

KAĞITHANE

ŞİŞLİ



İstanbul ve Ulaşım

T. Gül Köksal • Yıldız Uysal • Semih Tezcan • Mücella Yapıcı
Azime Tezer • Behiç Ak • Mete Tapan

İstanbul'da Tarihi Eser Kaybı

Profil: Mutlu Çilingiroğlu

Fener Üzerine Mimari Tasarım Stüdyosu Deneyimi
Kandilli Adile Sultan Sarayı Restorasyonu



191574 2006/2



7,50 YTL



Yayınlayan

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi

Sahibi

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi adına
Eyüp Muhcu

Genel Yayın Yönetmeni

Deniz İncedayı

Yayın Koordinatörü

Fatma Öcal

Yazı İşleri Sorumlusu

Metin Karadağ

Yayın Kurulu

Ayşen Ciravoğlu, H. H. Günhan Danışman, T. Gül Köksal,
Kubilay Önal, H. Bülend Tuna

Danışma Kurulu

Zeynep Ahunbay, Nur Akın, Ülkü Altınoluk, Bilge Arıkan,
Harun Batırbaygil, Afife Batur, Cengiz Bektaş, İhsan Bilgin,
Çelen Birkan, Hasan Çakır (Almanya), H. Besim Çeçener, Oktay
Ekinci, Cengiz Eruzun, Nur Esin, Nuran Zeren Gülersoy, Sümer
Gürel, Ersen Gürsel, Yücel Gürsel, Havva Kanbur (İspanya),
Ruşen Keleş, Doğan Kuban, Mehmet Küçükdoğu, Derya Oktay
(Kıbrıs), Sabri Orcan, Selim Ökem, Deniz Erinsel Önder, Hakkı
Önel, Gülşen Özyayın, Hasan Cevat Özdi, Aslı Erim Özdoğan,
Yıldız Sey, Şükrü Sürmen, Mete Tapan, Uğur Tarhan, Ahmet
Tercan, Necdet Teymur, Afşan Timuçin, Rüksan Tuna,
Hülya Turgut, Yıldız Uysal, Mücella Yapıcı, Hüsnü Yeğenoğlu
(Hollanda), Zekiye Yenen, Asuman Yeşilirmak

Yayın Yönetim ve Yazışma Adresi

Yıldız Sarayı Dış Karakol Binası, Barbaros Bulvarı
Beşiktaş 34349 İstanbul
Tel: 0212 227 69 10 Faks: 0212 236 85 28
e-posta: dergi@mimarist.org
www.mimarist.org/mimarist

Mali Koordinasyon

Sami Yılmaztürk

Görsel Yönetmen

Zehra Şenoğuz

Ofset Hazırlık ve Yapım

Ekol Tanıtım

Ondokuz Mayıs Cad. No: 32/12 Şişli 34360 İstanbul
Tel: 0212 212 68 02 (pbx) Faks: 0212 212 69 12
e-posta: ekoltanitim@superonline.com

Baskı-Cilt

Güzel Sanatlar Matbaası

Yenibosna-İstanbul Tel: 0212 503 58 40 pbx

Baskı Tarihi

Haziran 2006

Dağıtım

Tele Kurye

Reklam

Mimarlık Vakfı İktisadi İşletmesi

Recep Paşa Cad. Nimet Abla İş Merk. No: 18 K.2
Taksim 34437 İstanbul

Tel: 0212 253 45 35 pbx Faks: 0212 253 43 04

Fiyatı: 7,50 YTL

Yıllık abone ücreti: 26,00 YTL

Öğrencilere % 50 indirim uygulanır.

"mimar.ist" dergisi Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi üyelerine ücretsiz olarak gönderilir. Yazılarda ileri sürülen görüşlerin sorumluluğu yazarlarına aittir. Dergi adı belirtilmek koşuluyla alınıp yapılabılır.

Az Gittik Uz Gittik!

Dergimizin 20. sayısına geldik!

Kış 2001 tarihli ilk sayımızdan bu yana yaklaşık beş yıllık bir birikimi birlikte gerçekleştirdik. Önerileriniz ve değerlendirmeleriniz yayın kurulumuz için daima yönlendirici oldu. Sizlerden gelen yapıcı eleştiriler bizleri yüreklendirdi, gelecek düşlerimize güç kattı.

İlk aşamalarından başlayarak mimar.ist dergisi, meslektaşlar ve hatta meslek alanımıza ilgi duyan herkesin iletişimini güçlendirmek ve konuları yeni açınımlarla ortaya koyabilmek amacıyla titiz, araştırmacı ve sorgulayıcı bir sürecin sorumluluğunu taşıdı. Mesleğimizin gündemindeki konuları tekrar etmenin ötesine geçebilmek, farklı bakış açılarını yakalayabilmek ve geliştirebilmek önemli bir yayın ilkemiz oldu. Hatta sizlerin de izlediği gibi, meslek tartışmalarını zenginleştirebilmek amacıyla farklı disiplinlerin de katkılarını almayı hedefledik. Sınırlı alanımızda olabildiğince çok sesli, renkli, çoğulcu ve şeffaf bir tutum izleyebilmek bir kriter oldu. Bu, bir taraftan da her yayın organı için önemli bir hedef olan, eleştiri alışkanlığının ve kültürünün geliştirilmesine ufak bir katkı çabası, niyetiydi.

İstanbul kenti için önemli kararların alındığı bu dönemde, böylesi bir amaç, her zamankinden daha fazla yoğunluk ve çabayı gerektiriyor. Kentimizle ilgili tartışmalı birçok konuda, bu denli hızlı alınan ve uygulamaya konulan projeler karşısında, fikirleri paylaşmak, düşünce üretmek, yayın alanı için ciddi biçimde sorumluluk üstlenilmesi anlamına geliyor. Toplum da yakından ilgilendiren birçok sorunun yaşandığı süreçler karşısında mimarlık yeni hedeflerle ve yöntemlerle yaşamın içinde olmak durumunda. Mesleğin farklı alanları arasındaki koordinasyon bağlarını kurabilmeyi, birlikte üretmeyi ve yansımalar yaratabilmeyi diliyoruz.

Bu sayıda dosya konusunu, "İstanbul ve Ulaşım" olarak belirlerken, biraz da böylesi endişeler içerisinde olduk. Sadece ulaşım kararları ya da projeleri değil kuşkusuz, "İstanbul Projeleri" olarak adlandırılan birçok yeni girişim, planlama kararları, özel yasalar ve haklar mimarların toplumsal sorumluluğunu belki de en fazla bu dönemde gündeme taşıdı. Gelişen süreç karşısında farklı deneyim ve fikirleri değerlendirebilmek, mesajlar üretebilmek ve bunları yönetim ve eğitim kurumlarıyla paylaşabilmek isteği bizleri yoğun olarak yeni gelişmeleri mercek altına almaya yönlendirdi.

Diğer taraftan, yukarıda da değindiğim gibi, içeriğe olabildiğince ilgi çekici, yeni ve farklı renkler taşıyan başlıklar ve konular katmaya çalıştık.

Ayrıca bu sayımızda sizlere, Proje-Profil sayfalarımızda yer verdiğimiz değerli meslektaşlarımızdan Mutlu Çilingiroğlu'nun yanı sıra, Nihat Sami Banarlı ve Vedat Tek'e ait araştırmaları da sunuyoruz. Geçmişte saklı kalmış birçok iz ve ayrıntı, yeni bakışlarla bugüne eklemelendikçe daha anlamlı yaşıyor veya yaşılabiliyor, yaratıcılığı destekliyor.

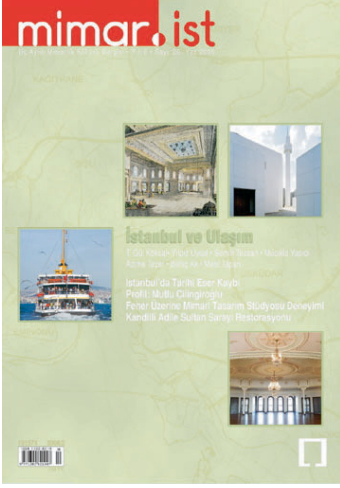
Diğer başlıklar altındaki irdelemelerde de umuyoruz ki, ilgiyle okuyacağınız, katkılar sağlayacak irdelemeler ve yeni düşünceler bulacaksınız. Kitap araştırmalarında, meslek alanımızdan ve onunla yakından ilgili olduğunu düşündüğümüz çalışmalar getirdik.

Sonraki sayımızın dosya konusunu, "soylulaştırma" olarak düşündük. Konuyu gerek İstanbul metropoliten alanı için geliştirilen projeler, uluslararası örnekler açısından ele almanın, uygulama alanında incelemenin, gerekse kuramsal alandaki yaklaşımları tartışmanın yeni bakışlar ve farklı açınımlar getirebileceğini umuyoruz.

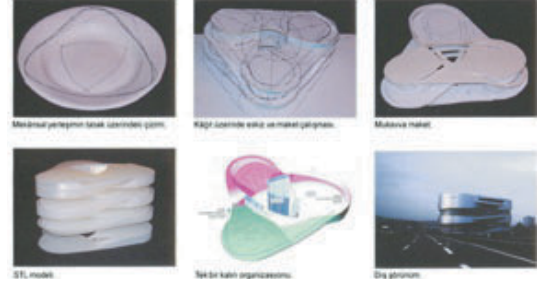
Önümüzdeki sayılar için önerilerinizi beklediğimizi, okuyucularımızın katkılarıyla gelişmeyi önemseyeceğimizi tekrar ediyoruz. Sorunların farklı yönleriyle tartışılabilirdiği, paylaşılabilirdiği bir yayının geliştirmeyi ve meslek alanımıza faydalı olabilmeyi diliyoruz...

Saygılarımla,

Deniz İncedayı



mimar.ist Haziran 2006/2
ISSN 1302-8219



4 HABER / ETKİNLİK

Dam Notları / *Hasan Çakır*

Antalya Kalesi Duvarlarındaki Selçuklu Fetihnamesi / *H. H. Günhan Danışman*

"Kentsel Dönüşüm" Projeleri ile Sarsılan Dünya Mirası ve

Avrupa 2010 Kültür Başkenti İstanbul / *Kubilay Önal*

8 KÜTÜPHANE

İstanbul'da "Soylulaştırma" Eski Kentin Yeni Sahipleri / *Ayşen Ciravoğlu*

Avrupalı mı Levanten mi? / *Tuğba Doğan*

Terör, Şiddet ve Toplum / *Rana Akyol*

Soframız Nur, Hanemiz Mamur / *H. H. Günhan Danışman*

11 GÖRÜŞ

Trajik Bir Mimarlık Öyküsü: Köprüaltı / *Hikmet Temel Akarsu*.....11

Çimleşen Çiçekler / *Ayla Ödekan*14

17 İNCELEME

İstanbul'da Tarihî Eser Kaybı / *M. Baha Tanman*.....17

Banarlı, İstanbul ve Mimarlık / *Gürhan Tümer*.....23

Mimar Vedad Tek, Klasik Mimarinin Doruğundan... / *Barış Onay*.....31

Afet Sonrası Acil Yardım Aşamasında Barınma: Sürdürülebilirlik-Sistem Yaklaşımı / *Sevgül Limoncu*.....36

42 PROJE / PROFİL

Mutlu Çilingiroğlu: "Ya Olduğun Gibi Görün ya da Göründüğün Gibi Ol" / *Söyleşi: Ayşen Ciravoğlu*42





53 DOSYA: İSTANBUL VE ULAŞIM

İstanbul'un Yeni Ulaşım Sorunu: "Ulaşım 116 Çözüm" / T. Gül Köksal.....	54
İstanbul ve Ulaşım / Yıldız Uysal.....	57
İstanbul Ulaşım Projeleri / Semih Tezcan.....	61
Ulaşma ve Ulaşmama / Mücella Yapıcı.....	65
İstanbul'da Boğaz Köprüleri ve Mekânsal Biçimlenmeye Etkileri / Azime Tezer.....	68
Vapurları Neden Vermemeliyiz? / Behiç Ak.....	71
Kumkapı Yayalaştırma Projesi Üzerine / Mete Tapan.....	73

75 EĞİTİM

"Yer" in Hafızasına Eklemlenmek: Fener Üzerine Mimari Tasarım Stüdyosu Deneyimi / Ayşen Cıraoğlu.....	75
---	----

82 KENT

Banliyö Mahallelerinin Değişen Morfolojisi / Anne Vernez Moudon.....	82
---	----

89 KENT ARKEOLOJİSİ

İstanbul Sultanahmet'te Bizans Dönemi Saray, Anıt ve Limanları ile Altyapı Çalışmaları / Fırat Düzgüner.....	89
--	----



99 TASARIM / UYGULAMA

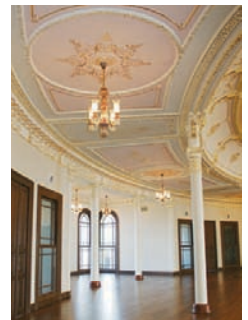
Kandıllı Adile Sultan Sarayı Restorasyon Uygulaması / Kemal Kutgün Eyüpgiller.....	99
--	----

102 FARKLI İNSANLIK DURUMLARI

Kadıköy Belediyesi Ulaşılabilirliği Geliştirme Konusunda Yeni Çabalar İçinde / Şükrü Sürmen.....	102
--	-----

104 YAPI FİZİĞİ / MALZEME / DETAY

Sanayi Yapılarının Mimarisinde Gürültünün Tasarım Ölçütü Olarak Değerlendirilmesi / Nuri İlgürel - Müjgan Şereftanoğlu Sözen.....	104
--	-----





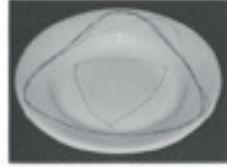
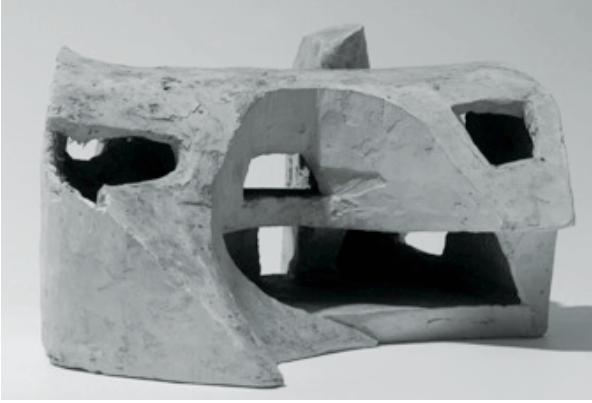
DAM Notları

DAM'da bu bahar üç ilginç sergi ve "yeni urbanite" üzerine üç konferans var. Önce sergilere bir göz atalım.

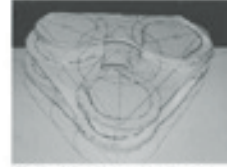
Mekâna Ayartma Sergisi

Mekâna Ayartma'da Mimar E. Kremser'in mekân tasarımları ve maketleri sergileniyor. Sergiyi tanıtmaya yazısında göre Kremser "nevi şahsına münhasır" bir mimar. Kerpiç yapı tarzıyla organik mimari geleneğine bağlı. Doğa

1. İki katlı ev, 1967.
2. Mekânın Rüyası.
3. Wartzack Hasenhof.
4. Krieger Atölyesi.
5. Mercedes Müzesi.



Mekâna ayartmanın basık üzerindeki çizmeleri.



Kâğıt üzerinde ekilip ve maket çalınması.



Makineye maket.



SFL model.



Teke bir katın organizasyonu.



Diğ. görünüm.

formlarını mimariye aktarma konusunda Gaudi ve Hundertwasser ile aynı görüşü paylaşıyor ve onlar gibi dik açığı, düz çizgiyi aşağılıyor... 70'li yıllardan beri geç modern mimarinin bayağı konut sitelerine, kuru kuruya fonksiyonalizmine, doğadan uzaklaşmasına ve araba fanatizmine eleştirileri hâlâ aktüel olan mimar Kremser'in unutulması bir haksızlık...

Batı'nın hâlâ yakasını kurtaramadığı geç modern, bizde biraz geç kaldı. Olsun, cennet mekân lingo lingo konut sitelerimizle geç de olsa geç modernde yeni bir çığır (geç geç modern mimariyi) açıyoruz. Değil mi?..

Mekânın Evrimi Sergisi

Sergide mimari buluşlarıyla, yenilikçi projeleriyle ünlü, Amsterdamlı UN Studio'nun "tasarım maketi" (yeni bir dijital tasarım) stratejisiyle projelendirildiği eserler ve özellikle Stuttgart'taki Yeni Mercedes Benz Müzesi'nin mekân tasarımının gelişimini gösteren çizim ve tasarım maketleri yer alıyor. "Dijital Barok" olarak adlandırılan yeni Mercedes Benz Müzesi mayıs ayında açılıyor.

Maksimum 40 Sergisi

Maksimum 40'ta Alman Mimarlar

Birliği (BDA) 2006 Mimarlık Ödülü verilen yedi eser sergileniyor. Genç mimarları özendirilmeyi amaçlayan BDA Mimarlık Ödülü beş yılda bir veriliyor. Ödüle Alman Mimar ve Şehir Plancıları Odası (AKH) üyesi 40'ına basmamış mimarlar eserleriyle katılabilir.

Yeni Urbanite

DAM'da bu bahar "yeni urbanite" konferans dizisinde seçmece kentlerde tarihî dokuya entegrasyon, kentsel yapıyı değiştirmeyi, kentin yeniden şenlendirilmesi, kamusal mekânın gözden ve elden geçirilmesi, 20. yüzyıldaki imar günahlarının yarattığı kentsel çarpıklıkların, sakatlıkların, imar bozukluklarının ve döküntülerinin kaldırılması gibi konular iskan-dilliyor.

Bahar konferansları:

Hamburg, Liman Kenti için Masterplan.

Londra, Themse Irmağı'nın güney yakasındaki kent merkezinin yeniden düzenlenmesi.

Leipzig 2015, Kent Mekânının yeniden şekillenmesi-planlama çabaları.

Hasan Çakır
kybeletfm@aol.com



Antalya Kalesi Duvarlarındaki Selçuklu Fetihnamesi

İslam dönemi ve Arapça yazıtların arşivlenmesi konusundaki araştırmaları destekleyen Cenevre merkezli Max van Berchem Vakfı'nın, Antalya Kalesi duvarlarında gömülü ve 13. yüzyıla tarihlendirilen Selçuklu Fetihnamesi'nin yeniden incelenmesi amacıyla başlatılmış olan bir rölye projesine mali yardım sağladığına dair haber, Vakfın Aralık 2005 tarihli ve 19 sayılı bülteninde yayımlanmış bulunuyor. Hicri 613 tarihli Fetihname ilk kez 1926 yılında Ahmed Tevhid tarafından kısmen okunmuş ve aynı yıl *Tarih-i Osmani Encümeni Mecmuası*'nin 16. sayısında yayımlanmıştır. 2003 yılı kış aylarında Antalya'da yer alan şiddetli bir fırtına sırasında surlara dayanan bir evin çatısının uçması üzerine evin arkasından daha önce izi belirlenememiş olan iki kitabenin ortaya çıkması üzerine 2004 yılı yaz sezonunda konu edilen proje Vakfın parasal desteği ile başlatılmıştır. Koç Üniversitesi misafir öğretim üyesi Scott Redford'un yönetimindeki proje çalışmalarına, Ankara'dan Cengiz Kabaoğlu'nun Ka-Ba firmasından Mimar Zehra Tulunoğlu'nun koordine ettiği bir ekip fotogrametri hizmeti vermektedir. 43 adet mermer ve granit kolon üzerine oyulmuş kitabe parçalarından oluşan Fetihname, Anadolu'da Selçuklu hakimiyetine karşı ayaklanan ve sakinlerinin çoğunlukla

Hıristiyan olduğu bilinen bu tek kent isyanı ile ilgilidir ve Antalya'nın yeniden fethi üzerine kale kapısının iki yanına yerleştirilmiştir.

Selçuk Rum Sultanı İzzettin Keykavus'un isim ve lakapları ile seçeresini de ihtiva eden bu Fetihname'ye ait kitabe parçalarının 27 adedi halen duvarların üzerinde durmakta, yedi adedi Antalya Müzesi'nde korunmakta, Ahmed Tevhid'in belirlemiş olduğu dokuz adedinin ise, büyük olasılıkla 1935 yılında kale duvarlarının kısmen yıkılması sırasında kaybolduğu düşünülmektedir. Burada yayımladığımız ve mimar Zehra Tulunoğlu'nun ekibi tarafından hazırlanmış olan fotogrametrik rölye çiziminde, halen duvar üzerindeki 27 kitabe parçalarının yerleri işaretlenmiştir. Araştırmalar birçok kitabenin yeniden doğru bir şekilde okunup yorumlanmasını sağlamıştır. Üzerlerini sarmaşıkların kapladığı ve bunların temizlenebilmesi için yerel yöneticiler ve gerekse Koruma Kurulu yetkilileri ile zorlu pazarlıklardan sonra yeniden ortaya çıkarılan altı adet kitabe ise ilk kez okunmuş ve kentin kuşatılmasıyla yeniden imar edilmesi ile ilgili ilginç bilgiler elde edilmiştir. Sultan İzzettin Keykavus Antalya'ya Hicri 612 yılının Ramazan ayının ilk günü (24 Aralık 1215'te) ulaşmış, Selçuklular kente hem denizden, hem de karadan

saldırmışlar ve mancınıklar kullanmışlar. Kitabelerde kentin Ramazan ayının son cuma günü fethedildiği anlatılmakta ve fetih sonrası Sultan'ın komşu ülkelere de fetihnameler gönderip başarısını haber verdiği belirtilmektedir. İlk kez okunan kısımlardan ayrıca kent duvarlarının Hicri 613 yılının Muharrem ayında (20 Nisan-20 Mayıs 1216'da) restore edildiği ve inşaatın iki ayda tamamlandığı belirtilmiş, ancak fetih sonrası kent sakinlerinin nasıl cezalandırıldığı konusu üstü kapalı sözcüklerle geçiştirilmiştir. Aynı kitabede bulunan "imarat... al-kalateyn al-mahrusuteyn" sözü ile kentin hem iç kale, hem de dış surlarının elden geçirildiği anlaşılmaktadır. Bu tarihten üç yıl sonra başa geçen Sultan Alaaddin Keykubad'ın aynı şekilde Konya kent surlarını restore ettirmesi ve duvarlarına bu tür kitabelerin yerleştirilmiş olması, mimarlık tarihi açısından Selçuklu hükümdarlarının kale duvarları onarım ve inşaatına verdikleri önemi göstermekte ve Selçuklu kentlerinin imarı konusunda özgün bilgiler içermektedir.

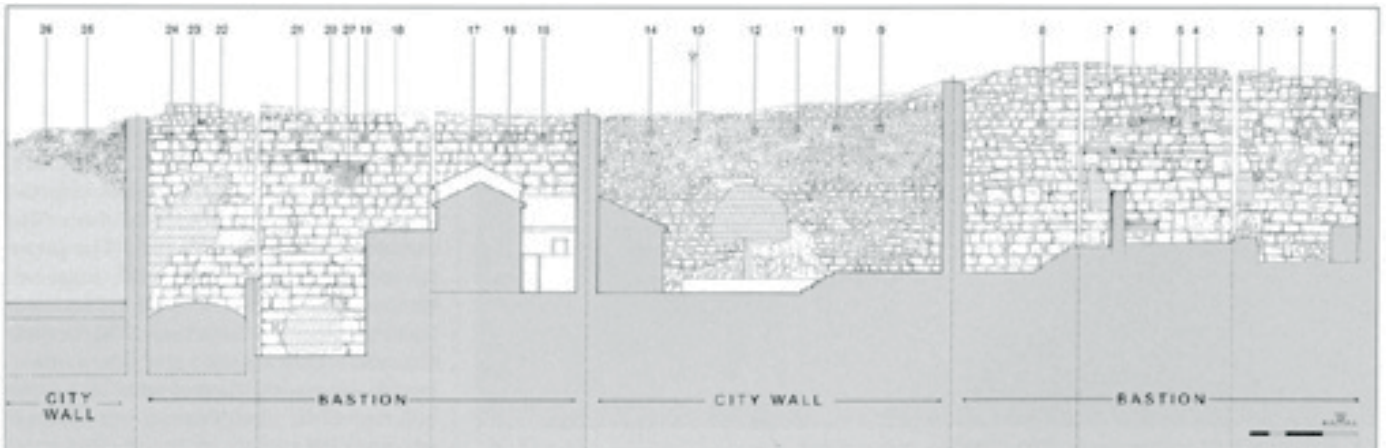
Proje sahipleri, çalışmalarının sonuçlarını ayrıntılı olarak yayımlayacaklarını ve Antalya Fetihnamesi'ni tarihî, sosyal ve mimari açılardan yorumlayacaklarını bildirmektedirler.

H. H. Günhan Danışman



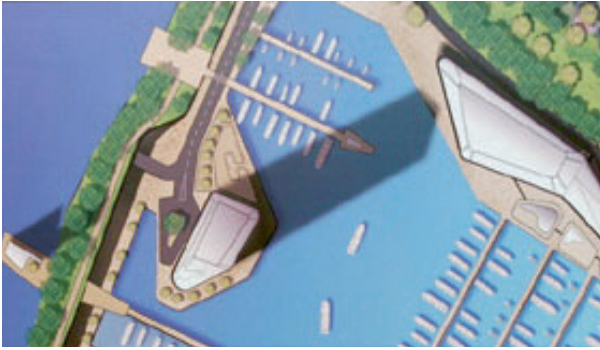
Üstte, 2 numaralı kitabe parçasının ölçekli çizimi. "Allah hakimiyetini genişletsin, buyruklarını yüceltsin, saltanatını daim etsin."

Altta, Antalya Kalesi'ndeki duvar ve kulelerin, kitabenin parçalarını içeren bölümünün açılımlı cephesi.



“Kentsel Dönüşüm” Projeleri ile Sarsılan Dünya Mirası ve Avrupa 2010 Kültür Başkenti İstanbul

İstanbul gündeminde artık deprem değil, finans çevrelerinin yönlendirdiği kentsel projeler ağırlıkta... Bu projelerin birçoğu “kentsel dönüşüm” adı altında sunuluyor. Hemen her ölçekte ve bölgede kullanılmaya başlanan “dönüşüm” kavramı, şehirçilik disiplininin belirlediği anlamdan çok, finansal olarak “arazi geliştirme” anlamında kullanılıyor. Dubai kuleleri, Karayolları 17. Bölge, Zeyport, Galataport, Haydarpaşaport, Tarihi Yarımada Müzekent Projeleri, Ömerli İçme Suyu Havzası'nda Organize Sanayi Bölgesi planlanması gibi parçacı plan ve projelerin neredeyse tümüne “kentsel dönüşüm” deniyor. Bu projelere son olarak nisan ayında “Küçükçekmece ve Kartal Kentsel Dönüşüm Projeleri” eklendi. İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi'nin (İMP)



Ken Yeang.



“İstanbul'un dünya metropolleri arasında yerini alması ve kentsel mekânlarda yaşam kalitesinin artırılması amacıyla önemli odak noktalarda” (bu çerçeve arazi geliştirme anlamında ele alınabilir) yapılan kentsel dönüşüm projeleri arasında bulunan “Kartal Alt Merkez Alanı ile Küçükçekmece İç-Dış Kumsal” için uluslararası altı mimarlık grubuna birer proje ismarlandı. Kartal Alt Merkez ve Kartal-Pendik Kıyı Kesimi Kentsel Dönüşüm Projesi için Zaha Hadid, Massimiliano Fuksas ve Kisho Kurokawa; Küçükçekmece-Avcılar İç-Dış Kumsal Alanı Kentsel Tasarım Projesi için ise Winy Maas önderliğindeki MVRDV, Kengo Kuma ve Ken Yeang birer proje hazırladı.

İsmlenen projeler; İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, Ağa Han Mimarlık Ödülü Genel Sekreteri Suha Özkan, İMP Başkanı Prof. Hüseyin Kaptan, New York City College Kentsel Tasarım Fakültesi Dekanı Amerikalı Michael Sorkin, Bangkok'tan kentsel tasarımcı Taylandlı mimar Sumet Jumsai, Barselona'dan kentsel tasarımcı İspanyol mimar Elias Torres Tur ve Prof. Dr. Necati İnceoğlu'nun yer aldığı değerlendirme kurulu tarafından ele alındı ve her iki

bölge için seçilen projeler 1 Nisan 2006 tarihinde açıklandı. Yapılan değerlendirme sonucunda “Küçükçekmece-Avcılar İç-Dış Kumsal Alanı” için Ken Yeang'ın, “Kartal Alt Merkez ve Kartal-Pendik Kıyı Kesimi” için Zaha Hadid'in hazırladığı projeler seçildi.

Ken Yeang'ın projesi 70 katlı gökdeleni ve marinasıyla, Zaha Hadid'in projesi de kendi sunuşunda da ifade ettiği “yatırımcılara” yönelik yüksek kütleleri ve kent dokusuna getirdiği “morfolojik” yaklaşımla dikkat çekiyor. Altı projede de dikkat çeken ortak nokta, planlama açısından sınırları ortaya konulmayan “yatırım” potansiyeli oluşturma çabası ve bu yüzden de ortak bir programın olmaması...

Mimarlık ortamında İMP'nin “kentsel dönüşüm” projeleri başlıca üç açıdan kritik edildi İstanbul Metropolitan Planlama Süreci Açısından:

Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi'nin konuyla ilgili basın açıklamasında, İMP çalışmalarının henüz tamamlanmadığı belirtiliyor ve şöyle deniliyor: “Çalışmalarda ülke ve bölge bağlamında gerek kentsel doğal yapı ve yaşamın sürdürülebilirliği, gerekse ulaşım ve lojistik işlevler hakkında saptanacağı bildirilen bölgesel planlama stratejileri henüz ortaya konamamıştır. Bu aşamalardan geçip plan üzerinde toplumsal uzlaşma sağlanmamış olmasına karşın; İstanbul, merkezî hükümetin ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin işbirliği ile yoğun bir ‘rant projeleri’ ablukasına alınarak, belirsiz bir kaos ortamına sürüklenmektedir.”

Mimar Haydar Karabey, Arkitera'daki “İstanbul: Dönüşü Olmayan Dönüşüm” yazısında “Bu projelerin kent-



1

sel, metropoliten bağlam ile kurdukları kültürel, sosyal, rasyonel ilişkiler nerede, her bir dönüştürme projesinin diğeri ile olan etkileşimi, çevresi ile olan ilişkisi, şu bizim İstanbul'a etkisi nedir?" diyerek projelerin planlama bağlamında kentle kurduğu ilişkiyi sorgulamaktadır.

Proje Elde Etme Yöntemi

Açısından:

Proje değerlendirme sürecinin yarışmaya benzerliği dikkat çekmiş ve bağlantılı şu noktalar vurgulanmıştır:

- Yalnızca yabancı mimarların değerlendirme sürecine alınması, ülkemiz mimarlarının bu sürece çekilmemesi, İstanbul kimliğine yabancı mimarların yaratacağı olumsuz etki,
- Planlama boyutu olan fikir projesi yarışmalarının, kullanım kararlarını etkileyen birçok unsuru değerlendirmeye olanak verecek şekilde hazırlanmış bir şartnameye ve eki rapora sahip olması gerektiği,

- İsmarlama değil, uluslararası kurallara uygun olarak herkesin katılımına açık bir yarışma ile bu tür projelerin elde edilmesi gerekliliği.

Mimarlar Odası ve İSMD tarafından yapılan açıklamalarda "yabancı mimarlar" vurgusu egemendi. Mimarlar Odası, bu yarışmanın "...mimarlık ürünlerini elde etmeyle ilgili ve tüm mimarlarla birlikte ilgili kurumlarca da gözetilmesi gereken Uluslararası Mimarlar Birliği (UIA) tavsiyelerine uygun olmadığından, konunun UIA'ya bildirilmesi..." kararını aldı.

Projelerin Uygulanma Yeteneği

Açısından:

Kamu yönetimi ve yerel yönetimlerin birçok kez açtığı mimari proje yarışmalarının sonuçlarını uygulamadıkları gerçeği ortaya konuldu. Bir başka

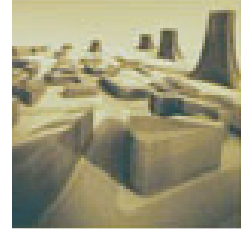
açıdan da seçilen projelerin kamuoyuna şirin gözükme ve olası yatırımları meşrulaştırmak amacıyla yapılan bir gösteri olduğu belirtildi.

Ayrıca önemli bir vurgu da hazır bir "rekreasyon projesi" olmasına karşın "Küçükçekmece İç ve Dış Kumsal"ın doğal sit niteliğinin hiçbir şekilde projelendirme sürecinde değerlendirilmemesiydi. Mimarlar Odası, doğal sit alanında açılacak yarışmaya ilişkin uyarıları yaptığini, ancak sürecin aksi yönde geliştiğini belirtti.

Değerlendirme Kurulu'ndaki Belediye Başkanı Kadir Topbaş'ın, basın açıklamasında yaptığı gaf ve gene Suha Özkan'ın UIA 2005 İstanbul Kongresi Başkanı olması, dikkat çekici diğer konulardı.

Şimdi sırada Haydarpaşa ve Galataport'un projelerinin elde edilmesi yöntemine ilişkin tartışmalar var. Anlaşıyor ki bu konular, uzun bir süre daha gündemimizde yer alacak. Bir tarafta koruma adına yapılan ve yapılmayanlar nedeniyle "Dünya Mirası Listesi" dışına itilen bir "dünya mirası" olarak 2010 Avrupa Kültür Başkenti etkinliklerine hazırlanan İstanbul, bir diğer yanda bu İstanbul'u sıcak para uğruna dönüştürmeye çalışan "kentsel dönüşüm projeleri"...

Kubilay Önal



2

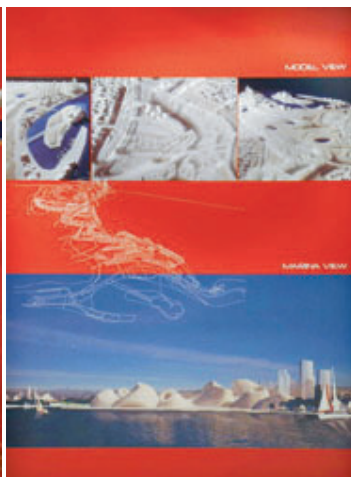


1. Windy Maas.
2. Zaha Hadid.
3. Kisho Kurokawa.
4. Kengo Kuma.
5. Massimiliano Fuksas.

3



4



5

İstanbul'da "Soylulaştırma" Eski Kentin Yeni Sahipleri

1960'lardan bu yana dünya terminolojisinde yer alan *gentrification* kavramının ülkemizde kullanılması ve İstanbul özelinde tartışılması henüz yeni bir süreç... İstanbul'un 1970'lerden bugüne "soylulaştırma" çalışmalarına ev sahipliği yapmakta olmasına karşın, olgunun kuramsal anlamda değerlendirilmesi de böyle... Bu anlamda önemli sayılması gereken bir etkinlik olarak; 2003 yılında İstanbul Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü İstanbul Şehir Gözlem Evi tarafından düzenlenen ve Kadir Has Üniversitesi'nde gerçekleştirilen "Tarihi ve Merkezi Semtlerin Dönüşümleri: *Gentrification* Kuramlarının İstanbul'a Uygulanabilirliği" başlıklı sempozyumu anmak gerekir.

Bilgi Üniversitesi Yayınları'nca yayımlanan *İstanbul'da Soylulaştırma, Eski Kentin Yeni Sahipleri* başlıklı derleme, sözü edilen sempozyumdaki sunuşların sıralanması ve ilgili bölümlere ekler yapılmasıyla oluşturulmuş bir çalışma. Bu nedenle alana ilişkin bir ilk bakış sunması ve durum saptaması açısından yararlı gözüküyor. Kitabın önemli bir özelliği, konuyu farklı disiplinlerden bakışlarla ele alması ve böylelikle çok boyutluluğunu gözler önüne sermesi. Bu anlamda çalışmanın geniş bir yazar kadrosuyla zenginleştirilmiş olmasının altı çizilmeli. Yayının bir araya getirdiği isimler şöyle sıralanabilir: David Behar, Jean-François Perouse, Tolga İslam, Nilgün Ergün, Nil Uzun, Nuran Yavuz, Aykut Karaman, Dilek Erden, Amy Mills, Ayça İnce, Nilüfer Narlı, Aynur İlyasoğlu, Ebru Soytemel, Pelin Gökçür ve Rifat Bali. Bu noktada Behiç Ak'ın kitabın görsel zenginliğini oluşturan çizimleriyle yaptığı katkıyı da anmak gerekiyor.

Yayın "Gentrification Kavramı ve İstanbul", "Saha Araştırmaları" ve "Sürecin Aktörleri" diye adlandırılan üç bölümden oluşuyor. Bu anlamda Da-

vid Behar ve Jean-François Perouse tarafından kaleme alınan giriş bölümü, sempozyumda ortaya konulan soruları ve bunların yanıtlarını bir araya getirmesi açısından değerli bir katkı.

Birinci Bölüm'de, "Gentrification Kuramlarının İstanbul'da Uygulanabilirliği" başlıklı makale ile Nilgün Ergün'ün, kavramın İngilizce karşılığının kökenine inmesi, sürecin niteliklerini ortaya koyması, İstanbul'daki deneyimin özelliklerini aktarması, bu örneklerin diğerlerinden farklılıklarını ortaya koyması ve İstanbul'un kendi içindeki özel durumu Cihangir, Ortaköy, Galata, Asmalımescit, Balat-Fener üzerinden örnekleme alana yapılmış önemli bir katkı olarak duruyor. Konuyu "İstanbul'da Seçkinleştirme (Gentrification): Örnekler ve Seçkinleştirme Kuramları Çerçevesinde Bir Değerlendirme" başlığı altında sosyal ve mekânsal yenileme bakışıyla ele alan Nil Uzun ise, yabancı örnekleri İstanbul'daki örneklerle birlikte inceliyor.

Tolga İslam ise "Merkezin Dışında: İstanbul'da Soylulaştırma" başlıklı makalesinde Londra ve New York gibi merkez kentlerin dışından, İstanbul'dan, konunun değerlendirmesini yapıyor. Bu kapsamda öncelikle Türkiye'de soylulaştırmaya değinen yazar, daha sonra bunun oluşabileceği ortamların özelliklerini aktarıyor. Bu saptamaları, ekonomik, kültürel, demografik ve mekânsal değişimlere bağlayan İslam, İstanbul'da soylulaştırmayı üç dalga olarak tanımlıyor. Bunlardan ilkinin Kuzguncuk, Arnavutköy ve Ortaköy; ikincisini Cihangir, Galata ve Asmalımescit; üçüncüsünü ise Fener ve Balat oluşturuyor. Kanımca kitapta göze çarpan önemli katkılardan biri de Nuran Yavuz tarafından kaleme alınan "Gentrification Kavramını Türkçeleştirmekte Neden Zorlanıyoruz?" başlıklı bölüm... Yazar

burada, kavramın tarihsel gelişimini İstanbul'daki süreçlerle birlikte okuyor ve olası yeni *gentrification* dalgalarının oluşabilirliğine değiniyor. İlerleyen bölümlerde Aykut Karaman, "Soylulaştırmanın Kent Planlama Dinamiklerine Etkileri"ni aktarırken, Dilek Erden ise "Kentsel Yenileşme Projelerinin Gentrification Hedefleri ve Etkileri" üzerinde duruyor.

Saha Araştırmaları'nın yer aldığı kitabın İkinci Bölümü'nde Amy Mills, Kuzguncuk'taki deneyimi Bostan Mücadelesi ile birlikte tartışıyor; Ayça İnce Asmalımescit'te yaşanan süreci inceliyor; Nilüfer Narlı, Aynur İlyasoğlu ve Ebru Soytemel, Fener ve Balat'ı irdeliyor; Pelin Gökçür ise konuyu *rezidanslar* ve *gentrified* konutlar bağlamında çalışıyor. Saha araştırmaları üstüne sempozyumda yapılan tartışmaları da içeren kitapta bu özellik farklı görüşlerin sergilenmesine olanak tanıması açısından ayrıca önem taşıyor. Yayın, sürecin aktörleri üzerine yapılan tartışmaların ardından Rifat Bali tarafından kaleme alınan sonuç bölümü ile son buluyor.

Soylulaştırma, seçkinleştirme, nezihleştirme, mutenalaştırma, kibarlaştırma... adına ne dersek diyelim kentsel alanın sosyoekonomik etkilerle toplumsal, kültürel ve fiziksel açıdan değişime uğraması bugün önemli bir araştırma alanı olarak önümüzde duruyor. Bu kapsamda konuyla ilgilenen ve farklı disiplinlerden pek çok uzmanı buluşturan bu kitap, Türkçe ilk derli toplu yayın olma özelliğiyle kanımca alandaki önemli bir boşluğu dolduruyor. Ayrıca çalışmanın akıcı dili ve her bir makalenin oldukça özlü bir biçimde kotarılmış olması bu yayının bir sempozyum kitabından çok öteye bir anlam taşıdığını gösteriyor. Ülkemizde yakın geçmişte araştırılmaya başlanan bu konunun uzmanlar için önemli açılımlar ve potansiyeller taşıdığını hatırlatalım. Bu nedenle sü-



İstanbul'da "Soylulaştırma" Eski Kentin Yeni Sahipleri, Derleyenler: David Behar-Tolga İslam, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2006, 221 sayfa, 16 x 23 cm.

reci anlamak için önemli bir katkı yapmayı başarmış olan bu kitabı sadece soylulaştırmayla değil, İstanbul'la, kentlerde yaşanan dönüşümlerle, bir kentteki kültürel, ekonomik ve toplumsal yer değiştirmelerle ilgilenen herkese bir başlangıç kitabı

olarak önermek istiyorum... Konuyu terimin Türkçe karşılıklarının irdelenmesinden, İstanbul'daki soylulaştırma süreçlerine, örneklerine ve sonuçlarına kadar tartışan bu kitapta çok farklı açılımlar buluyoruz. Bu nedenle ilgiyle izlenebilecek ve her aş-

masında önemli birikimler kazanılabilecek bu derleme, kanımca kitaplığımızın tekrar tekrar dönüp bakabileceğimiz bir başucu metni olma özelliğini koruyacağına benziyor.

Ayşen Ciravoğlu

Avrupalı mı Levanten mi?

Arus Yumul ve Fahri Dikkaya'nın yayıma hazırladıkları *Avrupalı mı Levanten mi?* adlı çalışmanın hikâyesi Avrupa Öğrencileri Genel Forumu (AEGGE) tarafından 6-8 Mart 1998'de İzmir'de düzenlenen "Levantenler ya da Avrupalılar" toplantısına dayanıyor. Kitap, bu toplantı esnasında sunulan bildirilerle, yayıma hazırlanma aşamasında eklenen başka bazı metinlerin bir araya gelmesiyle oluşmuş bir derleme. Kitapta birbirinden farklı alanlarda çalışan ve ürünler veren yazarların bir olgu olarak Levantenliğe dair görüşlerini okumak mümkün. Örneğin Ethem Eldem'in kaleme aldığı ve kitabın açılış metni olan "Levanten' Kelimesi Üzerine"de kelimenin tarihsel süreç içinde kazandığı anlamların tarihsel toplumsal bağlamda ne tür değişimler gösterdiği, sözcüğün politik olarak nasıl belli bir şiş-

kinlik, yoğunluk ya da yüklenme yaşadığı ve bütün bu sürecin zihniyet kalıplarının oluşmasında oynamış olduğu belirleyici roller üzerine düşünülüyor. Yine Stefanos Yerasimos'un yazmış olduğu başka bir yazıda (Levanten Kimdir?), Levantenlik meselesinin bugün neden yeniden gündeme geldiği tartışılırken, bu olgunun bugünkü küreselleşme ve kozmopolit olma -çünkü bugün herkes bir ölçüde kozmopolittir- problemleri ile ilişkisi kuruluyor. Kitabın en özgün metinlerinden bir tanesi de Feyyaz Erpi'nin kaleminden çıkmış olan "Toplum Kültürü ve Yerel Mimaride Yansıması - Üç Örnek: Batı Anadolu'da Türk, Rum ve Levanten Konutları" başlıklı makale. Makalede konut mimarisinin ait olduğu kültürel çevreye etkileşimi, form ve yaşam biçimi arasındaki ilişkinin keskinliği üzerinde

duruluyor ve sırasıyla Türk evi, Rum evi ve Levanten evi örnekleri üzerinden bu üç farklı kültürün yaşama biçimleriyle yaşadıkları yerler arasındaki paralellik açıklanıyor; sonuç olarak "homojen" bir kültür yapısı kendini mimaride üslup tutarlılığı olarak gösterirken, "heterojen" bir yapı üslupta dağınıklık olarak gözlemlenebiliyor. Levantenliğin tanımından, tarihin farklı formasyonlarında edindiği farklı çehrelere, özellikle İzmir'de yaşamış Levantenlerin tanıklıklarından, savaşın Levantenlerin yaşamında yaptığı etkilere kadar birçok bilginin bulunabileceği kitabı, Levantenliği, bağlantı, çeşitlilik ve çokluk kavramlarıyla ele alarak düşünmeye başlamak yolunda atılmış bir adım, titiz ve kapsamlı bir başvuru çalışması olarak nitelemek doğru olacaktır.

Tuğba Doğan



Avrupalı mı Levanten mi?, Yayıma Hazırlayanlar: Arus Yumul, Fahri Dikkaya, Bağlam Yayınları, Mart 2006, 197 sayfa, 16 x 24 cm.

Terör, Şiddet ve Toplum

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyoloji Bölümü'nün 25-26 Nisan 2006 tarihinde düzenlediği "Terör, Şiddet, Toplum" başlıklı sempozyumda sunulan bildiriler temel alınarak hazırlanan ve Bağlam Yayınları tarafından yayımlanan kitap, "terör, şiddet ve toplum" kavramlarını sorunsallaştıran yazıların yanı sıra, alan araştırmalarından hareketle kurama ulaşan yazılara da yer vermektedir. Farklı üniversitelerden öğretim üyelerinin makalelerinden oluşan kitap, felsefi düzeyde şiddet değerlendirmelerinden, "orga-

nize suçlardaki patlamaya ve çocuk istismarına", sanata, edebiyata, bilgisayar oyunlarından, medyadaki futbol anlatılarına dek, şiddet ve terörü çok geniş bir yelpaze içinde ele alıyor. *Terör, Şiddet ve Toplum*, Ali Akay'ın sunuş yazısıyla başlıyor. Akay'ın, 20. yüzyılı şiddet ve barbarlığın yüzyılı olarak değerlendirdiği makalesi, şiddet felsefi ve sanatsal çerçeve içinde ele alıyor. Akay'ın "Şiddet Üzerine" başlıklı sunuşunu, İsmet Vildan Alptekin'in yaptığı açış konuşmasının metni takip ediyor. Bunun dışında kitapta yer alan 15 makale arasında İh-

san Bilgin'in "Metropol ve Şiddet", Müzeyyen Güler'in "Göç ve Yakın Yönelimli Şiddet", Sibel Yardımcı'nın "Türk-Yunan Sınırında bir 'Belirsizlik Mıntıkası': Afrika Kökenlilerin İstanbul'da Yasadışı Göç ve Yerleş(eme)me Deneyimi" ve Elif Yılmaz'ın "Türk-Yunan Nüfus Mübadelesi ve Ayvalık: Mekâna ve Bireye Yönelik Şiddet" başlıklı makaleleri de bulunuyor. *Terör, Şiddet ve Toplum*, içerdiği konuların zenginliği açısından, araştırmacılar için başvuru niteliği taşıyan bir eser olma özelliği taşıyor.

Rana Akyol

TERÖR, ŞİDDET VE TOPLUM

"HERŞEYDEN ÖNCE SUÇLA MÜCADELE EDİLİRKEN HAKLAR VE ÖZGÜRLÜKLER ARASINDA DENGELİ KURULMASI GÖZETİLMELİDİR. YÜKÜMLÜ SUÇLULUK BÖLGELERİ SAPTANIRAK BELİRLENEN COĞRAFYADA ALINACAK POLİSİYE ÖNLEMLER ÖNEM TAŞIR. ANCAK, SUÇLARIN SON YILLARDA GİDEREK YÜKSELEN ORANLARININ SOSYAL VE EKONOMİK NEDENLERE YAKIN BAĞI DİKKATE ALINDIĞINDA, OLAYA ANINDA MÜDAHALE ETMENİN SUÇ İŞLEMİYİ ENGELLEMEDEN ÖZELİNDE YETERLİ OLAMAYACAĞI AÇIKTIR. BU DA UZUN DÖNEM İÇİNDE UYGULANACAK 'EYLEM PLANLARI'NIN TA-SARLANMASINI GEREKTİRİR."

Terör, Şiddet ve Toplum, Yayıma Hazırlayanlar: Firdevs Gümüşoğlu, Bağlam Yayınları, Mart 2006, İstanbul, 187 sayfa, 16 x 24 cm.

Soframız Nur, Hanemiz Mamur

Kitap Yayınevi "Tarih ve Coğrafya Dizisi" kapsamında 2006 yılı başında "Osmanlı Maddi Kültüründe Yemek ve Barınak" alt başlığı ile *Soframız Nur, Hanemiz Mamur* kitabını okurlarına sundu. Kitap, editörler Suraiya Faroqhi ve Christoph K. Neumann'ın da birer makalesi ile birlikte 14 ayrı makaleden oluşuyor. Her iki editör Osmanlı tarihi üzerine yoğun arşiv çalışması yapan değerli akademisyenler. Dr. Neumann İTÜ'de kısa bir süre hocalık yaptıktan sonra şu anda Bilgi Üniversitesi'nin Tarih Bölümü öğretim üyesidir. Prof. Faroqhi ise şu anda Münih Üniversitesi öğretim üyesidir, Türkiye'de 80'li yılların başından beri Başbakanlık arşivlerinde uzun yıllar dirsek çürütmüş, sonra ODTÜ Tarih Bölümü'nde hocalık yapmış ve son birkaç yıldır Boğaziçi Üniversitesi Tarih Bölümü'nde misafir öğretim üyesi olarak birer dönem ders vermektedir. Aynı üniversite tarafından iki yıl önce verilen onursal doktora payesinin de sahibi olan Sayın Faroqhi, son beş altı yıldır üniversitenin Tarih Bölümü ile birlikte ve bu kurumun ev sahipliğinde "Osmanlı Maddi Kültürü" seminerlerini tertiplemektedir. Bu kitap, bir süre önce uluslararası uzmanların da katılımıyla gerçekleştirilmiş olan "Osmanlı Yemek ve Barınak Kültürü" seminerinde verilmiş olan bildirilerden oluşmaktadır. Özenle hazırlanmış olan *Soframız Nur, Hanemiz Mamur*, Osmanlı yemek kültürüne ilgi duyanlar ile Osmanlı konut mimarisi tarihine birincil kaynaklar aracılığı ile bakmak isteyenler açısından kaçırılmaması gereken seviyeli bir eser olmuş. Kitabın ilk yedi makalesi doğrudan Osmanlı mutfağı ile yemek ve sunumu üzerine hazırlanmış özgün bildirilerden oluşuyor. "Giriş" bölümünde editör Suraiya Faroqhi, bu makaleler vasıtasıyla "yemek ile ev yaşamının diğer unsurlarının 'tüketim' başlığı

altında bir araya getirilmesi(nin) artık mümkün" olduğunu ve bu kitapta bunu hedeflediklerini belirtmiş. Dönemsel olarak ele alınmış olan konular ise 16. yüzyılın ikinci yarısı ile başlayıp 1850'lerde sona ermektedir. Tüm çalışmaların birincil kaynakları Osmanlı ve bazı yabancı devlet arşivleri belgeleri ve 16. yüzyıla ait bir metinde yemeklerin tedavi ve beslenme özelliklerinin incelenmesi ile başlayan kitabın yemek ağırlıklı ilk yarısı, Topkapı Sarayı ve sonraki Boğaziçi saraylarının mutfaklarında pişen yemekler üzerine bir seri makale grubu ile devam etmektedir. Editör ön yazısında, Sultan'ın mutfağı ile ilgili arşivlerde şaşılacak derecede iyi korunmuş belge olduğunu, özellikle Topkapı'nın kilerine giren yiyeceklerin kaydedildiği çok sayıda defterin daha birçok Osmanlı saray mutfağı tarihi için kaynak oluturabileceğini belirtiyor. Saray yemekleri konusunun tarihçiler tarafından rağbet görmesinin bir başka nedeni ise Sultan tarafından kabul edilen yabancı elçilere verilen ziyafet törenlerinin elçilik heyeti raporlarında ayrıntılı olarak yer alması. Yabancı arşivlerden derlenmiş olan ve 17. yüzyılda Leh elçileri ile Erdel elçisine verilen ziyafetlerin kayıtları özellikle ilginç ayrıntılar sunuyor. Neumann'ın "18. Yüzyıl Osmanlı Saray Mutfağında Baharat" adlı makalesinden 16. yüzyıldan itibaren çok rağbet gören karabiberin 18. yüzyıla gelindiğinde modanın değişmesi ile yerini tarçına bırakmış olduğunu ve bu baharatın sadece tatlılar ile muhalebelerde değil, et yemeklerinde de yoğun olarak kullanıldığını öğreniyoruz. Bu arada, 19. yüzyılın ilk yarısında Saray'ın Avrupa ilgisinin, II. Mahmud'un şahsında sadece Dresden ve Sèvres porselenlerinin değil, masalar ve sandalyelerin üzerine de yoğunlaştığını ve de Sultan'ın sofrada sandalyesi üzerinde sırtını

dik tutarak yalnız başına yemek yerken hangi şarapları ve şampanyaları tercih ettiğini izleyebiliyoruz. Yemek kültürü üzerine derlenmiş olan kitabın ilk yarısı, 17. yüzyıl sonu ile 18. yüzyıl başında Şam'daki aşçıların hangi tava, tencere ve tabakları kullandıklarını tereke defterlerinden inceleyen yazı ile son buluyor. Kitabın ikinci yarısının konusu olan "barınma" üzerine yazılmış makaleleri "Giriş" bölümünde tanıtırken editör Faroqhi, Osmanlı konut mimarisi tarihi çalışmalarının kısa bir tarihçesini vermiş. Özellikle de Sedat Hakkı Eldem'in Türk evinin plan tipleri üzerine yaptığı incelemeleri ve daha sonra İTÜ desteğinde yapılan kent incelemelerini, "genellikle yazılı kaynaklara pek az (dayanan), daha ziyade mekân plan ve elevasyonlarına odaklanan" çalışmalar olarak belirleyip ince bir eleştiri getirmiştir. Bu açıdan bu kitapta yer alan "evler ve ev yaşamı" üzerine yazılmış yedi makalede birincil arşiv kaynaklarının temel alındığı özellikle vurgulanmakta. Mimarlık tarihine taze bir bakış açısı getiren Ekrem Işın'ın "Sohbet Mekânı Olarak Kahvehaneler", Mübahat Kütükoğlu'nun "Medresede Yaşam", Nathalie Clayer'in "Bir Cerrah Menakıbnâmesine Göre 18. ve 19. Yüzyıllarda Bir İstanbul Tekkesinde Yaşam", Emre Yalçın'ın "19. ve 20. Yüzyıllarda Bir Konağın Öyküsü", Suraiya Faroqhi'nin "Mor'da Zengin Bir Fransız Hanesi", Stefanos Yerasimos'un "16. Yüzyılda İstanbul Evleri" ve Uğur Tanyeli'nin "Osmanlı Metropollerinde Evlerin Konfor ve Lüks Normaları (16.-18. Yüzyıllar)" adlı çalışmaların mimar meslektaşlarımıza ilginç ayrıntılar getireceğine inanıyoruz. Son iki makalenin aslen mimar olan Osmanlı tarihçileri tarafından kaleme alındığını da belirtmek gerek. Keyifli okumalar dileklerimizle.

H. H. Günhan Danışman



Soframız Nur, Hanemiz Mamur, Editörler: Suraiya Faroqhi, Christoph K. Neumann, Kitap Yayınevi, Şubat 2006, İstanbul, 364 sayfa, 16,5 x 21 cm.

Trajik Bir Mimarlık Öyküsü

Köprüaltı

Hikmet Temel Akarsu

Köprüaltından batan güneşi izlemek, yanan bir uygarlığın son demlerini görmek gibiydi. Yüzyılların yorgunu bir köprünün çağa ayak uydurmuş metal ekipmanı arasından denize baktığınızda güneş ışıklarının tan rengine boyamaya çalıştığı Haliç'in sularını görürdünüz... Gördüğünüz rengin büyüünden uyanıp yavaş yavaş başınızı kaldırdığımızda, Süleymaniye'nin üzerinden batmakta olan güneşin geride bıraktığı tarihî kentin görkemi ile yüz yüze gelirdiniz. Sönük kilise çanlarını bastıran yüzlerce minareden yükselen ezan sesleri ve martıların kanat çırpışları arasında gözünüz Haliç'in derinliklerine doğru kayardı.

Galata Köprüsü üzerinde balık tutan sayısız bezgin kentli, yitik hayallerini sudan çıkarmak istercesine karamsarlıkla dolu olurdu. Bu mutsuz, derin bakışlar bugün hâlâ aynı şekildedir... Buna rağmen boşa çıkan her beyhude çarpınışın ardından Galata Köprüaltı'na gidip oradaki köhne meyhanelerde teselli aramak isterdi genç umutsuzlar. Ülkenin içine düştüğü duruma, yaşanan karanlık yıllara, haksızlıklara, aldatılmış-

lıklara, sahte değerlere kanmış koca bir topluma, her şeye, her şeye ağlamak adına orada buluşurdu eskârlı kentin yorgun insanları.

Köprüaltı'nda hüznün dere olup akar, denizleri doldururdu adeta... O yüzden denizler kapkaraydı sanki... En azından Haliç'in öyle güzüktüğü kesindi...

O yıllarda yaşamış bütün genç erkekler çok kederliydi. Hepsisi de hem ülkeyi hem de tüm dünyayı kurtarmak isterlerdi. Bu, günümüzde yaşayan, TV ve internet tutsağı kuşağa gültünç gelebilir ama o yıllarda herkes böyleydi... Hepimiz böyle düşünür, böyle hisseder, böyle yaşadık... Dünyadaki her adaletsizlik bizim meselemizdi... Bugünden bakıldığında saçma gözükse de bu böyleydi.

Yaşadığı topluma ayak uyduramamış muhalifler, doğu ile batının tam ortasındaki bu kimliksiz köprüde kendiliğinden oluşmuş salaş barlarda, dışlanmış bir tür müzik dinlerlerdi. Zamanla bu "berduş barlar" kendi ritüellerini oluşturmaya, bir tarz geliştirmeye başladılar. Karanlık, isyankâr, depresif ve anlaşılmasız bir



Fotoğraflar:
Sami Yılmaztürk.



müzikle donanmaya başladı Köprüaltı'nın bedbin mekânları...

Takip eden on yıl içinde, köprünün yıkılmasını müteakip, buradan çıkacak rock barların, Beyoğlu'na hicret ederek dünya çapında rock mekânları yaratacağını o günden bilebilmek olanaksızdı.

* * *

Bir leş çukuru kadar boz renkli gözükse de Haliç, manzara her zaman harikaydı Köprüaltı'nda. İstanbul'un karamsar insanları telaşla işlerine koşuştururken, muhalif olup da dışarıda kalmayı başarmış benim gibi üç beş kitap manyağı buraya gelirdi. O yıllarda Köprüaltı, Orwell'in kır bahçesinden farksızdı. Ruhun tutsak edilmiş bir toplumun son üyeleri olarak, sığındığımız son noktadaydık. Çıldırılmaya bir adım uzaklıkta, yaşamdan istifa etmeye razı, hüznü ve yalnız...

Hapse düşmüş ve siyasi nedenlerle müebbet yemiş bir dostumdan gelen mektupları okurdum orada. Hep köprüde balık tutanların resimlerini isterdi benden... Ya da köprüden Haliç'e bozuk para atıp onun için dilek tutmamı... Veya köprüde onun için balık-ekmek yememi isterdi... Onun dileklerini yerine getirmek en büyük zevkimdi... Hüznü bir tat alırdım bundan.

* * *

Dubalar üzerinde yüzdürülmeye çalışılan, ama günden güne çaptan düşen ve batan köprüden her otobüs geçtiğinde tak-tuk demir sesleri duyulurdu. Her taraf zangır zangır sallanırdı. Bu demir sesleri hiç bitmezdi. Salaş meyhaneleri dolduran kaygılı insanlar karamsar fısıldanmalarını bunların altına saklardı. Yerler

izmarit ve kabuklu yemiştten dolayı berbat düzeyde kirliydi. Eskimekten bozlaşmış şarap fıçılarının üzerine mermer koyarak elde edilmiş masaların üstleri ise bira ya da rakının yanı başında yer alan gazete kâğıdına sarılmış ve dışarıdan getirilmiş meze veya çerezlerle dolu olurdu. Müessesese buna göz yumardı. Çünkü zaten herkesin son kuruşuna kadar tüm parasını orada harcadığını bilirlerdi. İki parça ucuz meze ya da çerez de dışarıdan getirilmiş; ne gam?!

Tuhaf bir bohem tarz, tuhaf bir sertlik, tuhaf bir keder, süper başarısız sarı ampullerle yapılmış tesadüfi bir aydınlatma ve bol gürültü vardı Köprüaltı'ndaki ücra barlarda. Sade giysili, zayıf, kederli, genç adamlar içki içip kitap okurken, bir suç işlemiş gibi, mekânda ürkekçe çalışan, melankolik, yabancı rock şarkılarını dinlerlerdi.

Geceyarılarına kadar, Köprüaltı'nda, yeni yeni oluşmakta olan bu mekânlarda kalır, kimi zaman kitap okur, kimi zaman müebbeden içeri tıklımış dostuma mektuplar yazardım. Bazen, Süleymaniye'nin sırtından batan kızıl güneşe kilitlenip eflatun karanlık tüm gökyüzünü kaplayana kadar bakakalır, bazen ezan seslerini, egzotik bir ülkeye düşmüş bir yabancıнын heyecanıyla dinlerdim. Hiç de dünya üzerindeki örneklerini dergilerdeki resimlerden gördüğümüz eğlence alanlarına benzemeyen tuhaf, mütevazı, esrarlı, oryantalist, kirli ve müphem bir görünüşü vardı İstanbul'un bu sabık köprüaltının. Ama orada vakit geçirmek, bu kentte yapılabilen tek güzel şeydi!

* * *

80'li yıllar karanlığını üzerinde yaşayageldiğimiz tarihî yüzer köprümüzün yıkılacağını ve

yerine yenisinin yapılacağını duyduğumuzda beynimizden vurulmuşu dönmüştük. Köprüaltı'ndan Beyoğlu'na hicret edecek dükkâncılar, orayı dünya çapında bir eğlence bölgesine dönüştürecekleri belki ama bu beni ilgilendirmiyordu. Ben Köprüaltımı istiyordum. Çünkü yaşadığımız o karanlık yıllarda beni yatıştırarak başka bir yer olabileceğine inanmıyordum.

Haliyle kimsenin bizim gibilerin narin duyarlılıklarıyla ilgilenmeye niyeti yoktu. Nostaljik tarihî demir işlemleriyle ve sayısız egzotik film dekor olmuş oryantal mekânlarıyla Galata Köprüsü, parça parça sökülüp Haliç'in derinliklerinde kıyılara köşelere çekildi. Geçmişimiz, hatıralarımız, umut ve ideallerimiz kıyıya vurmuş, karaya çekilmişti sanki... Onunla birlikte kalplerimizden birer parça koparılıp götürülmüştü adeta. Her mevsim başladığında hapishaneden bana gönderilen kartlar, hâlâ gelmeye devam ediyordu oysa...“Benim için Galata Köprüsü'nün üzerinden martılara simit at!”

Müebbet hapse mahkûm bir can dosttan gelen böylesi mektuplar bugün kime ne ifade eder bilemem, ama ben o zamanlar, bunlar her geldiğinde kalbimden vurulmuşu dönerdim. En erken bir iki haftada kendime gelebilirdim. Üstelik artık Galata Köprüsü bile yoktu. Üzerinde yer alan, salaş rock barları, akşamcı meyhaneleri, ucuzcu birahaneleri, Beyoğlu'na taşınmış, gözde mekânlara dönüşmüşlerdi. Bizse öylece kalakalmıştık Haliç'in kıyıcığında...

İçerideki dostumun, Galata Köprüsü'nün artık var olmadığını bilip bilmediğini sormaya hiç cesaret edemedim. O kısa mektuplar yıllarca gelmeye devam etti. Ben de rüyayı hiç bozmaya karar verdim. Galata Köprüsü yerinde duruyormuş ve ben her zaman yaptıklarımı yapıyormuşum gibi davrandım. Ona mektuplar yazmaya, kitaplar göndermeye, yazdığım dergileri postalamaya devam ettim.

Belki o da benim yaptığının aynısını yapıyordu. Belki de içeride, gazeteden okumuştun köprünün söküldüğünü ve yerine yenisinin yapılmakta olduğunu. Köprü artık yoktu! Oysa biz, böyle bir sorun yokmuş gibi davranmayı tercih ediyorduk. Onun içeriden çıkıp Galata Köprüsü'ne kavuşacağı günleri düşleyerek yaşıyorduk.

Tüm bu süre zarfında yeni Galata Köprüsü'nün bir an önce bitmesi için hep dualar ettim. O geri gelmeden, bu köprü bitmeliydi. Her gün gidip çelik kazıkların “tak-tak-tak” sesleri ile Haliç'in balçıklarına çakılışını izliyordum. Elimden gelse, gidip gönüllü olarak köp-

rü inşaatında çalışacaktım. Çünkü müebbet hapse mahkûm olsa bile onun bir gün çıkıp geleceğini biliyordum. Yani öyle umuyordum... Öyle olmasını diliyordum. İşte o yüzden, o geldiğinde Galata Köprüsü yerli yerinde olmalıydı...

Ne yazık ki Galata Köprüsü'nün yeniden yapımı tipik bir Türkiye öyküsüne dönüştü. Köprü bir türlü bitmek bilmedi. Müteahhit firma defalarca işi bıraktı. Bir ara projenin yanlış olduğu iddiaları gazeteleri kapladı. Daha sonra istihkak sorunlarından dolayı şirket ve işveren kamu kuruluşu kavga etti. Tadilat projeleri yapıldı. Mahkemelere düştü. Yolsuzluk iddiaları her yanı sardı. Yıllar art arda geçti. Köprü bir türlü bitmedi. Bense, her gün gidip inşaata bakmaya devam ediyordum. Hiçbir şey yapılmadığını görüyor, öfkeden deliye dönüyordum. Yıllar geçiyordu ve hapishaneye Galata Köprüsü hâlâ varmış gibi mektuplar yazmaya devam ediyordum. On yıla yakın süre geçmişti. Yeni köprümüz hâlâ ortada yoktu.

Bir sabah yine inşaata bakmaya gitmiştim. Haliç'in iki yakasında yıllardır çınlayan çekiç sesleri duyulmuyordu o sabah. Mahmur bir suskunluk vardı her yanda. Martılar bile çığlık atmıyor, bir şeylerin yasını tutuyorlardı adeta. Tedirgin oldum. Haliç'in kıyıcığındaki perişan çay bahçesinde bir tabureye oturdum. Bir çay söyledim. Karşımdaki sandalyeye oturmuş bir adam, gazetesinin spor sayfasını okuyordu. Birinci sayfa bana bakıyordu. Sayfanın en alt sol köşesinde önemsiz gibi gözükten bir haber vardı. Tutukevinde siyasi tutuklular arasında atışma çıkmıştı. Kavgayı ayırmaya çalışan bir kişi şişlenerek öldürülmüştü.

Haberin devamını okuyamadım. Silik bir resim görüyordum haberin altında. Tam ayırırsaymıyordum. Ama sanki... Sanki...

Ölen tutuklunun kimliğini kesin olarak öğrenmek için gazete almaya gidemedim. Bunun için çırpınmadım. Uğraşmadım... Kanım çekilir gibi oldu. Kıpırdayamaz hale geldim. Boğazıma bir düğüm gelip oturdu. Burnumun ucu sızlamaya başladı. Boğulacak gibi oldum. Kalktım. Yürümeye çalıştım. Ama yürüyemedim.

Bulduğum yere yığıldım.

* * *

Her mevsim başladığında gelen ve Galata Köprüsü için dilekte bulunan o mektuplardan, o günden sonra bir daha hiç gelmedi.

Çimleşen Çiçekler

Ayla Ödekan

Rice Bulvarı, Santa Monica, California. (Tasarım Yayın Grubu, 2002.)



Fotoğraf: Ayla Ödekan

Kent, özellikle batı kültürlerinde, gelişmişliğin göstergesidir. Yoğun bir birikime ve dinamik bir yapıya sahiptir; o nedenle, varlığını sürdürebilmesi ancak fiziksel çevresinin düzene sokulmasıyla olasıdır. Gelişmiş bir yerleşme biriminde toplumun gereksinimleri planlanarak karşılanır. Rönesans'tan bu yana batıda burjuva sınıfı akıl, bilgi ve beğeni yetilerini kullanarak, yerleşmeden yemek tabağındaki sunumuna dek en ussal ve en güzel olanın en doğru ve ekonomik kullanımını tasarım süzgecinden geçirerek biçimlendirmiştir. 21. yüzyıla dek uzun bir süreçten geçilmiş ve bir tasarım kültürü oluşmuştur.

Kent İçi Bitki Tasarımı

Kent içi çevre ve bitki düzeni de burjuva sınıfının tasarım konularından biridir. Bu gereksinimi karşılamak üzere peyzaj mimarlığı bir uzmanlık alanı olarak gelişmiştir.* Peyzaj mimar-



Amsterdam. (Gerritjan Deunk, 20th Century Garden and Landscape Architecture in the Netherlands, Nai Publishers, Rotterdam, 2002.)

ları kent içinde fiziksel çevreyle doğal çevrenin dengesini kurarlar, beğeni değerini ayarlarlar. Hangi bitki nerede, ne kadar yoğun, hangi bitkiyle bir arada ya da karşıt ve hangi biçimde kullanılacak, sorularına yanıt ararlar. Çözüm geliştirirken amaç, düzenli, uyumlu ve görsel nitelikleri üst düzeyde bir kent yaratmak ve bu düzenlemede sürekliliği sağlayarak kentlinin beğenilerini karşılamaktır.

