoloji kavramları*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Artwave. (2016). *Antonio Sant'Elia, l'architettura futurista*. 21 Temmuz 2016, <https://www.artwave.it/architettura/progettisti/antonio-santelia-larchitettura-futurista/>

Ata.boun. (b.t.). 6 Mayıs 2018, <http://www.ata.boun.edu.tr/demiryol/demiryolzaferbey.htm>

Atiker, E. (1998). *Modernizm ve kitle toplumu*. Ankara: Vadi Yayınları.

Atmaca, İ. (2009). *Demiryolu ulaşımının kentsel gelişim üzerindeki etkileri ve Isparta örnekleme*. Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.

Aytaç, B. (1997). *Metropoliten alanlarda kentiçi ulaşım yönetimi – İstanbul örneği*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Bahadır, O. (2012). Jean-Jacques Rousseau, bilime karşı mıydı?. *Cumhuriyet bilim teknik*, (1325), 8-9.

Baudlaire, C. (1997). Modernlik. E. Batur, (Ed.), *Modernizmin serüveni* içinde (22-24). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Bauman, Z. (1994). Desert spectacular. In K. Tester, (Ed.), *The Flâneur* (138-157). London: Routledge.

Baycan, T. (1993). *Arazi kullanım – ulaşım etkileşimi ve erişilebilirlik: İstanbul için bir değerlendirme*. Yüksek Lisans Tezi (yayımlanmamış), İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Baykan, F. (2000), *Aydınlanma üzerine bir derkenar*. İstanbul: Kaknüs Yayınları.

BBC. (2014). *Auschwitz*. 25 Ağustos 2019, <https://www.bbc.co.uk/programmes/p02hq4vm/p02hq582>

Benevolo, L. (1971). *History of modern architecture I: Industrial revolution*. Cambridge: MIT Press.

Britannica. (2019). *Frank Lloyd Wright*. 17 Temmuz 2019, <https://www.britannica.com/biography/Frank-Lloyd-Wright>

Britanyabilgi. (2016). *Sanayi Devrimi ve Britanya*. 7 Temmuz 2017, <https://britanyabilgi.blogspot.com/2016/10/sanayi-devrimi-ve-britanya.html>

Bergson, H. (1991). *Matter and memory*. (N. M. Paul Çev.). New York: Zone Books. (Orijinal çalışma basım tarihi: 1896.)

Berman, M. (1994). *Katı olan herşey buharlaşıyor*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Berton, K. (1990). *Moscow: An architectural history*. London and New York: I.B.Tauris & Co Ltd Publishers.

Birol, G. (2006). Modern mimarlığın ortaya çıkışı ve gelişimi. *Megaron-Mimarlar Odası Balıkesir Şubesi Dergisi*, (1), 3-16.

Birol, G. (1996). *19. yy endüstri devrimi sonrası akımlar*. Yüksek lisans tezi, Balıkesir Üniversitesi, Balıkesir.

Bozkurt, M. (1988). *Demiryolu I*. İstanbul: İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası.

Building by the railyard: The Historic Commercial and Industrial Architecture of Ogden, Utah, (b.t). 18 Haziran 2019, <http://cdmbuntu.lib.utah.edu/utis/getfile/collection/USHSArchPub/id/750/filenam e/751.pdf>

Bumin, K. (1990). *Demokrasi arayışında kent*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Bütüner F. ve Aral E. (2017). Kentsel mekân olarak demiryolu: Sincan-Kayaş banliyö hattı. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 5 (1), 73-97.

Cano, R. C. (2015). *The soviet towers of Moscow*. Doktora Tezi, Granada University, Granada.

Carter, T. & Goss, P. (1998). *Utah's Historic Architecture 1847-1940 a guide* (3. Baskı). Utah: Utah State Historical Society.

Cavendish, R. (2004). The trans-siberian railway. *History today*, 54 (7). 5 Eylül 2019, <https://www.historytoday.com/archive/months-past/trans-siberian-railway>

Cevizci, A. (2009). *Felsefe tarihi Thales'ten Baudrillard'a*. İstanbul: Say Yayınları.

