



10.33537/sobild.2022.13.2.17

### Makale Bilgisi

Gönderildiği tarih: 28-03-2022  
Kabul edildiği tarih: 10-06-2022  
Yayınlanma tarihi: 30-06-2022

### Article Info

Date submitted: 28-03-2022  
Date accepted: 10-06-2022  
Date published: 30-06-2022

## “GELECEĞİ PARLAK ŞEHİR”: İGNÁC KÚNOS VE BÉLA HORVÁTH'IN GÖZÜNDEN ANKARA

“CITY WITH A BRIGHT FUTURE”: ANKARA THROUGH THE EYES OF İGNÁC KÚNOS AND BÉLA HORVÁTH

Sevgi Can YAĞCI AKSEL



Doç. Dr., Ankara Üniversitesi, DTCF, Hungaroloji Bölümü,  
sevgicanyagci@gmail.com

### Anahtar sözcükler

Ankara; İgnác Kúnos; Béla Horváth; Demiryolları

### Keywords

Ankara; İgnác Kúnos; Béla Horváth; Railways

### Öz

Anadolu'nun kadim kenti, Türkiye'nin başkenti Ankara, 1892'de demiryollarının gelişiyle birlikte Batılı gezginlerin ve araştırmacıların daha fazla ilgi gösterdiği bir uğrak yeri haline gelir. Yüzyıl başında, Osmanlı ve Avusturya-Macaristan İmparatorluklarının ilişkileri giderek gelişmiş, İstanbul'dan Anadolu'ya yönelen, Ankara'yı da kapsayan, önce atlar ve arabalarla sonraki zamanlarda ise demiryollarıyla izlenen rota, Macarlar tarafından da benimsenmiştir. Bu çalışmada Türkoloji alanına önemli katkıları olan iki Macar araştırmacının, Kúnos İgnác ve Béla Horváth'ın birbiri ardına yüzyıl başında, Balkan Savaşlarının gölgesinde yaptıkları Anadolu yolculukları, Ankara'yı odağa alarak değerlendirilmiştir. Gezilere dair metinler, tarihsel bir perspektifle, betimleyici-niteliksel metin çözümlemesi tekniği ile incelenmiştir. Söz konusu gezi yazıları, dönemin sosyo-kültürel-ekonomik ortamını, başta demiryolları olmak üzere her türlü teknik, sosyal ve siyasal gündemin bir kentin gündelik yaşam kültürüne nasıl nüfuz ettiğini Macar gözüyle tartışmaya olanak tanımıştır.

### Abstract

With the arrival of the railways in 1892, Ankara, the ancient city of Anatolia, the capital of Turkey, has become a popular destination for Western travelers and researchers. At the beginning of the century, the relations between the Ottoman and Austro-Hungarian Empires have gradually developed and the route from Istanbul to Anatolia, including Ankara, which previously had been followed by horses and cars and later by railroads had attracted the attention of the Hungarians.

Kúnos İgnác and Béla Horváth are Hungarian researchers who made important contributions to the field of Turcology. In this study, their Anatolian journeys, taken one after another, just before the Balkan Wars were evaluated by focusing on Ankara. The texts were analyzed with a historical perspective, using descriptive-qualitative text analysis techniques. The texts made it possible to discuss the socio-cultural-economic environment of the period and how all kinds of technical, social and political agendas, especially the railways, penetrated the daily life culture of a city from the Hungarian perspective.

## Giriş

Türkiye'nin başkenti Ankara, binlerce yıl öncesine uzanan tarihiyle, Anadolu'nun kadim kentlerinden biridir. Stefanos Byzantinos'un coğrafi sözlüğüne göre Galatlar tarafından, gemi çapası anlamına gelen "Anküra" adıyla anılan kent, Pavsanyas'a göre Frigya Kralı Midas tarafından kurulmuştur (Büyükyıldız, 2009: 13). Kuruluş dönemine ilişkin çeşitli anlatılar olsa da kentin ilk dönemlerden beri ticaret yollarının kesişiminde yer aldığı (Büyükyıldız, 2009: 13); Frigyalılardan Lidyalılara, Farslardan, Makedonlara, Galatlardan, Romalılara, Bizans'tan Selçuklulara ve Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne değin derin tarihsel kökleriyle birçok uygarlığın izini taşıdığı bilinmektedir.

19. yüzyılda Batı ülkelerinin Doğuya olan ilgisi, 1892'de inşa edilen demiryoluna da bağlı olarak artar ve kent seyyahların uğrak noktası haline gelir. 20. yüzyıl başlarında, bir dönemin son tanıkları olan iki eski rakip Osmanlı ve Avusturya-Macaristan İmparatorlukları birbirine giderek yakınlaşmıştır<sup>1</sup> (Demirkan, 1996:p). "Doğu'dan gelmiş olma"nın belleklerinde daima yer bulduğu, "milli bağımsızlık" ve "uluslaşma" bilinçlerinin giderek yükseldiği 19. yüzyılda (Kelecsényi, Baba 2014), böylece Macarlar da Ankara'yı<sup>2</sup>, Anadolu gezilerindeki duraklardan biri olarak belirlemiş olur.

Macarların Ankara'yı rotaya dahil ettikleri incelemelerine ilişkin en önemli veriler, "gezi yazıları", "izlenimler" türünde kaleme alınan çalışmalarda karşımıza çıkmaktadır. Ankara üzerine gerçekleştirilmiş her bir çalışma, yeni bir temsil, kente ilişkin tarih yazımına katkı sunma potansiyeli taşıyan zengin bir tarihsel katkıdır. Bu metinler döneme, kentin sosyal tarihine, soyut ve somut kültürüne ve iki ülke arasındaki ilişkilere ışık tutmaktadır. "Bir metin olarak kentin şifrelerini çözmek, kenti "okumaya yönelmek" (Cantek, 2011: 11), yalnızca tarih alanına değil, sosyal bilimler alanında farklı disiplinlerden birçok çalışmaya da veri oluşturmaktadır.

I. Dünya Savaşı öncesinde Macar Türkolog Ignác Kúnos ile Dr. Béla Horváth Ankara'yı birbiri ardına ziyaret eden, gezi yazılarıyla Macar köken araştırmalarına, Türk-Macar ilişkilerine ve Anadolu'nun toplumsal ve kültürel tarihine kaynaklık eden iki önemli isimdir. Buradan hareketle bu çalışma, söz konusu

araştırmacıların metinlerinde Ankara'nın temsilini niteliksel metin inceleme tekniğiyle, betimleyici ve tarihsel bir perspektifle çözümlenmeyi konu edinmiştir. Çalışma, iki Macar araştırmacının perspektifiyle Ankara'yı betimlemek ve Ankara'nın sözü geçen zamanlardaki gündelik yaşam örüntüsüne dair saptamaları aktarmak suretiyle hem Türk-Macar ilişkileri hem de Ankara tarihi açısından literatüre katkı sunmayı amaçlamaktadır. Metinde, teknolojik gelişmelerin, modernleşmenin bir göstergesi olarak demiryollarının gelişiminin kentin gelişimine izdüşümleri ana düğüm noktalarından biri olarak tartışılmış, iki ayrı yazarın Ankara temsilinin, birey ve toplum arasındaki diyalektik ilişkiyi de ortaya koyacağı, gündelik yaşamın zaman ve mekân olarak tanımlayacağımız en temel iki parametresini de açık edeceği (Cantek, 2011: 14) varsayılmıştır.

## Ankara'nın Taşı

*Ve asfaltın altında yatan  
Roma  
ve Bizans  
ve Selçuk  
ve Osmanlı  
sayılmazsa  
Bu kent çok yeni sayılabilir  
Ali Cengizkan, (1994:74)*

Kurulduğu zamanlardan, konu edilen araştırmacıların kente geldiği 19. yüzyıla değin "yönetsel bir merkez" vasfına sahip olan Ankara, 19.yüzyılın ortalarında, 1848-1851 ve sonrasında da 1855-60 yılları arasında Yozgat'ın vilayet merkezi olduğu Bozok vilayetine bağlanır (Etöz, 2006: 14). Bunun dışında hep bir vilayet merkezidir. Yüzyıl başında nüfusu 20-25 bin civarı olan kent, bu nüfus değerine bakılarak bile kasabayı andıran, küçük bir orta Anadolu şehri olarak görülebilir (Etöz, 2006: 14). Ancak kenti yalnızca bu vasfıyla değerlendirmek yanıltıcı olacaktır. Ankara, tarım dışı ekonomide etkin bir kenttir. Bunun yanı sıra üstlendiği siyasal rol (Etöz, 2006: 14), Ankara'ya farklı bir önem kazandırır.

19. Yüzyılda kent etnik ve dinsel açıdan çok kimliktir. Türklerin yanı sıra Rumlar, Ermeniler; Müslümanlar ve Yahudiler Ankara'nın yerleşik nüfusunu oluşturmaktadır (Etöz, 2006: 14). Geçmiş yüzyılda dünya tiftik tekeline elinde bulunduran kent, 1800'lü yıllardaki

<sup>1</sup> Bu yakınlaşmaya, dönemin büyük güçlerinden biri olan Rusya'nın panslavist politikaları başta olmak üzere, uluslararası siyasi koşulların ivme kazandırdığı, Demirkan'ın da (1996) işaret ettiği gibi Orta ve Doğu Avrupa-Balkan ve Ortadoğu halklarının ulusal kimlik ve bağımsızlık mücadelelerinin iki ülkenin yakınlaşmasına katkı sunduğu söylenebilir.