Gelişmiş kent tasarımında bitkinin özel bir yeri vardır. Öncelikle peyzajda ağaç kullanımı, görsel etki yaratmanın yanı sıra betonlaşmış çevrede oksijen üretimine katkıda bulunmada yararlıdır, çevrenin ekosistemini dengelemek için önemlidir. Bu nedenle kentte ormanlık alanlar korunur, park gibi geniş ağaçlıklı alanlara yer açılır.

Ayrıca, ağaçlar sokak ve caddelerin kimliğini güçlendiren, sokak mekânlarına gölge oluşturan kent tasarımının vazgeçilmez öğeleridir. Ağaçlarla birlikte çalı ve yer örtücü bitkiler renk dizileri oluşturacak biçimde kaldırımlara yerleştirilir. Çiçek ise bitki tasarımının tamamlayıcı öğesidir.

İstanbul ve Doğa

İstanbul, kuşkusuz, dünyanın en güzel kenti. Güzelliklerini öncelikle doğasından kazanıyor. Kentli olarak sahip olduğumuz değerlerin bilincinde olmamız için Boğaz ve Haliç niye güzel, diye sormamız gerekiyor. Güzeldir çünkü güzelliklerinde kavranabilir bir ölçü vardır. Kıyıları ne çok uzak, ne de çok yakındır. Topografyada hem düşey hem de yatay hareketlilik vardır. Tepeler ve vadiler iniş ve çıkışlar yapar; kıyılar da sürekli açılıp kapanırlar. Her şeyden öte çam, çınar, erguvan, manolya, servi, ıhlamur ağırlıklı çeşitli ağaçlarla doğası canlı, yaşam doludur. Bu nedenle bir başkadır İstanbul'un baharları. İlkbaharda yeşil çıldırır, sonbaharda ise sarı ve kahverengi.

Doğasının ardından kenti başka kılan, tarihidir. En uzun ömürlü ve dört imparatorluğa başkentlik yapmış bu kent, tarihsel anıtlar barındıran, doğal çevresinin üstün niteliklerine değer katan fiziksel çevresiyle yirminci yüzyıla gelmiş bir kenttir. Doğası ve tarihiyle iddialı bir kenttir İstanbul. Duyguları hareketlendiren bir lirizmi vardır; ancak kentin doğası ve tarihiyle sahip olduğu lirizm, yirminci yüzyılın beton tutkusu ve plansız yapılanmayla sarsılmıştır. Kentin doğadan kazandığı yumuşak çizgileri ve renk paleti zedelenmiştir.



Fotoğraflar: Ayla Ödekan

Kentte Çiçek

Bu yıl önemli bir hareketle karşılaştık. İstanbul Belediyesi kenti çiçeklendirme projesi başlattı. Projede 22 türde 3 milyon lale, 30 bin erguvan ağacıyla birlikte menekşe, sümbül vb. çiçekler var. Toplumla çiçek sevgisini aşlamayı hedefleyen bir hareket olarak bu proje bizi çok mutlu etti, ancak projenin uygulanış biçimi şaşırttı ve şu soruyu akla getirdi: Bu biçim çiçeklendirme İstanbul'a yakışır bir çiçeklendirme midir? Kentli aklı, bilgisi ve beğenisiyle değerlendirdiğimiz zaman uygulamanın doğru yapılmadığı ve eleştiriye açık olduğu gözükmektedir.

Kent tasarımında çiçeğin yeri nedir? Sokak ve caddelerde doğal öge olarak öncelikli yeğlenen, ağaçtır; ardından bodur yeşillikler gelmektedir. Yol kenarında kalan geniş boşluklara çim yayılır. Çim alanları değişik boyutlarda ağaçlarla ve yine bodur yeşilliklerle canlandırılır. Çiçek ise öncelikle meydan ve parkların bezemesidir. Ayrıca balkon ve pencerelerde yetiştirilen çiçekler sokak mekânına katkıda bulunur. İstanbul'da ise, şubat ayı sonunda başlayan çiçeklendirme etkinliği nisan ayında cadde şerit ayrımları, yol kenarı yamaçları, yaya geçidi altı gibi, olur olmaz her yere yayılır. Çimler kaldırılıp geniş

alanlar çiçeklerle kaplandı. Oysa çiçek, bodur yeşilliklerden farklı, çevreye gelişigüzel yayılmadan, çim alanlarda tarh oluşturacak biçimde ekilir. Ekildiklerinde de türlerine, boylarına ve renklerine göre gruplaştırılarak düzenlemeler yapılır, yeşilin içinde canlı renk lekeleri oluşturulur. İstanbul örneğinde düzensiz, rasgele çizilmiş çizgiler kimi yerde genişleyen, kimi yerde daralan alanlar oluşturmaktadır. Neden geniş, neden dar olduğu tanımlanmamış çizgilerle sınırlanmış alanlarda menekşe, lale, sümbül vb. çiçek grupları kimi yerde değişik ölçülerde yan yanadır, kimi yerde de iç içe tek tük serpiştirilmiştir. Ekim biçimi sanki bir uzman kişinin yönetiminden yoksun gibi gözükmektedir. Bu tür yaygın bir kent çiçeklendirmesinde her yerde sürekli bakım uygulanabilir mi? Tümü kısa ömürlü bu çiçeklerin ertesinde bu alanlar neye dönüşecek?

Lale gibi değerli ve kısa süreli bir çiçeğin kentin her yanına dağılıp değerinin düşürülmesi ne kadar doğrudur? Hollanda'da ve Kanada'da lale festivalleri düzenleniyor. Belli bir sergi alanında çeşitli renk ve türlerde uçsuz bucaksız kümelenmiş düzenlemeler yapılıyor, renk cümbüşüyle lalenin güzelliği algılanıyor. Lale,

1, 2. Francis Trussaint, www.pbase.com

3. Amsterdam. (Gerritjan Deunk, 20th Century Garden and Landscape Architecture in the Netherlands, Nai Publishers, Rotterdam, 2002.)



halkın ayağına götürülmüyor, halk lalenin ayağına gidiyor. Bolluk içinde, güzelliğe özel konumlarda değer verilerek doyuluyor. Emirgan bahçesinde küçük çapta halka açık lale sergisi geleneği sürdürülmekteydi. Laleler adlarıyla birlikte sergilenir, bilgi aktarılırdı. Lale döneminde de lale sokakların değil, özel konumların, örneğin Kâğıthane'nin çiçeği değil miydi?

Kentli olmak kentin kimliğini kavramakla özdeşdir. İstanbul için güzel bir etkinlik gerçekleştiriyorsak onu kentin kimliğine uygun titizlikle yapmalıyız. Yoksa kent, fiziksel çevrenin gecekondulaşma sürecinde olduğu gibi, kent peyzajında da görüntü kirliliğiyle kaos ortamı yaşatır.

Ayla Ödekan, Prof. Dr.,
İTÜ Güzel Sanatlar Bölümü ve Sosyal Bilimler Enstitüsü Başkanı

* Peyzaj mimarı değilim. Ancak sanat tarihçi bir kentli sorumluluğuyla gözlemlerimi yararlı olacak düşüncesiyle yazıyorum. Peyzaj mimarları sanırım konuya daha bilimsel yaklaşabileceklerdir.

İstanbul'da Tarihî Eser Kaybı

M. Baha Tanman

İstanbul'da tarihî eser tahribatı üzerine konuşmanın hem çok kolay hem de çok zor olduğunu düşünüyorum. Bu konuyu bilimsel düzeyde ilk ele almış olan araştırmacıların başında Semavi Eyice gelir. Sivil mimarlık, saraylar, konaklar, yalılar alanında da Sedat Hakkı Eldem'i anmak gerekir. Tarihî eser kaybının nedenlerini depremler, yangınlar ve bilinçsiz imar faaliyetleri şeklinde özetlemek mümkündür. Osmanlı döneminde 1509, 1766, 1894 yıllarında yaşanan üç büyük depremde pek çok yapı harap olur, yıkılır. O döneme ait belgelerden ve günümüze ulaşmış binalardan, depremlerden sonra Hassa Mimarları Örgütü'nün, kısa bir süre içinde bu hasarları giderdiği görülür.

Yangınlar

İstanbul'un meşhur yangınları üzerine Mustafa Cezar'ın çok önemli bir yayını mevcuttur. İstanbul'da yangınların sıklığı ve büyüklüğü, hepimizin bildiği bir gerçektir; herhalde dünyada başka bir metropol yoktur ki, yangınlardan sonra halk ozanları tarafından yangın destanları yazılmış olsun: Hece vezniyle ve halk edebiyatı türünde yazılmış destanlar yangının nasıl geliştiğini, hangi yapıdan çıktığını, daha sonra hangi yapılara atladığını anlatır. Bu dönemde “yangın seyrine çıkmak” denilen garip bir zevk de türer; kahve takımları, nargileler götürülür ve münaşip bir yerden yangın seyredilir. 23 Ağustos 1908'de çıkan ve İstanbul'da Fatih ilçesinin neredeyse yarısını yok eden yangında on beş bine yakın konut yok olur. Bu yangınlar sadece ahşap sivil mimariyi yok etmez; binaların içindeki eşyalar, halılar, kuşaktan kuşağa intikal eden ecdat hatıraları, başka bir deyişle kentin belleği tümüyle yok olur. Tulumbacıların taşıdığı küçük su hazneleriyle bu devasa yangınların söndürülmesi mümkün değildir; tulumbacılar konusunda teknolojik bir geriliğimiz ya da beceriksizliğimiz olduğu kesindir.

Yeniden inşa sırasında, 19. yüzyılın başlarından itibaren yangın yerlerinde Batı'dan örnek alınan ızgara sistemi uygulanır. İstanbul'un yüzyıllar içinde oluşmuş organik yapısı dikkate

alınmaksızın, özellikle Paris'te uygulanan geometrik düzen örnek alınır. O zaman için Paris, Osmanlı aydınlarının gözünde “medeni dünya”dır. İstanbul bir şekilde yeniden düzenlenmek istenir ve Tanzimat Dönemi'nde kurulan Islahat-ı Turûk Komisyonu yolların ıslahını hedefler. Bu arada dikkati çeken olumsuz bir nokta vardır: Yeniden planlama aşamasında, yangın yerlerindeki mescit, cami, tekke, hamam türünden eski eserler yok farz edilir; ancak anıtsal büyük camiler dikkate alınır. Örneğin hamamlar yangınlardan sonra, mahalle ile beraber yok olmaya mahkûm edilir.

İmar Hareketleri

Bu yazımızda özellikle, eski eser tahribatının nedenleri arasında yer alan imar hareketleri üzerinde durmak istiyoruz. Kentin çağdaş bir görünüme kavuşturulmasını amaçlayan bu hareketler, tarihî eserlerin devlet eliyle yok edilmesine yol açar. 19. yüzyılın başından bu yana, en fazla tarihî eser kıyımı, yerel yönetimler, hükümdarlar, başbakanlar, yani devlet eliyle, yönetici kurumlar eliyle yapılmıştır. Tabir yerindeyse “resmî yıkım”, Osmanlı yönetimindeki Batılılaşma eğiliminin istikrar kazandığı III. Selim döneminde (1789-1808) başlar. İlk dönem uygulamalarından biri, Üsküdar Sarayı'nın 1794'te tümüyle yıktırılması ve yerine ızgara planlı İhsaniye ve Selimiye semtlerinin kurulmasıdır. III. Selim, “artık kullanılmadığı ve masrafa sebep olduğu” gerekçesiyle bu muazzam saray kompleksini yok eder, saray alanının bir kısmına Nizam-ı Cedid Kışlası'nı inşa ettirir, geri kalan araziye de parselasyonla subaylara “ihsan eder”.

II. Mahmud döneminde (1808-1839) de resmî yıkımlar yoğunlaşarak devam eder. Özellikle Haliç kıyısındaki birçok sahil sarayı yıkılır ve yerlerine İplikhane, Feshane türünden sanayi tesisleri kurulur, yani Haliç'in “makûs talihini” aslında 1800'lerin başına kadar götürmek rahatlıkla mümkündür. Tanzimat Dönemi'nde, kenti modernleştirme adına yapılan yıkımlar süreklilik kazanır. Bu dönemden çok tipik bir örnek, Sirkeci Garı'na ulaşacak tren hattının geç-

mesi için 1869'da ve onu izleyen yıllarda, Topkapı Sarayı'nın neredeyse üçte birinin yıkılmasına izin verilmesidir. Bugün Topkapı Sarayı'nda göremediğimiz ve toplum belleğinden silindiği için var olduğunu da bilmediğimiz bir kıyı şeridi söz konusudur. Bugün gezebildiğimiz, görebildiğimiz ancak eski sarayın çekirdeğidir. Kıyıda, halen Sirkeci Garı'nın olduğu yerden başlayan ve Ahırkapı Feneri'ne kadar kesintisiz devam eden bir dizi sahil sarayı, kasır ve köşk vardır. Bunlardan günümüze ulaşmış bir tanesi Sepetçiler Kasrı, diğeri de Sinan Paşa Kasrı'nın alt yapısıdır; bütün diğerleri ortadan kalkmıştır. Hanedan 1860'larda artık Dolmabahçe'de oturmaktadır, Topkapı Sarayı terk edilmiştir, biat törenleri dışında, yalnızca Ramazan'ın 15'inde Hırka-i Saadet'i ziyareti münasebetiyle, bir de padişah cenazelerinin yıkanması ve defne hazırlanması için saraya uğranır; dolayısıyla Topkapı Sarayı'nın bu güzel köşklere ve sahil kasırları rahatlıkla feda edilir.



Taksim Kışlası, Elmadağ'a bakan anıtsal giriş.

II. Meşrutiyet döneminde (1908-1922) iktidarlar değişir. Sultan II. Abdülhamid'i kötüleyen II. Meşrutiyet iktidarı gelir, fakat eski eser yıkımında müthiş bir süreklilik vardır. Maalesef pek çok eser yıkımı II. Meşrutiyet Dönemi'nde şehremini olan Dr. Cemil Topuzlu Paşa, daha sonra Cumhuriyet Dönemi'nde Lütfi Kırdar ve Fahrettin Kerim Gökay gibi insanların emriyle olur. Bu arada II. Abdülhamid döneminin sadrazamlarından Küçük Said Paşa, Eski Eserler Encümeni'nin başkanı olarak Ayasofya'nın önündeki Mimar Sinan'ın eseri olan Hürrem Sultan Hamamı'nın yıkımına karşı çıkar. Cemil Topuzlu Paşa, ısrarla Ayasofya ile Sultan Ahmed'in arasını tümüyle açmak ve Sinan'ın tasarlamış olduğu o görkemli hamamı yok etmek ister. Dolayısıyla Hürrem Sultan'ın yaptırmış olduğu hamam, Said Paşa'nın itirazı sayesinde günümüze ulaşabilmiştir.

Tek parti dönemine (1922-1950) gelindiğinde, başkent Ankara'ya büyük para ve emek

harcandığı için İstanbul'un imarında göreceli bir yavaşlama olur, ama yine de yerel yönetim tarihî eser yıkma konusunda boş durmaz. Lale Devri'nin sembolü olan Sadabad'da, Abdülaziz'in yeniden yaptırdığı Çağlayan Kasrı ve İstanbul'un en görkemli askerî yapılarından olan Taksim Kışlası bu dönemde yıktırılır. Tanpınar'ın romanlarında çok güzel tasvir edilen bu dönemde "eski ihtişamını kaybetmiş, fakirleşmiş bir payitaht" vardır, fakat kentin "yerli halkı" henüz geleneklerini ve kültürünü korumaktadır. Boğaziçi yalılarında musiki âlemleri yapılır; ahşap evlerle dolu eski İstanbul mahalleleri hâlâ "...dua ve tevekkül yüklü, dünya ile ahretin arasında aralı bir kapı gibi duran garip zamanı" yaşamaktadır. Fakat aslında bu "fırtınadan önceki sessizlik" gibidir.

Demokrat Parti'nin iktidara geçmesiyle İstanbul'da Fahrettin Kerim dönemi başlar. 1950-60 arası, kuşkusuz, İstanbul'da tarihî doku eser kıyımında ulaşılan bir doruğu temsil eder. Adeta patlama şeklinde başlayan ve kontrol edilemeyen İstanbul merkezli sanayileşme, kente yoğun bir göçün başlamasına neden olur. Aslında İstanbul, tarihinin her döneminde bir cazibe merkezi olmuş ve az da olsa göç almıştır; ama Osmanlı İstanbul'unda yerleşmenin ne kadar zor olduğunu biliyoruz. Yüzyıllar boyu Anadolu'dan, Balkanlar'dan, Kafkasya'dan, Kıbrıs'tan, Arap eyaletlerinden, Ege ve Akdeniz adalarından, hatta Endülüs'ten gelen göçler kısa sürede kent kültürü içinde erimişler, bu arada kendi getirdikleri unsurlarla da bu kültürü zenginleştirmişlerdir. 1950'li yıllarda artık bu özümseme mekanizması çalışmaz olmuştur; çünkü göç o denli yoğunlaşmıştır ki, şehrin yeni gelenleri içinde eritmesi imkânsızlaşmıştır. Ayrıca, İstanbul kendi kültürünü üreten ve yayan bir payitaht olma özelliğini de yitirmiş durumdadır.

DP hükümeti, yoğun göçe paralel olarak İstanbul'un imarını ön plana alır. Büyük paralar harcanarak, eski kentin içinde yeni ulaşım arterleri açılır ve bunun gereği olarak pek çok tarihî eser yok edilir. Bunların büyük çoğunluğu anıtsal eserler değildir, ancak kentin asıl iç dokusunu meydana getiren küçük cami, mescit, medrese, hamam, hazire, çınarlı meydan, sebül türünden "doku öğeleridir" ve on sene içinde bunlardan birkaç yüz tane yıkılır. İstanbul'u tanımaz hale getiren imar hareketlerinde, kentin iki önemli yanlış unsur vardır: Birincisi, yakın tarihe kadar, korunmaya layık görünenler ancak anıtsal eserlerdir. Dönemin zihniyetine göre, küçük boyutlu eser pekâlâ yok edilebilir,

önemsiz bir kent ögesidir. İkincisi konuya ilişkin birtakım temel kavramların çok yeni olmasıdır. Hatta 1950'li, 60'lı yıllarda "tarihî çevre" ve özellikle "kent dokusu" kavramları bizim sözlüklerimizde yer almıyordu; "eski eser" lafı vardı ve "eski eserler" ya anıtsal camiler ve camiye dönüşmüş büyük kiliselerdi ya da Ayasofya'nın önündeki büyük meydan çeşmesiydi.

En çok ortadan kalkan yapı türleri düşünüldüğünde, galiba listenin başında konut mimarisi gelir; saray, kasır, konak ve bunların arasındaki sokaklar, ardından, 1925'te faaliyeti durdurulmuş olan tekkeler, daha sonra hamamlar, arkadan çeşmeler ve şehrin önemli bir ögesi olan mezarlık alanları gelir. Mesire yerlerinde yer alan ve "açık havada namaz kılma" alışkanlığının unutulmasıyla birlikte çoğu tarihe karışan namazgâhları da bu listeye eklemek gerekir.

19. yüzyılda sur içi, Eyüp, Galata ve Üsküdar'da 300 civarında tekkenin faal olduğunu biliyoruz. Değişen hayat şartları, özellikle 1925'te tekkelerin kapatılması bu yapıları işlevsiz kılmıştır. Bunların bir kısmı bugün cami olarak kullanılabilir. Galata Mevlevihanesi çok istisnai bir örnek olarak restore edilmiştir; kültür faaliyetlerine devam eder ve müze olarak kullanılır, ama pek çoğu ortadan kalkmıştır. Kuruluşu 16. yüzyıla dayanan, II. Mahmud devrinde son haliyle ihya edilen, Hamamizade İsmail Dede Efendi'nin ve daha pek çok müzisyenin yetiştiği Yenikapı Mevlevihanesi iki yangınla yok olmuştur: 1960'ların başında semahanesi ve binası yanar, 1990'ların başında da şaibeli bir yangınla selamlık bölümü büyük ölçüde tahrip olur.

Öte yandan, evlerimizde şofbenlerden sıcak sular aktıkça, hamama gitme alışkanlığını kaybettik. Dolayısıyla bu yapılar, turistik özelliklere sahip birkaç hamam dışında, ya Tahtakale Hamamı örneğinde olduğu gibi, ticaret merkezi haline gelmiştir ya da Üsküdar Mihrimah Sultan Hamamı gibi, yıkıldıktan sonra mimari özelliklerini yitirmiş olarak yeniden inşa edilmiştir. Aynı şekilde İSKİ çeşmelerin suyunu kesmiştir, evlerde su olduğu gerekçesiyle. Mezarlıklar da şehrin aşırı ve kontrolsüz büyümesi yüzünden ortadan kalkmaktadır.

Cumhuriyet'ten önce tarihî eserleri korumakla yükümlü "Asar-ı Atika Encümeni" Cumhuriyet döneminde "Eski Eserler Encümeni" olarak devam eder, günümüze "Anıtlar Kurulu" olarak taşınır. Bu arada yıkımlara karşı, kişisel karşı koyuşlar da vardır. Örneğin Yahya Kemal Beyatlı, bu yıkımlara "kör kazma" adını takar; Falih Rıfkı Atay "Zavallı İstanbul" diye makaleler yazar ve bunlara cevaben *İstanbul Bele-*

*diye Mecmuası'*nda 1940'larda (ya da 50'lerin başında) "Eski eserler İstanbul'un imarına mani değildir!" şeklinde bir yazı çıkar.

Sarayburnu'ndan Boğaz'a, İstanbul'da Kaybolan Tarih

İstanbul'da tarihî eser kaybını, kentin kalbi olan Sarayburnu'ndan başlayan, Tarihî Yarımada'dan sonra Haliç kıyılarına, Galata'ya ve Boğaz kıyılarına uzanan bir geziyle gözden geçirelim...

Yüzyıllar boyunca birçok modada olduğu gibi, şehri "muasır medeniyete" kavuşturma



uğruna tarihî eser yıkma konusunda da Topkapı Sarayı ve sakinleri öncülük yapmışlardır. "Topkapı" adının sebebi, Sarayburnu'ndaki kapının önünde topların yer alması ve Donanma-i Hümayun'un sefere çıkması, muzaffer olarak seferden dönmesi, şehzade doğumları, cülûs gibi birtakım önemli vesilelerle bu topların ateşlenmesidir. Aslında, Topkapı Sarayı'nın adı Yeni Saray'dır (Saray-ı Cedid). Sarayburnu'nda, günümüze ulaşmayan sahilsaray, 1863'te bir yangın geçirir, fakat yangına rağmen kalıntıları ayakta durur. 1871'de tren yolu geçerken, Sultan Abdülaziz tarafından yıktırılır.

Topkapı Sarayı kompleksinin sahil kesimini oluşturan yapılardan bazılarının yıkım tarihi, yok oluş süreci tam olarak bilinmemektedir. Sarayın Marmara tarafında, günümüzde kısmen askerî depolar tarafından kullanılan, bakımsız bahçeler ya da yeşil alanlar halinde olan kesim, zamanında has bahçelerdir. III. Selim devrinde, "Osmanlı Baroğu" denilen üslubun en olgun ürünlerinden Şevkiye Köşkü, demiryolu uğruna feda edilmiş bir başka yapıdır. Modernleşme tarihimizin en önemli olayı, bugün Gülhane Parkı'nda cereyan etmiş olarak bilinir, halbuki durum tamamen farklıdır: Abdülmecid, Topkapı Sarayı'nın Marmara tarafında, bugün yerinde

Yenikapı Mevlevihanesi, semahaneden türbeye bakış.

yeller esen Gülhane Kasrı'ndan hadiseyi izler ve Gülhane Hatt-ı Hümayunu bu kasrın önündeki meydana okunur. 1970'li yıllarda Gülhane Parkı'nda bir Tanzimat Müzesi'nin açılması, toplumsal bellekte bu parkla Gülhane Hatt-ı Hümayunu arasında var olan "sanal bağ" bütünü güçlenmiştir.

Abdülaziz döneminde, şehrin içinde, Hipodrom'dan Aksaray'a kadar uzanan eksen, Divanyolu'nun genişletilmesi sırasında pek çok eser yüzde yüz yıkılmasa bile "tırşlanır". Bunlardan Atik Ali Paşa ve Köprülü külliyelerinde, medreseler kesilir ve cadde yönüne, o dönemde



Beşiktaş Sarayı Çinili Köşk, Catenacci gravürü.

revaçta olan eklektik ve oryantalist eğilimlere uygun kemerler yapılıdır. Bu eksen üzerinde yok olan binaların en önemlilerinden birisi Elçi Hanı'dır. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu elçilerinin konaklaması için yapılmış bu iki katlı elçi misafirhanesinin avlusu 16. yüzyılın sonlarında bir Avusturyalı tarafından naif bir üslupla resmedilmiştir. Elçi Hanı, 19. yüzyılda işlevini kaybeder. 1865'te geçirdiği yangında, kâgır bir yapı olduğu için ayakta kalabilmiştir, ancak II. Abdülhamid döneminde tümüyle yıkılır. Yine bu eksen üzerinde Kızlarağası Hamamı, 1911'de geçirdiği yangın sonrası ayakta kalabilmiştir. 1914'te satışı yapılır, bir enkazcı alır ve 1916-1917 yılında yıktırılır; yani I. Dünya Harbi'nin en felaketli yıllarında bile İstanbul Belediyesi eser yıkma geleneğini sürdürür. Laleli'ye adını veren, III. Mustafa devrinde yaşamış, İstanbul'un dinî folklorunda ve kent belleğinde iz bırakmış meczuplardan Laleli Baba'nın türbesi, bir kaldırım genişletme faaliyeti esnasında, 1957'de DP Dönemi'nde yok edilir.

Öte yandan, Topkapı-Aksaray güzergâhında 1871'de tekrar inşa edilen Oğlanlar Tekkesi'nin bir kısmı, 1957'de -Encümen'in kararına rağ-

men- izinsiz olarak yıktırılır; türbe ve sebil kısmı Murad Paşa Camii'nin avlusuna nakledilir. Saraçhane Meydanı'nın düzenlenmesi sırasında, bu bölgedeki pek çok eser ortadan kalkmıştır.

Ayvansaray'dan Kâğıthane'ye kadar uzanan ve bol miktarda sahil sarayının ve yalının sıralandığı Haliç kıyı şeridi daha sonra tümüyle yok edilir, yerine mahkûmlara iplik ördürülen kışla türü bir fabrika (İplikhane) ve Feshane türünden sanayi yapıları inşa edilir. Kâğıthane'ye doğru ilerlendiğinde, İstanbul'un musiki tarihinde ve Mevlevi kültürünün gelişiminde çok önemli bir tesis olan, 1877 tarihli Bahariye Mevlevihanesi yok edilmiştir.

Kâğıthane, Lale Devri'nde ortaya çıkmış bir mesiredir. I. Mahmud isyancıları yatıştırmak için burada bazı kaçak yapıları yıktırır, fakat Patrona Halil ve takımını ortadan kaldırdıktan sonra Kâğıthane'yi yeniden ihya eder. Dolayısıyla 1722'deki Çağlayan Kasrı, 1809'lara, II. Mahmud devrine kadar yaşar. Çadır Köşkü, II. Mahmud tarafından 1809-10 civarında yenilenir. Çağlayan Kasrı ise 1862'de yeni baştan, büyük masraflarla Balyanlar tarafından tasarlanarak inşa edilir ve Cumhuriyet'e sapsağlam bir şekilde ulaşır.

Tersanelerin bittiği noktadan Hasköy'e doğru uzanan Tersane Sarayı, diğer adı ile Aynalıkavak Sarayı da aslında geniş bir saray kompleksidir. Aynalıkavak Sarayı'ndan arta kalan, kıyıdaki ana binanın gerisinde, Has Bahçe'nin içindeki kasırdır. Arkada Okmeydanı denilen büyük spor ve mesire alanı, Tersane Sarayı'na doğru sarkar. Hünkâr ve maiyeti Topkapı Sarayı'ndan saltanat kaygısı ile Tersane Sarayı'na gelir, burada istirahat ettikten sonra Okmeydanı'na çıkardı.

Kasımpaşa'nın içinde gezinildiğinde, yine Mevlevilikle ilgili çok önemli bir yapı karşımıza çıkar: İstanbul'daki mevlevihanelerin en büyüklerinden biri olan Kasımpaşa Mevlevihanesi. II. Mahmud devrinde son haliyle yenilenmiştir. Kasımpaşa'da ortadan kalkan önemli bir yapı grubu da Kaptan Paşa Sarayı ile Kaptan Paşa Divanhanesi'dir. Divanhanenin yerinde, Abdülaziz'in yaptırdığı Bahriye Nezareti (bugün Kuzey Deniz Saha Komutanlığı), sarayın yerinde de Deniz Hastanesi yer alır. Azapkapı Meydan Çeşmesi'nin yanında çeşmeyi yaptıran Salih Valide Sultan'ın vakfi olan sıbyan mektebi, bu meydanın düzenlenmesi sırasında 1958'de yıktırılır. Azapkapı'dan Karaköy'e doğru ilerleyelim: Galata Köprüsü'nün Karaköy girişindeki Aziziye Karakolu ve bunun karşısında d'Aronco'nun tasarladığı, *art nouveau* üslubundaki sevizgen planlı Karaköy Mescidi ortadan kalkmış-

tır. Tophane'ye gelelim: Nusretiye Camii, Tophane Müşirliği binası, bugün Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi'nin misafirhanesi olan Tophane Kasrı ve arkasındaki saat kulesi, bir külliye meydana getirmekteydi. Günümüzde görkemli Tophane Müşirliği'nin yerinde çirkin dükkânlar sıralanmakta, saat kulesi bir başka dükkân dizisinin arkasında, çevresinden soyutlanmış olarak varlığını sürdürmektedir.

Günümüzde İnönü Stadyumu'nun bulunduğu vadiyle onu kuşatan yamaçlar, yüzyıllar boyunca sultan düğünlerinin, yağlı güreşlerin, cirit oyunlarının yapıldığı bir mesire alanıdır. Söz konusu mesirede yer alan Bayıldım Köşkü ile Cirit Kasrı'nın bugün tam yerlerini bile tespit etmek mümkün değildir. Dolmabahçe Sarayı'nın yerindeki eski Beşiktaş Sarayı iki kere yıktırılır. II. Mahmud'un yıktırıp ampir üslubunda yeniden inşa ettirdiği Beşiktaş Sarayı, Abdülmecid tarafından yıktırılır, yerine bugünkü saray yaptırılır. Sarayın kuzey bitiminde yer alan, Avcı Sultan Mehmed devrinden kalma ilginç Çinili Köşk'ün yerinde halen Beşiktaş Emniyet Amirliği bulunuyor. Saray tiyatrosu çok kısa ömürlü bir yapı olur; 1863'te yanar, fakat yine yapılır, 1939'da Ayazpaşa'ya giden yol genişletilirken yıktırılır. "İstabl-ı Âmire" olarak anılan görkemli saray ahırları ise, 1937'de yerine stadyum yapılmak üzere yıktırılır. Bu arada Dolmabahçe Camii'nin dış avlu duvarları ve anıtsal avlu girişleri yok edilir, muvakkithane deniz tarafına çekilir.

Bugün Boğaziçi'nde görülen sekiz-on tane özgün yalı, çok büyük olmadıkları için günümüze gelebilmiştir; ortadan kalkanlar, günümüz insanının tahayyül edemeyeceği kadar görkemli, devasa yapılarıdır. Defterdar Burnu'ndan Kuruçeşme'ye doğru gidildiğinde, bir ulema ailesi olan Tırnakçızadeler'in yalısı görülür. Devrin zengin Ermeni ailelerinden Köçeoğulları'nın yalısı 1940'larda yıkılır. Bebek'teki Mısırlı Halim Paşa Yalısı'nın musiki âlemleri meşhurdur. Rumelihisarı'na bitişik Durmuş Dede Tekesi, Karadeniz'e sefere çıkanların adak adadığı, sağ salim döndükleri zaman o adakları yerine getirdikleri bir tarikat tesisidir ve yol genişletme çalışmaları sırasında yok edilmiştir. Hıdiv İsmail Paşa Yalısı, Emirgân Korusu'nu ve bu korudaki köşklere de içine alır; dolayısıyla aslında yalı değil, saray kompleksi olarak adlandırılması gerekir. Karşı yakaya geçildiğinde, Kanlıca'da Saffet Paşa Yalısı, Göksu yalıları, Beylerbeyi'nde Yusuf Ziya Bey Yalısı, Kuzguncuk'ta Sadrazam Hüseyin Avni Paşa Yalısı görülür. Her yalının arka yamaçta bir korusu ve bu korunun içinde en az

bir köşkü vardır. Ancak bu yalılarla korular ve köşklere de yok olmuştur.

Sonuç

İstanbul'da zaman içinde ne kadar tarihî eser yok olduğu, bunların kaçının deprem, kaçının yangın, kaçının imar faaliyetleri yüzünden ortadan kalktığı sorularına kesin cevaplar verebilmek ne yazık ki imkânsız, çünkü günümüzde hâlâ İstanbul'da eksiksiz bir kültür değerleri envanterine sahip değiliz. Ancak, tarihî eser kaybının nedenleri arasında, özellikle 19. yüzyıldan itibaren, bilinçsiz imar hareketlerinin depremlere ve yangınlara göre daha ağırlıklı olduğu rahatlıkla söylenebilir. İstanbul ile kıyaslanabilecek başka metropollerde benzerine tanık olunmayan bu yok oluşun asıl nedeni, ülkeyi ve kenti yöneten kadroların, yüksek tahsilli olsalar da, yaşadıkları çevrede "neyin korunmaya layık olduğu" ve "nasıl korunması gerektiği" gibi hususlardaki bilinçsizlikleri ve duyarsızlıklarıdır. Dolayısıyla, kültür erozyonuna set çekmenin uzun vadeli de olsa tek çaresi, söz konusu kad-



Nazime Sultan Yalısı,
Kuruçeşme.
Karaköy Mescidi.

roların, daha doğrusu onları üreten toplumun tarih, kültür ve çevre konularında bilinçlendirilmesidir.

M. Baha Tanman, Prof. Dr.,
İÜ Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü Öğretim Üyesi

9 Mart 2005'te Osmanlı Bankası Müzesi'nde konferans olarak sunulmuştur.

Kaynakça:

- Eyice, S. (1949-1950) "Demirciler ve Fatih Darüşşifası Mescidleri", *İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, I/1-2, s.357-376.
- Eyice, S. (1954) "Demirciler ve Fatih Darüşşifası Mescidleri Hakkında Yeni Bazı Notlar", *İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, VI/9, s.175-186.
- Downey, G. (1955) "Earthquakes at Constantinople and Vicinity A.D. 342-1454", *Speculum*, XXX, s.596-600.
- Eyice, S. (1959) "İstanbul'da Kaybolan Bir Eski Eser: Kazasker Ebu'l-fazl Mahmud Efendi Medresesi", *İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, X/14, s.147-162.
- Cezar, M. (1963) "Osmanlı Devrinde İstanbul Yapılarında Tahribat Yapan Yangınlar ve Tabii Afetler", *Türk Sanatı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri*, I, s.327-414.
- Özavcı, T. (1965) *İstanbul Yangınları 1923-1965*, İstanbul.
- Wirth, P. (1966) "Zur byzantinischen Erdbebenliste", *Byzantinische Forschungen*, I, s.393-399.
- Eyice, S. (1967) "Kaybolmuş Bir Tarihi Eser: Şeyh Murad Mescidi", *İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, XVII/22, s.111-130.
- Eldem, S.H. (1968-1974) *Köşkler ve Kasırlar*, I-II, İstanbul.

Loss of Historical Artifacts in Istanbul

It is both easy and difficult to talk on the destruction of historical artifacts in Istanbul. One of the pioneers of the researchers who were related with the issue at a scientific level was Semavi Eyice, while Sedat Hakkı Eldem should be mentioned in the field of civil architecture, palaces, mansions and waterside mansions. The reasons for the loss of historical artifacts can be briefed as earthquakes, fires and unconscious urban reconstruction and improvement activities.

Since the beginning of the 19th century the grid-iron system has been implemented in the areas destroyed by fire. During this reconstruction and planning process, monumental mosques were protected while historical buildings such as the small mosques, dervish lodges, public baths, etc were totally ignored.

Among the reasons for destruction, the author focuses on the reconstruction activities. Aiming at a modern appearance in the city, these activities engendered the historical artifacts to be destroyed by the government. The most of the destruction since the beginning of the 19th century has been realized by the local governors, monarchs, prime ministers, in short, by the governmental institutions. The lost artifacts in the historical peninsula of Istanbul are specified in the article starting from Sarayburnu to the shores of Golden Horn and reaching the Galata and shores of Bosphorus. Since we do not have a complete inventory of cultural heritage in Istanbul yet we are not able to answer certainly the questions of how many historical artifacts are lost in the city and how many of them are destroyed by earthquakes, by fires or by reconstruction activities. However it can be easily claimed that especially since the 19th century, the reconstruction activities have a great share.

- Ünsal, B. (1969) "İstanbul'un İmarı ve Eski Eser Kaybı", *Türk Sanatı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri*, II, s.6-61.
- Eyice, S. (1970) "Elçi Hamı", *İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, 24, s.93-130.
- Eyice, S. (1972) "İstanbul'un Ortadan Kalkan Bazı Tarihi Eserleri I. Çoban - Çavuş, Adilşah Kadın, Hoca Teberrik, Revani Çelebi ve Yayla Camileri", *İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, 26, s.129-146.
- Eyice, S. (1973) "İstanbul'un Ortadan Kalkan Bazı Tarihi Eserleri II. Bostan Camii, Kızlarağası Abbas Ağa Hamamı, Çukurçeşme Hamamı, Kasım Ağa Mescidi", *İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, 27, s.133-178.
- Derman, U. (1975) "Osmanlı Devri Şehir ve Menzil Yollarında İstirahat ve İbadet Yerleri (Namazgâhlar)", *Atatürk Konferansları*, V (Ankara 1971-1972), s.281-298.
- Eldem, S.H. (1976) *Türk Bahçeleri*, İstanbul.
- Eldem, S.H. (1979) *Boğaziçi Anıları*, İstanbul.
- Eldem, S.H. (1979) *İstanbul Anıları*, İstanbul.
- Eyice, S. (1981) "İstanbul'un Ortadan Kalkan Bazı Tarihi Eserleri III. Papasoğlu Mescidi, Ömer Efendi Namazgâhı, Nevşehirli İbrahim Paşa Mektebi ve Sebili", *İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, X-XI (1979-1980), s.195-222.
- Eyice, S. (1982) "İstanbul'un Ortadan Kalkan Bazı Tarihi Eserleri IV", *İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, 12, s.841-886.
- Eyice, S. (1982) "İstanbul'da Sultan I. Mahmud Çeşmesi: Yok Olan Bir Sanat Eseri", *Türklük Bilgisi Araştırmaları - Journal of Turkish Studies*, II (1982), s.111-125.
- Eyice, S. (1985) "Yok Olan İstanbul Sarayları ve Sarayların Yaşatılması İçin Bazı Düşünceler", *TBMM Milli Saraylar Sempozyumu 15-17 Kasım 1984, Yıldız Sarayı / Şale*, İstanbul, s.69-78.
- Eyice, S. (1986) "Kâğıthane - Sadabâd - Çağlayan", *TAC*, I/1, s.29-36.
- Eyice, S. (1986) "Bizans Hastanelerine Dair", *TAC*, I/3, s.5-15.
- Eyice, S. (1987) "İstanbul'da İhmal Edilmiş Tarihi Bir Semt Ayvansaray", *TAC*, XI/5, s.33-49.
- Eyice, S. (1987) "İstanbul'un Kaybolan Eski Eserlerinden: Fatma Sultan Camii ve Gümüşhaneli Dergâhı", *İÜ İktisat Fakültesi Mecmuası - Prof. Dr. Sabri Ülgener Hatırasına Özel Sayı*, 43/1-4 (1984-1985), s.475-51.
- Pamukciyan, K. (1987) "İstanbul'un 1766 Büyük Depremi", *Tarih ve Toplum*, 47, s.12-16.
- Eyice, S. (1988) "İstanbul'da Bizans İmparatorlarının Sarayı: Büyük Saray", *Sanat Tarihi Araştırmaları Dergisi*, I/3, Eylül, s.3-36.
- Vercleyen, Fr. (1988) "Tremblements de terre à Constantinople: L'impact sur la population", *Byzantion*, LVIII, s.155-173.
- *İstanbul ve Deprem Sempozyumu*, 4 Mayıs 1991, İstanbul.
- Erdenen, O. (1993) *Boğaziçi Sahilhaneleri*, I, İstanbul.
- Tanman, M.B. (1993) "İstanbul'un Ortadan Kalkan Tarihi Eserlerinden Fındıklı'da Hatuniye Külliyesi", *Prof. Dr. Yılmaz Önge Armağanı*, Konya, s.139-161.
- Necipoğlu, N., Pamukciyan, K. (1994) "Depremler", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, 3, s.33-35.
- Koz, M. S. (1994) "Yangın Destanları", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, 7, s.425-426.
- Hür, A., Sakaoğlu, N. (1994) "Yangınlar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, 7, s.426-438.
- Tanman, M.B. (1994) "Biz Aşağıda İmzası Olanlar...(III)/Bahariye Mevlevihanesi'nin Mimari Özellikleri ve Semahane-Türbe Binası İçin Bir Restitüsyon Denemesi", *İstanbul*, 8, Ocak, s.45-53.
- Kuban, D. (2001) *Kaybolan Kent Hayalleri: Ahsap Saraylar*, İstanbul.
- Tanman, M.B. (2002) "İstanbul'un Ortadan Kalkan Tarihi Eserlerinden Üsküdar'da Rifa'i Âsitanesi", *100 Yılında Bir Osmanlı Ekrem Hakkı Ayverdi ve Osmanlı Mimârisi - Sempozyum (4 Aralık 1999 Ankara)*, Ankara, s.117-174.

Banarlı, İstanbul ve Mimarlık

Gürhan Tümer

Nihad Sami Banarlı, 1907 yılında İstanbul'da doğmuş; 1924'te, Vefa Sultanisi'nin orta kısmını, 1927'de İstiklal Lisesi'ni, 1930'da da Darülfünun Edebiyat Fakültesi Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü'nü bitirmiş; Edirne Lisesi, Kabataş Erkek Lisesi, Galatasaray Lisesi, Özel Işık Lisesi, Şişli Terakki Lisesi gibi ortaöğretim kurumlarında; ayrıca, Yüksek Öğretmen Okulu'nda, Yüksek İslam Enstitüsü'nde edebiyat dersleri vermiştir.

Yalnızca bir eğitimci, bir öğretmen olmakla kalmayan, aynı zamanda bir yazar da olan Banarlı, *Altıok*, *Orhun*, *Ötüken*, *Atsız*, *Meydan* dergilerinde; *Hürriyet*, *Akşam*, *Yeni Şafak* gazetelerinde makaleler yazmış; *Sular Kararırken*, *Yabancı*, *Dumanlı Dağlar*, *Son Vazife*, *Bir Mabed Yıkıldı* gibi adlar taşıyan tiyatro oyunları; *Bir Güzelliğin Romanı* başlıklı bir roman kaleme almış; Ahmedî'nin, *Dâsitân-ı Tevârih-i Mülük-i Âl-i Osman* adlı yapıtını yayına hazırlamış; uzun yıllar başvuru kitapları olarak kullanılmış olan *Resimli Türk Edebiyatı Tarihi*'ni ve *Metinlerle Türk ve Batı Edebiyatı Tarihi*'ni yayımlamıştır.

İstanbul Fetih Cemiyeti'nin kurduğu İstanbul Enstitüsü'nde de müdür olarak görev yapan Banarlı, 1974 yılında, İstanbul'da vefat etmiş ve Rumelihisarı Mezarlığı'na gömülmüştür (*Tanzimat'tan Bugüne...*, 2001:143-144; *AnaBritannica*, 1987:289).

Yukarıdaki satırlardan da anlaşılacağı üzere, Nihad Sami Banarlı bir edebiyatçı, bir edebiyat tarihçisidir, bir öğretmendir ve bir yazardır. Ama o aynı zamanda tıpkı onun konumunda bulunan, yani edebiyatçı, yazar olarak ün yapmış olan kimi çağdaşları, örneğin Yahya Kemal (1884-1958), Ahmet Hâşim (1887-1933), Abdülhak Şinasi Hisar (1887-1968), Ahmet Hamdi Tanpınar (1901-1962) gibi, mimarlıkla da yakından ilgilenmiştir ve bu konudaki görüşlerini, eleştirilerini, yakınmalarını, özlemlerini, anılarını, önerilerini, çeşitli yazılarında, çok sevdiği İstanbul bağlamında dile getirmiştir.

Ben bu çalışmamda, bu yazarın mimarlığa yaklaşımını; 1950'lerle 1970'ler arasında, ço-

ğunluğu *Hürriyet* gazetesinde, bir bölümü de *Meydan* dergisinde yayımlanan ve daha sonraları 1986 yılında basılan *İstanbul'a Dair* başlıklı kitapta yer alan kimi makalelerinden yola çıkarak, onlardan alıntılar yaparak irdeleyeceğim.¹

Mimarlığın Önemi

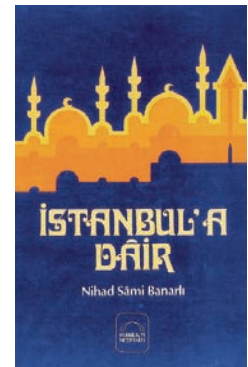
Yazarın mimarlığı, bu mesleğin toplum içindeki yerini, bireyler üzerindeki etkisini çok önemseydiğini hemen belirtmek isterim. Banarlı bu konuda, tıpkı Ahmet Hâşim gibi düşünür.

“[Ahmet Hâşim] ‘mimari eserler, fazla çirkinliğe, fazla garabete mütehammil [dayanıklı] değildir. Güllünç bir resme bakmamak, kötü bir şiiri, berbat bir musikiyi dinlememek suretiyle, bunların muzır [zararlı] tesirlerinden ruhunuzu koruyabilirsiniz. Fakat, fena mimarın eserinden sakınmak kolay değildir. Kötü bir zevk, âciz bir muhayyile, yol ortasına dikilmiş, taştan bir şekle girince, bütün şehrin mânevi sıhhatini nesillerce bozabilir’ diyordu. Hâşim’in ne kadar doğru söylediğini son kırk yılın yapıları bize bütün acılığıyla gösterdi.” (Banarlı, 1986:132)



Banarlı'nın bir başka makalesinde yer alan şu satırlar da, aynı inancı yansıtmaktadır:

“Ruhi gerilikler [...] yaşanılan yerlerin, oturlan yerlerdeki her bakımdan bozuk havaların, bu yerlere âit pervâsız ve lâubâli gelenek ve göreneklerin eseri olmak çaresizliğindedir. Hattâ vazifelerimizde, işlerimizde görülen isteksizliklerin, enerji yoksulluğunun, neme lâzımcılıkların ve başkalarına âit her şeye göz diken pervâsızlıkların bile bir çok sebeplerini, insan ruhlarına, bu oturlan yerlerin zerkettikleri maddî,



Banarlı'nın, çoğu mimarlıkla ilgili makalelerinin toplandığı kitap.

manevî havasızlıklarda aramak lâzımdır.

Biz evlerimizi, biz oturma yerlerimizi yeneden hür havalı, geniş ufuklu, ruha anne tabiatının iyiliğini ve olgunluğunu duyuracak yerlere nakledersek, çocuklarımızın ruhunda da, pekâlâ öteden beri böyle yerlerde yaşayan insanlara mahsus duygular, ahlâklar geliştirecektir.” (Banarlı, 1986:87-88)

İşte bu nedenlerden dolayıdır ki, “Bir şehrin mimarisi, şunun bunun keyfine göre vücüd bulamaz. Bu, derin bir vukuf [öğrenme, bilme] meselesidir.” (Banarlı, 1986:22)

Yine Banarlı’ya göre, anıtsal mimari yapıtlar, bir uygarlığı, bir kültürü oluşturan öğelerin en önemlilerinden, en etkililerinden biridir. Yazar, bu savını, Osmanlı’dan bir örnekle vurgular:

“İstanbul’da yaptırdığı sarayda üst üste birkaç ay oturup dinlenemeyen Fatih, milletine ülkeler kazandırmak için at üstünde yaşarken girdiği topraklara, bizim milli çehremizi, yaptırdığı âbidelerle işlemişti. Çünkü, fethedilen yerlere, ulu çınarlar gibi yerleşmek ve kökleşmek, temelleri vatan toprağına gömülü âbidelerle olur.” (Banarlı, 1986:69)



Şimdi artık var olmayan Hasib Paşa Yalısı (Erkin Emiroğlu).

Banarlı’nın, İstanbul’un fethinden 500 yıl sonra, 1950’lerde kentin gündemine giren tartışmada da, Taksim’e cami yapılmasını, yine aynı gerekçeyle desteklediğini görüyoruz:

“Heybetli apartmanlar beldesi Taksim [...] bu çerçevede yapılan resmi, yarı resmi inşaatla rağmen, hâlâ mimarisinde bizim milli çizgilerimizi görmek mümkün olmayan bir çehre içindedir. Tünel’den Şişli’ye uzanan büyük cadde üzerinde yabancı isimler, yabancı çizgiler ve yabancı mimariler, hattâ başka dinlerin mimarileri o kadar boldur ki, bu bölgeye bizim daha kat’i milli damgamızı vuracak eserlere ihtiyaç âşikardır.” (Banarlı, 1986:149)

Osmanlı Mimarisine Övgü

Nihad Sami Banarlı’nın mimarlığa ilişkin düşüncelerinin, duygularının odağında, Osmanlı mimarisine hayranlığın, övgünün yer aldığını söylersek, yanlış bir şey söylemiş olmayız.

Banarlı, “İstanbul ve İmar” başlıklı makalesinde, “Ebedi devlet kurmak... Kahramanlık ve mimari. Türk’ün yeryüzüne indirdiği ilâhi kudretlerden üçü bunlardır. Anadolu ve Balkanlar coğrafyasındaki Türk medeniyetinin büyük zafer kazandığı ilk sanat şubesi mimaridir. Biz, şiirde, musikide ve süsleme sanatlarında da yüce eserler yaratmış [...] bir milletiz [...]. Fakat biz bilhassa mimaride, Kubbe-i Hadra’dan Süleymaniye’ye kadar, vatanımızı süsleyen âbidelerle, başka sanatlara denk ve belki, başka mimarilerden üstünüz,” der ve yerden göğe kadar haklıdır (Banarlı, 1986:112-113).

Yazar, Beylerbeyi’nde 19. yüzyılın ikinci yarısında inşa edilen, ancak 1974’te çıkan bir yangında kül olan Hasib Bey ya da Hasib Paşa Yalısı’na ilişkin izlenimlerini ise şöyle ortaya koyar:

“Nice yıllardan beri [güzel, başarılı] bir mimari görmeye hasret kalan gözlerimiz, orada hasretine kavuştu. [...] Büyük, beyzi [oval] bir salon etrafında sıralanan, geniş ve ferah odalar manzumesi halindeki bu yalı mimarisi, bizi ilk anda büyüledi. [...] Bir bina ne demektir? Niçin yapılır? Yapıldığı yere göre, güneşi, havası, rüzgârı nasıl ayarlanır? Bu yalı, bunların hepsi düşünülerek yapılmıştı. [...] Bu binayı bizim zevkimiz inşa etmişti. Kaldı ki, Hasib Bey Yalısı, Türk yalı mimarisinin en müstesna eseri de değildir.” (Banarlı, 1986:24)

Osmanlı mimarisi, yalnızca görkemli yalılar inşa ederken değil, daha küçük, mütevazı evler inşa ederken de çok başarılıdır:

“Bizim eski, küçük ahşap evlerimiz, taş, tuğla, çimento soğukluğundan âzâde [kurtulmuş, bağımsız] oldukları için, [...] bir kuş yuvası kadar sıcak ve samimi âşiyandır.” (Banarlı, 1986:90)

Çevreye Mükemmel Uyum

Nihad Sami Banarlı’ya göre, Osmanlı mimarisinin en önemli özelliklerinden biri, çevreye mükemmel bir uyum sağlamasıdır:

“Osmanlı mimarisinin büyük zaferi, toprağına uymasında, kurduğu her binayı o yamaçların tabii bir parçası, bu tepelerin yeni bir şahikasıymış [dağ tepesiymiş] gibi, vatanın manevi güzelliğine ve tabii mimarisine uygun kurmasındadır.” (Banarlı, 1986:103)

Bu uyum, bu uygunluk o kadar mükemmeldir ki, “Türk, Bizans’ın farkında bile olmadığı” Boğaziçi’nin “yamaçlarına köşkler, kıyılarına yalılar yapmış, fakat sanki hiçbir şey yapmamış gibi, Boğaz’ı yine kendi tabii renkleri ve çizgileriyle hür ve bâkir bırakmıştı” (Banarlı, 1986: 25).

Osmanlı mimarisinin bu özelliği, yalnızca köşkler, yalılar gibi, konutlar, küçük binalar değil, örneğin Rumelihisarı gibi çok daha büyük yapılar söz konusu olduğunda da geçerlidir:

“Rumelihisarı’na bakınız. Muazzam âbide orada yok gibidir. Hem askerî mimarimizin bir şaheseri hâlinde, bakışlarınızın semâsına yükselir; hem sonsuz ustalıkla yerleştirildiği yamaçların çizgilerine, âhengine uyarak, sanki o yamacın kendi parçasıymış gibi” durur (Banarlı, 1986:171).

Banarlı, bu saptamalardan yola çıkarak daha da ileri gider ve Rumelihisarı’nın “kul yapısı gibi değil, Tanrı yapısı gibi” (Banarlı, 1986:171) algılandığını söyler; “Sanki Tanrı, Boğaz’ı yaratırken, Hisar’ı da bugünkü yükselişiyle beraber yaratmış gibidir” der (Banarlı, 1986:114).

Sözün burasında, şu saptamayı yapmak istiyorum: Bilindiği gibi, İslâm’da, yaratıcılık, bir şeyi gerçek anlamda ve her bakımdan mükemmel bir biçimde yaratmak, yalnızca ve yalnızca Tanrı’ya, Allah’a özgüdür. Bu konuda ona benzetmek, ona öykünmek, onunla yarışmak, ona “şirk” koşturmak, yani onunla ortak olmaya kalkışmaktır ve bu, en büyük günahların başında gelir. İslâm dinini çok iyi bilmesi gereken Banarlı’nın, yukarıdaki satırları yazarken, bu büyük günahı işlediğini fark etmemesi, hayli ilginçtir.

Şeffaflık

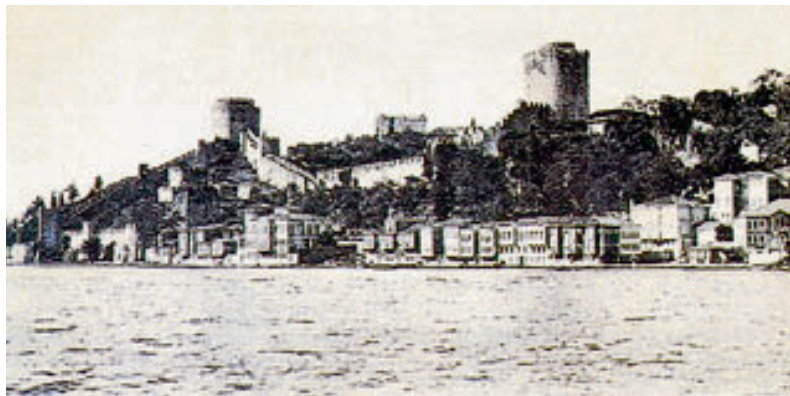
Nihad Sami Banarlı’ya göre, Osmanlı mimarisinin bir özelliği de şeffaflıktır. Ancak bu, elbette ki kullanılan malzemeden, daha bir somutlamak gerekirse, camın bol bol kullanılmasından kaynaklanan bir saydamlık, örneğin, bir Crystal Palace ya da bir Cam Ev saydamlığı değildir. Sonra, Osmanlı’nın inşa ettiği anıtsal yapılarda camilerde, medreselerde, hanlarda, hamamlarda ve benzerlerinde, örneğin Wright’ın tasarladığı mekânlarda, diyelim ki Şelâle Evi’nde tanık olduğumuz üzere, iç mekândan dış mekâna, dış mekândan iç mekâna bir akış da söz konusu değildir. Ve nihayet, Süleymaniye’nin, Selimiye’nin, yerden kolonlar üzerinde yükselerek, zemin düzeyinde bir süreklilik, yani saydamlık sağlayan Villa Savoye gibi binalar olmadıkları açıktır.

Peki o zaman, Banarlı’nın sözünü ettiği saydamlık nasıl bir saydamlıktır?

Onun sözünü ettiği saydamlık, tek bir binanın kendi sınırları içindeki saydamlığından çok, kentin silüetini oluşturan çeşitli masif kitlelerin aralarındaki boşluklardan kaynaklanan bir saydamlıktır.

“Türkiye’deki Türk mimarisinin büyük zafiri, Süleymaniye gibi en ihtişamlı eserlerinin bile ufukları kapatmayan âbideler olmasıdır. Birer dağ silsilesi gibi birbirinin üzerinde yükselen kubbelerdeki yuvarlak ve merkezi yükseliş ve minare aralarındaki gök boşlukları, onların iki yanından semâ ufkunun görünmesini sağlar. Bu muazzam âbideler, âdeta şeffaf binâlar gibi, ne kadar yükselseler ufukları kapatmazlar.” (Banarlı, 1986:140)

“Ve Boğaz sahillerine kurduğumuz her köşk ince, her saray mütevazı, her minare narindir. Her kubbe âdeta şeffaf bir varlık gibi, Boğaz’ın tabii güzelliğini gizlemez.” (Banarlı, 1986:114)



Menderes’in İmar Girişimleri

Bilindiği gibi, 1950-1960 arasında, tam on yıl iktidarda kalan Başbakan Adnan Menderes, bu dönemin ikinci yarısından itibaren İstanbul’da, çok yoğun bir imar etkinliğine girişmiştir. Yaklaşık 100 yıl önce, Hausmann’ın, Paris’i modernist bir kente dönüştürmek üzere gerçekleştirdiği yıkım ve yapım çalışmalarını anımsatan bu girişim kapsamında, düz, uzun, geniş caddeler, meydanlar açmak uğruna, kentin tarihî dokusu hayli zarar görmüştür.

Burada, bu yazı kapsamında, bu konunun bizi ilgilendiren yönü, Osmanlı mimarisinin, bu mimarinin ürünlerinin ateşli bir savunucusu ve koruyucusu olan Banarlı’nın, o imar etkinliği sırasındaki yıkımlara hiç mi hiç karşı çıkmaması, tam tersine, desteklemesi ve bu desteği, şu sözleri söyleyecek kadar ileri götürmesidir:

“[...] Bu hedef için, Lâleli caddesindeki ‘Bâyezid Hamamı’nın bile fedâ edilmesi muhtemeldir. Vaktiyle halk için kurulan bu eseri, yine halk için fedâ etmek, gönül burkan bir hadise olsa dahi, mümkün görülebilir.” (Banarlı, 1986: 101)

Banarlı’nın bu tutumunda, onun, zamanın iktidarına ve başbakanına karşı duyduğu yakınlığın, bir başka deyişle, politik kaygıların etkili ve belirleyici olduğunu düşünüyorum.

Rumelihisarı, “Sanki o yamacın kendi parçasıymış gibi” durur.

Menderes'in, İstanbul'da, 1950'lerin ikinci yarısında başlattığı ve dört, beş yıl sürdüğü imar çalışmalarının ve bu süreç içindeki yıkımların, Banarlı tarafından en övgüye değer yönü, bu yıkımların sonucunda, Süleymaniye gibi anıtsal Osmanlı yapılarının çevrelerinin temizlenip genişletilmesi, böylece o yapıların çok uzak perspektiflerden algılanmalarının, görünmelerinin sağlanmasıdır. Yazar, bu temayı o kadar önemsemiştir ki, ona birçok makalesinde yer vermiştir. İşte birkaç örnek:

“Türkiye’deki Türk mimarisinin büyük zaferi, Süleymaniye gibi en ihtişamlı eserlerinin bile ufukları kapatmayan âbideler olmasıdır. Birer dağ silsilesi gibi birbirinin üzerinde yükselen kubbelerdeki yuvarlak ve merkezi yükseliş ve minare aralarındaki gök boşlukları, onların iki yanından semâ ufkunun görünmesini sağlar. Bu muazzam âbideler, âdeta şeffaf binâlarımış gibi, ne kadar yükselseler ufukları kapatmazlar.”

“Öyle anlaşılıyor ki, yeni plan [...] bizim bir zamanlar mimari sanatında ne yüce âbideler kurmuş bir medeniyetin çocukları olduğumuzu, bu âbidelerin her yanını açarak, bütün dünyaya arz etmek gibi, göz ve gönül dolduran bir hedefe ulaşacaktır.” (Banarlı, 1986:100)

“[...] Pek yakında meselâ Süleymaniye Câmiî’ni, 70 metre genişliğinde, azim [büyük] bir caddenin ortasında, bütün millî ve tarihî haşmetiyle yükselir görmek müjdesinin sevinci içindeyiz.” (Banarlı, 1986:100)

“Biz araştırmış ve öğrenmiştik ki, atalarımız nerde üstün, değerli bir mimari âbide, bir cami, bir medrese vb. yaptırmışlarsa, bu âbideleri geniş meydanlar ortasında yapmışlar[dı].” (Banarlı, 1986:43)

İstanbul’un imarı çerçevesinde Karaköy’deki yıkımlar (Ara Güler).



Banarlı’nın bu konuda fena halde yanıltığı ve kendi içinde çelişkiye düştüğü açıktır; çünkü Osmanlı mimarisi, “azim” caddeler, geniş meydanlar mimarlığı değildir; Osmanlılar’dan kalma, anıtsal yapılar, bir Süleymaniye Camisi, bir Süleymaniye Külliyesi vardır ama, sözgelişi Vatikan’da St. Pietro Katedrali’nin önünde olduğu gibi, anıtsal bir Süleymaniye Meydanı ya da Paris Concorde Meydanı’ndaki Dikilitaş’ı, Etoile Meydanı’ndaki Zafer Takı’na bağlayan Champs-Elysées gibi bir Süleymaniye Bulvarı yoktur. Osmanlılar, Banarlı’nın ileri sürdüğü gibi, anıt-binalarını; görkemli camilerini, külliyelerini, görkemli kent meydanlarıyla, görkemli caddelerle birlikte, onlarla ilişki kuracak bir biçimde tasarlayıp inşa etmemişlerdir. Dolayısıyla, onları, yeni açılacak geniş meydanların ortasında bırakmak, o binaların çevreleriyle olan mekânsal ilişkilerini bozacak, Osmanlı’nın kurduğu ve Banarlı’nın o kadar beğendiği, o kadar övdüğü bina-çevre bağlantısının özgünlüğünü zedeleyecektir.

Yazarın bu konuda kafasının hayli karışık olduğu ve içine düştüğü çelişkinin farkında olmadığı çok açıktır. Bunu, daha başka örneklerle de kanıtlayabilirim. Sözgelişi, “Beton Yığınları” başlıklı makalesinin bir yerinde, “Acaba bina mimarisinde, şehircilik anlayışında kendi ruhu muza uymaya, kendi zevkimize dönmeye imkân bulamaz mıyız?” (Banarlı, 1986:85) diye sorduktan sonra, aynı makalede, hemen birkaç satır ötede, “yeşil, güneşli bahçeler” yapmaktan, “bahçe ortalarında, her tarafından ışık, aydınlık, hava alan [...] evler” kurmaktan; “düz ve geniş caddeler” açıp “hızlı ve rahat nakil vâsıtaları” (Banarlı, 1986:85) sağlamaktan söz eder. Banarlı, bunları yazarken, Osmanlı mimarisini, eski İstanbul evlerini düşünmüştür hiç kuşkusuz. Ama, bence, yine hiç kuşkusuz, modern mimarlığın ve modern şehirciliğin en önde gelen temsilcisi Le Corbusier’in, CIAM (Congrès internationaux d’architecture moderne – Uluslararası Modern Mimarlık Kongreleri) kararlarına, Atina Bildirgesi’ne ve elbette ki kendisinin ünlü modern kent ütopyasına uygun düşen bu satırların altına imzasını atabileceği; böylece, geçmişe çok bağlı olan, eskiye nostalji duyan Nihad Sami Banarlı’nın, kendisini birdenbire modernizmin platformunda bulacağı söylenebilir.

Apartmanlara Yergi

Osmanlı mimarisini “cihangirlik mimarisi”, Osmanlı’dan kalan anıtsal yapıları “ışık binalar” olarak niteleyen, eski yalılara, küçük ahşap evlere büyük bir sevecenlikle yaklaşan Nihad Sami

Banarlı, yeni binaları, özellikle de apartmanları hiç sevmez, “duvar binalar”, “nizamsız binalar”, “ticaret apartmanları”, “kolay binalar”, “haksız binalar”, “sabun kalıbı binalar”, “menfaat âbideleri”, bugün hâlâ kullanılan, “beton yığınları” gibi deyimlerle aşağıladığı bu yapıları, kuşkusuz büsbütün de haksız olmayarak, acımasızca eleştirir, eleştirmekten de öte, yerden yere vurur:

“Taksim’den, Fındıklı sahillerine inen bir cadde üzerinde, durmaksızın yapılan acâip binaları bâzen hayretle, bâzen hüznle, bâzen dehşetle seyrediyorum. Bu binaların hemen hiç birisinde, ne şekil, ne mânâ, ne de sanat var. Ekerisi ticaret için, yâni yapıp satılmak veya kiraya verilmek için kurulan bu binalar, içlerine girecek bedbahtları diri diri mezara sokmak vazifesi gören bir biçimde yapılmıştır. [...] Ancak dükkân yapılacak kadar dar arsalar üzerine, bazen dört, beş, yedi katlı apartmanlar kuruluyor. [...] Küçük odalar hâlindeki iç âlemleri ve saçaksız, sabun kalıbı gibi kesilmiş dış manzaralarıyla, bu apartmanlar, insana sadece zevksizliğin ızdırabını vermekle kalmıyor, aynı zamanda, darlığın, havasızlığın, rutûbetin, yersizliğin, hafakan (yürek çarpıntısı) boğmasının cehennem azâbını tattırıyor.” (Banarlı, 1986:90-91)

“Eski âbidelerimiz, maddi ve mânevi çehreleriyle güneş gibi ışıldıyor. Fakat yeni yapılan binaların hepsinden memnun değiliz. Bâzılarından iğreniyoruz.” (Banarlı, 1986:134)

“Apartmanlardan bahsediyorum. Yan yana, üst üste, duvar duvara, kapı kapıya vererek, içdekilerin yalnız vücutlarını değil, ruhlarını da, en dar, en sıkıcı, en rahatsız edici bir beton kalıplılığı ve bir cemiyet yığınlanması içinde hapseden, yeni, medeni binalardan.” (Banarlı, 1986:84)

Banarlı, 1950’lerden başlayarak, günümüze kadar, yani yaklaşık yarım yüzyıldır ülkemizin önemli toplumsal, ekonomik, politik ve mimari sorunlarından biri olmaya devam eden gecekonduları bile, apartmanlara yeğler:

“Küçük arsalar üzerine, başlarını sokacak ufak evler kurup barınmak zorunda bulunan meskensiz vatandaşlarımızın güçlkle yaptırdıkları en minyon, en mütevâzı binalarda, gecekondu da bile, bu ticaret apartmanlarıyla ölçülemeyecek kadar sıcak ve sevimli bir çehre vardır.” (Banarlı, 1986:91)

Çevreye Uyum Sağlayamayan “Yeni Avrupa Mimarlığı”

Banarlı, “Yeni Avrupa Mimarlığı”nın, yani modern mimarinin, çevresine uyum sağlamayan,

aslında böyle bir kaygıyı pek de duymayan bir mimari olduğunu düşünür. Bu niteliğiyle, daha önce de belirtildiği üzere, Rumelihisarı gibi dev bir yapıyı bile çevresiyle kaynaştırmayı beceren Osmanlı mimarisine hiç benzemez, onun tam karşıtıdır.

Örneğin, Banarlı’ya göre, modernizmin, ülkemizdeki ilk temsilcilerinden biri olan İstanbul Hilton Oteli için, “Biz aydınlar (!) ve Amerikalistler, ne kadar ‘yakıştı’ dersek diyelim, zevki ezelden ayarlı Türk halkı, hükmünü vermiş bulunuyor: Hilton binası [...] muhitine, semâsına, Türk’ün ve Türk İstanbul’un zevkine ve tabii mimarisine uygun düşmemiştir.” (Banarlı, 1986:95)

Yazarın “Menfaat Harabesi” başlıklı makalesinde yer alan şu satırlar ise, postmodernistlerin, modernizme, özellikle uluslararası stile yönelttikleri eleştirilerden hiç mi hiç farklı değildir:

“Apartmanlardan bahsediyorum. Yan yana, üst üste, duvar duvara, kapı kapıya vererek, içdekilerin yalnız vücutlarını değil, ruhlarını da, en dar, en sıkıcı, en rahatsız edici bir beton kalıplılığı ve bir cemiyet yığınlanması içinde hapseden, yeni, medeni binalardan.”