Connelly, A. ve Hebbert, M. (2011). *Liverpool's lost railway heritage*. 13 Nisan 2019, http://hummedia.manchester.ac.uk/institutes/mui/marg/research/projects/pas t-projects/Liverpool_Lost_Railway_Heritage.pdf

Conrads, U. (1991). *20. yüzyıl mimarisinde program ve manifestolar*. (S. Yavuz Çev.). İstanbul: Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi: 1970).

Core77. (2008). *Le Corbusier and the Art of Architecture*. 4 Ocak 2018, <https://www.core77.com/posts/11315/le-corbusier-and-the-art-of-architecture-11315>

Cuinet, V. (1891). *La Turquie d'asie geographie administrative statistique descriptive et raisonnee de chaque province*. Paris: Hachette Livre.

Çiğdem, A. (1997). *Aydınlanma düşüncesi*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Çüçen, A. K. (2006). Batı aydınlanmasının düşünsel kökenleri ve eleştirisi. *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (Atatürk'ün doğumunun 125. yılı ve cumhuriyetimizin 83. yılı özel sayısı), 25-34.

De Block, G. & Polasky J. (2011). Light railways and the ruraleurban continuum: technology, space and society in late nineteenth-century Belgium. *Journal of Historical Geography*. 37, (3), 312-328.

De Certeau, M. (2009). *Gündelik hayatın keşfi - I*. (M. E. Özcan, Çev.) Ankara: Dost Kitabevi. (Orijinal çalışma basım tarihi: 1980)

Delcampe. (2019). *Cpa Herbesthal Hotel Herren*. 9 Eylül 2019, https://www.delcampe.net/en_US/collectibles/postcards/belgium/lontzen/cpa-herbesthal-hotel-herren-402415730.html

Dostoğlu, N. (1996). Modern Mimarlık'ın dönüm noktası: Team 10 - Louis I. Kahn, *Yapı Dergisi*, (176), 76-86.

Dostoğlu, N. (1995). Modern sonrası mimarlık anlayışları, *Mimarlık Dergisi*, (263), 46-50.

Dostoğlu, S. (1984). Modern mimarlığın ötesi, *Mimarlık Dergisi*, (204), 17.

Dönmez, A. B. (2009). *İbn Sina felsefesinde hareket kavramı*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.

Dusunuyorumdergisi. (2018). *Tarihte Kent Ütopyaları*. 18 Haziran 2019. <http://www.dusunuyorumdergisi.com/tarihte-kent-utopyalari/>

Düzenli, E. (2009). *Cumhuriyet Dönemi'nde (1923–1960) modernite düşüncesinin mekânsal kuruluşu: Merkez - periferi dinamikleri bağlamında Trabzon örneği*, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.

Eklin, L. (2018). *Flanöz: Şehirde yürüyen kadınlar Paris, New York, Tokyo, Viyana ve Londra*. (D. D. Doğan, Çev.). İstanbul: Nebula Kitap. (Orijinal çalışma basım tarihi 2016).

Engels, F. (1977). *Anti-Duhring*. Ankara: Sol Yayınları.

Engineri, M. (2008). *Uygarlık tarihi aydınlanma çağı ve felsefesi adlı konunun araştırılması*. Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin.

Eren, D. (2011). *XX. yüzyıl mimarisi ders notları*. 4 Mayıs 2018, <http://www.bauarchitecture.wordpress.com>

Fawcett, B. (2015). *Railway architecture*. London: Bloomsbury

Ferrarini, A. (2004). *Railway stations from The Gare De L'est To Penn Station*. Milano: Electa Architecture, Milano.

Fisher, J. (1962) Planning the City of Socialist Man. *Journal of the American Institute of Planners*, 28, (4), 251-265

Flickr. (2010). 4 Eylül 2017, <https://www.flickr.com/photos/54996985@N00/5207861956>

Flickr. (2014). 5 Eylül 2019, <https://www.flickr.com/photos/34148515@N03/15425577216/in/photostream/>

Frampton, K. (1980). *Modern architecture; a critical history*. London: Thames and Hudson.