<sup>2</sup> 13 Ekim 1923'te başkent ilan edilen ve o günden beri Türkiye'nin modernleşme serüveninin de önemli bir parçası haline gelen Ankara'nın Cumhuriyetin ilanından sonra geçirdiği dönüşümde, Macar bilim ve kültür insanlarının, mimarların, uzmanların kentin inşasında birebir rol oynadığı. 1930'ların başında Ankara'da yaşayan en kalabalık yabancı işçi grubunun Macarlar olduğu hatırlandığında (Vajta'dan akt. Csorba ve Fodor, 2021), bu gezilerin, cumhuriyetin ilanından sonra hız kazanacak işbirliği ve katkılar açısından, atılan ön adımları oluşturduğu da düşünülebilir.

gerilemenin ve buhranların bir sonucu olarak tiftik endüstrisinde de kayıplar yaşar (Etöz, 2006: 14). Yine de tiftik ticareti önemli ekonomik girdileri, ihraç kalemlerini oluşturmaktadır. Sonraki gelir kaynağı iste tarım ve hayvancılıktır. Kentin yerlileri genellikle bağ bahçe sahibidir ve bu önemli bir üretim alanıdır. Tarım ve hayvancılığın yanı sıra 75 ayrı dalda kayıtlı esnaf ve zanaatkar mevcuttur. Debbahlık, gümüş işçiliği, kürkçülük, inşaatçılık, terziler, berberler, fırıncı ve börekçiler, bakkallar mevcutken, 1876'da kentteki dükkân sayısı 1841'dir (Etöz, 2006: 21).

İş bölümü ve sektörler, etnik gruplar ya da dini cemaatler arasında paylaşılmış gibidir. Ticaretle uğraşanlar ağırlıklı olarak Ermeniler ve Rumlar iken, tarım, demircilik, eyercilik ve ilgili faaliyetler Türklerin, hırdavat, incik-boncuk, kırtasiye mallarının satışı gibi daha az gelir getiren işler ise Yahudilerin elindedir (Etöz, 2006: 22). Gümüş işçiliği ve kuyumculuk, ayakkabıcılık, terzilik ise Hristiyan ve Müslüman gruplarca yürütülmektedir (Etöz, 2006: 22). Ağırlıklı olarak orta ve üst düzey geliri olanların yerleştiği mahaller Kale'nin batı-güneybatı yönündeki eteklere kurulmuştur. Farklı etnik grupların varlığı mahalle yerleşimlerinde de kendini göstermiştir. Kalenin doğu ve Kuzeydoğusu Müslüman ağırlıklı mahallelerdir (Etöz, 2006: 29). 1892'de demiryollarının kente gelişile birlikte, tarımsal ürünlerin başta Fransa ve İngiltere olmak üzere yurt dışına ihracı da hız kazanacaktır. Ankara'ya yolculuk demiryollarının döşenmesinden önce ve sonrasında araştırmacılara farklı deneyimler sunacaktır.

### “Bir Acayip Nesne”

Yolculuk yapmanın sıradan ve kolay bir eylem olmadığı zamanlarda gezginler, fazla uzağa gidemeyenlerin “kanaat önderleri”, tanıklıklarıyla ve izlenimleriyle merak edilen, bilinmeyen uzak diyarların sırrına eren “bilen kişiler”dir. Modern iletişim araçlarının, ulaşım ve haberleşme teknolojilerinin sınırlıkları düşünüldüğünde hem gündemin hem tarihsel olanın nabzını tutan “ayaklı gazeteler” oldukları da söylenebilir. Dolayısıyla aktardıkları her bilgi, izlenim, tıpkı bir haber gibi çerçevenilmiş, seçici inşaya tabi tutulmuş ve gündem hiyerarşisi içine yerleştirilmiş olarak kurgulanır. Sürecin bu “kurgu” boyutu, gezi yazılarının, daha kapsamlı bir ifadeyle seyahatnamelerin edebi yanına ve gücüne de vurgu yapar. Ancak bu kurmaya yönü tarihe kaynaklık etme potansiyellerini elbette azaltmaz.

19. yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı'nın gündelik yaşamına yansıyan makro ölçekli dönüşümler, siyasal gelişmeler, savaşlar kadar önemli bir başka etmen

de demiryollarının yapımıdır. Künos'un ifadesiyle (2011:11), eskiden develer ve eşeklerle yolculuk yapan Anadolu Türklerinin vazgeçilmez halini alacak olan “Freng Şimendiferinin şeytani makinesi”, hayatı oldukça değiştirecektir (Künos, 2011:11). Yalnızca ulaşım kolaylığı sağlamakla kalmayan, tekniğin kendi dilini ve kültürel içeriğini de Anadolu insanının yaşamına sokan demiryolları, başlangıçta yöre insanı için “acayip bir nesne” (Künos, 2011) ve kültürel değişimin kavranmasında kilit bir öznedir. McLuhan'ın ifade ettiği gibi (1964) seyahat sürelerinin kısalması, yeni şehirlerin inşası, benzer kentleşme görüntülerinin ortaya çıkmasına katkı sunmaktadır. “Benzerliğin transferi” diyebileceğimiz bu gelişme yani demiryollarının yaygınlaşması, McLuhan'ın global köy kavramıyla ifade ettiği yapının ulaşım ayağı olarak da düşünülebilir.

Osmanlı Devleti'nde de Batıyla yakınlaşma, modern kentleşmeyi başlatma, kalkınmaya katkı sunma, diplomatik bir tutum yaratma gibi birçok başlıkla anılan demiryollarının inşasına yönelik ilk girişimler, 1856 yılında, Paris Kongresi'nden sonra, gündeme gelmiş ve bu konuda Avrupa sermayesi, söz konusu tarihten beri istekli davranmıştır. Ege ve Rumeli hatlarının bir kısmı<sup>3</sup> böylece hayata geçirilmiştir (Onursal ve Başaran, 2020: 336). Gelişen ekonomi ve ticaret için demiryolları önemli bir görev üstlenecek, “vücudun ihtiyaç duyduğu kanı damarlara taşıyan yollar” (Akagündüz, 2016: 460) halini alacaktır.

Anadolu'da ilk işletmeye açılan demiryolu 1866'da İngiliz desteği ile gerçekleştiren İzmir-Kasaba Demiryoludur (Onursal ve Başaran, 2020: 337). 19. Yüzyılın ikinci yarısının Osmanlı İmparatorluğu için demiryolu çağı olduğu söylenebilir. Demiryolları hem bir gelişmişlik olarak görülmüş hem de diplomasinin önemli bir parçasını oluşturmuştur (Onursal ve Başaran, 2020: 339). II. Abdülhamit demiryollarıyla ilgili projelere büyük önem verir ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun o anki durumu göz önünde bulundurulduğunda, demiryolu projelerinin neredeyse tamamı, önemli imtiyazlar vererek, yabancı devletlerin teknoloji ve mühendisliği aracılığıyla gerçekleştirilir (Onursal ve Başaran, 2020: 338).

İki aşamalı girişimin ilki İzmit-Konya hattıdır. 24 Eylül 1888 tarihinde Anadolu Demiryolları'nın inşası, imtiyaz ve işletme hakkı Alman Alfred Kaulla'ya verilmiştir (Onursal ve Başaran, 2020: 338). 1888 yılında *Deutsche Bank* adına Kaulla, Haydarpaşa-İzmit hattı ve bu hattın Ankara'ya kadar uzatılması için 99 yıllık imtiyazını almış ve 1889 yılında Anadolu demiryollarının geliştirilmesi amacıyla *Anadolu Demiryolları Osmanlı Şirketi* kurulmuştur<sup>4</sup> (Albek'ten akt. Yılmaz ve Yetkin, 2018: 160). Haydarpaşa'dan Ankara'ya kadar uzanan

<sup>3</sup> Mehmet Cavit'in Ulum-u İktisadiyat ve İctimaiyat Mecmuası'nda yayımladığı “Müessesat-ı Nafiyemiz: Rumeli Şimendiferleri” adlı yazısı Rumeli demiryolları hakkında oldukça detaylı bilgi vermektedir (Akagündüz, 2016: 460).

<sup>4</sup> Şirketin yapmayı planladığı hatlar şu şekildedir: Haydarpaşa-İzmit Hattı: 92 km, İzmir-Ankara Hattı: 486 km, Eskişehir-Konya Hattı: 445

km, Arifiye'den İzmir-Ankara hattına gidip Adapazarı'nı Anadolu şebekesine bağlayan Hat: 9 km, Adapazarı-Bolu Hattı: 2 km. 61 Anadolu Şimendiferleri Şirketi hattın her iki tarafındaki 30 kilometrelik alandaki ormanları ve madenleri işletme hakkı ile bütün hudut boyunca hububat ambarları inşa etme hakkına sahiptir (Akagündüz, 2016: 464).

demiryolu, Eskişehir üzerinden geçirilmiş ve bu anlaşma çerçevesinde Eskişehir'deki demiryolunun yapımı Haziran 1892 tarihinde, Ankara'ya kadar olan bölümü ise 27 Kasım 1892 tarihinde<sup>5</sup> tamamlanmıştır (Efe, 1998, akt. Yılmaz ve Yetkin, 2018: 160).