“Yeni Avrupa mimarlığının bazı güzel eserlerini ihtiva eden bir fotoğraf albümüne bakıyordum. Batı Avrupa’nın Atlas Denizi kıyılarında, sisli ve az güneşli bir sahil iklimi için yapılmış, iki katlı bir ev modeli dikkatimi çekti. Mümkün olduğu kadar bol ışık ve harâret alması için, geniş pencerelerle donatılmış bu evi bir yerde daha gördüğümü hatırladım. Yalnız, benim gördüğüm evin pencereleri, bu resimdeki gibi ince perdelerle süslenmiş kullanılır pencereler değildi. Değil yaz aylarında, hattâ bazı kış günlerinde bile, içeriye güneş girmesin diye, sabah akşama kadar kalın ve kara ıstorlarla örtülür, karanlık manzaralı pencerelerdi. Evin içdekiler, gece gündüz bir alacakaranlık hayatı yaşıyorlardı. Çünkü benim gördüğüm ev, sisli ve güneşsiz bir sahilde değil, Erenköy-Suadiye arasında, Marmara ikliminin, yazın sıcak, kışın göz kamaştırıcı güneşi altında yanan ve ışıldaayan bir bölgede yapılmıştı. [...] Resimde gördüğümüz her modeli, dünyanın her bölgesinde inşa edilebilir sanmak bahtsızlığı, bu binayı içinde rahat edilir bir yuva olmak tâlihinden uzaklaştırmıştı.” (Banarlı, 1986:89-90)

Banarlı, bu ve benzeri örnekleri, “maymunlar sanatı”, yani taklitçilik olarak görür ve buna

hem kızar, hem de üzülür. “Bu şehri, âdi Amerikan taklidi, çok katlı binalarla [...] benliğinden uzaklaştırmak [...] medeni bir cinayettir.” (Banarlı, 1986:32) “Dünya mimari tarihinde devirler açmış bir milletin çocukları, şimdi her türlü yaratıcı kudretten uzak, taklitçi, fakat taklitçilikte bile acemi ve zevksiz bir yapı devri içindedir.” (Banarlı, 1986:117)

Modern Mimarlığa Daha Başka Eleştiriler

Banarlı'nın, modern yapılaraya yönelttiği eleştiriler, yalnızca, bunların çevreye uyum sağlayamamalarıyla ilgili olmayıp daha başka özellikleri de kapsamaktadır.

Söz gelişi, “Cumhuriyet Dönemi Mimarlığında, II. Milli Mimari Dönemi'nin kapanışını örnekleyen yapılar arasında yer” alan (*Dünden Bugüne...*, 1994:73) Hilton Oteli'nin mimarisini, bir Osmanlı mimarisi âşığı olan yazar şöyle değerlendirir:

“Arılar, peteklerini dört köşeli kutucuklar hâlinde yapsalardı, her petek, Hilton mimarisini andırır bir ‘binacık’ olabilirdi. Petekte zarif ve hayret verici olan bu mimari, iri beton binada, monoton ve yorucudur. Göz, [böyle] bir binanın bazı noktalarında eğlenemiyor, bazı gölgelerinde dinlenemiyor; gönül onun bâzı çizgileriyle ürperiyor ve ruh, binânın bütünü karşısında coşup yükselemiyorsa, eser fazla bir şey ifade etmiyor demektir. Bu tek şekilli katların dış âleminde insanı yoran bir görünüş, bakışı durduran bir parıltı var. Şık fakat sıcak değil.” (Banarlı, 1986:94)

Görüldüğü gibi Banarlı, Hilton Oteli'ni, makalesinin bir yerinde, “duvar bina”, “bina azmanı” olarak nitelemesine karşın, bu binaya yönelttiği eleştirilerde daha ölçülü, daha esnek davranmakta, apartmanları eleştirirken kullandığı, suçlayıcı, aşağılayıcı sözcükleri ve deyimleri

“Hilton binası [...] muhitine, semâsına, Türk'ün ve Türk İstanbul'un zevkine ve tabii mimarisine uygun düşmemiştir.”



kullanmamakta, konuya daha uygarca, daha “mimarca” yaklaşmaktadır.

Banarlı'nın hoşlanmadığı bir başka önemli modern yapı da, Hilton Oteli'yle aynı dönemde, yani 1950'lerde inşa edilmiş olan ve uluslararası üslubun “rasyonalist-pürist” çizgilerini içeren Belediye Sarayı'dır. Banarlı, “üstünde, toplantı salonunu işaret eden, çapraz tonoz biçiminde, hiperbolik bir eğrisel örtü bulunan” (*Dünden Bugüne...*, 1994:144) bu binayı şöyle eleştirir:

“[...] Belediye Sarayı üzerinde, Şehzade Camii kubbesine yan bakan, biri semer, öteki HAÇ şeklinde iki acâip kubbe, bugünün zevki olmalı mıydı?

Madem ki kubbe yapacaktık, neden bu mânâsız Amerikan kubbesini seçtik? Onlar, hattâ şuur altı bir Hıristiyan insiyâkiyle, yani içlerinden gelen psikolojik bir mirasla o kubbeyi güzel bulabilirler. Fakat mâbetlerine gök kubbeyi işlemiş, şerefli kubbeler mimarisinin çocukları bizler, neden kendi çatılarımızı günün tekniği ile birleştirerek bir milli çizgi bulamıyoruz?” (Banarlı, 1986:133-134)

Boğaz Köprüsü - Tüp Geçit

İki kıtanın, Avrupa'nın ve Asya'nın dudak dudaga verdiği bir yerde kurulmuş olan İstanbul'un iki yakasını birleştirme sorunu, çok eski çağlardan günümüze kadar, hep gündemde olmuş; İ.Ö. 522-486 yılları arasında hüküm süren Pers Kralı I. Dareios'tan, ünlü Rönesans sanatçısı Leonardo da Vinci'ye; Fransız mühendis Arnaud'in'den, Alman mimar Paul Bonatz'a; Bosphorus Railroad Company'den, Bethlehem Steel Company'ye; Krupp'tan, Mimarlar Odası'na, pek çok kişi ve kurum, bu konuya hep ilgi duyagelmiştir.

Konuyu, Nihad Sami Banarlı da, “Boğaz ve Köprü” adlı makalesinde ele almıştır. Bu makale, yapıların, İstanbul'un, Boğaziçi'nin doğal peyzajına uyması, onu zedelememesi gerektiği gibi, yazarın temel düşüncelerini, ana kaygılarını içermenin yanı sıra, birtakım farklı yaklaşımlara da yer vermektedir. Örneğin, şu paragraf, böyle bir paragraftur:

“Boğaz'ın iki yakasını bir araya getirmek için, bugünkü Batı tekniğinin, ufkumuza serdiği imkânlar çoktur. Bunların hangisi Boğaz'ın nârin mimarisini bozmaz veya ecdat eserleri gibi bu mimariyi bütünler ve güzelleştirirse, bizim onu seçmemiz lâzım gelir.” (Banarlı, 1986:104)

Burada yeni, dolayısıyla da ilginç olan, yazarın Batı'dan yardım almaya, Batı'nın etkisini ka-

bulenmeye, hatta onu teknik bağlamında taklit etmeye, zayıf da olsa bir yeşil ışık yakmasıdır.

Öyle görünür ki, Nihad Sami Banarlı, Boğazı'na bir köprü yapılmasını içine tam olarak sindirememektedir, çünkü böylesine göz önünde, bu kadar büyük bir yapının çevreye uyacağından, çevreyi bozmayacağından emin değildir. Ama makalenin yayımlandığı tarih 25 Mayıs 1957, yani Menderes'in İstanbul'un imar girişimlerini bütün hızıyla sürdürdüğü dönemdir ve yazar, iktidara ters düşmek istememektedir. Aynı makalede yer alan şu satırların, bu savımı yeterince kanıtladığını düşünüyorum:

“[Ulaşım], eğer zengin bir feribot şebekesiyle olur veya bir sualtı tüneli ile sağlanabilirse, köprü'nün gösterisi ve şatafatı uğruna, Boğaz'a kıymaya lüzum kalmaz.” (Banarlı, 1986:104)

“Bütün bu düşüncelerin yanında, eğer bizim bilmediğimiz, bilemediğimiz zaruretle, Boğaz'a mutlaka bir köprü yapılacaksa, o zaman, Türkiye ve dünya ölçüsünde bir müsabaka açmamız [...] yeni bir mimari dehâsi, hatta bir mimari mucizesi aramamız lâzımgelir.” (Banarlı, 1986:106-107)

Özellikle İlginç Konular ve Saptamalar

Yukarıdaki satırlardan ve alıntılardan da anlaşılacağı üzere, mimar olmayan Nihad Sami Banarlı'nın mimarlığa ilişkin, oldukça ilginç görüşleri vardır.

Ben, yazımın bu son bölümünde, bu yazarın mimari fikirlerinin özellikle ilginç olan birkaç tanesine daha, ayrıca değinmek istiyorum.

Bunlardan biri, Boğaz Köprüsü'nün yapımına ilişkin tartışmalar sırasında, böyle bir köprü'nün Boğaz'ın doğal güzelliğini onarılamaz bir biçimde bozacağına inananlara karşı, onlara “zımnen [dolaylı olarak] mukabelede bulunanların”, “Boğaz'ın köprü üzerinden çok güzel görüneceği” fikrini ileri sürmeleri; Banarlı'nın da bu gibilere yönelttiği eleştiride “Bu fikir bize kendi bindikleri merkebi hesaba katmayanların hâlini hatırlattı,” (Banarlı, 1986:105) diye yazmasıdır.

İkincisi, yazarın, Osmanlı'ya ve Osmanlı mimarisine karşı duyduğu, neredeyse kayıtsız koşulsuz derin hayranlıktır. Onun bu tutumu, hiçbir nesnel dayanağı bulunmayan şu satırlarında kendini gösterir:

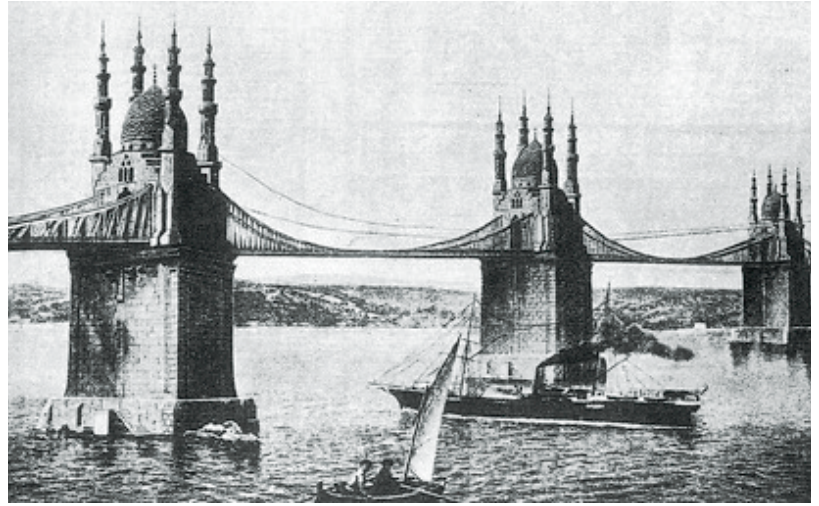
“[...] Atalarımız, Bayezid gibi, Süleymaniye, Sultanahmed gibi büyük camileri yaptırırken, bu camilerin istiaab [içine alma, kapasite] ölçüsünü, onların kuruldukları semtlerdeki mevcut nüfus sayısına göre değil, aynı semtlerin gelecek yüzyıllardaki nüfusunu düşünerek yaptırır; o

ulu camileri bunun için muazzam birer âbide hâlinde yüceltirlerdi.” (Banarlı, 1986:147-148)

Sözünü etmek istediğim üçüncü ilginç konu, Banarlı'nın, “Bir İmar Destanı” başlıklı yazısında yer almaktadır. O makalesinde, Banarlı, başlığındaki “destan” sözcüğünün içerdiği gizemle uyumlu olarak, şunları söyler:

“Bir şehrin imârında, milli âbidelere saygı anlayışının halk rûhunda ne ölçüde mânevi hadiselerle birleştirildiğini, eski bir yazımda belirtmişim:

Atatürk Bulvarı'nda durmaksızın trafik kazaları oluşundan bahseden bir şöför: ‘Elbette olur’ demişti. ‘Bu cadde, şu Bizans duvarı [Valens, Hadrianus ya da Bozdoğan Kemer] meydana kalsın diye, koca Şehzade Camii arkada bırakılarak açıldı.’ (Banarlı, 1986:137)



Şu satırlar ise, Banarlı'nın, Hilton Oteli'ni eleştirdiği makalesinden alınmıştır:

“[...] Bu binaların yapıcıları, taassuptan uzak kimselerdir. Binalarını pekâlâ muhitlerine uygun çizimlerle değiştirilebilirler. Böyle yaptıkları vardır. Eğer kendilerine hatırlatılsaydı, sonradan görüp o kadar beğendikleri İstanbul'a daha uygun bir bina tipi bulurlardı.” (Banarlı, 1986:95)

SOM gibi, modern mimarlık çerçevesinde uluslararası üslubun ateşli savunucularının başında gelen bir mimarlar grubunun, Banarlı gibi düşünenlerin verecekleri öğütlere, getirecekleri önerilere göre tasarım yapacaklarını düşünmek çok zordur. Ancak, otelin, Sedat Hakkı Eldem tarafından tasarlanan “balo salonunun divanhâne çağrışımı haçvâri planı”; “Türk-İslâm mimarisi terminolojisinde geniş kapsamlı bir tanım olan ‘divanhane’ terimi[nin] öncelikle, devlet yönetim merkezi niteliğindeki saraylarda, devlet işlerinin görüşüldüğü, divanın toplandığı, ayrıca elçi kabulü gibi birtakım önemli törenlere tahsis edilen mekânları ifade” (Dünden

Arnodin'in Kandilli-Rumelihisarı köprüsü önerisi.

Bugüne..., 1994: 69) ettiği dikkate alındığında, Banarlı'nın önerisinin büsbütün de olanaksız olmayabileceği, belki düşünülebilir.

Gürhan Tümer, Prof. Dr.,
DEÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü Öğretim Üyesi

Notlar:

1. Banarlı'nın, bu yazıda yer alan metinleri, *Hürriyet* gazetesinde ve *Meydan* dergisinde yayımlanan makalelerden alıntılanmış; ancak, kaynak olarak, bu makaleleri içeren, *İstanbul'a Dair* adlı kitap kullanılmıştır.

Kaynakça:

- Anonim, *Diünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 2, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayı, İstanbul, 1994, s.144.
- Anonim, *Diünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 3, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayı, İstanbul, 1994, s.69.
- Anonim, *Diünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 4, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayı, İstanbul, 1994, s.73.
- Anonim, *Tanzimat'tan Bugüne Edebiyatçılar Ansiklopedisi*, Cilt I, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık Ticaret ve Sanayi A.Ş., İstanbul, 2001, s. 143,144.
- Anonim, *AnaBritannica*, Cilt 3, Ana Yayıncılık A.Ş. ve Encyclopaedia Britannica Inc., İstanbul, 1987, s. 289.
- Banarlı, N.S. (1986) "Açılan İstanbul", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.100, 101.
- Banarlı, N.S. (1986) "Beton Yığınları", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.84, 85, 87, 88.
- Banarlı, N.S. (1986) "Bir İmar Destanı", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.137.
- Banarlı, N.S. (1986) "Boğaz ve Köprü", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.103-107.
- Banarlı, N.S. (1986) "Çizgiler", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.94, 95.

- Banarlı, N.S. (1986) "Fatih'in Sanatı", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.69.
- Banarlı, N.S. (1986) "Güzelleştirme Derneği", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.177.
- Banarlı, N.S. (1986) "Isıtılan Tuğlalar", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.43.
- Banarlı, N.S. (1986) "İmar Endişeleri", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.132-134.
- Banarlı, N.S. (1986) "İstanbul ve İmar", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.112-114.
- Banarlı, N.S. (1986) "Kaybolan Şehir", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.22, 24, 25, 32.
- Banarlı, N.S. (1986) "Menfaat Harabeleri", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.90, 91.
- Banarlı, N.S. (1986) "Menfaat Harabesi", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.89-91.
- Banarlı, N.S. (1986) "Taksim Camii", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.147-149.
- Banarlı, N.S. (1986) "Ufaksuz Mimari", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.140.
- Banarlı, N.S. (1986) "Yollar Açılırken", *İstanbul'a Dair*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, s.171.

Banarlı, İstanbul and Architecture

Nihad Sami Banarlı was born in 1907 in Istanbul. He was graduated from the Faculty of Literature, Department of Turkish Language and Literature at Darülfünun. Similar to his contemporaries Yahya Kemal, Ahmet Haşim, Abdülhak Şinasi Hisar, Ahmet Hamdi Tanpınar, Banarlı was closely interested in architecture. In various publications he commented on this area in context to Istanbul which he liked most.

According to Banarlı, the spaces affect the people negatively both in physical and emotional terms. That is why architecture is a very important profession and the architecture of a city should be formed through the direction of educated professionals not through someone's fancy. Banarlı believed that Ottomans were very successful in architecture and he admired Ottoman architecture very much. To him, the perfect fitting into the environment was the most important feature of Ottoman architecture. For example, Rumelihisarı, an enormous sized building, was integrated into its site as if it was created by God within that place as a natural part of that place. Banarlı claimed that the most magnificent buildings like Süleymaniye did not cover the horizon and for this reason he defined Ottoman architecture as 'transparent'.

He criticized the Hilton Hotel built in 1950s because it does not fit to "the Turkish taste and Turkish Istanbul", however the same year he did not object much to the demolitions in Istanbul realized by Adnan Menderes, the president then. As against to this, Banarlı was strictly opposed to the new apartment buildings which did not get any air or sun. He called them "wall buildings". In Nihad Sami Banarlı's book, *İstanbul'a Dair* (About Istanbul) there are also articles on discussions about building a bridge or tube access in Bosphorus.

Mimar Vedad Tek, Klasik Mimarinin Doruğundan...

Barış Onay

Sirkeci'deki merkez postane binasını ilk görüşümü çok iyi hatırlarım. Hangi vesile ile oradan geçiyor olduğumun önemi yok. Fakat genç bir ortaokul öğrencisi olarak o gün, çok sonradan isminin Mimar Vedad Sokağı olduğunu öğreneceğim o sokaktan çıkıp bu güzeller güzeli binayı ilk defa görüşümü unutamiyorum. Klasik oranlarının verdiği güçlü, vakur ve sağlam görünüşü ve yüzyıla yakın süredir gördüğümüz olayların anıları gibi cephesinde biriktirdiği patinanın belli ettiği yaşı beni bir anda etkilemişti. O günden sonra yıllarca ve halen semte her uğrayışında bir bahane uydurarak önünden geçtiğim bu bina, hayat hikâyesini okudukça tanıyıp sevdiğim o çok değerli mimarı ile ilk tanışmamdır: Mimar Vedad Tek.

Bu isim birçok mimar için sadece 1908 Romantizminin ve 1. Milli Mimari akımının, kısaca Osmanlı İmparatorluğu'nun son günlerinin unutulmuş yıldız mimarını işaret ediyor; belki de daha da azını...

Avrupa'nın hasta adamının son yıllarında parlayan bir kariyerin, onu yeşerten devlet ile aynı akıbete uğramış olduğunu varsaymak ilk bakışta gerçekten mantıklı. Ulus devleti olmayan Osmanlı İmparatorluğu'nda "ulusal"¹ değerleri arayan, bulan ve yücelten bir mimarının; bu devletin çöküşü ve yerine yeni, fakat yine "ulusal"² değerler keşfetmek ihtiyacı ve uğraşındaki genç Cumhuriyet'in gelmesi ile rafa kaldırılmış olduğu yadsınamaz bir gerçek. Cumhuriyetin ilk yıllarında bu konudaki titizlik, *Mimar* dergisinin adının *Arkitekt'e* çevrilmesi sonucuna varacak kadar hassastır.³ Bu şekilde bir anda ideolojik olarak reddedilen bir mimarının en büyük temsilcilerinden birinin kariyerinin orada son bulduğu da genel olarak kabul görmüş bir kanıdır.

Uzaktan bakıldığında doğru gibi gözükse de, bu yakıştırma aslında hiç de sağlıklı değil. Osmanlı sermimarı olarak birçok anıtsal kamu binası, Cumhuriyet'in ilk yıllarında ise en önemli yapılarından biri olan ikinci TBMM binasını (Halk Fırkası Mahfeli) bizzat Atatürk'ün görevlendirmesi ile gerçekleştirmiş bir mimar

için, bir dönemden sonra sadece apartmanlara dönmüş (ya da kanaat etmiş) olmak "bitmek" olarak algılanmaktadır.

Kendisi artık ışıkların altındaki yerini başta Seyfi Arkan ve diğerlerine bırakmış olsa da, kırımca Vedad Bey kariyerinin en güçlü birkaç eserini bu dönemde vermiştir.⁴ Dolayısıyla kendisini sadece kurucularından biri olduğu 1. Milli Mimari akımı çerçevesinde değerlendirmek çok büyük eksik ve yanılgıları da beraberinde getirecektir.

Vedad Bey'in hayatı boyunca verdiği eserler kronolojik bir sırada izlenirse, döneminin Avrupasında yaşanan bütün gelişmeleri ve üslup değişikliklerini yakından takip etmiş olduğu anlaşılır. Kendi zamanında (kendi seçmiş olduğu) soyadında da olduğu gibi TEK'il bir vaka olan bu durum, en basit bir biçimde lise ve lisans öğretimini Paris'te tamamlamış olmasına dayandırılabilir. Daha 1900'lü yıllar başlamadan gittiği bu şehrin ona öğrettikleri, kariyeri boyunca eserlerinin oranlarında, süslemelerinde, üsluplarında bir şekilde kendini belli edecektir. Araştırmamı da bu noktanın üzerine kuracağım.

Bu yazıda Vedad Bey hakkında bütüncül bir bilgi vermek amaçlanmamıştır. Keza bu tür bir bilgiyi, bu çalışmanın da büyük ölçüde üzerine dayandırıldığı, Afife Batur'un "*M. Vedad Tek: Kimliğinin İzinde Bir Mimar*" adlı eserinden daha kapsamlı vermek güçtür. Burada çizmek istediğim, usta mimar Vedad Bey'inki değil, genç mimarlık öğrencisi Vedad'ın portresidir.

Mimarlık tarihi için önemini tekrarlamaya gerek bile olmayan 19. yüzyılın son yıllarında, döneminin dünyaya yön veren belki de en önemli kenti Paris'te, yıkılmakta olan bir imparatorluğun önemli bir yöneticisinin oğlu, o zamanlar hâlâ dünyanın en önemli güzel sanatlar okulu sayılmakta olan Ecole des Beaux-Arts'da (Güzel Sanatlar Okulu) öğrencidir.

Genç Vedad'ın lise eğitimini Paris'te tamamladığı biliniyor. Oğlu Nihat Tek'ten elde edilen bilgilere göre Ecole Monge'da okumuştur. Şu an için Paris'te bu isimde bir lise bulunmamaktadır. Fakat Rue Monge üzerindeki tek

lise olan Collège Pierre Alviset'nin daha önceden bu isimle anılıyor olması kuvvetle muhtemeldir, keza Alviset II. Dünya Savaşı sırasında Fransız direnişinin kahramanlarından, dolayısıyla okul bu ismi sonradan almış olmalıdır.⁵

Aynı kaynaktan edinilen bilgilere göre genç Vedad, Académie Julian⁶ ve Collège Rollin'de de okumuştur. Fakat Ecole des Beaux-Arts'a girerken yaptığı bildirimde birincisinden hiç söz etmez.

Bunun sebebini anlamak aslında hiç de zor değildir. 19. yüzyıl sonlarında Académie Julian, Ecole des Beaux-Arts ile sürekli yarış halinde olan özel bir sanat okuludur ve her zaman École ile karşıt tutum ve söylemlerde olduğu bilinir. 1897 yılına kadar Ecole des Beaux-Arts'a bayan öğrenci alınmamıştır. Fakat Académie Julian kuruluşundan beri bayanlara da yer verdiği gibi, aynı zamanda sadece genç profesyonellere değil, herkese açık resim kursları sunması açısından da yenilikçi bir kurumdur.

Bu okulun çok önemli öğrencileri arasında Henri Matisse'i saymadan edemeyeceğim. Vedad Bey'den dört yaş büyük olan 1869 doğumlu sanatçının 1891'de okula girdiği ve Vedad'ın école des beaux arts'a kayıt (1894) olmadan önce Julian'a kayıt olduğu düşünülürse, bu ikilinin aynı anda okulda bulunmuş ve birlikte derslere girmiş olabilme olasılığı vardır. Bu olasılıktan bahsetmemdeki sebep, genç Vedad'ı Mimar Vedad Tek olmaya hazırlayan en büyük sebebin kanımca içerisinde yetiştiği entelektüel

çevre olmasıdır.

Entelektüel çevreden bahsetmişken, Bağdat Valisi'nin oğlu olarak dünyaya gelmiş şanslı bir çocuğun Osmanlı hiyerarşisinde ne derecede seçkin bir konumda olduğunu da düşünmemiz gerekir. Belki de bunu daha iyi anlamak için dönemin olaylarına ve Vedad'ın çevresindeki insanların hayatlarına kısaca bir göz atabiliriz.

İstanbul'daki ilk piyano resitalini 1855'te Liszt'in Abdülmecit'e, Donizetti'nin Mecidiye Marşı'nı çalarak verışı ile Osmanlı'ya giren piyanonun saray dışında bilinen ilk örneği, Vedad'ın annesi ve döneminin en tanınmış şair ve bestecilerinden biri olan Leyla Saz Hanım'a babası Hekimbaşı İsmail Paşa'nın İtalya'dan getirtip hediye ettiği örnektir. Leyla Hanım ise sanatçı kişiliği ile yazar ve müzisyenlerin devam ettiği bir okul niteliğindeki "salon"u olan bir hanımefendi. Genç Vedad bu ortamda büyürken oldukça önemli birikimler almış olmalıdır.

Dönemin olaylarına ve 1873 doğumlu Vedad'ın çağdaşlarına kronolojik olarak baktığımızda ise, büyük *fin-de-siècle* (yüzyıl sonu) yıllarının gerçekten de ne kadar önemli olaylara sahne olduğunu daha iyi anlayabiliriz. Vedad'ın doğumundan önceki ve sonraki birkaç on yıl içerisindeki önemli tarihî olaylar kısaca şöyle sıralanabilir:

1847: Telgrafın Beylerbeyi Sarayı'nda denemesi

1847: İstanbul'da ilk piyano resitali (Liszt Abdülmecit'e Donizetti'nin Mecidiye Marşı'nı çalıyor)

1853: İstanbul'da I. Abdülmecit tarafından Dolmabahçe Sarayı'nın inşa ettirilmesi

1854: İlk dış borçlanma: Borçlanma devrinin ve alışkanlığının başlaması

1855: İstanbul'da Şehremanetinin kurulması (modern belediye idarelerinin başlangıcı)

1855: Osmanlı İmparatorluğu'nda telgrafın hizmete girmesi

1856: Islahat Fermanı'nın ilanı

1864: Karadan Hindistan'ı Avrupa'ya bağlayan



Vedad Tek'in Paris'te yaşadığı ev ve mahalle.



- telgraf hattının tamamlanması
 1865: İstanbul Birinci Şehir Postası'nın kuruluşu
 1869: Süveyş Kanalı'nın açılması
 1870: Cenab Şehabeddin'in doğumu
 1870: Kemaleddin Bey'in doğumu
 1870: Darü'l-Fünun-ı Osmanî'nin açılması
 1873: Mehmet Akif'in doğumu
 1873: Vedad Tek'in doğumu
 1876: Meşrutiyet'in ilanı
 1876: Ziya Gökalp'in doğumu
 1876: I. Meşrutiyet'in (Kanun-ı Esasi) ilanı
 1881: Mustafa Kemal'in doğumu
 1882: Sanayi-i Nefise Mektebi'nin kurulması
 1884: Yahya Kemal'in doğumu
 1889: İttihat ve Terakki'nin kurulması

Bu büyük değişim rüzgârının içerisinde Osmanlı Devleti'nin en üst düzeylerinde başlayan bir düşünsel hayat, yukarıda saydığımız ünlü çağdaşlarının oluşturduğu entelektüel çevreden de etkilenecektir.

Bu çevrenin en ateşli olduğu devre kuşkusuz Beaux-Arts yıllarıdır. 1894 yılında okula kaydolmuş genç Vedad doğrudan ikinci sınıfa alınmıştır. Aldığı eğitimin klasik anlayışın doruğunda bir birikimin sonucu oluşunu ve okulun durumunun önemini anlatmaya gerek bile yok. Sanırım bu konuda genç Vedad'ın bir başka olası sınıf arkadaşından bahsetmek yeterli olacaktır.

Vedad Beaux-Arts yıllarında kendisinden bir yaş küçük (1874 doğumlu) bir Belçikalı ile karşılaşmış olmalıdır: Auguste Perret. 1891 yılında okula girmiş olan bu öğrenci 1894'te ikinci sınıfa giren Vedad'dan iki sınıf yukarıdadır. Olasılık hesaplarına hiç girmeden bu ikilinin karşılaşmış olduğunu düşünmek istiyorum. Böylece entelektüel çevre savımı bir nebze daha kuvvetlendirebileceğim. Ufak bir not olarak da, ileride bu ikiliden birinin dünyanın⁷, diğerinin ise İstanbul'un⁸ ilk betonarme binalarına imza atacaklarını okuyucuya hatırlatmak isterim.

Vedad'ın Beaux-Arts'daki kayıt belgelerinden birinde ise adresine rastlıyoruz.⁹ 54 Rue Notre-Dame des Champs. Bu adresteki binayı, yani Vedad Bey'in Paris yıllarını geçirdiği evini bugün de bulmak mümkün. Paris'in en şık mahallelerinden biri ve aynı zamanda École'ü de barındıran 6. arrondissement'da, Haussmannienne tarzda 5+1 çatı katlı¹⁰ bir apartmandır bu.

Bu mahallede büyüyen genç Vedad, 20'li yaşlarının ilk yıllarında her sabah kalkıp (büyük ihtimalle) yürüyerek Ecole des Beaux-Arts'a gider. Bu rutin yürüyüşü bence okulda aldığı öğretim kadar eğitici. Yolda yürürken, ki kanımca yürüme hızı mimari'yi deneyimlemek

için en güzel hızdır¹¹, etrafına bakan dikkatli gözleri, daha sonra kariyerinde kullanacağı formları seçmeye başlamıştır bile.

Birazdan sayacağım birkaç bina ve onlardan vereceğim örnekler, Vedad'ın dimağında daha sonraki kariyerinde kolaylıkla izlenebilir derecede belirgin izler bırakmıştır. Fakat bu izleri birer birer binalara değil, kolektif olarak temsil ettikleri klasik çizgiye bağlamak daha doğru olacaktır. Zaten klasik mimari akımının doruğunda bir eğitim alan genç Vedad, etrafındaki bu binalar vasıtası ile her gün göz kültürünü artırmakta ve bunlar ister istemez onun algısında daha sonraki işlerinde ortaya çıkmak üzere izlerini bırakmaktadır.

Burada söylemime dair bir açıklama getirmek istiyorum: Bu binaları örnek olarak verirken Vedad'ın buradan aldığı formları kopya ettiği ya da çaldığı imasında bulunmuyorum. Sadece kanımca klasik bir mimar olan Vedad'ın, klasik okulun en güzel örnekleri ile yoğrulduğunu ve bu birikimini doğal olarak bütün eserlerine yansıttığını anlatmak istiyorum.

Bu gözlükle zamanın ve Vedad'ın Paris'ine baktığımda ilk dikkatimi çeken bina, Vedad'ın evinin yanı başındaki (oturduğu sokağa da adını veren) *Notre Dame des Champs* kilisesidir. Bu kilise 1858 yılında yapılmıştır ve neo-klasik sayılabilecek bir tarzdadır. Ağır kornişleri, bazilikal plan şeması ve kesiti, çan kulesi ve “trinité”¹² sembolü üçlü kemerleri ile bilindik bir kilisedir. Hıristiyan âleminin dinî inanışlarını sembolize eden bu düzen Vedad Tek tarafından bekleme-

Bugünkü Paris kent haritası üzerinde Vedad Tek'in okulu ile evi arasındaki yol.



diğimiz yerlerde karşımıza çıkartılacaktır. Buna en güzel ve belirgin örneklerden biri olarak Kastamonu Hükümet Konağı sayılabilir.

Binadan genç Vedad'ın gözünün seçmiş olduğu elemanlar arasında ilk dikkati çeken kilisenin çan kulesinin tasarımıdır. Bu çan kulesinin formu bize hemen II. Abdülhamid'in 25. cülus yıldönümü için yapılan projelerden biri olan İzmit saat kulesini hatırlatır. Bu saat kulesinin alanında bir ilk olduğu ve öncesinde var olan bir tipoloji olmadığı düşünülürse, *Notre Dame des Champs* kilisesinin çan kulesinin formu ile arasındaki bu benzerlik daha da anlam kazanır.

Daha sonra değinebileceğimiz bir diğer yapı elemanı ise, klasik mimarinin en büyük özelliklerinden biri olan korniş ve frizlerdir. Burada kesin bir örnek vermeye gerek yok, keza hem söz konusu kilise, hem Vedad'ın oturduğu ev, hem günlerini geçirdiği okulu hem de Paris'in geri kalanı bu konuda anlatmaya gerek kalmayacak kadar zengindir.

Paris'ten örnek vereceğim bir diğer bina ise *Musée Nationale d'Histoire Naturelle*¹³ binasıdır. Bu bina kanımca Posta ve Telgraf Nezareti binasına düşünsel hazırlık sürecinde Vedad Bey'e çok yardımcı olmuştur. Klasik mimarinin güzel bir örneği olan bu bina nezaretten çok daha büyük ve oransal olarak yatayda daha yayvandır. Buna karşın simetrisi, bu simetrisinin getirdiği tek sayıdaki aksları, cephe kolonları, derin rölyef ornemantasyonu, simetrik olarak iki tarafta yer alan ve kubbelerle sonlanan kuleleri,



Notre Dame des Champs, Paris. Üstte, çan kulesi.



Musée d'Histoire Naturelle (Doğal Tarih Müzesi), Paris.

dikeyde kurulan giriş-gelişme-sonuç ilişkisi, kesme taş kullanımı ile oluşan derin fugalar ve yatay bantları ile birden çok yönden Vedad'ı derinden etkilemiş benzer. Ayrıca bu binanın hizmete giriş tarihi genç Vedad'ın Paris'e gelişine çok yakındır ve kendisinin orada bulunduğu sırada çok revaçta olması kuvvetle muhtemeldir. Bu bina ve Posta ve Telgraf Nezareti arasında birçok benzerlik olsa da, asıl dikkat etmemiz gereken nokta her iki binanın da paylaştığı klasik üslup kullanımınıdır.

Vereceğim son örnek ise yine aynı yılda bitirilmiş fakat son derece değişik türden bir yapıdır. Tour Eiffel.¹⁴ Paris'teki 1889 uluslararası fuar için yapılan bu kule, o ana kadar gördüğü en yüksek yapı (çok büyük ihtimalle) Galata Kulesi ya da bir cami minaresi olan genç Vedad'ı tarifi mümkün olmayacak şekilde etkilemiş olmalıdır. Bu etki sonradan kullanılacak bir form olarak olmasa da, tekniğin ne noktalara geldiğini görmek ve yeni teknolojilere inanmak adına önemli olmuş olsa gerek. Seyr-ü Sefain Acentesi binasındaki betonarme kullanımı ile Vedad Bey yeni teknolojilere olan güvenini ispatlayacaktır.

Yukarıda saydıklarımla beraber genç Vedad'ın Paris'te geçirdiği yıllarda etkilenmiş olacağı binaları aramakla ve saymakla bitiremeyeceğimiz aşikâr. Yazının sonunda Vedad'ın evinden École des Beaux-Arts'a yürürken kat ettiği yol üzerinde yer alan bazı binalardan örnekler bulabilirsiniz. Okuyucudan ricam bu fotoğraflara bakarken Vedad'ın eserleri ile arasındaki düşünsel bağları kurmaya çalışmasıdır.

İstanbul'a dönüşü gazetelere haber dahi olan ve daha 30'lu yaşlarının başında olan Vedad, zihnine doldurduğu bu formları eserlerinde kendine özgü yorumlarla kullanacaktır. Bu kullanım sürecindeki bütün yapılarında kanımca klasik bir ton yakalamak olasıdır.

Daha önce de okuyucunun dikkatini çekmeye çalıştığım gibi, Vedad Bey sadece Osmanlı Neo-Klasik'i sayılabilecek 1. Milli Mimari akımı içerisinde kalmadı. Art-deco¹⁵ ve hatta kübik¹⁶ binaları da vardır. Burada dikkat edilmesi gereken nokta hep klasik mimari üslubu sürdürdüğünden bahsettiğimiz mimarın, gününün şartlarına göre, Avrupa ile eşzamanlı bir şekilde kendini yenileyebilmiş olmasıdır. Ayrıca John Summerson'ın *la langage classique de l'architecture*¹⁷ kitabında da gösterdiği gibi, modern ve kübik mimari bile klasik olabilir.

Dolayısıyla kullandığı formlar arasında her ne kadar kimliğinin izindeki arayışları sonucu "doğu"dan esinlenmeler olsa da, Vedad'ın si-

metrik plan şemaları, kullandığı oranlar ve ornemantasyon'a dönük titizliği onu kanımca tam anlamıyla klasik bir mimar yapar. Bu klasik ciddiyet ve kaleminin aksanı, kariyeri boyunca baki kalacaktır.

Vedad'ı anlamak için Rue Soufflot-Panthéon ilişkisi¹⁸ gibi, Mimar Vedad Sokağı-Merkez Postane ilişkisini yaratan etmenleri aramaya onun yetiştiği yıllardan, dönemden, çağdaşlarından, yerlerden ve entelektüel ortamından, kısacası Paris'ten başlamak gerekmektedir.

Kanımca genç Vedad'ı, tanıdığımız Mimar Vedad Tek olmaya hazırlayan en büyük etmen, eğitimini, zamanında dünyanın merkezi sayılabilecek bu kentte almış olmasıdır.

Barış Onay, Y. Mimar

Notlar:

1. Bu terimi kullanırken büyük bir hassasiyetle davranmak gerekiyor. Erken Cumhuriyet'in ve Geç Osmanlı'nın bu kelime üzerinden açıklamaya çalıştığı tavrı birbirinden ayrılmalıdır. Konumuz olan Vedad Tek ise, her iki rejimin de çok önemli binalarını gerçekleştiren kelimeye yüklenmiş bu iki anlamın çelişmesini tam anlamıyla tatmış olmalıdır.
2. Buradaki ulusal, Cumhuriyet ulusalcılığıdır. Suha Özkan'ın Arredamento Mimarlık'ın 1999 Aralık sayısındaki yazısında açıkladığı gibi: "Eğer, Türkiye kimliğine ulusal denecekse, "ulusal" Cumhuriyet'in aradığı Batı yönelimli "Modernist" kimliktir. Bu kimlik kısa bir sürede toplumun her kesimine girmiş "Asri" ve "küçük" gibi yaşam tarzına değinen ve biçim yalınlığını betimleyen deyimlerle benimsenmiştir."
3. bakınız: Özkan Suha, "Vedad Tek Üzerine", Arredamento Mimarlık, Aralık 1999, s.81-86
4. Bunu söylerken Güneş, Pertev ve Yayla apartmanlarını düşünüyorum. Tamamen şahsi fikrim olan bu seçimimi açıklamam ileride bir başka makalenin konusu olabilir, fakat şu anda bu detaylara girmemenin daha faydalı olacağını düşünmekteyim. Mimarın bunlar ve diğer yapıları hakkında daha detaylı bilgi için bakınız: Batur, Afife, M. Vedad Tek Kimliğinin İzinde Bir Mimar, Yapı Kredi Yayınları, 2003, İstanbul.
5. Bu bilgi ne yazık ki doğrulanamadı. Collège PIERRE ALVISET'nin telefonundan yetkililere ulaşıp tekrar bir çalışma yapmak gerekmektedir. (+33) 01-55-43-11-40
6. Çoğu kereler Jullian olarak da yazılır.
7. Auguste Perret 25bis rue Franklin, 75016 Paris. (Koruma altındadır.)
8. Mimar Vedad Tek, Seyr-ü Sefain Acentesi Binası. (1958'de Karaköy Meydanı düzenlemeleri sırasında yıkılmıştır.)
9. Burada da Afife Batur editörlüğündeki M. Vedad Tek: Kimliğinin İzinde Bir Mimar'a referans veriyorum.
10. Fransa'da katlar sayılırken zemin hesaba katılmaz. Bina Z+6 katlıdır.
11. Kişisel görüşüme göre otomobilin icat olunması ile mimaride ornemantasyon devri kapanmıştır. Şehirde dolaşım hızı daha önceleri yürüme hızına eşit olduğu için, kişilerin binaların önünden geçerken kafasını kaldırıp bakması ve cephe düzenlerini ve elemanlarını algılaması daha kolaydı. Bu dolaşım hızı otomobilin hızına çıktığında ise, binalar ve fasadları artık sadece bulanık ve algılanamaz bir bilgi akımı haline aldı. Dolayısıyla bina cepheleeri "yüksek hızda" algılanabilecek basitliğe indi.
12. aAa gibi alçak yüksek alçak üçlemeleri.
13. Milli Doğal Tarih Müzesi, 1889.
14. Eyfel Kulesi.
15. Güneş 1930 ve Pertev 1933 Apartmanları örnek olarak

verilebilir.

16. Vedad Bey'in kendi kullandığı bir terim olmakla beraber burada Halit Ziya Bey Apartmanı için kullanılmıştır.

17. *la langage classique de l'architecture*: Mimarının Klasik Dili.

18. Paris'teki Panthéon binasının mimarı Soufflot'nun ismi, binanın önündeki caddeye verilmiştir.



Eiffel Kulesi, Paris.

Architect Vedad Tek

To some, the name Vedad Tek signifies nothing more than a forgotten architect of the late Ottoman period. It is logical to presume that any intellectual in the search of national values of an empire be forgotten within the conquest of new national values that the fresh Republic brought along. This judgment however is proven wrong in the case of Vedad Tek's. It is clearly visible that throughout his career, Tek has always been aware of the European context in architecture. This can be linked to his Parisian background of the late 19th century. The great fin-de-siecle seems still to have more hidden heroes... This research will investigate the Parisian sojourn of Vedad Tek with links to his key works.

Afet Sonrası Acil Yardım Aşamasında Barınma: Sürdürülebilirlik-Sistem Yaklaşımı

Sevgül Limoncu

Türkiye’de afet sonrası çok sayıda konutun yıkılması veya ağır hasar görmesi sonucu, bu konutlarda yaşayan kullanıcılara hızla barınak sağlanması zorunluluğu ile karşı karşıya kalmaktadır. Türkiye’de afet sonrası barınma yaklaşımı üç aşamada ele alınmaktadır:

- Acil Yardım Aşaması
- Rehabilitasyon Aşaması
- Yeniden Yapım Aşaması

Var olan afet sonrası barınma yaklaşımı; afetzedelerin gereksinimlerini aşamalı olarak ivedilikle karşılamakta ve ülke kaynaklarını verimli

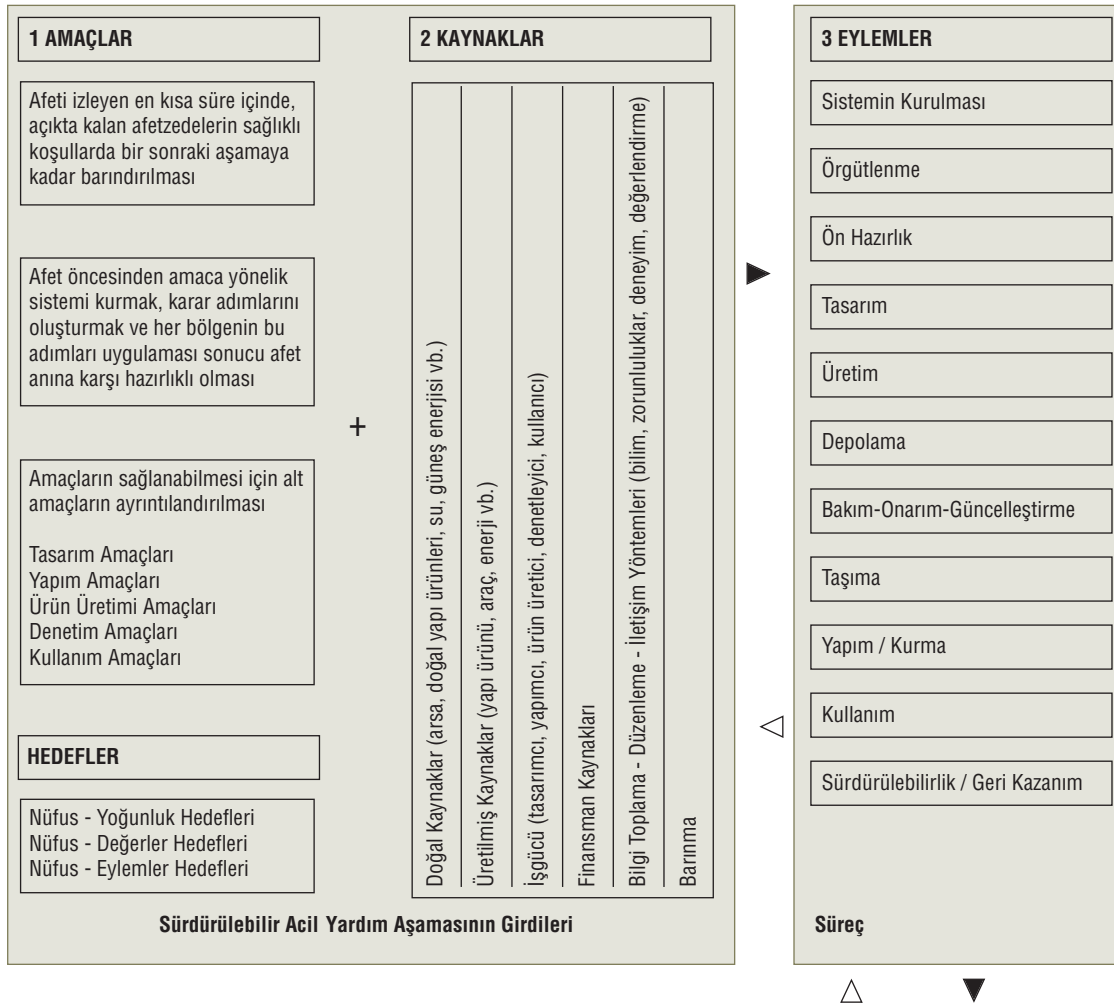
kullanmakta yetersiz kalmaktadır. Ayrıca bu üç aşamalı afet sonrası barınma yaklaşımının her aşamasında yönetsel-yasal ve sosyo-psikolojik sorunlar, yer seçimi-yerleşim, birimlerin tasarım-uygulama ve kullanımı, altyapı ve maliyet ile ilgili sorunlar ve sürdürülebilir olmama gibi sorunlar yaşanmaktadır.

Bu sorunların kaynağına inildiğinde; geçmiş afetlerden ders çıkartmak üzere afet sonrası yaşanan barınma sorunlarının ortaya konmadığı, sorunları giderecek yeni bir yaklaşımın geliştirilmediği, izlenecek adımların kararının afet son-

	Acil Yardım Aşamasında Barınmaya İlişkin Sorunlar	1966 Varto	1970 Gediz	1971 Bingöl	1975 Lice	1976 Çaldıran	1999 Marmara
Yönetsel - Yasal Sorunlar	Önceden hazırlıklı olunmaması	■	■	■	■	■	■
	Organizasyon eksikliği	■	■	■	■	■	■
Yer Seçimi / Yerleşim Sorunları	Arsanın bulunma zorluğu	□	□	□	□	□	■
	Yerleşimlerin kentsel yaşama eklemlenememe sorunu	□	□	□	□	□	■
	Birimlerin gelişigüzel yerleştirilmesi	■	■	■	■	■	■
Acil Barınma Birimlerinin Sorunları	Bölge ve iklim özelliklerine uyumsuzluk	■	■	■	■	-	■
	Hacim-alan yetersizliği	■	■	■	■	■	■
	Islak hacim sorunu	■	■	■	■	■	■
	Güvenlik sorunu	■	■	■	■	■	■
	Yalıtım sorunu (ısı, ses, nem, yangın)	■	■	■	■	□	■
Altyapı Sorunları	Temel altyapı yetersizliğinden doğan aydınlatma, şebeke suyu, kanalizasyon, su baskınları sorunları	■	■	■	■	■	■
Sosyo-psikolojik Sorunlar	Afetzedelerin sağlıksız koşullarda sorunlarla yalnız bırakılması	■	■	■	■	■	■
	Sosyal-kültürel-ticari yaşamın düşünülmemiş olması	□	□	□	□	□	■
	Afetzedeyi etkin kılacak bir sistemin yaratılmamış olması	■	■	■	■	■	■
Maliyet Sorunları	Ulaşım, taşıma maliyetleri	■	-	■	■	■	-
	Sürdürülebilir / geri kazanılabilir olmaması	■	■	■	■	■	■
Sürdürülebilir / Geri Kazanılabilir Olmama Sorunları	Yetersiz fiziksel mekân oluşumu	■	■	■	■	■	■
	Kullanım süresinin uzaması sonucu birimlerin yıpranması ve bir sonraki afet için kullanılmayacak hale gelmesi	■	■	■	■	■	■
	Kurma sırasında birleşim detaylarına özen gösterilmemesi	■	■	■	■	■	■
		■ Sorun var	□ Sorun yok	- Konuyla ilgili bilgi yok			

Çizelge 1. Acil yardım aşamasında barınmaya ilişkin yaşanan sorunların, belirlenen depremler üzerinde dağılımı.

Sürdürülebilir Acil Yardım Aşamasında Barınma Sistemi



Çizelge 2. Sürdürülebilir acil yardım aşamasında barınma sistemi.

rasına bırakıldığı ve bu eksikliğin afetlere karşı hazırlıklı olunmasını engellediği görülmektedir.

Bu çalışmanın amacı,

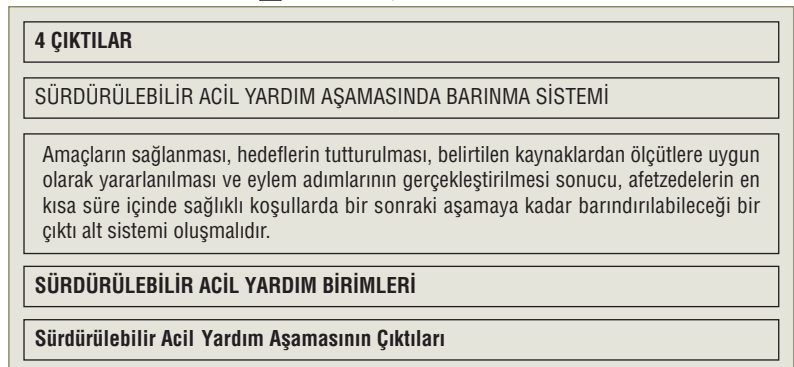
- Türkiye’de afet sonrası yaşanan barınma sorunlarından öncelikle afet sonrasında yaşamal önem taşıyan ve ivedilik gerektiren acil yardım aşamasında yaşanan barınma sorunlarını açmak,

- Soruna çözüm olarak; ülke kaynaklarını verimli kullanan, gereksinimlere ivedilikle cevap veren sürdürülebilir bir acil barınma yaklaşımı önermek,

- Afet sonrası acil barınmayı bir sistem olarak tüm etkileşen bileşenleri ile ele almak, her bölgenin kendi verilerini koyarak izleyebileceği karar adımlarını sistem yaklaşımı ile afet öncesinden oluşturmak ve afete karşı önceden hazırlıklı olmaktır.

Çalışma, afetlerle sık karşılaşan ve her afetten sonra acil barınma sorunu yaşayan Türkiye için büyük önem taşımaktadır.

Sürdürülebilirlik kavramı çerçevesinde ve sistem yaklaşımı yöntemi ile ele alınan bir afet sonrası acil barınma yaklaşımının; afete karşı hazırlıklı olmayı, sorunu bütün olarak görüp tüm



etkenleri kontrol altında tutmayı, karar adımlarını belirlemeyi, afetzedelerin acil barınma gereksinimlerini ivedi olarak çözmeyi ve ülke kaynaklarını verimli kullanmayı sağlayacağı varsayılmaktadır.

Türkiye’de Afet Sonrası Acil Yardım Aşamasında Yaşanan Barınma Sorunları ve Sürdürülebilir Acil Yardım Aşamasında Barınma Sistemi Önerisi

Acil yardım aşaması, öncelikle konutları yıkılan veya hasar gören ailelere acil yardım barınaklarının (çadır, sosyal tesislerde barınma, gemilerde barınma vb.) sağlanmasını kapsamaktadır.

Bu aşamada çeşitli yerlerde, binlerce kişiyi,

kısa süre içinde barındırabilmeye uygun bir barınak sisteminin gerçekleştirilmesinin zorluğu göz önüne alındığında acil barınma gereksinimine en ivedi yanıt veren ekipmanın çadır olduğu görülmektedir. Ancak bugüne kadar çadır uygulamalarının, gerek fiziksel mekân oluşumu gerek sağlık koşulları yönünden yetersiz kaldığı gözlenmektedir.

Afet sonrası acil yardım aşamasında yaşanan barınma sorunları Çizelge 1’de can kaybı ve hasar açısından büyük paya sahip depremler üzerinde gruplandırılarak sıralanmıştır.

Türkiye’nin afet sonrası acil barınma sorunlarının kaynaklarını şöyle ifade etmek olanaklıdır:

- Afet öncesi acil barınmanın bir sistem olarak tüm etkileşen bileşenleri ile ele alınmaması ve afet öncesi, afet anı ve afet sonrası acil barınmaya ilişkin izlenecek karar adımlarının belirlenmemiş olması,
- Gereksinimlere ivedilikle çözüm üreten, ülke kaynaklarını verimli kullanan sürdürülebilir bir acil barınma modelinin tasarlanmamış olması.

Türkiye’de Sürdürülebilir Acil Yardım Aşamasında Barınma Sistemi

Türkiye’nin afet sonrası barınma sorununa ilişkin üç aşamalı yaklaşımında yer alan birinci aşama -acil yardım aşaması- öneri yaklaşımında afet sonrası acil yardım aşamasında yaşanan sorunların kaynakları olarak belirlenen iki noktadan yola çıkarak sürdürülebilirlik ilkeleri kapsamında ve sistem yaklaşımı yöntemiyle ele alınmakta ve “Sürdürülebilir Acil Yardım Aşamasında Barınma Sistemi” olarak adlandırılmaktadır. Karar adımlarını oluşturmak üzere sistem olarak ele alınan aşamanın amaçlar, kaynaklar, eylemler ve çıktılar alt sistemi oluşturulmaktadır. Çizelge 2’de sürdürülebilir acil yardım aşamasında barınma sisteminin kavramsal modeli verilmektedir.

- **Sürdürülebilir Acil Yardım Aşamasında Barınma Sisteminin Amaçlar Alt Sistemi**
Sürdürülebilir Acil Yardım Aşamasında Barınma Sisteminin Amaçlar Alt Sistemi; amaçları, hedefleri ve amaçları oluşturan alt amaçları Çizelge 3’te ayrıntılı olarak ele alınmaktadır. Çizelge, sistemin birinci ayağı ile ilgili kararların verilmesinde sistematik bir yol izlenmesini sağlamaktadır.
- **Sürdürülebilir Acil Yardım Aşamasında Barınma Sisteminin Kaynaklar Alt Sistemi**
Acil barınma birimlerinin ve yerleşimin fiziksel boyutta üretilmesini sağlayan sürdürülebilir acil yardım aşamasında barınma sisteminin kaynak-

lar alt sistemi, kullanılan nesne, olgu ve bilgiler Çizelge 5’te ayrıntılı olarak ele alınmaktadır. Bu çizelge, sistemin ikinci ayağı ile ilgili kararların verilmesinde sistematik bir yol izlenmesini sağlamaktadır.

İşgücü

Afet sonrası sürdürülebilir barınma sistemi, özü gereği mimarlık, kent planlama ve kentsel tasarım, jeofizik, sosyoloji, çevresel psikoloji, inşaat mühendisliği, ekoloji, ekonomi-işletme, hukuk gibi disiplinlerin ilgi alanlarına girmektedir. Bu nedenle bu tip bir sistemin işlerliğini sağlamak için, söz konusu disiplin alanlarında etkinlik gösteren, iyi yetişmiş uzmanları bünyesinde bulunduran bir ekip kurulmalıdır.

Sürdürülebilir acil yardım aşamasında barınma sistemi için hedeflenen afet senaryoları, olası veriler, var olan durumun dökümü ve eylemler alt başlığında yer alan diğer işler için sokak aralarına, apartmanlara kadar inen muhtar merkezli bir organizasyon yapısının kurulmasının gereken adımları kolaylaştıracağı ve hızlandıracağı düşünülmektedir. Ayrıca sistem doğrultusunda kendi olanakları içinde halk, afetzedede, özel kuruluşlar, sosyal yardımlaşma dernekleri, Silahlı Kuvvetler, yabancı ülkeler, çeşitli kişi ve kurumların yardımı da söz konusu olabilmektedir.

• Sürdürülebilir Acil Yardım Aşamasında Barınma Sisteminin Eylemler Alt Sistemi

Sürdürülebilir acil yardım aşamasında barınma sistemi için gerekli eylemler Çizelge 6’da ayrıntılı olarak ele alınmaktadır. Bu çizelge, sistemin üçüncü ayağı ile ilgili kararların verilmesinde sistematik bir yol izlenmesini sağlamaktadır.

• Sürdürülebilir Acil Yardım Aşamasında Barınma Sisteminin Çıktılar Alt Sistemi

Sürdürülebilir acil yardım aşamasında barınma sisteminin çıktılar alt sistemi; hedeflenen amaçların sağlanması, belirtilen kaynaklardan ölçütlerle uygun olarak yararlanılması ve eylem adımlarının gerçekleştirilmesi sonucu, afetzedenin en kısa süre içinde sağlıklı koşullarda bir sonraki aşamaya kadar barındırılabilceği biçimde oluşmalıdır. Amaçlanan ile çıktı aynı olmalı ve sistemin başarılı olup olmadığı denetlenmelidir.

Sonuç

Türkiye’de yaşanan afet sonrası acil barınma sorununun çözümünün;

- afetzedelerin gereksinimlerinin ivedilikle karşılanması, ülke kaynaklarının verimli kulla-

nılması, her yerleşimin afete karşı hazırlıklı olması;

- günümüze kadarki afet sonrası acil yardım aşamasında yaşanan barınma sorunlarının ortaya konması,

- sorunları ortadan kaldırmak ve bütünü denetlemek için acil yardım aşamasında barınmanın sistem olarak ele alınması, her bölgenin kendi verilerini bu sisteme koyması ve afet öncesi, anı ve sonrasında izlenecek karar adımlarının belirlenmesi,

- sürdürülebilir bir acil barınma yaklaşımının geliştirilmesi ile sağlanabileceği düşünülmektedir.

Sevgül Limoncu, Dr., Yıldız Teknik Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü Araştırma Görevlisi

Kaynakça:

- Deprem Mühendisliği Bölümü Boğaziçi Üniversitesi Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü (2002) "İstanbul Metropolitan Alanının Deprem Risk Analizi", İstanbul.
- Limoncu, S. (2004) "Türkiye'de Afet Sonrası Sürdürülebilir Barınma Sistemi Yaklaşımı", yayımlanmamış doktora tezi, YTÜ FBE.

SÜRDÜRÜLEBİLİR ACİL YARDIM AŞAMASINDA BARINMA SİSTEMİNİN AMAÇLAR ALT SİSTEMİ	
Amaçlar	<ul style="list-style-type: none"> • Afeti izleyen en kısa süre içinde açıkta kalan afetzedelerin sağlıklı koşullarda bir sonraki aşamaya kadar barındırılması • Aşamanın karar adımlarını oluşturmak ve her bölgenin bu adımları yerine getirmesi ile afete karşı hazırlıklı olmak için amaçlar alt sistemini oluşturmak
Hedefler	<p>Amaçlar doğrultusunda belirli dönemlerde ulaşılması istenen hedefler; yer, zaman, sınırlılık, standart gibi ölçütlerin belirlenmesi ile oluşmaktadır.</p> <p>Aşamanın amaçlarının, ne yoğunlukta bir nüfus üzerinde geçerli olması gerektiği belirlenerek hedeflere ulaşılmalıdır. Hedeflenen nüfusun yoğunluğunun, değerlerinin ve eylemlerinin bilinmesi, sistemin her aşamasında etkin rol oynamaktadır.</p> <p>Nüfus - Yoğunluk Açıkta kalabilecek afetzede sayısının önceden belirlenmesi, afet riski taşıyan tüm bölgelerin imar planlarının doğal afetler yönünden yeniden değerlendirilmesi ve kent haritaları üzerinde afet senaryolarının yapılması gerekmektedir. Her bölge veya yerleşim kendine bir afet senaryosu oluşturmalı ve bina önem katsayısına göre yapı stoku, bu afet senaryosuna göre değerlendirilmelidir.</p> <p>Olası afet büyüklüğü Afetzede sayısı Ölü ve yaralı sayısı Hasarlı yapı sayısı Ağır hasarlı yapı sayısı Orta hasarlı yapı sayısı Az hasarlı yapı sayısı Gerekli acil barınma birimi sayısı</p> <p>.....</p> <p>Nüfus her yıl % 2 ile 2,2 arasındaki bir oranla bir artış göstermektedir. Bu değer afet senaryolarını güncelleştirmede göz önünde bulundurulmalıdır.</p> <p>Örnek: İstanbul için düşünülen bir afet senaryosu (Deprem Mühendisliği Bölümü Boğaziçi Üniversitesi Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü, 2002)</p> <p>7- 7,5 büyüklüğünde deprem 10 milyon nüfus 1 milyon yapı sayısı Yapıların 1/3'ü ağır hasarlı 1/3'ü orta hasarlı 1/3'ü az hasarlı</p> <p>Nüfus - Değerler Bölgenin nüfusunun değerler listesinin (sosyal değerleri, ekonomik değerleri vb. gibi) çıkarılması ve bu değerlerin hedef olarak alınması, alt amaçların belirlenmesinde etkin rol oynamaktadır.</p> <p>Nüfus - Eylemler Bölgenin nüfusunun eylemler listesinin (yatma, oturma vb. gibi) çıkarılması ve bu değerlerin hedef olarak alınması, alt amaçların belirlenmesinde etkin rol oynamaktadır.</p>
Tasarım Amaçları	Acil barınma birimlerinin yerleşim alanlarının kurulmasında, birimlerin üretilmesinde ve üretilip yerleştirilmesinde gerekli mimari, mühendislik ve ürün tasarım amaçlarını kapsar.
Mimari Tasarım Amaçları	<ul style="list-style-type: none"> • Yerleşim alanlarının kurulmasından birimlerin üretimine kadar sürdürülebilirlik ölçütleri • Kısa zamanda kurulması / kurma kolaylığı <ul style="list-style-type: none"> - kurma işlemlerinin basit ve hızlı olması, özel alet ve gereçlere gereksinim olmaması - en az düzeyde eğitilmiş teknik personele gereksinim duyulması - tümüyle bitmiş olarak getirilmesi, • Taşıyıcı sistemin sağlamlığı / dayanıklılık • Yeniden kullanım • Paketleme / depolama / taşıma kolaylığı

Çizelge 3.
Sürdürülebilir acil yardım aşamasında barınma sisteminin amaçlar alt sistemi.

Mimari Tasarım Amaçları (devam)	<ul style="list-style-type: none"> • Kullanımda performans <ul style="list-style-type: none"> - acil barınma işlevini karşılaması - boyutsal yeterlilik / alansal gereksinme - iklimsel uygunluk - fiziksel iç çevrenin niteliği / yaşanabilir iç ortam oluşturabilme - gerekli ölçüde görsel gizliliğin sağlanması - zararlı bitki ve böceklerin girmesinin engellenmesi - yangına karşı güvenlik • Ekonomi ve uygulanabilirlik • Kullanım amaçlarına uygunluk • Denetim amaçlarına uygunluk
Mühendislik Tasarım Amaçları	<ul style="list-style-type: none"> • Sürdürülebilirlik ölçütlerine uygunluk • Strüktürü / acil barınma birimini ayakta tutabilme • Teknik servisleri oluşturma • Kullanım amaçlarına uygunluk • Denetim amaçlarına uygunluk
Ürün Üretiminde Tasarım Amaçları	<p>Bkz. Ürün Üretimi Amaçları</p> <p>Acil barınma birimlerinin çadır olması durumunda sahip olması gereken nitelikler aşağıda verilmektedir.</p> <ul style="list-style-type: none"> • İki kat çadır olması: Çadırların iki katı arasında 5-10 cm. kadar bir hava boşluğu bulunmalıdır. Bu boşluk çadırın içindeki havanın çabuk soğumasına, ısınmasına ve nem oluşumuna engel olmaktadır. • Tabanı ile dış tentesinin su geçirmez olması: Bu tür çadırlar dış tentede 4000-5000 mm. tabanda 500-1000 mm. su sütunu basınca kadar su geçirmez olmalıdır. Bu değerlerin altı kabul edilmemelidir. • Çadırlar % 100 sentetik iplikten dokunmuş, polleri (çadır çubukları) de tercihen alüminyum malzemeden yapılmış olmalıdır. Bu özelliklere sahip bir çadır kötü hava koşullarında yaşanabilir bir çadırdir. • Çadırın dikiş deliklerinden içeri su sızabilir. Onun için tente ve taban dikişlerinin mutlaka yalıtılmış olması gerekmektedir. <p>Her bölge, tüm tasarım amaçlarını netleştirdikten sonra yapım için acil barınma biriminin işlevsel ve yapısal bilgi çizelgesini çıkarmalıdır. Bu doğrultuda üretilecek birimin modeli oluşturulmalıdır (Çizelge 4).</p>
Yapım Amaçları	<ul style="list-style-type: none"> • Sürdürülebilirlik ölçütlerine uygunluk, afet, savaş, hastalık vb. gibi tüm acil kullanımlar için tekrar kullanılabilme • Yapım sırasında dış çevreyi koruma • Kaliteli işçilik, kaliteli ürün • Yerleşimde ve birimlerde uygulamanın tasarıma göre yapılması • Altyapı uygunluğu • En yüksek düzeyde üretim sağlanması • Yapımda yerel koşullara uygunluk • Kullanım amaçlarına uygunluk • Denetim amaçlarına uygunluk
Ürün Üretimi Amaçları	<ul style="list-style-type: none"> • Sürdürülebilirlik ölçütlerine uygunluk • Tasarım ve yapım amaçlarını destekleyen ürünleri üretme, (iklimsel verilere uygun, sağlam, dayanıklı, hafif, kurum-söküm kolaylığı vb. gibi) • Acil barınma birimlerinin çadır olması halinde üretimde sahip olmaları gereken öncelikli nitelikleri sağlama • Kullanım amaçlarına uygunluk • Denetim amaçlarına uygunluk
Denetim Amaçları	<ul style="list-style-type: none"> • Aşama ile ilgili kanunlar, yönetmelikler, şartnameler ve standartlara uygunluk • Var olan denetim mekanizmasını oluşturan bileşenlerin tekrar gözden geçirilmesi, aksayan noktaların iyileştirilmesi • Acil barınma birimleri ve yerleşimlerinde sürdürülebilirlik, sağlık ve gerekli konfor koşullarını sağlayacak zorunlulukların oluşturulması • Acil barınma birimlerinin, örneğin çadır üretiminde gerekli fiziksel niteliklerin sınır değerlerinin belirlenmesi (kış koşullarına uygunluk vb. gibi) • Afet Sonrası Sürdürülebilir Acil Barınma Birimleri Şartnamelerinin oluşturulması, uyulması ve denetimi
Kullanım Amaçları	<ul style="list-style-type: none"> • Afetzedenin gereksinimlerini ilgilendiren amaçların sağlanması

İşlevsel Bilgiler	Yapısal Bilgiler				
kişi sayısı	kurma				
boyut		kurma süresi	kurma aşaması	birleşim tekniği	yapım yaklaşımı
ağırlık			yerleşim alanı	birleşim ayrıntıları	
alan			akaçlama		
ömür			iklimlendirme		
	taşıyıcı sistem				
		taşıyıcı sistem malzemesi	taşıyıcı sistem kons. şekli		
	sistem bileşenleri				
		örtü	pencere	kapı	döşeme

Çizelge 4.
Üretilecek birimin modeli.

		SÜRDÜRÜLEBİLİR ACIL YARDIM AŞAMASINDA BARINMA SİSTEMİNİN KAYNAKLAR ALT SİSTEMİ		
Doğal Kaynaklar	Arsa	Afet sonrası acil yardım barınma birimlerinin yerleştirilecekleri kentsel parkların ve olası yerleşimlerin, her bölge için dökümünün çıkarılması gerekmektedir. Bu yerleşimler için ayrılacak arsanın büyüklüğünün çadır-kent, su deposu, artezyen, jeneratör, helikopter pisti, depolar, yemekhane, bulaşıkhanesi, oyun alanı, yönetim binası, tuvalet ve duşlar, sahra hastanesi için uygunluğu sağlanmalıdır. Arsaların kullanım sonrası sürdürülebilirliği korunmalıdır.		
	Doğal yapı ürünleri	Aşamaya hizmet etmek üzere bölgedeki yerel gereçlerin ve özelliklerinin belirlenmesi ve kullanım alanı oluşturulması sağlanmalıdır.		
	Güneş enerjisi	Doğal kaynaklı olan enerjilerden en yüksek düzeyde yararlanma ve değerlendirme sağlanmalıdır.		
	Su	<ul style="list-style-type: none"> Suyun bölgedeki su kaynağından sağlanması Su kaynağının denetim altına alınması, su kaybının önlenmesi Yağmur suyunun kullanımının sağlanması Kullanılmış suyun temizlenerek tekrar kullanımı Atık suların sağlık koşullarına uygun biçimde uzaklaştırılması Yeraltı ve yerüstü kaynaklarının kirlenmesinin önlenmesi 		
Üretilmiş Olan Kaynaklar	Yapı ürünü	<ul style="list-style-type: none"> Sürdürülebilirlik ölçütlerine uygunluk Yapı ürünlerinin taşımacılık sınırlarına uygun ve depolanması kolay olması Geri dönüşümlü ürünlere yer verilmesi Malzemede dışa bağımlı olunmaması Bileşen tasarımında zaman, mekân, işgücü, malzeme ve enerji tüketiminden tasarruf gözetilmesi 		
	Araç <ul style="list-style-type: none"> • makineler • aletler • ulaşım araçları 	<ul style="list-style-type: none"> Özel bir makine veya işçilik gerektirmeyen bir sistem kurgulanması, Var olan makine ve araçlardan en verimli şekilde yararlanılması, Ulaşımın var olan taşıma araçları (uçak, helikopter, kamyon, tren, gemi) ile sağlanması, Araç ve yapı ürünlerinin taşınmalarının organize edilmiş olması, Bir defada en fazla boyut ve ağırlıkta yapı ürününün paketler halinde taşınabilmesi, Aşamada kullanılacak araçların dökümünün çıkarılması ve çoğaltılması 		
	Enerji	<ul style="list-style-type: none"> Enerjinin elde edilmesi Enerjinin kullanılması aşamalarında sürdürülebilirlik ve tasarruf sağlanması 		
* İşgücü	Muhtarın merkez olarak düşünüldüğü organizasyon yapısı	Ülke İl İlçe	Hükümet Valilik Kaymakam	Bakanlıklar İBB İlçe Belediyeleri
		Mahalle	MUHTAR	
		Komşuluk Sokak Apartman	Komşuluk Lideri Sokak Apt. Apt. Apt. Apt.	Komşuluk Lideri Sokak Sokak Apt. Apt. Apt. Apt.
	Tasarımcı	Mimari Tasarım Ekibi	Tasarımcılar Mimar, Kent Plancısı Danışmanlar Mühendisler, Ekonomistler, Sosyologlar, Jeofizikçiler, Hukukçu Mühendislik Tasarım Ekibi Tasarımcılar Mühendisler Danışmanlar Mimar, Ekonomist, Jeologlar, Topograflar	
Yapımcı	Yapım Ekibi	Yükleniciler Yatırımcılar Afettede katılımlı bir örgütlenme		
Ürün üretici	Üreticiler	Sanayiciler Yatırımcılar İşçiler Ürün üreticilerinin Afet Sonrası Sürdürülebilir Acil Yardım Aşamasında Barınma Sisteminden, özellikle sürdürülebilirlik, ekonomi, hız konularında bilgilendirilerek, üretici, tasarımcı, yapımcı, kullanıcının ortak hareket etmesinin sağlanması gereklidir.		

