

Başkentin Giriş Kapısı: Ankara Tren Garı

Şekip Akalın tarafından tasarlanmış ve Erken Cumhuriyet mimarisinin en önemli yapılarından biri olan Ankara Garı'na kapsamlı bir bakış. Yapı aynı zamanda mesleğe yeni başlamış 24 yaşında bir mimarın ilk ve en önemli eseri.



Nilüfer Baturayoğlu Yöney, T. Elvan

Altan ■ Ankara Tren Garı, yeni başkentin ihtiyaçlarına artık yanıt veremeyen eski gar binasının yerine Şekip S. Akalın (1910-1976) tarafından tasarlanarak 1935-1937 yıllarında inşa edilmiştir. Görkemli mimarisi ve boyutları ile bu yapının modern başkentin yeni giriş kapısı olarak tasarlandığı söylenebilir¹.

1923 yılında Ankara'nın başkent olmasının ardından, çağdaş ve nitelikli bir kentin kurulması devletin öncelikli konuları arasında yer almış; bu süreçte kentin hızlı gelişimi nedeniyle 1892 yılında Bağdat demiryolunun Ankara'ya ulaşmasını izleyerek inşa edilen eski istasyon binaları yetersiz kalmıştır. Alana Mimar Kemalettin Bey tarafından tasarlanan Devlet Demiryolları Yönetim Binası (1928) inşa edilmiş ve Hermann Jansen tarafından yürütülen planlama çalışmaları kapsamında 1930 yılında bir yolcu salonunun inşası gündeme gelmiştir². Ancak önerilen düzenleme gerçekleştirilmemiş, 1934 yılında yeni bir merkez garının yapılmasına karar verilmiştir.

Kasım ayında yeni gar binası için önce bir mimari proje yarışması açılacağı yönünde haberler duyulmakla birlikte³, daha sonra yarışmadan vazgeçildiği anlaşılmaktadır⁴. Ankara planının müellifi Jansen danışmanlığında Bolom isimli Alman bir mimar tarafından tasarlanmış ve inşaatının da büyük oranda Alman destekli gerçekleştirilmesi planlanmış olan 1930 tarihli yolcu salonu projesinden vazgeçilmesi dönemin ulusalcı yaklaşımıyla ilişkili olabilir. Yıldırım Yavuz, Atatürk'ün "Bunu muhakkak bir Türk mimarı yapsın" isteğini dönemin Bayındırlık Bakanı Kılıç Ali'ye (Çetinkaya) ilemesi sonucu konunun milli bir meseleye dönüştüğünü belirtmektedir⁵. Bakanlar Kurulu'nun onayının ardından, programı gözden geçiren Devlet Demiryolları komisyonu projelendirme işini Bayındırlık Bakanlığı'na yeni atanmış, 25 yaşlarında, yeni mezun, genç bir mimar olan Akalın'a verir.

Mimarlık öğrenimini İTÜ Mühendislik Fakültesi'nin Mimarlık Kürsüsü'nde 1934 yılında tamamlayan Akalın, 24 yaşında Bayındırlık Bakanlığı'nda çalışmaya başlamış ve bir yıl sonra kendisine