Tren her iletişim ve ulaşım teknolojisi gibi gittiği yere kendi düzenine, bu düzenek çerçevesinde oluşan altyapı ve işleyişi ve kaçınılmaz olarak da yeni bir yaşam kültürünü beraberinde götürecektir. Demiryollarının döşenmesi, istasyonlar, çevrelerinde kurulan han, otel gibi konaklama, yeme içme mekânları, demiryolu güzergâhındaki kentlerin görünümünü yalnızca mimari olarak değil, yeni oluşan hizmet sektörü ve ilgili iş bölümü açısından da değiştirmeye başlar. Öncesinde demiryolu yapımında çalışan Batılı işçiler, kültürlerarası iletişim açısından da gündelik temasları giderek hızlandırır. Farklı sınıflardan birçok insan demiryolunun geçtiği yörelerde görünürlük kazanır. Mühendisler, askerler, işçiler kendi sınıflarından yerel ahaliyle ilişki halindedir. Türklerin yanı sıra, Alman, Avusturyalı, İngiliz, İsveç, Fransız, Macar ve Avustralyalı gibi farklı uluslardan siyasetçiler, bilim insanları, seyyahlar, gazeteciler, tüccarlar, demiryollarının gelişmesine paralel, Anadolu'ya giderek artan bir ilgi göstermişlerdir.

Demiryolları 1892 Aralık ayında Ankara'ya gelene değin, duyulan ve kabul görmeye başlayan bu yeni teknoloji için Ankaralıların vilayete toplu dilekçeler vererek “şimendifer”in kente gelmesi için demiryolu inşaatında bizzat çalışmayı istedikleri, kentte ticareti ellerinde tutanların ve çiftçilerin akılcı yaklaşımlarla yönetimi harekete geçirdiği, Valinin “şose yol yapımında olduğu gibi 163.811 kişinin en işsiz dönem olan Mayıs ayında 20 gün çalışarak üç yılda demiryolu hattının bitirilebileceğini belirttiği de ifade edilmektedir (Erdoğan, Günel vd., 2007: 108-109). Demiryolları 1889-1892 yılları arasında tamamlanır. Böylece buğday ticaretinin artması, tarımda kullanılan toprakların genişlemesi, iç bölgede nüfus artışı ve nüfus dağılımında değişimler de görülmeye başlar (Erdoğan, Günel vd, 2007:110). Ignác Kúnos demiryollarının yapım süreci ve bu değişimdeki rolüne özellikle dikkat çekecektir.

### Ignác Kúnos'un Ankarası

*Angora'dan daha özel bir Anadolu şehri belki şimdi de yoktur. Surların altından henüz buharlı lokomotiflerin geçmediği ve Avrupa insanların buraya kadar pek gelmediği dönemde ise*

*daha da özeldi. (Kúnos, 2011:7)*

Ignác Kúnos (1860-1945), Yahudi bir ailenin çocuğu olarak dünyaya gelir. İlk ve Orta öğrenimini Debrecen Kalvinist Kolejinde tamamlar. Üniversitede dilbilim alanına yönelir ve mezuniyetten sonra kazandığı bursla Macarcanın kökenini araştırmaya, Türkçe ve Macarcanın bağlarını sorgulamaya koyulur ve Osmanlı topraklarına gelir. Vámbéry'den Osmanlıca, Uygurca, Tatarca ve Çağatayca dersleri almış, dil tarihi, dilbilgisi ve diyalektoloji çalışmalarının yanı sıra, Türk halk edebiyatı ile ilgili araştırmalarıyla, masal derlemeleriyle dünyaca ün kazanmıştır. 1885-1890 yılları arasında yaptığı ilk araştırmalarla Türkiye'deki folklor araştırmaları için de öncü kabul edilen Kúnos (Çolak, 2021:9), Tasnádi'nin (2013: 161) ifadesiyle, bir “define araştırmacısı” olarak halk edebiyatı ürünlerini kayıt altına alarak gerçek bir hazineyi yok olmaktan kurtarmış, modern çağın kültür varlıkları arasında yer almalarına vesile olmuştur (Tasnádi, 2013: 161). “Osmanlılar arasında pek de itibar görmeyen güzelliklerin keşfedicisi” olarak anılan Kúnos, Türk mani, türkü ve masallarını, Nasrettin Hoca fıkralarını, Karagöz ve orta oyunlarını derlemiş ve incelemiştir (Tasnádi, 2013: 161). Bunun yanı sıra 1911 yılında yazdığı *Türk Toprağı*<sup>6</sup> adlı anı-gezi eseri, Anadolu'ya ilişkin önemli bir kaynaktır. *Küçük Asya ve Bağdat Demiryollarının Tarihi* alt başlığıyla çıkan eserinde, “yüzyıl önceki bir muhabirin” “bir şairinki kadar renkli üslubuyla” Osmanlı'nın son dönemi ile batılılaşma yolundaki adımlarını da kaleme alınmıştır (Tasnádi, 2014: 161). 1885 yılında, Demiryollarından önceki ve sonraki gezilerini derlediği 1911 yılında yayımlanan kitabı, bu anlamda Anadolu'nun doğasına, köy kasaba ve kentlerine, insanlarına gündelik yaşamlarına ilişkin betimlemelerle doludur. Bu betimlemeler, Tasnádi'nin ifadesiyle (2013: 161) üst üste çekilen fotoğraflar gibidir. Yolculuklar boyunca gördüklerini, zaman içindeki değişimi birbiriyle kıyaslama, birbiri içinde anlatma niteliğine sahiptir.

Kúnos, daha sonra 1933 yılında kaleme aldığı bir makalede, “Türk Anadolusu”nun kadim bir geçmişe sahip bu kentine iki ayrı dönemde yaptığı yolculuklara dair izlenimlerini de kaleme alır. İlk yolculuklar birbirine daha yakın tarihlidir ancak son yolculuğu ile arasında on yıllar vardır. Yolculukların ilkine kendi tabiriyle “gençlik başında duman”ken, diğerine ise “dünya yangın yerine döndükten sonra saçlarında aklarla” koyulmuştur. İlk yolculuk yaptığı yıllardan itibaren Ankara'yı “destansı bir ünü olan, klasik, iki bin yıldan daha eski bir tarihe sahip” bir kent olarak tarif eden Kúnos (Kúnos, 1933: 29), Anadolu'ya yaptığı bu yolculukları “Batı esintilerinin

<sup>5</sup> Diğeri ise hattın Konya'dan Basra Körfezine kadar uzayan ve 1940'ta ancak tamamlanan Bağdat Demiryolu Hattıdır.

<sup>6</sup> Kúnos I (1911) Török Földön. Budapest: Az Utazások Könyvtára Kiadása. Eser Türkçede “Türk Toprağında” adıyla Edit Tasnádi tarafından çevrilmiş, Harid Fedai tarafından yayıma hazırlanmış ve Ürün Yayınları tarafından 2011 yılında yayımlanmıştır. Künye bilgileri için bkz. Kaynakça.

başladığı dönem” olarak adlandırmış, demiryollarının gelişimi Anadolu’da büyük bir değişim yaşandığına dair gözlemlerini ifade etmiştir (Kúnos, 1933: 29).

Kúnos Anadolu gezilerini aktardığı 1911’de yayımlanan kitabında (2011: 5), halkın başta bu “acayip nesne”yi yadırgadığını ancak ona yavaş yavaş alışıp benimsediğini ifade eder (Kúnos, 2011). Tren gördüğünce “Bak bak gavurların devesi” diye seslenen Yörük kadının tespiti, önsözünün ilk cümlelerinde yer alır. Kúnos bu yakıştırmayı şöyle yorumlar: “Kendisi için tren ne fazlası ne azı, bu kadardı işte” (Kúnos, 2011: 11). O günlere ilişkin, 1933’te yazdığı makalesinde de Eskişehir’den Ankara’ya doğru gelişlerinde konaklamak üzere yerleştikleri handa çevredekilerin kendilerine “Frenk diyarından gelen yabancılar” olarak baktıklarını anımsar (Kúnos, 1933: 29). Ne var ki Kúnos’un ifadesiyle, “gavurların devesi Avrupa fikir ve kurumlarının sonsuz kervanını ardından getirecektir” (Kúnos, 2011: 11).