Çizelge 5. Sürdürülebilir acil yardım aşamasında barınma sisteminin kaynaklar alt sistemi.

* İşgücü (devam)	Denetleyici	Zorunluluk Koyucular TBMM İlgili Bakanlıklar (Bayındırlık ve İskân Bak.) Yerel Yönetimler Zorunluluk Denetleyiciler Enstitüler Üniversiteler Araştırma Merkezleri Afet Sonrası Sürdürülebilir Acil Yardım Aşamasında Barınma Sistemi ile ilgili zorunlulukların belirlenmesinde sağlık, sürdürülebilirlik, ekonomi ve ivediliği ölçüt olarak alacak, denetlemelerde kararlı ve etkin tavırları uygulayacak denetleyici ekiplerin oluşturulması sağlanmalıdır.
	Kullanıcı	Afetzedeler
Finansal Kaynaklar	Afet fonu	Afet fonunun kaynakları: SYDT Fonu, Dış Krediler, Bütçe, İç ve Dış Yardımlar, Sivil Savunma Fonu
Bilgi Toplama, Düzenleme, İletişim Yöntemleri	Bilim • Yayınlar • Araştırmalar • Bilim Dalları	Konu ile ilgili tüm bilimsel yayınlardan, araştırmalardan ve bilim dallarından yararlanılmalıdır.
	Zorunluluklar	Yapı sektöründe yapım etkinlikleri birtakım zorunluluklar çerçevesinde yürütülmektedir. Bu zorunluluklar toplumun çıkarlarını gözetmek, kişi ve kuruluşlar arasındaki ilişkileri düzenlemek, yapım etkinliklerini bir düzen içinde yürütmek, sağlıklı yapılaşma ve kentleşmeyi denetim altına alma amaçlarına yöneliktir. • Kanunlar • Yönetmelikler • Tüzükler • Şartnameler (Teknik ve özel şartnameler) • Standartlar (TSE ve/veya yabancı normlar) • Yönergeler • Sözleşmeler
	Deneyim	Konu üzerinde çalışacak tüm ekibin deneyimleri
	Değerlendirme	• Performans Değerlendirmesi • Ekonomik Değerlendirme • Risk Değerlendirmesi •
Barınma	Acil Yardım Barınağı Seçenekleri • Sosyal tesislerde barınma • Gemilerde barınma • Düzenli çadırkent yerleşimleri • Kardeş aile uygulaması • Akraba ve komşu koruması	Barınma seçeneklerinin; kamu binalarının ve sanayi tesislerinin afet öncesinden her bölge için dökümünün çıkarılması, yapıların bina önem katsayısına göre durum saptamalarının yapılması gereklidir. Bu seçenekler arasında acil yardımda barınma için kullanılabilecekler belirlenmelidir. Bunların dışında acil yardım aşamasında barınma için kullanılabilecek yandaki seçeneklerin de durum değerlendirmesi yapılmalıdır. Barınma seçeneklerinden çadır yerleşimlerinin kullanımı için de var olan çadır sayısı belirlenmeli, elden geçirilmeli, bakım-onarımları yapılmalı, gereksinime göre de sayıları çoğaltılmalıdır.

Post-Disaster Housing at Emergency Relief Stage: Sustainability - System Approach

Turkey experiences serious disasters due to its geological and topographical characteristics. The many damaged and collapsed buildings resulting from the disasters create a major housing problem needing urgent solutions. There are three stages in the current approach to post-disaster: 1. Emergency Relief Stage, 2. Rehabilitation Stage, 3.

Reconstruction Stage

The present post-disaster housing approach cannot provide the needs of victims progressively, urgently, economically and ecologically. Besides although a view of the whole is needed, each of the problems is viewed as an isolated issue in this approach.

This article focuses only on housing at emergency relief stage which carries vital importance for the victims.

Therefore, the following objectives are aimed: 1. to analyze the problems of the emergency relief stage, 2. to take the problem with the method of systems approach before the disasters in order to keep all serving disciplines, related components under control and to be ready, 3. to develop a sustainable housing approach for the emergency relief stage. This type of research and disaster preparedness is very important for Turkey, which faces disasters periodically and frequently and experiences housing problems after every disaster.

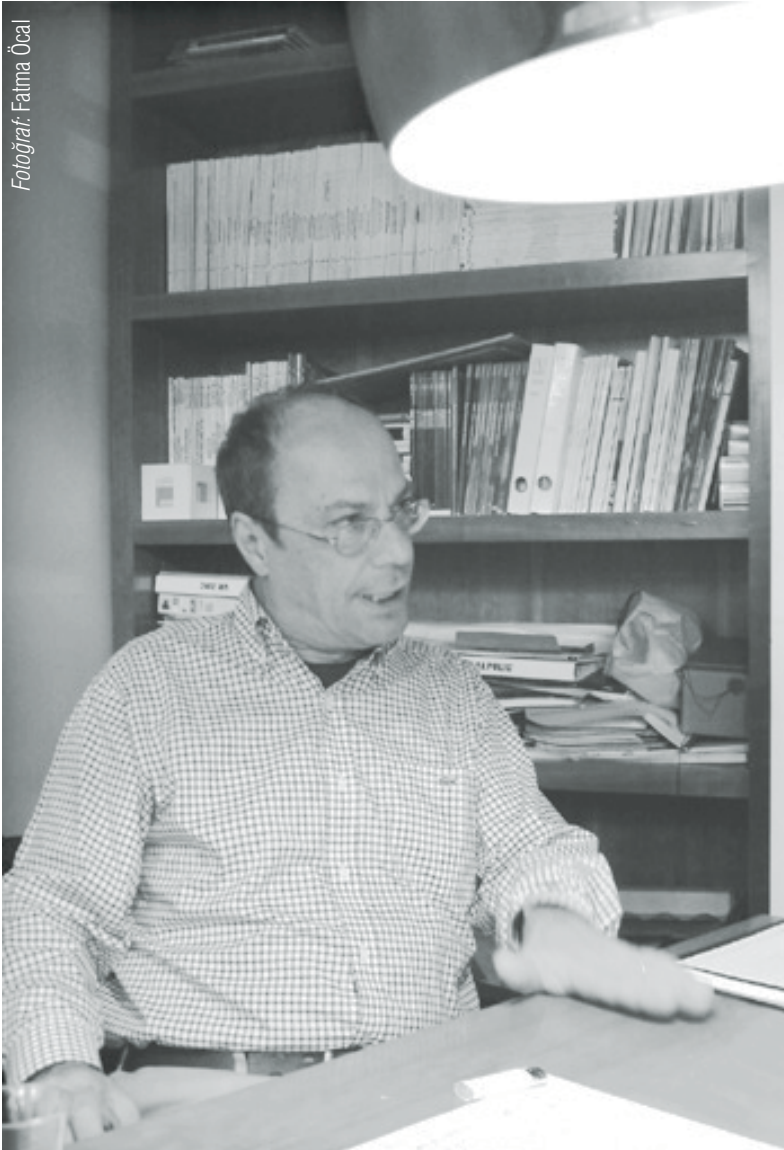
	SÜRDÜRÜLEBİLİR ACIL YARDIM AŞAMASINDA BARINMA SİSTEMİNİN EYLEMLER ALT SİSTEMİ
Sistemin Kurulması	Afet sonrası sürdürülebilir acil yardım aşamasının sistem yaklaşımı doğrultusunda sistemi kurulmalı, teorik olarak amaçlar, kaynaklar oluşturulduktan sonra gerekli eylem adımları belirlenmelidir. Ulaşılabilecek çıktının amaçlarla örtüşmüş olup olmadığı denetlenmelidir.
Örgütlenme	Sürdürülebilir Acil Yardım Aşaması ile ilgili eylemlerin yürütüleceği örgütlenmenin oluşturulmasını kapsar. Örgütlenmenin ilk aşamada belirlenmesi daha sonraki eylemlerin kolaylıkla yürütülmesini sağlamaktadır. Aşamanın Kaynaklar/İşgücü başlığı altında verilen Muhtarın Merkez Olarak Düşünüldüğü Organizasyon Yapısı, aşama içinde yer alacak eylemlerin yürütülmesinde önerilmektedir.
Ön Hazırlık	Afet senaryosunun oluşturulduğu, ne kapsamda bir soruna karşı hazırlıklı olunmasının gerektiğinin tahmini olarak ortaya konulduğu ve afet merkezlerinin belirlendiği bir aşamadır. Ayrıca bu aşamada var olan durum ve gereksinimlerin çözümlenmesi yapılmalıdır. Afet senaryosu Tahmini deprem büyüklüğü Tahmini ağır, orta, hafif hasarlı yapı sayısı Tahmini ölü ve yaralı sayısı Tahmini barınma gereksinimi olan afetzedede/hane sayısı Tahmini gerekli acil barınma birimi sayısı Var olan durum ve gereksinimlerin çözümlenmesi • Acil yardım barınağı seçeneklerinin belirlenmesi ve dökümünün çıkarılması • Kamu binalarının ve sanayi tesislerinin afet öncesinde her bölge için dökümünün çıkarılması, yapıların bina önem katsayısına göre durum saptamalarının yapılması gereklidir. Bu seçenekler arasından acil yardımda barınma için kullanılabilecekler belirlenmelidir. Kullanılma durumunda bunlara ulaşım sırasında kapanabilecek yollara göre yol veya ulaşım seçeneklerinin oluşturulması gereklidir. Afet merkezi oluşturmak • Afet riski taşıyan her bölgeye optimum uzaklıkta, afet riski taşımayan veya karşı koyabilecek donanıma sahip, çeşitli ulaşım seçenekleri içeren afet merkezleri, Türkiye çapında harita üzerinde çeşitli stratejik noktalarda belirlenmelidir. • Afet merkezlerinde; afet bölgesine ulaştırılması gereken acil barınma birimi haricinde, su deposu, artezyen, jeneratör, helikopter pisti, depolar, yemekhane, bulaşıkhanesi, çocuk oyun alanı, yönetim binası, tuvalet ve duşlar, ses sistemi, kayıp bilgilendirme panoları ve sahra hastanesine dönüştürülebilecek bir sera için gerekli ekipman bulundurulmalıdır.
Tasarım	• Her bölgenin organizasyon yapısı kendi bölgesinde acil barınma için kullanılabilecek yerleşim yerlerini saptamalıdır (kentsel parklar vb. gibi). • Amaçlar ve hedefler doğrultusunda acil barınma birimlerinde istenilen fiziksel nitelikler belirlenmelidir. • Her bölge, kendi afet senaryosuna göre gereken acil barınma birimi sayısını belirleyip kendi bölgesine en yakın afet merkezinde, bölgesi için gereken sayının depolanmasının istemini vermelidir. • Yerleşim alanlarına afet merkezlerinden gelecek acil barınma birimlerinin ve ekipmanların yerleşim planları yapılmalıdır. • Yerleşim alanlarının altyapıları tasarlanmalıdır.
Üretim	Tasarım kararları doğrultusunda; • Acil barınma birimleri üretilmeli, gerekli sayıda (istem yapılan sayıda) birim bölge için uygun afet merkezine ulaştırılmalı ve depolanması sağlanmalıdır. • Yerleşim planları doğrultusunda altyapılarının kurulması sağlanmalıdır. • Acil barınma birimi dışındaki mekânlar için de gerekli üretim yapılmalıdır (yemekhane, bulaşıkhanesi, yönetim binası, tuvalet-duşlar, sahra hastanesi vb. gibi).
Depolama	Sürdürülebilir acil yardım aşaması için üretilen acil barınma birimlerinin ve diğer gerekli ekipmanların afet merkezlerinde depolanması sağlanmalıdır. Depolama sırasında aşağıdaki ölçütlere dikkat edilmelidir: • En az depo alanı ve depo alanından taşıtlara hızlı yükleme yapılabilmesi için deponun organizasyon şeması çıkarılmalıdır. • Depolama süreci içerisinde depolanmaların çevresel etmenlerden etkilenmemesi sağlanmalıdır.
Bakım-Onarım-Güncelleme	Afet anına kadar afet merkezlerindeki depolarda bulunan yapı ürünlerinin ve diğer ekipmanların bakımı, onarımı ve güncelleştirilmeleri yapılmalıdır.
Taşıma	Afet anında afet merkezlerinden afet bölgesine yapılacak taşıma eylemi önceden planlanmalıdır. Her bölge, kendi ve kendine en yakın afet merkez / merkezleri arasında taşıma için kullanılacak yol ve ulaşım seçenekleri belirlenmelidir.
Yapım / Kurma	Afet oluşması durumunda acil barınma birimleri ve diğer ekipmanlar afet merkezlerinden uygun yol güzergâhı ve ulaşım biçimini kullanarak yola çıkmalı, altyapısı kurulmuş, yerleşim planlarının yapılmış olduğu ayrılan alana getirilmeli ve acil barınma birimi yerleşimleri kurulmalıdır.
Kullanım	Afetzedelerin bir sonraki aşamaya kadar bu yerleşimlerde sağlıklı koşullarda barınmaları sağlanmalıdır.
Geri Kazanım / Sürdürülebilirlik	Acil barınma birimlerinin ve diğer ekipmanların kullanımı sona erdikten sonra kolay sökülebilmesi, sökme esnasında en az yitik olması, kolay onarılabilmesi ve bir sonraki afet için depolanması ile geri kazanılabilirliği sağlanmalıdır.

Çizelge 6. Sürdürülebilir acil yardım aşamasında barınma sisteminin eylemler alt sistemi.

Mutlu Çilingiroğlu: “Ya Olduğun Gibi Görün ya da Göründüğün Gibi Ol”

Söyleşi: Aysen Ciravoğlu

mimar.ist'in bu sayısında sizlerle buluşturduğumuz Mutlu Çilingiroğlu, ülkemizdeki alışlageldik uygulamaları özellikle tasarladığı pek çok konut yapısıyla kırma çabasında olan bir mimar. Projelerinde çevreyle ve geleneksel olanla yaratıcı arakesitler arayan Çilingiroğlu'nun üretimlerinde strüktürün dürüstçe ortaya koyulması, malzemenin yalın bir dille mimaride yerini alması ve tümüyle dingin bir yaşam önerisi göze çarpıyor. Konut projelerinin yanı sıra çarşı, okul, büro ve cami yapılarıyla da gündeme gelen Çilingiroğlu ile tasarımlarından, mimarlığın günümüz toplumu içindeki konumuna kadar uzanan söyleşimizi keyifle okuyacağınızı umuyoruz.



Mutlu Çilingiroğlu, Galatasaray Lisesi'nden sonra İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Yüksek Okulu'ndan 1974 yılında mezun oldu. 1974-1981 yılları arasında Günay Çilingiroğlu Mimarlık Bürosu'nda mimarlık çalışmaları yaptı. Mesleki çalışmalarını 1981-1988 yılları arasında İsviçre Lozan'da Hans Schaffner Mimarlık Bürosu'nda tasarımcı mimar olarak sürdürdü. 1987-1999 yılları arasında Miar Mimarlık Ltd. Şti.'nde yaptığı mimarlık ve kentsel tasarım çalışmalarını 1999 yılından beri Mutlu Çilingiroğlu MİAR Mimarlık olarak sürdürmektedir.

Önceki adıyla “MİAR” şimdi ise Mutlu Çilingiroğlu MİAR, Türkiye’de çok ender görülen bir büro pratiğini yansıtıyor. Bunun çalışma biçimi, bürokrasisi ve Türkiye içindeki konumundan kısaca biraz söz edebilir misiniz?

Ben talebelik hayatından sonra tesadüflerin çok önemli olduğuna inanıyorum. Gerçekten bir çizgi tutturabilmek için iyi keşimeler olmalı. Okulu bitirdikten sonra ağabeyimle bir miktar çalıştım. Ağabeyim de iyi bir mimardır, mesleğe son derece bağlıdır. Ben bu mesleği sevmeyi ondan öğrendim, okuldan değil. Fakat daha başarılı olmuş biriyle beraber olunduğu zaman üçüncü şahıslara ve topluma karşı sizin kendi kimliğinizi kabul ettirmeniz çok zor; bir önyargı oluyor. O yüzden yurtdışına kaçtım, kendimi bulayım, ağabeyimsiz, amcasız olayım diye. O sırada Adnan Kazmaoğlu ile de çalışmaya başlamıştık. Bir süre sonra Altunizade Konaklar projesi çıkınca bir karar almak gerekti. Ben İsviçre’deki yoğunluğumu çok aza indirdim. O dönemde Türkiye’de mimarlık mesleği ne üretim olarak ne de toplumun algılaması olarak tam yerine oturmuştu. Piyasa açtı; başarılı olmak için çok çok prima mimar olmaya gerek yoktu. Biraz çalışkanlık, mesleğe bağlılık olduğu zaman o yol açılır diye düşünüyordum.

Böylece Adnan’la Miar Mimarlık’ı oluşturduk ve ilk işimiz Altunizade Konaklar oldu. Gerçekten başarılı bir çalışmaydı. Tam 40 yaşlarındaydık, ya piyasada yer edinecek ya da başka bir karar alacak yaşlardaydık. O dönemde şans da yardım etti, birtakım başka işler de geldi ve bir ivme kazandık.

Mimarlık mesleğinde bir bireysellik vardır. Sonuç kolektiftir, ama başlangıcı bireyseldir. Eğer bir mimari kimlik veya karakter oluştura-

caksanız, projenin ortaya çıkarılması, ana fikrinin oluşturulması ve onun peşinden gitmek bana göre bireyseldir. Dolayısıyla biz Adnan'la işleri paylaşır olduk. İkimiz de özgürdük. Birbirimize danışmanlık anlamında desteğimiz vardı, ortaktık çünkü. Ama son karar ve işi yürütme bireyseldi. Onun için de on sene artı beş sene gibi uzun bir süre –Türkiye’de 3-4 örneği vardır– hiçbir kötü gün geçirmeden bu mesleği götürdük ve mimarlık ve iş piyasasında birlikte bir performans yakaladık.

Sizin yapabileceğiniz, sizin bilgi ve kabiliyetinizle sınırlıdır. Eğer onu iyi tayin ederseniz başarısız olmuyorsunuz. Eğer tayin etmezseniz, “ben biraz fazla büyüdüm” dersiniz bizim meslek affetmiyor. Biz o dengeleri iyi kurduk sanıyorum. Sonra da özgür olduk. Altı yedi senedir tam anlamıyla bağımsız, o kendi tarzında, ben kendi tarzımda işler yürütüyoruz.

İlk projeniz olarak Altunizade Konaklar’dan söz ettiniz. Burada tasarımınızın bir parçası olan önemli bir alışveriş mekânı var: Capitol. Bu proje bildiğim kadarıyla fikren size ait, yani mal sahibinden değil, sizden gelen bir öneriyle oluşmuş. O açıdan ilginç gözüküyor. Sizce mimarın böylesi bir sorumluluğu var mı? Bir başka deyişle işverene, yatırımcıya bir vizyon önermesi beklenebilir mi?

Muhakkak var, ama tabii akıllı işadamlarına karşı. Eğer kimlik yarışına giren bir işadamı olursa, o zaman çok zor. Capitol’ün projesi bizden talep edilmedi. Biz o çalışmayı yaparken orada bir ticaret alanı vardı ve mal sahibi de aynı mal sahibiydi. Biz ofise kapandık ve bugünkü Capitol’ün yüzde 90’ını avan proje olarak gerçekleştirdik. Neticede 40 yaşındasınız ve ondan önce hiçbir çarşı tecrübeniz yok. İş size vermesi de kolay değil. Ama bir şeytan tüyü tarafımız, işe bağlılığımız, iyi ilişkiler içinde olmamız... Bir baktık ki o iş masamızda. 40 yaş heyecanıyla büromu da oraya taşıdım! Çünkü biliyordum ki, muhakkak birtakım çizim eksiklikleri olacaktı. Şantiye de öyle bir şeydir ki, eğer siz yetişemezseniz, şantiye kendi kararını alır. Sonra siz üzülmeniz de kolay değildir onu değiştirmek.

Mekân kurgusu olarak bana göre başarılı bir çalışmaydı. Kendi kendime baktığım zaman hakikaten çizgimi kendi içinde geliştirmişim diye düşünürüm. Hiç özentisi veya dış etkileri yamama düşüncesi yoktur. Dolayısıyla iç kurgusuyla, dış kurgusuyla genelde olumlu bulurum.

Özellikle o iç boşluğun dengesi başarılıdır kanımca. Capitol’den sonra çok iç mekândaki

boşlukları değerlendiren alışveriş merkezi yapıldı, ama sanki buradaki denge yakalanamadı gibi geliyor bana.

Farklı fikirler var tabii. Merak uyandıracak kapalı bir kutu, içeri davet eden kutudaki delikler, içeriye girdiğiniz zaman dışarıdan tahayyül edemediğiniz bir mekân kurgusu, görsel iletişimin maksimum olduğu bir mekân... Örneğin müşteriyi do-laştırmak amaçlı karmaşık düzenlemeler yapınlar var ancak beni sıkı bir yöntemle alışverişe yönlendirileceğime inanmıyorum. Ben mutlu ve huzur içinde olacağım, o keyif içinde alışveriş yapabileceğime inanıyorum. O bakımdan mekân kurgusu açısından ben de severim. Hep dediğim gibi, güzel tesadüfler beyinle, mal sahibiyle, o anki performansla ilgilidir. O bizi tabii sıçrattı, iş mesuliyeti ve onu belli bir süre sonunda sonuçlandırma bizim ismimizi duyurdu.

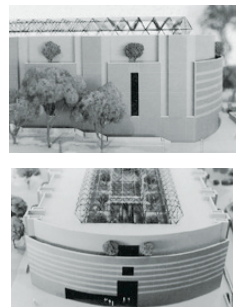


Sonradan bir kat daha yapıldı sanırım. Bu ek, projenin ilk halinde yer alıyor muydu?

Yoktu. Şuna inanıyorum: Mal sahibinin de hakkı vardır. Biz her konuda geliştirdiğimiz takdirde iyiye gideceğiz. Yoksa mimar iyi, gerisi hikâye olursa olmaz. Mal sahibi ticaret adamı olmanın getirdiği “ne kazanırsam kârdır” anlayışından kurtulmadığı müddetçe beni ekarte edecek çözümleri her şekilde bulabilir. Ben orada, “bu sizin tasarrufunuzdur” dedim. Eğer mimarlık mesleği o kişi tarafından korunmuyorsa, polisiye tedbirlerle korunacağına çok inanmıyorum. Örneğin Capitol’ü yıkıp yeni proje yapsa hiçbir şey diyemiyoruz, ama olana bir ek yapacağı zaman karşı çıkarız.

Dolayısıyla ben çekildim müelliflikten, Mimarlar Odası’na da, belediyeye de bildirdik. Çünkü ne olursa olsun bir formül bulacaklardı;

Capitol Alışveriş Merkezi, 58.000 m², Altunizade, 1991. (Adnan Kazmaoğlu ile)





Mavisu Konut Yerleşimi, 66.000 m², Ataşehir, 2005.



Atrium Konut Yerleşimi, 110.000 m², Ümraniye, 2006.

ben o formüle karşı neyin mücadelesini vereyim? Mal sahibi de, toplumun birçok kesimi de o görüşte olduğu zaman zaten korunur, buna inanıyorum. Yani Capitol'ün ilk hali, ilk halidir. Fena mı oldu? İç mekân kurgusu, aydınlığı vs. çok başarılı buldum.

Bu da tasarımın ana fikrinin doğru kurulduğunu göstermez mi? Çünkü üstünde bir eklenti yapıyorsunuz ve o kadar göze batmıyor. Proje özündeki kurguyu hep koruyor...

Zaten mekân kurgusunda ben vardım, kat girdiği zaman yok oldum. Bir de Capitol minimalisttir. Yani paslanmaz çelik kaplama vs. yoktur, beyaz sıvadır. Tavan beyaz ve dümdüzdür. Amaç oydu. İkinci dönemde sanıyorum Filipinli bir iç mimarla çalışıldı. Mekân kurgusunu bozmadan artı değer katarak iç kurguda başarılı bir üretim yaptılar. Ama dışarıda biraz şişti bina...

Sizin mesleki pratiğiniz değerlendirildiğinde konut projelerinin ön plana çıktığını görüyoruz. Bu nedenle biraz da konut projelerinizin ayrıntılarından söz edelim isterseniz. Örneğin tekil konut projesi hiç yapmadınız sanıyorum.

Yapmadım çünkü rantabl değil. İnsanın hayalini kurduğu evini bu derece bir başkasına emanet edip hazırım içine girmesi kolay bir iş değil, onlara hak veriyorum. Öyle insanlara da bizim gibi burnu dik tiplerin hizmet etmesi çok zordur.

Toplu konut baş edilmesi zor bir kavram. Bize biraz bu toplu konut düşüncesine, tasarımına yaklaşımınızdan söz edebilir misiniz?

Bizim yaptıklarımız tam toplu konut değil tabii. Orta gelir grubunun üstü insanlara hitap eden konutlar... Orada biraz daha özgürsünüz, biraz kimlik ve karakter oluşturabiliyorsunuz. Sürüme dayalı toplu konut işlerinin standartları bellidir. O yüzden bunun adı, "üst düzey gelir grubuna site bazında proje yapmak"...

Evet, bu tanımladığınız alan içinde hem yataca, hem de düşeyde ürettiğiniz örnekler bulunuyor. Kent yaşamına katılan katlı çözümlerle birlikte belli bir peyzajın içinde yer alan projeleriniz de var. Bu bağlamda tasarıma yaklaşımınızda neler ön plana çıkıyor, neleri düşünüyorsunuz, endişeleriniz neler? Bunlardan biraz söz edebilir miyiz?

Ben hep şunu söylüyorum: Basamak basamak oluşur. Yüz tane kitap okusam belki o performansı gösteremem. Ama algılamalar, bir konuya ilk bakıştaki, konuyla göz göze gelmedeki iç

dünya, beyin, bilgi birikimi bir hamur oluyor... Yani şarkı yazmak gibi bir şey, şarkı sözü veya beste yapmak gibi. Mütevizliliğimi aşıyorum belki ama, mimarlığı kompozitörlük gibi görüyorum. Hem diğer meslek gruplarını kendi içinde doğru yerleştirmek, hem de sıfırı bir üç boyuta getirmek; en zor ve en tehlikeli olan şey.

Her mimar kendi yaptığının en iyi kendi farkındadır. Ama insan yapısı kabullenmeyi zor sağladığı için itiraz edersiniz, sebep ararsınız. Onun için diyorum, herkes biraz haddini bilecek; eğer Allah vergisi yetenek ve sizin çalışkanlığınız, bilgi birikiminiz, performansınız varsa sıçrayacaksınız. Muhakkak avangartlara ve farklı söylem içinde olan insanlara ihtiyaç vardır. Ama o performans, o yapı sizde yokken, onu yama gibi alırsanız –Türkiye’de çok yapıldığına inanıyorum– o zaman kimliksiz, yarı bilgili, ne yaptığına tam hâkim olamamış işler çıkıyor. Hepsini için söylemiyorum, ama böyle bir endişeyi ben taşıyorum.

Benim talebeliğim, mimarlıkta rasyonalist dönemdi: İki nokta arasındaki en kısa çizgi bir doğrudur, en ekonomik duvar düz duvardır. Bu söylemden bugün gördüğümüz okullar çıktı; ruhsuz, mekân kurgusu olmayan, o zavallı çocukların en güzel yaşlarının geçtiği yerler... Sonra modern, postmodern! İki yuvarlak, bir üçgen atan postmodern oluyor! Postmodern, modernin inkâr eden bir şey değil, mimarlığa özgürlüğü getirmiş bana göre, yani senin yine strüktürün, yine mekân kurgun olacak... Bir süre sonra yamuk yamuk şeyler: Dekonstrüktivizm. Ne oluyoruz beyler, bir içimize sindirelim. Ondan sonra minimalizm. Minimalizm gelince, dedim ki “Ben mesleğimden başından beri minimalmişim, farkında değilmişim!” Ama şimdi, bu da bitecek başka bir şey gelecek. Neden biz bir süzgeçten geçirip özümleyip sakin, uzun sürede kendimize uygun şeyi bulamıyoruz?

Aslında günümüzde biraz biçimler ön planda gibi gözüküyor. Ancak sizin bir röportajınızda söyledikleriniz bana ilginç geldi. Doğru havalandırma, aydınlatma, sağlıklı malzemelerin kullanımı ve bunların uzun ömürlü olmasını önemseydiğinizi söylemişsiniz. Bunlar aslında biçimden çok içeriğe referans veriyor ve içinde bulunduğumuz yüzyılda sıklıkla gündeme gelen ekolojik yaklaşımlara, etik bakış açısına dayanıyor sanırım. Bu konuda ne söylemek istersiniz?

Başarı için üç şeyin gerekli olduğuna inanıyorum. Birincisi, çalışkanlık; çalışkan olmayan başarılı beklemesin. İkincisi, çalışkanlığı verimli kılmak, yani organizasyon. Bilgi birikiminiz olacak ve

onu iyi değerlendireceksiniz. Bununla da İsviçre standardında yapı, yani doğru yapı yapmayı elde edersiniz. Bizim birinci vazifemiz doğru yapı yapmaktır. Tabii ki bir mimarlık eğitimi görmüş olmanın bir dizi sorumluluk duygusu var, hâkim olabildiğiniz kadar onu korumaya çalışıyorsunuz. Philip Johnson’ın dediği gibi son sözü sermaye sahibi söylüyor. 68 kuşağının idealistliğiyle bunu reddedebilirsiniz –68 kuşağı olduğum için söylüyorum– ya da dersiniz ki “her halükârda bu adam bunu yapacaksa, ben ne kadar katkıda bulunursam kâr kârdır.” İşte o orta noktayı yakalamaya çalışırsınız. Bu ikisi varsa doğru yapı çıkar.

Üçüncüsü de kabiliyet, yani kompozitörlük tarafınız. Bana göre o biraz –eğitimle gelişse de– doğuştan gelen bir şeydir. O yeteneğinize göre Zaha Hadid gibi, Gehry gibi olursunuz. Ama bu



Nev 30 Villaları,
22.500 m²,
Çamlıca, 2002.



yok, bilgi de yok, bir bakıyorsun adam Gehry'liğe soyunuyor. Strüktür kurgusu yok, konunun hiç alakası yok, o kadar tipik elemanları kullanıyor ki... Gehry çok plastik, ama mesela Michael Graves daha çok geometrik... Aynını alıyor! Oysaki o adam, o dengeleri kurmuş, o onun. Sen onu alıp da “ben çağdaşlaştım, günün mimari gelişiminin, dünyada ne olup bittiğinin farkındayım” demek için bunu kopyasını yapma; yapını yap, düzgün yapı yap. Örneğin Cumhuriyet döneminin 60'dan, 50'den evvel yapılmış binaları aslında bugün tekrar yapmaya çalıştığımız sadelikte ve çok alımlı binalardır. O kadar takip takıştırılmaya gerek yok.

Çok teorik söylemler var. O söylemleri biliyorsanız ve doğru buluyorsanız ben sizin yapılarınızda da ararım bunu. Ayrıca kolayı bulmak da elimizdedir. Ben kendi yöntemlerimle kolayı bul-



Erkut Soyak Lisesi,
5500 m², Yenişehir, 2005.



dum. Ana kaburgası, bir kurgusu, onun belki bir tekrarı vardır, ama sistematik muhakkak vardır. Dolayısıyla bu benim proje üretimimi de kolaylaştırır. Ya olduğun gibi görün ya da görüldüğün gibi ol. Eğer sen, fikirleri bu derece savunuyorsan, onun yapısını yapmaya da kendini zorla. Ama hiçbir şey yapmayıp büyük laflar edeceksen hiç etme, “ben böyleyim,” de. Ben öyle yapıyorum. İyi niyetimden hiç şüphe etmiyorum, iyi niyet birinci şart, ama haddimi biliyorum. Yalnız heykel yapmak için burada değiliz. Kendine özgü bir kimliği olan bir yapı formunun içinde mutlu bir ortam yaratmışsam başarılıyım diyorum ben.

Muhakkak Türkiye’de de yeni fikirler üretecek kişiler var. Farklı bir şey söyleyenler var şu ara: “Mimari kimlik yoktur, yapı kimliği vardır. Aslında mimari kimliğin içinde de yapı kimliği vardır.” Onların projelerini de takip ediyorum, öyle şeyler çıkmalı. O altyapı, o heyecan, o performans varsa, bizim de o kişileri aşağı çekmememiz lazım. Biz başarılı olanları aşağı çekmekte çok becerikliyizdir çünkü.

Gerçek idealist, gerçekten samimi insan dünyada belki az, Türkiye’de de az. Temkinli olmalı, az hata yapacağın performansta olmalısın. Bu benim ilkemdir. Biz eğer belli bir performans gösterdiyse –başarı kelimesini özellikle kullanmıyorum– bu temkinlilik de vardır içimizde. Güncel olmayalım, ama yavaş yavaş içimize sindikçe gelişmeleri alalım, bizim süzgecimizden geçsin, formel olmasın, şekilsel olmasın. Böyle bir çabam olduğunu söyleyebilirim.

Öyleyse “olduğun gibi görün ya da görüldüğün gibi ol” felsefesinden, sizin yaptığınız cami projesine geçelim. Herhalde dinî bir yapı yapmak farklı deneylere, olanaklara açık bir konu olduğu için her mimarın hayalidir ancak ülkemizdeki şartlar açısından biraz da sorunlu olabiliyor. Bize bu projenizden söz edebilir misiniz?

Yeni kurulmuş 3000 konutluk bir sitenin mevzi imar planı çerçevesinde ayrılmış zonları vardı. Okul, cami ve çarşı. Bana okulla, cami geldi. Hemen söyleyeyim, belli bir fikir dünyası ve dünya görüşüm var, yanında bir okul olmasına çok sevindim. Batıda kilise yapmak bir mimar için bir fırsattır, cami de öyle. Orada mal sahiplerinin rolü de çok önemlidir. Klasik camilere benzer bir cami yapılmasını isteselerdi o zaman bana gelmezlerdi.

Bugün yaşıyoruz. O devrin teknolojisi, malzemesi, anlayışı, sosyal yapısı bambaşka, bugün bambaşka. Ben ibadet edilecek bir mekân tasarla-

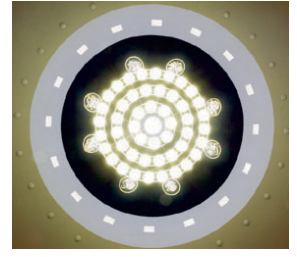
yacağım. Çünkü neticede, Gandhi'nin dediği gibi işin özü, sizin kendi kendinizle olmanız ve orada inançlarınıza göre bir şeyler yapmanız. Kimisi namaz kılar, kimisi dua eder, kimisi mum yakar... Dolayısıyla içte de dışta da bir sadelik şarttı. Gösteriş, iddia, altın kaplama vs. olmamalıydı.

Televizyonda bir program seyrederken, "Kâbe"nin Arapça "küp prizma" anlamına geldiğini öğrendim. Birdenbire dedim ki "Niye küp olmasın?" Önce tam bir küptü, boşlukta bir küp prizma. Fakat onu kendi kendime irdelerken, iç perspektiflerini yaparken, bizim alıştığımız cami mekânı için hiç çağrışım yapmadığını gördüm. Ama kubbe de yapmak istemedim. Sonuçta o yapı çıktı ortaya. Bir tek direkt ışık tepeden girer, sonsuzluk ifadesidir, öbürlerinin hepsi dolaylı ışıktır, görmezsiniz. Dolayısıyla hem kubbe etkisi vardır, hem sonsuzluk etkisi vardır; tavan yakında mı, uzakta mı fark edemezsiniz.

Projenin kurgusu yüzde yüz başta oluyor ama, yapılırken o konu hakkında ne kadar çok düşünürseniz, o konuya artı değer katacak eklemeleri yakalıyorsunuz. İlk düşündüğüm şeyde renk, parlament mavisiydi, gün batışının maviliğiyle bir sonsuzluk duygusu olacağını düşünmüştüm, ama sonra tutmadı. Hemen yanlış yorumlanabilir endişesi geliyordu; bina beyaz, içi mavi: Ne dinimizde var o renk, ne bayrağımızda. Bunları da dikkate almalıyız. Çünkü siz bir yapıyı çok başarılı yaparsınız, böyle sebeplerle topluluk ve halk benimsemese sizin elde ettiğiniz bütün artı değerler de ortadan kaybolur. Özet olarak burada ana prensip, içten ve dıştan belli olan bir sadelik, huzur bulacak bir mekân yaratmaktır.

Burada geleneksel olanla yaratıcı bir ilişki kurma çabası görüyoruz. Bugün geleneksel olana öykünen pek çok proje biliyoruz, ama siz bunu galiba şöyle ortaya koyuyorsunuz: "Geleneksel olan aslında o günkü yaşam biçimini, malzemesini, strüktürünü yansıtır. Bu anlamda günün malzemesiyle bugüne ait tasarımlar yaratıldığında, geleneksel öze en yakın çözüm olur..."

Öbürü bana biraz riyakârlık gibi, paçayı kurtarmak gibi geliyor. Eskiye benzet, ahşapla kapla, tamam. Bizim plan tiplerimizde, yalılarda, eski Türk evlerinde enteresan bir kurgu vardır. Onu inkâr etmiyorum, bir sürü projede de o kurgunun izlerini görebilirsiniz. Ama bugün betonarme var, çelik var. Bugün çeliğin size tanıdığı imkân o zaman yok ki. Biz cami yapamıyor muyuz da hep eskiden alıntı yapıyoruz? Bugünün mimarı da yapar ve orada da gayet güzel ibadet edilir. 2150 senesinde de "2000 yılının camisi de böyleymiş" denir. Be-



Refiye Soyak Cami,
1500 m²,
Yenişehir, 2004.

nim o cami projemde de biraz bu reaksiyon var. Asla, bu cami en doğru camidir, demiyorum. Ama bugününün bir mimarına bir cami geldi ve böyle bir şey yaptı...

Çamlıca'da yaptığınız konutlarda da geleneksel mimariye belirli göndermeleriniz var; geniş saçaklar, cumba gibi mekânlar.. Ama bunlar hiçbir zaman o tarihî değeri olan imajın kopyası değil. Tamamen yeni, bugüne ait bir şey, ama özünde o değerleri de taşıyor sanıyorum. Biraz o projenizi konuşabilir miyiz? Hiçbir projeye, bunu bir Türk evinden hareketle yapacağım diye girmediğimi size bütün kalbimle söyleyebilirim. Zaten öyle başlarsanız başarısız olursunuz gibi geliyor bana. Altunizade Konaklar'da da o saçak esprisi, cumbaların modülasyonu vardır. Tam küp bir bina yapmak çok zordur. Cumba, insan ölçeğinde bir sevimlilik de kazandırıyor. Dolayısıyla Çamlıca'da yaptıklarımız aslında çok sadedir, o cumbayla ve saçakla bir ev imajı getirmiştir. İkincisi, evler dört katlıdır, ama dikkat ederseniz, birinde yatay çizgi, birinde cumba, birinde saçak vs. dört kat mı, iki kat mı olduğu anlaşmaz...

Ayrıca bu çocukluğumuzdan da gelen bir şeydir. Çocukluğum Mudanya'da, mübadeleyle göçen Rumların ardında bıraktığı evlerde geçti. Bu içgüdüsel bir olay. Masaya oturduğun zaman muhakkak eski görgü, bilgi ve birikimler beyinde bir şekilde birleşiyor.

Kırnak Tofaş Satış ve Servis Binası, 10.000 m², Kartal, 2000.



“30 evi niye aynı yaptın?” diye sorulabilir. Bunun ne zararı var? 30 evi ayrı yapacağım endişisiyle derme çatma şeyler yapmaktansa... Bir insanın yaratıcılığı sonsuz değil, tıkanırınız ve dejenere olmaya, deforme olmaya başlarsınız. Benim bütün yerleşim projelerim öyledir, tek tiptir. Aynı tipoloji yükselir, alçalır; ama bir yuvarlak, bir kare, bir dikdörtgen vs. yoktur. Benim yaptıklarım da bir bütünü bir araya getiren küçük bütünlüklerin dili vardır, o dil tekrarlanır, o da kendi içinde bir bütünlük taşır. Yoksa her küçük dil farklı olsun gibi bir endişem yok, öyle olmasını istemiyorum.

Peki, o zaman buradan mal sahibi, yapımçı, mimar üçlüsünün nasıl ortaklık içinde olduklarına gelebilir miyiz?

Hep şunu söylerim mal sahibine: Para kazanabilirsiniz, ama parayla birlikte itibar kazanırsanız işte o müthiş bir şeydir. İnsanı yaptığı işi iyi yapmaya heveslendirmektir bu. Onlara, yaptıkları işi belli bir seviyede yapmanın para kazanmak kadar önemli olduğunu anlatmaya çalışıyorum. Yüzde 80-90 başarılı oluyorum. “Sizler aşağılardasınız, biz mimarlar olarak en yukarıdayız, ne dersek onu yapın, yapmazsanız ben size bozulurum,” diyemezsiniz. O üçlünün belli bir ortak noktada buluşup göreceli olarak iyiye ulaşma arzusu, belli bir seviyedeki performansı getiriyor.

Sonra ben kalfayla da arkadaşımdayım. Çünkü benim hatamı en kolay düzeltecek insanlar onlardır. Onlarla bütünleşeceksiniz, sizi sevecekler. Ukala mimar konumuna düşerseniz ona ihtiyacınız olduğu gün –çünkü siz de hata yapabilirsiniz– o düzeltmeleri daha kolay halledersiniz. Dolayısıyla o soruya cevabım tatlı dil, güler yüz, insanları ikna etmek...

Kızmanın, restleşmenin bir anlamı yok, çünkü hakim olan mal sahibidir. Bizim projelerimiz, ruhsat projeleri! Binanın eni, boyu, yüksekliği tarif ediliyor ama yapının belli bir kalitede çıkması tariflenmiyor. Bu yapıların yarısı ruhsatlıdır. Ama İstanbul'un yarısı mükemmel yarısı yamuk değil!

Bu bakış açısıyla; yüzde 50'sini de biz yaptık diyerek kendimize de bir pay mı çıkarmamız gerekiyor?

Tabii. Yabancı mimarlara proje yaptırılması konusundaki bu son tartışmalarda yüzde yüz haklıyız; ayrımcı ve önyargılı olmamak lazım. Ama ben iddia ediyorum, altı tane de Türk seçilseydi, o geride kalan 29.994'ü “niye ben yokum” diyecekti. Şimdi geriye dönelim, biz 30.000 mimarla ne yapıyoruz, neyi savunuyoruz? Tamam, o tarafta Türk mimarına titr olarak gösterilmesi gereken

saygıyı talep edelim, ama bu tarafa da dönelim; Türkiye’deki mimarlık üretimi belli. 3-5 kişinin enternasyonal birtakım değerlere sahip olması yeterli değil ki...

Ama centilmen olabilirdi Belediye Başkanı. Bu kadar kesin, dışarıda bırakamazsın, bırakmamalısın. Mimarlık aleminin gönlünü alabilirsin. 250.000 dolar nereye gitmiyor; şu kaldırmı söküüp yenisini yapıyorlar! Beş tane Türk mimar çağırırdın, 50’şer bin dolar da onlara verirdin. Bırak, biz kendi içimizde kavga edelim, ama sen mimarlık mesleğini rencide etmemiş olacaktın Türkiye’de.

Tekrar projelerinize dönersek, çok ilginç peyzaj düzenlemeleri görüyoruz. Sanıyorum bir peyzaj mimarıyla birlikte çalışıyorsunuz. O süreç nasıl geliyor, hangi aşamalarda beraber çalışmak mümkün olabilir?

Ata Turak eğer mimar olsaydı ciddi bir rakip olurdu. Ne mutlu ki orman mühendisidir! Ama Allah vergisi bir yeteneği var. Onunla galiba iki üç tane ağırlıklı çalışmamız oldu. Ana fikir proje müellifine aittir, ama inanılmaz katkılarla gelir. Benim orada onu frenlemek gibi bir fonksiyonum oluyor. Ne de olsa mimarlık eğitimi görmediği için, benim o sadeliğimi bozmasından hep korkmuşumdur. Çünkü o bir seferde çok şey göstermek istiyor. Ben de bir seferde az şey göstermekten yanayım. Çok sevdiğim, çok yetenekli bulduğum, bir projenin sonuçlandırılmasında inanılmaz katkı sağladığım düşündüğüm bir insandır. Keşke herkes bunu böyle açıklıkla ifade etse. Kim neyi hak ettiyse onu söylemek lazım.

Bir de şu var: İki kişi birbirinden habersiz aynı tenkidi yaparsa dikkate almak gerekir. Hiç haberi olmadan iki kişi “Mutlu Bey, şurada bir dengesizlik var,” diyorsa, onu hemen dikkate alacaksınız. Kimlik kavgası haline getirmeye gerek yok; herkesin söylediğinin projeye katkı kattığına kesinlikle inanıyorum. Ama kompozitörlük kişiye aittir.

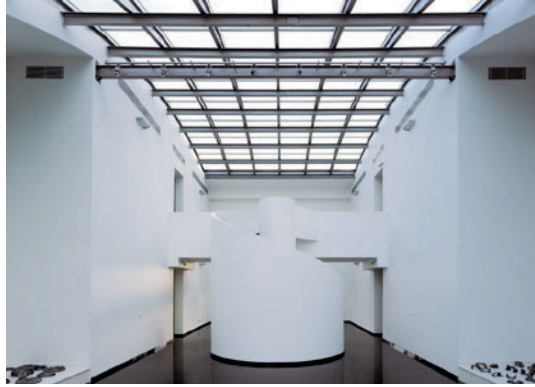
İstanbul’da son dönemde furya halinde bir konut üretimi söz konusu. Bunlar hakkında ne düşünüyorsunuz, yapılan örnekler hakkındaki fikirleriniz nedir? Bunu şunun için soruyorum: Sizin konumunuz, ürettiğiniz yapılar –son yaptığınız konutlar da dahil olmak üzere– o genel içinde sınırlıyor, farklılaşıyor.

3000-5000 konutluk yerleşimler tasarlamak kolay iş değildir. Benim ömrümü götürür, mesleğimi götürür. Zaten kolay olmadığı için de bana göre mimari dejenere olmaya başladı. Şekilsel çekiçilik varmış hissi verip insanlara sınıf atladıkları yanlışlamasını veren bir ortam yaratılıyor. Ayrıca,

bu süreçte o tür yapı imparatorlukları çıkmıştır, onlar mutlak hâkim. Sizin mimarlığınız belki ilk başta var, ama onlar büyük riske girmişler. Çok basit bir hesapla örneğin 3000 konutun bir kapısını eksik yapsanız 3000 çarpı bir kapı fiyatı ne kadar çıkıyor?! Dolayısıyla apayrı bir çalışma sistemi hâkim. Çok kontrollü olması gerekiyor.

O yapımcıların kendi arasındaki şekilsel reklam yarışmasından da sıkılıyorum ben. Şöyle bir endişem de oluyor: Tamam, bina var, arsa var, yapı da bitecek, ama o demin dediğimiz “doğru bina”nın yüzde kaç oranında sağlandığı ve süreç içerisinde oturanlara sorun yaratmayacak bir üretim yapıp yapılmadığı hakkında biraz şüphem var.

Rant da çok önemli. Parsel mimarıyız biz. O mevzi imar planları, mimari estetik ve veriyle de yapılmıyor. Bana sorarsanız tamamen ranta bağlı olarak yapılıyor: 3 emsal mi, 2 emsal mi? Kaç metrekaare daha fazla inşaat çıkacak? Burada bir tür yapı bütünlüğüne veya yerleşim tarzına çok hâkim olarak proje yaptığımız inancında değilim.



Trakya Demir Döküm A.Ş. Yönetim Binası, 1200 m², Lüleburgaz, 2004.



Bu “parsel mimarı” dediğiniz noktayı biraz açalım mı? Çünkü bugün mimarın sırtında pek çok sorumluluk var, pek çoğunu konuştuk, ama bir taraftan da çok sınırlayıcı ve kısıtlayıcı imar şartları bulunuyor. Bunlar aslında mimarın özgürlüğünü, üretkenliğini de engelliyor. Tabii ki etik olarak bir yere kadar doğrudur. Ancak kimi yerlerde o kadar belirleyici hale geliyor ki bir noktadan sonra, adeta tasarımınızı size çiziyor. Bu ciddi bir sorun herhalde?

Ciddi bir sorun. Yurtdışında yeni bir fikri gidip tartışabilirsiniz. Bizde hemen bu işte bu adamın ne avantajı var diye düşünülüyor. Türkiye’de titr, insan birikiminin önünde gidiyor, siz titrinizin önünde gitmiyorsunuz. Görgü, bilgi, kültür,

dünyayı algılamak, olaylara bakış açısı, toplumun reaksiyonları... O kadar uçsuz bucaksız bir şey gerektiriyor ki, bir tek ben bilirim demekle olmuyor. Zor olduğunu söylemek lazım. Ama parsel mimarı olmak mimarlar için kolaydır, bunu itiraf edelim. Çünkü tarifler var ve siz onun içinde üretiyorsunuz. Haydi bakalım bomboş bir yerde, çölde bir şey yapın! Yön yok, bir şey yok. Tamam, fiziksel veriler var, güneş, kum vs. Ama nereden başlayacağını şaşırırsın. Ama örneğin şehir içi parsel belli, 8 metreye 20 metre. Artık bunun şeması çıkmış.

Bir de parsel demişken şunu söylemek istiyorum: Ön cephe arka cephe diye bir şey var Türkiye’de! Bir binanın ön cephesi arka cephesi olur mu? Bizim ön cephelere bakın, mermer kaplıdır. Ama en güzel iç bahçelere evlerin en kötü cepheleri bakar.

Özellikle Nişantaşı bölgesinde bu alanlar birer vaha aslında, çok güzel değerlendirilebilir değil mi?

Belediye her adada bir daireyi satın alacak, oradan bir iç avluya giriş sağlayacak, bütün buraları cennet olur. O zaman herkes ne der biliyor mu-



Eston Beyazıt Katlı Vilları,
15.000 m²,
Çiftelhavuzlar, 2000.
(Adnan Kazmaoğlu ile.)



Mutlu Çilingiroğlu:

“Either Seem as You are or be as You Seem”

Mutlu Çilingiroğlu is an architect who endeavors to break the ordinary implementations in Turkey especially through his residential buildings. In search of a creative intersection of the environment and the tradition, his designs reflect that the structure is betrayed honestly, the material takes its place plainly in the architecture and suggest a wholly serene life. Besides his residential buildings Çilingiroğlu is also known by his designs of shopping center, school, office and mosque. The interview includes a large scope of issues from his designs to the place of architecture in the current society.

sunuz: “Allah kahretsin biz sokağa niye salon yaptık?!” Bizim yaptığımız, görünenle aldatmadır. Nasıl bir terbiye anlayışıdır anlamıyorum. Ama yavaş yavaş olacak; birdenbire siyahtan beyaza düzelmeyecek tabii. O bir görgüdür. Zenginliğin, yaşadığımız ortamın da kalitesinden geçtiğini, yalnız cebimizdeki paradan geçmediğini öğreneceğiz.

Yine bir röportajınızda okudum, ilginç geldi bana: “Yarışma projelerinde birinci seçmek doğru değil, bence ilk 10’u seçelim,” demişsiniz. Bunu biraz açabilir misiniz?

Sıralama nazik bir şey değil. Yapımcıya, “Biz on tane belli seviyede eser seçtik, mukavele bedeli sabit olmak şartıyla, biz sana şunu tavsiye ediyoruz,” denilebilir. Bu onore etmektir. Sıralamak kadar çirkin bir şey düşünemiyorum. “İyi mimarlar”ın bulunduğu bir ülke olalım biz; bir tane mimar zaten dünyada olamaz.

Meslektaşlar arasında iyi olmak yeterli olmalı, ama “o ondan daha iyi” demek tehlikeli, hoş olmayan şeylerdir. Onu zaman içinde kalıcılıkla tavin edersiniz. Bir sürü faktör var; iyi proje, uyumlu iş götürme vs. Üstelik harcanan korkunç bir emek var ve o emek sıralamasında bir kişiye bağlı bir başarı... Oysaki “Şu grup iyi grup, bunlarla ne iş yaparsan yap,” denilebilir. O zaman insanlar taklitten uzak, iyi şeyler yapmaya, ilk 10’un içine girmek ve masada eşit itibar sahibi olmak için bir çaba içine girmeye başlar. Zaten siz o masada yemek yemeğe başladıkça bakacaksınız, çatalın nasıl tutulduğunu, usulleri öğreneceksiniz, yemek lezzetini anlayacaksınız.

Yarışmalar genç mimarların mimarlık piyasasında tanınabilmelerinin en önemli olanaklarından biri. O yüzden sıralama yerine böyle bir yönemi daha doğru buluyorum.

Ayrıca birinci seçtiğiniz zaman “doğrusu budur” diye gösteriyorsunuz. Oysa mimarlıkta bu doğrudur, bu yanlıştır demek mümkün değildir ya da çok zordur herhalde?

Tabii, jüri üyelerinin tarzına da bağlıdır. Oysa benim söylediğim yöntem, ana kriterlerde doğruyu yakalamış bir sürü özgün düşünceye imkân verir, saygınlık kazandırır. Ayrıca işleri de yayar. Yoksa örneğin bazı dönemler birincilikler hep aynıdır. Evet, onlar iyiler ve zaten ilk 10’un içine girecekler. “Bunlar düzgün, seviyeli, altyapısı olan mimarlar” diye sıralamak jürinin işini kolaylaştırır, mimarların arasındaki yarış üretim ortamına dönüştür, “sen-ben” değil, “biz” olur.

Teşekkür ediyorum.

Biz de teşekkür ederiz.

Dosya: İstanbul ve Ulaşım

İstanbul'da Ulaşım, Ama Nereye?

Bu sayımızın dosya konusunu İstanbul'da son günlerde hız kazanan ulaşım projelerine ve bunların kent üzerindeki etkilerini incelemeye ayırdık. Dosyamız için kentteki ulaşım planlarının genel bir değerlendirmesini Gül Köksal yapıyor. Yıldız Uysal, özellikle karayolcu politikaları eleştirdiği yazısında, bu politikaların sonucu ortaya çıkan ulaşım kararlarının arazi kullanımına ve kent makroformuna etkilerini değerlendiriyor. Semih Tezcan, 7 tepeye 7 tünel, üçüncü Boğaz köprüsü, tüp geçit ve raylı sistem projelerinin yanlışlarını ve sakıncalarını ele alıyor. Mücella Yapıcı "sermaye birikim süreçlerinin mekânla olan ilişkisi"nden yola çıkarak kaleme aldığı makalesinde, sanal gelişme ve ilerleme senaryolarının büyüüne karşı İstanbulluları uyanık olmaya çağırıyor. Mevcut Boğaz köprülerinin kente etkisini bilimsel analizlerle yorumlayan Azime Tezer, olası bir üçüncü Boğaz köprüsünün de benzer etkilerde bulunacağını vurguluyor. Behiç Ak, deniz yoluyla ulaşımın en önemli ögesi olan vapurların neden verilmemesi gerektiğini, detaylı değerlendirmeleriyle bizlere hatırlatıyor. Mete Tapan ise, bütün bu karayolu planlarına karşılık, Kumkapı'da gerçekleştirilen yayalaştırma projesini ve kentsel kazanımları aktarıyor. Dosyamızı inceledikten sonra, kentte yapılan ve yapılması planlanan ulaşım projelerinin amacının ulaşımı iyileştirmekten çok öteye gittiğini göreceksiniz. Bize de şu soruyu sormak düşüyor: "İstanbul'da ulaşım, ama bu proje ve uygulamalarla nereye?"

luk alanlar, Ulus Parkı çevresi.”

Sonuçları bu kadar açıkken, tünel, kavşak, köprü, yol vs. ile neden karayolu ulaşımına ve motorlu taşıt hareketine ağırlık verildiğini sormak sanırım saflık olacak. Üstelik idarecilerin şu açıklamalarını duyduktan sonra: İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Mimar Kadir Topbaş, “Düşünün ki, kentimizde ulaşımın yüzde 89’u karayolu taşımacılığı, yüzde 7’si raylı sistem ve yüzde 4’ü deniz ulaşımı ile gerçekleşiyor. 47 km.lik mevcut raylı sisteme, 56 km.lik metroyu kattığımız zaman toplu taşımada çok önemli bir noktaya geleceğimize inanıyorum,” diyor. Kentin üç tarafı denizlerle çevrili olduğu halde ulaşımın yüzde 89’unun karayolları ve motorlu araçlarla yapılması ve bunun normal bir şeymiş gibi ifade edilmesi gerçekten dikkate değer. Başbakan Tayyip Erdoğan ise, “Trafik sorununun sadece insanları toplu taşıma araçlarına yönelterek çözülemeyeceğini, insanlara ‘araba almayın’ demenin çözüm olmadığını, buna karşılık yeni yolların açılması gerektiğini,” belirtiyor. Yani kentte günlük 600 yeni aracın trafiğe çıkmasını, günlük ortalama 3 km.lik yol ihtiyacı olarak yorumlamak/anlamak isteme durumu ile karşı karşıyayız. Karayolu taşımacılığının yukarıda bir kısmını saydığım çevresel ve kentsel zararlarına rağmen, yeni kavşak ve yollarla oranını artırma politikasına karşılık, yapabildiğimiz, görünen o ki, sadece eleştirmek. Güç ve yetki sahibi olan kişi/kurumların bakış açısı, beklentileri, niyetleri bizden çok farklı.

Hatta bazen amaç söylemde aynı olmakla birlikte, icraatlar bambaşka yönde, üstelik geri dönüşü olmayan sonuçlarla...

Oysa “dev yatırımlara” gerek olmadan, basit müdahaleler ve iyileştirmelerle ulaşım sorununa çözümler getirmek mümkün. Bu tür çözüm önerilerini ulaşım konusunda uzmanlar sıklıkla ifade ediyorlar. Toplu taşıma araçlarına ağırlık vermek, toplu taşıma güzergâhlarını rahatlatarak bu tür taşımaya öncelik tanımak, trafiğin yoğun olduğu zamanlar için özel çözümler üretmek, kara, deniz ve demiryolu ulaşımını entegre ve ekonomik hale getirmek bunlardan sadece bazıları. Uzmanların görüşü, ulaştırma talebi ve arazi kullanımı arasındaki ilişkinin iyi değerlendirilmesi, taşıtların hareketliliği yerine insanların hareketliliğinin artırılması, daha az yakıt tüketen araçlar ve yeni itici güçlerle ilgili pazarların teşvik edilmesi ve ulaşımında standartları yükselterek daha az kirleten taşıtların tercih edilmesi gerektiği yönünde. İTÜ İnşaat Fakültesi Ulaştırma Anabilim Dalı Öğretim Üyesi Prof. Dr. Haluk Gerçek’in bu konudaki yorumu ise oldukça önemli: “Kenti, insanların yaşadığı bir mekân olmaktan çok, içinden motorlu araçların daha rahat geçebileceği bir yollar ve yapılar bütünü olarak gören bu anlayışın sonucunda, İstanbul’da eskiden ‘meydan’ olan önemli kent mekânları, örneğin Aksaray ve Eminönü, bugün birer kavşak niteliği kazanmış; kentin doğal ve tarihî dokusunu biçen hız yolları yapılmıştır.” Gerçek’e göre, “Kentler in-



Üsküdar Meydanı yol çalışması sırasında açığa çıkan arkeolojik alan.

Fotoğraf: Gülnur Sözmen (Mimarlar Odası arşivi)



İstanbul ulaşım ağı.
(Kaynak: *Architectural Guide of Istanbul, Volume 1 Historic Peninsula*, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, 2006.)

sanlar içindir. Kentsel yaşamda ana hedef insanların hareket özgürlüğünü sağlamak ve kentsel etkinliklere erişmelerini kolaylaştırmaktır. Kentlerde ulaştırma çözümleri taşıtların değil, insanların hareketliliğini esas almalıdır. Otomobil ve kent birbirlerine uymayan mekân profillerine sahiptir. Kent-otomobil sarmalını çözümlenmiş yolu, artan otomobil sayısı karşısında daha fazla yol, daha fazla otopark, daha çok katlı kavşak ve daha hızlı kent geçişleri yaparak 'kentleri otomobillere uydurmaya çalışmak' değil, sürdürülebilir ve yaşanabilir bir kent için, 'otomobili kente uydurmak'tır. Bunun için çok önemli bir koşul, başta raylı sistem ve deniz ulaşımı olmak üzere toplu taşıma kullanımını artırılırken, otomobile ayrılmış kent mekânlarının da planlı biçimde azaltılmasıdır.

Özellikle, İstanbul için çok büyük bir toplu taşıma olanağı sunan deniz ulaşımının payı, yeni hatlar, küçük kapasiteli, yanaşma ve manevra süreleri daha kısa gemilerle artırılabilir. Deniz ulaşımı hatlarının kara toplu taşıma türleri ile yer, zaman ve ücret entegrasyonu sağlanabilir.

Otobüs ve minibüs hatlarının yeniden düzenlenmesi, sabah ve akşam doruk saatlerde ana taşıma koridorlarında otobüs şeridi uygulamalarına geçilmesi kısa dönemde gerçekleştirilebilir önlemlerdir. Ayrıca otomobil kullanımı kısıtlanarak yayaalara ayrılan kent alanları geliştirilebilir. Kısacası, ulaştırma sorunlarına bakış ve çözüm arama konularında bir paradigma değişikliğine ihtiyaç vardır."

Görünen o ki, uzmanların ürettikleri projelere, araştırmalara, söylemlere rağmen, ulaşım çözüm olarak sunulan projeler, yakın bir zamanda sorunları artık geri dönüşü olmaz bir noktaya çekerek kilitleyecek. Her tarafı oto yolları ile çevrili, yaya dolaşımının çok sınırlı kaldığı, doğal, tarihî ve mimari çevrenin tahrip olduğu, yeşil dokunun da azalması ile hava kirliliğinin arttığı, vapurların seyrekleştiği, deniz ulaşımın zayıflatıldığı ve trafikte geçirilen zamanların akıl almaz boyutlara ulaştığı bir kentte yaş-la-nı-yor olacağız. Tabii biz bunlara sessizce seyirci kalmaya devam edersek...

Gül Köksal, Dr. Mimar

New Transportation Problem of Istanbul: "116 Solutions"

The article aims at betraying the possible future results of the projects prepared to solve the transportation problems of Istanbul. It is definitely known that the projects depending especially on highways and motorized vehicles damage the historical heritage and architectural texture of city. For example the destructive impacts of the first and second Bosphorus bridges, crossroads and highways are so clear. Thus the public transportation systems, seaways and sea transport systems and long-term programs are emphasized in the article.

Kaynakça:

- Gerçek, H. (2003) "İstanbul Ulaştırma Ana Planı ve Mevcut Uygulamalar", İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şube Bülteni, sayı: 65.
- Anonim (2006) "İstanbul'a 40 yeni kavşak ve yol", *İstanbul Bülteni*, Şubat 2006, s. 5-11.
- www.arnavutkoysemtgrisirimi.net

İstanbul ve Ulaşım

Yıldız Uysal

Son yıllarda İstanbul, karayolu ulaşım sistemi kapsamında yoğun bir çakışmaya sahne oluyor. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin trafiği rahatlatmak sloganıyla devreye soktuğu projelerin çoğu yol ve kavşak inşaatı. Bu çalışmalar sürerken, arka arkaya yeni projeler de gündeme gelmekte gecikmiyor. Yıllardır tüp geçit ve üçüncü köprü arasında gidip gelen yöneticiler tam da tüp geçitte karar kıldılar derken, Marmaray'ın yanı sıra, üçüncü köprü de yeniden gündemimize oturdu. Üçüncü köprü'nün güzergâhı tam olarak açıklanmazken, gündemde olan alternatiflerin tamamı kentin kuzeyinde yer alıyor. Bu arada, raylı tüp geçişin ardından, lastik tekerlekli motorlu araçları iki kıta arasında denizin altından geçirecek bir karayolu tüp geçiş projesi de yolda. Ulaştırma Bakanlığı'nca projenin fizibilitesinin hazırlanmakta olduğu ve alternatif güzergâhlar arasında Harem-Kumkapı hattının öne çıktığı medyada yaygın biçimde yer alan haberler arasında.

2005'in gündemindeki bu önemli gelişmelerin ardından, 2006'nın başlarında da, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş "7 Tepeye 7 Tünel" sloganı ile müjdeyi (!) verdi. Bu kez gündeme getirilen proje İstanbul'un tepelerinin altını oyarak yapılacak, toplam uzunluğu 68 km. olan, 2,5 milyar dolarlık 32 karayolu tüneli idi. Bu arada dikkati çeken bir nokta da, bu karayolu tünelleri için 2,5 milyar dolar ayıran İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yıllardır beklenen raylı sistem çalışmaları için gereken 508 milyon dolar için iç ve dış kredi aramasıdır. Bu durum, kaynakların öncelikle ve ısrarla karayolu ulaşım sistemlerine ayrılmaya devam edildiğini bir kez daha göstermektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve merkezî yönetim, ulaşım uzmanlarının tüm eleştirilerine ve bu projelerin uygulanması halinde İstanbul trafiğinin daha da içinden çıkılmaz hale geleceğine ilişkin uyarılarına karşın, sadece karayoluna dayalı çözüm önerilerini tek tek gündeme getiriyor ve hayata geçiriyor. Oysa aynı İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin İTÜ'ye hazırlattığı ve kabul ederek uygulamaya soktuğu 1997 ta-

rihli İstanbul Ulaştırma Ana Planı'nda toplu taşımaya ağırlık veren politikalar önerilmekte olup bugün gündemde olan üçüncü köprü ve çevre yollarının, karayolu tüp geçişinin, karayolu köprü ve kavşaklarının, karayolu tünellerinin hiçbiri bu planda yer almamaktadır. Bu projeler İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin hazırladığı 1/50.000 ölçekli 1995 tarihli İstanbul Nazım Planı'nda da yer almıyordu. Peki, o halde İstanbul'un geleceğine silinmez damgalar vuracak bu projeler hangi planlama kararlarına, hangi etütlere, hangi çalışmalara dayanarak verilmiştir? Elimizdeki tüm planlama verileri karayolu ulaşım sistemini daha da güçlendirmeye yönelik bu yatırım kararlarını reddederken, bu projelere kimler, nasıl karar vermiştir? İstanbul'un planlaması ile görevli olan İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi'nde görevli ulaşım plancılarının bile, gündemdeki karayolcu projelerden haberlerinin olmadığını ifade ettikleri göz önüne alındığında, bu soruların cevapları daha da anlam kazanmaktadır.

Bu projelerden üçüncü köprü ve motorlu araçlar için tüp geçiş projeleri merkezî yönetime ait; Ankara ısrarla İstanbul'dan elini çekmemekte direniyor. Yeni karayolu bağlantıları, kavşaklar, karayolu tünelleri projeleri ise yerel yönetimin; ama arada eşsiz bir uyum olduğu da açık. Ankara, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin projelerini, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ise Ankara'nın projelerini sonuna dek savunuyor. İstanbul'un mimar belediye başkanı Kadir Topbaş, mevcut köprülerin yetersiz olduğunu belirterek, "Gelecekte üçüncü, belki dördüncü ve beşinci köprüler de gerekecek," derken, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin karayolu tünelleri projesine karşı çıkanlara cevap verme işini de Başbakan üstleniyor: "Bu işin alıkıran başkeseni siz misiniz? Bu belediye bu işi bilmiyor da her şeyi siz mi biliyorsunuz? Sizden başka mimar mühendis yok mu?"¹

Karayolcu Politikalar Çözumsuzlük Getiriyor

1950'li yıllardan bu yana karayolcu politikaya teslim olan bu ülkede, ulaşım denince hep in-

sanların değil, lastik tekerlekli araçların bir yerden bir yere ulaşması anlaşıldı; ulaşım projeleri de bu bakış açısıyla hazırlandı. Deniz ulaşımı ve demiryolları unutuldu, yok sayıldı. Gittikçe artan motorlu araç trafiğini rahatlatmak için kentin içinde ve çevresinde yapılabilecek her yere otoyollar, çok şeritli yollar, köprüler, köprülü kavşaklar, altgeçitler, otoparklar vb. yapıldı. Ancak bu yatırımların getirdiği çözümlerin kısa ömürlü olduğu çok geçmeden anlaşıldı. Otomobillere yeni yollar açmak ulaşım sorununu çözümüyor; tam tersine, yeni ulaşım talepleri ortaya çıkararak, araç sayısının artmasına ve trafiğin daha da sıkışmasına yol açan bir kısır döngü yaratıyordu.