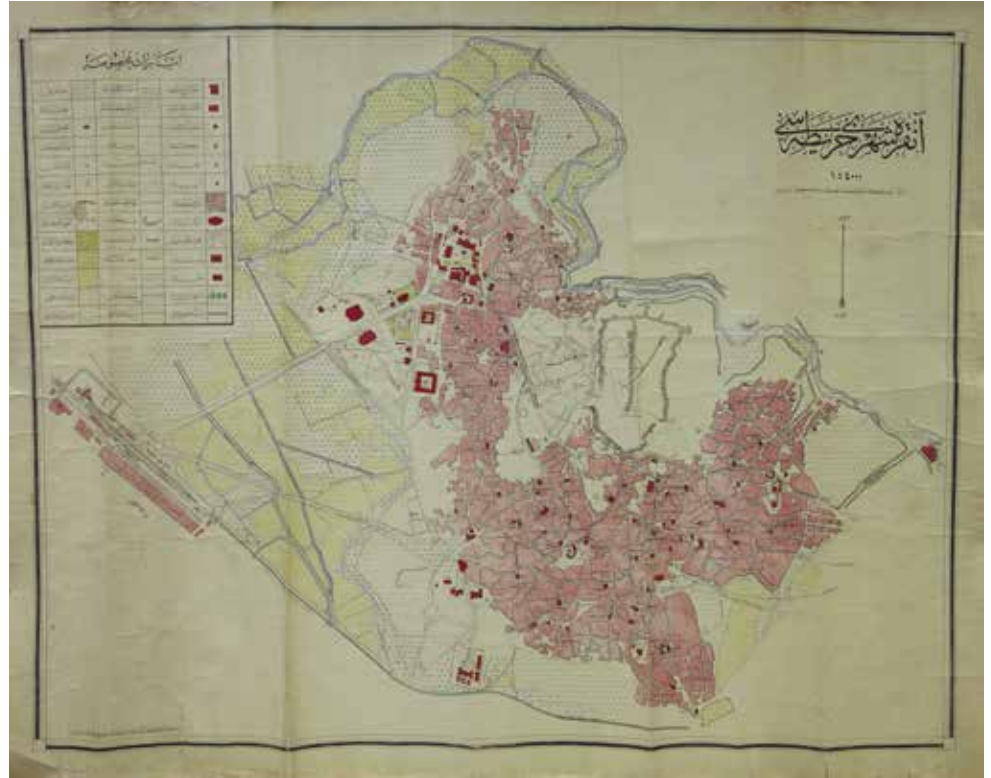
1 Ankara Tren Garı (1935-37); mimar: Şekip S. Akalın (Kaynak: Koç Üniversitesi VEKAM Kütüphanesi ve Arşivi - Envanter no: 1142).
2 1924 Ankara Haritası; solda istasyon bölgesi (Kaynak: Koç Üniversitesi VEKAM Kütüphanesi ve Arşivi - Envanter no: H004).
3 Ankara İstasyon (Cumhuriyet) Caddesi, 1930'lar; İstasyon Meydanı'ndan dönemin kent merkezi Ulus'a bakış (Kaynak: Salt Araştırma, Fotoğraf ve Kartpostal Arşivi - Envanter no: AHANKA180).

Ankara Garı'nı tasarlayıp inşa etme görevi verilmiştir. Devlet Demiryolları bir genel müdürlük olarak Bayındırlık Bakanlığı'ndan ayrıldığında, 1940 yılında Devlet Demiryolları Fen İşleri Bölümü'nde mimar olarak görevlendirilmiştir. Ankara'daki diğer yapıları arasında; Gar binasıyla birlikte tasarlanan ve İstasyon Meydanı'nın kuzeybatı ucunu tanımlayan Gar Gazinosu'na ek olarak Ulus PTT Telefon Santrali Binası ile Gazi Orman Çiftliği Karakol Binası yer almaktadır. Şevki Vanlı, Akalın'ın meslek yaşamı konusunda, "tuttuğunu koparan bir insan olmadığı için başka proje alamaz, idari görevlerle mesleki yaşamını sürdürür" demektedir⁶.

Akalın, beğenilen 4 Mart 1935 tarihli önprojesinin ardından⁷, görgüsünü artırmak ve yeni yapılmış gar binalarını incelemek üzere Avrupa'ya gönderilir⁸. Yapının dönemin Avrupası'ndaki anıtsal ve büyük ölçekli, ulusalcı, hatta faşist olarak nitelendirilebilecek yapılarla; özellikle Paul Bonatz ve Friedrich Eugen Scholer tarafından tasarlanan ve geçtiğimiz yıllarda yıkılmak istenmesiyle gündeme gelen Stuttgart Garı ile benzerlikler gösteren tasarımının, hangi yapılardan etkilendiği konusunda kesin bilgiler bulunmasa da, Devlet Demiryolları logo tasarımında yer alan ve daha sonra girişin iki yanındaki merdiven kulelerinin tepelerine de yerleştirilen kanatlar⁹ gibi ayrıntılar, bu Avrupa gezisinde edinmiş olabileceği tasarım etkilerine işaret etmektedir.