Frasier, D. (1909). *The short cut to India*. Edinburg and London: William Blacwood & Sons.

Garesbelges. (b.t.). *Herbesthal (7 vues)*. 9 Haziran 2019. <http://garesbelges.be/herbestal.htm>

Giddens, A. (2010). *Modernliğin sonuçları*. (E. Kuşdil Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi: 1990)

Gregory, I. N. & Henneberg, J. M. (2010). The railways, urbanization, and local demography in England and Wales, 1825–1911. *Social Science History*, 34, (2), 199-228.

Grundzel, J. (1897). *Die wirtschaftlichen Verhältnisse Kleinasiens*. Wien: Druck von Plaut & Co.

Giedion, S. (1962). *Space time and architecture, the growth of a new tradition*. Cambridge: Harvard University Press.

Guenon, R. (1991). *Modern dünyanın bunalımı* (2. Baskı). (A. Yayla Çev.). İstanbul: Ağaç Yayıncılık. (Orijinal çalışma basım tarihi: 1927)

Güran, T. (1990). *İktisat tarihi*. İstanbul: Damla Ofset.

Habernas, J. (1981). Modernity versus postmodernity. *New German Critique*. (22), 3-14.

Hall, P. (2002). *Urban and regional planning* (4. Baskı). London: Routledge.

Hamamcıoğlu, C. (2009). *Ulaşım ağının kentsel hizmet alanlarının yer seçimine etkilerinin İstanbul Tarihi Yarımada örneğinde değerlendirilmesi*. Doktora Tezi, İstanbul Yıldız Üniversitesi, İstanbul.

Hampson, N. (1991). *Aydınlanma çağı*. (J. Parla Çev.). İstanbul: Hürriyet Vakfı Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi: 1976)

Harmankaya, S. ve Tanındı, O. (1996). *Türkiye arkeolojik yerleşmeleri I*. İstanbul: Ege Yayınları.

Harvey, D. (2003). *Postmodernliğin durumu*. (S. Savran Çev.). İstanbul: Metis Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi: 1989)

Hasol, D. (1975). *Ansiklopedik mimarlık sözlüğü*. İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.

Heaton, H. (1985). Modern ulaşımın gelişimi. *Avrupa İktisat Tarihi* içinde (653). Ankara: Teori Yayınları.

Heidegger, M. (1971). *Poetry, language, thought*. (A. Hofstadter, Çev.). New York: Harper Colophon Books. (Orijinal çalışma basım tarihi: 1971)

History of terminals and stations, (b.t). 2 Eylül 2019, http://eng.rzd.ru/statice/public/en?STRUCTURE_ID=4337&layer_id=4516&refererLayerId=4516&id=2600

Howlingpixel. (b.t.). *Bahnpostwagen*. 1 Eylül 2019, <https://howlingpixel.com/de/Bahnpostwagen>

Hume, D. (2017). *İnsanın anlama yetisi üzerine bir soruşturma*. (O. Aruoba, Çev.), İstanbul: Say Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi: 1748)

Hume, D. (1854). *The philosophical work of David Hume*. Edinburgh: Adam and Charles Black.

Hurlet, X. (2014). Une gare entre deux patries: Herbesthal, gare frontière. *Les Cahiers Nouveaux*. (89), 42-43.

Iaacblog. (2019). *City of Shells*. 6 Mayıs 2019, <http://www.iaacblog.com/programs/city-of-shells/>

Independentturkish. (2019). *ABD'nin kaderini değiştiren demiryolları projesi için hayatını feda eden Çinli göçmen işçiler*. 20 Ağustos 2019. <https://www.independentturkish.com/node/61476/ya%C5%9Fam/abd%E2%80%99nin-kaderini-de%C4%9Fi%C5%9Ftiren-demiryollar%C4%B1-projesi-i%C3%A7in-hayat%C4%B1n%C4%B1-feda-eden-%C3%A7inli>

İmamoğlu, T. (2007). *Tanrı'nın doğası ve mucizenin imkanı*, İstanbul: İz yayıncılık.