Ulaşım plancıları yeni yollar açmanın trafik sorununa çare olmadığını, ulaşım sorununu çözümlenmiş özel otomobil ağırlıklı karayolcu politikanın terk edilmesi ile mümkün olabileceğini net biçimde ortaya koymaktadırlar:

“Kentler insanlar içindir. Kentsel yaşamda ana hedef insanların hareket özgürlüğünü sağlamak ve kentsel etkinliklere erişmelerini kolaylaştırmaktır. Kentlerde ulaştırma çözümleri taşıtların değil insanların hareketliliğini esas almaktadır. Günümüze kadar izlenen yanlış ve toplumsal maliyeti çok yüksek olan kentsel ulaştırma politikaları sonucunda şu konu artık açıkça anlaşılmalıdır. Otomobil ve kent birbirine uymayan mekân profillerine sahiptir. Kent-otomobil sarmalını çözümlenmiş yolu, artan otomobil sayısı karşısında daha fazla yol, daha fazla otopark, daha çok katlı kavşak ve daha hızlı kent geçişleri yaparak ‘kentleri otomobillere uydurmaya çalışmak’ değil, sürdürülebilir ve yaşanabilir bir kent için ‘otomobili kente uydurmak’tır. Bunun için çok önemli bir koşul, başta raylı sistem ve deniz ulaşımı olmak üzere toplu taşıma kullanımını artırılırken, otomobile ayrılmış kent mekânlarının da planlı biçimde azaltılmasıdır.”²

19. yüzyılın sonlarında icat edilen otomobilin seri üretilmeye başlanmasıyla kullanımının yaygınlaşması 20. yüzyılın başlarına denk gelmiştir. Kent planlamanın, kent ölçeğinden kent üstü ölçeğe sıçratılması da 20. yüzyılın başlarında otomobilin yaygınlaşması ile gerçekleşmiş; otomobilin yaygınlaşması metropoliten alanların oluşumuna ve dolayısıyla da metropoliten ölçekte planlamanın ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ulaşım plancılığı da, bu gelişme paralelinde, otomotiv sanayinin yan ürünlerinden biri olarak, bu sanayinin en erken geliştiği ABD’de ortaya çıkmış ve geliştirilmiştir. Geniş kapsamlı ulaşım planlaması çalışmaları 1930’larda başla-

mıştır. Ancak, 1970’lere gelindiğinde, kent içi ulaşımın karayolcu ulaşım politikasına ve özellikle de özel otomobile dayandırılmasının çözümsüzlüğü iyice ortaya çıkmış; Avrupa ülkeleri toplu taşımacılığa, özellikle de raylı sistemlere yönelmiştir.

Bugün artık “otomobil ve kent” birbirini reddeden iki gerçeklik olarak algılanmakta ve değerlendirilmektedir. Strasbourg’da yapılan, Avrupa Konseyi, Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Konferansı’nın 18 Mart 1992 günlü oturumunda kabul edilen Avrupa Kentsel Şartı’nda bu gerçeklik şu satırlarla ifade edilmektedir: “Madde 4/1: ‘Kente karşı otomobil’ (...) Durum artık buna çok yakındır. Otomobil kentleri öldürmektedir. Öyle ki 2000’li yıllar, artık ikisi bir arada olamayacağından, otomobil ya da kentten birini seçmemizi zorunlu kılacaktır.”

Türkiye bu sözleşmeyi imzaladı. Bu imza atıldıktan sonra dahi, İstanbul’a özel otomobile yönelik karayolcu politikanın damgasının vurulmaya çalışılması ne anlama gelmektedir? Sözleşmenin imzalanması, yukarıdaki satırların aynen kabulü anlamına geldiğine göre, karayolcu politikada ısrar etmek, tercihin, kente karşın otomobilden yana konduğunun ilanından başka bir şey olabilir mi?

Ulaşım ve Arazi Kullanım İlişkileri

Karayolcu ulaşım politikasının sakıncası, ulaşım sorununu çözümsüz kılmasıyla sınırlı değildir. Karayolcu politika kentlerin makroformlarını belirlemede de başat rol oynamaktadır.

Ulaşım ve ulaşım ilişkileri, her dönemde, kent formu ve dokusunun temel belirleyicilerinden olmuştur. 19. yüzyılda demiryolları altyapısı kentlerde önemli yapısal değişiklikler yaratmış; 20. yüzyılın şehirlerini ise otomobil şekillendirmiştir.

Arazi kullanımı ile ulaşım arasında karşılıklı bir etkileşim vardır. Bir kentin ulaşım sisteminin, arazi kullanım kararlarını ve kent gelişmesini etkilememesi olanaksız olduğu gibi; arazi kullanım kararlarının da ulaşım sistemini etkilemesi kaçınılmazdır.

Ulaşım projeleri, hizmet ettiği bölgede arazi kullanımının değişmesine yol açar, yeni arazi kullanım biçimleri ortaya çıkarabilir. Arazi kullanım kararları ise, taşınım gereksinmesi yaratarak ulaşım ağını etkiler, mevcut ulaşım sistemini yetersiz hale getirebilir, yeni ulaşım talepleri ortaya çıkarabilir. Kentin planlanan arazi kullanım kararlarının gerçekleşmesi ve ulaşım sorunlarının azaltılması, arazi kullanımı ve ulaştırma ara-

sındaki ilişkilerin iyi kurulduğu bir planlama ve uygulama ile mümkündür.

Arazi kullanım kararları ile ulaşım kararları, planlamanın bütünlüğü içinde birlikte ele alınacak kararlardır. Bu bütünlük içinde ele alınmadığı takdirde, ulaşım ile ilgili kararların kentin öngörülen arazi kullanım kararlarını alt üst ederek istenmeyen gelişmelere neden olduğu ya da ulaşım durumu göz önüne alınmadan getirilen kentsel kullanımların yeni ve ciddi ulaşım problemlerine yol açtığı görülmektedir.

Boğaz Köprülerinin İstanbul'un Mekânsal Gelişimi Üzerindeki Etkileri

Tarih boyunca, İstanbul metropoliten alanının makroformunda ulaşım ilişkilerinin belirleyici bir rolü olmuştur. İstanbul'un doğal yapısı ve deniz ulaşımı, Marmara Denizi'ne paralel doğrusal bir gelişime yol açmıştır. Demiryolu ulaşımı da bu doğrusal gelişmeyi teşvik etmiştir. Ancak, 1950'lerden itibaren ulaşımında karayolunun ağırlık kazanması bu gelişmenin yönünü ve doğrultusunu kendine bağlayarak değiştirecek, bu konudaki asıl radikal değişiklik Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının yapımı ile ortaya çıkacaktır.

İstanbul planlamasında temel alınması gereken en önemli iki ilke şunlardır: Birincisi; İstanbul'un bütün yaşam kaynakları kuzeydedir. Kuzeydeki bu yaşam kaynaklarının (içme suyu havzalarının, ormanların, tarım alanlarının) ve Boğaziçi'nin korunması için İstanbul kuzeye doğru büyümemelidir. İstanbul'un büyümesi, Marmara Denizi'ne paralel olarak, doğu-batı istikametinde, lineer biçimde olmalıdır. İkincisi; Boğaz geçişlerini en aza indirecek bir arazi kullanımının yaratılması gereğidir. Bunun için, kentin Asya ve Avrupa yakalarının nüfus ve istihdam dengelerinin sağlanması, Anadolu yakasından Avrupa yakasına geçişlerin, özellikle iş geçişlerinin en aza indirilmesi, bunun için de Asya yakasının Avrupa yakasına bağımlılığının ortadan kaldırılması gerekmektedir. Bu iki ilke, İstanbul planlamasının ana ilkeleri olarak uzun yıllardır tartışmasız biçimde kabul görmüş ilkelere. İstanbul Nazım Plan Bürosu'nun ürettiği 1980 tarihli 1/50.000 ölçekli nazım planda da, güney yönünde, Marmara Denizi kıyıları boyunca doğrusal bir gelişme öngörülmekte, İstanbul'un kuzey yönünde yer alan Boğaziçi'ni, orman alanlarını ve su havzalarını koruma yaklaşımı dikkat çekmektedir.

Ancak, şunu özellikle vurgulamakta yarar var: Planlar, doğru kararları içeriyor olsalar bile, yatırım kararları ve ana ulaşım kararları planın

temel hedefi olan kent makroformunu desteklemiyorsa, o planın hiçbir zaman kentin biçimlenmesinde payı olamıyor. İstanbul'u da, plan ilke ve kararlarına ters düşen karayolu ağırlıklı ulaşım kararları biçimlendirmiştir.

İnşa edilmiş olan köprü ve çevre yolları kent makroformunu değiştirmiş, kentin denetimsiz biçimde kuzeye doğru yönelmesine yol açmış; böylelikle, İstanbul'un planlamasında ve gelişmesinde temel ilke olarak kabul edilen "Marmara Denizi'ne paralel olarak, doğu-batı yönünde lineer büyüme" kabulünü geçersiz hale getirmiştir. Birinci köprü ve çevre yolları kentin büyümesini kuzeye çekmiş; kent merkezleri, batıda Mecidiyeköy'den Maslak'a uzanan hatta, doğuda, Bağlarbaşı-Altunizade hattına doğru büyümüş; korunması gereken Boğaziçi'ni yoğun yapılaşma ile tahrip etmiştir. İkinci köprü ve Ömerli, Elmalı, Büyükçekmece içme suyu havzalarını boydan boya kat eden, hatta Büyükçekmece Gölü ve Elmalı Barajı'nın üzerinde geçen çevre yolu TEM ise, kuzeydeki yaşam kaynaklarını İstanbul'un yeni gelişme alanları haline getirerek, 1980'li yılların ikinci yarısından itibaren içme suyu havzalarında ciddi bir yapılaşma ve nüfus patlaması yaşanmasına neden olmuştur. Sonuçta, bugün varılan noktada, İstanbul'un içme suyu havzaları; otoyol, sanayi ve yoğun yapılaşmanın yarattığı akıl almaz bir kirlilikle yüz yüze kalmıştır.

Kentin doğu yakasındaki Elmalı ve Ömerli, kirlenme açısından en riskli havzalardır. 1980-2000 yılları arasında İstanbul içme suyu havzaları içindeki belde belediyelerinin nüfus hareketleri incelendiğinde de, Ömerli ve Elmalı havzalarının ilk üç sırada yer aldığı görülmektedir. 1. Ömerli havzasındaki Sultanbeyli (% 7127,5), 2. Ömerli havzasındaki Yenidoğan (% 5681,5), 3. Elmalı havzasındaki Çekmeköy (% 1835,1). İstanbul'un 1980-2000 yılları arasındaki büyümesi ise, % 111,3'tür.

Ömerli içme suyu havzasında 3-5 sene içinde tümüyle bir "şantiye kent" görünümüyle ortaya çıkan Sultanbeyli, "kaçak yapılaşma"nın boyutlarının, kaçak yerleşme birimleri ve kaçak mahallelerden "kaçak kentler"e varışının ilk örneği olarak ortaya çıkmıştır. Bu boyutu ile Sultanbeyli olgusu, kaçak yapılaşma sürecinde bir köşe başı, bir dönüm noktası olmuştur. 1985 yılında Kartal ilçesinin Samandıra bucağına bağlı 3741 nüfuslu bir köy olan Sultanbeyli, 1980'lerin ikinci yarısında, ikinci köprü'nün çevre yolu olan TEM otoyolunun hizmete girmesiyle, birden kimlik ve kişilik değiştirerek müthiş bir nüfus patlamasına; işin ilginç yanı,

bu nüfus patlamasından da kat kat yüksek bir yapılaşma patlamasına sahne olmuş, 1990 yılı nüfusu 82.298'e ulaşmıştır. 1985-90 yılları arasındaki nüfus büyümesi % 2100 olarak gerçekleşen Sultanbeyli (aynı tarihler arasında, İstanbul bütünündeki nüfus büyümesi ise % 23'tür), ikinci köprü ve çevre yolları kararlarını alan merkezî yönetim tarafından ödüllendirilerek (!), 1989 yılında belediye, 1991 yılında ise ilçe yapılmıştır.

Boğaz köprüleri sadece kentin gelişimini kuzeye kaydırmakla kalmadı, iki yaka arasındaki nüfus dağılımını da etkiledi. Boğaz geçiş taleplerini kısıktarak, doğu-batı yakası arasındaki nüfus ve istihdam dengesizliğini daha da artırdı ve İstanbul'un ikinci planlama ve gelişim ilkesini de geçersiz hale getirdi. Böylelikle, planlama kabulleri kentin gelişiminde iki yaka arasındaki nüfus ve istihdam oranlarının birbirine yakın olmasını sağlayacak önlemler alınmasını öngörürken, Boğaz köprüleri sayesinde bunun tam tersi gerçekleşmiş oldu. 1973'te İstanbul'da nüfusunun % 25'i Anadolu yakasında yaşarken, bugün bu oran % 35'e çıkmış; buna karşılık Avrupa yakasının istihdam ağırlığı devam etmiş; bunun yarattığı yeni ulaşım talepleriyle, İstanbul trafiğinin % 3'ünü oluşturan Boğaz geçişleri bugün % 11'lere ulaşmıştır.

Sonuç

Görüleceği üzere, İstanbul planla, plan kararlarıyla değil, planların öngördüğü arazi kullanım kararlarıyla taban tabana zıt, bu kararları baştan geçersiz kılan ulaşım kararlarıyla biçimlenmiştir ve biçimlenmeye de devam etmektedir.

Ulaşım ile arazi kullanımının bir bütün olarak değerlendirilemediği durumlarda kent bütünü için ortaya çıkan sakıncalı gelişmeler, sadece ulaşım kararlarının yarattığı sorunlarla sınırlı değildir. Ciddi bir planlamaya ve kentsel bütünlüğe dayanmayan hatalı arazi kullanım kararları ve büyük kentsel yatırımlar da, doğru alınmış ulaşım kararlarını bile etkileyerek yeni ulaşım sorunları ve kentsel gelişim problemleri yaratır. İstanbul'a yapılacak en büyük kötülüklerden biri de, trafik yükünü artıracak yapılaşmalara izin vermektir. Yine İstanbul'dan örnek vermek gerekirse; Levent'te yapılan bir Akmerkez'in, çevresindeki trafiği nasıl felç edebildiği bu kadar açık yaşanmışken, İstanbul'un en yoğun akslarından biri üzerinde, Mecidiyeköy'de, "Avrupa'nın en büyük alışveriş merkezi" sloganıyla iftiharla lanse edilen Cevahirler alışveriş merkezinin yapımına izin verilmesinin; ardından da eski İETT Garajı alanında "Dubai Kuleleri"nin, Karayolları Genel Müdürlüğü arazisinde de yeni gökdelen yapılaşmalarının hazırlıklarına soyunulmasının, bu kentin, salt pazarlanacak bir meta olarak algılandığından başka bir açıklaması yoktur.

Yıldız Uysal, Mimar

Notlar:

1. *Cumhuriyet* gazetesi, 5 Mart 2006.
2. Prof. Dr. Haluk Gerçek, İMO İstanbul Şube Bülteni, Sayı: 65, 2003.

Transportation and Istanbul

Since this country has been surrendered to the policies supporting motorized transportation since 1950s, "transportation" has meant the movement of the motorized vehicles not the transport of people, and transportation projects has always been prepared with this viewpoint. The seaway and railway has been forgotten and ignored. In order to facilitate the increasingly growing motorized transportation all possible areas in and around the city have been filled by highways, bridges, bridged crossroads, underpasses, parking garages etc. Transportation planners state expressly that new highways do not solve the problems; the solutions will start by leaving those policies.

Those policies supporting motorized transportation have a leading role in determining the macroforms of the cities. Incorrect land-use decisions and huge urban investments, which do not depend on a serious planning and urban integrity, create new problems in terms of transportation and urban development even by affecting the correct transportation decisions. Authorizing the structuring that will increase the burden of traffic is one of the greatest harm for Istanbul.

İstanbul Ulaşım Projeleri

Semih Tezcan

İstanbul'un en büyük sorunu başta ulaşım ve sonra deprem, diyen İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Dr. Kadir Topbaş, bu isabetli teşhisine, uzmanları ile birlikte çok iyi niyetlerle tedavi yöntemleri ararken, maalesef çok büyük hayati hata ve çıkmazların içine girmiştir. Bu yazıda 7 tepe 7 tünel, yeni Boğaz köprüsü ve tüp geçit projelerinin yanlışları ve sakıncaları ele alınmıştır.

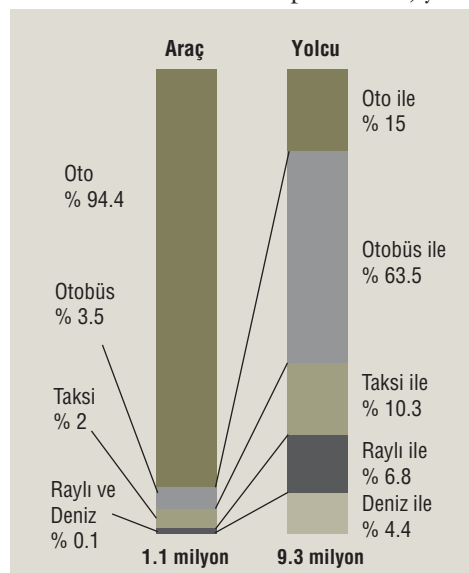
“7 Tepe 7 Tünel” Projesi

Öncelikli olarak “7 Tepe 7 Tünel” projesinin İstanbul ulaşımını rahatlatacağı düşüncesinin yanlış olduğunu belirtmek gerek. Karayolu tüneli inşa etmek, yollarımızı yüzde 94 oranında işgal eden, fakat yolculukların sadece yüzde 15'ine hizmet veren ve “ulaşım canavarı” tabir edilen otomobillere yarayacak, insan ve yolcu yerine yollarımızı yine otomobiller dolduracaktır. Karayolu tüneli inşa etmek İstanbul'un ulaşımına yapılabilecek en büyük ihanettir. Otomobillere yeni yollar açmak, trafik keşmekeşine hiçbir zaman köklü bir çare getirmemiştir. İstanbul'da yılda yüzde 16 gibi baş döndürücü bir artış hızı ile çoğalan otomobil sayısına hiçbir yeni yol yetmez. Unutmamalıdır ki, bir metro treninin bir yönde taşıdığı yolcu otomobillerle taşıyabilmek için, arka arkaya 16'lık diziler halinde, 46 şeritli bir yola ihtiyaç gösteren 736 otomobillik bir filo gerekir. Otomobillerle ulaşım öncelik verirsiniz, ne 46 şeritlik bir karayolu bulabilirsiniz, ne de içinde yaşanılacak bir kent! Şehir ulaşımı bilimi bu hususta, “Yeni yollar açmak, trafik sorununa çare değildir!” diyerek kesin noktayı koymuştur. Bilime karşı geleceğin sonu hüsrandır. Çünkü yeni yollar yeni trafik hacmini, yeni trafik hacmi yeni yolları kamçılacaktır. Bilimsel ve tek çözüm, raylı sistemdir. Karayolu tünellerine harcanacak parayla

metro inşa etmek bu şehre yapılacak en büyük hizmettir. Trafikte gereksiz yere günde 1 saat kaybedilse, işgücü, akaryakıt ve amortisman olarak milli ekonomi 1 yılda 3,5 milyar dolar zarara uğrar. Karayolu tüneli inşa edecekleri çoğu güzergâhın başlangıç ve bitiş noktaları hemen hemen aynı elevasyonlardadır. Dolayısıyla, gerektiği kadar derinden gitmek suretiyle, açılacak her tünelde maksimum eğimi yüzde 2'nin altında tutmak ve dolayısıyla metro işletmek mümkündür. Yeter ki, doğru ve isabetli seçilmiş yeni metro güzergâhları birbirleri ile entegre bir metro ağı oluştursun.

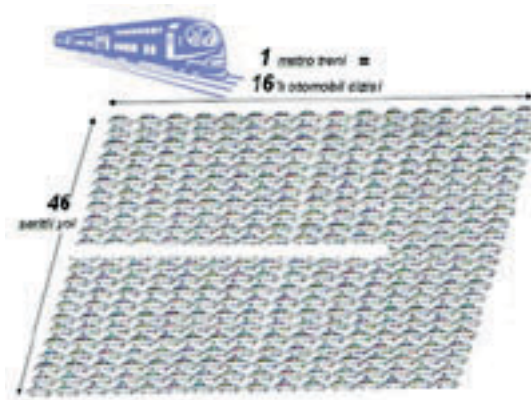
Üçüncü Boğaz Köprüsü

Üçüncü Boğaz köprüsü İstanbul için bir cinayettir. Trafik sorununu çözmez. Yeşil alanların tahribatına neden olur. On tane köprü yapılırsa da yetmez. İki köprüden bir yılda geçen araç sayısı yaklaşık 130 milyondur. Geçiş ihtiyacındaki artış hızını yılda ortalama yüzde 6 kabul edersek, 2020 yılında, Boğaz köprülerindeki geçiş ihtiyacı 320 milyon araç talebine ulaşacaktır. Bu geçiş ihtiyacını sağlamak için üçüncü değil, en az dört yeni karayolu köprüsü daha inşa etmek gerekir. Çünkü iki köprü 2005 yılında zar zor 130 milyon araç taşıyabiliyorsa, 320 milyon araç için en az dört köprü daha gerekir. Hatta, 2030 ve 2040 yılları da düşünülerek, aynı hesaplamalarla, yedinci ve sekizinci köprüleri de, şimdiden planlamamız gerekir. Bu bir kısır döngüdür (fasit daire). Yeni köprü yeni aracı, yeni araç yeni köprüyü çağıracaktır. Köprüler ulaşım için yapılır, ama nasıl ulaşım? Boğaziçi'ne yapılan her köprü toplu taşımacılığa değil, özel taşımacılığa hizmet etmektedir. Boğaz köprülerinde günde ortalama yolculuk sayısı 900 bindir. Her gidişin bir gelişi olduğunu düşünürsek, günde 900 bin yolculuk aslında



İstanbul'da hangi araç ne kadar yolcu taşıyor?

450 bin kişiye tekabül eder. Dolayısıyla Boğaz köprülerini sürekli kullanan insan sayısı (450 bin) İstanbul'un toplam nüfusu içinde en çok yüzde 5'tir. Hiç kimsenin aklına, geride kalan yüzde 95'i düşünmek gelmez mi? Halbuki, üçüncü köprü için sarf edilecek parayı, İstanbul'un raylı sistemine yatırırsak, özel otomobillere yeni sürat yolları yapmak yerine, duraklarda bekleyen perişan yolculara, hem de İstanbullunun yüzde 95'ine hizmet götürmüş oluruz. İstanbul'un ulaşımı ise maalesef toplu taşımacılığı ihmal ettiğimiz için çok çarpık, çok korkunç ve kısır bir döngü içindedir. Toplu taşıma araçları (otobüs ve minibüsler) trafiğin sadece yüzde 8'ini oluşturduğu halde, özel araçlar (otomobiller, taksiler, servis araçları) yollarımızın yüzde 94'ünü işgal etmektedir. İstanbul'da trafik işte bu nedenle tıkalıdır. Üçüncü köprü bu hastalıklı olguyu, yani özel araçların trafikteki yüksek payını körükleyeceği için zararlıdır. Herkesin bir arabaya sahip olma arzusu ve içgüdüsünü otomotiv endüstrisi devamlı pompalamakta ve trafiğe çıkan özel araç sayısı İstanbul'da baş döndürücü bir süratle (ayda 20.000 araba) artmaktadır. Bu tempo ile 2010 yılında, İstanbul'daki özel araç sayısı, dört milyonu bulacak ve İstanbul'un yolları bu trafiği kaldıramayacaktır. Üçüncü köprü, toplu taşıma aleyhine bu kısır ve ters döngüyü daha da körükleyecek, özel taşımacılığı teşvik edecek ve İstanbul şehir içi ulaşımını içine düşüğü çıkmazdan kurtarmaya hiçbir katkı sağlamayacaktır.



Bir metro treninin taşıdığı yolcuğu 46 şeritli yolda 16'lı otomobil dizisi bile taşıyamaz.

Başbakan Sayın Recep Tayyip Erdoğan, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı iken 27.04.1995 tarihli basın toplantısında aynen şunları söylemiştir: "Üçüncü köprü bir cinayettir. Böyle bir teşebbüs İstanbul'un çağdaş kentleşmesi ve şehir içi ulaşım sistemi için ölümcül sonuçlar doğurur." Ancak, hükümetin bir önceki Bayındırlık Bakanı Sayın Zeki Ergezen de, 9 Haziran 2003 günü basına verdiği beyanatta; "Biz Başbakanla hemfikiriz, üçüncü Boğaz köprüsünü en kısa zamanda inşa edeceğiz," di-

ye üstüne basarak beyanat vermiştir. Şimdi de, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Kadir Topbaş 25 Ekim 2005 tarihli *Milliyet* gazetesinde "İstanbul'a dörtten fazla köprü gerekebilir," diyor ve belediye meclisi de, Vaniköy-Arnautköy arasında üçüncü köprü projesini onaylıyor. Yeri ister Vaniköy, ister Beykoz olsun, eğer Başbakan Recep Tayyip Erdoğan üçüncü köprüyü inşa edeceğiz diyor ise, üçüncü köprü bir cinayettir diyen İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı başka bir Recep Tayyip Erdoğan mı idi?

Söğütlüçeşme-Yenikapı arasında inşa edilmekte olan tüp geçit 2010 yılında devreye girdiği zaman, güzergâhı yanlış seçilmiş olduğu için, günde en çok 200 ilâ 300 bin yolcu taşıyacak ve Boğaz köprülerinin yükünü hiçbir şekilde hafifletmeyecektir. Halbuki Söğütlüçeşme-Vaniköy-4. Levent arasına inşa edilecek ikinci bir yeraltı metrosu, günde bir milyonun üzerinde yolcu taşıyarak, hiçbir zaman üçüncü köprüye ihtiyaç göstermeyecektir. Arabası, yolları, benzini, parası bol olan Amerika'nın Los Angeles, San Francisco, Chicago gibi -her şeyin özel araba demek olduğu- büyük metropollerini bile, hatalarını anlayıp raylı sistem inşaatında büyük atılımlar yapmaktadır. Başkalarının hatalarını tekrar edecek kadar lüksümüz yoktur.

Tüp Geçit

Tüp geçitteki hataları zaman ekseninde üç ayrı safhada toplayan görüşlerim, ana başlıklar halinde aşağıda özetlenmektedir. Teknik, idari, güvenlik, finansal ve ekonomik konulardaki bu sorular ilgililerden tatmin edici cevaplar beklenmektedir.

1. Proje ve ihale safhası hataları:

Tüp geçit güzergâhı yanlış seçilmiştir. Çünkü, Sirkeci-Haydarpaşa ekseninde, kıtalararası demiryolu geçişi için seçilmiş ve demiryolu geçişine uygun olan bir güzergâh, İstanbul kenti için metro ulaşımı için hiç uygun değildir. Göztepe-4. Levent arasında kapıdan kapıya yolculuk süresi bir saat olacak ve çoğu yolcu gene Boğaz köprülerini tercih edecektir. Yani, bebek "ölü", daha doğrusu "sakat" doğmuş olacaktır. Kıtalar arası demiryolu geçişi projesinin olurluluğu (fizibilitesi) kesinlikle yoktur. Çünkü şehirler ve ülkeler arası yolculuk hacmi 560 kişi/gün, yük hacmi sadece 2650 ton/gündür. Halbuki Boğaz köprülerinde yapılan yolculuk hacmi 1 milyon yolcu/gün, taşınan yük ise 1,9 milyon ton/gündür. Görülüyor ki, kent içi ulaşım amaçlı yani kuzeyden geçecek delme tünelli bir tüp geçit, bu minnacık (!) kıtalar arası yolcuğu

ve kargoyu taşıyacaktır. Esas olan demiryolu bağlantısı değil, kent içi metro bağlantısıdır. Konuya böyle bakılmış olsa idi, tüm sorunlar ortadan kalkacaktı. Ne var ki, Ulaştırma Bakanlığı yanlış bir kararla olurluğu olmayan demiryolu bağlantısı olgusuna bilmeden birinci önceliği vermiştir. Tüm sorunların kaynaklandığı yer bu yanlış önceliktedir. İstanbul için böyle önemli bir ulaşım altyapısında, yolcuların, güzergâhı yanlış seçilmiş, bu tüp geçidi mi yoksa köprüleri mi tercih edeceklerini saptamak üzere hiçbir anket çalışması yapılmamıştır. DLH böyle bir anket çalışması yaptırmak zorundadır. Yolculuk tahminleri masa başında yapılmaz, anketlerle belirlenir. Bırakalım, tercihini halkımız kendi belirtsin.

Çocuklarımızı ve torunlarımızı elli yıl süre ile borçlandırarak finansman sağlamak yanlış olmuştur. Çok muhafazakâr bir tahmin ile güzergâhı doğru seçilen bir raylı Boğaz geçişi, günde 600 bin yolculuk ve yolculuk başına 1 dolar bilet bedeli ve yirmi yıllık bir işletme süresi için 4 milyar dolar gelir getirir. Bu gelire YİD (BOT) sistemi ile, bir kuruluş bile borçlanmadan bir değil, beş adet tüp geçit inşa edilir. Borçlanmaya ne gerek var? Amerika'nın IMF boyunduruğu yanına bir de Japon IMF boyunduruğu mu koymaya çalışıyoruz? İpek Yolu'nun üzerinde, Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayacak milenyumun "demiryolu" projesi, eğer faydası tartışmaya açık bir gösteriş yatırımı değilse, ismen bir aldatmacadır. Çünkü tüp geçidin içinde "demiryolu" hattı yoktur. Mevcut iki hat sadece kent içi ulaşım hizmet edecek metro içindir.

2. İnşaat safhası hata ve riskleri

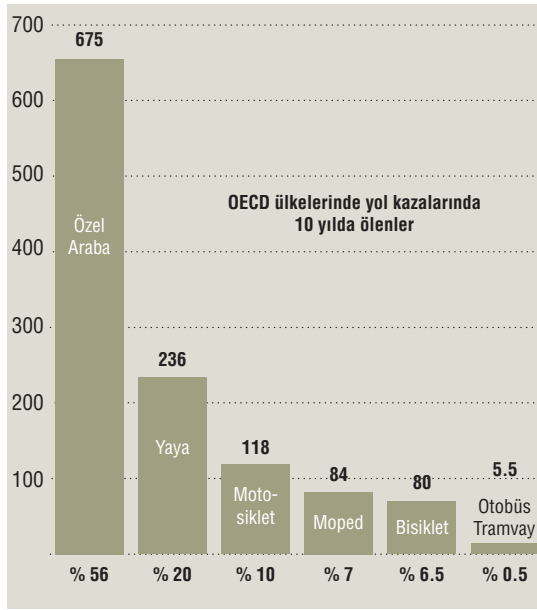
Güzergâh hem Üsküdar, hem de Avrupa kısmında, antik kalıntıların bulunduğu yerlerden geçmektedir. Kazı işlemleri makine yerine elle yapılmak mecburiyetindedir. Dolayısıyla tarihî ve kültür hazinelerimiz, tüp geçide "geçit" vermeyecek kadar engel teşkil etmektedir. Tüp geçidin ve bu arada İstanbul'un kent içi ulaşım sistemleri entegrasyon merkezinin, Tarihî Yarımada'da işi nedir? Tüp geçidin zemininde, deniz tabanından itibaren derinlere doğru ilk 20 - 25 metrelik kısmında suya doymun, sivilaşma potansiyeli çok yüksek gevşek kum tabakaları mevcuttur. Bunun altında da grovak taban kayaya kadar yaklaşık 20 - 30 metre kalınlıkta, büyük oturmalara yol açabilecek nitelikte, çok yumuşak siltli kil tabakası mevcuttur. Bu kötü zemin tabakalarını iyileştirmek için, bakanlığın açıkladığı "kazık çakmak ve çimento enjekte etmek" gibi önlemlerin mekânsal ve teknik bo-

yutları ve koşulları belli değildir. Tüm uyarılarımıza rağmen, önceleri "sivilaşma riski ve sorunu yok" diyerek sorunu geçiştiriyorlar, ancak ihaleden sonra farkına vardıkları böyle önemli bir sorun için, ihaleden 15 ay sonra bile hâlâ (2005 Ağustos) "tasarım yapılmaktadır" diyorlar. Bu tavır bir kamu ihalesinin ayıbı değil midir? İhale yapıldıktan sonra ancak farkına vardıkları bu çürük zemin koşullarını gidermenin getireceği ek maliyetlerin miktarı belli değildir. İş, götürü (anahtar teslimi) verildi ise, ilk projelerde bulunmayan bu ek işler müteahhit için elbette ilave bedel talebi getirecektir. İş, birim fiyatlı ise, o zaman da "taksimetreler" çalışacak ve tüp geçidin maliyeti fahiş bir şekilde artacak, yani "astarı yüzünden pahalı" olacaktır. Bakanlık, San Francisco'daki BART tüp geçidinin depremde çok az hasar görmüş olmasını, kendi tüp geçitleri için bir güvence sayıyor. Halbuki burada çok büyük iki hatanın içine düştüğünün farkında bile değil: Loma Prieta depreminin odak noktası BART tüneline 115 kilometre uzaklıkta olup yarattığı zemin ivmesi 0,20 g gibi çok küçük bir değerdir. Halbuki Boğaz tüp geçidinde depremin odak noktasının uzaklığı 25 kilometre olabilir ve en az 0,40 ilâ 0,60 gibi çok büyük zemin ivmeleri söz konusudur.

İnşaat sırasında tüp geçitin taban kazıları ile anroşman dolgusu yaklaşık 1,5 ilâ 2 milyon metreküp tutuyor. Bu kadar büyük hacimdeki bir kazı ve dolgu işlemi özellikle yüksek akıntı hızı nedeniyle önemli çevre sorunlarını beraberinde getirecektir. Tüp geçidin, taban kazısı, tüplerin batırılması, birbirlerine eklenmesi, anroşmanla üstlerinin örtülmesi gibi, seri işlerin yapılması sırasında, navigasyon için gemilere sadece 400 metrelik bir serbest geçiş mesafesi bırakılacaktır. Zaman zaman bu mesafe 200 metreye de indirilecektir. İstanbul deniz işletmesinin, motorların, şilep ve tankerlerin oluşturduğu deniz trafiği önemli ölçüde aksayacak, belki kazalara sebebiyet verilecek ve muhtemelen gemi bekletme (demeraj) tazminatları ödenecektir.

3. İşletme safhası kamburları

Bakanlık tarafından tüp geçidin günde 600 bin yolcu taşıyacağı varsayılmaktadır. Halbuki Haydarpaşa ve Sirkeci elektrikli banliyö trenlerinde seyahat eden yolcu sayısı günde sadece 60 binedir. Günlük 60 bin yolcunun, aniden 600 bine, yani on katına çıkacağını söylemek bir hayaldir. Bunu ispatlayabilmek için, yolcu tercihlerini belirleyecek anket çalışması yapmak gerekir. Çağımız hızlı tren (300 km/saat) çağıdır. Dolayısıyla, Avrupa ve Ankara istikametlerine, 10 ilâ 20



Ölümcül kazaların araç türlerine dağılımı.

dakika aralıklar ile işleyecek hızlı trenler olacaktır. Bu hızlı trenler için, tüp geçitte hiçbir hat mevcut değildir. Olsa olsa, kent içi metro seferlerini durdurarak, şehirlerarası demiryolu katarlarına geçiş sağlanabilir. Bu işlem, metro yolcuları için bir işkence ve kaos ortamı yaratacaktır. İstanbul için beklenen en şiddetli depremde (M=7,3~7,5), tüp geçidin yer yer oturacağı ve hattâ eklem yerlerinden deniz suyu baskınına uğrayacağı ve dolayısı ile, milenyumun en büyük tünel faciasının meydana gelme ihtimalinin yüksek olduğu unutulmamalıdır. Nitekim bakanlık tarafından daha şimdiden, su baskını tüp geçidin içine hapsedebilmek ve istasyonlara sıçramasını önleyebilmek için tünelin iki başına sürgülü kapaklar (!) projelendirilmektedir. Barınma tüp tünel, terör teşebbüslerine, su altı tahrip bombalarına ve batık gemi çarpmalarına karşı stratejik olarak zayıftır. Halbuki delme tünel bu gibi sualtı ve su üstü tehditlere karşı çok güvenlidir.

Yer Altı Metro Ulaşımı - Raylı Sistem

Diğer taşıma türlerine göre, metronun çok büyük üstünlükleri vardır. Ulaşım süresi hepsinden kısa, ulaşım maliyeti hepsinden ucuz, ulaşım güvenliği ve konforu hepsinden yüksektir, gürültü ve hava kirliliği hepsinden daha azdır.

Transportation Project in Istanbul

As the author quotes from Kadir Topbaş, the mayor of Istanbul Metropolitan Municipality, the major problem of Istanbul is transportation and earthquake. While the major and his specialists are searching for bona fide solutions to these problems, unfortunately they made huge mistakes and reached a deadlock. The author discusses the mistakes and inconveniences related to the projects "7 hills, 7 tunnels", the new bridge on Bosphorus and underground rail systems.

Bir metro tren dizisinin yolcusunu taşıyabilmek için 25 otobüse veya 560 özel otoyola ihtiyaç vardır. Başka bir deyişle, 5,5 metre genişliğinde bir metro treni ile aynı yolcu taşıyabilmek için 30,5 metre genişliğinde bir trafik koridorunda üçlü diziler halinde dokuz şeritli otobüs yolu veya 199 metre genişliğindeki bir trafik koridorunda onlu diziler halinde 57 şeritli özel otoyolu gereklidir. Bir yolcu kilometresi başına sarf edilecek yakıt miktarı metroda bir birim ise otobüste dört katı, özel otoda 12 katıdır. İşte bu nedenlerle Japonlar, İngilizler, Fransızlar, Almanlar, Ruslar, şehirlerinde ve şehirlerarası yollarında yolculuklarını yüzde 80-95 oranında raylı sistemlerle yapmaktadırlar.

İstanbul'un trafik sorununu çözebilmek için, 400 kilometre uzunluğunda yeraltı metrosuna ihtiyaç vardır. İBB, Sayın Dalan zamanından beri, 16 yılda en çok 23 kilometre uzunluğunda raylı sistem inşa edebilmiştir. Önümüzdeki 14 yıl içinde yani 2020 yılında bunu 352 kilometreye çıkaracaklarını iddia etmek, eğer bir aldatmaca değil ise, kocaman bir hayalperestliktir. Tramvay raylarını metro zannetmek de büyük bir yanlışlıktır. Eğer zamanında biterse Marmaray projesi 76 km, Yenikapı-4. Levent arası 15 km, Aksaray-Havaalanı 23 km, topluca 114 km eder; 352 km'ye varması için 238 km'lik yeni metro hattını leylekler havadan mı getirecektir? Ayrıca, unutulmalıdır ki, karayolu araçları içinde kazalarda ölü sayısı en fazla olan araç türü özel otomobillerdir.

İstanbul gibi nüfus artışı hızı yılda yüzde 4,5 olan 12 milyonluk bir metropolün raylı sistem ihtiyacı en az 400 kilometredir. Bir şehrin raylı sistem uzunluğu, o şehrin toplu taşımacılıktaki başarısını simgeler. Chicago'da 144 km, Hamburg'da 92 km, Sydney'de 875 km, Kopenhag'da 132 km, Londra'da 409 km, New York'ta 372 km, Paris'te 276 km, Moskova'da 340 km metro var iken, İstanbul'da, koskoca Cumhuriyet döneminin 80 yılı içinde inşa edilmiş, sadece 20 km metro mevcuttur. Bu tempoyla İstanbul'un ihtiyacı olan 400 kilometre raylı sistemi işletmeye açabilmek için en az 260 yıl gerekeceği aşikârdır. Buna kimin ömrü yeter? Her yıl ortalama 8 km metroyu işletmeye açmalıyız. Bu da her yıl ortalama 300 milyon dolarlık bir yatırım temposu gerektirir. Trafik sıkışıklığında bir günde ortalama yarım saat gereksiz zaman kaybı, işgücü, yakıt ve amortisman olarak milli ekonomiye yılda 3 milyar dolarlık bir kayıp getirir.

Semih Tezcan, Prof. Dr.,
Boğaziçi Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi

Ulaşma ve Ulaşmama

Mücella Yapıcı

“Beyaz adamın kurduğu kentleri de anlayamayız biz Kızılderililer, bu kentlerde huzur ve barış yoktur. Beyaz adamın kurduğu kentlerde çiçeğin taç yapraklarını açarken çıkardığı sesler, bir kelebeğin uçarken çıkardığı kanat sesleri duyulmaz. Belki vahşi olduğum için anlamıyorum; ben ve halkım için önemli olan şeyler oldukça başka. İnsan bir su birikintisinin çevresinde toplanmış kurbağaların, ağaçlardaki kuşların ve doğanın seslerini duymadıkça, yaşamın ne anlamı, ne değeri olur? Bir gün bakacaksınız, gökteki kartallar, dağları örten ormanlar yok olmuş yaban atları evcilleştirilmiş ve her yer, insanoğlunun kokusuyla dolmuş. İşte o gün, insanoğlu için yaşamın sonu ve varlığını sürdürebilme savaşının başlangıcı gelip çatmış olacak.”

Reis Seattle*

Uygarlığın var oluşundan 20. yüzyıla kadar gerçekleşen kentleşme olgusunu, bu konuda çalışan uzmanların ve bilim insanlarının ürettiklerinden yararlanarak kısaca tanımlamak istersek, “sermaye birikim süreçlerinin mekânla olan ilişkisinin tarihidir” diyebiliriz. Ancak, coğrafyamızın, özellikle de İstanbul’un başına 1950’li yıllardan beri dert olan çarpık ve akla sığmayan kentleşme olgusundan hareket edersek; ülkemizin 20. yüzyıldan günümüze kadar olan kentleşme sürecini, “sermayenin kendini yeniden üretme ve/veya biriktirememesi süreçlerinin mekân ve insan ile olan çelişkilerinin tarihi”, olarak tanımlamak daha doğru görünüyor. Hatta bu konuda haddimizi biraz daha aşarak, bu tanımlamayı günümüzün küreselleşme olgusuna uyarlayıp küreselleşmeyi; “dünya sermayesinin kendini yeniden üretme konusunda içine düştüğü krizleri çözebilmek adına, dünya coğrafyasının az gelişmiş –daha nazik bir deyişle– gelişmekte olan ülke kentlerini kocaman bir pazar ve ucuz emek deposu gibi görerek yaşayanların hayatlarını zehir etmek ve panzehir olarak da sanal rüyalar görmelerini sağlamak” olarak tanımlayabiliriz.

Dünya kentlerini “pazaryeri” olarak tanımlamadığımızda ve asli sorununuzu da, en elverişli koşullarda üreteceğiniz malları en az maliyetle, en yüksek hızla ve en az hasarla bu pazara, yani müşterilerinize ulaştırmak olarak belirlediğinizde; önce, pazaryerleri ile üretim alanlarının birbiriyle olan ilişkilerinin yeniden biçimlendirilmesine ve bu biçimlendirmeye olanak sağlayacak yeni politikalar ve teknolojiler üretmeye çalışarak işe başlamanız, kapitalist rasyonel aklın kaçınılmaz ve doğal sonucu olacaktır.

Bugün artık bütün bilim ve düşün insanları,

tüm dünyada küreselleşmenin itici gücünün, zaman ve işgücünden maksimum fayda sağlayarak sermayenin kârını maksimize etmek üzere geliştirilen üretim, ulaşım ve iletişim teknolojileri olduğu ve yeni sermaye hareketlerinin, mekân ve yerleşmelere olan bağımlılıklarının asgariye indirildiği konusunda ortak bir kanı geliştirmiş bulunmaktadır.

Bütün bu saptamaların yanı sıra çağımız yerleşmelerinin ekonomik fiziksel ve sosyal makro formunu belirleyen bir başka önemli unsur ise, küresel sermayenin enerji ve doğal kaynaklara olan bağımlılığı ve enerji üreten coğrafyalara zahmetsizce ulaşma konusunda geliştirilen uluslar üstü ulaşım ve enerji taşıma politikaları olmaktadır. Bütün bu politikaların zahmetsizce işleyişini sağlayabilmek üzere de zaman zaman ülkelerin siyasi, idari ve hukuksal yapıları bile değiştirilebilmektedir.

Bu nedenle çağımızda bir kentin ya da ülkenin sosyal, ekonomik ve fiziksel biçimleniş salt kendi toplumsal, ekonomik, sosyal çıkarları, kararları ve olanaklarına göre değil, küresel ekonomiyi yönlendirenlerin çıkarlarına ve o ülke ve/veya kente biçtiği rollere göre biçimlenmektedir. Bu biçimlenişte başat rolü oynayan küresel kapitalizmin rasyonel aklı –doğasına uygun olarak– sadece kârını maksimize etmeye yönelik ulaşım ve dolaşım mekanizmalarını yaratmak ile meşgul olduğundan, ilgisine mahzar olan coğrafyaların toplumsal, doğal, tarihî ve kültürel değerlerini korumak ve kollamak konusunda öznel çıkarları veya toplumsal bir direniş söz konusu olmayınca herhangi bir hassasiyet geliştirmemektedir.

Bu akılcılığının yarattığı akıl almaz yaşam ve yerleşme sorunları ile boğuşmak ise o coğrafyala-

rın azmanlaşan kentlerinin giderek yoksullaşan ve yoksunlaşan insanlarına ve yönetimlerine yüklenmektedir. Ancak, asıl akıllara durgunluk veren durum ise, ekonomik küreselleşmenin, içinden ya da üzerinden geçtiği coğrafyalarda yarattığı yaşamsal sorunlara ve tehditlere rağmen çözüm fırsatlarının her ne pahasına olursa olsun küresel ekonomik güçlerin belirlediği yol güzergâhlarının dışında kalmamak olduğu konusunda dünya ölçüsünde yaratılan düşünsel hegemonya ve bu hegemonyaya bağlı akademik ve politik kabullenmedir.

Bu kabullenmelerin yarattığı varsayımlara dayanan az gelişmiş ülke kentleri için geliştiren bütün sanal gelişme stratejileri, ülkelerin veya kentlerin kendi kendilerine biçtikleri misyonlar, vizyonlar, şimdilerde çok moda olan tehditleri fırsatlara dönüştürme çabaları ise küresel ekonominin dolaşım hızına ve dinamiklerine yetişemeden eskimekte ya da ulus ötesi finansal çıkarlara hizmet edecek yatırımların meşrulaştırılmasına hizmet etmektedir.

Bu anlamda sadece, İstanbul makro formunu etkileyen en önemli ulaşım kararları olan Boğaz geçişleri ve karayolu ulaşım politikalarının bu saptamalar ya da varsayımlar ışığında yeniden değerlendirilmesi bile, bugünlerde küresel hiyerarşide alfa grubu dünya kenti sanal rüyasından nihayet uyanmış görünen teknik ve politik yöneticilerimizi; yeni misyonlarını, vizyonel projelerini ve ekonomik küresel gelişmeler karşısındaki pozisyonlarını saptarken ülke, bölge ve dünya yaşayanlarının yaşamsal çıkarlarını gözeten politikalara biraz daha yakınlaştırabilir.

Bilindiği üzere Asya'yı Avrupa'ya bağlamak ve transit trafiği kent içi trafikten ayırmak amacıyla 1970'lerde hayata geçirilen 1. Boğaziçi Köprüsü sonuçta İstanbul'un mega-kente dönüşümünün ilk cazibe aksını oluşturmuştur. Kentin tüm makro formunu, yaşam tarzını, nüfus, üretim ilişki ve biçimini değiştirerek kendi talebini yaratan ve kısa sürede doyum noktasına gelen bu geçiş; asıl amacı olan, dünya sermayesinin içine düştüğü yoğun birikim süreçlerinin yarattığı kârlılık azalması ve enerji krizlerinin çözümü için geliştirmekte olduğu esnek üretim tarzının ihtiyacı olan mal ve hizmetlerin uluslararası dolaşımının en ucuz ve en hızlı biçimi olan karayolu transit taşımacılığını yeniden düzenleme hedefine ulaşılmasını engellemiştir.

Ancak, bu başarısızlık İstanbul ve Türkiye'nin, 1900'lü yıllarda ABD'de, 1940'lı yıllarda Avrupa'da seri üretime geçen ve 1960'larda Japonya'nın büyük bir atılımla dünya pazarlarına girdiği otomotiv sektörünün bereketli bir pazarı

haline gelmesi ile bir ölçüde hafiflemiş görülmektedir.

Yine aynı gerekçelerle TEM (Trans-European Motorway) uluslararası karayolu ulaşım koridorunun bir geçiş noktası olarak (Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethediş gününe atıfla 29 Mayıs 1985 tarihinde temeli atılıp) 1988'de açılışı yapılan 2. Boğaziçi Köprüsü de uluslararası transit taşımacılık açısından birincisiyle aynı kaderi paylaşmıştır. Ancak yine de 1979'da başlayan ikinci petrol krizi nedeniyle dünya otomotiv sektörünün içine düştüğü zor durumdan çıkarılması için özellikle ABD'nin 1980'lerde başlattığı, sektörün yeniden yapılandırılması sürecine –kendi ölçeğinde– ciddi sayılabilecek katkılarda bulunmuştur. İstanbul'un kendi gelişme potansiyeli açısından ise var olan sorunları hafifletmek bir yana İstanbul'un fethinden beri korunan kuzeydeki doğal ve yaşamsal kaynakların tahrip ve işgalinin de en önemli araçlarından birisi haline gelmiştir.

Üstelik her iki köprüünün ve çevre yollarının yarattığı plansız, denetimsiz kentsel yayılma problemleri, otomotiv sektörünün çıkarları doğrultusunda gelişmişlik ve refah göstergesi olarak sürekli pompalanan özel oto sahipliğinin de kolaylaştırılması ile İstanbul halkını iş günlerinin neredeyse yarısında taşıt araçlarının içinde yaşar hale getirmiştir. Gündüz yaşanan trafik problemlerinin yanı sıra bir başka önemli sorun ise işgünü sonunda bu sıkıştırılmış yaşam kutularının nereye park edileceği sorunudur. Bu sorun merkezlerde, İstanbul'un en önemli istihdam ve iş alanı haline gelmiş bulunan enformel sektörün kârlılık anlayışı doğrultusunda kullandığı yol kenarlarında çözülmeye terk edilmiştir.

Yerel yönetimler ise çaresizliğin yarattığı akıl almaz bir kararlar, imar planlarına; park, okul, cami, konut ön ve arka bahçeleri vb. altlarının otopark haline dönüştürülmesine dair plan notları eklemiştir.

Kent içi yeşil ve açık alanlar konusundaki yaklaşımımızı oldukça özlü bir şekilde anlatan “üstü yeşil, altı otopark” sloganı ise, sadece çevresel değerler ve ekosistem konusundaki eğitim ve kültür düzeyimizi yansıtmakla kalmamış; bu eksikliğimiz, dünya ölçüsünde öneme sahip ekolojik rezerv alanlarımıza, dünya otomotiv sanayinin en önemli reklam ve rekabet alanı olan Formula 1 projesini inşa edilebilmenin ve yerel ve merkezî yönetimlerimizin bu projeden onur duyabilmesinin yolunu açmıştır.

Sözün kısası İstanbul, içinde bulunduğu coğrafya gereği Doğu Avrupa, Batı Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika arasında bir geçiş bölgesi konumundadır. Doğaldır ki, kent içi ulaşım politikala-

rını geliştirirken, İstanbul'un içinden veya üzerinden geçirilen uluslararası transit trafiği göz önüne almak gerekmektedir. Ancak, unutulmaması gereken gerçek şudur: Uluslararası mal ve enerji taşımacılığına yönelik transit trafiğin olumsuz etkileri sadece ekonomik, sosyal, hukuksal ve demokratik sistemini geliştirememiş, küresel sermayenin pazarı haline getirilmenin, kalkınmanın bir fırsatı olduğu rüyasını gören ülkelerin başına dert olmaktadır.

Oysaki küreselleşmiş dünyanın gelişmiş ülkelerinin kendi kentlerine, uluslararası şirketlerin ise sermaye ve mallarına gösterdikleri sakıncı anlayışı ve politikalarının altında son derece akılcı ve sanal olmayan politikalar yatmaktadır. Bu nedenle de suçlanamazlar. Bu yaklaşımlar ve deneyimler ışığında günümüzdeki gelişmelere baktığımızda, uluslararası ulaşım, taşımacılık ve enerji sorunlarının çözümü için geliştirilen küresel projelerin; karayolu ağırlıklı önceliklerini korumakla birlikte, dünyadaki çevresel ve ekolojik baskılar nedeniyle deniz ve demiryolu taşımacılığına da el attığını ve bu taşımacılığın gerektirdiği altyapı ve lojistik sektörlerinin gelişim senaryolarını da kendi öznel çıkarlarına göre yeniden biçimlendirmeye çalıştığını unutmaz isek;

- Yaşanan bütün bu deneyimlere, İstanbul için üretilen tüm ulaşım ve fiziki yerleşme planlarında üçüncü bir karayolu boğaz geçişinin kesinlikle düşünülmemesi gerektiği konusunda var olan toplumsal ve bilimsel uzlaşıya karşın; merkezî otoriteler tarafından üçüncü boğaz köprüsünün ve boğaz karayolu tüp geçişinin devreye sokulmak üzere neden, hazır bekletildiğini ve bu durumun, buna karşı olduğunu beyan eden teknik-politik kişilerce de savunulmak zorunda olduğunu;

- Neden, Marmaray gibi İstanbul'un kent içi ulaşım sorunlarını çözmesi için büyük bir umutla beklediğimiz yatırımın aslında "İpek Yolu'nun restorasyonu" adı altında yine uluslararası demiryolu taşımacılığına hizmet etmesi için geliştirildiğini ancak maliyeti yüklenecek İstanbul'a da "sus payı" bir hat ayrılması ile yetinildiğini;

- Dünyanın bütün gelişmiş ülkeleri taşımacılık ve lojistik üslerini demiryolu ve denizyolu bağlantılı alanlara kaydırırken bizim için demiryoluna bağlı bütün limanlarımızı kapatarak küresel turizm ve ticaret kullanımına açtığımızı ve bu durumu olanaklı kılmak için Danıştay kararlarına rağmen bir gecede Kıyı Kanunumuzu değiştirdiğimizi;

- Bir yandan dünyanın en denenmemiş teknolojileri ile bütün arkeolojik değerlerimizi tahrip etmek pahasına borç-harç bir demiryolu tüp geçit projesi yapmaya çalışırken; demiryollarımızın sıfır

noktası olan Haydarpaşa Garı'nı işlevsiz bırakmaya çalışıp banliyö hatlarımızla, kalite açısından dünya ile yarışan vagon ve lokomotif üretebilen tesislerimizi niçin kapattığımızı;

- Coğrafyamızın doğal, tarihi ve kültürel değerlerinin korunması için görevlendirilen bilim insanlarının işlerini yaparken niçin gizli saklı yapıları gerektiğini ve bu konuda neden baskı altında tutulduklarını;

- Neden durup dururken şehir hatları vapurlarımızı, kullanmayacağımız hızlar için yenilemek amacıyla ithal etmelere kalkıştığımızı ve bu vapurların inşa edildiği, yüzyılların endüstri mirası tersanemiz üzerine metropoliten planlama teşkilatımızı taşımaya kalkıştığımızı;

- Neden, Avrupa Birliği'ne girebilmek için kabotaj haklarımızdan vazgeçmek zorunda kaldığımızı ve Kabotaj Bayramı'nı bile tarihimizden düşmek zorunda olduğumuzu,

daha iyi anlayabilir, sanal gelişme ve ilerleme senaryolarının büyümesine kapılmadan yüzyılların dünya mirası İstanbul'u mümkün olan en az hasarla geleceğe ulaştırabilmek için hep birlikte çalışmaya başlayabiliriz.

Ya da...

"Bizden sonra tufan" der, işimize gücümüzü bakarız. Seçim bize kalmıştır.

Mücella Yapıcı, Y. Mimar

*1854 yılında ABD Başkanı Franklin Pierce'in, topraklarını satmaları için Kızılderililerin reisine yazdığı mektuba Reis Seattle'in verdiği yanıtın alınmıştır.

Kaynakça:

- İstanbul Kent İçi Ulaşım Şurası, 2000-2002
- *Küreselleşen İstanbul ve Haydarpaşa*, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Şubesi Yayını, 2006.
- *Vizyon 2023 Ulaştırma ve Paneli*, TÜBİTAK Yayını, 2005.
- İstanbul Metropoliten Alan Planlama Raporları
- TC 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı, DPT, 2000.

To Reach or Not to Reach

The urbanization process in Turkey since the 20th century should be described as the history of the conflicts between the space and human, and the non regeneration and/or non accumulation processes of the capital.

Today motorized transport is still dominant among the global projects developed to solve the problems of international transportation and energy. However, we should not forget that due to the ecological pressures, those global projects take also the sea and rail transportation in hand and try to re-form, according to their own subjective benefits, the development scenarios of the substructure and logistic sectors that that kind of transport necessitates. Then we can understand many of the developments that we are experiencing, and without being possessed by the imaginary development and progression scenarios we can start working altogether to carry the world heritage Istanbul to the future with least damage. Or, we might say "after me, the deluge" and go ahead. A choice should be made.

İstanbul'da Boğaz Köprüleri ve Mekânsal Biçimlenmeye Etkileri

Azime Tezer

1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün hizmete açılmasından sonra olduğu gibi, 1989 yılında hizmete açılan Fatih Köprüsü'nün yapımı aşamasından günümüze kadar İstanbul Boğazı'nda yeni köprü ve bağlantı karayollarının yapılması konusu güncelliğini korumaktadır. İstanbul'un halihazırdaki kentsel gelişme planlaması gündeminde üçüncü köprü geçişi yer almasa da, merkezî yönetim kanalları ile konu metropoliten yönetimin gündemine taşınmaktadır. Pek çok bilimsel araştırmada İstanbul ulaşımındaki önceliği özel araçların hareketliliğine vermekten çok, yolculuk talebinin dengelenmesi ve insanların hareketliliğini kolaylaştırmayı hedeflemesi gerektiği sıklıkla vurgulanmasına rağmen, köprü geçişlerindeki aşırı tıkanıklık nedeniyle yeni köprü geçişlerine gerekçeler bulunmaya çalışılmaktadır. Bilimsel toplantılarda Boğaz üzerine inşa edilecek köprülerin bir köprüler tuzağı olacağı ve her yeni inşa edilen köprü'nün bir sonraki için sebep olacağı belirtilmiştir. İstanbul kentsel ulaşımındaki önceliğin "köprü" mü yoksa, "kentsel ulaşım türlerinin birbiriyle entegre edildiği toplu taşıma ağırlıklı

politikalar" mı olması gerektiği, ulaşım uzmanları ve şehir plancıları tarafından önemle ele alınan konular olmuştur.

1995 yılında İTÜ Ulaştırma ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezi hem arazi kullanım hem de ulaşım verilerini değerlendirerek İstanbul Büyükşehir Belediyesi için Ulaşım Master Planını hazırlamıştır. Bu plana göre Boğaz geçişi için köprü yerine, İstanbul için şu an inşaat aşamasında olan raylı sisteme yönelik tüp tünel önerisi getirilmiştir. Böylece her iki yakadaki raylı sistem güzergâhlarının birbirine bağlanması ve karayolu ve özel araca odaklı ulaşım yerine toplu taşımayı ön plana çıkararak ve kentsel biçimlenmede köprü ve bağlantı yolları gibi spekülative etkileri olmayacak bir yaklaşım tercih edilmiştir. Tüp geçişin tünel aşamasının 2008 yılında tamamlanması hedeflenmektedir. Ancak hem Büyükşehir Belediyesi düzeyinde, hem bilimsel araştırma kurumları tarafından yapılan değerlendirmelerde hem de sivil toplum kuruluşları tarafından desteklenmemesine rağmen üçüncü köprü konusu güncelliğini korumaktadır. Üçüncü köprü yerel düzeydeki planlarla ve sit kararlarıyla da çelişmektedir. Diğer taraftan mevcuttaki köprülerde yaşandığı gibi, doğal kaynakların ve kentsel dokunun tahrip edilmesine yol açma potansiyeli büyüktür. Bu nedenle ulaşım sistemi içinde sadece kısıtlı oranda ulaşım talebini karşılayacak uygulamaların tartışılması yerine, kentsel ulaşım sistemini bir bütün olarak değerlendiren çözümler üzerinde durulmalıdır.

1997 yılında tarafımdan tamamlanan araştırmada, mevcut köprülerin ve bağlantılı karayollarının etkisini modelleyerek olası üçüncü köprü geçişinin mekânsal gelişme üzerinde yaratacağı etkiler değerlendirilmeye çalışılmıştır. Özellikle 1950'li yıllarla birlikte İstanbul'da yaşanan yoğun göç ve hızlı nüfus artışı ve İstanbul'a yönelik ilk önemli Kentsel Ulaşım Planlaması (KUP) ve Boğaz geçişi projesinin ele alınması, çalışma kapsamındaki değerlendirmeler için de başlangıç yılı olarak 1955 yılının kabul edilmesine neden olmuştur. Bu çalışma İstanbul'da KUP ve Kentsel Ulaşım Modellemesi (KUM) ile Boğaz geçişleri ve bağlantı yollarının uzun dönemli etkilerini değerlendirmektedir. Çalışmanın amacı, İstanbul'un kentsel gelişmesinde

İstanbul'da İlçelerdeki Yapılaşmış Alanların (Ha) 1950 ve 2002 Yılları Arasındaki Değişimi *

İLÇELER**	Toplam İlçe Alanı (Ha)	YAPILAŞMIŞ ALAN BÜYÜKLÜĞÜ (HA)***						
		1955	1965	1975	1986	1994	1997	2002
1 BAKIRKÖY	11639	640	1569	2705	7003	7090	8489	8920
2 BAYRAMPAŞA	673	29	454	517	736	751	778	781
3 BEŞİKTAŞ	1783	219	274	534	936	936	936	936
4 BEYKOZ	5873	281	430	495	1030	2077	2244	2244
5 BEYOĞLU	845	520	623	809	849	849	849	849
6 EMİNÖNÜ	491	334	349	381	376	376	376	376
7 EYÜP	2259	280	583	721	1043	1487	2038	2378
8 FATİH	1095	951	1005	1050	1077	1197	1197	1197
9 G.OSMANPAŞA	4012	146	328	670	1600	1652	2075	2232
10 KADIKÖY	3558	930	1552	2018	2928	2961	2961	3041
11 KÂĞITHANE	1491	58	335	813	1082	1345	1412	1575
12 KARTAL	9501	341	837	1792	3659	4549	4557	4557
13 K.ÇEKMECE	15000	51	389	986	3864	4167	4339	4339
14 PENDİK	5508	65	89	538	1758	2935	2935	2935
15 SARIYER	5266	338	391	428	1675	2061	2285	2522
16 ŞİŞLİ	953	299	633	723	789	789	789	789
17 ÜMRANİYE	5634	47	51	369	3465	4860	4860	4875
18 ÜSKÜDAR	3867	524	743	1046	2833	2962	2962	2972
19 ZEYTİNBURNU	1117	243	317	459	905	969	969	1007
TOPLAM	80565	6296	10952	17054	37608	44013	47051	48525

* Kaynak: Tezer Kemer, 2004, sayfa 21.

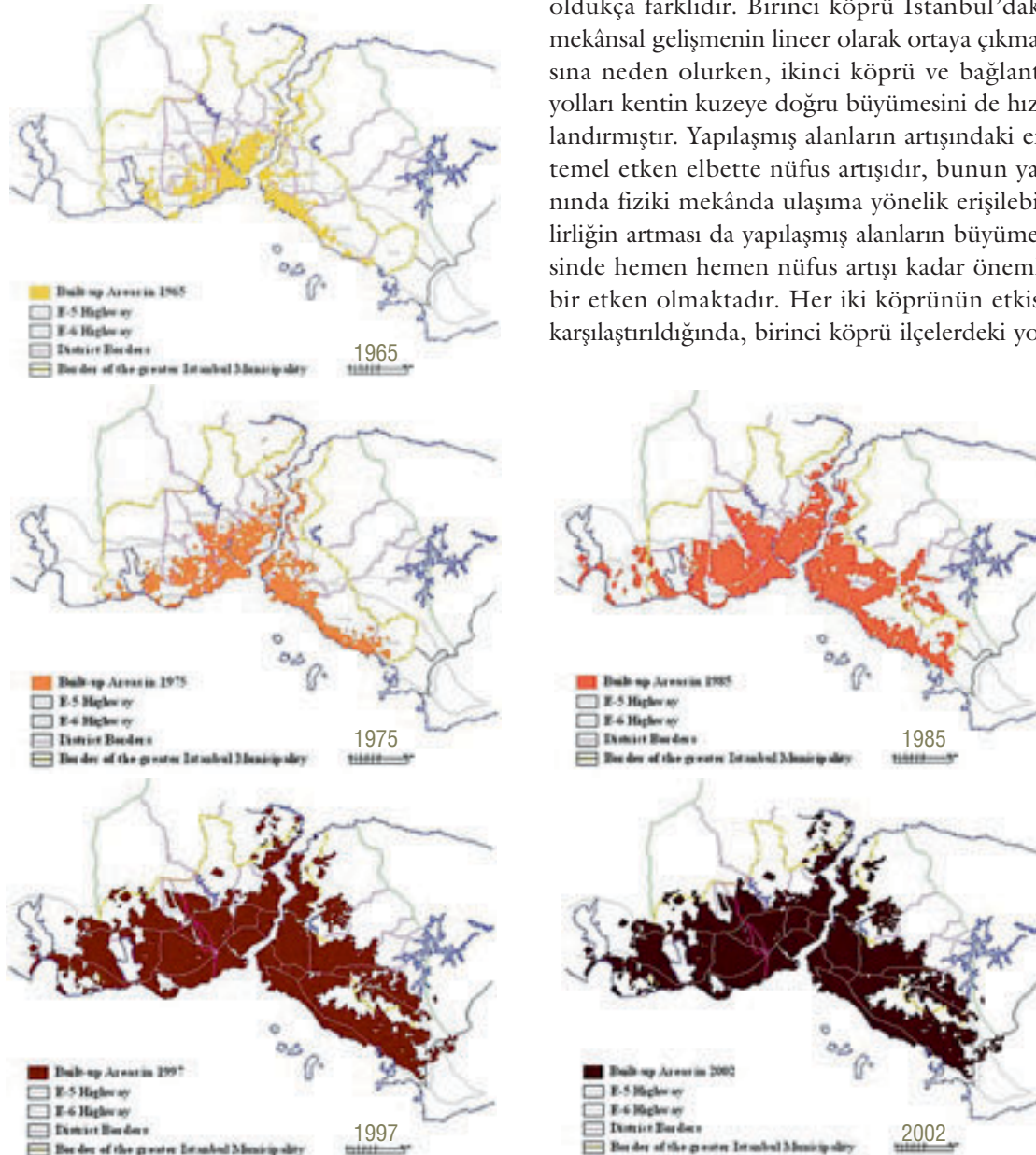
** 1990 öncesi idari yapılanmaya göre ilçelerin alansal büyüklükleri.

*** Sayısalştırılmış haritalar üzerinden ölçülen yapılaşmış alan büyüklükleri.

önemli etkisi olduğu kabul edilen köprüler ve bağlantı yollarının etkisini somut verilerle modellemektir. Böylece üçüncü köprü ile ilgili tartışmalar hakkında varsayımsal değerlendirmelerden çok, somut verilerle değerlendirme yapabilmek mümkün olmuştur. Değerlendirmelerde ilçe bazında elde edilebilen verilerden yararlanılmış, bu kapsamda demografik veriler (nüfus, yoğunluk), ulaşımaya yönelik veriler (İETT durak sayıları, raylı sisteme yönelik hat uzunlukları, istasyon sayıları, deniz hatları iskele sayıları, toplam erişme noktaları ve yoğunlukları) ve yapılaşmış alan verileri (sayısal olarak ve grafik veriler) kullanılmıştır. 1985 yılındaki idari bölünmeye göre 19 ilçe değerlendirmeye alınmıştır. Verilen tabloda belirtilen ilçe sınırları içinde K.Çekmece Avcılar ilçesini; Bakırköy ilçesi Bahçelievler, Esenler, Bağcılar ve Güngören ilçelerini ve Kartal ilçesi de Maltepe ilçesini içermektedir. Değerlendirmeye alınan veriler yaklaşık 50 yıllık bir zaman dilimini içermektedir. Bu bakımdan idari sınırlarda değişiklik olması yer yer karşılaştırma yap-

mayı güçleştirmektedir. Çalışmada kimi ilçeler için birden fazla ilçeyi içerecek şekilde bütünleştirerek değerlendirme yapılırken, kimi durumda da son idari sınırlara bağlı olarak verilerin oranı belirlenmiş ve geçmişe dönük verilerde bu oranlar baz alınarak tahmin yapılmıştır. Adalar ilçesi, köprüler ve bağlantı yolları ile doğrudan ilişkisi olmaması nedeniyle değerlendirmeye alınmamıştır. Elde edilen veriler SPSS (Statistical Package for Social Sciences) programı kullanılarak ve çoklu regresyon modeli uygulanarak test edilmiştir.