Batının demiryolu teknolojisi ile “yayılmaya” başladığını ifade eden Kúnos (2011: 11), o güne kadar o yörelerde oluşmamış kavramların ve niteliklerin ve kültürdeki, gündelik yaşamdaki maddi izlerin birbiri ardına belirdiğini ifade eder. Mahalleler “Avrupaileşir”, “Freng tarzı semtler oluşur” (Kúnos, 2011; 12). Maddi uygarlık değişim gösterdikçe, teknik kendi sözlüğünü de Anadolu’nun gündelik yaşamına dahil etmeye başlar. Kúnos (2011, 12), “Uçsuz bucaksız Anadolu’nun saf Türkü’nün, görünce şaşıp kaldığı bu aracı zamanla kabullendiğini ifade ederken, “Avrupa ellerinin sunduğu konforun” gündelik hayatta kabul görüşüne dair gözlemlerini aktarır. Kervansarayların harabeleri üzerinde oteller yükselirken, atlarıyla posta torbaları taşıyan Tatarlar işlerini trenle görmeye başlamıştır (Kúnos, 2011: 12). Başlarda tren istasyonlarında yapılaşma ve alt yapı eksik olduğu için, köylerin ileri gelenleri konaklamak zorunda kalan yolcu misafirlere yemek taşımışlar, zamanla, ağırlıklı olarak Rum ve Ermeni işletmeciler lokantalar açmaya başlamış (Kúnos, 2011: 12), böylece “duyarlı kalplerin yerini hesapçı bir akıl” almıştır (Kúnos, 2011: 12). Buna paralel olarak yeni dünya görüşü, yeni anlayışlar değişen iş kolları ve zanaatlar, geleneksel el sanatlarının yerini alan gereksinimleri görmeye yönelik yeni folklorik öğeler baş gösterecek, “Modern kültür, ritüellerle bezeli hayat tarzlarını yıkmaya başlayacaktır (Kúnos, 2011: 13). “Modern akımlar”, “binlerce yıllık klasik topraklar”a böylece ulaşmıştır (Kúnos, 2011: 15).

Kúnos, bu gelişmelerden önce, 1890 yılında planladığı ilk yolculuğu hatırladığında dönemin güçlüklerinden ve demiryollarının daha dösenme aşamasında yol açtığı dönüşümden söz eder. İlk yolculuk heyecanını paylaşırken aktardığı anekdotlar, Türkiye’nin sosyo-politik atmosferine de ışık tutmaktadır. Rayların artık şehirden geçtiğini, etrafta çalışan ve iş arayan başta İtalyan ve Alman işçiler olmak üzere yabancıların bulunduğunu ve hem çevre sakinlerinin güvensizliği hem de Çerkez saldırıları nedeniyle çalışmaların ihtiyatla

sürdüğünü aktarır ve bu konuda Bab-ı Ali’nin, “azimli” önlemlere başvurduğunu ifade eder (Kúnos, 2011: 18-19). Bu nedenle kendisinin Anadolu’ya güvenli bir şekilde gidebilmesi, gerekli izinlerin alınması için resmi görüşmeler gerçekleştirmesi gerekmiştir. Bu aşamaların ardından, Alman profesörü Forchhler ve tercümanı Hulusi Efendi ile birlikte “pek rahat görünmeyen” bir Tatar arabasında, Avrupalı görünümünü de saklayacak biçimde giyinerek yola koyulurlar (Kúnos, 2011: 19-20). Yolda yanlarından ray kontrolü yapan bir drezin ve üzerinde Fransızlar belirir, selamlaşırlar. Bu karşılaşma serüvenin seyrini değiştirecektir. İzmit-Angora demiryolu mühendislerinden Mr. Charles Hazelaire Demiryolu Müdürlüğü tarafından izinli ve destekli oldukları anlaşılan Tatar arabası yolcularını, sarsıntılı yolculuktan kurtarır. Drezin’i “emirlerine bırakır” ve “Sabanca”ya kadar dört tekerli küçük vagonla gideceklerdir. İki “güçlü kuvvetli” Ermeni delikanlısının hareket ettirdiği araç silahlı bir jandarma ile korunmakta, eşyaları ise arabalarla taşınmaktadır (Kúnos, 2011: 19-20).

Dört saat süren yolculuğu tamamlayıp Sapanca’ya vardıklarında Fransız Mühendisin Makamına uğrarlar. İkram edilen yemekler, Fransız mutfağını pek de andırmamaktadır. Zeytin, kurutulmuş balık, et konservesi ve peynir: her günkü mönüleri bundan ibarettir (Kúnos, 2011: 21). Kúnos bu durumu “Anadolu’ya düşmüş Avrupalı mühendisin hali” olarak tanımlasa da Sapanca’daki Türk sakinlerinin çok daha azyyla yetindiğini, kendi bahçe mahsulleri ile gölden tuttıkları balıkların temel besin maddelerini oluşturduğunu ifade eder (Kúnos, 2011: 21). Bu kısa moladan sonra tekrar yola çıkan ekip-geç vakitte, Çerkez Köyü Balaban’a varır. Ancak ne bir lokanta ne de Kervansaray bulabileceklerdir (Kúnos, 2011: 22). Yiyecek ve barınacak bir yerler bakınırken ağaçlar altında gizlenmiş bir kulübeye rastlarlar. Burada kulaklarına Almanca ve İtalyanca sohbetler çalınır. Yolculardan biri Fransızca duyduğunu, Kúnos ise Macarca konuşulduğunu belirtir. Hiçbiri de yanılmamıştır. İçeridekiler demiryolu yapımında görevli yabancılardır. Aşçıları ise Macar bir kadındır (Kúnos, 2011: 22). Hulusi Bey’in Türkçe konuşması ise Çerkez Beyinin ziyaretine yol açmış, kendisi Kúnos ve Hulusi Beyi konağına davet ederek Çerkez oyunu izletmiştir. Kúnos, bu gösteriyi Bin Bir Gece Masalları’na benzetir (Kúnos, 2011: 24).

#### **Ankara: “Gülümseyen Manzara”**

Bu heyecanlı serüvenin Ankara durağına varış bir cuma gününe rastlar. Ramazan Bayramıdır. Herkes bayramlık giysiler içindedir. Giysilerin renkliliği kızıl, yeşil zeminlerde hilal ve yıldızlı bayraklarla süslenmiş arabaları ayırt etmeyi güçleştirmektedir (Kúnos, 2011: 42). Öncesinde gri evlerle dolu kent, “rengârenk bir mozaik” dönüşmüştür. Kúnos, demiryolunun kente

ulaşacağı haberinin Vali Abidin Paşa'yı<sup>7</sup> da harekete geçirdiğini, burçları bile renklendirmeyi başardığını ifade etmektedir (Kúnos, 2011: 42-43).

Kentin uğultulu, dolambaçlı sokakları insanlarla doludur. Kente karakterini veren üç yüksek kayanın altına yayılmış olan çarşı mahallesi<sup>8</sup> bu bölgeye, kale ise ortadaki kayanın tepesine yerleşmiştir (Kúnos, 2011: 43). Ankara'nın seçkinleri yazlık olarak uzun uzun sıralanan gür bağlara gitmektedir. Faroqhi (2005:67) bu durumun Avrupa'dan farklılık sergilediğini, ta Ortaçağ'dan itibaren Osmanlı kentlerinin çoğunda kır ve kent ayrımının az olduğunu, kırsal bölgelerde tüccarlara, kentlerde ise geçimlerini tarımdan, bağ ve bahçelerinden sağlayanlara rastlandığını, kentlilerin yaz aylarını bağ serinliğinde geçirdiklerini saptamıştır (Faroqhi, 2005: 67). Bu durum Ankara için de geçerlidir, sıcaklardan kaçan Ankaralıların yazlarını bağ evlerinde geçirdiğini Kúnos da ifade eder ve bu evlerin doğuya özgü bir konfora sahip olduğuna da değinir (Kúnos, 2011: 44). Lefebvre'nin kent-kır ilişkisine ilişkin dönemlere ve üretim tarzlarına göre değişkenlik gösterdiği saptaması (2015: 86) benzer biçimde bu ilişkinin "konfor" gibi kavramları üzerine düşünürken de dikkate alınabilir.

Eski Ankara'nın "görkemli zamanları"nın tanığı olan tek tük bina, tapınak ve kiliseler o güne değin ayakta, duvarları rengârenk karo fayanslarıyla bir Ermeni manastırının güzelliği, efsaneye göre Havari Paulus ile ilgili olan eski Bizans kilisesi, İmparator Augustus'un ünlü tapınağı Augesteum da bu ihtişamlı tarihin parçalarındandır (Kúnos, 2011: 44).