İnceoğlu, M. ve İnceoğlu, N. (2013). Otel tasarımında yeni eğilimler. *Arredamento Mimarlık*, (3), 61-71.

Jeanniere, A. (1993). Modernite nedir? M. Küçük (Ed.), *Modernite versus postmodernite* içinde (15-25). Ankara: Vadi Yayınları.

Jencks, C. (1977). *The language of postmodern architecture*. London: Academy Editions.

Joedicke, J. (1966), *Modern mimarinin gelişimi*. İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını.

- Kahya, E. (1988). Türkiye'de ilk demiryolları. *Belleten*, LII, (202), 209-218.
- Kale, N. (2002). Modernizmden postmodernist söylemlere doğru. *Doğu Batı*, 1 (19), 29-50.
- Kant, I. (2005). Aydınlanma nedir? (A. Yayla, Çev.). *Liberal Düşünce Dergisi*. 10 (38-39), 225-230.
- Kar, S. (2014). Din, aydınlanma ve eleştirisi, *Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, (42), 173-192.
- Karakurt, E. (2006), Kentsel mekânı düzenleme önerileri: Modern kent planlama anlayışı ve postmodern kent planlama anlayışı, *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (26), 1-25.
- Kasraian, D. & Maat, K. & Wee, B. V. (2016). Development of rail infrastructure and its impact on urbanization in the Randstad, the Netherlands. *The Journal of Transport and Land Use*, 9 (1), 151-170.
- Kaya, B. (2005), *Hareket kavramının modern mimarlığa etkileri üzerine bir araştırma*, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Kayın, E. (1998). *Historical evolution of hostelry buildings with particular reference to those within the inner-city of İzmir from the 17th to the first quarter of the 20th centuries*. Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Kayın, E. (2000). *İzmir oteller tarihi*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.
- Kelly, J. (2001). *Last call to diner when "fast" food was synonymous with luxury*. 1 Eylül 2019, <http://ctr.trains.com/railroad-reference/operations/2001/02/last-call-to-dinner>

Kılıç, R. (2004). *Modern batı düşüncesinde vahiy*. İstanbul: Ötüken Yayınları.

King, R. (1996). *Emancipating space*. New York: The Guilford Press.

Kölük, E. (2007). *Demiryollarının tarihi gelişimi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi raylı sistemler ders notları.

Kumar, K. (2010). *Sanayi sonrası toplumdan post-modern topluma çağdaş dünyanın yeni kuramları*. (3. Baskı) (M. Küçük Çev.). Ankara: Dost Kitabevi Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi: 1995).

Lambert, T. (2014). *A brief history of transport*. 5 Ocak 2017, <http://www.localhistories.org/transport.html>

Latinox. (b.t.). *Una Mirada Histórica de las estructuras Metálicas*. 18 Nisan 2019, <https://latinox.pe/una-mirada-historica-de-las-estructuras-metalicas/>

Le Corbusier, (1996). *Bir mimarlığa doğru*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları

Lerum, V. (2015). *Sustainable Building Design: Learning from nineteenth-century innovations*. London: Routledge.

Lewis, D. (2004). *Walks through History: Liverpool*. Derby: Breedon Books Publishing Co Ltd.

Lewis, P. (2017). *Pullman railroad cars, Robert Todd Lincoln and Effingham County railroads*. 3 Eylül 2019, https://www.effinghamdailynews.com/news/local_news/pullman-railroad-cars-robert-todd-lincoln-and-effingham-county-railroads/article_4711448a-a9a8-569b-ae51-f7d290bc196b.html

Literature, history, & culture in the age of Victoria (b.t). 5 Ağustos 2019, <http://www.victorianweb.org/art/architecture/liverpool/20.html>

Literature, history, & culture in the age of Victoria (b.t). 6 Ağustos 2019, <http://www.victorianweb.org/art/architecture/liverpool/19.html>

Liverpoolpicturebook. (b.t.). 3 Temmuz 2019, <https://www.liverpoolpicturebook.com/p/11.html>

Magnoliabox. (b.t.). *The International Exhibition: Belgian First-Class Railway-Carriage with Smoking Saloon Attached 1862*. 1 Eylül 2019, <https://www.magnoliabox.com/products/the-international-exhibition-belgian-first-class-railway-carriage-with-smoking-saloon-attached-1862-lc100411-0854-1>

Miliutin, N. A. (1974). *Sotsgorod: The problem of building socialist cities*. Massachusetts: MIT Yayınları.