Onaylanan revize edilmiş Gar ve Gar Gazinosu projesi, 30 Haziran 1935 günü 789.309 TL keşif bedeli ile ihaleye çıkarılır¹⁰ ve iş 8 Temmuz 1935 tarihinde, 770 bin TL (611 bin ABD Doları) bedelle mimar-mühendis ve müteahhit Abdurrahman Naci Demirağ'a, kontrollük ise Devlet Demiryolları mühendislerinden Alaaddin Arısan'a verilir. Böylece tamamen Türk mimar, mühendis ve yükleniciler eliyle, "ulusal devletin gururunu yansıtan" bir proje ortaya çıkmıştır. Uygulama projelerinde 25 Ocak 1936 tarihi ve çizen olarak mimar Edip Onat'ın ismi bulunmaktadır¹¹. Son takım proje ise 1937 tarihli¹². 3 Kasım 1935 günü temeli atılan Ankara Garı, 2 Eylül 1937 günü teslim edilir ve 30 Ekim 1937 tarihinde büyük bir törenle açılır.

Yatay kütlesi kuzeybatı-güneydoğu yönünde İstasyon Meydanı boyunca uzanan yapı, dönemin kent merkezi Ulus Meydanı'na düz bir aks olarak bağlanan İstasyon (Cumhuriyet) Caddesi'nin başlangıcını oluşturmaktadır. Gar binası ile hemen yanında Akalın tarafından aynı



tarihte tasarlanmış ve inşa edilmiş olan Gar Gazinosu, çeyrek daire planlı ikili sütun düzeninde bir kolonat ile birbirine bağlanmaktadır. Gar girişini vurgulayan ve birkaç basamakla çıkan kolonat ile arkasında yer alan şeffaf cephenin iki yanını ön kısımda simetrik olarak tamamlayan dairesel planlı merdiven kuleleri, yapıya anıtsal bir karakter vermektedir. Ana girişten, yüksek, aydınlık ve ferah ana yolcu salonuna ulaşılır. Yanlardaki bekleme salonları ve bilet gişeleri de bu orta mekana açılmaktadır. Giriş bölümünün her iki yanındaki kütleler, simetrik olarak gittikçe alçalmaktadır:

Bunlar, bodrum üzerinde sırasıyla üçer, ikişer ve kuzeybatı uçta tek katlı kütlelerden oluşmaktadır. Yapının simetrik ve anıtsal tasarım özellikleri 1930'ların ikinci yarısından itibaren yaygınlaşan mimari dile uyum sağlarken; eğrisel, yatay ve düşey vurgular ile cam cepheler 20. yüzyılın ilk onyıllarının modern tasarım ve üslup özelliklerini yansıtmaktadır.

Betonarme temelli ve iskelet sistemli yapı, dıştan taş kaplanmıştır. 150 m uzunluğundaki yapı, dilatasyon derzleriyle beş parçaya ayrılmıştır; taban alanı yaklaşık 3.000 m², toplam yapı alanı

2
3



4

5



4 Ankara İstasyon Meydanı, 1930'lar; DDY Genel Müdürlüğü, Tren Garı ve Gar Gazinosu (Kaynak: Salt Araştırma, Fotoğraf ve Kartpostal Arşivi - Envanter no: AHANKA144).

5 Ankara Tren Garı ana giriş cephesi (Kaynak: Koç Üniversitesi VEKAM Kütüphanesi ve Arşivi - Envanter no: 1893).

6 Ankara Tren Garı, İstasyon cephesi, 1937 (Kaynak: Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı, Alaeddin Kırıl Klişe Fabrika ve Basımevi, İstanbul, 1937 / Salt Araştırma, Kent, Toplum ve Ekonomi Arşivi - Envanter no: ABK002022).

7 Gar Binası'nı Gar Gazinosu'na bağlayan kolonat (Kaynak: Koç Üniversitesi VEKAM Kütüphanesi ve Arşivi - Envanter no: 1149).