Yaklaşık 50 yıllık bir dönemde ilçelerin yapılaşmış alanları karşılaştırıldığında birinci köprü'nün 1973 yılında hizmete açılması sonrasında 1975 yılına ait grafikte E-5 boyunca yeni yapılaşmış alanların yoğunlaşması dikkat çekicidir. 1980'li yıllar ile birlikte İstanbul'da yaşanan yoğun göç hareketi sonrasında ikinci köprü'nün ve bağlantılı karayollarının inşa edilmeye başlanmasıyla 1985 ve 1994 yıllarına ait grafiklerdeki yapılaşmış alanların dağılışı önceki yıllara kıyasla oldukça farklıdır. Birinci köprü İstanbul'daki mekânsal gelişmenin lineer olarak ortaya çıkmasına neden olurken, ikinci köprü ve bağlantı yolları kentin kuzeye doğru büyümesini de hızlandırmıştır. Yapılaşmış alanların artışıdaki en temel etken elbette nüfus artışıdır, bunun yanında fiziki mekânda ulaşımaya yönelik erişilebilirliğin artması da yapılaşmış alanların büyümesinde hemen hemen nüfus artışı kadar önemli bir etken olmaktadır. Her iki köprü'nün etkisi karşılaştırıldığında, birinci köprü ilçelerdeki yo-



1965 ve 2002 yılları arasında İstanbul'un mekânsal yayılması ile köprüler ve bağlantılı karayolları. (A. Tezer, 1997'den üretilmiştir.

ğunlukların artışında daha etkili bir faktör iken, ikinci köprünün yapılaşmış alanların artmasında daha etkili olduğu tespit edilmiştir.

Mevcut durumda elde edilen veriler ile yapılan modelleme sonuçlarına bağlı olarak 2010 yılı için yapılan tahminde, 1996 yılı itibariyle söz konusu olan iki olası köprü geçişi çalışma kapsamında değerlendirilmiştir. Bunlar;

- Birinci köprünün hemen kuzeyinde tasarlanan ve her iki köprünün tek yönlü geçiş için kullanılmasını öneren tasarımı (G3), ve

- Her iki köprünün kuzeyinden geçen ve 1995 yılında kent için yaratacağı kritik etkiye bağlı olarak “en olumsuz” tasarımı (K3) olarak değerlendirilen geçiştir.

Değerlendirmelerde İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne ait 1995 tarihli 1/50.000 ölçekli Nazım İmar Planı Raporu’ndan elde edilen ilçelere yönelik boş alan kapasiteleri de kullanılmıştır. Haritada görülen köprü güzergâhlarından (G3) seçeneğinde, bağlantılı ilçelerdeki yapı ve insan yoğunluklarında artış söz konusu olacaktır. Ayrıca kısa vadede olumlu etki yaratabilecek olsa da kentin merkezi alanlarına daha fazla taşıt yoğunluğunun çekilmesi nedeniyle, uzun dönemde ulaşım sorununa katkı sunamayacaktır. Üçüncü köprünün güneyden geçmesi (K3) ve bağlantı yolları seçeneğinde ise, İstanbul’un sürdürülebilir kentsel gelişmesi için hayati önem taşıyan orman alanlarının bulunduğu



İstanbul’da orman alanları, mevcut köprüler ve tasarımı halindeki III. köprü geçişleri. (Kaynak: A. Tezer, 1997.)

Bosphorus Bridges in Istanbul and Impacts on Physical Urban Development

This study assesses the interaction between urban land-use and transportation in Istanbul. The 1st and the 2nd Bosphorus Bridges which have important role on the physical urban development form, are evaluated to structure for modeling the so-called alternatives of the 3rd Bridge crossings on the Bosphorus. Therefore some estimation of long-run effects on urban land-use and transportation interaction for future bridge proposals have been made by using existing bridges’ modeling. Additionally, by giving importance to the long-run impacts of the existing Bosphorus crossings and connecting highways on physical dispersion of built-up areas, this study aims to show sharply the future possible change on the land-uses of the city.

doğal ve kentsel sit alanları etki altında kalacaktır. Bu güzergâha bağlı olarak çıkabilecek etkiler içinde en önemli olanı 2010 yılı tahminlerine göre yaklaşık 13.400 hektarlık orman alanının yapılaşmış alanlara dönüşebilme riskidir. Bu uygulama sonrasında orman alanlarının yapılaşmış alana dönüşebileceği ilçeler; Beykoz, Eyüp, Ümraniye, Kartal ve Küçükçekmece’dir. Üçüncü köprünün kuzeyden geçmesi durumunda, Boğaziçi’nin her iki yakasında yer alan ve her geçen gün azalan koru alanları ile, kentin ekolojik dengesi için büyük önem taşıyan orman alanları, içme suyu havzaları ve bu alanlarda yer alan henüz bozulmamış doğal yaşam ortamları kentsel gelişme ve rant tehlikesi ile karşı karşıya kalacaktır.

İstanbul Boğazı’na yapılacak köprülerin kent ulaşımına ne katkılar sağlayacağı sorusu, aynı şekilde İstanbul’un sahip olduğu doğal ve kültürel değerlerden neler kaybedebileceği sorusunu da akla getirmektedir. Ulaşım uzmanları ve şehir plancıları tarafından sıklıkla üzerinde durulan konu, İstanbul kentsel ulaşımındaki gereksinimin yeni bir karayolu köprüsünden çok, kentsel arazi kullanımları ve metropoliten ölçekteki planlama yaklaşımları ile örtüşen kentsel ulaşım kararlarının üretilmesi ve kentsel ulaşımın bu kararlarla entegre edilmesidir. Metropoliten alan planlama stratejileri ile örtüşmeyen parçacıl olarak sunulan uygulamalar planlama etiğine ters düşmesi kadar yasal açıdan da sakıncalar taşımaktadır. İstanbul ulaşımında yolculuk talepleri içinde son derece kısıtlı sayıda kullanıcıya hizmet etmesi söz konusu olabilecek bir uygulamanın kamu yararı açısından da sorgulanması gerekir.

Azime Tezer, Yrd. Doç. Dr., İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü Öğretim Üyesi

Kaynakça:

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (1995) *1/50.000 Ölçekli Nazım İmar Planı Raporu*.
- İnşaat Mühendisleri Odası (1997) *İstanbul Bülten*, “Geçmişten Bugüne Boğaz Geçişleri”, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Aylık Yayın Organı, Yıl:8, Sayı:33.
- Ekinci, O. (1995) “Bir Senaryo Paftanın Uyarıları”, *İstanbul Dergisi*, Temmuz, İstanbul, Sayı.14, s.65-66.
- Gerçek, H.; Demir, O. (1996) “Arazi Kullanımı-Ulaşım İlişkisi ve Boğaz Geçişleri, Metropoliten Geleceğine Yönelik Öneriler”, *Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu, Bildiriler*, İTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü, 17-19 Nisan, İstanbul.
- Tezer, A. (1997) *Kentsel Ulaşım Planlamasında (KUP) Arazi Kullanımı-Ulaşım Etkileşiminin Modellenmesi: İstanbul Üzerine Bir Değerlendirme*, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tezer Kemer, A. (2004) “Modelling of Land-use Transportation in İstanbul”, *A_Z ITU Journal of the Faculty of Architecture*, İstanbul, Vol.1, No.2, sf.12-25.
- TC Bayındırlık Bakanlığı (1978) *2.Boğaz Geçiş Tartışmalı Toplantısı, Bildiri ve Tartışmaları*, Karayolları Genel Müdürlüğü.

Vapurları Neden Vermemeliyiz?

Behiç Ak

Bildiğiniz gibi 2005 yılları İstanbul'da vapurlarla ilgili birçok tartışmanın başladığı bir yıl oldu. Bir asrı aşkın bir süredir İstanbulluların hizmetinde olan vapurların Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nden (TDİ), belediyeye bağlı bir şirket olan İstanbul Deniz Otobüsleri'ne (İDO) devredilmesiyle birlikte, yıllardır İstanbul halkına hizmet etmiş olan kaptanlarımızdan çımacılarımıza kadar vapur çalışanları bu devirden olumsuz yönde etkilendiler ve sosyal haklarını korumak için düdüklar çalarak İstanbul halkının tepkisini çekmek istediler.

O sırada olan biteni İstanbul halkı tam olarak anlayamadı.

Bu sıralarda belediye yetkililerinin, "Vapurlar artık eskidiler", "Onları kaldırıp yerlerine deniz otobüsleri koyacağız", "Dışarıdan 30 küsur deniz otobüsü getireceğiz" açıklamaları, ucuz, sosyal ve denizsever bir ulaşım aracı olan vapurları kullanan ve onları İstanbul kültürünün bir parçası olarak savunan İstanbulluların da büyük tepkisini çekti. Ayrıca, İDO yetkililerinin, iskelelerin ismini terminale dönüştürmeye çalışması, denize "terminal", "otobüs", "taksi" gibi asfalt kavramlarını sokması büyük tepkilerle karşılandı. İstanbul halkı arasında "vapurlarımızı vermiyoruz" başlığıyla bir kampanya başlatıldı.

"Vapurlarımızı vermiyoruz!" kampanyası sonunda binlerce imza topladı. Basın bu haklı talebe açık destek verdi ve belediye yetkilileri bunun üzerine "vapurları kaldırmayacaklarını" söylemeye başladılar. Ama bir yandan da vapurları bir bir kaldırmaya devam ettiler.

Defterdar tipi Haliç'te yapılmış küçük gemiler kamyonlara yüklenerek Van'a gönderildi. Ali İhsan Kalmaz, Kanlıca ve İnkılap adlı gemiler seferden kaldırıldı. Turan Emeksiz gemisi Güzelyalı Belediyesi'ne hediye edildi.

"Vapurlarımızı vermiyoruz" kampanyasını savunanlar, vapurların tarihî, kültürel ve sosyal değerlerinin yanı sıra ucuz bir kitle ulaşım aracı olduğunu defalarca vurguladılar. Şöyle ki:

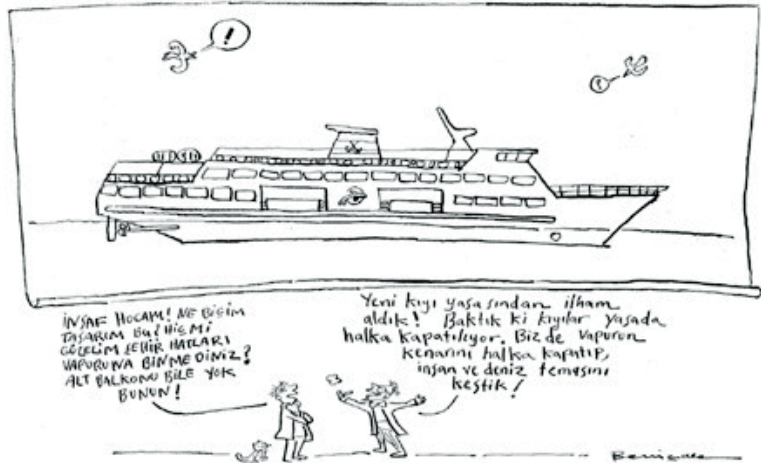
1. "Deniz ulaşımı" ulaşım türleri arasında en ucuzu olmasına rağmen, (tren ulaşımından bile dört misli ucuz) denizde hız sınırlarını zorlamak, yani 18-20 mil gibi hızların üzerine çık-

mak, deniz ulaşımını aşırı derece pahalı bir ulaşım haline getirmektedir. Bu hız sınırları içinde kalan vapurlar, deniz otobüslerine göre çok ekonomiktir.

2. Kendi tersanelerimizde üretebildiğimiz vapurlarımızın bakımı ve üretimi diğer hızlı sistemlere göre çok ucuzdur. Amortisman giderleri için her ay on binlerce dolar ödenmesi gerekmektedir. Kendi mühendisimiz ve emeğimizle, kendi tersanelerimizde kolayca üretilebilmektedir.

3. Deniz otobüslerinden çok daha fazla yolcu taşımaktadırlar. Bir deniz otobüsü 400 kişi taşırken vapurlar 1000-2500 yolcu taşıyabilmektedir.

4. İstanbul şehir ulaşımı içinde 16-18 mil hız yapan bir vapur fazlasıyla yeterli bir hıza sahipken, 30-35 mil hız yapmak hukuken ve fiziken mümkün değilken, bu tür araçlara milyonlarca dolar ödemek, yapamadığı hızı yolcuya satmak anlamına gelmektedir.



Böylelikle, vapursever İstanbullular vapurlara sahip çıkarken, deniz ulaşımının dört misli pahalılaştırılmasına da karşı çıkmış oluyorlardı.

Bu kampanya sonunda belediyeye bir ölçüde geri adım atıldı. Belediye yetkilileri dışarıdan satın almayı düşündükleri vapurları almayacaklarını söylemeye başladılar. Vapurları koruyacaklarını, onların İstanbul için çok önemli olduğunu vurgulamaya başladılar. Ama bir yandan da vapurların artık eskidiğini ve onların artık yavaş yavaş hurdaya gönderilmesi gerektiğini söyle-

meyi sürdürdüler. İDO yetkilileri, iyice tutarsız bir politikanın uygulayıcısı durumuna düştüler. Bir yandan deniz ulaşımının tek elde toplanmasının öneminden bahsederken, bir yandan da deniz ulaşımını “motorlar” a terk eden bir anlayışı savunur oldular. İstanbul’da görülmemiş bir anlayışla vapur iskelelerine “motorları” yanaştırmaya başladılar. Ayrıca Boğaz için yapılmış “defterdar tipi” tekneleri Van’a gönderdikleri için onlardan kalan boşluğu da motorlarla doldurmaya başladılar. Bu, halka metro vaat edip ulaşımı minibüslerle sağlamaya çalışan bir şehir yönetimini çağrıştıran bir uygulamaydı. Öte yandan, İstanbul’da başka bir ilki daha gerçekleştirdiler: Boğaz’da deniz otobüsü çalıştırmaya başladılar! 10 mil hız sınırlaması olan Boğaz da 30-35 mil hız yapabilen deniz otobüslerinin çalıştırılmasının nasıl bir mantığı olabilirdi?

Oysa Boğaz’da 10 millik hız sınırının çok önemli nedenleri vardır:

1. Boğaz, akıntılı ve iki tarafında yerleşimler olan ve irili ufaklı birçok teknenin geçiş yaptığı, kaza riskinin çok yüksek olduğu bir su parçasıdır. Burada hız sınırlamasının olması kaza riskini azaltmak açısından çok önemlidir ve bu yasaklar asla delinmemelidir.

Fotoğraf: Tayfun Duran



Why Should we not Give Our Ferries?

The year 2005 has been a year when many discussions about ferries have started in Istanbul. The ferries, serving Istanbul for more than a century were transferred from TDI to İDO. Consequently the workers who have been serving the Istanbul for years were negatively affected by this transfer and in order to protect their social rights they wanted to take the attention of the public by piping. Thousands of signatures were collected by the campaign “We won’t give our ferries!” The press explicitly supported this legitimate claim and municipal authorities started saying that they will not abrogate the ferries. However they continued to move them away one by one. This article summarizes this process by also making a comparison between the ferries and their ‘alternatives’, water buses. In case the people of Istanbul give their ferries, they will lose many more things, their shores, shipyards, station houses, trains, parks..., and will be contented with watching the TV screen as the only public space they are given.

2. 10 milden hızlı giden teknelerin oluşturduğu dalgalar; Boğaz kıyısında ciddi tahribata; konut, yalı, yol ve teknelerin tahribatının yanı sıra ekolojik tahribata da neden olmaktadır.

Eğer deniz otobüsleri 30-35 milin altında gidiyorsa, böyle bir yolu deniz otobüsüyle gitmenin ne anlamı olabilirdi? Bu, yapamadığı bir hızı yolcuya satmak anlamına gelmez miydi? Bu soruların hiçbirinin mantıklı bir cevabı yoktu.

İDO’nun tutarsızlıkları, çalışanlar arasındaki huzursuzluklar ve politik yandaşlarının bu kuruma yerleştirilmeye çalışılmasının oluşturduğu sıkıntılar devam ederken İstanbul belediyesi ve İDO yetkilileri, yeni vapur tipini oluşturduklarını açıklamaya başladılar.

İstanbul Teknik Üniversitesi’ne alelacele bir proje çizdirilmiş; yeni vapur tipinin hız kabiliyeti artırılarak 17 mile çıkarıldığından (yani eski Paşabahçe vapuru hızında) övgüyle söz edilmiş, eski tipolojiyi yadsıyan bir vapur tipi halkın önüne çıkarılmıştı. Bu vapur tipinde yan balkonlar kaldırılmış, kültürel kimlik yok edilmişti. Mevcut gemilerin ise hurdaya çıkarılacağı söyleniyordu.

Bu vapurların nerede üretileceği ise meçhuldü. Çünkü Belediye bir yandan vapur üretiminde teknik bilgi birikimi, ekipman ve havuzlarıyla en uygun tersane olan Haliç tersanesini kapatıp müzeye dönüştürmeye çalışıyordu. Tuzla’daki büyük tersanelerse, kârlı bulmadıkları için şehir hatları vapuru üretimi işine girmek istemiyorlardı.

Belediye yetkililerinin vapurları kaldırmaya devam etmesi, yeni “vapur tipi” projesini kapalı kapılar ardında (kullanıcı, üretici, kaptanlar ve gemi çalışanlarının bilgisi dışında) yaptırması, vapur çalışanlarının rahatsızlıklarının sürmesi, TDI’nin elindeki tersaneleri kapatarak “vapur üretimini” sonlandırmak istemesi, iki kıtadaki iki tren istasyonunun, Haydarpaşa ve Sirkeci tren istasyonlarının otel yapılarak, tren ve vapur bağlantısının kopartılmak istenmesi, üçüncü, dördüncü köprü, “yedi tepe yedi tünel” gibi projelerle kitle ulaşımının dışlanması İstanbul’da zaten yaşam kalitesi iyice düşmüş olan halkı daha kalitesiz bir yaşama zorluyor.

Galataport, Haydarpaşa gibi projelerle “Kıyı yasası” gibi düzenlemelerle denizden iyice kopmuş olan İstanbul halkının balkonsuz vapurlarla kıyıyla ilişkisi de adeta kesilmek isteniyordu.

Eğer İstanbul halkı vapurlarını verirse, birçok şeyi kaybedecek; kıyılarını, tersanelerini, istasyonlarını, trenlerini, parklarını... Sadece onlara bırakılan tek kamusal alan olan televizyon ekranını seyretmekle yetinecekler.

Behiç Ak, Mimar

Kumkapı Yayalaştırma Projesi Üzerine

Mete Tapan

Kentsel alanlarda yayalaştırma projeleri son elli yılın moda kentsel düzenlemelerinden biri olmuştur. “Kapalıçarşı”nın üstü açılmış hali düşünüldüğünde, bugünkü yayalaştırma alanlarından söz edilebileceği son derece doğaldır.

Belli işlevlerin yer aldığı bir sokak veya caddede parçasının salt yayalar tarafından kullanımına olanak veren, buna karşılık servis vasıtalarının günün belli zamanlarında yararlandığı “yayalaştırma” projeleri dünyanın birçok kentinde uygulanmıştır. Amaç, insanları vasıtaların gürültüsünden, tehlikesinden, çevresel olumsuzluklarından uzak bir biçimde kentin sunumlarından yararlandırmak, insanın daha hümanist bir ortam içinde, alışveriş yapmasını sağlamak ve insana doğallığını anımsatacak bir ortam içinde kentin bir sokağını veya caddesini algılatmaktır. Kentsel yaşamı en azından bir bölgede daha insancıl (hümanist) kılmak için aranan çarelerden biri olan “yayalaştırma” operasyonları, İstanbulumuzda da son 20 yılda önemli ölçüde gerçekleşmiş ve bir dizi tartışmalara karşın ge-

nelde kabul görmüştür. Bu operasyonların ilkerinden biri Kumkapı uygulamasıdır. Meyhaneleriyle isim yapmış Kumkapı’daki yayalaştırma projesinin başlangıcından bugüne dek geçirdiği hikâyesini özetlemekte yarar vardır.

Prof. Dr. Nurettin Sözen’in İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı döneminde gerçekleştirilen Kumkapı yayalaştırma projesi, İstanbul’la ilgili projelerin neler olabileceği konusunda belediye üst yönetiminde tartışılırken ortaya çıkmış ve yine Kumkapı’yla ilgili İTÜ Mimarlık Fakültesi’nde yürüttüğüm öğrenci çalışmalarından ilham alınarak Projeler Daire Başkanlığı tarafından geliştirilmiştir. Öğrenci çalışmaları kendisine sunulduğunda Nurettin Sözen’in nasıl heyecanlanmış olduğunu dün gibi anımsıyorum. Ancak projenin uygulamaya konulması o kadar kolay olmamıştı. Kumkapı yayalaştırma alanında yer alan esnaf, işlerinin azalacağı korkusuyla projeye karşı çıkıyor, müşterilerin lokantalarına araba ile gelebilmelerini istiyordu. Esnafı ikna etmek için çeşitli toplantılar düzenlendi. Yaya-



Fotoğraflar: Mete Tapan.



Pedestrianization Project in Kumkapı, Istanbul

Pedestrianization projects have been one of the urban design projects in fashion for the last fifty years. Pedestrianization operation is one of the solutions to make the urban life more humanistic in at least a limited zone. In the last twenty years it is being implemented to an important extent in Istanbul too and usually naturalized in spite of a series of arguments. One of the first implementations of them is the example of Kumkapı. The article briefly summarizes the process of the pedestrianization project in Kumkapı from the beginning till today.

laştırma sonucunda da müşterilerini ağırlayabilecekleri dile getirildi. Ayrıca, ciddi altyapı sorunlarının da projeye birlikte giderileceği anlatılarak esnaf belli bir ölçüde ikna edildi ve uygulama başlatıldı. Kuşkusuz inşaat süresince esnafın bazı sıkıntıları oldu, ancak bu sıkıntılar proje bittiğinde kısa sürede unutulduğu gibi, yayalaştırmanın sonucunda esnafın memnuniyeti hem üst seviyede idi, hem de Kumkapı'yı ziyaret edenler evlerine, daha mutlu dönüyorlardı. İstanbul'un önemli bir turistik yöresi haline gelen Kumkapı'daki yayalaştırma projesi burada yer alan eski eserlerin de daha hızlı bir biçimde onarılmasına yol açtı. Esnaf yapılarının bakımlı olmasına özen gösterildi. Dükkânlarını, lokantalarını onarmak, boyamak için esnaf adeta birbiriyle yarış etti. Kış olsun, yaz olsun, İstanbul'un meyhane kültürünün önemli merkezlerinden biri oldu Kumkapı...

Yaklaşık 14 yıl evvel uygulamaya sokulan bu proje, İstanbul'daki birçok yerde gerçekleştirilen yayalaştırma projelerine de örnek olmuştur. Kuşkusuz, bu anlamdaki projeler, yazımın başında da dile getirdiğim gibi, kentlinin trafik gürültü ve kargaşasından arındırılmış bir ortamda kentle buluşmasını sağlamayı hedeflemektedir. Amaç, kentlinin yürüyerek kent içinde dolaşabilmesi ve kentsel dış mekânları algılayabilmesidir. Ayrıca, bu alanlar kentlinin bir araya geldiği, kahvelerin, mağazaların, sinemaların, bankaların, hatta küçük otellerin bulunduğu alanlar olup günün büyük bir bölümünde yaşamın sürdüğü yerlerdir. Bu alanların daha cazip hale gelmesi için, çeşitli müzik ve gösterilere de yer verildiği bir gerçektir. Ayrıca, çeşitli plastik sanatların yayalaşan cadde veya sokaklarda yer aldığı da birçok ülkede izlenmektedir. Tüm bu gerçekler, kentlinin çok yönlü bir ortam içinde kenti algılayabilmesine yardımcı olduğu gibi, insancıl bir yaşama yönelmenin çabaları olarak da değerlendirilebilir.

Bu tür düzenlemeler, aynı zamanda Kumkapı'da olduğu gibi yayalaştırma zonunun yakın çevresini de olumlu etkilemektedir. Cazibe merkezlerine yakın olan yerler de bir zaman sonra alt cazibe alanlarına dönüşmektedir. Dolayısıyla yakın çevrede yer alan boş parseller veya yapılar değer kazanmaktadır.

Sonuç olarak denebilir ki, yayalaştırma projelerimizden biri olan Kumkapı yayalaştırma projesi İstanbul kentinin var olan değerlerine yenilerini katmıştır. Yöredeki iş hacmini de geliştiren bu proje, salt dış turizme değil, büyük ölçüde iç turizme de hizmet etmiştir ve halen etmektedir.

Mete Tapan, Prof. Dr.,
İTÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü Öğretim Üyesi

“Yer”in Hafızasına Eklemlenmek: Fener Üzerine Mimari Tasarım Stüdyosu Deneyimi

Ayşen Ciravoğlu

Mimarlık eğitiminin çekirdeğini oluşturan stüdyonun en besleyici yanlarından biri her eğitim döneminde kentin özellikli yerleşimlerinden birinde ayrıntılı incelemeler yapmak ve mesleğe genç/dinamik bakışı gerçekleştirecek öğrencilerle birlikte olası müdahaleleri/önerileri tartışmaktır. Kuşkusuz bu öneriler eğitsel projeler olarak yaşamın gerçekleriyle bire bir örtüş(e)memektedir. Ancak kanımca kimi mimarlık kavramlarını tartışmak, kenti anlamak ve değerlendirmek adına önemli açılımlar getirecektir.

Örneğin bugünlerde koruma kavramının farklı yorumlarını yaşamaktayız. Koruma adına trafo binaları geleneksel mimariye benzetilmekte, kimi sokakları oluşturan binaların yüzeyleri makyajlanmakta, nostaljik imaj üretimi tüm hızıyla sürmektedir. Koruma anlayışının bu yorumu, binaları salt cephelere indirgemekte, yapıların, içindeki insanlardan ayrı olarak değerlendirilemeyeceği düşüncesini göz ardı etmektedir. Oysa koruma kavramı “yer”i korumak olarak değerlendirildiğinde kuşkusuz “yer”in sadece cansız nesnelere oluşan bir resim olup olmadığı tartışılmalıdır.

Bu nedenle kentsel yapısı açısından özellikleri bulunan yerleşmeleri incelemek ve olası müdahaleleri irdelemek üzerine bir tasarım stüdyosu kurgulamak, içinde bulunduğumuz mimari pratikleri tartışmak adına yaşamsaldır. Öğrencilere “yer”in hafızasını oluşturan mimari karaktere “eklemlenmenin” biçimsel olduğu kadar toplumsal bir çalışma alanı olduğunu kavratmak kanımca bu noktada önem kazanmaktadır. Bu bakış altında mevcut mimari değeri ve tarihi/geleneksel yapısıyla kentin özellikli bölgeleri, stüdyonun gündemine taşınmaktadır.

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi’nde Mimari Tasarım Kuram ve Yöntemleri Bilim Dalı’na Prof. Dr. Bülent Tarım koordinatörlüğünde yürütülen Mimari Tasarım 4-5 dersinin amacı, “Kentsel ölçek ve kentsel ilişkiler aşamalarından başlayarak mimari ölçeğe kadar inilen süreç içinde, öğrencinin gözlemlerine ve saptamalarına dayanarak belirlediği konu ve programlara göre tasarım becerilerinin geliştirilmesidir.” Bu kapsamda konu, “dokusal, işlevsel, tarihsel, doğal ve topografik nitelikler açısından kentin özellik gösteren yerleşmeleri ve yakın çevresinde tasarım denemeleri yapmak” olarak

Fener’de sokak dokusu ve onarım bekleyen yapılar.





Fener'de yapı girişinden bir ayrıntı.

belirlenmiştir. Çalışmalar yarıyıl başında öğrencilere duyurulan yerleşmelerde, işlevsel ve mekânsal özelliklerin saptanmasıyla başlamaktadır. Bu araştırmalar sonucunda öğrencinin belirlediği işlevsel öneriler üzerinde tartışılmakta; kentin değişen yapısı içinde yeni işlevler, tarihsel özellikler, yapıların sağlıklılaştırılması, kent boşluklarının ve açık alanların düzenlenmesi gibi konular gündeme gelmektedir. Bu yaklaşımlar içinde öneri bina tasarımında, işlevsel ilişkiler, farklı işlevlerin üst üste gelmesinden doğan tasarım sorunları, değerlendirilen önemli aşamalarıdır.¹

2005-2006 öğretim yılı güz yarıyılında Mimari Tasarım 4-5 stüdyosunca çalışma alanı olarak Fener'in seçilmesi, bu bölgenin gerek fiziksel yapı gerekse de sosyolojik olarak önemli değerleri taşıması nedeniyledir. Bilindiği gibi İstanbul'un Tarihî Yarımadasında yer alan Fener, geçmişte tüccarların uğrak ve yerleşme yeri iken 1453 yılında İstanbul'un fethi, 17. ve 19. yüzyıllarda azınlıkların başka yerlere taşınmaları ve 1970'li yıllarda sanayinin Haliç'ten taşınmasıyla demografik değişimlere uğramıştır. Her ne kadar bu bölgenin yakın dönemde "soylulaştırma" (*gentrification*) hareketlerinden etkilendiği; 1997 yılında ilan edilen ve Ocak 2003'te uygulanmaya başlanan Avrupa Birliği ve Fatih Belediyesi'nin ortaklaşa yürüttüğü "Fener ve Balat Semtlerinin Rehabilitasyonu Programı"nın bölgeye bir canlılık getirdiği saptansa da, yapılan anket çalışmaları, görüşme ve gözlemler, bölgede önemli sosyoekonomik yetersizliklerin yaşandığı yönündedir. Bugün gerek güvenlik açısından gerekse de konutların içinde bulunduğu sağlıksız koşullardan etkilenmekte olan semtte eğitim, sağlık, spor, kültür gibi donatıların ek-

sikliği bilinmektedir.

Yukarıda anılan toplumsal gerçeklikler karşısında mimari stratejiler üretmenin zorluğu kaçınılmazdır. Dar anlamıyla bina tasarlamak olarak alındığında mimarlığın çoğu kez toplumsal ve çevresel sorunları çözemediği gerçeği burada anımsatılmalıdır. Bu anlamda en yararlı öneri konutların bakım onarımı olabileceken, çalışma ölçeğinin daha karmaşık işlevli yapılar olması nedeniyle bölgenin toplumsal donatılarına eklenmek stüdyoda gündeme gelmiştir. Bu kapsamda konu önerilerinin öğrencilerden geldiği çalışma biçiminde en fazla günlük yaşanan aşama, "yer"e biçimsel olarak değil, ancak anlamsal olarak "eklenme" sorunudur. Bu noktada semtte, fiziksel yapı nedeniyle yaşanan olumsuzluklar, çıkış noktasını oluşturmaktadır. Örneğin semtin kıyıyla ilişkisi... Temel fiziksel, toplumsal ihtiyaçların sağlanması... Çarşı bölgesine canlılık getirilmesi gibi...

Kanımcı yeri anlamak, toplumsal ilişkilerin çözümlemesini yapmak, meslek ahlakı kazanmak ve mimar olarak duruş belirlemek için önemli gözüken çalışma alanı ve konu önerileri üzerine yapılan tartışmalar, stüdyoda öğretici olmaktadır. Öğrencilerin meslek pratiğinde çok sık karşılaşmayacakları, alana hangi içerikte bir projeye ve hangi fiziksel sorun görülen "yer"de katkı yapacakları konusu, kişisel gelişimleri için önem kazanmaktadır. Bu "yer"in hafızasına yapılacak müdahalelerin olası toplumsal sonuçlarını irdelemek açısından da ayrıca önemlidir.

İlerleyen sayfalarda aktarılan düşünceler, yazarın yürütücülüğünde yapılan stüdyo deneyiminden kimi örnekleri içermektedir. Yürütücünün sadece süreci kolaylaştırıcı olarak görev yaptığı, inisiyatifin tamamen tasarımcıda/öğrencide olduğu projeler yukarıda aktarılan sürecin ürünleridir. Ancak kuşkusuz stüdyodaki tüm deneyimleri ve yaşanmışlıkları temsil etmesi olası değildir. Bunların kişisel hafızalara kazındığı umulmaktadır. Eğitimin temel amacı da, kanımcı, öğrencinin ve yürütücünün birlikte araştırdığı, deneyim kazandığı, kendini gerçekleştirme sürecini yaratabilmektir.

Ayşen Ciravoğlu, Dr.,

YTÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü, Araştırma Görevlisi

Notlar:

1. 2005-2006 öğretim yılı, güz yarıyılı, Mimari Tasarım 4-5 dersi içeriğinden alınmıştır.
2. Yıl içi ve yılsonu jürilerine katılarak görüşlerini bizimle paylaşan Özgür Bingöl, Mert Eyiler, Dr. Zühre Sözeri, Doç. Dr. Deniz Erinsel Önder ve Prof. Dr. Bülent Tarım'a teşekkür ederiz.



Fener Rum Lisesi.

Joining the Memory of "Place": An Architectural Design Studio Experience in Fener

The most creative part of the design studio which constitutes the core of the architectural education, is conducting detailed investigations in the particular neighborhoods of the city and discussing the probable urban proposals/interventions with students who have a dynamic view towards our profession. In this context, what is important is to make candidate architects comprehend that to fit in the architectural character which forms the memory of the place as a social study area as much as an architectural act.

The design projects that are presented here, supervised by the writer, are done in Yıldız Technical University in winter term of the 2005-2006 academic year. In these projects where the students totally took initiative and the tutor acted only as a facilitator, the main purpose was to form a medium where student and tutor could research and experience together. And this eventually leads to a self actualizing process which is to my opinion one of the important goals of education.



Vaziyet planı ve genel yaklaşım.

"Semt Hamamı" E. Seda Kayım

Fener ve Balat, İstanbul'un ona hiç de ait değilmiş gibi duran "üvey" semtlerinden... Çok değerli kültürel bir mirasın yattığı sokaklarında göze çarpanlar da bu üvey oluşu açıklar nitelikte: Göçle birlikte ortaya çıkan sosyal katmanlaşma ve kamplaşma, onun getirdiği kimlik sorunları, bir sokağın bıçak gibi ikiye ayırdığı "komşu" yabancılar... Bu durum, Fener bölgesinde sakinlerin, çevre ve kentin yaşadığı çok çeşitli sorunlardan yalnızca biri. Semt sakinlerinin kısıtlı mekânsal şartlar yüzünden banyosuz evlerde yaşamaları da öyle...

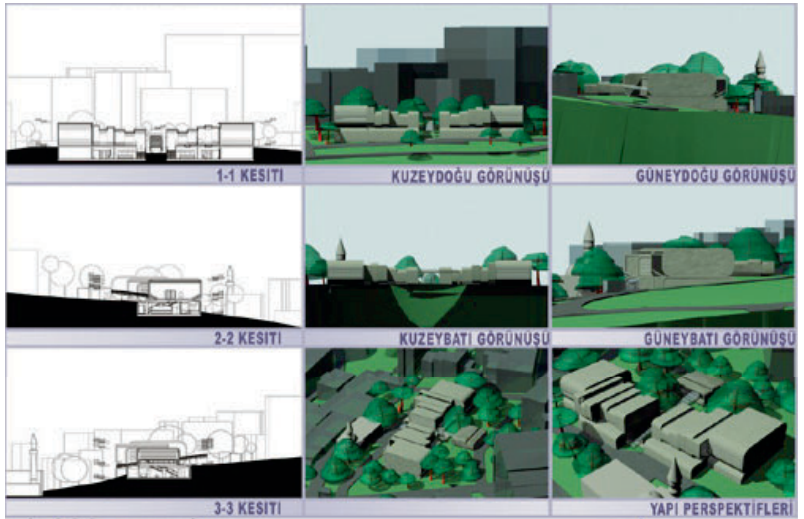
Semtin tam kalbinde, Fener Rum Lisesi ile Sultan Selim Camii arasında konumlanan bu fikir projesi, toplumsal ayrımların en belirginleştiği bölgede zorunlu bir kentsel ihtiyaca -hamama- cevap verirken kullanıcılarının sosyalleşmesine de olanak sağlamak düşüncesiyle ortaya çıkmıştır. Kullanıcılarının dünyasına yabancılaşmaktan çekinen, geleneksel ile günümüz arasında konumlanmaya çalışan, içinde bir biçim ideolojisi barındırmadığı gibi yalnızca işlevle değil sunduğu olanaklarla da kendine yetme iddiasındaki bu kabuk, mekânsal ihtiyaçları işlevselleşerek -kendisi bir oturma bankosuna veya tezgâha dönüşerek- sağlamaktadır. Arazisinde konumlandığı cami ile kamusal, özel ve yarı özel mekânları kent ölçeğinde yeniden tanımlamak projenin hedeflerindedir.

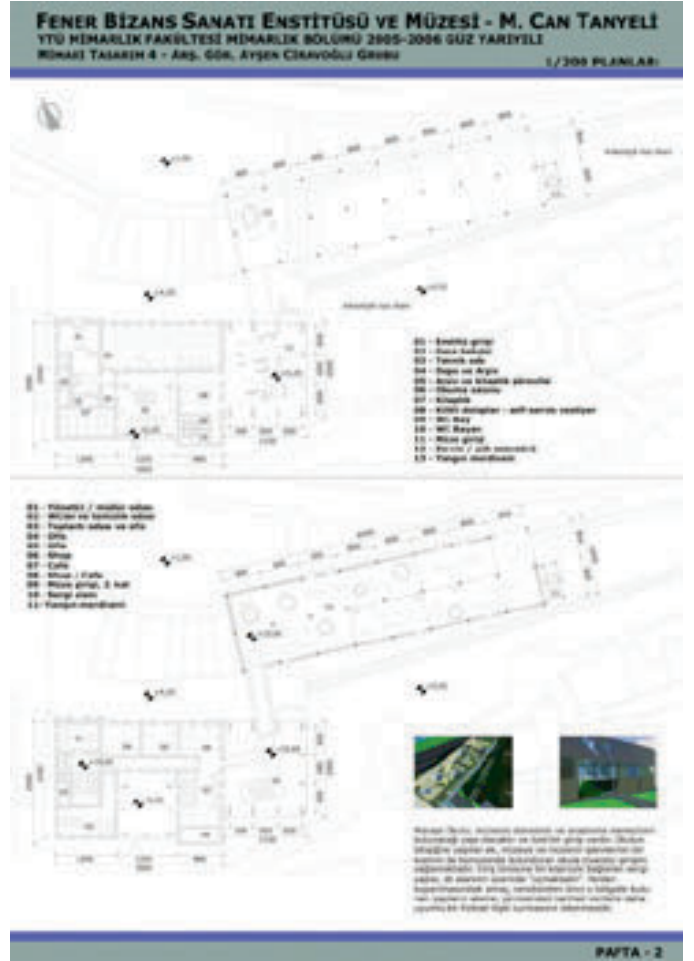
Semt hamamı projesinin kütle şekillenışı, bölgede karşımıza çıkan mekân ve nitelik bağlamında kısıtlı yaşam şartlarını gözетerek pek çok ihtiyacı kendi başına karşılayabilen bir yapı üretiminden ileri gelir. Eğrisel örtülerin ısı geçirgenliği, iki katlı yapıların tasarruf girdileri, güneydoğu bahçeleri ve yer altı mekânlarının yalıtım olanakları gibi ekolojik mimarlık kriterlerinin birbir uygulanmasından çok projeye yön vermesi, kaynaklık etmesi söz konusudur. Aynı zamanda yapıyı oluşturan kabuk, eğriselliği ile yer yer oturma grupları, bankolar ve hatta kurna mermerlerine dönüşmektedir. Projenin iddialı geometrisi bu kullanım alanlarının insan boyutları ve ergonomi şartlarıyla entegre edilmesi sonucu belirlilik kazanır. Projenin, kullanımı sırasında güneş pilleri ve topaçlarla enerji anlamında desteklenmesi öngörölmüş fakat projenin ana bileşeni olarak ele alınmamıştır.



Maket.

Kesit, görünüş ve planlar.





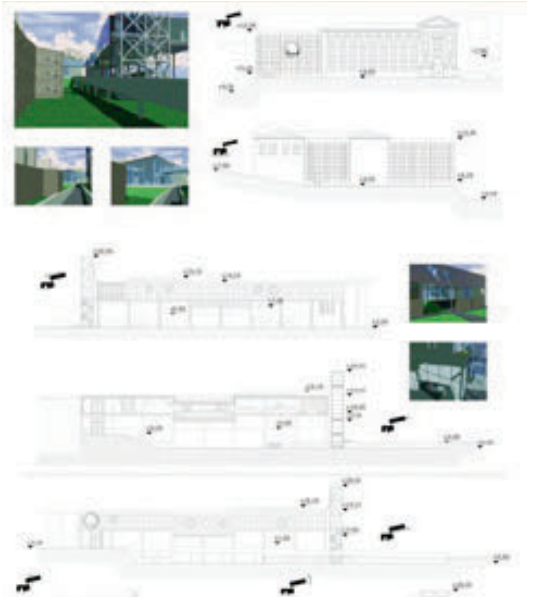
Üstte, vaziyet planı ve genel yaklaşım. Yanda, planlar ve perspektifler.

“Bizans Sanatı Enstitüsü ve Müzesi” M. Can Tanyeli

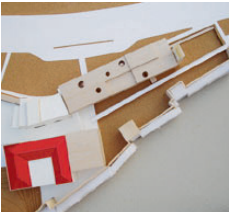
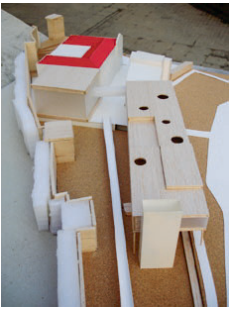
İstanbul, Bizans kültürünün merkezidir. Bu kültürün araştırılmaması, incelenmemesi, sergilenmemesi, sahiplenilmemesi bir eksikliklerdir. Fener Bizans Sanatı Enstitüsü ve Müzesi, bu açığı kapatma niyetiyle ortaya atılmış bir fikirdir. Projede, İstanbul'un tarihinde Bizans'ın, sadece fethedilmiş bir imparatorluktan ibaret olmadığını kanıtlayarak gösteren bir kompleks önerilmektedir. İstanbul'un fethinden sonra da Rum kültürünün bir parçası olarak önemini koruyan Fener, bugün İstanbul'un sefalet mahallesi özellikleri gösteren sayısız semtinden biridir. Proje, Rum Ortodoks Patrikhanesi'ni barındıran bölgede semtin kuruluşundan bile önce var olan Agios Yeorgios Manastırı'nı röper olarak merkez oluşturmayı önermektedir. Böylece, İstanbul'un en değerli tarihsel varlıklarından olan şehir surları kalitesiz ve uyumsuz yapıların işgalinden kurtarılacaktır.

Proje, Özel Maraşlı Rum İlköğretim Okulu'nu da bünyesine katmaktadır. Okula ek olarak önerilen yapılar, patrikhaneyi çevreleyen ve surları zedeleyen yapıların arsalarına yerleştirilmiştir. Bu tür yapılardan arındırılan alan, hem surların tarihsel ve anıtsal etkisini artırmak, hem de Bizans ve sonrasında çevreye inşa edilen tarihten önem sahibi yapıların temellerine ulaşmak amacıyla bir arkeolojik sit alanına dönüştürülmüştür. Öneri yapı grubunun sağlıklı işleyebilmesi için, yakın çevresinde belli değişikliklere gidilmelidir. Sahil yolu, Eminönü'nden başlayıp sahil semtlerine ulaşımı sağlayan ve iki önemli otoyol arasında bulunan ana bir arterdir. Hızlı bir yol olduğu için, semt ile sahilin hem fiziksel, hem de görsel etkileşimini zayıflatmaktadır. Bu yolun açısının değiştirilmesi,

surlardan uzaklaştırılması, projeye ve Fener'in turist etkileşiminin yüksek olduğu patrikhane çevresine büyük ferahlık sağlayacaktır. Maraşlı Okulu, müzenin idaresinin ve araştırma merkezinin bulunacağı yapı olacaktır ve özel bir girişi vardır. Okulun bitişiğine yapılan ek, müzeye ve müzenin işlevlerinin bir kısmını da bünyesinde bulunduran yapıya ziyaretçi girişini sağlamaktadır. Giriş binasına bir köprüyle bağlanan sergi yapısı, sit alanının üzerinde “uçmaktadır”. Yerden koparılmasındaki amaç, kendisinden önce o bölgede bulunan yapıların aksine, çevresindeki tarihsel verilerle daha uyumlu bir fiziksel ilişki kurmasıdır.



Maket.





Planlar ve maket.

“Sanat Evi, Sergi ve Sunum Alanı” H. Gülşen Gönen

Çalışma alanı olan Fener'e ilişkin yapılan analizler sonucunda patrikhanenin bulunduğu cadde ve bu caddeyi sahile bağlayan sokaktaki çarşının özellikle hafta sonu turistlerin ilgisini çekmesine karşın özünde yetersiz ve niteliksiz bir alan olduğu gözlemlendi. Caddenin devamında -Balat'a doğru- ise tarihsel niteliği olan konutlar, yeni yapılar ve bu yapıların arasında kaybolmuş -yerleşme planında olmayan- sur duvarları saptandı. Etrafını çevreleyen, kullanılmayan, niteliksiz yapılar kaldırıldığında bu boşlukların kıyıya açılan sokakları oluşturabileceği ve böylelikle düzenlenecek bu mekânın -patrikhaneye gelen turistlerin-Fener'e gelen insanların ve halkın ilgisini çekebileceği düşünüldü. Bu alana kültürel bir işlev vererek insanların, İstanbul'un önemli semtlerinden birindeki sur duvarlarını deneyimlemeleri sağlanacaktı. Böylelikle projede, duvarları kıyıya bağlayan, açık mekânlar ve birimler oluşturmak amaçlandı. Caddeyi kıyıya bağlayan ve sur duvarlarının burç haline geldiği mekân, membran ile örtülerek, yeşil zemin üzerine açık sinema işlevi getirildi. Bu alanın yanında ise hareketli panolar üzerinde açık sergi birimi düzenlendi. Fener halkının eğer imkân verilirse buradaki atölyelerden gelir elde edebilecekleri düşünüldü. Tasarlanan Haliç manzaralı atölyelerde çocukların, dışardan Fener'e gelen insanlarla birlikte birçok faaliyeti gerçekleştirip sunmaları ve satışlar yapmaları olanaklıdır. Çalışma alanının önünde bulunan Fener otobüs durağı, boşluklar açıldığında insanların sirkülasyonunu ve ulaşımını engelliyordu. Bu nedenle durak, Ali Yazıcı Camii'nin önüne taşındı. Bu, oluşturulan boşluğun bir giriş olarak düşünülmesine olanak verdi. Bu alanda ayrı

girişleri olan iki kütle tasarlandı ve bunlar yaya köprüleriyle birbirine bağlandı. Atölyeler şeffaf mekânlar olarak düşünüldü. Sergi alanında ve boşluklarda rahat dolaşım için duvarlardan ayırık kitlelerin bir kısmı zeminden kopartıldı. Bu alanlar atölyelere ve diğer birimlere hizmet eden bir kafeye olanak verdi. Ayrıca proje kapsamında kıyı şeridindeki kaçak katların yıkılarak silüetinin yeniden düzenlenmesi ve böylelikle kıyı şeridindeki sur duvarlarının ön plana çıkması sağlandı.



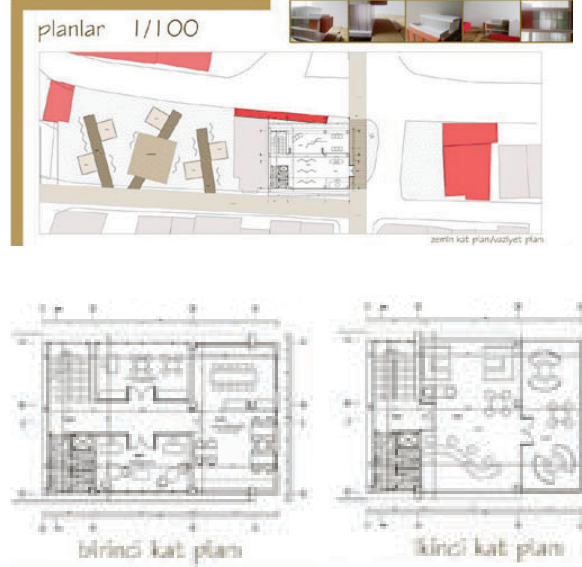
Vaziyet planı.



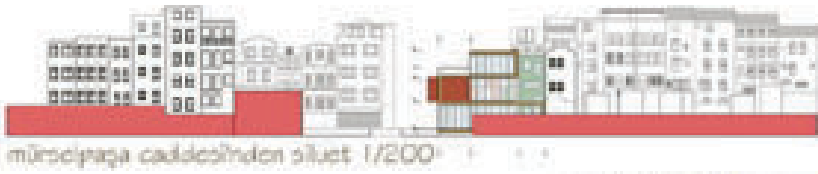
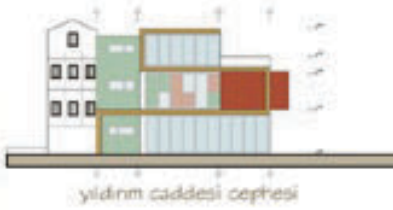
Görünüşler.



İstanbul (kültür ve sanat kenti) için çok amaçlı birim
 Fener'deki platform düzenlemelerinin ortasında konumlanan bu çok amaçlı birim bölgedeki farklı kültür...
 farklı din-ül... farklı tarih yaratılıp geliştirilip çeşitlenmiş köylerin... renklerin ve dokuların birlikteliğiyle oluşmuşlardır... Yine çevrede kıydan iç kesimlere kadar uzanan platformun izleri görülmektedir...
 ve bu sayede yerliyle platform arasında ilişki kurulmaktadır.



Üstte, genel yaklaşım ve planlar



Üstte, görünüş ve silüet.
 Altta, vaziyet planı ve eskizler.

“Çok Amaçlı Yapı ve Kıydan İç Kesimlere Uzanan Platform”

A. Olgı Ceylan

Fener'deki ilk analizlerin sonucunda kıyı ve iç kesimler arasındaki farklılık, uyumsuzluk ve kopukluk dikkatimizi çekti. Bu nedenle bu bölgede kıydan iç kesimlere kadar uzanan bir platform oluşturup hem kıyıyla iç kesimleri birbirine bağlamak hem de platformun yer yer yükseltilmesiyle sergi alanları oluşturmak amaçlandı. Bu platformun (rotanın) yanında, kıyı kesiminde ise çok amaçlı bir birim konumlandırıldı. Bu yapının içinde sergi alanı, Fener ve Balat'ın tarihini anlatan eserlerin bulunduğu bir kütüphane; binal, festival, tasarım etkinliklerine katılan sanatçı veya tasarımcıların buradaki çocuklara eğitim verecekleri bir atölye (aynı zamanda bu atölyeyi mimarlık ve tasarım öğrencileri workshop birimi olarak kullanabilecekler), yerel halk ve turistler için Haliç manzarasına hakim kafeterya ve çok amaçlı bir salon tasarlandı.

Yapılan analizler sonucunda Fener'in çok katmanlı bir yapısı olduğu, farklı dinleri, dilleri, statüleri ve kültürleri bir arada barındırdığı görüldü. Bunlar yapı formunun bu çeşitliliğe göre şekillenmesine olanak tanıdı. Aynı zamanda yapı, semti kıyıyla buluşturma amacıyla olan platformun izlerini cephede de taşımaktadır, bu sayede platformla yapı ilişkisi geçmektedir. Yapı zemin katta geri çekilerek ve böylelikle bir ara mekân oluşturularak sur duvarıyla da ilişki kurmaktadır. Bu sayede açık, sur duvarıyla bütünleşmiş bir oturma ve sergi alanı ortaya çıkmıştır.

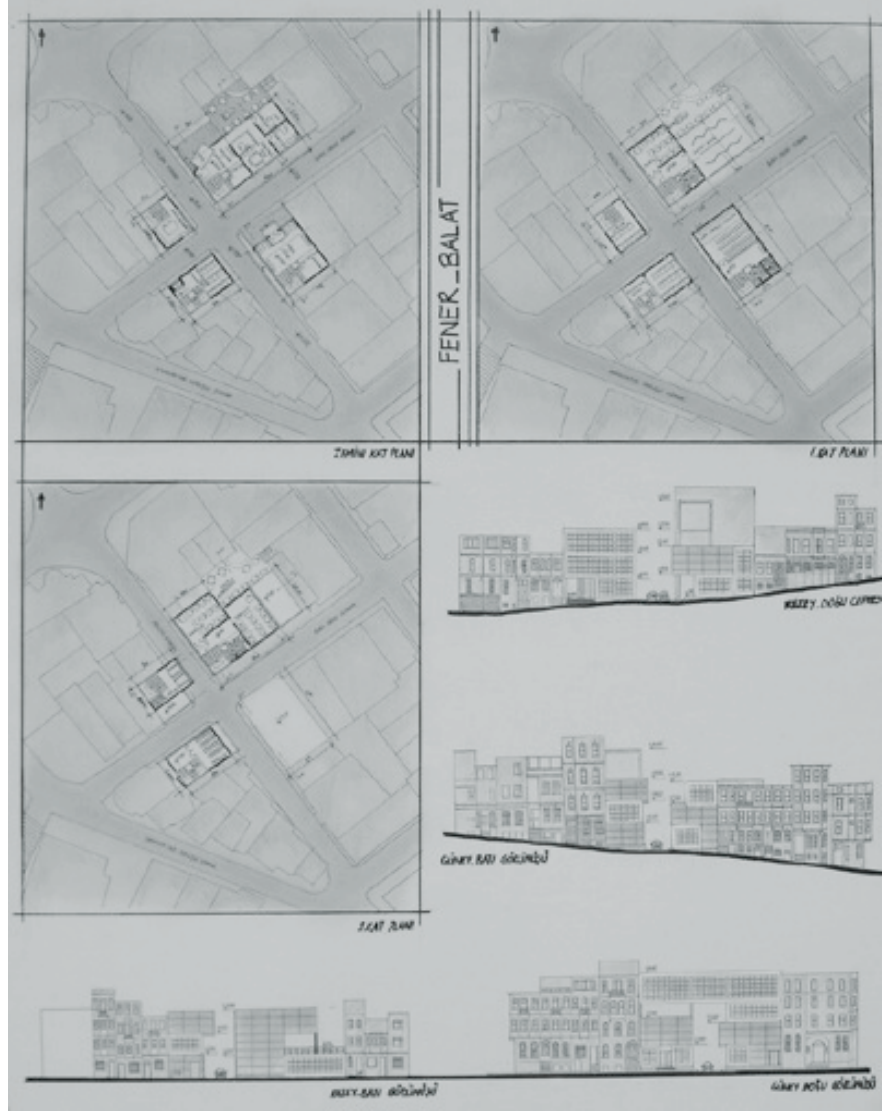
Fener bölgesi incelendiğinde öne çıkan bir diğer özellik ise sokaklarda oyun alanı bulamayan çocuklardır. Tasarlanan çok amaçlı birimin yola çıkış noktalarından biri de bölgedeki çocuklara katkı sağlamak olmuştur. Yapılan düzenlemede atölye ve çalışma birimlerinde sanatçı ve tasarımcılar çocuklara ders verebilecek, birlikte üretecek eserler ise platform üzerindeki sergi alanlarında ve birim içindeki sergi bölümlerinde yer alabilecektir. Bölgede dikkat çeken bir diğer unsur ise Fener'in tarihi dokusunu görmeye gelen yerli ve yabancı turist sayısının fazlalığıdır. Bunun için platform üzerinde sergi alanları oluşturulmuş böylece bölge gezilirken aynı zamanda sanatçı ve tasarımcıların eserlerini görme imkânı sağlanmıştır. Yine turistler için birimde kütüphane ve kafeterya düşünülmüştür.



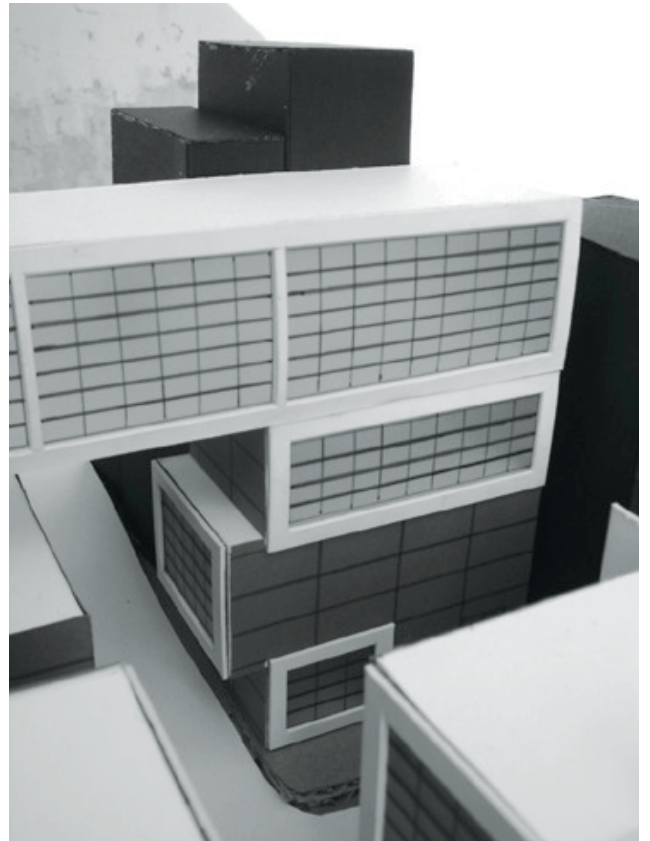
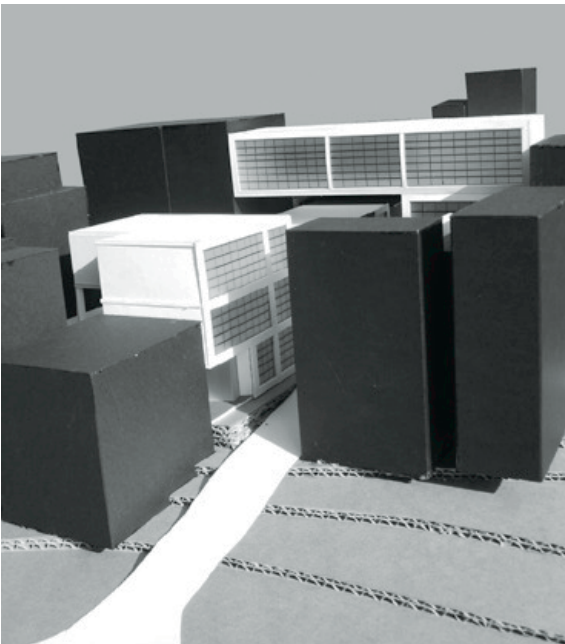
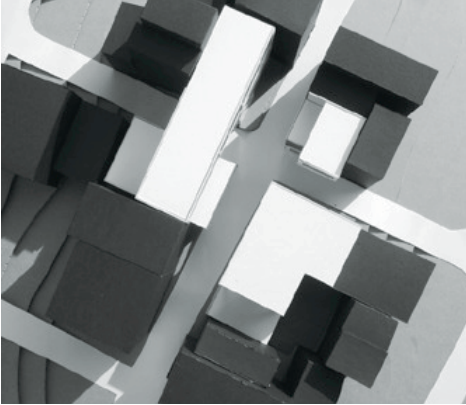
“Halk Eğitim Merkezi” Bircan Gökdağ

Fener-Balat bölgesinde yapılan anket ve görüşmeler sonucunda genel olarak okuma-yazma oranının düşük olduğu, gelir düzeyinin az olmasına karşın kadınların çalışmadığı ve özellikle yaşamsal konularda bilgi yoksunluğu saptanmıştır. Bu gözlemler sonucunda semtte Halk Eğitim Merkezi yapılmasının, bölge halkına yarar sağlayacağı kanısına varılmıştır. Öte yandan bölgedeki fiziksel mekânın nasıl değerlendirileceği ve daha sağlıklı bir yapıya kavuşabileceği konusunda çalışmalar yaparken, Fener'in ana akslarından biri üzerinde karşılıklı üç yapı adasının köşe parsellerinin kullanılmıyor olması ve dördüncü köşe parselde ise niteliksiz bir yapının bulunması nedenleriyle bu alan, çalışmaya değer bulunmuştur.

Alanda önerilen yapılar kompleksinin her bir parçası farklı işlevdeki birimlerden oluşmaktadır. Örneğin, halk eğitim merkezi, kütüphane, bilgisayar odaları, çok amaçlı salon, atölye, satış birimleri... Bu birbirinden hem ayrı hem de bütünleşik alanların tasarımında yoğun olarak maket çalışması yapıldı. Burada dikkat edilen, çevreyle uyum açısından komşu binaların yan cephelerinin değerlendirilebilirliği ve yapı yüksekliklerinin birbirleriyle ilişkileriydi. Ayrıca yapılar bütünüün kendi içinde ilişkilerini kurabilmesi için yer yer üst kotlardan geçişler düşünüldü.



Planlar,
görünümler ve maket.



Banliyö Mahallelerinin Değişen Morfolojisi

Anne Vernez Moudon

İngilizce'den Çeviren: Cenk Hamamcıoğlu

Önceleri coğrafya disiplininin bir parçası olarak çalışılan morfoloji (*morphology*) konusu 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında plancı ve coğrafyacılardan oluşan bir grup batılı bilim adamının çeşitli okullarda ortaklaşa çalışarak geliştirdiği ve günümüzde de çalışmalarını sürdürdüğü bir bilim dalıdır. Washington Üniversitesi'nde kentsel morfoloji üzerine çalışmalarda bulunan Anne Vernez Moudon'un ve Birmingham Üniversitesi'nde Kentsel Morfoloji Araştırma Grubu'nun (*Urban Morphology Research Group*, UMRG) tanımlamalarına göre kentsel morfoloji biliminin amacı, gelecekte planlanması düşünülen yeni kent parçalarına girdi oluşturacak –daha iyi yaşam koşullarının ve yaşanabilir çevrelerin oluşturulması gibi– bilgilerin toplanmasına yardımcı olmaktır. Bu makale, ülkemizde yeni yeni gelişen kentsel morfoloji konusunda batıda gerçekleşen kavramsal tartışmalara ilişkin farklı okulların bakış açılarını bir arada sunmakta ve farklı tanımlamalara ilişkin bilgi vermektedir.

Makalede, Anne Vernez Moudon'un, örnek çalışma alanı olarak ele aldığı ABD'deki banliyölerin yerleşim planlarıyla ilgili morfolojik saptamalarını (planların kullanıcı gereksinimlerini, hareket biçimlerini nasıl şekillendirdiği ve kullanıcının mekânı-yerleşmeyi algılaması) bulmak ve ayrıca, bu konuda uyguladığı yöntemlerden, Türkiye'de gelişmiş veya gelişmekte olan yeni yerleşim alanlarının morfolojik açıdan irdelenmesi için çıkarımlar yapmak mümkündür.

Bilindiği üzere ülkemizde banliyölerin gelişimi Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında endüstrileşmenin gelişmeye başladığı, ulaşımda gerek ulusal gerekse uluslararası bağlantıların kurulduğu 19. yüzyıl sonuna denk gelmektedir. Bu dönemde İstanbul'da demiryolu ve su yolu bağlantılarının gelişmesiyle merkez (Tarihi Yarımada, Galata ve Üsküdar) dışında sürekli ikâmet edilen yeni konut alanları yerleşmeye açılmıştır (alt merkezlerin gelişmesi) (Kuban, 1996:35-43, Çelik, 1998:69-83). Avrupa yakasında 1890 yılında İstanbul'u Paris'e bağlayan demiryolunun inşa edilmesiyle Bakırköy-Yeşil-

yurt, Anadolu yakasında ise 1909 yılında inşa edilen Haydarpaşa-İzmit demiryolu bağlantısı ile Kızıltoprak-Göztepe-Erenköy-Bostancı yerleşmeleri İstanbul'un demiryollarına paralel, lineer biçimde gelişimine yön veren ilk banliyö yerleşmeleridir. Ancak 1950'li yıllardan sonra kent ulaşımında lastik tekerlekli taşıtların devreye girmesi banliyöler ile merkez arasındaki (demiryolu ile ulaşılamayan) tüm boş alanların hızla doldurularak kentin birleşmesine ve bugünkü formuna ulaşmasına neden olmuştur. Bugün başta İstanbul olmak üzere ülkemizde batıdaki örneklerde olduğu gibi genel eğilim, ağırlıklı olarak otomobil kullanımını destekleyen, tek veya çok ailelik yapılardan oluşan yeni yerleşim alanlarının (otoyol yerleşmeleri) planlanması yönündedir. Makalede, yeni geliştirilen bu alanların sunduğu yerleşim düzenleri-planları, ulaşım koridorları, ada büyüklükleri, kendi içindeki fonksiyon-arazi kullanım ilişkileri ve bu ilişkilere bağlı yaya erişim olanaklarının kurgulanması-etkileri, ABD'deki iki banliyö yerleşmesinin kentsel morfoloji kapsamında karşılaştırılmasıyla irdelenmektedir. Bu noktada makaleye geçmeden önce plancı ve mimarlara ait tasarım ilkelerinin, kullanıcıların hareket biçimlerini ve ihtiyaçlarını biçimlendirmede-yönlendirmede temel faktörlerden biri olduğunu vurgulamanın doğru olacağı kanısındayım. (Cenk Hamamcıoğlu)

Kent inşası, kentsel habitatu yaratan ve evlerden, binalardan, meydanlardan, sokaklardan, bahçelerden vs. oluşan yapıları çevrenin ürettiği bir süreçtir. Bu süreç, arazi sahipleri, yasa koyucular, plancılar, tasarımcılar, inşaatçılar, sermaye sahibi vb. arasında ortak çalışma ve uzlaşmayı gerektirmenin yanında, çeşitli aktör ve paydaşların ayrı ayrı veya ortak kararlarını da kapsar. Bir kez yaratıldıktan sonra bu kurgu, sürekli olarak kullanılır, yönetilir ve dönüşür.

Kentsel morfoloji kentin inşa edilme sürecini ve bu sürecin ürünlerini kapsayan bir çalışma alanıdır. Kentsel görünümü oluşturan ve değiş-

tiren mekân parçaları ya da hücreleri (tek kişinin mülkiyetinde veya kullanımında olan ayrı arazi parçalarına dahil olan yapılar ve açık alanlar) üzerinde çalıştıkları için bu alandakilerin bir kısmı kendilerini tipolojistler olarak tanımlamaktadır (Muratori, 1959, 1963; Caniggia and Maffei, 1979; Caniggia, 1985). Diğerleri ise tipolojistlerden farklı olarak, hem yapıyı çevreyi üreten parçaları ve hem de sonuçta kenti meydana getiren yapı gruplarının özelliklerini ele aldıkları için kendilerini morfolojistler olarak tanımlamaktadır (Whitehand, 1981, 1988). Araştırmalarının başlangıç noktası farklı olsa da, gerek morfolojistler gerekse tipolojistler kentsel dokunun en önemli bileşeninin, onu şekillendiren tarihsel süreç olduğu konusunda hemfikirdirler: kentsel mekân ancak geçici bir fenomen olarak tanımlanabilir.

Kent bilimcilere ve uzmanlara ait kaynaklar tipolojistleri ve morfolojistleri birçok noktada eleştirmektedir. Bazı plancılar ve tasarımcılar her iki grubu da son derece sığ bulmakta (Samuels, 1990) ve araştırmalarının neredeyse sadece tarihî kent merkezlerini veya küçük tarihî yerleşmeleri içerdiğinden yakınmaktadır. Coğrafyacılar ise, kentsel morfolojide nicel olmayan eğilimlerin, bu çalışma alanının önceden tahmin edilebilir amaçlar için kullanılma olasılığını ortadan kaldırdığından şikâyet etmektedir (Carter, 1976). Sonuç olarak İtalyan şehircileri, morfolojik analizlerin sadece tarihsel koruma durumlarında geçerli olabileceğini iddia etmektedir; çağdaş tasarımlara ve binalara uygulanması sınırlıdır çünkü çağdaş banliyö dokularının dağılımı, kentsel yapıyı anlamak için farklı bir yaklaşım gerektirmektedir.

Kentsel tipoloji ve morfoloji eleştirmenleri bu fenomeni “tipolojik kriz” (Aymonino, 1976) olarak nitelerken çağdaş kent dokularındaki hücrelerin birbiriyle ilişkilerinin, kente bağımlılıktan, özerklik kazanarak kentten ayrılma yönüne doğru değiştiğine inanmaktadırlar: Tarihî ve geleneksel kentlerde tekil yapılar karşılıklı ilişki içinde var olurlar; çağdaş kentlerdeki yapılar ise tek başınadır ve komşularıyla paylaştığı şey sadece bir caddedir. Bu tartışmalardan, çağdaş kentlerle ilgili morfolojik araştırmaların zor olmasının yanında aydınlatıcı olmadığı da anlaşılmaktadır. Şekil-zemin ve diğer arazi kullanım çalışmaları tasarım ve planlama sürecini tek başına aydınlatamayan salt tanımlayıcı veriler ortaya koyar.

Bu makalede, kent inşa süreçleri çalışmalarında morfolojik geleneğin tipik ve uygulamalı

iki tür kullanımından söz edeceğim. İlkinde, bugünkü post-endüstriyel banliyö yerleşmelerinin ve kentleşmiş bölgelerin, daha önceki endüstriyel yerleşmelerle aynı özellikleri gösterdiğini ortaya koymaya ve kentsel morfolojinin, kentsel tasarım ve planlama uygulamalarına temel oluşturan kent inşa süreci hakkında genelleme yapan bilgiler sağladığını göstermeye çalışacağım. İkincisinde ise, morfolojik analizlerin mimari tasarım kuramlarından bağımsız olarak kent planlama kuramına nasıl katkıda bulunabileceğini araştıracağım.

Post-Endüstri Banliyöler ile Kentsel Bölgelerin Morfolojik Analizi

İkinci Dünya Savaşı'nın bitiminden günümüze, Batı'da gerçekleşen kentsel yayılmanın çoğu banliyö gelişmeleri biçiminde olmuştur. Bugün kentler çok merkezlidir ve dağınık yerleşim örüntülerine sahiptir. Geleneksel merkezî kentler, bölgesel gelişmeler karşısında ekonomik önceliklerini kaybetmiş ve “kentleşmiş bölgeler” dediğim şeye dönüşmüştür.

Tarihî kentler üzerine çalışan geleneksel kentsel morfoloji, bu yeni kentleşmiş bölgelere nasıl uygulanabilir? Bu soruya cevap vermek için öncelikle bu alanın Avrupa'daki geçmişine ve Amerika'daki algılarına bakmak gerekir.