Mircorp. (b.t.). *The Riveting Story of the Trans-Siberian Railway*. 3 Haziran 2019, <https://www.mircorp.com/the-riveting-story-of-the-trans-siberian-railway/>

Mendelssohn, M. (2000). Aydınlanma nedir? sorusu üzerine. *Toplumbilim Dergisi*, (Aydınlanma özel sayısı), 13-14.

Mumford, L. (2007). *Tarih boyunca kent, kökenleri, geçirdiği dönüşümler ve geleceği*. (G. Koca ve T. Tosun Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi 1961)

Mydstudio. (b.t.). *Less is More: Modular Minimalism*. 2 Haziran 2018, <https://www.mydstudio.com/blog/less-is-more-modular-minimalism.html>

Mysteryofutahhistory. (2014). *Ogden's Union Station celebrated 90 years in 2014*. 5 Haziran 2019, <https://mysteryofutahhistory.blogspot.com/2014/04/ogdens-union-station-celebrates-90.html>

Nietzsche, F. (2003). *Şen bilim*. (L. Özşar, Çev.). Bursa: Asa Kitabevi. (Orijinal çalışma basım tarihi 1882)

- Noble, M. (2018). *The riveting story of the trans-siberian railway*. 3 Eylül 2019, <https://www.mircorp.com/the-riveting-story-of-the-trans-siberian-railway/>
- Norberg-Schulz, C. (1984). *Genius loci: Towards a phenomenology of architecture*. New York: Rizzoli.
- Ogdencity. (b.t.). *History of the Union Station*. 1 Haziran 2019, <https://ogdencity.com/1336/History-of-the-Union-Station>
- Oğuz, Ş. (2002). Rönesans'tan 20. yüzyıla iki temel paradigma bağlamında mimarlık-felsefe ilişkisi. A. Şentürer, (Ed.), *Mimarlık ve felsefe* içinde. İstanbul: YEM Yayınları.
- Ojalvo, R. (2018). Modernitenin iki yüzü arasında mimarlık: “mesken tutmak”tan göçebeliğe. N. Altınyıldız Artun, (Ed.), *Arzu mimarlığı 2*. Baskı içinde. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Onlyinyourstate. (2016). *The Stories Behind Utah's Most Haunted Hotel Will Give You Nightmares*. 1 Temmuz 2019, <https://www.onlyinyourstate.com/utah/ut-most-haunted-hotel/>
- Onlyinyourstate. (2017). *The historic street in Utah that went from Blah to Brag-Worthy*. 13 Nisan 2019, <https://www.onlyinyourstate.com/utah/historic-25th-street-ogden-ut/>
- Oldphotoarchive. (b.t.). *Train travel in the 1800s*. 18 Şubat 2019, <http://oldphotoarchive.com/stories/train-travel-in-the-1800s-15-photos/3>
- Öncü, E. (1995). Ulaşımında uzun dönemde beklenen gelişmeler ve eğilimler. 3. *Ulaştırma Kongresi 5-6-7-Haziran 1995 İstanbul Bildiriler Kitabı* içinde (25-39). İstanbul: Maya Basın Yayın.

Özten, M. (2001). *Erken Cumhuriyet Dönemi Anadolu kentinde bir modernleşme aracı olarak "İstasyon Caddesi"nin incelenmesi: Ankara örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Özyalvaç, A. N. (2013). Mimarlıkta modernite kavramı ve Türkiye. *FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, (1), 294-306.

Palasmaa, J. (2016). *Tenin gözleri*. İstanbul: Yem Yayınları.

Paul, D. (2018). *Historic streets of Liverpool*. Amberley: Amberley Publishing.

Paz, O. (1994). Şiir ve modernite. M. Küçük, (Ed.), *Modernite versus postmodernite* içinde. Ankara: Vadi Yayınları.