8.875 m² ve kütle hacmi 50.200 m³'tür. Toplam 2.500 m² yüzey, Kayaş'taki ocaklardan gelen Ankara taşı (andezit) ile kaplanmış ve inşaatta 4.000 m³ beton kullanılmıştır. Yaklaşık iki yıl süren inşaat için toplam 158 bin işçi yevmiyesi ödendiği bilinmektedir. 23x33 m büyüklüğündeki ve 12 m yüksekliğindeki giriş salonu üzerinde, alt ve üst yüzeyleri buzlu camla kaplanmış, 23 m uzunluğunda altı çelik makas ile taşınan şeffaf bir örtü yer almaktadır. Başkent halkı için tasarlanmış, gece-gündüz aydınlık ve ferah olan bu salonun dönemin Ankarası'nda başka bir örneği bulunmamaktadır. Ön kolonadın 75 cm çapında, 10 m yüksekliğinde ve her

biri som, beşer silindirik parçadan oluşan altı sütunu ile bunları yukarıdan bağlayan yatay şerit Hereke taşıdır (eflatun tonlu pembe porfir). Giriş dış merdiveni, giriş kapılarının söveleri, giriş salonu döşemesi ve duvarlarının alt kısımları ile tren yoluna bitişik platform mermer kaplıdır. Giriş salonu döşemesinde çapraz ince siyah mermer çerçeveler içinde beyaz mermer kullanılmış, duvarlarda yarı yüksekliğe kadar uygulanan beyaz mermer kaplama, düz beyaz sıvalı üst kısımdan Hereke taşından sürekli bir kuşakla ayrılmıştır. Salonun yan duvarlarında yer alan bilet gişeleri, krom kaplı metal çerçeveli büyük camlarla salondan ayrılmış ve önlerine

beyaz mermer ve pirinç parmaklıklı turnikeler yerleştirilmiştir. Dönemin düz hatlı modern kaligrafi anlayışını sergileyen hafif bombeli krom kaplı metal harflerle oluşturulan yazılar, salona açılan mekanları tanımlamaktadır. Girişteki pirinç aksamalı ahşap kapılar, özel tasarım aplikler, ana salon ve platformlardaki krom çerçeveli saatler ile metal ve mermer tüm diğer mimari öğeler, yalın ve nitelikli detayları ile dikkat çekmektedir. Malzemelerin doğal estetiğinden yararlanan yapının mimari tasarımı ve uygulaması dönemin modern mimari anlayışını yansıtmakta, iyi işçiliği ve titizlikle düşünülmüş detayları ile tutarlı bir kamu hizmet yapısı olarak karşımıza çıkmaktadır¹³.

Giriş salonu üst örtüsünü taşıyan çelik makasların Alman mühendisler tarafından tasarlanmış ve yerleştirilmiş olduğu bilinmektedir. Bunlar dışında tüm yapı öğeleri, yerli malzeme ve



6

işçilikle gerçekleştirilmiştir. Tuğla dolgu betonarme iskelet sistemini dışarıdan kaplayan Ankara taşı, ilki dışındaki peronlar ile dış çevrenin zemin kaplamalarında, parapet ve kaldırımlarında kullanılmış, ayrıca bu taşın kırıklarının çimento ile karıştırılmasıyla elde edilen aynı renkteki brüt beton, dış yüzeylerde, geniş ve geniş konsol saçaklarda kullanılarak, renk ve malzeme bütünlüğü sağlanmıştır. Yapı hizmete girdikten sonra, peronlar üzerindeki çelik taşıyıcı cam örtüler ile bekleme salonları ve restoran önündeki açık alanlar ise andezit kırığı ile renklendirilmiş betonarme taşıyıcı cam tuğlalı pergolalarla örtülmüştür. Dolayısıyla, erken dönem müdahalelerinin yapının genel tasarım anlayışıyla gerçekleştirildiği söylenebilir. 1950'lerde eklenen iki gişe için de özgün tasarım ve detaylar tekrar edilmiştir. Peron zeminleri 1960'larda beyaz mermer ile yenilenmiştir¹⁴.