Nüfusu 30 bin civarında olan Ankara'nın yerlileri bilindiği gibi öncelikle çiftçilik ve keçi yetiştiriciliği ile uğraşmaktadır. Kúnos da Angora keçisinden üretilen kumaşların "uzak diyarlarda bile kapış kapış satın alındığını" söyler ancak kentin bunun ötesinde bir sanayi ve ticari bir görünürlük taşımadığını da vurgular (Kúnos, 2011: 44). Kúnos'u destekler biçimde, *Osmanlı'da Ankara* adlı eserde aktarıldığına göre (Erdoğan, Günel vd., 2007:110), bir İngiliz ticari ateşe de benzer bir yorumda bulunmuş, Ankara'da verimli bir işe yatırılmış kaynakların bulunmadığını, toprağa dayalı bir alım gücünün ticarete de egemen olduğunu gözlemlemiştir (Erdoğan, Günel vd., 2007:110). "Ev eşyaları, her türlü makine ve basit madeni eşyaların en ucuz ve aleladesi için bile hemen hemen hiçbir talep yoktur (Erdoğan, Günel vd., 2007:110) ve konforlu sayılabilecek, örneğin demir karyolalar bile talep görmemektedir. Burada hem İngiliz gözlemcinin hem de Kúnos'un "konfor" kavramı

üzerine düşünmüş oluşu ve Ankaralıların konforla ilişkilerini farklı biçimde yorumlamaları dikkat çekicidir. Kúnos'un konforun "doğulu" nüanslarını daha etnografik bir gözlemlerle idrak ettiği, İngiliz gözlemcinin ise "batılı" standartlar doğrultusunda bir tespiti yöneldiği söylenebilir. Bununla birlikte farklı ekonomik koşulların, tarihsel dönemlerin ve teknik gelişmelerin, bununla birlikte araştırmacının bu kavramlara yüklediği kendi toplumsal-kültürel art alanlarının farklı tespitlere yol açabileceği de gözden kaçırılmamalıdır.

Kúnos'a göre (2011, 45) Ankara daha çok bilimlerin kenti, "İslam bilimlerinin baş merkezlerinden biri" dir. İslam ilmini öğrenmek için çok uzaklardan gelenlerin olduğunu, sıcak yaz günlerinde dervişlerin mevcut üç bin çeşmeden sular içerek serinlediğini, 175 fıskiye'nin çevresinde hoş kokulu nargilelerin içildiğini, yetmiş altı büyük camide ibadet edildiğini, 15 büyük tekkede 3000 kadar dervişin oturabildiğini, yılda ortalama iki bin gencin Kuran'ı Kerimi ezberlediğini ve bu kişilerin hafız unvanı aldığını ifade etmektedir (Kúnos, 2011: 45). Kúnos bununla birlikte, o dönem Ankarası için önemli bir simadan da söz eder: Kel Derviş, efsanelere göre padişahla birlikte Freng diyarına kadar gidip savaşmış, en uzun süre de Engurus'te (Hungaria), Budin'de kalmış ve orada bir savaşta şehit düşmüştür. Buda'nın Gül Tepesi'ndeki efsanevi Gül Baba Türbesi'nin, "Kel Baba"nın "Gül Baba"ya dönüşmüş olabileceği<sup>9</sup> Kúnos'a göre ihtimal dahilindedir (Kúnos, 2011: 45).

Kentin fiziksel özelliklerine de değinen Kúnos, gördüklerini "gülümseyen bir manzara" olarak tanımlamaktadır. Tepelerden bakınca aşağıda sıralanan "kıvrık kıvrık dar sokaklar", çarşı istikametine giden ana yolun Angora [Ankara] Vadisi'nde gözden kaybolması, Angora nehrine karışan dağ dereleri, vadileri ve kayalardaki yarıklarıyla ormanlarla kaplı dağ sırtı, uzaklarda beyaz çiftlik evleri ve ormanlara gizli yazlıklar görülmekte, yarım daire şeklindeki bağlar, kenti çembere almaktadır (Kúnos, 2011: 46). Uzaktan böyle masalsi bir görünüme sahip olan kent, içinden geçerken ise bir tezatlık sunar; "renksiz ve neşesiz"dir. Dar sokaklar pek havadar değildir. Yükselen beyazımsı minareler, cami avluları ve büyük kapalı çarşının kemerleri, "asıl Doğu'nun yakalanabileceği" yerlerdir (Kúnos, 2011: 46). Diğer Anadolu kentleriyle benzeşen çarşıya tepeye çıkan merdivenlerle gidilir. Yaz dönemi nüfus seyrelir, ortalık sessizleşir. Sıcaklık daha sabahtan bastırır, acil işi

<sup>7</sup> Arnautluk'un ileri gelen ailelerinden olan Abidin Paşa (1843-1906), iyi eğitilmiş, ekonomiden siyasete ve hukuktan felsefeye pek çok alanda donanımlı, önemli bir devlet adamıdır. Ankara'ya içme suyu getirmek, yol yapımı çalışmalarına hız vermek, okul açtırmak, tarım ve ticareti geliştirmek, gibi birçok önemli girişimiyle bilinmektedir (Gülenç İğdi 2013).

1886-1894 yılları arasında Ankara valiliği yapmış olan Abidin Paşa hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Gülenç İğdi Özlem (2013). "Abidin Paşa'nın Ankara Valiliği" Ankara Üniversitesi DTCF Dergisi (53-2). 225-248

<sup>8</sup> Çıkrıkçılar yokuşundaki uzun çarşı ve diğer çarşılarında her çeşit esnaf bulunmaktadır ancak diğer Osmanlı kentlerinde de olduğu gibi esnafın ayrı çarşı ve sokaklarda toplandığı da bilinmektedir. Çanakçılar, çerçiler, demirciler, semerciler, terziler, yorgancılar gibi esnaf çarşılarından da söz edilmektedir (Erdoğan, Günel vd., 2007:133)

<sup>9</sup> Bu konudaki tartışmalar ve Kúnos'un masal derlemesi için bkz. Saral Tosun ve Saral Emre (2008) Gül Baba ve Masalları Ankara: Türk Macar Dostluk Derneği Yayınları /

olmayanlar serin kahvehanelerde serinler (Kunos, 2011: 46).

Kunos kentin eğlence kültürüyle ilgili gözlemlerine de yer verir. Sabahları davulcu şehri gezmekte, etrafına toplananlara akşamki programı duyurmaktadır. Eğlence mekânları, özellikle de bayramlarda kahvehanelerdir. Dar ve loş salonda kahve ve nargileler içilerek, genellikle Kayseri'den gelen çalgıcılar dinlenmektedir. Vali Abidin Paşa itiraz etmediği sürece Ramazan ayında oyunlar serbesttir (Kunos, 2011: 47). Valinin köşkü bağlar arasında, makamı ise kent merkezindedir. Kunos'a göre (Kunos 2011: 47). Avrupalılara düşmanlık duymayan, dillerini bilen, onlarla zaman geçirmekten rahatsızlık duymayan bir kişiliğe sahip olan Vali, kentte adeta hükümdar gibi karşılanmakta ve konağına geldiğinde kendisini her zaman büyük kalabalıklar beklemektedir (Kunos, 2011: 47). Vali, büyük salonda ortaya bağdaş kurarak gelenleri bir bir yanına çağırıp dinler (Kunos, 2011: 47). Kunos kendisinin de Valiyi aynı şekilde ziyaret ettiğini, önce Türkçe sonra Fransızca sohbet ettiklerini, Valinin Avrupa edebiyatı bilgisini aktarmıştır (Kunos, 2011: 48). Vali Abidin Paşanın edebiyata ilgisi, şairliği, donanımı zaten bilinmektedir (Gülenç İğdi 2013: 228). Kunos bu ziyaretten ve Valinin kendisini takdiminden sonra kentin tanınmış bir şahsiyetine dönüştüğünü, her yerde itibar görüp ikramlarla karşılaştığını, özellikle Ermeni bir avukatın her adımında kendisine refakat ettiğini anlatır. Agop Efendi adlı bu kişi ile kişisel dostluk kursalar da bu eşliğin üst makamlarca telkin edildiğini de zaman zaman düşünmüştür (Kunos, 2011: 48).

Kunos bundan yıllar sonra, Cumhuriyetin ilanı ile birlikte geldiği yeni Ankara yolculuğunu da büyük bir heyecanla aktaracak, bu kez "devrimci ruhlar" sayesinde yeni bir merkeze dönüşen bir kente geldiğini, yataklı vagonlar, günlerce değil bir gecede ulaştıkları Ankara'da, gelişmeler karşısındaki şaşkınlığını "sanki Türk diyarında değilim" diyerek ifade edecektir (Kunos, 1933: 29). Anadolu kentinden Batılı bir tarz yükselmektedir. "Ok gibi hızla" şose yolda ilerleyen araba, sağlı solu yeni yapılan büyük binalar, Meclis sarayı, Saray oteli, bakanlık binaları, müze sarayları, bu saraylar silsilesini takiben büyük villalar, yazlıklar, malikaneler dikkat çekmektedir (Kunos, 1933: 29). Ankara başkent olduktan sonra kerpiç ve ahşap evler taş evlere, betonarme yapılara dönmeye başlamıştır (Kunos, 1933: 29). Kunos kentin inşasıyla ilgili coşkunun yüksekliğinden söz edeceği sonraki yıllarda yeni başkent için daha büyük ve modern yapılaşması için Macar iş gücünün takviyesiyle de övünecektir (Kunos, 1933: 29).