Pinarwalter. (2012). *Fallingwater- şelale evi*. 6 Temmuz 2018, http://pinarwalter.com/blog/?page_id=526

Pinterest. (b.t.). 29 Mayıs 2019, <https://www.pinterest.ch/pin/358810295287890159/>

Pilehvarian, N. K. (1993). Endüstri devrimi ve yeni ufuklar. *Tasarım Dergisi*, (32), 89.

Plainshumanities. (b.t.). *Elia Peattie's journey to wonderland*. 14 Haziran 2019, <http://plainshumanities.unl.edu/peattie/ep.nov.jtw.intro.html>

Pullman Sleeping Cars add Comfort to Overnight Travel, (b.t.). 6 Eylül 2019, <http://www.railswest.com/pullman.html>

Ragon, M. (2010). *Modern mimarlık ve şehircilik tarihi*. (M. A. Ergingöz, Çev.). İstanbul: Kabalcı Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi 1986)

Railroad. (b.t.). *Cultural Impact of Building the Transcontinental Railroad*. 3 Ağustos 2019, <https://railroad.lindahall.org/essays/cultural-impacts.html>

Railway Office. (b.t.). 1 Mayıs 2019, <https://www.scienceandsociety.co.uk/results.asp?image=10301527>

Railwaywondersoftheworld. (1935). *Belgium's steel network- the most concentrated system in the world*. 1 Eylül 2019, https://railwaywondersoftheworld.com/belgian_railways.html

Railwest. (b.t.). *Pullman sleeping cars add comfort to overnight travel*. 8 Ocak 2019, <http://www.railswest.com/pullman.html>

Reckendrees, A. (2017). Dynamics of overlapping clusters: Industrial and institutional revolution in the industrial district of Aachen, 1800-1860. *Revista de Historia Industrial*. 26, (66), 37-75.

Retromap. (b.t.). 1984 Univermag "Moskovskiy". 18 Mart 2019, http://www.retromap.ru/show_pid.php?pid=23405

Retromap. (b.t.). 1960-1970 Yaroslavskiy vokzal. 18 Mart 2019, http://www.retromap.ru/show_pid.php?pid=1922

Richards, J. M. (1960). *Introduction to modern architecture*. Harmondsworth: Pelican Books.

Rousseau, J. J. (2007). *Bilimler ve sanatlar üstüne söylev*. (S. Eyüboğlu Çev.). İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi: 1750).

Rouyadnews. (b.t.). *Hotels in Ben Lomond*. 27 Temmuz 2019, <http://www.rouyadnews.info/hotels-in-ben-lomond.html>

RZD. (b.t.). History of terminals and stations. 16 Kasım 2018, http://eng.rzd.ru/statice/public/en?STRUCTURE_ID=4337&layer_id=4516&refererLayerId=4516&id=2604

Sanatsozlugum. (2011). *Şikago Okulu*. 8 Aralık 2017, <https://sanatsozlugum.blogspot.com/2011/10/sikago-okulu.html>

Schivelbusch, W. (1988). *Storia dei viaggi in ferrovia*. Turin: Einaudi.

Scully, V. (1980). *Modern mimarlık*. İstanbul: Çevre Yayınları.

Sennet, R. (1996). *Kamusal insanın çöküşü*, (S. Durak ve A. Yılmaz Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi 1977).

Sennet, R. (2002). *Ten ve taş*. İstanbul: Metis Yayınları.

Sevim, E. (2014). Sosyalist kenti yeniden düşlemek: 1917-1932 Sovyet kentleşmesinde Milutin'in lineer kent örneği, *ŞPO Kolokyum*, 503-515.

Sevinç, M. (1999). Postmodernizm ve kent. *Birikim Dergisi*, (124).

Sezgin, F. P. (2015). *Yer değiştirmede mekânsal deneyim*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Shunk, G.A. (1992), Urban transportation systems. J.D. Edwards, (Ed.), *Transportation planning handbook* içinde (88-122). New jersey: Prentice Hall.