Tipolojik analiz, Amerikan mimarlık kuramının görece yeni ilgilendiği bir konudur. Modernist kuramın inişe geçmeye başlamasıyla mimarlar ve tasarımcılar, binaları sınıflandırma yöntemi üzerinde yeniden düşünme konusuna ilgi göstermeye ve binaların işlevlerine ağırlık veren modernist düşünceyi reddederek (Pevsner) biçime ve mekâna dayalı sınıflandırmalar üzerinde durmaya başlamışlardır (Rossi, 1982). Kent yapılarına tipolojik yaklaşımlar bugün tasarımcılar arasında çok sayıda taraftar bulmaktadır. Kentsel morfolojinin, Kuzey Amerika'daki tasarım ve planlama uzmanlığı üzerinde marjinal bir etkisi bulunurken, plancılar, zaman içinde arazi kullanımının bir boyutu olarak tanımladıkları kent formuna yeniden ilgi göstermişlerdir. Aşırı kalabalık karayolları ve kaynak yetersizliği, bireysel taşıt kullanımına olan bağımlılığın azalmasını ve toplu taşımacılık ve motorsuz araç kullanımının artmasını gerektirirken, bu ilgi ulaşım planlamasında bugün yaşanan krizin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Otomobile karşı bu tür alternatiflerin başarılı kullanımının, uygun kentsel formlara son derece bağlı olduğu bilindiğinden, plancılar bir kez daha kendi çalışmalarına dönmektedirler.

Bu arada, kentsel morfoloji ve tipoloji araştırmaları, kent inşa sürecine ve onun sonucunda ortaya çıkan kentsel formlara ilişkin güçlü bir bilgi zemini geliştirmiştir. Kentsel tipoloji ve morfoloji tarihi üzerine yaptığım araştırmalarda, bu alanı şekillendirmeye devam eden (Modon, 1994; Urban Morphogenesis, 1994), sadece kent ve kentsel yapı konusunda değil bunların analiz etmenin değeri ve amacı hakkında da farklı perspektifler getiren üç temel düşünce okulu saptadım.

En eski okul, 19. yüzyılın sonunda Almanya'daki coğrafya çalışmalarından ortaya çıkmıştır. Bu Alman-İngiliz okulu İkinci Dünya Savaşı'ndan önce Berlin'den İngiltere'ye taşınan coğrafyacı ve plancı M.R.G. Conzen (1960) tarafından kurulmuştur. Bu okula göre, kentsel doku çalışmaları; sadece kentsel gelişmenin tarihini açıklamakla kalmayıp gelecekteki planlama çabalarına yol gösteren ve yeni bir kent yöneti-

Üçüncü okul ise Fransız mimarlar Philippe Panerai, Jean Castex ve bir sosyolog olan Charles DePaule tarafından Versailles okulunda 1960'ların sonunda kurulmuştur (Castex, Panerai). Kent inşa sürecine ait kuramları sosyal bilimler ile ilişkilendirerek çevre ve insan arasındaki etkileşim üzerine yoğunlaşmaktadır.

Amerika'da Banliyö Alanlarındaki Uygulamalar

Morfolojik araştırmaları kullanarak edindiğim deneyimlerin, Amerikan kentlerini anlamamda olumlu etkisi olmuştur: Bu araştırmaların banliyö çevrelerinde uygulanmasının yalnızca bu alanları çalışan öğrencilere ve genel olarak kentlere değil, aynı zamanda buralarda yaşayanlara, yasal düzenleme yapanlara, planlılara ve politikacılara da faydalı olduğunu düşünüyorum. Tarihi kentlerde kullanılmış teknikler, yeni çevrelere doğrudan uygulanmakla kalmamakta, bunun yanında, bu kentlerde yaşanmış olan süreçleri doğrulayan bilgiler sağlamaktadır. Benzer bulgulara, Panerai'nin Paris ve Kahire metropoliten alanlarının çeperlerindeki tarım alanlarının kentleşme sürecini ele aldığı (Panerai et al. 1980) ve Demorgon'un Fransız banliyölerini incelediği (Demorgon et al. n.d.) yayımlanmış çalışmalarda rastlamak mümkündür. şimdilerde Whitehand, morfolojik yaklaşımın yeni kent formlarına uygunluğu konusunda yeni kanıtlar ortaya koyacak çalışmalar yürüterek İngiltere'deki banliyö gelişmelerini incelemektedir.

Tarihi kentlerin yapısında bulunan elemanların aynısı, banliyö yerleşmelerinde de vardır: sokak ağları, arazi parselleri, binalar ve –tarihi kentlerde Colzen'in “plan ünitesi”, Caniggia'nın “tessuto” olarak tanımladığı– açık mekânlar hâlâ temel belirleyici elemanlardır. şurası muhakkak ki, banliyö alanlarındaki elemanların özellikleri, önceki mukabillerinden tamamen farklıdır: parseller ve binalar geleneksel kentlerdekinden daha büyüktür, bu binalara bağlı açık alanlar da müthiş büyümüş ve sonuç olarak çoğu zaman banliyö alanına hükmeder olmuştur. Sokak ağları da altüst olmuştur – Brenda Scheer, büyük ızgara sistemlerin (*supergrids*) ölçeğinin 1940'lardan bu yana nasıl büyüdüğünü açıklamaktadır (Scheer n.d.). Böylece, banliyö dokularındaki birimler kabalaşmış; 1950'lerden itibaren federal yasaların büyük mali destekleri ve İkinci Dünya Savaşı sonrasında yaşam standartlarının yükselmesiyle de ulaşımda otomobil kullanımı ağırlık kazanmış, kent çeperlerindeki ucuz alanların alınabilirliği artmış, ulaşım ve diğer altyapı sistemleri geliştirilmiştir. Yaşam biçimindeki bu

Tarihi kentlerin yapısında bulunan elemanların aynısı, banliyö yerleşmelerinde de vardır: sokak ağları, arazi parselleri, binalar ve açık mekânlar hâlâ temel belirleyici elemanlardır. şurası muhakkak ki, banliyö alanlarındaki elemanların özellikleri, önceki mukabillerinden tamamen farklıdır: parseller ve binalar geleneksel kentlerdekinden daha büyüktür, bu binalara bağlı açık alanlar da müthiş büyümüş ve sonuç olarak çoğu zaman banliyö alanına hükmeder olmuştur.

mi bilimi kuran kent inşa süreci konusunda bir kuram geliştirmenin temelini oluşturur. Conzen okulu bugün Birmingham Üniversitesi'nde “Kentsel Morfoloji Araştırmaları Grubu” adı altında çalışmalarını sürdürmektedir (Whitehand, Slater, Larkham ve Urban Morphology Research Group).

İkincisi, mimar Saverio Muratori'nin 1950'li yılların başında kurduğu İtalyan okuludur. Bu okulun mimarlarına göre kentsel doku çalışmaları, bir mimari tasarım kuramını açıklamanın temelidir. Okulun taraftarları, tipolojik analizin çağdaş tasarım uygulamalarındaki yeri üzerinde tartışmaktadır (Argan); kimileri bu alanı, çağdışı mekânlar yaratmanın ve mimari tasarımı mummyalamanın kesin aracı olarak görürken (Aymonino, 1976), kimileri de başarılı bir uygulama için zorunlu bir disiplin olarak düşünmektedirler (Caniggia, Maffei, Maretto, Cataldi, Strappa).



değişikliklerin ev ve bahçe tipleri üzerinde dikkate değer etkileri olmuştur.

Banliyö kentleri hakkındaki kapsamlı çalışmalar, buralardaki konut dokularına ilişkin bazı temel morfolojik eleman tiplerini belirlemeye yol gösterici oldu (Moudon, 1992). Plan birimleri (Colzen'a göre sokak, parsel ve bina tipi bileşimi) olarak tanımlanan her tip, 1930 öncesi, 1940-1960 arası ve 1970'ten günümüze gibi belirli üç dönemden birinin özelliklerini taşımaktadır. Temel banliyö konut dokusu plan birimleri, bu yüzyılda yaşanan kent inşa pratiğinde ortaya çıkan radikal değişimlerin altını çizmektedir. Bunlar da, kuşkusuz bu dönemde yaşam biçiminde, sermaye oluşumunda ve hane halkının ekonomik gücünde yaşanan radikal değişimleri yansıtmaktadır. Günümüzün banliyö alanları gerçekte bu tür temel plan birimlerinin heterojen bir birleşimidir.

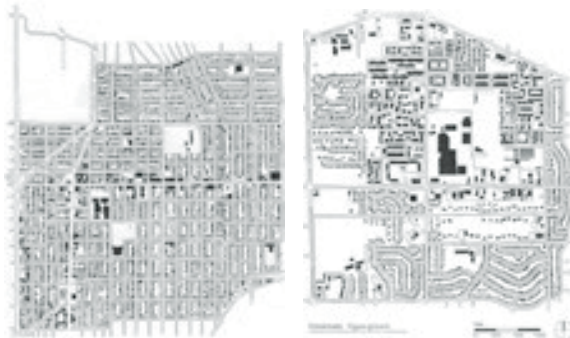
Bu alanda son zamanlarda yapılmış çalışmalar hem temel hem de heterojen plan birimlerinin varlığını doğrulamaktadır (Southworth and Owens, 1993). Her ne kadar geçmişteki örneklerle benzerlik gösterse de, banliyö alanlarındaki morfolojik elemanlar farklı özelliklerin işaretini vermektedir. Örneğin, San Francisco'da yaptığım çalışmalarda, belirli bir alanda zaman içinde birbirini takip eden farklı bina yapım uygulamaları belirledim: Bir kısım erken Victoria dönemi evlerin yerini –bazıları orijinal parsellerin bir kısmının birleştirilmesiyle oluşturulan alanlarda inşa edilmiş olan– apartman yapıları almıştır (Moudon, 1986). Buna karşın banliyö alanlarının çoğu, tek bir yapı tipolojisine sahiptir ve eski kentlerle karşılaştırıldığında çok az değişiklik yaşamıştır. 60 yıl ya da daha uzun geçmişi olan ve 19. yüzyılda ortaya çıkan eğilimler doğrultusunda iki, hatta üç kuşak yeniden inşa geçirmiş olması muhtemel banliyölerin yapısında radikal bir değişim görülmemektedir. Daha yeni banliyöler ise, en fazla iki yapı kuşağı barındırmaktadır ve ikinci kuşak daha önce yapılanmamış arazi parçalarının doldurulması ile oluşmuştur. Son birkaç on yılda kentlerimiz ve banliyölerimiz

coğrafi olarak katlanarak büyürken (tek bir yeni sakin eklenmeden New York metropoliten alanı, sınırlarını üç kat büyütüştür), banliyö merkezlerinde görece çok az fiziksel değişiklik yaşanmıştır.

Son on yıl içinde üzerinde detaylı çalıştığım iki mahalle olan Wallingford ve Crossroads'a ilişkin bilgiler vermek istiyorum. Wallingford, Seattle'a bağlı, ilk olarak 19. yüzyılın sonunda kurulmuş ancak 1910-1930'lu yıllarda gelişmiş bir yerleşme, "Crossroads" ise, Bellevue'ye bağlı Puget Sound Bölgesi'nin ikinci merkezi konumunda, 1950'lerden bu yana gelişmekte olan bir banliyö alanıdır. Bu iki mahallenin her biri kendi kent merkezlerine benzer alanlarda gelişme gösterirken, ikisi birlikte, Kuzey Amerika kentlerini karakterize eden banliyö gelişmesinin iki ucunu oluştururlar.

Wallingford, 30 yıl içinde güneyden kuzeye doğru gelişmiş küçük ızgara sistemli (*small-grid*) bir banliyö yerleşmesidir. Doğu-batı ekseninde uzanan bir ticaret arteri hızla mahallenin merkezi haline gelmiş ve bugüne dek de öyle kalmıştır. 12-15 metre genişliğe, 30 metre derinliğe sahip parsellerin bulunduğu yerleşme, önceleri çiftlik evleri ve bungalovlardan oluşuyordu. 1950'lerden itibaren boş alanlar apartman yapılarıyla doldurulmaya, 1980'li yıllardan itibaren de *gentrification* (soylulaştırma) çalışmalarına başlanmıştır. *Gentrification* kapsamında eski evler rehabilite edilmiş ve belirlenen arterler çevresinde alçak katlı konutlar inşa edilmiştir. Başlangıçta çalışan aileler için gelişmiş olan mahalle bugün orta ve üst-orta gelir gru-

Solda, dar, derin parsel ve evler. Küçük ızgara sistem (Moudon, 1992). Ortada, geniş ve dar parselli evler. Sürekli kıvrılan sokaklar (Moudon, 1992). Sağda, parsel sınırı olmayan ev ve bahçeli apartmanlar. Halka veya askı yollar (*loops*) ve kıvrımlı çıkmaz sokaklar (Moudon, 1992).



Wallingford ve Crossroads mahalleleri (Hess, 1994).

buna dahil insanları barındırmaktadır, bunların da yaklaşık yüzde 30'u evlerini kiraya vermektedir. Sınırlı dönüşümlerin gerçekleştirildiği yerleşmede özel otomobil bir rekreasyon aracı olarak kullanılmaktadır. Bütün sokaklar cömert yaya kaldırımlarıyla, onlar da 6 metrelik ön bahçelerle sınırlanmıştır, ayrıca taşıt yolları da çim şeritlerle ayrılmıştır. Park alanları ve özel garajlar ufak farklılıklarla bu dokunun içine dahil edilmiştir. Perakende satış ve alışveriş alanı, cadde kenarında 15 blok uzunluğunda bir bölgedir. Buradaki ticaret aksı üzerinde küçük dükkanlar, önünde otoparkı bulunan bir süpermarket, ayrıca ticaret ve konut olarak kullanılan eski bir okul bulunmaktadır. Mahallede başlangıçta var olan üç okuldan yalnızca bir okul ortaöğrenim işlevini sürdürmektedir. Çeşitli park alanları arasında bir mahalle parkı ve yerleşmenin sınırında yer alan bir bölge parkı bulunmaktadır.

Önemli ölçülerde yaya hareketini sağlamanın koşullarından biri de yayaaları çekecek güvenli ve ilgi çekici mekânlar yaratmaktır. Rapoport "görülebilir farklılıklar" kavramını farklı çevrelere olan göreceli ilgiyi ölçmenin temeli olarak önermiştir. Gehl de yayalara sunulan olanakların ve güzelliklerin yaya dolaşımı için önemini deneylerle kanıtlamıştır. Günümüzde yaya aktivitelerinin, çevrenin, özellikle de içinde bulunduğu kamusal alanın, niteliğinin bir göstergesi olduğu giderek daha iyi anlaşılmaktadır.

Crossroads, tek ailelik seyrek parsellerin bir araya gelmesiyle oluşmuş bir yerleşmedir. 1980'lerin başında büyük bir alışveriş merkezi ve ardından da etrafına çoğu 10 hektarlık parseller üzerinde olmak üzere, konut yapıları inşa edilmiştir. Az sayıda yaya kaldırımının bulunduğu mahallede araç yolları 800 metre uzunluğundaki büyük ızgara sistemde (*supergrid*) yapı adalarını kat etmektedir. Konutlara ulaşım çıkmaz sokaklarla sağlanmaktadır. Farklı etnik kökenli ve gelir grubu mensuplarının barındığı mahallede ortak özelliklere sahip olanlar belirli alanlarda yaşarken, bu farklı gruplar yalnızca alışveriş merkezinde biraraya gelmektedir.

Wallingford ve Crossroads daha önce belirtilen birinci, üçüncü ve son dönemlere ait banliyö plan şemalarına örnek teşkil etmektedir.

Planlama Aracı Olarak Morfolojik Analiz

Bu iki mahallenin analizi, morfolojik yaklaşımın kent planlamasına nasıl uygulandığını göstermeye yardımcı olmaktadır. Toplu taşımacılık

kullanımını, motorsuz ulaşımı ve özellikle yaya dolaşımını destekleme kapasitelerini araştırmak üzere mahallelerin morfolojik karakteristikleri üzerinde detaylı çalışmalar yapılmıştır. Yeniden popüler olmaya başlayan planlama teorilerine göre (Pushkarev, 1977) motorsuz taşıt ulaşımı ve toplu taşımacılık, ele alınan bölgenin nüfus yoğunluğuyla doğrudan ilişkilidir. Yüksek yoğunluk, yüksek insan sayısı demektir, bu da arkasından hem araç sıklığı (otomobil kullanımını caydırıcı) hem de kamusal alanı kullanan insanların güvenliği konusunu (yürümeyi teşvik edici) getirmektedir. Yakınlarda geliştirilen bir düşünceye göre, motorsuz taşıt ulaşımının önkoşullarından birisi de düzgün bir arazi kullanımının sağlanmış olmasıdır; insanlar, belirli bir çeşitlilik yelpazesindeki aktiviteleri, görece kısa bir mesafe içinde görebilmelidir.

Kentsel tasarımcılar yoğunluk ve arazi kullanımının, yayalara dost bir çevre için gerekli fakat yetersiz elemanlar olduğunun uzun süredir farkındadır. 0,4 ha ya da 4000 m² başına 7 ile 15 arasında değişen konut yoğunluğuna ve karışık arazi kullanımına sahip birçok alanda hâlâ başarılı bir yaya erişimi yoktur çünkü otomobil dolaşımına göre tasarlanmıştır. Önemli ölçülerde yaya hareketini sağlamanın üçüncü koşulu ise yayaları çekecek güvenli ve ilgi çekici mekânlar yaratmaktır. Rapoport (1991) "görülebilir farklılıklar" kavramını farklı çevrelere olan göreceli ilgiyi ölçmenin temeli olarak önermiştir. Gehl (1987) de yayalara sunulan olanakların ve güzelliklerin yaya dolaşımı için önemini deneylerle kanıtlamıştır. Günümüzde yaya aktivitelerinin, çevrenin, özellikle de içinde bulunduğu kamusal alanın, niteliğinin bir göstergesi olduğu giderek daha iyi anlaşılmaktadır.

Plancılar ve ulaşım mühendisleri bu gözlemleri yalanlamamaktadırlar. Ancak tasarladıkları çevrelerin niteliğini kesin olarak ölçebilmeyi istemektedirler. Bu isteklerine karşılık şu soruyu sormaktayız: Benzer yoğunluğa, benzer arazi kullanımına ve benzer nüfusa sahip alanlarda, yaya dolaşımını ve yaşamını destekleyen fiziksel çevre elemanları nelerdir ve bunlar nicel olarak nasıl tanımlanabilir?

Wallingford ve Crossroads, bu soruların olası yanıtlarını test etmemizi sağlayan özellikler sunmaktadır. Yoğunluğun ve arazi kullanımının çok benzer olduğu 1,5 km yarıçaplı iki alanda günlük deneyimler karşılaştırıldığında, Wallingford yerleşmesindeki yaya aktivitesinin düzeyinin, Crossroads'dakinden daha yüksek olduğu görülmektedir.

Bu konuda yapılmış iki diploma tezi, iki yerleşmenin karşılaştırmasını yaparak oldukça fazla veri sağlamıştır. Bunlardan Paul Hess (1994) mahallelerin fiziksel özelliklerine yoğunlaşmış ve izleyen tartışmaya ilişkin temel bir çalışma olmuştur. David Saxen (1994) ise sokaklardaki insanlar üzerine yoğunlaşmıştır. Saxen'in çalışmasını detaylı inceleme fırsatım olmadı ancak Wallingford sokaklarında, Crossroads'dakilerden üç kat daha fazla yaya dolaştığını tespit ettiğini söyleyebilirim.

Paul Hess bu iki banliyö alanının özelliklerini ele almış ve (insanların yürüdüğü yerlerdeki) yaya donatılarını, (otomobillerin kullanıldığı ve park edildiği yerlerdeki) otomobil donatılarını ve yayalar tarafından kat edilen mesafeleri incelemiştir. David Saxen'in çalıştığı "gerçek çevre"ye karşı Hess, insanların yürüyebildiği ya da araç kullanabildiği "potansiyel çevre" üzerine yoğunlaşmıştır. Crossroads'daki potansiyel çevrenin azlığı, insanları yürüyebildikleri ve bulabildikleri her yerde yürümeye, hatta alışılmışın dışında yaya olanakları yaratmaya itmektir. Buna karşılık Wallingford'daki potansiyel yaya çevresinin görece bolluğu ve geçirgenliği, yaya olanaklarının kullanımında çeşitlilik göstermektedir.

Bu sayfada yer alan şekiller, Wallingford ve Crossroads'daki yaya ve otomobil çevreleri arasındaki temel farkları göstermektedir. İlginçtir ki, her iki yerleşmede de otomobiller için ayrılmış toplam alan birbirinden çok farklı değildir. Buradan yola çıkarsak, her iki mahallenin de otomobillere yer açacak şekilde uygulanmış olduğu açıktır. Otomobillerin yerleşmeye etkisi açısından aradaki fark, otomobillere ayrılan toplam alanın miktarında değil, bu alanın dağılımında yatmaktadır: Wallingford'da küçük alanlar, Crossroads'da ise geniş alanlar ayrılmıştır.

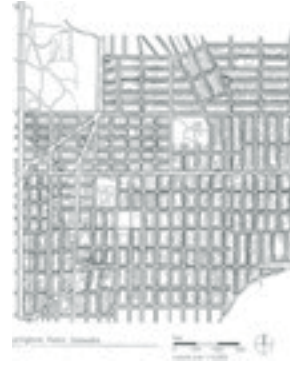
Görüş mesafesinin gerçek yol mesafesine oranı, yaya ağının ve olanaklarının bağlı verimliliğini ölçer. Bir yaya dolaşım ağının yüzde 30'un üzerinde verimsiz olması, o ağın kullanıl-

madığını gösterir. Crossroads'da verimsizlik oranı yüzde 60'tur. 800 metre yarıçaplı bir alandaki çıkış noktalarının çok azı konut bölgelerine denk düşmektedir, bu da şu anlama gelmektedir: İnsanların hiçbir yerden alışveriş merkezine yürümediği varsayılmaktadır.

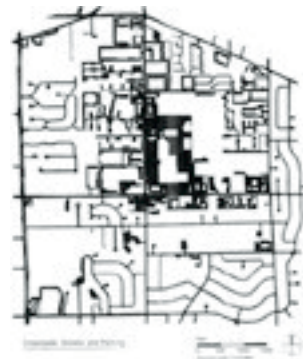
Banliyö Alanlarının Planlamasında Morfolojik Analiz Kullanımı

Burada ele alınan çalışmalar açıkça göstermektedir ki, eğer plancı otomobile göre bir tasarım yaparsa, insanlar otomobil kullanırlar. Ayrıca şu da ortaya çıkmaktadır ki, morfolojik analiz, genel kent planlama pratiği ile gerçekleştirilen kent inşaa pratiği arasında faydalı bir köprü kurmaktadır. Kentsel morfoloji, kentlerle banliyöler arasındaki ortak elemanları belirlememizi ve değerlendirmemizi sağlayan araçlar geliştirmiştir. Birbirinden farklı çeşitli bölgelerde denemiş olan bu araçlar, karşılaştırmalı çalışmaların, analizlerde kullanılmak üzere güvenilir veriler sağlayacağını göstermiştir. Analizlerden çıkan sonuçlar kent dokusunun oluşumu ile ilgili önemli bilgiler ortaya koyar ve böylece kenti yönetmede bize yardımcı olmaya başlayabilir.

Kentsel tipoloji ve morfoloji Avrupa'nın farklı kesimlerinde gerek coğrafyacılar gerekse şehirciler tarafından birkaç on yıldır uygulanmaktadır. Bu çalışmalar bugün ilgiyle çalışılan ve (1) kent inşaa ilkelerini tanımlayan ve açıklayan, (2) tarihi dokunun korunması ve geliştirilmesinde yol gösterici bir bilim alanı olmaya başlamıştır. Her ne kadar ABD'de yaygın olarak bilinmemekle birlikte, Kuzey Amerika kentlerini çalışırken kentsel morfoloji yöntemlerinin kullanımı, bu yöntemlerin, (1) banliyö yerleş-



Wallingford'da yaya mekânları (Hess, 1994).



Solda, Wallingford'da cadde ve park alanları (Hess, 1994). Ortada, Crossroads'da yaya mekânları (Hess, 1994). Sağda, Crossroads'da cadde ve park alanları (Hess, 1994).

melerinin biçimsel özelliklerini tanımlamaya ve açıklamaya yardım ettiğini, (2) davranışlar üzerinde kentsel formun hangi yönlerinin bir etkisi olduğunu vurguladığını ve uzun zamandır planlamanın gözünden kaçmış olan, yapı formun işlevsel boyutuna ve performansına dikkat çektiğini ve (3) bugüne dek nitel terimlerle tarif edilen kentsel formu nicel olarak değerlendirmemize izin verdiğini göstermektedir.

Anne Vernez Moudon, Washington Üniversitesi Mimarlık, Peyzaj Mimarlığı ve Kentsel Tasarım ve Planlama Bölümleri Öğretim Üyesi

Çenk Hamamcıoğlu, Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Araştırma Görevlisi

Bu makale, Attilio Petruccioli'nin editörlüğünü yaptığı 1998 tarihli *Typological Process and Design Theory, MA: Aga Khan Program for Islamic Architecture* isimli kitapta yer alan "The Changing Morphology of Suburban Neighborhoods" başlıklı makaleden (s.141-57) kısaltılarak Türkçeye çevrilmiştir. Makalenin orijinaline http://archnet.org/library/documents/one-document.tcl?document_id=3797 internet adresinden ulaşılabilir.

Kaynakça:

- Argan, G.c. "Sul concetto di tipologia architettonica", *Progetto e Destino*, 1965, pp.75-81.
- Aymonino, Carlo. *Il significato della città* (Bari:Laterza, 1976).
- Caniggia, Gianfranco. *Structure dello spazio antropico* (Florence:Ed. Alinea, 1985 [1976]).
- Caniggia, Gianfranco. And Gian Luigi Maffei. *Composizione architettonica e tipologia edilizia*, 1. *Lettura dell'edilizia di base* (Venice:Marsilio Editori, 1979).
- Caniggia, Gianfranco. "Dialettica tra tipo e tessuto nei rapporti preesistenza-attualia, formazione-mutazione, sincronia-diacronia", *Extracts from Studi e documenti di architettura* 11 (June 1983).
- Carter, Harold. *The Study of Urban Geography* (New York: John Wiley & Sons, 1976).
- Castex, Jean, Jean Charles Depaule, and Philippe Panerai. *Formes urbaines: de l'ilot a la barre* (Paris:Dunod, 1977).
- Cataldi, Giancarlo, ed. *La ragioni dell'abitare* (Florence, 1988).
- Conzen, Michael P. "Analytical Approaches to the Urban Landscape", in *Dimensions of Human Geography*, Karl W. Butzer, ed., University of Chicago Department of Geography, Research Paper 186 (Chicago 1978), chapter 8, pp.128-165.
- Conzen, Michael P. "Alwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis" Publication No.27. Institute of British Geographers (London, 1960).

- Çelik, Z. (1998) *Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yayınları, 2.Baskı, 96 selections, İstanbul.
- Demorgon, Marcelle, Philippe Panerai, Richard Sabatier, and Evelyne Volpe. "La banlieue comme territoire structure", manuscript, n.d.
- Gehl, Jan. *Life Between Buildings: Using Public Space* (New York: Van Nostrand Reinhold, 1987).
- Hess, Paul M. "Evaluating Pedestrian Environments: Proposals for Urban Form Measures of Network Connectivity, with Case Studies of Wallingford in Seattle and Crossroads in Bellevue, Washington." Master's thesis, Department of Urban Design and Planning. University of Washington, 1994.
- Kuban, D., (1996) "The Growth of a City", İstanbul Dergisi, İstanbul.
- Maffei, Gian Luigi. *La casa fiorentina nella storia della città* (Venice: Marsilio Editori, 1990).
- Moudon, Anne Vernez. *Built for Change: Neighbourhood Architecture in San Francisco* (Cambridge, Mass.:MIT Press, 1986).
- Muratori, Saverio. *Studi per una operante storia urbana di Venezia* (Rome: Istituto Poligrafico dello Stato, 1959).
- Panerai, Phillippe, Jean-Charles Depaule, Marcelle Demorgon, and Michel Veyrenche. *Elements d'analyse urbaine* (Brussels:Edition Archives d'Architecture Moderne, 1980).
- Pevsner, Nikolaus. *A History of Building Types* (London:Thames and Hudson, 1976).
- Rossi, Aldo. *The Architecture of the City* (Cambridge, Mass.: MIT Press, 1982) [First Italian edition, 1966].
- Samuels, Ivor. "Architectural Practice and Urban Morphology", in *The Built Form of Western Cities*, T.R. Slater, ed. (London:Leicester University Press, 1990) pp.415-35.
- Scheer, Brenda Case, and Mintcho Petkov. "At the Urban Edge: A Morphological Analysis", unpublished paper, University of Cincinnati, n.d.
- Southworth, Michael, and Peter M. Owens. "The Evolving Metropolis: Studies of Community, Neighbourhood, and Street Form at the Urban Edge", *Journal of the American Planning Association* 59 (1993):271-87.
- Urban Morphology Research Group-UMRG <http://www.gees.bham.ac.uk/research/umrg/about.htm>
- Whitehand, J.W.R., ED. *The Urban Landscape: Historical Development and Management*, Papers by M.R.G. Conzen. Special Publication no.13, Institute of British Geographers (New York: Academic Press, 1981).
- Whitehand, J.W.R., "Recent Developments in Urban Morphology", in *Urban Historical Geography, Recent Progress in Britain and Germany*, Dietrich Denecke and Gareth Shaw, eds. (Cambridge University Press, 1988), pp.285-96.

The Changing Morphology of Suburban Neighborhoods

The author addresses two specific and practical applications of the morphological tradition to the study of city-building processes. She attempts to show that contemporary post-industrial suburban environments and urbanized regions exhibit some of the same characteristics as their industrial antecedents and argues that urban morphology provides generalized knowledge of the city-building process which serves as a basis for urban and city design practice. Then she investigates how morphological analysis can inform urban-planning theory as distinct from the theory of architectural design.

İstanbul Sultanahmet'te Bizans Dönemi Saray, Anıt ve Limanları ile Altyapı Çalışmaları

Fırat Düzgüner

Tarihi Yarımada'da (İstanbul, sur içi) yer alan Bizans yapı ve anıtları, Giovanni Andrea Vavassore'yle Hartmann Schedel yanında Petrus Gyllius'tan¹, yani yaklaşık 15-16. yüzyıl ortalarından günümüze değin, ilgi odağı oluşturmuştur.

Eyice, Büyük Saraylar [*to mega palatium* (τό μέγα παλάτιον)-Palatium Magnum] hakkında yaptığı çalışmada, sarayların gelişimiyle bu konuda 1988 yılına kadar yapılan araştırmaları, başlangıcından itibaren ve topluca vermiştir.² Antik kaynaklar haricinde, Müller-Wiener'in *İstanbul'un Tarihsel Topografyası*³ ve Doğan Kuban'ın *İstanbul Bir Kent Tarihi*⁴ adlı kitapları, bu konuda adları önemle sayılabilecek pek çok eser yanında, teknik bilgilerle detayları oluşturulan başyapıtlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ancak, İstanbul'un İÖ 7. yüzyılda, önce Byzas⁵ ve ardından imparator I. Constantinus (324-337) tarafından 328'de tekrar kurulmasıyla⁶, Fatih Sultan Mehmed'in (1444-1446, 1451-1481) 1453'teki fethine kadar, aradan geçen yaklaşık 2150 yıllık geçmişle birlikte, görsel vizyonunun merak konusu olduğu kuşkusuzdur.

Kentin bu dönemine ait yaratılacak yeni imgelerin, hayali yapıtlar ötesinde, gerçeğe yakın olması gerekir. Bu nedenle, elde mevcut somut arkeolojik planlar doğrultusunda, bunlarla uyum sağladığı tespit edilen verilerin değerlendirilmesine çalışılmıştır. Sonuçta, ortak doğrularından şüphe edilemeyecek antik yazarların anlatıları ile, kentin görünümünü olabildiğince gerçeğe yakın bir biçimde eserlerine yansıtıkları tespit edilen gravür ve minyatür sanatçıların eserlerini ön planda tutmaya çalıştık.

Bu yönde yapılmış en ciddi görsel kaynaklar; Giovanni Andrea Vavassore'nin 1477⁷, Hartmann Schedel'in 1493⁸, Matrakçı Nasuh'un 1509⁹, Peter Coeck'in 1533¹⁰, Matthäus Merian'ın 1635¹¹ ve Domni Anselmo Banduri'nin 1711¹² tarihlerini taşıyan gravür ve minyatürleridir. Bu eserlerle, bölgede yer yer mevcut yapıların adresleri arasındaki uyum yadsınamaz. Şimdiye kadar arazide gerçekleştirilmiş çeşitli çalışmalarla, antik yazarların anlatıları, yukarıda

adları geçen sanatçıların verilerini destekler içermektedir.

Eyice'nin *Büyük Saray* çalışmasında yer alan J. Labarte¹⁴, H. Montucci¹⁵, F. Von Reber¹⁶, G. Sevre¹⁷, H. Prost¹⁸, J. Ebersolt-A. Thiers¹⁹, S. Miranda'ya²⁰ ait plan ve restitüsyonların oldukça hayale dayalı oldukları anlaşılmaktadır. Bu eserler genelde, günümüze kadar bölgede yapılmış olan kazılarda ele geçen verilerle, pek çok yönden farklıdır.

1935 yılında, İngiliz St. Andrews Üniversitesi'nden Baxter'in başkanlığında, Sultan Ahmed Camii'nin güney bitişiğindeki Arasta'nın orta kısımlarında, kazılara başlanmıştır. 1938 yı-

Şekil 1. Theodosius'un ilk forumu. Theodosiacum I ya da Praitiorion (vilâyet binası). Burada, aynı zamanda Themis'in Evi, yani adalet sarayı vardı. Byzantion Bölgesi'nin, Müller-Wiener'in bölge haritası çerçevesinde ve yeni buluntular doğrultusunda yenilenmiş haritası.¹³



lına kadar süren kazılar sonucunda, revaklı (*peristyloslu*-peristilli) bir yapıyla, döşeme mozaiklerinin bulunduğu bir alan ortaya çıkarılmıştır.²¹ 1951'de D. Talbot Rice başkanlığında tekrar başlayan çalışmalar, 1954'e kadar devam etmiştir. Kazılarda ortaya çıkarılan ve "Db", "Dc"



Şekil 2. A. Vogt ve Ch. Vogt'un 1934 tarihli bölge restitüsyonundan, Procopius ve Gyllius'un anlatılarıyla Vavassore 1477, Peter Coeck 1533, Hartmann Schedel 1493, Matrakçı Nasuh 1509 ?, Matthäus Merian 1635 ve Domni Anselmo Banduri'nin 1711 tarihli gravür ve minyatürleriyle Mamboury'nin 1932 ve Müller-Wiener'in 1968-1976 yılları arasında yaptıkları bölge haritaları yanında İstanbul Arkeoloji Müzeleri'nin 1998-1999 yıllarında Cankurtaran'da Parsel/38 ve 57'de gerçekleştirdiği kazılarda ele geçen buluntular çerçevesinde genişletilmiş ve yenilenmiş restitüsyonu.

Şekil 3. Şekil 2'de, Byzantion Bölgesi restitüsyonunda yer alan kod açıklamaları. YAPILAR:

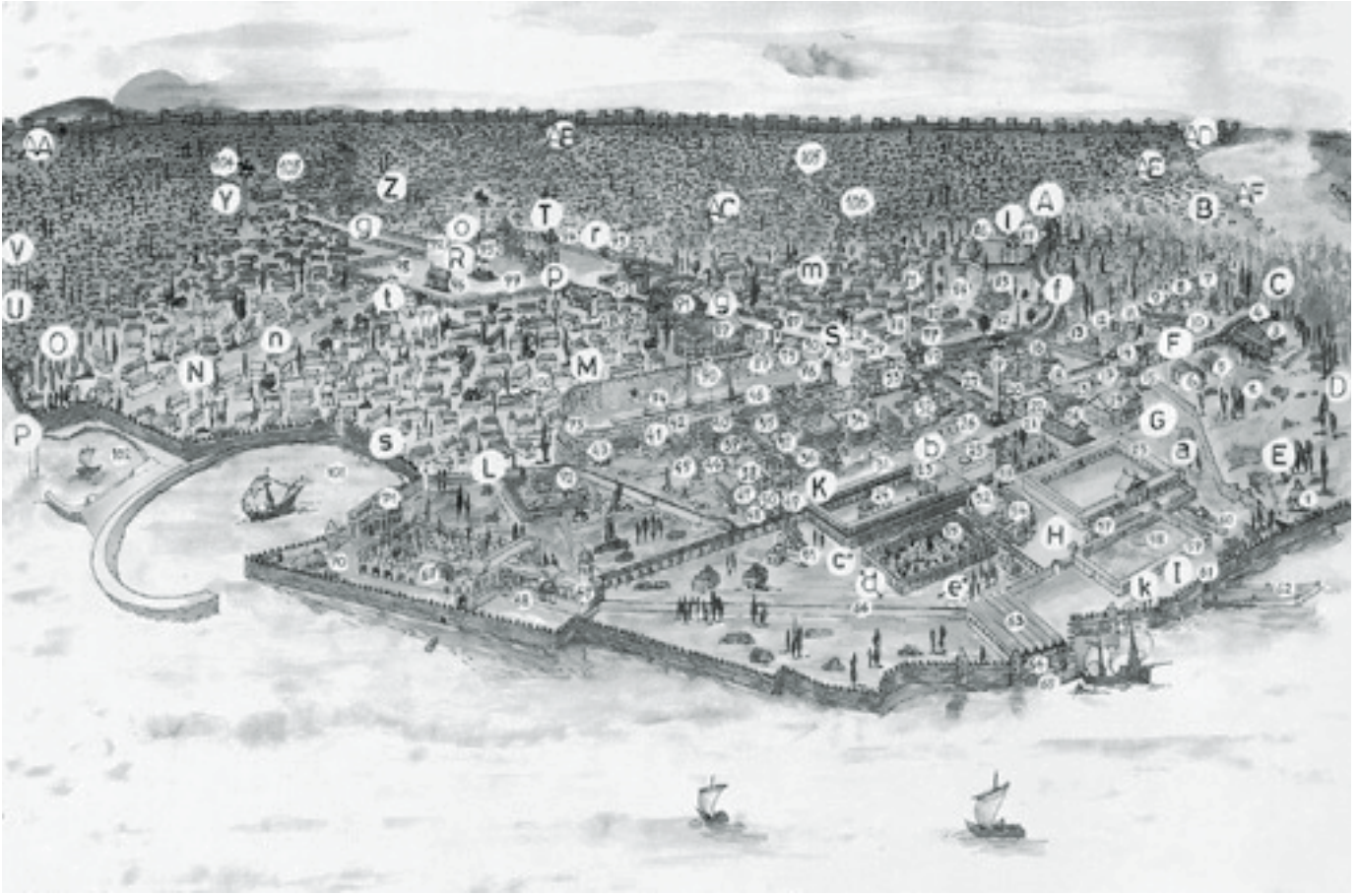
1: Hagios Lazaros Kilisesi (I. Basileios, 867-886 ?)²⁸ 2: Saray bahçesi (Anadendradion, Mauricius, 596)²⁹ 3: Küçük tiyatro (Severus Tiyatrosu, Septimius Severus, 193-211)³⁰ 4: Portikoyla çevrili yuvarlak teras (Heliakon Strongulon, Porticus in summa caeva³¹, Mauricius, 596)³² 5: (Domos) Isidoros Hastanesi³³ (Iustinianus, 527-565). 6: (Domos) Arcadius Hastanesi³⁴ (Iustinianus). 7: Yeni imparatorçelere mahsus zıfah odası (Constantinus, 324-337)³⁵. 8: Özel saray hamamı (Loutron, Constantinus). 9: Hagia Khristina Kilisesi (Constantinus). 10: Magnaura Sarayı (Constantinus; restorasyon, Herakleios, 610-641)³⁶. 11: Moukhroutas Sarayı (Manuel I. Komnenos, 1143-1180 ?)³⁷. 12: Hagia Eirene Kilisesi (Constantinus; yeniden inşa Iustinianus)³⁸. 13: Sampson Hastanesi (?; yeniden inşa Iustinianus)³⁹. 14: Okyanus benzeri daire biçimli forum (Constantin Forumu/II, Forum Circulae, Constantinus)⁴⁰. 15: Yangın kulesi (Aetos/I41 ?). 16: Herakles tapınağı ? (Byzantion Dönemi)⁴²; Eski Ayasofya I, II [Mega Ekklesia, Constantinus-II. Constantius (337-361); restorasyon II. Theodosius (408-450)]⁴³; Hagia Sophia (Iustinianus)⁴⁴. 17: Severus Portikosu (Septimius Severus)⁴⁵. 18: İmparatorluk köprüsü ve kapısı (Iustinianus)⁴⁶. 19: Iustinianus sütunu (Iustinianus, 544)⁴⁷. 20: Khalke Pyle (Bakır Kapı, Iustinianus, 544)⁴⁸. 21: Altın el (khryse kheir, Khalke Kapısı'yla Khalke Sarayı arasındaki yeraltı dehlizleri, noktalamalarla gösterilmiştir, Constantinus, restorasyon ve genişletme Iustinianus ?)⁴⁹. 22: Khalke Sarayı'nın koruma muhafızlarına ait kışla (Skholai, Constantinus)⁵⁰. 23: Khalke Sarayı (Constantinus; restorasyon, I. Anastasius, 491-518; restorasyon ve yeniden inşa Iustinianus; restorasyon I. Basileios)⁵¹. 24: Triklinos (Khalke Sarayı'nın bölümü, Constantinus; restorasyon, I. Anastasius 491-518)⁵²; restorasyon ve yeniden inşa Iustinianus⁵³; restorasyon, I. Basileios⁵⁴). 25: Adaylar triklinosu (Triklinos Kandidat, Merdiven Kulesi)⁵⁵, Khalke Sarayı'nın bölümü, Constantinus; restorasyon I. Anastasius; restorasyon ve yeniden inşa, Iustinianus; restorasyon I. Basileios)⁵⁶. 26: Kemerciler Sütunları ve Ioannes Kapıları (I. Ioannes Tzimiskes, 969-976)⁵⁷. 27: Oyopoleion (Byzantion Dönemi), Tetrastoon (Septimius Severus)⁵⁸, Augusteion⁵⁹ (yeniden inşa,

olarak kodlanan yapılarla, aradaki "Apsed Hall-Apsisli Salon", Bizans arkeolojisi yönünden önem taşımaktadır.²²

Yine 1935'te, *Törenler Kitabı*'nın²³ tercümesini yapan A. Vogt'un kardeşi Ch. Vogt, "Büyük Saray" plan ve restitüsyonunu gerçekleştirmiştir. Restitüsyonda, aynı bölgede gösterilen yapılarla, "Db" ve "Dc" binaları arasındaki benzerlik, hayret uyandıracak niteliktedir. Vogt'ta "64" numarayla kodlanan Hagias Elias Kilisesi, kazılarda ortaya çıkarılan "Dc" yapıyla, "62" numarayla kodlanan Theotokos tou Pharou Kilisesi "Apsisli Salon"la, "63" numarayla kodlanan Hagios Demetrios Şapeli ise "Db" yapıyla, neredeyse bire bir uyum sağlamaktadır. Ancak Vogt'un, peristilli avluya ait sütunları, avlu çevresinde yer alan koridorların iç kısmına yerleştirmesiyle, yanlışlığa düştüğü anlaşılmaktadır.²⁴

Restitüsyonda tespit edilebilen diğer yanlışlıklar; Khalke Sarayı'nın Augusteion'un (Aya-

Constantinus; restorasyon I. Leon, 457-474; yeniden inşa, Iustinianus)⁶⁰. 28: Regia revağı (Mese Leophoros'un Khalke Kapısı'yla Forum Constantini arasında uzanan kuzey revağı; yeniden inşa Iustinianus)⁶¹. 29: Mese Leophoros (Bugünkü Divanyolu Caddesi ile başlayıp Aksaray yönünde Yeniçeriler ve Ordu caddeleriyle uzanan kuzey ve güneyi revaklarla çevrili cadde. ?). 30: Akhilleos Portikosu⁶², ?; yeniden inşa, Iustinianus). 31: Fanion (?; yeniden inşa Iustinianus). 32: (Şekil.4) Zeus Hippios Tapınağı [Pagan Dönemi; Constantinus döneminde Saray Tribunali (Delphax)⁶³; Oktagonon/II, yeniden inşa Iustinianus]; Soter Khristos tes Khalkes (Güngörmez Kilisesi-Aslanhane, Nakkashane, Kilisesi (I. Ioannes Tzimiskes)⁶⁴). 33: Zeuksippos Hamamı (Septimius Severus; Akhilleos Hamamı adıyla yeniden inşa, Iustinianus)⁶⁶. 34: Daphne Sarayı (Constantinus)⁶⁷. 35: Phiale (Ortasında, hamam taşı şeklinde dairesel göbeği bulunan, antik kabin yerleştirildiği bahçe, I. Basileios)⁶⁸. 36: Trikonkhos (Theophilos, 829-842)⁶⁹. 37: Trikonkhos Sarayı'nda "Σ" planlı portiko, Sigma/III70. 38: Khrysotriklinos (II. Iustinus, 565-578)⁷¹. 39: Sarayın yönetim bölümü olan beş kubbeli büyük salon. (Pentakubikulum Triklinos, I. Basileios)⁷². 40: Hippodromos'ta yapılan gösteriler sırasında imparatorların istirahat ettikleri bölüm (Hippodrome konvert)⁷³. 41: Yarışçıların Hippodromos'a girdikleri kapı (Skyla, II. Iustinianus, 685-695, 705-711)⁷⁴. 42: Yarış ve oyunlara gidenlerin geçtikleri kutsal geçit (Heraiea, II. Iustinianus ?)⁷⁵. 43: Pharos şapeli (Saint Phare). 44: Lausiakos Sarayı (II. Iustinianus, 685-695 ve 705-711)⁷⁶. 45: Iustinianeios Triklinosu (Iustinianou, II. Iustinianus)⁷⁷. 46: Kathisma (Constantinus; restorasyon Iustinianus, 532)⁷⁸. 47: Peristilli avlu (Khrysotriklinos'un güneyindeki avlu. Kuzey kenarının iki yanında Hagios Theodoros ve Hagia Theotokos şapelleri vardı. Olasılıkla güneş saatinin (Horologion) bulunduğu avlu, burası olmalıdır, II. Iustinus)⁷⁹. 48: Hagios Elias (İngiliz kazi ekibine göre "Dc" yapısı⁸⁰; I. Basileios⁸¹). 49: Hagios Demetrios tou Palatiou (İngiliz kazi ekibine göre "Db" yapısı⁸²; II. Iustinus ?; yeniden inşa, VI. Leon (886-912)⁸³. 50: Theotokos tou Pharou (V. Konstantinos, 741-775)⁸⁴. 51: Triklinos⁸⁵. 52: "Σ" planlı portiko (porticus semirotunda), Sigma/II⁸⁶. 53: Yangın kulesi (Aetos/II, I. Basileios)⁸⁷. 54: Eski Arkhangelos Mikhael Kilisesi; yeniden inşa, Nea Ekklesia (Dokuz Havariler Kilisesi, "Σ" planlı portiko, Sigma/I)⁸⁸, I. Basileios⁸⁹. 55: Nea Ekklesia Kilisesi bahçesi⁹⁰. 56: Bouleuterion (Senato, Iustinianus)⁹¹. 57: Tsoukanesterion triklinosu (Iustinianus ?; yeniden inşa I. Basileios)⁹². 58: Tsoukanesterion (Stabula Tendeaeō, I. Basileios)⁹³. 59: Tsoukanesterion (Stabula Equaeō, I. Basileios)⁹⁴. 60: Ecuriea (I. Basileios)⁹⁵. 61: Ahırkapı (Basileia Pyle-Basilike Pyle, Sterkoraria Pyle, Constantinus ?; II. Theodosius; yeniden inşa, II. Basileios, 976-1025)⁹⁶. 62: Ahırkapı (Basileia-Basilike, Sterkoraria), İskelesi (Iustinianus)⁹⁷. 63: Paralia Agora (Forum Littoreum ya da Paraliyalıların horreasi, Byzantion Dönemi; yeniden inşa, Iustinianus)⁹⁸. 64:



Hodegetria kapısı (Byzantion Dönemi; yeniden inşa, Constantinus, restorasyon, Iustinianus). 65: Hodegetria İskelesi (Iustinianus)⁹⁹. 66: Phocas duvarları (Phocas, 602-610)¹⁰⁰. 67: Constantinus Evi (Hormisdas Evi, Leo Makellon Evi¹⁰¹; Constantinus¹⁰²). 68: Iustinianus Sarayı [Boukoleon (Ares'in Evi)¹⁰³, eklenti, Iustinianus¹⁰⁴. 69: Boukoleon Sarayı Feneri (Pharos, Constantinus-Iustinianus ?)¹⁰⁵. 70: Küçük Ayasofya Camii (Sergios ve Bakkhos Kilisesi, Iustinianus)¹⁰⁶. 71: Sophia Sarayları (Sophiana Palation, II. Iustinus)¹⁰⁷. 72: Pulcheria Augusta Konağı (Pulcheria, 450-453)¹⁰⁸. 73: Sphendone (Septimius Severus). 74: At Meydanı (Hippodromos, Septimius Severus; Constantinus döneminde tamamlanmıştır)¹⁰⁹. 75: Hippodromos'un kuzeybatı kulesi (Oppidum/I, Zeus Hippios'un tunç heykeli, Septimius Severus ?)¹¹⁰. 76: Hippodromos'un kuzeydoğu kulesi (Oppidum/II, Zeus Hippios'un altın yıldızlı kuadrigrası, Septimius Severus ?)¹¹¹. 77: Milion Tetrapilonu (Quatrivium, Byzas, İÖ 7. yüzyıl)¹¹². 78: Altın Milion (Plakoton tou Milion¹¹³-Miliarium Aureum, ?)¹¹⁴. 79: Su terazisi (Heksamon, Hexamon, ?)¹¹⁵. 80: İmparatorluk Stoası [Basileia (Basilike) Stoa, Iustinianus]¹¹⁶. 81: Yangın kulesi (Aetos/III, Iustinianus ?)¹¹⁷. 82: Theotokos Khalkoprateia Kilisesi (Pulcheria; yangın sonucu yenileme I. Leo'nun eşi Verina, ö.484)¹¹⁸. 83: Üniversite (Didaskaleion-Oikomenikon- Oktagonon/I ?)¹¹⁹. 84: Dominos feneri (I. Theodosius, 379-395). 85: Vilayet binası (Praitonion, Forum Theodosiacum/I, I. Theodosius)¹²⁰. 86: Adalet Sarayı (Themis'in Evi, ?)¹²¹. 87: Pteroma ve fener (lamp)¹²², (I. Theodosius)¹²³. 88: Lampteron Konağı (I. Theodosius)¹²⁴. 89: Lausos Sarayı (Ta Lausou Oikos, I. Theodosius)¹²⁵. 90: Antiokhos Sarayı, adres itibariyle belirtilmiştir (I. Theodosius)¹²⁶. 91: Kapalı Hippodromos, 4.-5. yüzyıl, ?¹²⁷. 92: Forum Constantini doğu girişi¹²⁸ ve batı çıkışı (Constantinus). 93: Forum Constantini kuzey çıkışı. 94: Constantinus Bouleuterionu (Senato, Constantinus). 95: Constantinus sütunu (Constantinus)¹²⁹. 96: Tribunal (Constantinus)¹³⁰. 97: Çemberlitaş (Eski Forum Plakoton, Byzantion Dönemi, yeni Forum Constantini, Phoros, Constantinus)¹³¹. 98: Forum Constantini güney çıkışı. 99: Akakios Kilisesi (Constantinus veya II. Constantius, ?)¹³². 100: Havariyyun Kilisesi (yeni, Sokollu Mehmed Paşa Camii, II. Constantius; yeniden inşa, Iustinianus)¹³³. 101: Kadirga Limanı [Heraion Limen, Hieron¹³⁴, Byzantion Dönemi; yeniden inşa, Iulianus Limanı, Iulianus, 361-363; Nea Porta (Portus Novus); II. Iustinus döneminde Sophia Limen (575'de); Theophilos döneminde Megalotaton Arsenale (μεγαλότον ἀρσηνάλη); 11.

yüzyıldan itibaren Kontoskalion]¹³⁵. 102: Kaisarios Limanı [Byzantion Dönemi; Constantinus'tan sonraki dönemde Heptaskalion Limanı (Eptaskalo-én τῶ Επτασκάλω, Skala)]¹³⁶. 103: Mouseion Kültür Evi (Byzantion Dönemi) ve Büyük çeşme (nymphaion megistos, Byzantion Dönemi), yeniden restorasyon Valentinianus (372-373) (şimdiki Fen-Edebiyat Fakültesi, Laleli)¹³⁷. 104: Theodosius ve Anastasius heykellerinin dikili olduğu sütun (kokhlias)¹³⁸. 105: Hagioi Apostoloi (eski Havariyyun Kilisesi), Constantinus. 106: Bozdoğan Kemeru (Valens Aqueductus'u), Valentinianus (364-378)¹³⁹.

SEMTLER:

A: Hocapaşa (Khalkoprateia). B: Sirkeci (Strategion). C: Topkapı Sarayı alanı (Akropolis). D: Arcadianai. E: Topeia (Topoi-Topi). F: Ta Basilidou¹⁴⁰. G: Pittakia. H: Mikhaelion. I: Cankurtaran (Prookthoi). K: Sultanahmet Meydanı Cankurtaran arası (Anaplos). L: Kadirga (Hormisdas-Hormisdou). M: Antiokhou. N: Kainoupolis. O: Kumkapı (Heptaskalion-Eptaskalo-Skala)¹⁴¹. P: Mokhaidon burnu. R: Çemberlitaş (Plakoton-Forum Constantini, Phoros). S: Dihippion¹⁴². T: Sphorakui. U: Kumkapı-Yenikapı arası: Ioukoundianai, Yunan Dönemi. V: Yenikapı (Eleutherion), Yunan Dönemi. Y: Laleli (Philadelphion), Yunan Dönemi. Z: Beyazıt Meydanı (Forum Theodosii), Theodosius. AA: Yedikule (Brakhiolion), Yunan Dönemi, restorasyon Theodosius, III. ya da IV. Aleksios Angelos döneminde genişletme, VI. İoannes Kantakuzenos döneminde (1347-1354) restorasyon, V. İoannes Palaiologos döneminde (1341-1391) kapıda restorasyon, Fatih Sultan Mehmed döneminde (1457-1458) restorasyon ve yeniden yapılanma¹⁴³. AB: Hagios Romanos Pyle (günümüzdeki Topkapı'nın biraz güneyi)¹⁴⁴. AC: Saraçhane (Constantinianai). AD: Ayyansaray (Blakhernai), Yunan Dönemi, restorasyon Theodosius, Heraklios (610-641), II. Tiberios (698-705), II. Anastasios (713-715) ve Theophilos (829-842)¹⁴⁵. AE: Küçük Mustafa Paşa (Petron), Yunan Dönemi. AF: Unkapı (Plateia), Yunan Dönemi.

CADDE VE SOKAKLAR:

a: İshakpaşa Caddesi. b: Kutlugün Sokak. c: Akbiyik Caddesi. d: Mimar Mehmed Ağa Caddesi. e: Amiral Tafdil Sokak. f: Alemdar Caddesi. g: Divanyolu Caddesi + Yeniçeriler Caddesi + Ordu Caddesi (Mese Leophoros). k: Ahırkapı Sokağı. l: Ebussuut veya Nöbethane Caddesi. m: Taya Hatun. n: Gedik Paşa Caddesi. o: Kürkçüler Pazarı Sokak. p: Vezirhanı Caddesi. r: Nur-u Osmaniye Caddesi. s: Kadirga Limanı Caddesi. t: Gedik Paşa Camii Sokak.

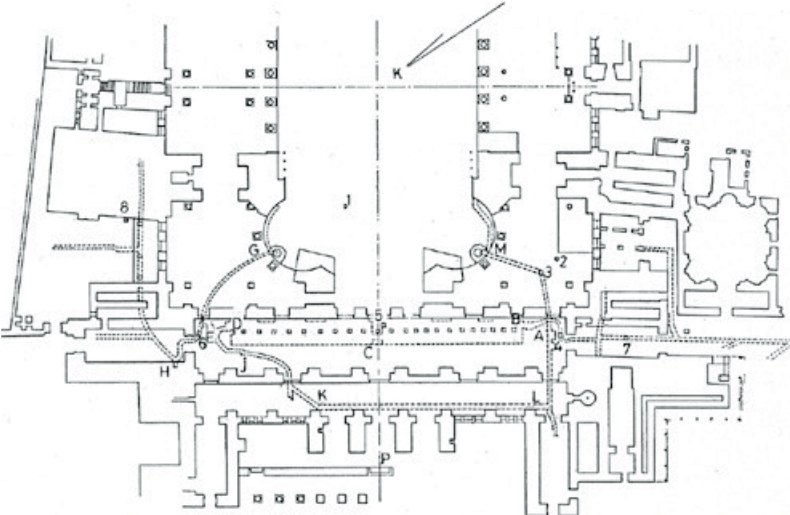
Şekil 4. a: Christoph Thomas Scheffler'in (1699-1756), yaklaşık 1730 tarihli İstanbul gravürü. b: Aynı gravürde, kare içinde gösterilmiş bölümden kesit. Zeus Hippios tapınağı (Soter Khristos tes Khalkes Kilisesi) 2, Ayasofya Camii ise 3 numara ile gösterilmiş. Her iki yapının arasında, Hippodromos'un kuzey girişinin yan taraflarında (doğu ve batı) iki kule (oppidum) tasvir edilmiştir (4). Zeus Hippios'la Hippodromos arasında bulunan ve Matthäus Merian'ın gravüründe görülen Zeuksippos Hamamı'na, Hippodromos'un görüntüsüne engel olmamak üzere, yer verilmediği anlaşılmaktadır.⁶⁵



sofya Meydanı) güney bitişiğine, “69” numarayla kodladığı Magnaura Sarayı'nın ise, meydanın güneydoğusuna yerleştirilmesinden kaynaklanmaktadır. Şimdilik görülebilen diğer bir fark, Mamboury tarafından 1934'te yapılan bölge planındaki Boukoleon Sarayı'nın plan ve restitüsyonuyla olan uyumsuzluktur.²⁵

Bunların dışında, kazıları 1998-99 yıllarında İstanbul Arkeoloji Müzeleri tarafından gerçekleştirilen Parsel/38 ve 57'de ortaya çıkarılan Nea Ekklesia Kilisesi'nin bir bölümüyle *Tsonkanesterion*'un (Tzykanisterion) batı bitişiğinde tespit edilen ve “70” numarayla kodlu *triklinosun* varlığı, Vogt çizimlerinin doğruluğunu, büyük oranda destekler niteliktedir.²⁶

Şekil 5. Emerson ve Nice'a göre, Ayasofya Camii'nin altyapısına ait sarnıç, kuyu ve bunlar arasında bağlantıyı sağlayan kanallar.



Yukarıda verilmeye çalışılan tüm kanıtlar, Eyice'nin de ifade ettiği gibi, Vogt'un plan ve restitüsyonunun bugüne kadar en güvenilir kaynak olduğunu göstermektedir.²⁷ Eseri kanıtlar diğer bir ifadeyi, Mamboury tarafından gerçekleştirilen ve henüz Büyük Saray alanına ait somut izlerin ortadan kalkmadığı 1934 tarihli bölge planıyla, Müller-Wiener'in planlarında da görmek mümkündür.

Aşağıda yer alan çalışmalar, Vogt'un anılan eserleri kaynak alınarak gerçekleştirilmiştir. Bölgede elde edilen yeni verilerle, Mamboury ve Müller-Wiener'in bölge planları da gözetilerek yeni bir plan ve restitüsyon elde edilmiştir (Şekil 1-3). Arka plan, kent imajını verebilmek üzere, temsili olarak gösterilmiştir. Çalışmanın, Constantinopolis'in Byzantion bölgesindeki çeşitli dönemlere ait yapı, anıt ve limanları hakkında, bilimsel ve görsel açıdan ilgilenenlere yeni veriler ulaştırabileceği kanısındayız.

Constantinopolis'te Altyapı Çalışmaları; Sultanahmet ve Çevresinde “Altın El” (Khryse Kheir):

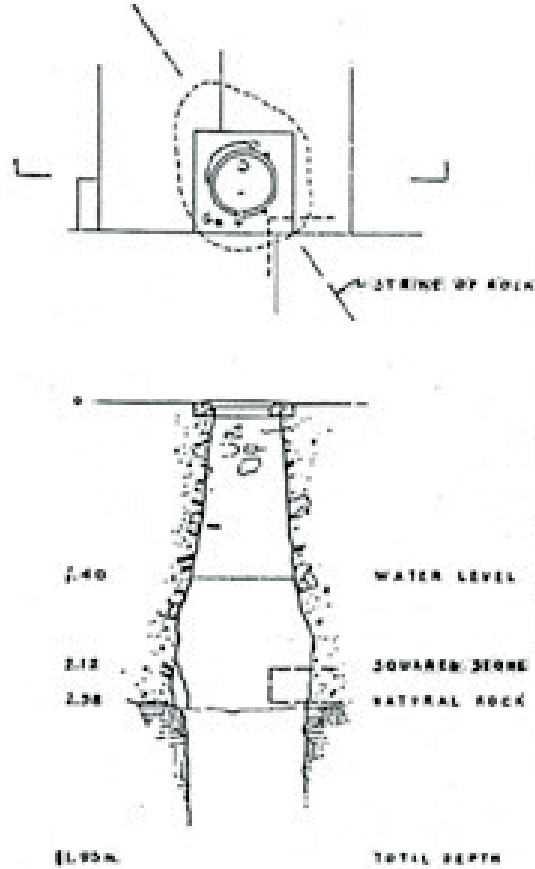
Sur içinin neredeyse tamamında görülen Bizans dönemine ait altyapı çalışmaları, ilgi çekicidir. Konuyla ilgili detay bilgileri, Ayasofya Camii'nde gerçekleştirilmiş çeşitli çalışmalarla¹⁴⁶ İstanbul Arkeoloji Müzeleri tarafından Sultanahmet Eski Cezaevi bahçesinde yapılan kazılarda ele geçen verilerden elde edebilmekteyiz.¹⁴⁷

Emerson ve Nice, 1940 yılında, Ayasofya'nın altyapısıyla ilgili çalışmalarını bir makalede toplamışlardır.¹⁴⁸ Kanallara “1-8” numaralarla kodlu noktalardan girilmektedir (Şekil 5). “4” numaralı kare taş kapakla örtülü giriş, 0,89 m genişlikte ve 1,70 m derinliktedir. “B” noktası, çift bölmeli ve 4 m genişliğinde bir sarnıca açılmaktadır. Sarnıç (B, C, D), kuzey-güney yönünde iki bölümlüdür. Tonozlar, orta bölümde, pişmiş toprak yaprak tuğlalardan (*tetradoron-τετραδωρον* veya *pentadoron-πεντάδωρον*)¹⁴⁹ inşa edilmiş 23 adet kemerli payandalar tarafından taşınmaktadır. Yazarların ifadelerine göre, sarnıçla 1, 2 ve 8 numaralı kuyular, Byzantion dönemindeki bir Pagan tapınağının varlığına işaret etmektedir.¹⁵⁰ Kilisenin yan nefinde, orta aksa yakın yerde buldukları kuyu tabanının (No: 1), ana kayada 11,98 m'ye oturduğu ve su seviyesinin, ağızdan 1,40 m aşağıda olduğu belirtilmektedir. Constantinus'un Mega Ekklesia'sının bunun üzerine inşa edildiğine ait izleri, “J” noktasında, üzeri silmelerle süslü kapı pervazıyla, kuyunun 2,38 m derinliğinde bulunan mer-

mer taşa bulmak mümkündür. Emerson ve Nice'a göre bu taş, olasılıkla eski *basilikenin* girişindeki eşik taşıdır (Şekil 6).

Ancak, Emerson ve Nice'ın; sarnıçla 1, 2 ve 8 numaralı kuyuları, Byzantion Dönemi'ne ait bir pagan tapınağına tarihlerken, üzeri silmelerle süslü kapı pervazıyla, 2,38 m derinlikteki mermer taşı, büyük olasılıkla Herakles tapınağı'nın üzerine inşa edildiği anlaşılan Constantinus'un Ekklesia'sına (*Μεγάλη Εκκλησία*)¹⁵¹ tarihlendirmeleri anlaşılmalıdır. Kuyunun yan duvarlarının, ne Constantinus döneminde ne de Iustinianus zamanında inşa olduğu, düzensiz plan gösteren kesitiyle, tuğla kırıkları ve mermer parçalarının topaklar halinde çamurla sıvanmış malzemesinden anlaşılmalıdır. Böyle olmasaydı, burada, Constantinus dönemine ait su kanallarındaki taş işçiliği (*opus insertum*) ya da Iustinianus zamanındaki taş + tuğla (*opus mixtum*) tekniğini görmemiz gerekirdi, kanısındayız. Bu malzemeyle inşa olunan kuyunun yapısının, Ekklesia'nın bilinmeyen mimarıyla Anthemios ve Isidoros tarafından, ilkel de olsa, tabanın ağırlığını taşımaya statik yönden yeterli olduğu kanısına vardıklarına işaret etmekte olmalıdır. Ana kayanın üzerine oturtulmuş olan mermer blok ise, büyük olasılıkla Constantinus'un mimarının, kuyunun bu kısmında ortaya çıkan bir çöküntüyü gidermek üzere, Herakles tapınağı'nın bir malzemesini devşirme olarak kullandığını göstermektedir. Şayet bu nokta, ana duvarlar ya da fil ayakları hizasına denk gelmiş olsaydı, burada, yukarıda değindiğimiz sonraki dönemlerin çok daha dayanıklı inşa tekniklerine rastlama olasılığımız son derece yüksek olurdu, kanısındayız. Bize göre, Byzantion dönemine ait sarnıç yakınında bulunan kapı pervazı da Herakles tapınağına ait olabilir. Her iki olasılıkta da, gerek Herakles tapınağı ve gerekse Mega Ekklesia'dan arta kalan malzemelerin çoğunun ya aynı yerde yapılan ya da Iustinianus döneminde, Augusteion ve çevresinde gerçekleştirilen imar faaliyetlerinde, devşirme malzeme olarak kullanıldığını gösteriyor olabilir.

Ayasofya Müzesi'ndeki diğer bir çalışma, Boğaziçi Üniversitesi Mağara Araştırma Kulübü (BÜMAK) tarafından yapılmıştır. İki kısımda gerçekleştirilen araştırma sonuçları, 1986 yılında bir raporda toplanmıştır (Şekil 7). I. kısım araştırmalarına Oral Ülkümen, I ve II. kısım araştırmalarına Çiğdem Kafesçioğlu ve Mehmet Altun katılmışlardır. Yeraltı geçitleriyle ilgili çalışmalar, yapıların duvar, kemer ve tonozlarının teknik strüktürlerini göstermesi bakımından,



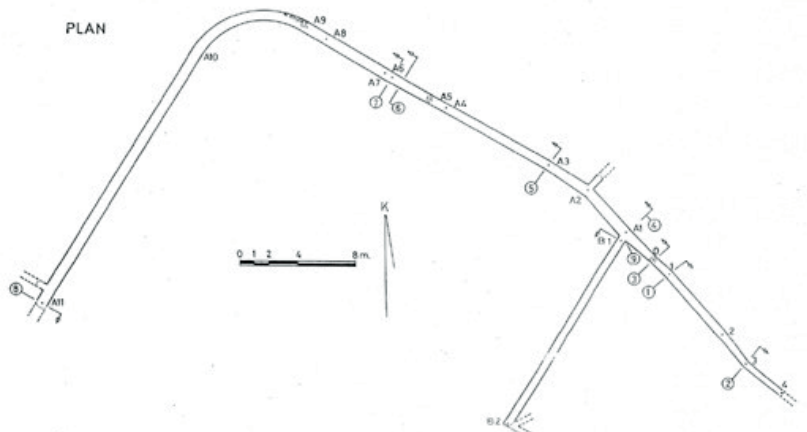
Şekil 6. Altyapıda, olasılıkla Pagan döneminin meşhur Herakles tapınağına ait olabilecek "1" numaralı kuyu kesiti (Emerson-Nice).

son derece ilgi çekicidir (Şekil 8a-d, 9b).¹⁵²

Byzantion bölgesinin altyapısını oluşturan geçitlere, Ayasofya'daki "A1" noktasına yakın "0" noktasından girilmektedir. Bu nokta, Emerson ve Nice tarafından güney girişte (*propylaeion-vestibulum*) "7" numarayla kodlanmıştır. Kanal, yaklaşık 0,70 m genişliğinde ve yüzeyden itibaren yaklaşık 1,70 m derinliktedir (Şekil 7c). Girişteki baca hizasında 1,20 m kadar olan kanal yüksekliği, güney son uçta 0,40 m'dir (Şekil 8c).¹⁵³

Genel planda, göçüklerden sonraki kanal yönleri noktalama ile gösterilmiştir. "A2" noktasında, kuzeydoğu yönünde ayrılan kanalın, Aya İrini; "A11" noktasında Yerebatan Sarnıç (Basilike kisterne; βασιλική στοά; βασιλέως στοά; βασιλική κινόστέρη)¹⁵⁴; "A11" noktası

Şekil 7. BÜMAK'ın Ayasofya I. Kısım Araştırma Projesi sonucu, genel plan.



güneybatı uzantısının Hippodromos (*Ἰππόδρομος τῆς Κόλλεως*)¹⁵⁵; “B1-B2” doğrusu devamında Zeuksippos Hamamları (*Ζεύσιππος; τό δημόσιον λουτρόν Ζευσιππου, τετραδτοου τοῦ Ζευσιππου*)¹⁵⁶; bu noktadaki çataldan güneydoğuya dönenin olasılıkla Khalke Kapısı’na (*κῆαλκὲ πύλη*); kuzeydoğuya devam edenin Pittakia Bölgesi’ne; güneydoğu doğrultusunda uzanan “4” noktasının ise Bab-ı Hümayun’a (Forum Constantini II) doğru ilerlediği anlaşılmaktadır. Bu durumda, birtakım su kaynaklarıyla da beslendiği anlaşılan kanalların, Yerebatan Sarnıcı’yla, civardaki diğer sarnıç ve su haznelere bağlantılı olduğu kuşkusuzdur.