## Béla Horváth'ın Ankarası

*İşte Doğu ve Batı arasında onca savaşa ve kan dökülmesine neden olan Ankara önümüzde (Horváth, 1996:29)*

Macaristan'ın Pécel kentinde doğan Béla Horváth siyasal bilimler ve ekonomi eğitimi görür. Farklı yerel yönetim görevleri yürütmüştür. Türkçe'de yayınlanan tek kitabı *Anadolu 1913*'ün çevirmeni Tarık Demirkan'dan öğrenebildiğimiz sınırlı biyografik bilgiye göre, *Türkiye'nin Kalbinde, Atatürk Biyografisi ve Macaristan'da Protestanlık* adlı eserleri yazmış olan Horváth (Demirkan, 1996), Budapeşte Turan Cemiyeti ve İstanbul Tahsil-i Sanayi Cemiyeti tarafından desteklenen coğrafi ve etnografik gözlemleri amaçlayan yolculuğunu 1913 yılı yaz ve sonbaharında gerçekleştirmiştir (Demirkan, 1996). Horváth dönemin Turan Cemiyeti ile yakın ilişkiler içinde olsa da hakkında doyurucu bir biyografik bilgiye, en basitinden doğum ve ölüm tarihlerinin bilgilerine dahi ulaşamamak, internet arama motorlarında, çevrimiçi veri tabanlarında çok az veriye erişebilmek oldukça ilginç bir durum olarak tespit edilebilir.

Horváth'ın Anadolu yolculuğu o yıllarda Budapeşte Üniversitesinde asistan olan Dr. Rezső Milleker ile birlikte Haydarpaşa'dan banliyö treniyle başlar. Demiryolları Almanlar tarafından işletilmektedir. Yanlarında bir de Konya'da otel işleten, çok iyi Macarca bilen Papadopulos Kirill bulunmaktadır. Horváth, Balkan Savaşı'nın süren etkisinin Başkentte de derinden hissedildiğini ancak Jön Türklerin "bir halklar volkanı gibi kaynayan, dillerin, etnik ayrılıkların, dinlerin kamplara ayırdığı ülkeyi" birlik içinde tutmayı başardığını ifade eder (Horváth, 1996:3).

Kunos gibi Horváth da aynı güzergahta ilerlemiştir. Pendik'i, sonra "padişahın halı tezgahlarının bulunduğu" Hereke'yi ve diğer istasyonları geride bırakarak, Sapanca gölünün kıyısından, Bilecik'teki 700-800 metre yükseklikteki dağ yamaçlarında görülen "bakımlı bağların ve dut ormanlarının arasından" ilerlerler. Dut ormanlarının yapraklarından beslenen ipek böcekleri "bu çalışkan halka" büyük gelir sağlamaktadır (Horváth, 1996: 5). Horváth'ın gördüğü manzaralarda, biten ve daha yerleşik hale gelen demiryollarının ve yaşamdaki uzantılarının yansıra, karşılarına çıkan "dizi dizi asker katarları"dır: "Sırtlarında yeni asker üniformalarıyla "binlerce yanık yüzlü Anadolu çocuğu", Avrupa'daki kutsal kent Edirne'yi Balkan ittifakının askerlerine karşı korumak için hazır beklemektedir (Horváth, 1996:6). Köprüler askeri birlikler tarafından korunmakta, kentlerin etrafında asker kamplarının beyaz çadırları göze çarpmaktadır. Horváth (1996: 6), bu görüntüyü şöyle yorumlar: "Türk ulusu, sembolü olan yarım ayın gerilemesini engellemek için bütün gücüyle direniyor."

Bilecik'ten Eskişehir'e akşam ulaşan yolcular tren den ayrılır çünkü tren yalnızca gündüz işlemektedir. Eşyalarıyla konaklayacakları otellere yönelen yolcular ertesi günü bekleyecektir (Horváth, 1996:6). Bu da Künos'un yakındığı konaklayacak yer meselesinin Horváth'ın yolculuğu sırasında çözüldüğünü ortaya koymaktadır. Horváth 22 yıl önce Eskişehir'e yerleşen Tadeus adlı "Teyze"nin hem yerliler hem yabancılar tarafından çok sevilen oteline yerleştiklerini ifade eder (Horváth, 1996: 6). Ertesi gün erken bir saatte uyanıp yola koyulurlar çünkü tren 05.00'te Ankara'ya doğru hareket edecektir. *Mysia* ovasından "tepeleri ilginç volkanik tabakalarla süslü kum tepelerinin ardından dolanarak" ilerlerler. Horváth bu volkanik oluşumları uzaktan bakınca ayakta kalmayı başarmış kale burçlarına benzeter (Horváth, 1996:7). Güzergâh Alatur'dan Kütahya'ya doğrudur. Kütahya'da ayağı aksak bir askerle, istasyonda sohbet etme şansı bulan Horváth, bu vesileyle süren savaşla ilgili görüşlerini de aktarmaktadır. Ordunun ana dayanağının Anadolu'dan, özellikle de Ankara, Konya ve Adana'dan toplanan Müslüman askerlerden oluştuğunu ifade eder. Asker suları ve ekmeçleri olduğu sürece cepheye sonuna kadar dayanmaktadır (Horváth, 1996: 9).

Savaşın gölgesinde süren yaşamı gözlemleyen Horváth da kent yaşamındaki "Avrupalılaşmayı" kaydetmiştir. Bunun bir göstergesi olarak Avrupalı giyimini Anadolu'da da yaygınlaşmaya başladığını kaydederken, "ne yazık ki" ifadesini kullanır. Anadolu'ya özgü otantik olanın görünürlüğü'nün azalmasını Horváth olumsuz bulur ve şöyle der: "Köylü gençler arasında renk renk şalvar ve gömlekler yerine gri pantolon ve ceketler giyenler çoğalıyor. Eğer değişim bu süratle ilerlerse turistlerin halk giysileriyle tanışabilmesi için herhalde bir süre sonra özel folklor ekipleri kurulması gerekecek!" (Horváth, 1996: 9).

Konya'dan Niğde'ye, Aksaray'a oradan Kırşehir'e ve Ankara'ya süren yolculukta Horváth gezi deneyimlerini aktarırken, hukuk sisteminden farklı kentlerin yemek kültürüne, sebze fiyatlarından giyim kuşama, idari yapıdan kültürlerarası ilişkilere değin bir çok konuda bilgi verir; bölgeyi ve kültürü ne denli tanıdığını ortaya koyar. Horváth ve ekibin arabayla yaptıkları yolculuk, güvenlik gerekçesiyle jandarma eşliğinde sürmektedir. (Horváth, 1996: 102). Horváth'ın Kırşehir'de dikkatini çeken tarladaki biçilmemiş buğdaylar olur. Bunun nedenini sorguladığında erkeklerin askere gidişyle ilgili cevaplar almıştır (Horváth, 1996: 102). Horváth bazen doğrudan bazen satır aralarında savaşın ekonomiye, tarıma ve gündelik yaşamına izlerini de türlü şekillerde

ortaya koymaktadır. Uzun süre at üstünde geçen yolculuklarının son 50 kilometresinde, akşam Ankara'da gazetelerini okuyacak olmanın hayalini kurduklarını da belirtir (Horváth, 1996: 108). Gazeteler artık gündelik yaşamın önemli haber alma kanalları, gereksinim duyulan, tabloidleşmeye de başlamış araçlarıdır.

İzledikleri yol Mogan gölünün kıyısına inmektedir. Gölün civarı kurbağalarla doludur bunun yanında binlerce leylek, karabatak, martı, pelikan ve diğer su kuşları mevcuttur (Horváth, 1996: 110). Horváth'ın adeta bir kamera gibi, doğal ve sosyal bütün kadrajı kaydetme ve yorumlama çabası dikkat çekicidir. Buradan gölün öbür kıyısındaki *Gölbaşı Han'a* ulaşırlar. Önlerindeki son zorlu dönemeç olan *Köpekli Boğazdan* kentin ince mimarilerini de içeren manzarayı görürler: Tren yolu, üç tabaka halinde uzanan dağlar ve Ankara'nın beyaz evleri (Horváth, 1996: 110).

Kral Midas'tan başlayarak Ankara'nın tarihçesini kısaca aktaran Horváth, sürekli "talan ve işgal" altındaki tarihini anlattığı kentin Sultan Murad zamanında Osmanlılar tarafından fethedildiğini belirtir. Dünya Savaşı'ndan sonra Yunanların kentin yakınlarına kadar geldiğini de hatırlatır. Doğu-Batı yollarının kesişme noktasındaki kentin, orduların her zaman uğrak noktası olmaktan kurtulamadığını ifade etmiştir (Horváth, 1996: 111).

Kente yaklaştıklarında çevredeki üzüm bağları ve bağ evleri, ileriden gelen tren düdüğü'nün sesi Ankara'ya ilişkin ilk aktardıkları olur (Horváth, 1996: 111). Horváth duyduğu sesi "tanıdık ve ilginç" olarak tanımlar (Horváth, 1996: 111) Onları ilk karşılayan modernliğin seçil evrenidir denilebilir. İstikamet ise Bekir Efendi'nin Hürriyet Otelidir<sup>10</sup> (Horváth, 1996: 111).