Simmel, G. (1996). Metropol ve zihinsel yaşam, *Cogito*, (8), 81-87.

Soykan, Ö. N. (2003). *Arayışlar, felsefe konuşmaları I*, (2. Baskı). İstanbul: İnsancıl Yayınları.

Spartacus-educational. (b.t.). *First class travel*. 2 Mayıs 2019, <https://spartacus-educational.com/RAfirst.htm>

Spartacus-educational. (b.t.). *Second class travel*. 2 Mayıs 2019, <https://spartacus-educational.com/RAsecond.htm>

Spartacus-educational. (b.t.). *Third class travel*. 2 Mayıs 2019, <https://spartacus-educational.com/RAthird.htm>

Ssplprints, (b.t.), '*New Grand Entrance to the Liverpool & Manchester Railway, Lime Street*', 1836. 10 Nisan 2019, <https://www.ssplprints.com/image/89194/harris-john-new-grand-entrance-to-the-liverpool-manchester-railway-lime-street-1836>

Stanford. (2018). *Geography of Chinese Workers Building the Transcontinental Railroad*. 6 Temmuz 2019, <https://web.stanford.edu/group/chineserailroad/cgi-bin/website/virtual/>

Tanyeri, U. (1997). Modern mimarlık. *Eczacıbaşı sanat ansiklopedisi* içinde (1286). İstanbul: YEM Yayınları.

Tanyeri, U. (1996). Osmanlı barınma kültüründe batılılaşma-modernleşme: yeni bir simgeler dizgesinin oluşumu. (Y. Sey, Ed.), *Tarihten günümüze anadoluda konut ve yerleşme* içinde (284-297). İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

Tekeli, İ. ve İlkin, S. (2000). Cumhuriyetin demiryolu politikalarının oluşumu ve uygulaması. İ. Tekeli, ve S. İlkin, (Ed.), *Cumhuriyetin Harcı 3*, (271-323). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Tekeli, İ. (2010). *İstanbul ve Ankara için kent içi ulaşım tarihi yazıları: Toplu eserler 9. Cilt*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tekeli, İ. ve Gülköksüz, Y. (1982). Kentleşme, kentlileşme ve Türkiye deneyimi. M. Belge, (Ed.), *Cumhuriyet dönemi Türkiye ansiklopedisi* içinde (1224). İstanbul: İletişim Yayınları.

Tekeli, İ. (2001). *Modernite aşılırken kent planlaması*. Ankara: İmge Yayınevi.

Touraine, A. (2010). *Modernliğin eleştirisi* (7. Baskı). (H. Tufan, Çev.). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi: 1992).

Transsib. (b.t.). 17 Ekim 2018, <https://transsib.ru/Map/transsib-building.gif>

Travelling on the Liverpool and Manchester Railway, (b.t.). 1 Mayıs 2019, <https://www.scienceandsociety.co.uk/results.asp?image=10301539>

Trois-frontieres. (b.t.). 1 Eylül 2019, <http://www.trois-frontieres.be/photos/photos.php?l=2&cat=1&alumpage=6>

Tuckdb. (b.t.). *North Western Hotel, Liverpool*. 8 Temmuz 2019, <https://tuckdb.org/items/32302>

Tülay, E. (2003). *Mimarlık ve otomobil 'sınırları her an değişken mekân'*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Tümertekin, E. (1987) *Ulaşım coğrafyası* (2. Baskı). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.

Uic. (b.t.). *Moscow Kazansky station- Russia*. 10 Mayıs 2019, https://uic.org/com/?page=eslider_iframe&id_article=3978

Univermagmoskovskiy. (b.t.). *История Универмаг Московский*. 18 Temmuz 2019, <http://univermagmoskovskiy.ru/univermag/univermag-moskovskiy.htm>

Urban-networks. (2012). *Madrid, la utopía real. Barcelona, la realidad ficticia. Actitudes para el fin del siglo XIX (Paralelismos y Divergencias entre Madrid y Barcelona,* 7). 2 Temmuz 2019, <http://urban-networks.blogspot.com/2012/12/madrid-la-utopia-real-barcelona-la.html>

Usta, A. (2001). *Avrupa birliği ülkelerinin demiryolu deneyimi ve Türkiye’de demiryolları uyumlaştırma açısından karşılaştırma ve bir öneri geliştirme araştırması*. Doktora tezi, İnönü Üniversitesi, Malatya.