Giriş salonunun yan cephelerinde yer alan bilet gişelerinin üst kısmında, Cumhuriyet'in kazanımlarını anlatan karşılıklı iki duvar resmi için hazırlanmış, 4x21 m büyüklüğünde alçı silmelerle çerçeveli düz beyaz sıvalı yüzeyler yer almaktadır. Bu resimler için binanın

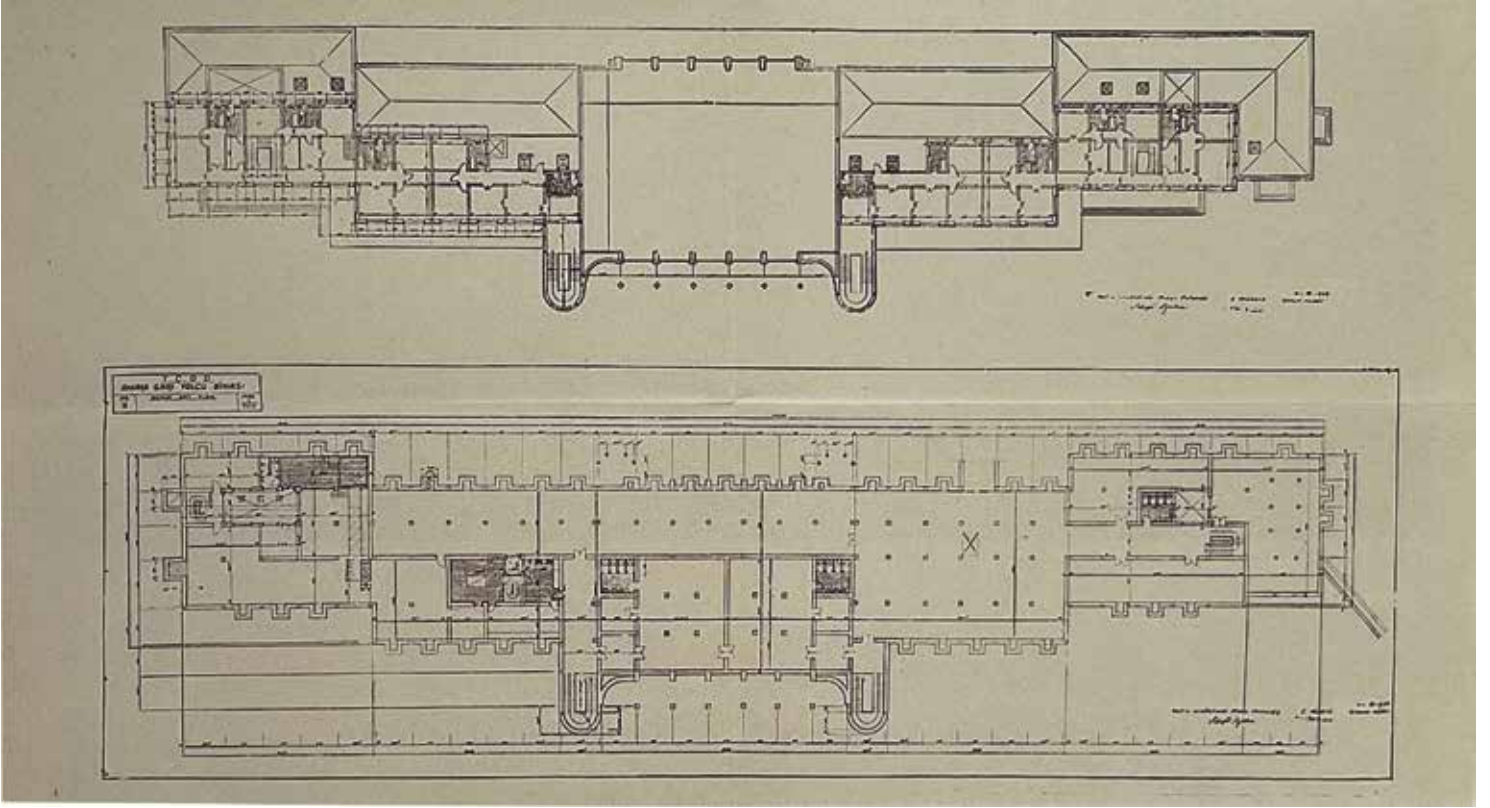


7

tamamlanmasından altı ay önce uluslararası bir resim yarışması açılmış¹⁵ ve yarışmayı ressam Nurettin Ergüven'in "Lozan'dan Önce" ve "Lozan'dan Sonra" adlı tabloları kazanmış¹⁶, ancak bu uygulama gerçekleştirilememiştir¹⁷.

20 Kasım 1938 günü İstanbul'dan Ankara'ya trenle nakledilen Atatürk'ün

naaşı, başta Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ve Mareşal Fevzi Çakmak olmak üzere devlet erkanı tarafından Ankara Garı'nda karşılanmış ve İstasyon Caddesi yoluyla Meclis Binası önünde Bruno Taut'un tasarımıyla hazırlanan katafalka taşınmıştır. 21 Kasım 1938 günü naaş törenle İstasyon Caddesi, İstasyon Meydanı ve Talat Paşa Bulvarı yoluyla, Ankara Garı



8

önünden geçerek Etnografya Müzesi'ne nakledilmiştir¹⁸.