Antik çağlarda uluslararası ticaret yollarının önemli bir merkezi olan Ankara, 1913'te artık 50 bin nüfusa sahiptir. Künos'un aktardığı döneme göre nüfusun hayli arttığı görülmektedir. Horváth, 1852'de inşa edilen tren yolunun son istasyonunun Ankara olduğunu ifade eder. Kayseri, Yozgat ve diğer kentlere mal taşıyan kervanlar da buradan yola çıkmaktadır (Horváth, 1996: 112). Horváth Ankara'nın çarşısının büyüklüğünü buna bağlar (Horváth, 1996: 112). Ankara çarşısının, Tahtakale bölgesinin simgesi sayılan 500 yılı aşan tarihiyle Suluhan ve civarı o dönem de iplik ve kahve ticaretinin merkezidir (<https://atlastozu.com>, 2010). O günlerde hâlâ eski kale surları içinde yaşayan şehirde 80 civarında cami vardır<sup>11</sup>. Bunlar içinde en ünlüleri Hacı

<sup>10</sup> Hürriyet Otelini ilk anan araştırmacılarından biri Horváth'tır. Yapım yılı bilinmeyen otelin eski kayıtlarda adının geçmediği, 1902'den sonra yapıldığı, yerinin Karaoğlan Çarşısı'nda 1956'da yanan Zevk Lokantası'nın karşısında olduğu ifade edilmektedir. Kimi kaynaklara göre ise yanındadır. Bkz. Özalp N. (2016) Bir Başkent'in Anatomisi 1950'lerde Ankara, Yayına Hazırlayan Haluk İmga. Ankara. İdeal Kent. Bkz. İşçen Y. (1992) "Osmanlı Dönemine Ankara Hanları ve Hamamları" [yavuziscen.blogspot.com](http://yavuziscen.blogspot.com). Ayrıca "Seyyahların Gözüyle Ankara" (2017)

Yayına Hazırlayan Ş. Nezih Kuleyini Ankara Kalkınma Ajansı adlı eserde ise derlenen seyyah metinleri içinde Horváth'ın yorumuna yer verilmiştir.

<sup>11</sup> Ankara'daki camiler genellikle kerpiç duvarlıdır. Dışarıdan sade görünümlüdür ve iç mekanlarında geleneksel ahşap kuruluşları, alçı mihrapları, bazılarında kalem işi süslemeler göze çarpar (Erdoğan, Günel vd., 2007: 140).



Bayram Camii, Merlihanne, Aslanhanne<sup>12</sup> Camileridir (Horváth, 1996: 112). Horváth da Kúnos gibi, demiryolu yapımının kent merkezinde yarattığı gelişmeden dem vurur. Ancak bir parantez açarak asıl gelişmenin, Cumhuriyetin başkenti olmasıyla birlikte yaşanacağını belirtir (Horváth, 1996: 112).

Kentteki antik çağların izlerinden Kúnos gibi Horváth da söz eder. İyonlardan kalan bir sütun başı, Bizanstan kalan kırık bir aslan heykeli, duvarda eski Yunan bir kitabe ile karşılaşmanın mümkün olduğunu ifade eder (Horváth, 1996: 112). Augustos döneminden kalma 10 metre yüksekliğindeki sütun ve tapınak kalıntıları ve İmparator tarafından dikte edilmiş bir kitabe “dönemin kahramanlıklarını çağımıza taşımaktadır” (Horváth, 1996: 112).

1900’lü yılların Ankarasında Çıkrıkçılar Yokuşu ve bugünkü belediye başkanlık binasına kadar olan yer, Balık Pazarı olarak anılmaktadır (Erdoğan, Günel vd, 2007: 135). Horváth Balık Pazarı’ndan kesitler sunar. Burada her türden insan vardır. Yağmurluklarıyla Avrupalılar, pazarlık yapan siyah bir Afrikalı, Ermeni satıcılar, müşteri çağıran Rum lokantacılar, Arap tüccarlar, Kürt katırcılar, altı meciyede karyola satan bir tellal, hepsi birbirine karışarak çarşının inanılmaz koşturması içinde işlerini görmektedirler (Horváth, 1996: 112). Horváth tellalların doğuya özgü iş bitirici hallerini vurgularken, en fazla parayı verene malın satıldığı bu alışveriş biçimini “Hisse senedi olmayan ama borsa gibi bir kurum” olarak tarif eder (Horváth, 1996: 112). Kentin bu yoğun ticari ortamının özellikle demiryolları ile birlikte geliştiği, şehirdeki mağaza ve dükkân sayısının hayli arttığı, 7 yıl gibi kısa bir sürede iki yüzden fazla mağaza ve büyük hanın açıldığı da bilinmektedir (Aktüre’den akt. Tunçer, 2001).

Aynı sokakta dikkat çeken bir anektot da sırtında taşıdığı afişle reklam yapan adamdır. Seyircileri akşam oynanacak *Othello* oyununa davet etmektedir. Horváth şaşırır: “Anadolu’da Shakespeare oynanıyor!” (Horváth, 1996: 112). 1870’lerde Kütahyalı Hasan Bedrettin Paşa ile Manastırlı Mehmet Rifat tarafından Fransızcadan çevrilen *Othello*, ilkin 1842’de Konkordiya tiyatrosuna gelen Rum sanatçılar tarafından sergilenmiş, İngilizce’den Osmanlıca’ya Mihran Boyacıyan tarafından ilk kez 1912’de çevrilen eser, *Manzume-i Efkâr Matbaası* tarafından yayımlanmıştır. 1914’te resmi olarak kurulan Darulbedayi’ye değin, Muhsin Ertuğrul tarafından sergilenmiştir, Hamlet ise uzun yıllar Kamil Rıza, diğer adıyla *Othello* Kamil tarafından gezici kumpanyayla Anadolu’da ilgi görmüştür (Avcı, 2014). Gezici kumpanyaların yanı sıra Ankaralı varlıklı bir Ermeni’nin

Kocamanoğlu Tiyatro binasını yaptırdığı, ilk Türk aktörlerinden Ahmet Fehim Efendi’nin bu tiyatroya kumpanyalar getirerek temsiller verdiği bilinmektedir (Erdoğan, Günel vd., 2007: 135).

Başta ulaşım ve iletişim araçlarındaki gelişmeler, insanların ve kültürlerin birbirine “taşınabilirliği”ni sağlamakta, modern kültürün Batı-Doğu arasındaki dolaşımını ve yorumlanışını, kültürlerarası iletişimi, tiyatro, edebiyat ve diğer sanatsal yapıtların farklı kültürlerde tanınmasını giderek daha da olanaklı hale getirmektedir. Demiryolları bu anlamda önemli bir mihenk taşıdır ancak elbette Tunçer’in de ifade ettiği gibi (2001), tek başına bir kent ya da bölge için köklü bir değişim yaratmaya yetmeyecektir<sup>13</sup>. Yine de son kertede yüzyıl başında, dünya savaşı öncesinde, “zamanın hızla değiştiğini, medeniyetlerin yaratıcı ve yıkıcı gücünü gittikçe daha büyük bir kuvvetle hissetmekteyim” diyen Kúnos’a (2011, 11), halkın giyim kuşanmasındaki çok renkliliğin bile ortadan kalkmasından endişesini ifade eden Horváth’a bakılacak olursa modern zamanların gelip çattığı aşikardır. Ulaşım ve konaklama açısından yaşanan gelişmelerin her ikisinin de yüzünü güldürdüğü de anlaşılmaktadır.

Ankara’nın, cumhuriyetin başkenti olana değin İstanbul’un aksine Anadolu yerlilerinin, köylülerin yaşadığı bir kent olarak kaldığını ifade eden Macar gazeteci Vajta (1942: 5), Kúnos ve Horváth’tan bir süre sonra Ankara’yı değerlendirirken, Atatürk’ün Türkiye’yi Avrupa’ya dahil etme çabasına karşın başkent olarak İstanbul’u değil de Ankara’yı seçmiş olma nedenini sorgulamış ve Mustafa Kemal Atatürk’ün İstanbul’da kendini Türklerin içinde hissetmediği, Kurtuluş Savaşı için Anadolu halkıyla birlikte, onlardan biri olmak istediği ifadelerinde, aradığı yanıtı bulduğunu belirtmiştir (Vajta 1942: 5). “Bu isabetli karar” sonrasında yeni rejimin başkenti hızla gelişmeye başlar (Vajta 1942: 5). Avrupa mimarisinin estetik perspektifleri temel alınır. Eski çamur toprak alanlarda sekiz-on katlı mermer lobili yapılar yükselir. Yeni yapılan güzel ağaçlı parkların yanı sıra bakanlık binaları yapılır, müstakil evler azdır, elçilik yapıları ve elçilerin konutları bu tür evler arasındadır. Daha çok bürokratlar ve diplomatlar için oluşturulan konutlar mevcutken, Vajta (1942: 5) şu gözlemini de paylaşacaktır: “Kente dair projelerde Asya’yı çağrıştıran tek bir taş dahi yoktur. Temiz, büyük bulvarlarıyla, muazzam parklarıyla Ankara modern bir Avrupa başkenti olmuştur” (Vajta 1942: 5). Yeni rejimin yeni başkenti, 20. yüzyıl ve sonrası ilişkilerde, özellikle inşası sürecinde dikkatle izlenecektir<sup>14</sup>

<sup>12</sup> Genelde ahşap tavanlı olan camilerin kubbeleri olanları genelde azdır. Aslanhanne Camisindeki alçı mozaik mihrap bu geleneklerin dışında diğer Anadolu kentlerindeki kilerden de farklıdır (Erdoğan, Günel vd. 2007: 140).