Vaskin, A. & Nazarenko, Y. (2007). *The architecture and history of Moscow Railway Stations*. Moscow: Sputnik+.

Venturi, R. (1991). *Mimarlıkta karmaşıklık ve çelişki*. Ankara: Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları.

West, A., Ramagge, F., West, J. & Jones, H. (1973). The quality of railway carriage environments. *Applied Ergonomics*, 4 (4), 194–198.

Wikieducator. (2013). *Architecture and the industrial revolution*. 4 Mayıs 2018, http://wikieducator.org/Art_and_architecture/Architecture_and_the_Industrial_Revolution

Wikimedia. (2010). *File: Herbesthal-Hotel*. 10 Eylül 2019. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Herbesthal_-_hotel.jpg

Wikimedia. (2010). *Leningradsky_Rail_Terminal*. 17 Eylül 2019, https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Leningradsky_Rail_Terminal#/media/File:Leningradsky_frontsnow.jpg

Wikimedia. (b.t.). *Category: Komsomolskaya Square*. 16 Haziran 2019, https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Komsomolskaya_Square

Wikipedia. (b.t.). *Linear city*. 4 Haziran 2019, <https://www.wikizeroo.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly9lbi53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvTGluZWZyX2NpdHk>

Wikipedia. (b.t.). *Liverpool Lime Street railway station*. 4 Haziran 2019, <https://www.wikizeroo.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly9lbi53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvTG12ZXJwb29sX0xpbWVfU3RyZWV0X3JhaWx3YXlfc3RhdGlvbG>

Wikipedia. (b.t.). *St George's Hall, Liverpool*. 3 Eylül 2018, <https://www.wikizeroo.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly9lbi53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvU3RfR2VvcmdlJ3NfSGFsbCxfTG12ZXJwb29s>

Wikipedia. (b.t.). *Herbesthal railway station*. 3 Eylül 2018, <https://www.wikizeroo.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly9lbi53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvSGVYymVzdGhhbF9yYWlzd2F5X3N0YXRpb24>

Wikipedia. (b.t.). *Dining car*. 16 Aralık 2018, <https://www.wikizeroo.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly9lbi53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvRGluaW5nX2Nhcg>

Wikipedia. (b.t.). *Leningradin asema*. 26 Nisan 2019, <https://www.wikizeroo.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly9maS53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvTGVuaW5ncmFkaW5fYXNlbWE>

Wikipedia. (b.t.). *Estilo neorrusso*. 14 Mart 2019, <https://www.wikizeroo.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly9wdC53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvRXN0aWxvX25lb3JydXNzbw>

Wikipedia. (2010). *Herbesthal-hotel*. 10 Temmuz 2019, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Herbesthal_-_hotel.jpg

Wikiwand. (b.t.). *Luxury trains*. 3 Eylül 2018,
http://www.wikiwand.com/en/Luxury_trains

Woolford, M. (2014). *Lime Street Station* [Mesaj 17]. 17 Ağustos 2019. Mesaj yollanan yer <https://www.rmweb.co.uk/community/index.php?/topic/33141-lime-street-station/page/43/&tab=comments#comment-1434475>

Yazıcıoğlu, S. (2008). Unutmak zamanı/ Zamanı unutmak. A. Şentürer, (Ed.), *Zaman – Mekân* içinde. İstanbul: YEM Yayınları.

Yediyıldız, B. (1994). *Tarih* (2. Baskı). İstanbul: Meb Yayınları.

Yırtıcı, H. (2009). *Çağdaş kapitalizmin mekânsal örgütlenmesi* (2. Baskı). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Yücel, M. S. ve Taşar, M. M. (2016). Demiryolunun stratejik önemi ve erken cumhuriyet döneminde demiryolu siyaseti. *Vakanüvis- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, (1), 293-342.