Ankara Garı, nitelikli yerli tasarım ve inşaatıyla ulusal bir proje olarak gerçekleştirilmiş; başkentin sembolik yeni giriş kapısı olarak 1937 yılında hizmete girmiştir. Çağdaş tasarım, teknoloji ve malzemeleri yalın ancak nitelikli biçimde biraraya getirerek taşımacılık ve teknik alanlardaki gelişmeleri mimari alanın katkısıyla mekansallaştıran bu yapı, betonarme strüktürü ve özgün betonarme detayları ile Türkiye'de dönem mimarlığının başarılı bir temsilcisidir. Gar binası ve bir kompleks olarak oluşturduğu kamusal mekan, erken Cumhuriyet döneminden bugüne başkentin modern kimliğinin şekillenmesinde belirleyici olmuş; bu mekanda yaşanan olumlu ve olumsuz toplumsal deneyimler kentsel hafızada önemli bir yer kazanmıştır¹⁹. Yeni inşa edilen Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'nın²⁰ 2016 yılında açılmasının ardından atıl duruma düşen ve bir özel üniversiteye tahsis edilmesi söz konusu olan tarihi Gar Binası, kentsel bağlamda orantısız ölçeğiyle dikkat çeken yeni binanın yanında Ankara'nın modern miras örneklerinden biri olarak özgün değerleriyle yaşamını sürdüreceği dönüşümü beklemektedir.

■ Nilüfer Baturayoğlu Yöney,
Prof.Dr., University of Central Florida;
docomomo_tr
T. Elvan Altan, Prof.Dr., Orta Doğu
Teknik Üniversitesi; docomomo_tr

Notlar:

- 1 Yıldırım Yavuz, "Ankara Garı ve Mimar Şekip Sabri Akalın", *Ankara Dergisi*, cilt II, sayı 5, Temmuz 1998, s. 33-55; Elvan Altan Ergüt, "Kent'in Eşiğinde: Ankara'nın Yolculuk Mekanları", *Arredamento Mimarlık*, sayı 281, 2014, s. 66-70.
- 2 Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, "FoxBrothers Firması ile yapılmış sözleşmeye mahsuben Ankara İstasyonu inşaatının verilmesi", 02.04.1930 tarih ve 9050 sayılı Başbakanlık Kararnamesi, Fon 30-18-1-2, Kutu 9, Gömlek 16, Sıra 20, Dosya ek 155-45. Ayrıca bkz.: Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, "Ankara İstasyon planı ve aletleri için Devlet Demiryolları İnşaat Umum Müdürü İzzet'in Avrupa'ya gönderilmesi", 03.09.1930 tarih ve 9884 sayılı Başbakanlık Kararnamesi, Fon 30-18-1-2, Kutu 13, Gömlek 58, Sıra 9, Dosya ek 155-56.
- 3 "Haberler", *Arkitekt*, sayı 44, 1934, s. 252-253.
- 4 "Duyumlar", *Arkitekt*, sayı 48, 1934, s. 356-358.
- 5 Yavuz, a.g.e., 1998. Ayrıca bkz.: T. Elvan Altan (ed.), *Bina Kimlikleri Söyleşi - 1: Ankara Gar Kompleksi*, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara Şubesi, Ankara, 2009.
- 6 Şevki Vanlı, *Mimariden Konuşmak. Bilinmek İstenmeyen 20. Yüzyıl Türk Mimarlığı. Eleştirel Bakış*. Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı, Ankara, 2006.
- 7 Şule Sezginalp, "Station Buildings in the History of Turkish Railways: Catalogue of Buildings Constructed Between 1850s-1950s", Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2020, s. 180.
- 8 Sezginalp, a.g.e., 2020, s. 180-181.
- 9 Günümüzdeki TCDD logosunun esin kaynağı olan kuş kanatlı perçinli demiryolu tekerleği, ilk olarak 1869 yılında kurulan Rumeli Demiryolu Şirketi'nin 1871-1874 tarihleri arasında tamamladığı Selanik-Üsküp-Mitroviç hattının fotoğraf albümünde görülmektedir; bu logo, Osmanlı döneminde kullanılmıştır. 1929 yılında Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün kurulmasını izleyerek, logonun ay-yıldız içine alındığı ve perçinli tekerleğin, budanlı demiryolu tekerleğine dönüştüğü izlenmektedir. Bkz.: Ali Karagöz, "TCDD Logo ve Amblem Öyküsü", *Kent ve Demiryolu*, 2023: [http://kentvedemiryolu.com/tcdd-logo-ve-amblem-oykusu/] Son erişim: 13.08.2023. Kaynaklarda çelik kanatlı tekerleğin, kurumun 1953'de Türkiye Cumhuriyeti Devlet

Demiryolları İşletmesi adıyla Ulaştırma Bakanlığı'na bağlandığında logo olarak kullanılmaya başlandığı belirtilmekle birlikte, bu logonun erken bir düzenlemesi, 1937 tarihli Ankara Tren Garı fotoğraflarında görülmektedir. Bu logoda ay-yıldızın yerini iç içe geçmiş T.C. harfleri, tekerleğin yerini ise yine iç içe geçmiş DD harfleri almış, kanatlar stilize edilmiştir. Harflerin ve kanatların biçimleri dönemin Art Déco etkilerini yansıtmaktadır.

- 10 "Duyumlar", *Arkitekt*, sayı 53, 1935, s. 155-156.
- 11 Sezginalp, a.g.e., 2020, s. 180-181;
- 12 Yavuz, a.g.e., 1998.
- 13 A.e., 1998 ve Altan, a.g.e., 2009. Ayrıca bkz.: *Fotoğrafla Yeni Ankara Garı*, Alaeddin Kırıl Klişe, Fabrika ve Basımevi, İstanbul, 1937.
- 14 A.e., 1998.
- 15 "Duyumlar", *Arkitekt*, sayı 74, 1937, s. 62-64.
- 16 "Ankara Garı Resim Müsabakası", *Arkitekt*, sayı 81, 1937, s. 250-251.
- 17 Yavuz, a.g.e., 1998.
- 18 Hakan Uzun, "Liderine Ağlayan Bir Ulus: Atatürk'ün Ankara'daki Cenaze Töreni", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı 43, 2009, s. 531-553.
- 19 Binanın erken Cumhuriyet dönemindeki rolü için, bkz.: Segah Sak, İnci Basa, "The Role of the Train Station in the Image Formation of the Early Republican Ankara", *Journal of Urban History*, sayı 38(4), 2012, s. 777-802.
- 20 Binanın ve yakın çevresinin toplumsal anlamı 10 Ekim 2015'te Ankara Gar Meydanı'nda düzenlenen bombalı intihar saldırısı sonrasında yeni bir anlam kazanmış; meydanın kültürel hafıza mekanı olarak yaşatılması hedefiyle bir yarışma açılmış ancak sonucu uygulanamamıştır. Bkz.: [https://10ekimanimteydan.org].
- 20 Ankara Yüksek Hızlı Tren binası, A Tasarım Mimarlık tarafından tasarlanmıştır. Bkz.: [https://arkiv.com.tr/proje/tcdd-ankara-hizli-tren-gari/7255].