<sup>13</sup> Ankara açısından, Ankara Sultanisi, Hamidiye Sanayi Mektebi, Gureba Hastanesi, Posta binası, Osmanlı Bankası, Taşhan’ın bir bölümünde açılan Hotel d’Angora, [Ankara Oteli] Tunçer’e göre (2001) demiryolunun getirdiği yenilikler olarak sıralanabilir.

<sup>14</sup> Özellikle 1933 yılında Macar bakanlarla Mustafa Kemal Atatürk ve İsmet İnönü’nün buluşması, imzalanan anlaşmalar Ankara’yı Macar basınının da gündemine oturtur ve birbiri ardına resimli izlenim yazıları, kent tanıtım yazıları yayımlanır.

**Sonuç**

1800'lerin sonunda, başka bir deyişle 20. Yüzyılın ilk çeyreğinde Türkiye'ye bir biri ardına yolcular yapan iki Macar Türkologun, Kúnos ve Horváth'ın gözünden Ankara'yı konu alan bu çalışmada, bir yandan gezi yazılarının kent tarihi için önemli veriler oluşturma potansiyeli, diğer yandan ise Macarların perspektifi ve neyi anlatmaya değer buldukları ortaya konmaya çalışılmıştır.

Bu bağlamda, demiryollarının kente gelişi ile Ankara'nın daha cazip bir merkeze dönüştüğü, her türlü yeni teknolojinin kentin maddi kültüründe ve gündelik yaşam deneyimlerinde iz bıraktığı görülmüştür. Ayrıca özellikle 1913'te Balkan savaşlarının izlerinden dem vurulduğu düşünüldüğünde, makro ölçekli gelişmelerin gündelik yaşam rutinlerine nasıl tezahür ettiği yine Macar gezginlerin metinlerinden çıkarılabilmektedir. Bu da gezi yazılarının, tıpkı gazeteler gibi toplumsal tarihin kavranabilmesinde verili dönemde sistem ve birey arasındaki ilişkiyi anlamayı sağlayan önemli kültürel ve bilimsel ürünler olduğunu ortaya koymaktadır.

İki Macar araştırmacının da Ankara'ya ilişkin genellikle uzlaşan bir betimleyici akış izledikleri, kentin tarihsel dokusunu, geçmişle bağını ve yaşanan sıcak gelişmelerin sokağa yansımalarını aktardığı söylenebilir. Her ikisinde de Batıdan Doğuya bir bakış, Batı normlarıyla çizilen çerçevelenmeler ve nitelermeler görünmektedir. Modernlik, kendi kültürüne yakınlık ve uzaklık yorumlarda belirleyicidir ancak elbette iki gezginin yaklaşımlarında nüanslar da söz konusudur. Kúnos'un daha katılımcı, etnografik bir bakışla, insanlara ve onlarla kurduğu ilişkiye daha çok odaklanarak çözümlemeler yaptığı, Horváth'ın biraz daha mesafeli ve daha fotoğrafik tespitlerde bulunduğu ancak her ikisinin de Türkiye'yi, toplumsal dokuyu ve insanı iyi tanıdıkları, etnik grupları, kentteki ekonomik ve toplumsal işbölümü ve rolleri gözden kaçırmadığı söylenebilir. Bununla birlikte Ankaralıların savaşın ve sonrasında başlayacak "Büyük Savaş"ın eşliğinde süre gelen tarıma ve ticarete dayalı yaşantısı, çarşıları, evleri, bağlardaki yazlıkları, yeni yeni oluşan otelleri, camileri, Valinin kentin gelişimindeki belirleyici rolü, eğlence kültürü, bayramları, başta tiyatro olmak üzere yüzünü Batıya dönen sanat arayışları bu iki bilim insanının gözünden birçok yeni tarih çalışmasına veri sunacak doyuruculukta aktarılmış, metinlerde sezilen "Avrupalı" bakışın, farklı çalışmalarda, farklı ülkelerden gezginlerin metinlerinin karşılaştırılmasıyla yeni saptamalara ve tartışmalara olanak tanıyacağı da fark edilmiştir. Elbette son kertede her bir yorum bize zamanın ruhunu biraz daha açık edecektir.

**Kaynakça**

- [atlastozu.com](http://atlastozu.com). (2010). <https://atlastozu.com/2010/09/20/ankara-sulu-han-ulus/>."
- Akagündüz, Ü. (2016). "Demiryollarının Dünyadaki Gelişimi Ve Bu Gelişimin Türkiye'ye İlk Yansımaları" *The Journal of Academic Social Science* Yıl: 4, Sayı: 36, Aralık 2016, s. 452-472
- Avcı, Z. (7 Mayıs 2014). "Şekispir'den Shakespeare'e: Üstadın Anadolu macerası" *BBC* [https://www.bbc.com/turkce/haberler/2014/05/140507\\_shakespeare\\_anadolu\\_zeynep\\_avci](https://www.bbc.com/turkce/haberler/2014/05/140507_shakespeare_anadolu_zeynep_avci)
- Büyükyıldız F (2009). *Başka Kent Ankara*. İstanbul: Phoneix
- Cantek F. (2011). *Yabancılar ve Yerliler*. İstanbul: İletişim
- Cengizkan, A. (1994). *Bağımlı Şiir-Ankara Ankara Güzel Ankara*. Ankara: Ümit Yayıncılık.
- Csáki É.(2004). , "Macarların Eski Tarihine ve Eski Türk-Macar İlişkilerine Dair", *Türk Kültürü ve Hacı Bektaş Velî Araştırma Dergisi*, S.30 (2004) <http://www.turkmacar.org.tr/macarlarin-eski-tarihine-ve-eski-turk-macar-iliskilerine-dair/>
- Csorba G. ve Fodor G.(2021) "Magyarok A Kelet Kapujában A Konstantinápolyi Magyar Egylet Története (1850–1961)" *Magyar Intézetek Külföldön*. <https://prominoritate.hu/wp-content/uploads/2021/08/ProMinorotate-2021-nyar-Csorba.pdf>
- Çolak, Melek (2021). *Macar Arşiv Belgeleri Işığında Ignác Kúnos'tan Türkoloji Mektupları ve Eleştiriler (1885-1890)*. İstanbul: Selenge
- Demirkan, T. (1996) "Önsöz" *Horvath Béla Anadolu 1913. İçinde*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Erdoğan A, Günel G. ve Kılıcı A. (2007). *Osmanlı'da Ankara*. Ankara Büyükşehir Belediyesi.
- Etöz Z. (2006). "19.yüzyıl Ankarasında mahalleler ve gündelik yaşam" *Sanki Viran Ankara der*. Funda Şenol Cantek. İstanbul: İletişim. 11-42
- Horváth B. (1996). *Anadolu 1913*. Çev. Tarık Demirkan, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Faroqhi, S (2005). *Osmanlı Kültüründe Gündelik Yaşam*. Çev.Elif Kılıç. İstanbul: Tarih Vakfı
- Gülenç İğdi Özlem (2013). "Abidin Paşa'nın Ankara Valiliği" *Ankara Üniversitesi DTCF Dergisi* (53-2). 225-248
- Kúnos I. (2011). *Türk Toprağında*. Çev. Edit Tasnadi. Ed. Harif Fedai. Ankara: Ürün

- Kúnos I. (22 Ekim 1933) “Ankaratol Ankaraiğ” Ujsag. S.29
- Lefebvre H. (2015). Şehir Hakkı. Çev. Işık Ergüden. İstanbul: Sel
- Kelecsényi A, Baba A. (2014).Macaristan’dan Olgular, Doğu Kaşifi Macarlar (2014). Macar Bilimler Akademisi. Çev. Tarık Demirkan. Budapeşte: Macaristan Dış İşleri Bakanlığı
- Onursal, B.F ve Başaran D (2020) “Bağdat Demiryolu Projesi Üzerinden Almanya’nın Barışçıl Nüfuz Etme Stratejisine Dair Okuma Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi” December • 2020 • 4 (2) • 325-358
- Szilagyı Sz. (2007). “Ignác Kúnos Türk Folklor Araştırmalarında Bir Öncü” Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi.
- Tasnádi E. (2013). “Anadolu Gezgini Ignác Kúnos” Türk-Macar İlişkileri Üzerine Seçme Yazılar. Ed. Abdülkadir Atıcı. İstanbul: Paradigma. 161-166
- Tunçer M. (2001) Angora (Ankara) Şehir Merkez Gelişimi-14-20.yy. Kültür Bakanlığı Yayınları
- Vajta F. (9 Temmuz 1942) “ A hititák hatezer éves várromjai köre épült fel Ankara
- Yılmaz A., Yetkin D. (2018). “Seyyahların Anlatımı ile Osmanlı’nın Son 30 Yılındaki Eskişehir” Akademik İncelemeler Dergisi Cilt 13 – Sayı 2 (Ekim 2018)