9



10



11



12

8 Ankara Tren Garı, Kat planları, 1937
(Kaynak: Uğur Tanyeli, *Mimarlığın Aktörleri Türkiye 1900-2000*, Garanti Galerisi, İstanbul, 2007).

9 Ankara Tren Garı, Ana giriş salonu, 1937
(Kaynak: *Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı*, Alaeddin Kırıl Kılış Fabrika ve Basımevi, İstanbul, 1937 / Salt Araştırma, Kent, Toplum ve Ekonomi Arşivi - Envanter no: ABK002025).

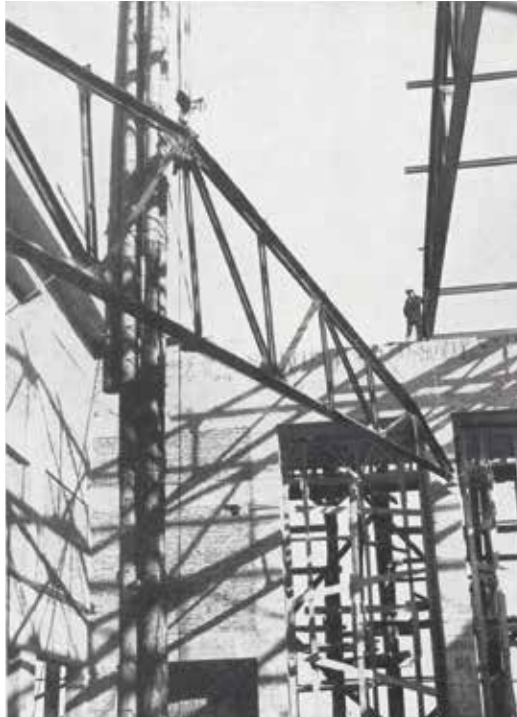
10 Ankara Tren Garı, Ana giriş salonunda bilet gişeleri, 1937 (Kaynak: *Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı*, Alaeddin Kırıl Kılış Fabrika ve Basımevi, İstanbul, 1937 / Salt Araştırma, Kent, Toplum ve Ekonomi Arşivi - Envanter no: ABK002024).

11 Ankara Tren Garı, Ana giriş salonu, Çelik taşıyıcılar şeffaf üst örtüden detay, 1937 (Kaynak: *Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı*, Alaeddin Kırıl Kılış Fabrika ve Basımevi, İstanbul, 1937 / Salt Araştırma, Kent, Toplum ve Ekonomi Arşivi - Envanter no: ABK002040).

12 Ankara Tren Garı, Bagaj odası: Guseli betonarme kolon-kiriş birleşimleri, 1937 (Kaynak: *Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı*, Alaeddin Kırıl Kılış Fabrika ve Basımevi, İstanbul, 1937 / Salt Araştırma, Kent, Toplum ve Ekonomi Arşivi - Envanter no: ABK002036).

13 Ankara Tren Garı, Ana giriş salonu: Şeffaf üst örtünün çelik makasları yerleştirilirken (Kaynak: *Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı*, Alaeddin Kırıl Kılış Fabrika ve Basımevi, İstanbul, 1937 / Salt Araştırma, Kent, Toplum ve Ekonomi Arşivi - Envanter no: ABK002050).

14 Ankara Tren Garı, Dış kaldırımlar üzerindeki konsol betonarme giriş taşıyıcısı, cam tuğla örtülü saçaklar, 1937 (Kaynak: *Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı*, Alaeddin Kırıl Kılış Fabrika ve Basımevi, İstanbul, 1937 / Salt Araştırma, Kent, Toplum ve Ekonomi Arşivi - Envanter no: ABK002052).



13



14