Kanalların güneybatı yönündeki devamında, tavanlar taş ya da tuğla kemerlidir. Yan duvarlar, genelde taş örgüdür. Bazen, tavana yakın yerlerde tuğla örgüye geçilmiştir. Ancak, çoğunlukla taş örgü duvar ve üzeri taş örgü kemer şeklindedir. Taş örgü kemere geçişlerde oluşturulan yuvalarda, tahta kirişler kullanılmıştır. Yan duvarlar, düzgün bir işçilik gösteren taş örgü üzeri yaprak tuğla tekniğindedir (Şekil 8a-c, 9b).

Kafesçioğlu ve Altun, kanalların içindeki toprak dolgunun zamanla oluştuğu ve kanal yüksekliklerini gerçek anlamda ölçemedikleri kanısındadırlar. Naos’taki “1” numaralı kuyuda tespit edilen -2,38 kotundaki ana kaya seviyesi, bu konuda yaklaşık bir seviye tespiti verebilecek kaynak olarak kabul edilebilir görünmektedir. Kanalların ana amacının, başta Yerebatan Sarnıcı olmak üzere, civardaki pek çok sarnıçla birlikte, Ayasofya ile Aya İrini ve Büyük Saraylar arasında su iletişimini sağlamak olduğu açıktır. Bunlar, “1, 2, 8” numaralı kuyularda olduğu gibi, başka kaynaklarla da takviye edilmiş olabilir. Çizimlerde de belirtildiği gibi (Şekil 8c, 9c), yer yer mevcut hava bacaları, buraya, zaman za-

man girildiğini göstermektedir. Amaç, su kanallarında zamanla oluşacak aksaklıkların tamir ve temizliğidir.

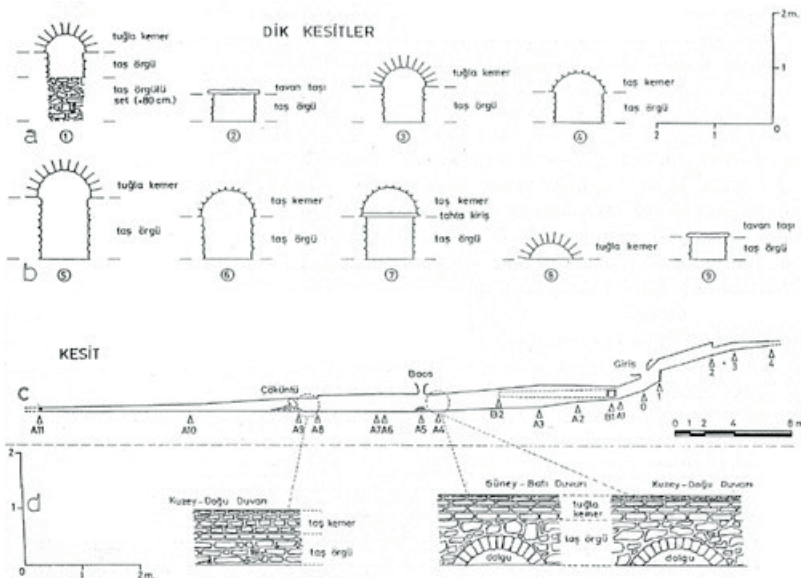
Kanallar, Augusteion’un bir noktasında birleşmiş olmalıdır. Burada oluşabilecek dağılım sistemine ait planın, bir elin parmaklarını anımsatacak şekilde olduğundan şüphe yoktur. Bu nedenle altyapıya Bizanslılar tarafından yakıştırılan “Altın El-*Khryse Kheir*” tanımlamasının ne kadar yerinde olduğu tartışmasızdır.

Sonuç

Constantinopolis, kentnin ikinci kez kuruluşundan sonra bayındır bir yerleşim haline gelmemiştir. Temelinin, daha Byzantion döneminde ve belli bir plan dahilinde oluşturulduğu anlaşılmaktadır. Ancak, imparator Constantinus ve Iustinianus’un, kentnin yaşamına büyük ölçüde damgalarını vurdukları, inkâr edilemez bir gerçektir.

Yeşil alanların oluşturduğu bahçeleri (*Anadendraion, Phiale* ve *Horologion*); su kanalları (*khryse kheir*) ve hazneleri (*hydreion-castellum aquae*)¹⁵⁷, su kemerleri (Valens Aqueductusu-Bozdoğan Kemerı)¹⁵⁸; sarnıçları [*eluthra-cisterna: philoksenos eluthra, Basileia (Basilike) kisterna*]¹⁵⁹; ayazma ve kutsal havuzlara ulaşan su kanalları (*Hodegetria* ayazması)¹⁶⁰; avukat, davacı ve hekimlikle ilgili faaliyetler yanında, imparatorluğa ait işlerle ticaret, bankacılık, top-tancılık işlerinin yapıldığı agoralar [*Basileia (Basilike) stoa*]¹⁶¹; kuru tahıl, yağ ve şarap depoları (Paralia Agora)¹⁶², Horrea Alexandrini, Constantinus, Valens ve I. Theodosius’a ait horrealar¹⁶³, I. Leo’nun macellus’u, Modius Horreum’u¹⁶⁴; kültür merkezi (*Mousetion: Philadelphion*’da, bugünkü İstanbul Edebiyat Fakültesi’nin bulunduğu alan)¹⁶⁵; üniversite (*Oikomenikon-Didaskaleion: Oktagonon/D*)¹⁶⁶; tiyatro (Severus Tiyatrosu-Küçük Tiyatro)¹⁶⁷; spor tesisleri (*Hippodromos, Hippodromos skepastos* ve *Tsoukanesterion*)¹⁶⁸; kamu hamamları (*Zeuksippos thermae* ve *Arcadianai Balneumum*)¹⁶⁹; özel hamamlar (*Domus Magnaura lotronum*)¹⁷⁰; hastaneler (*Sampson ksenon* ve *Euboulos hospitalis domos*)¹⁷¹; yetimhaneler (*orphanotropheion*)¹⁷²; imaretler (*ksenodokheion: Domos Isidoros* ve *Domos Arcadius*)¹⁷³; kilise (*ekklesia-ecclesia*), manastır (*monasterion-monasterium*)¹⁷⁴ ve çeşmeleri (*Nymphaion Megistos-Nympheum Maximus*); Sarayburnu’nda (*Eugenios Akra-Bosporos Akra*), Atinalı Pheidias, Sikyonioslu Lysippos ya da Praksiteles’in yontularıyla boy ölçüşebilecek güzellikte pirinç, mermer ve çeşitli taşlardan yapılmış heykellerin ya-

Şekil 8a-d. Genel plandaki kanalların kesit ve teknik strüktürleri. (BÜMAK Projesi)



nında, imparatoriçe Theodora'nın erguvan renkli bir sütun üzerinde yer alan heykelinin bulunduğu gezinti yeri (*aula*-atrium, avlu)¹⁷⁵ ve bu merkezleri birbirine bağlayan, görkemli heykellerle süslü geniş revaklarıyla kent, dünyanın en bayındır şehri haline gelmişti. Kentin bu oluşumunda, Iustinianus'tan önce ve sonraki imparatorların da inkâr edilemez katkıları vardır. Bu imar faaliyetlerinin, imparatorların insan sevgisini (*philantrophia*)¹⁷⁶ gösterir belgeler olduğu açıktır.

Taş örgü duvar ve kemer tekniklerinin (*Opus insertum*-*Opus caementatum*), almaşık duvar (*Opus mixtum*-*Opus Listatum*) tekniğine ağır bastığı anlaşılan Altın El'in, Constantinus dönemine işaret ettiği açıktır. Almaşık duvar tekniklerinin, olasılıkla Iustinianus döneminde Yerebatan Sarnıcı'na bağlantı (A11) ya da Khalke Kapısı inşaatı sırasında¹⁷⁷ gerçekleştirilen tamirat veya eklentileri gösterdiği ileri sürülebilir.

BÜMAK araştırmacılarının da işaret ettikleri gibi, kanalların inşasını bir döneme tarihlemek, gerek değişik yapı ve gerekse teknik ve malzeme bakımından mümkün değildir. Edinilen genel kaniya göre, özellikle Ayasofya'nın inşası sırasında restorasyon görmüş oldukları anlaşılmaktadır.

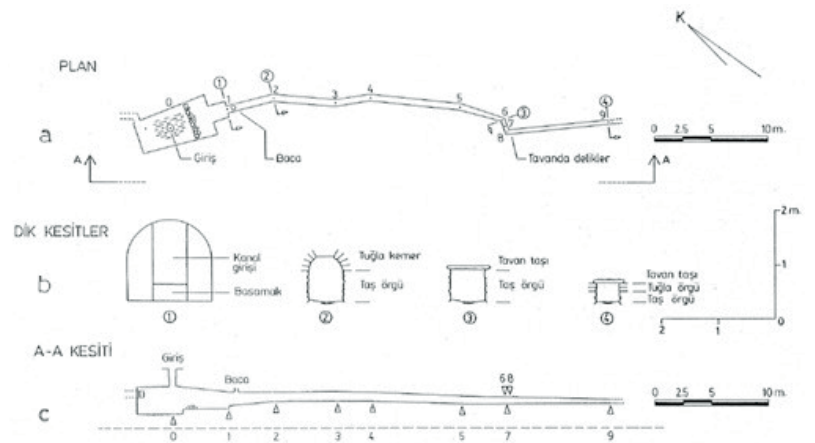
Sultanahmet Eski Cezaevi kazılarında tespit edilen su kanalı (*khryse kheir*), kuşkusuz buradaki su haznelerini de takviye etmekteydi. Ancak, Osmanlı döneminde toprak dolguyla tıkanmış durumdaki kanallar, iş göremez durumda olmalıydı. Bu dönemde, kanallardan su haznelerine ulaşan bağlantıların, kanallarda biriken dolgu toprak üzerine döşenen pişmiş toprak su künkleriyle yapıldığı ve restorasyonların gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır.¹⁷⁸

Günümüzde, belediyelerce sık sık uygulanan altyapı çalışmaları, getirdiği ekonomik külfet yanında ulaşım yönünden de, kent yaşayanlarını son derece rahatsız etmektedir. Bu çerçevede, Byzantion döneminden bu yana yaklaşık 2700 ve Geç Roma döneminden 1668 yıl öncesinden kalmış bu altyapı çalışmalarının, bizlere bir şeyler söylediği açıktır.

Fırat Düzgüner, Arkeolog

Notlar:

1. Gyllius, P. (1997) *İstanbul'un Tarihi Eserleri*, Çev. E. Özbayoğlu, Eren Yayıncılık, İstanbul.
2. Eyice, S. (1988) "İstanbul'da Bizans İmparatorlarının Sarayı: Büyük Saray", *Sanat Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 1/3, s.3-7, 13-18.
3. Müller-Wiener (2001) *İstanbul'un Tarihsel Topografyası*, Çev. Ü. Sayın, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
4. Kuban, D. (2000) *İstanbul Bir Kent Tarihi*, Çev. Z.



Rona, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.

5. Düzgüner, F. (2004) *Iustinianus Dönemi'nde İstanbul'da Yapılar, Procopius'un Birinci Kitabının Analizi*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, s.xiii.
6. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.19-22. Kuban, *a.g.e.*, s.27-31.
7. Düzgüner, *a.g.e.*, s.58, Fig.41.
8. Düzgüner, *a.g.e.*, s.42, Fig.36.
9. Düzgüner, *a.g.e.*, s.86, Fig.67a.
10. Düzgüner, *a.g.e.*, s.58, Fig.41.
11. Düzgüner, *a.g.e.*, s.57, Fig.40.
12. Düzgüner, *a.g.e.*, s.99, Fig.81a, b.
13. Geniş bilgi için bkz: Düzgüner (2005) "İstanbul Sultanahmet'te Bizans'ın Ünlü 'Bakır Kapı'sı ve Iustinianus Sütunu", *mimar.ist*, Sayı: 17, s.86.
14. Eyice, *a.g.e.*, s.5, Res.3.
15. Eyice, *a.g.e.*, s.6, 7, Res.4a, b.
16. Eyice, *a.g.e.*, s.8, Res.6.
17. Eyice, *a.g.e.*, s.9, Res.7.
18. Eyice, *a.g.e.*, s.10, Res.8a, b.
19. Eyice, *a.g.e.*, s.11, Res.9.
20. Eyice, *a.g.e.*, s.14, 15, Res.13, 14.
21. Sultanahmet Mozaik Müzesi.
22. Eyice, *a.g.e.*, s.16, Res.15, s.17-18, Res.16. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.230-232, Res.262a, 263.
23. İmparator VII. Konstantinos döneminde, Porphyrogenetos (913-959) tarafından derlenmiş olan bir kitaptır. Elyazması olan kitabın asıl adı *Ekthesis tes Basileiou takseos*'tur. Latinceye *De ceremoniis aulae byzantinae* olarak çevrilmiştir. Eyice, *a.g.e.*, s.6.
24. Eyice, *a.g.e.*, s.12-13, Res.11a, b. Düzgüner (2004) *Iustinianus Dönemi'nde İstanbul'da Yapılar*, s.52, Fig.39.
25. Eyice, *a.g.e.*, s.25, Res.31, s.27, Res.36, 38.
26. Düzgüner, *a.g.e.*, s.33, 34, Fig.29, 30, s.50, Fig.38c. Düzgüner (2002) "Anapλους ve Προκθηθόι'de Yeni Buluntular, Hagia Maria Hodegetria ve Nea Ekklesia (Mesakepion) Kiliseleri", *Efsanelerden Günümüze İstanbul, Annual Supplement of Arkeoloji ve Sanat Magazine 1*, s.32-50. Düzgüner, F., Akay, A.B. (2003) "Prokththoi'de Yeni Buluntular", *Yapı Mimarlık Kültür Sanat*, Sayı: 254, s.92-96.
27. Eyice, *a.g.e.*, s.17.
28. Düzgüner (2004) *Iustinianus Dönemi'nde İstanbul'da Yapılar*, s.62.
29. Eyice, *a.g.e.*, s.11.
30. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.18. Kuban, *a.g.e.*, s.60.
31. Sözen, M., Tanyeli, U. (2003) *Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü*, Remzi Kitabevi, İstanbul, s.193, Lev.XVII.
32. Eyice, *a.g.e.*, s.11. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.233. Düzgüner, *a.g.e.*, s.36.
33. Procopius, *a.g.e.*, s.26, md.8.
34. Procopius, *a.g.e.*, s.26, md.8.
35. Eyice, *a.g.e.*, s.11. Düzgüner, *a.g.e.*, s.65.
36. Constantinus'un ilk sarayının Magnaura Sarayı olduğu bilinmektedir. Kuban, yukarıda anılan aynı sayfada, Topkapı Sarayı surlarının içindeki Byzantion'dan bahsederken: "Constantinus'un ilk sarayı burada,

Şekil 9a-c. BÜMAK'ın Ayasofya, II. Kısım Araştırma Projesi'ndeki yapısal plan, teknik strüktür ve kesitleri gösterir çizim.

- Byzantion'un en güneyinde bulunan Severus tiyatrosunun kalıntılarıyla sınırlanmıştı", verdiği dipnotta ise, "Bu tiyatrodan birkaç adım ötesine Topoi deniyordu," demektir. Kuban'ın bu ifadesine göre, Magnaura Sarayı'nın şimdiki Eski Darphane binasının bulunduğu yerde olduğu açıktır. Buna göre, Schedel ve Banduri'nin gravürlerinde, aynı adreste tasvir edilen ve Schedel'in üzerinde "Domus Magi Aura" olarak belirttiği ifade doğruluk kazanmaktadır. Kuban, *a.g.e.*, s.146. Düzgüner, *a.g.e.*, s.36, 61, 77, 100, Fig. 36, 44-46, 58a, 81b.
37. Kuban, *a.g.e.*, s.147, 148. Müller-Wiener Moukhroutas (Meşruta-Persikos Domos) Sarayı hakkında yapılmış olabilir. 1143 yılında, Hippodromos'un güneyinde bulunan alan, Daphne, Trikonkhos, Lausiakos, Iustinianou ve Khrysotriklinos saraylarıyla tamamen doludur. Moukhroutas Sarayı'nın, bir sarayın yıkılması üzerine inşa edildiğine dair herhangi bir kaynak mevcut değildir. Hartmann Schedel'in 1493 ve Banduri'nin 1711 tarihli gravürlerinde, Hagia Eirene Kilisesi'yle, Magnaura Sarayı arasındaki dar alana sıkıştırılmış olarak tasvir edilen yapı dikkat çekicidir. Yüksek kemerli kapının her iki yanında yuvarlak planlı kuleleri, olasılıkla Türk usulü altın yaldızlı mukarnaslarla (*stalaktos-stalaktit*) bezeli saray, Moukhroutas Sarayı olmalıdır. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.235. Eyice, *a.g.e.*, s.12. Düzgüner, *a.g.e.*, s.59, 61, 64, 65, 100, Fig.36, 59, 60, 81b.
38. Procopius (1994) *Yapılar I*, Çev. E. Özbayoğlu, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, s.25, md.8. Gyllius, *a.g.e.*, II/VIII, s.72. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.112-117.
39. Procopius, *a.g.e.*, s.25, md.8. Gyllius, *a.g.e.*, II/VIII, s.72. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.116, Fig.99.
40. Gyllius, *a.g.e.*, II/XVII, s.86, 87. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.255. Byrd, Kimberly (2002) "Pierre Gilles And The Topography Of Constantinople", *Efsanelerden Günümüze İstanbul, Annual Supplement of Arkeoloji ve Sanat Magazine 1*, s.6.
41. Düzgüner, *a.g.e.*, s.86, 156. Fig.67a.
42. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.51. Boukoleon Sarayı'nda, imparatorluk salonunun cephesini süsleyen, "Herakles'in on iki görevi"ne ait metoplar, daha sonra buradan çıkarılarak Altın Kapı'nın cephe süslemelerinde kullanılmıştı. Bu metopların, Constantinus dönemine ait olmadıkları açıktır. Bu nedenle, metopların büyük olasılıkla, Constantinus'un, Mega Ekklesia'sının inşaatı sırasında, buradaki Herakles tapınağını yıktırmasının ardından ortaya çıktığı ve devşirme olarak Boukoleon Sarayı'nda kullanıldığı, dolayısıyla, Herakles tapınağının bugünkü Ayasofya Camii'nin yerinde bulunan ilk Byzantion yapılarından biri olduğu ortaya çıkmaktadır: Düzgüner (2006) "İstanbul'da Güneş'in (Helios) Sarayı: Boukoleon", *Arkeoloji ve Sanat Dergisi*, Sayı: 121, s.73-92.
43. Koyunlu, A. (1990) "Bir Buluntu Işığında I. II. III. Ayasofya'nın Döşemeleri ve Konumu", *Ayasofya Müzesi Yıllığı 11*, s.139-146.
44. Gyllius, *a.g.e.*, II/III, s.63. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.84. Kuban, *a.g.e.*, s.41, 101. Düzgüner (2006) "Ayasofya'nın Mimarisi ve Kubbesinin Tanımı", *mimar.ist*, Sayı: 19, s.89-95.
45. Gyllius, *a.g.e.* II/XVII, s.86. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.248. Kuban, *a.g.e.*, s.42. Düzgüner (2004) *Iustinianus Dönemi'nde İstanbul'da Yapılar*, s.67, 74, 103.
46. Gyllius, *a.g.e.*, II/XVIII, s.90.
47. Procopius, *a.g.e.*, s.24, 25, md.7. Düzgüner, *a.g.e.*, s.74, 76, Fig.58b, c. Düzgüner (2005) *mimar.ist*, Sayı: 17, s.89-92, Res.5, 7, 9.
48. Procopius, *a.g.e.*, s.40, 41, md.29. Düzgüner, *a.g.e.*, s.85-89.
49. Eyice, *a.g.e.*, s.9, 11. Pasinli, Alpay (2001) "Büyük Saray Bölgesinde Sultanahmet Eski Cezaevi Bahçesindeki 1997-98 Kazı Çalışmaları", *İstanbul Arkeoloji Müzeleri Yıllığı 17*, s.61, Pl.3, 4. Düzgüner, *a.g.e.*, s.88. Düzgüner (2004) *Iustinianus Dönemi'nde İstanbul'da Yapılar*, s.90, Fig.71. Koyunlu, *a.g.e.*, s.141, Çiz.:9; bkz. brd. Fig.4-8.
50. Eyice, *a.g.e.*, s.8. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.229. Kuban, *a.g.e.*, s.39, 145.
51. Gyllius, *a.g.e.*, II/XVIII, s.88-91. Düzgüner, *a.g.e.*, s.49, 67, 73, 103, 156.
52. Gyllius, *a.g.e.*, II/XVIII, s.89, 90. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.230.
53. Procopius, *a.g.e.*, s.39, md.27.
54. Eyice, *a.g.e.*, s.7. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.233.
55. Eyice, *a.g.e.*, s.19, Res.19-22.
56. Müller-Wiener, *a.g.e.*, Res.263-266.
57. Düzgüner (2005) *mimar.ist*, Sayı: 17, s.88, Res.4.
58. *ὀγοῦπρωλεῖον; Τετράτδωρον (μεγοτη ἀγορα τετράσως)*.
59. *Αύγονστεῖον (Αύγουστέων; ὁ τόπος Αύγουστίουος)*.
60. Procopius, *a.g.e.*, s.24, md.7. Gyllius, *a.g.e.*, s.85. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.248, 249.
61. *Mese Leophoros*'un (*Μέση; Μέση λεω[όρος; Μέση τῆς Πόλεως*), Khalke Kapısı'yla Milion arasındaki doğu bölümü *Regia* (*ρηγία*), Milion ve Forum Constantini arasındaki bölümü ise *Embolos ton Argyroprateion* (*ἐμβολος τῶν ἀργυρορατείων*) adıyla anılırdı; Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.269.
62. *Diabatika* (boydan boya-Khalke Kapısı'ndan *Forum Bouis*'e kadar *του Ακβιλλεος (διαβατικά τοῦ Ἀχιλλέως)*; Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.269.
63. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.229.
64. Düzgüner (2004) *Iustinianus Dönemi'nde İstanbul'da Yapılar*, s.76-80, 98, 100-105, Fig.36, 40, 56, 58a, 61, 62, 67a, b, 81b.
65. Bu nadir gravürden beni haberdar edip yardımlarını esirgemeyen, *Focus* dergisinin eski yazı işleri müdürü sayın Ali İşingör'e teşekkürü bir borç bilirim. Zeus Hippios tapınağı-Oktagonon II- Tribunal (Delphax)-Soter Khristos tes Khalkes Kilisesi-Aslanhane-Nakkaşhane ve Güngörmez Kilisesi ilişkisi ve Matthäus Merian'ın İstanbul gravürüyle karşılaştırma için bkz: Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.232, Res.263. Düzgüner, *a.g.e.*, s.54, 62, 68, 75-79, 103, 105, 158, Fig.36, 40, 56, 58a, 61, 62, 67a, 81a, b. Tribunal (Delphax) için bkz.: Düzgüner, *a.g.e.*, s.98. Banduri, Domni Anselmo (1711) *Imperium Orientale, Joannis Baptistae Colgnard, Regis et Academiae Gallicae Architypographi*, Parisiis, C.II, Lev.I (Post pag.448). Cornelis de Bruyn ve Guer'in gravürlerinde, Hagia Eirene Kilisesi'nin adresinde gösterilmiş olan bu yapı, bu gravürlerdeki yanlışlığı göstermekte olmalıdır. Düzgüner, *a.g.e.*, Fig.59, 60. The Hebrew University of Jerusalem & The Jewish National & University Library kaynağı için Bkz., http://oddens.geog.uu.nl/result.php?category=0&limit_result=50&20ek=&themecountry=256-15k
66. Gyllius, *a.g.e.*, II/VII, s.70,71. Müller-Wiener, 18, 19, 22, 48, 51. Kuban, *a.g.e.*, s.23, 34, 42, 75, 100, 108, 121. Düzgüner, *a.g.e.*, s. 73, 76, 98, Fig.40, 58a, 61, 62, 63, 67a, 81b.
67. Eyice, *a.g.e.*, s.9, Res.11a, b. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.229, 233, 236. Kuban, *a.g.e.*, s.39. Düzgüner, *a.g.e.*, s.75, Fig.58a.
68. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.233. Düzgüner, *a.g.e.*, s.52, Fig.39.
69. Eyice, *a.g.e.*, s.9, 10.
70. Düzgüner, *a.g.e.*, s.47.
71. Eyice, *a.g.e.*, s.10. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.230, 233. Kuban, *a.g.e.*, s.146.
72. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.233. Kuban, *a.g.e.*, s.146.
73. Düzgüner, *a.g.e.*, s.52, Fig.39.
74. Eyice, *a.g.e.*, s.10. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.233. Düzgüner, *a.g.e.*, s.52, Fig.39.
75. Düzgüner, *a.g.e.*, s.52, Fig.39.
76. Eyice, *a.g.e.*, s.10. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.233.
77. Eyice, *a.g.e.*, s.10. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.233.
78. Eyice, *a.g.e.*, s.12, 13. Kuban, *a.g.e.*, s.23, 146. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.65.
79. Eyice, *a.g.e.*, s.10, 17, 18, Res.49, 50. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.230, Res.262a, 263. Kuban, *a.g.e.*, s.146.
80. Eyice, *a.g.e.*, s.17, 18, Res.24.
81. Eyice, *a.g.e.*, s.10.
82. Eyice, *a.g.e.*, s.17, 18, Res.25a, b.
83. Bu kilise Khrysotriklinos Sarayı'yla birlikte inşa edilmiş olabilir. Buna göre II. Iustinus tarafından yaptırılmış olmalıdır. Eyice, *a.g.e.*, s.10. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.235.
84. Eyice, *a.g.e.*, s.10.
85. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.232, Res.263.

86. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.62.
 87. Eyice, *a.g.e.*, s.11. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.233.
 88. Düzgüner, *a.g.e.*, s.47, 48, Fig.38c, 42b.
 89. Eyice, *a.g.e.*, s.11. Müller-Wiener, *a.g.e.* s.233, 234.
 Kuban, *a.g.e.*, s.140, 147.
 90. Procopius, *a.g.e.*, s.36, md.23. Düzgüner, *a.g.e.*, s.50, Fig.38c.
 91. Procopius, *a.g.e.*, s.24, md.7.
 92. Düzgüner, *a.g.e.*, s.60, Fig.42a.
 93. Düzgüner, *a.g.e.*, s.51, 56, 156.
 94. Düzgüner, *a.g.e.*, s.37, 39, 48-51, 56, 105, 110, 119, 156, Fig.36, 38a, b, c, 39, 67a.
 95. Düzgüner, *a.g.e.*, s.56, 60, Fig.38c, 39.
 96. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.312, 314.
 97. Procopius, *a.g.e.*, s.37, md.24.
 98. Procopius, *a.g.e.*, s.36, md.23.
 99. Procopius, *a.g.e.*, s.36, md.23.
 100. *Periteksimata* (περιτεξιματα); Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.233. Düzgüner, *a.g.e.*, s.34, Fig.30.
 101. Gyllius, *a.g.e.*, I/VII, s.42.
 102. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.177. Gyllius, *a.g.e.*, s.80.
 103. Procopius, *a.g.e.*, s.39, md.27. Düzgüner, *a.g.e.*, s.74, 76.
 104. Procopius, *a.g.e.*, s.28, md.13. Gyllius, *a.g.e.*, II/XIV, s.80, 81. Eyice, *a.g.e.*, s.3, 12, 21-23, Res.26-47. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.225-228.
 105. Eyice, *a.g.e.*, s.10. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.233. Kuban, *a.g.e.*, s.126, 148.
 106. Procopius, *a.g.e.*, s.28, md.13. Gyllius, *a.g.e.*, s.80, 81. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.177-183. Kuban, *a.g.e.*, s. 105, 106, 266.
 107. Gyllius, *a.g.e.*, II/XV, s.81-83.
 108. Eyice, Fenerli Kapı Sokak'ta bir inşaat sırasında ortaya çıkarılan mozaik tabanlı bir kalıntıdan bahsetmektedir. Yapı, Eyice tarafından Pharos'taki Theotokos Kilisesi olarak nitelendirilebilir görülmüştür. Ancak, Boukoleon Sarayı'yla Khrysotriklinos Sarayı arasında kalan bölgede olduğu anlaşılan kalıntının Pulcheria Augusta Sarayı'na ait olması olasıdır; Eyice, *a.g.e.*, s.23, 26, Res.51-53.
 109. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.64, Res.42-49.
 110. Düzgüner, *a.g.e.*, s.55, Fig.40.
 111. II. Theodosius tarafından Khios'tan (Sakız Adası) getirilerek Hippodromos'un kuzey cephesindeki *oppidum*lardan (kare planlı kule) birinin üzerine yerleştirilen Zeus Hippios'un kuadrigası. Eser, Latinlerin istilası sırasında, devlet başkanı Don-Enrico Dandolo'nun emri üzerine, 1203, 1204 yıllarında Venedik'e götürülmüş ve San Marco Kilisesi'nin ön kapısı üzerine yerleştirilmiştir; Gyllius, *a.g.e.*, II/XIII, s.79. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.67, 68.
 112. Gyllius, *a.g.e.*, II/XIX, s.91-93, II/XXIII, s.113-116.
 113. Müller-Wiener, Milion'dan "*plakoton tou Milion-plakotón tou Milíon*" olarak bahsetmektedir. Gyllius, Forum Constantini'ye değinirken, buranın, eski Forum Plakoton olup olmadığından şüphe ettiğini söylemektedir. Yazar, düşüncesinde haklı olabilir. Gyllius, *a.g.e.*, III/III, s.129, 130; Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.216. Latince'de *plaque* (plāk) kelimesinin; süs tabağı, madeni levha veya rozet anlamları göz önüne alındığında, kelimenin, pirinç levhalarla kaplı olan Milion taşına; etrafı yaprak rozetleriyle süslü bir tabağı andıran *spondylos*larına da Constantinus Sütunu'na yakıştırılabilen kelime anlamı, bu konuda karar vermeyi daha da zorlaştırmaktadır. Ancak kelimenin, tabanları mermer plakalarla kaplı forumlar için kullanılmış olduğunun da, ayrıca göz önünde bulundurulması gerekir kanısındayız.
 114. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.216-218. Kuban, *a.g.e.*, s.75, 76. Düzgüner, *a.g.e.*, s.91, 93, Fig.67a, 70-72.
 115. Gyllius, *a.g.e.*, II/XIX, s.92.
 116. Procopius, *a.g.e.*, s.42, 43, md.31. Düzgüner, *a.g.e.*, s.84, 87, 156, 157, Fig.67a, b.
 117. Düzgüner, *a.g.e.*, s.84, 156, 157, 158, Fig.67a.
 118. Gyllius, *a.g.e.*, II/XXI, s.96. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.76-78.
 119. Gyllius, *a.g.e.*, II/XX, s.93-95. Düzgüner, *a.g.e.*, s.20, 73, 135, 156, Fig.67a.
 120. Gyllius, *a.g.e.*, III/I, s.126. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.46, Res.22, 23.
 121. Gyllius, *a.g.e.*, III/I, s.126. Themis: Erhat, Azra (2002) *Mitoloji Sözlüğü*, Remzi Kitabevi, İstanbul, s.282.
 122. Fener (*lamp*) ve *pteroma* (burada, Hippodromos'a geçiş bölümü), *Lampteron* Konağı'nın adını oluşturan öğelerdir.
 123. Roma ve Bizans dönemlerinde, Hippodromos'ta ölüme gidebilecek tüm girişler kutsal birer geçiş (ianua) olarak kabul edilmiştir. Bu nedenle tinsel anlam ifade etmektedirler. Saltuk, Secda (1990) *Arkeoloji Sözlüğü*, İnkilâp Kitabevi, İstanbul, s.127.
 124. "*Lamp*: Lamba, Fener" ve "*Pteroma*" kelimelerinin birleşmesinden oluşmuş bir kelimedir. Lampteron Konağı, Lausus Sarayı'ndan Hippodromos'a geçişi temin etmekte, geceleri Hippodromos'un girişiyle, Mese, Basilike Stoa (İmparatorluk stoası), Lausus ve Antiokhos saraylarını aydınlatarak, yapıların görkemini gözler önüne sermekteydi. Gyllius, *a.g.e.*, III/V, s.138, 139. Düzgüner, *a.g.e.*, s.91, 158, Fig.67a.
 125. Gyllius, *a.g.e.*, II/XXV, s.117-119. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.238. Düzgüner, *a.g.e.*, s.91, 158, Fig.67a.
 126. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.122-125, Res.107-111.
 127. *Hippodromos skepastos* (Ἰππόδρομος σκεπαστός), Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.229. Kuban, *a.g.e.*, s.39.
 128. Forum Constantini'ye girişte, olasılıkla Roma'daki Constantin Taki'na benzer zafer kemeri için Bkz; Ünsal, B. (1973) *Mimarî Tarihi*, İDMMA, İstanbul, s. 505, Res. 520, 527.
 129. Gyllius, *a.g.e.*, III/III, s.127-131.
 130. Düzgüner, *a.g.e.*, s.99, Fig.81b.
 131. Gyllius, *a.g.e.*, III/IV, s.131-137. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.255-257. Kuban, *a.g.e.*, s.35, 36-38, 71, 72.
 132. Procopius, *a.g.e.*, s.31, md.16. Gyllius, *a.g.e.*, III/IX, s.165. Düzgüner, *a.g.e.*, s.6, 19, 99, Fig.81b.
 133. Procopius, *a.g.e.*, s.29-31, md.14, 15. Düzgüner, *a.g.e.*, s.6, 19. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.461, 463, Fig.554-559.
 134. Procopius, *a.g.e.*, s.43, md.32. Düzgüner, *a.g.e.*, s.12, 19-25, 118, 143, 158.
 135. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.62, 63.
 136. Adı, Müller-Wiener'de "Kaisarios", Kuban'da "Cesarius" olarak geçen liman, olasılıkla *Heptaskalion*'un (Yedi İskeleli Liman) eski adı olmalıdır. 6. yüzyıl öncesinde, *Kontoskalion*'un adı Procopius'a göre *Hieron* ve daha eski adı ise *Heraion*'dur. Eleutherion Limanı, Byzantion döneminden kalan bir limandır. Gyllius'un da dediği gibi, Constantinus döneminde tekrar inşaat gördüğü (olasılıkla restorasyon), antik yazarların ifadesi doğrultusunda doğru olmalıdır. Ancak Gyllius, buranın Theodosius Limanı olduğu konusunda yalnızca yorum yapmakta ve yanılmaktadır. "*Theama*" adlı yer, Constantin surlarının batı bitişiğinde ve eski Helenianai Limanı'ndadır. Matrakçı Nasuh'un *İstanbul Manzarası* adlı eserinde, bugünkü İstanbul Sosyal Sigortalar Hastanesi'nin bulunduğu mevkide görülen tahıl ambarı ve meydan tasviri, büyük olasılıkla Theodosius'un üçüncü forumunun (Theodosiacum II) yerini belirtmekte ve Theodosius Limanı'nın, Eleutherion Limanı'nın batı bitişiğinde, bugünkü Samatya'da olduğunu göstermektedir. Buondelmonti gravüründe de, Samatya civarında tasvir edilen iskele, Theodosius Limanı'na işaret eder görülmektedir. Bu çerçevede, *Eleutherion* Limanı'nın adının hiçbir dönemde değişmediği düşünüldüğünde, geriye, "Kaisarios", adını taşıyacak tek liman *Heptaskalion* kalmaktadır. Gyllius, *a.g.e.*, II/VIII, s.161, IV/VIII, s.188, 189. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.61, 405. Kuban, *a.g.e.*, s.61, 62. Düzgüner, *a.g.e.*, s.86, Fig. 67a.
 137. Gyllius, *a.g.e.*, s.135. Düzgüner (2005) "Byzantion'un Yedi Eko Kulesi ve Uç Kaleler" *mimar.ist*, Sayı: 18, s.109.
 138. Gyllius, *a.g.e.*, s.137, 138. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.258, 262;
 139. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.273.
 140. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.85, Res.263.
 141. Gyllius, *a.g.e.*, s.165. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.405.
 142. Olasılıkla, Hippodromos'un kuzeye bakan girişinin

- iki yanında yer alan her iki oppidum'un üzerine yerleştirilmiş Zeus Hippios heykellerine izafeten, "iki oppidum üzerindeki çifte Zeus Hippios heykelleri" anlamında olmalıdır; Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.232, Res.263.
143. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.297.
144. Uzun zaman, Topkapı'yla aynı yerde olduğu sanılan "+ΠΟΡΤΑ ΜΕΧ ΕΙΦΕΡΟΥΣΑ + ΕΠΙ ΑΓΙΟΝ ΡΩΜΑΝΟΝ + : Hagios Romanos'a geçişteki orta kapı" yazıtı geçiş, Neslihan Asutay tarafından tespit edilmiştir. Kapının batı bitişiğinde, bugün dahi görülebilen ve kentin 1453'teki fethine ait olduğu anlaşılan büyük boyutlardaki taş güllerler, dikkat çekicidir. Asutay, N. (2003) "Die Entdeckung Des Romanos- Tores An Den Landmauern Von Konstantinopel", *Byzantinische Zeitschrift* 96 (1), s.1-4, Lev.I-II.
145. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.308.
146. Ayasofya Camii'nin, Bizans dönemi'ndeki altyapı çalışmalarına ait katkılarında dolayı, İstanbul Arkeoloji Müzeleri'nden, Sayın Suat Kongaz'a en içten teşekkürlerimi sunmayı, borç bilirim.
147. Düzgüner (2005) *mimar.ist*, Sayı: 17, s.85, 87, Res.2, 3.
148. 4 numaralı figürde, kanalların Ayasofya'nın *naos*, *narteks* ve yapının dışına çıkış planları kesik çizgilerle verilmiştir. Emerson, W.; L. Van Nice, R. (1943) "Hagia Sophia, Istanbul: Preliminary Report of a Recent Examination of the Structure", *AJA* 47, s.407-411, Fig.3-5.
149. 4x4 veya 5x5 karış boyutlarında pişmiş toprak yaprak tuğlalar. Vitruvius (1990) *Mimarlık Üzerine On Kitap*, Çev. S. Güven, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları, Ankara, II/III, s.30.
150. Augusteion civarındaki Zeus Hippios ve Herakles tapınaklarının, aynı kutsal alanı (*temenos*) kullandıkları düşünülemez. Bu nedenle, buradaki tapınağın Herakles'e ait olması olasıdır. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.51; Düzgüner (2004) *Iustinianus Dönemi'nde İstanbul'da Yapılar*, s.71-73, 77-79.
151. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.84.
152. Ülkümen, O.; Kafescioğlu, Ç.; Altun, M. (1986) "Ayasofya Müzesi Alt Yapı Araştırma Projesi Raporu", Boğaziçi Üniversitesi Mağara Araştırma Kulübü, Ayasofya Müzesi.
153. BÜMAK yetkilileri, kanallardaki çalışmalarını sırasında maddi olanaksızlık, yer darlığı ve çöküntü noktalarındaki

- hayati tehlike nedeniyle, temizlik çalışmaları yaptırılmamışlardır. Bu nedenle, dikey ölçümler, dolgu tabakaları üzerinden alınmıştır.
154. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.283.
155. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.70
156. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.51
157. Pasinli (2001) "Pittakia" ve "Magnum Palatium-Büyük Saray" Bölgesinde 1999 Yılı Kazı Çalışmaları (Eski Sultanahmet Cezaevi Bahçesi), X. Müze Çalışmaları ve Kurtarma Kazıları Semineri, s.41-64, Çiz.2. Düzgüner (2005) *mimar.ist*, Sayı: 17, s.85-93, Res.3, 6, 7, 9, dn.3, 4.
158. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.273, 274.
159. Procopius, *a.g.e.*, s.42, 43, md.31.
160. Düzgüner, *Efsanelerden Günümüze İstanbul 1*, s.41, Çiz.2, 6, 8, 10, 11, 13, Res.6, 7, 8, 9. Düzgüner, *Iustinianus Dönemi'nde İstanbul'da Yapılar*, s.118, 119, Fig.97a-d, 99, 100; Düzgüner. Akay (2003) *Yapı Mimarlık Kültür Sanat*, 254, s.93, 94.
161. Burada, *Basilike stoa*'nın hemen karşısında, *Mese* Leophoros'un kenarında bulunan perakende satış dükkânları (*tabernader*) ve toptancılık işlevi gören Lampteron konağı da, kentin önemli merkezini göstermesi bakımından göz önünde bulundurulmalıdır. Procopius, *a.g.e.*, s.42, 43, md.31; Gyllius, *a.g.e.*, II/XX, s.93-95.
162. Düzgüner, *Iustinianus Dönemi'nde İstanbul'da Yapılar*, s.40, 47, 49, 54, 56, 59, 106, Fig.30, 36.
163. Kuban, *a.g.e.*, s.56, 62; Gyllius, *a.g.e.*, IV/XI, s.42, 165, 200, 201. Makellon-Macellum: Yiyecek ve özellikle balık olan, katık satılan yer; I. Leo (457-474), Leo Macellus unvanını, büyük olasılıkla yaptırdığı bu balık horreumu'ndan almış olmalıdır.
164. Gyllius, *a.g.e.*, III/VIII, s.162.
165. Zeus'la Mnemosyne'den olma dokuz sanat perisi Mousalara adanan *Mousetion*'un (şimdiki Edebiyat Fakültesi'nin olduğu yer) önünde, 386'da dikilen I Theodosius'un (379-395) gümüş atlı heykelinin bulunduğu sütun, 480 depreminde yıkılmıştır. Bunun yerine, I. Anastasius'un (491-518) altın stivari heykelli sütunu 506 yılında dikilmiş, ancak o da 557 yılındaki depremde yıkılmıştır. Kültür evinin doğu bitişiğinde, bugün Osmanlı hamamı olan yapının bulunduğu yerde, *Nymphieion Megistos* denilen büyük çeşme bulunuyordu. Burası, Yenikapı'da [*Eleutherion* (*Ελευθερίον*) Limanı] yerleşen Yunanlıların, yerleşimlerini kutladıkları *Eleutherion* şenliklerinin yapıldığı yeri. Çeşme başında toplanan halk, Mousaları (Musa) temsil eden genç kızlar eşliğinde lir ve flüt çalıp şarkılar söyleyerek dans ederler, destansı ya da lirik şiirler okur, tragedya ve komedyalar oynarlardı. Gyllius, *a.g.e.*, III/IV, s.135, 136; Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.60, 262, 264. Düzgüner (2005) *mimar.ist*, Sayı: 18, s.109; Erhat, *a.g.e.*, s.207, 208, 209.
166. Gyllius, *a.g.e.*, II/XX, s.93, 94. Düzgüner (2004) *Iustinianus Dönemi'nde İstanbul'da Yapılar*, s.74.
167. Gyllius, *a.g.e.*, I/1, s.31. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.18. Kuban, *a.g.e.*, s.23.
168. Düzgüner, *a.g.e.*, s.48, 56, 105, 156, Fig.36, 38a-c, 39, 67a.
169. Procopius, *a.g.e.*, s.41, md.30.
170. Düzgüner, *a.g.e.*, s.65.
171. Procopius, *a.g.e.*, s.25, md.8.
172. Kuban, *a.g.e.*, s.150.
173. Gyllius, *a.g.e.*, II/VIII, s.72.
174. Procopius, *a.g.e.*, s.38, md.25.
175. Procopius, *a.g.e.*, s.41, 42, md.30. Düzgüner (2005) *mimar.ist*, Sayı: 18, s.114, 115, Fig.7, 8.
176. Kuban, *a.g.e.*, s.151.
177. Düzgüner (2005) *mimar.ist*, Sayı: 17, s.85.
178. Düzgüner, *a.g.e.*, s.85-92, Fig.3, 6, 7.

Byzantion Palaces, Monuments and Harbors and Underground Water Canal Structures, Around Sultanahmet in Istanbul

The Byzantine constructions and monuments located in the Historical Peninsula, Istanbul, has been a focus of interest since Giovanni Andrea Vavassore, Hartmann Schedel and Petrus Gyllius, meaning since the mid-15th – mid-16th centuries. The architectonics of the region was in utter confusion due to lack of data as a result of incomplete archaeological researches and excavations. In the lights of concrete data of the excavations held in the plots of '38' and '57' in Cankurtaran (Prookhthoi) by Istanbul Archaeology Museums in 1998 and 1999, books of Dionysios from Byzantion and Procopius and Gyllius were the means of solving some problems.

The engravings of Vavassores, Hartmann Schedels, Peter Coecks, Matthäus Merians and Domni Anaseldo Banduris assisted us in comparison with Mitrakçı Nasuh's miniature 'The View of Istanbul' and the plans of the region which have managed to realize by Mamboury and Müller-Wiener.

A new panorama of the Byzantium region around Sultanahmet, which is produced from Vogt's restitution in the frame of new data, will be found in this article. A new color drawing is tried to be produced and the buildings in it are coded by numbers. Brief explanations about constructions, according to the name of builders and their construction dates are also given.

Sakıp Sabancı Kandilli Eğitim ve Kültür Merkezi Kandilli Adile Sultan Sarayı Restorasyon Uygulaması

Kemal Kutgün Eyüpgiller

İstanbul Boğazı'nın Asya yakasında Kandilli'de yer alan, 1876 yılında Sultan Abdülaziz tarafından kız kardeşi Adile Sultan adına yaptırılan ve 1986 yılında geçirdiği yangının ardından terk edilen Adile Sultan Sarayı'nda 1995 yılında başlayan restorasyon çalışmaları, aralıklarla on yıl sürdürülerek, 2005 yılının kasım ayında tamamlandı.

Kandilli Kız Lisesi Kültür ve Eğitim Vakfı'nın (KANKEV) girişimi ile başlayan ve 1995-1997 yılları arasında sürdürülen proje çalışmaları kapsamında rölöve ve restitüsyon çizimleri İstanbul Teknik Üniversitesi'nden Doç. Dr. Kemal Kutgün Eyüpgiller tarafından hazırlanmış, restorasyon uygulama projeleri ise Yapı Merkezi A.Ş. bünyesinde Doç. Dr. Kutgün Eyüpgiller, Prof. Dr. Ahmet Ersen, Prof. Dr. Müfit Yorulmaz, Prof. Dr. İmre Orhon, Prof. Dr. Hasan Şener, Prof. Dr. Mehmet Küçükdoğu, Prof. Dr. Abdurrahman Kılıç, Elek. Y. Müh. Sevinç Aksoy, Mak. Y. Müh. Yıldız Artun danışmanlığında tamamlanmıştır.¹

Adile Sultan Sarayı'nda restorasyon uygulamasının ilk aşaması 1999-2000 döneminde gerçekleştirildi. Bu aşamada yapının yangında hasar gören duvarları güçlendirilerek, yok olan döşeme ve çatısı bütünlendi. Mali nedenlerle uzunca bir süre ara verilen restorasyon uygulaması, işadamı Sakıp Sabancı'nın sağladığı kaynak ile 2004-2005 döneminde sürdürülen ikinci aşama çalışmalarıyla sonuçlandırıldı.

İstanbul Valiliği, KANKEV ve VAKSA'nın ortak girişimi ve uygulamayı üstlenen Yapı Merkezi A.Ş.'nin yoğun gayretleri ile restorasyonu tamamlanan Adile Sultan Sarayı "Sakıp Sabancı Kandilli Eğitim ve Kültür Merkezi" olarak yeniden işlevlendirildi. Yeni işlevi bağlamında sarayda 500 kişilik ziyafet ve toplantı salonu, 200 kişilik küçük toplantı salonu, 1300 m²'lik kokteyl ve sergi salonu, 20 adet 30-40 kişilik seminer salonları, 150 kişilik lokanta, 60 kişilik kafeterya, müze, yönetim ve çeşitli servis birimlerini içeren toplam 5625 m² kullanım alanı bulunmaktadır.

Güçlendirme Çalışmaları

1999-2000 yılları arasında gerçekleştirilen uy-

gulamanın ilk aşamasına 1986 yılındaki yangından etkilenen duvarların sağlamlaştırılması ile başlandı. Çatlaklar harç enjeksiyonu ile güçlendirildi. Binanın köşelerinde yer yer görülen ciddi ayrılmalar paslanmaz çelik kenetlerle dikildi. 32 x 87 m boyutlarındaki kâğır yapının rijitliğini artırmak için saçak kotunda tüm yapıyı çevre dönen betonarme hatıl düzeni oluşturuldu. Ardından, tamamen yok olan üst kat ve çatı



Yanda, sarayın yangın öncesi görünümü ve yangından sonra batı cephesi, 1995 (Fotoğraf: K. Kutgün Eyüpgiller).
Alta, Restorasyon sonra batı cephesi.





Vaziyet planı.
restorasyon
sonrası giriş,
merdivenler.



Kandilli Adile Sultan Sarayı (Sakıp Sabancı Kandilli Eğitim ve Kültür Merkezi)
Restorasyon Uygulaması Künyesi

İşin Sahibi: KANKEV ve MEB adına İstanbul Valiliği
Rölöve / Restitüsyon: Doç. Dr. Kemal Kutgün Eyüpgiller (KANKEV)
Yeni İşlev Projesi: Prof. Dr. İmre Orhon (KANKEV), Prof. Dr. Mehmet Küçükdoğan, Prof. Dr. Hasan Şener
Restorasyon Uygulama Projeleri (Mimari-statik-tesisat-elektrik-bezeme): Yapı Merkezi A.Ş. Proje ve Restorasyon Grupları (Giray Mühendislik – Cedetaş)
Proje Danışmanları: Prof. Dr. Müfit Yorulmaz, Prof. Dr. Ahmet Ersen, Doç. Dr. Kutgün Eyüpgiller, Prof. Dr. İmre Orhon, Prof. Dr. Mehmet Küçükdoğan, Prof. Dr. Hasan Şener, Prof. Dr. Abdurrahman Kılıç, Elek. Y. Müh. Sevinç Aksay, Mak. Y. Müh. Yıldız Artun
Proje Kontrolü: Bayındırlık ve İskân Bakanlığı İstanbul İl Müdürlüğü
Restorasyon Uygulaması: Yapı Merkezi A.Ş.
Uygulama Kontrolü: Bayındırlık ve İskân Bakanlığı İstanbul İl Müdürlüğü
Uygulama Danışmanları: Prof. Dr. İmre Orhon (KANKEV), Doç. Dr. Kutgün Eyüpgiller, Elek. Y. Müh. Sevinç Aksay, Mimar Levent Atay (VAKSA)

döşemeleri öngermeli panelton döşeme panelleri ile yapıldı. Sarayın yeni işlevinin kültür ve eğitim merkezi olarak belirlenmesine bağlı olarak, yangın güvenliği de düşünülerek, döşemelerin ahşap yapılmasından kaçınıldı. Çatının örtülmesi ile Adile Sultan Sarayı'nın restorasyonunun ilk aşaması tamamlanmış oldu.

Mimari Restorasyon

İlk aşamada strüktürel olarak güvence altına alınan Adile Sultan Sarayı'nın restorasyonunun ikinci aşaması, ince yapı detaylarının tamamlanmasını, dış cephenin konservasyonunu ve mimari restorasyona paralel olarak, elektrik, elektronik, iklimlendirme, yangın ve diğer mühendislik sistemlerinin montajını kapsamıştır. Bu kapsamda, cephenin korunabilecek tüm taş elemanları (pencere-kapı söveleri, kat kornişleri vb.) temizlenerek korunmuş, dayanımını yitirmiş taş elemanlar yenilenmiş, yer yer bütünlemeler yapılmıştır. İç ve dış yüzeylerde entegre sıva yapılmış, cephe için olduğu gibi, iç mekânlar için de 19. yüzyıla özgü renk seçimleri yapılmıştır.

Uzmanlarının denetiminde geniş bir proje ekibiyle, eldeki fotoğraflar ve renk örneklerine dayanarak, tavan süslemelerinin çizimleri hazırlanmış ve yetkin bir ekip tarafından apliance edilmiştir. Deneyimli kalemkârlar siyah-beyaz fotoğraflardan elde edilen çizimlerin renklendirilmesinde İstanbul'daki saray ve kasırların belli başlılarını dolaşarak tespit yapmışlardır.

Şantiyede kurulan alçı döküm atölyesinde eski fotoğraflardan faydalanarak tavan rölyeflerin modelleri hazırlanmış ve silikon kalıplarla dökümleri gerçekleştirilmiştir. Rölyeflerin montajı



Zemin kat planı.

aynı ekip tarafından yapılmış ve üzerlerine imitasyon altın varak uygulamıştır.

Sonuç

1986 yılında kendi haline terk edilen Adile Sultan Sarayı'nın yaşama döndürülmesi ve özgün görünümüne kavuşturulması başarısının ardında Prof. Dr. Türkan Saylan'ın öncülüğünde KANKEV, rahmetli Sakıp Sabancı'nın açtığı yolda ilerleyen VAKSA, İstanbul Valiliği, çok sayıda değerli akademisyen ve uzmandan oluşan bir proje ekibi ve elbette uygulamayı üstlenen firmanın özverili çalışmaları bulunmaktadır. Yaşanan zorlu sürecin ardından, sarayın mimarlık ve kent tarihimizin seçkin yapılarından biri olma özelliğine, bir de çağdaş ve örnek bir restorasyon uygulaması olma özelliği eklenmiştir.

Kemal Kutgün Eyüpgiller, Doç. Dr.,
İTÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü Öğretim Üyesi

Notlar

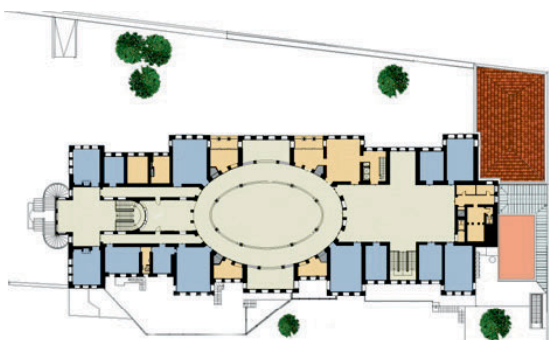
1. Sarayın daha ayrıntılı tarihçesi ve tanımı için bkz: Kemal Kutgün Eyüpgiller, "Kandilli Adile Sultan Sarayı", *Yapı*, Sayı 206, Ocak 1999, s.85-94.

Çizimler: Yapı Merkezi A.Ş. Proje Grubu
Restorasyon sonrası fotoğraflar: Aras Neftçi



Yangından sonra üst kat
(Fotoğraf: K. Kutgün Eyüpgiller).

Restorasyon sonrası üst kat ve oval salon.



Üst kat planı.

Restoration of the Adile Sultan Palace

The Adile Sultan Palace is located in Istanbul, at Kandilli, on the Asiatic shore of the Bosphorus. It was built by Sultan Abdulaziz in 1876 in the name of his sister Adile Sultan. The Palace was transformed into and functioned as a school until 7th March 1986 when it was devastated by a fire. It had been a three storey masonry building which measured 32x87 metres. All wooden parts of the building including floors, window frames, doors, ceilings, decorative elements and the roof were lost during the fire. After the fire, the building was left untouched for years. The first stage of the restoration was realized between 1999-2000. During this period outer and inner walls of the palace which were damaged by fire were strengthened, the disappeared floors and the roof were reintegrated. Due to the lack of finance, the restoration works were paused for a long time and thanks to the funds donated by VAKSA the second stage was successfully finished by the end of 2005.

Kadıköy Belediyesi Ulaşılabilirliği Geliştirme Konusunda Yeni Çabalar İçinde

Şükrü Sürmen

Sosyal Çözölmeye Karşı Kurumsal Örgütlenme ve Destek

Belli sosyal grupların ve bireylerin çağın dünyasına tutunmakta zorluk çektikleri bir gerçek. Çağımızda hemen bütün insan topluluklarında ve yerleşimlerde sosyal çözölmeye ve yabancılaşma sorunları ortaya çıkıyor. Gelişmiş ölkelerde de toplumsal ve bireysel bunalımlardan ve insan mutsuzluklarından kaçınmak mümkün olmuyor. Devletler ve toplumlar bu olumsuz hayat tablosunu gelişmiş örgütlenme ve etkin sosyal hizmet teknikleri ile aşmaya çalışıyorlar. Büyük şehirlerde, yalnız başına kalan ve üzerlerindeki yüklerle ve baskılara karşı mücadele vermeye çalışan insanlarla ilgili olarak yeni programlar ve çalışmalar yapılması zorunluluk haline geliyor. Bu insanlar arasında da bilhassa özörlölerle yaşlıları en dezavantajlı gruplar olarak zikretmek gerekiyor.

Bedensel, Duyusal ve Ruhsal Güç Azaldıkça Hayat Zorlaşıyor

Bedensel, duyusal ve ruhsal bakımlardan sağlam insanın hareketliliğine ve etkinliğine sahip olmayanlar büyük şehirlerdeki hayatın akış hızına ayak uyduramıyorlar. Bu insanların yalnızca aileleri tarafından veya bireysel iyilik duygularıyla davranacak çevrelerindeki insanlarca desteklenerek hayatlarını sürdürmeleri artık pek mümkün olamamaktadır. Devletlerin ve yerel yönetimlerin gelişmiş bilgiyle örölö ve modern şekilde örgütlenmiş sosyal desteği günümüzde artık tam bir gerekliliktir. Bu meyanda, şehirselle çevrenin ve mimari yapılanmanın, bütün insanlık durumlarındaki bireyler düşünölerek elde edilmesi de çağın bir vazgeçilmezi olarak ortaya çıkmaktadır.

Özörlöler ve yaşlıların şehirde kimsenin yardımına ihtiyaç duymadan özgür şekilde ve bağımsız olarak hareket edebilmeleri, hayatın bütün toplum için de kolaylaşması anlamına gelmektedir. Başkaca, şehirselle çevrede bütün insanlık durumlarının düşünölmesi, tamamen sağlıklı genç insanların daha rahat yaşamalarına ve daha az gerilim içinde bulunmalarına da yardımcı olmaktadır.

Toplumlar Yaşlanıyor, Birçok İnsan Özörlö Durumuna Geçiyor

Dünya nüfusu giderek yaşlanıyor, bütün ölkelerin nüfuslarındaki yaşlı nüfus oranı yükseliyor. Öte yandan, çağdaş hayatın akış hızı, bunalımlar, kazalar, hastalıklar, savaşlar ve ağırlaşan çevre şartları ortaya yeni özörlölerin çıkmasına yol açabiliyor. Yani giderek sağlıklı insan hareketliliğine ve gücüne sahip olmayan insanların sayısında bir artma beklenecektir. O halde, şehirlerimizi ve binalarımızı farklı insanlık durumundaki bireyler için de ulaşılabilir ve yararlanılabilir kılmak temel bir toplum siyaseti olmalıdır. Son yıllarda bunu da gözlemleyebiliyoruz. Bütün dünyada olduğu gibi ölkemizde de şehirselle çevrenin özörlöler ve yaşlılar da düşünölerek şekillendirilmesi çabası öne çıkıyor. Devlet ve yerel yönetimler geliştirilen yeni standartlar ışığında şimdi şehirselle çevrenin çok daha insan merkezli bir anlayışla yapılandırılmasını sağlamaya çalışıyorlar.

Kadıköy Belediyesi Ulaşılabilir Şehir İçin Yeni Atılımlara Hazırlanıyor

Kadıköy Belediyesi özörlölerin hayatın bütün alanlarındaki sorunları için çözümler bulmaya çalışırken, ulaşılabilir ve özgürleştirici şehirselle çevre için de yeni atılımlar içinde bulunuyor. Kadıköy belediye binasında özörlöler için rampalar, geçiş noktaları ve tuvaletler düzenlenmiş durumda. Bunlara yapılma aşamasında da özen gösterilmiş; en iyi şekilde yapılmalarına çalışılmış. Ancak bazı noktalarda aranan standartlar mevcut değil; bazı noktalarda da yeni inşalar gerekiyor. Toplum hayatı geliştikçe ortaya yeni ihtiyaçların çıkması çok doğal. Kadıköy Belediyesi de şimdi mevcut düzenlemeleri yeniden gözden geçirirken, ilave inşaatlarla belediye binasının ve bunun yakınındaki Kadıköy Belediyesi Evlendirme Dairesi'nin tamamen ulaşılabilir bir duruma getirilmesini sağlamayı planlıyor.

Çalışmaları ve İmkânları Birleştirmek de Önemli

Kadıköy Belediyesi binasının bulunduğu İstanbul'un bu önemli merkez ve simge noktasında Büyükşehir Belediyesi'nin ve Devlet Demiryol-

ları İdaresi'nin de, proje ve imkânlarıyla uygar şehrsel çevrenin elde edilmesine katkıda bulunmalarının önemli olduğu yapılan incelemeler sonunda ortaya çıkıyor. Ülkemizin önemli bir eksiği de bu: Ortak çalışma yapma anlayışı ve enerjisinden oldukça yoksun görüyoruz. Halbuki devlet ve yerel yönetim kurumlarıyla sivil toplum kuruluşları bilgi, deneyim ve imkânlarını sağlıklı şekilde bir araya getirebilseler çok daha iyi sonuçlar, çok daha az kaynak harcanarak elde edilebilecek. Kadıköy Belediyesi, Kadıköy Belediyesi Evlendirme Dairesi ve Söğütliçeşme Tren İstasyonu'nun bulunduğu bölge, İstanbul'a çok değerli çizgi ve karakter zenginlikleri katabilecek bir mekânsal potansiyel taşıyor. Burada tamamen ulaşılabilir ve özgürleştirici bir uygar şehrsel mekân planlanabilir ve dünya metropolü İstanbul'a değerli bir vitrin kazandırılabilir.

Kadıköy Belediyesi Başkan Yardımcısı İnci Beşpınar Anlatıyor

Kadıköy Belediyesi'nin sosyal hizmet projelerinden sorumlu başkan yardımcısı İnci Beşpınar çağdaş yönetim anlayışları içinde toplumdaki bütün sosyal grupların sorunlarına aynı duyarlılıkla eğilmeye çalıştıklarını belirtiyor: "Temel insan hakları kavramı içinde tüm insanların yaşadıkları çevreden yararlanma ve yaşamı eşit şekilde paylaşma hakları bizi daha üst duyarlılıklara yöneltmeli. Burada şehrsel çevrenin herkes için ulaşılabilir oluşu çok önemli bir faktör. Gelişmiş bazı ülkelerdeki gözlemlerimiz de yeni yaklaşımlar için yararlı oldu. Amerika'nın bazı şehirlerindeki tuvaletler sağlam, sakat, herkesin rahatça kullanacağı şekilde düzenlenmiş. Sosyal konutların otoparklarında özürli otopark yerleri ayrılmış ve bunlara hiçbir şekilde başka bir aracın park yapmasına izin verilmiyor. Almanya'da da kaldırımların alçak oluşu ve şehrsel çevrenin rahatlığı dikkat çekiyor. 2000 yılında hayata geçirmeye başladığımız "İnsanca Yaşam Projesi"nde dezavantajlı sosyal gruplar için yeni toplumsal duyarlılıklar yaratmak ve daha insanca yaşanabilir bir şehrsel çevre elde etmek esas amaçlarımızdı. Şu anda da birçok sivil toplum kuruluşu ile birlikte çok yönlü toplumsal geliştirme programlarını yürütüyoruz. Yakın gelecekte Kadıköy çok daha ulaşılabilir ve çağdaş bir şehrsel çevre haline gelecektir."

Beşpınar, belediye binasında ve Kadıköy Evlendirme Dairesi'nde özürli ve yaşlılar için yapılmış bazı düzenlemelerde rehabilitasyona gidileceğini ve çağdaş ulaşılabilirlik için yeni bazı eklerin de yapılacağını söylüyor.



Kadıköy Belediyesi Başkan Yardımcısı İnci Beşpınar mimar Şükrü Sürmen'le...



Kadıköy Belediyesi binasına girişte kullanılan bu rampanın eğimi standartlara yakın.



Dik rampalar istenen işlevi sağlamadığı gibi tehlike de yaratıyor...



Girişteki bu rampa ise çok dik. Bunun yerine 14 metre + 1.5 metre boyunda yeni bir rampa yapılacak (7 metre rampa + 1.5 metre sahanlık + 7 metre rampa).

Municipality of Kadıköy Improves Accessibility

While trying to find solutions to all problems of the handicapped people the Municipality of Kadıköy is making some improvements in terms of an accessible urban environment. There are already ramps, transition points and toilets for handicapped and they were designed at a level of care. The Municipality of Kadıköy is now reviewing the existing designs and planning to realize additional construction works to make the municipality building and the registry office totally accessible.

Sanayi Yapılarının Mimarisinde Gürültünün Tasarım Ölçütü Olarak Değerlendirilmesi

Nuri İlgürel - Müjgan Şerefhanoglu Sözen

Üretim alanında çalışanları etkileyen yüksek düzeyli gürültüler nedeniyle sanayi yapılarında gürültü denetimi özellikle önem taşımaktadır. Gürültülü ortamlarda uzun süre çalışan işçilerde, etkisi altında kalınan gürültünün düzeyine, niteliğine ve etkilenme süresine bağlı olarak çeşitli fizyolojik ve psikolojik rahatsızlıklar ortaya çıkmaktadır. Gürültünün insan üzerindeki başlıca fizyolojik etkileri arasında kalıcı işitme kayıpları, strese bağlı olarak hormon dengesinin bozulması, kalp ve damar hastalıkları yer almaktadır. Gürültünün insan üzerinde, dikkatin azalması, sinirlilik, uykusuzluk, baş ağrısı gibi önemli psikolojik etkileri de bulunmaktadır. Gürültülü ortamlarda çalışanların, gürültü nedeniyle çalışma ortamından sürekli olarak yakınmaları, çalışmaya karşı isteksizlik duymaları ve çalışma performanslarının düşmesi psikolojik etkilenmelere bağlı olarak ortaya çıkan olumsuz durumlardır. Gürültü ayrıca, sesleri maskeleyici etkisi nedeniyle çalışanların birbirleriyle sözlü iletişimini olumsuz yönde etkilemekte, kimi durumlarda ise sesli uyarıların işitilmesini engellerek iş kazalarının oluşmasına neden olabilmektedir.

Sanayide üretim sürecinde ortaya çıkan gürültüleri makineler üzerinde alınacak önlemlerle azaltmaya çalışmak, bunun için makine ve mekanik donanımları en az gürültü üretecek şekilde tasarlamak, üretmek ve tekniğine uygun olarak yerleştirmek, gürültüyü ortaya çıktığı yerde azaltmak yönünden önem taşıyan, genelde mühendislik alanlarını ilgilendiren konulardır. Bununla birlikte genel planlama ve üretim alanının planlaması, taşıyıcı sistem seçimi, mimari biçimleniş, hacim büyüklüğünün ve yüzey gereçlerinin belirlenmesi gibi tasarım özellikleri, çalışanların gürültüden etkilenmesi konusunda baştan belirleyici olmakta ve bunlar mimari tasarımın temel konuları olduğu için de doğrudan mimarları ilgilendirmektedir. Bu nedenle, üretim alanındaki gürültü düzeylerini ve dağılımını denetlemek, ayrıca yönetim ve sosyal işlevlerle ilgili bölümlerin gürültüden etkilenmesini önlemek konusunda tasarım aşamasında etkili çö-

zümelerin oluşturulması, gürültü etkeninin tasarım aşamasında değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Bu bağlamda, sanayi yapılarında gürültü denetiminin etkin bir biçimde sağlanmasında, gürültü etkeninin yapının tasarım aşamasında ele alınması ve ilgili önlemlerin de yapının mimari tasarım sürecinde geliştirilmesi önem taşımaktadır. “Sanayi Yapılarının Mimarisinde Gürültünün Tasarım Ölçütü Olarak Değerlendirilmesi”* (Şerefhanoglu Sözen ve İlgürel, 2005) adlı araştırma projesi kapsamında hazırlanan bu çalışmada, sanayi yapılarında üretimden kaynaklanan gürültü sorununun, yapının mimari tasarım aşamasında değerlendirilmesi ve gürültü-mimari tasarım ilişkisi bağlamında gürültü ile ilgili tasarım ölçütlerinin oluşturulmasına yer verilmiştir.

Sanayi Yapılarındaki Gürültü Kaynakları

Sanayi yapılarındaki gürültü kaynakları temel olarak şöyle gruplandırılabilir:

- Üretim işlemlerini gerçekleştiren makine ve mekanik donanımlar
- Üretime destek veren makine ve mekanik donanımlar, (jeneratör, kompresör, soğutma kulesi, vb.)
- Farklı işlevleri olan donatı ve döşemler.

Ayrıca, malzemelerin yatayda ve düşeyde taşınmasını sağlayan değişik niteliklerdeki iletim araçları (taşıyıcı bantlar, asansörler, vinçler, vb.) ve kimi zaman çalışanlar da sanayi yapılarındaki gürültü kaynakları arasında yer almaktadır. Şekil 1’de temel gürültü kaynakları şematik olarak gösterilmiştir.

Gürültünün Etki Alanları

Sanayi yapılarındaki gürültü kaynaklarının koşullara göre başlıca üç alanda olumsuz etkileri söz konusudur:

- Buldukları hacimdeki çalışanları etkilemesi,
- Değişik yollarla diğer hacimlere geçerek burada değişik etkinliklerde bulunan kişileri etkilemesi,
- Yapı dışına türlü yollardan (yapı kabuğu,

pencereler, boşluklar, açıklıklar vb.) çıkarak çevreyi etkilemesi.

Sanayi yapılarında üretim işlemlerini gerçekleştiren makine ve mekanik donanımlar, hava ve katı doğuşlu gürültülere neden olarak öncelikle buldukları hacimdeki çalışanları etkilemektedir. Gürültülü makinelerin yakınında çalışan kişiler açısından makinelerden kaynaklanan gürültülerden doğrudan ve en fazla etkilenme söz konusudur. Bu durumda, makinelerin ortama yaydığı gürültünün düzeyi, frekans bileşenleri, ses dağılımı ve zamana bağlı değişimleri önemlidir. Gürültülü makinelerle aynı hacimde fakat uzakta bulunan çalışanlar için ise gürültüden, daha çok dolaylı olarak etkilenme söz konusudur. Bu durumda yansıyan seslerin oluşturduğu etki (yansımış ses alanı), alıcıya doğrudan ulaşan gürültüye göre baskındır. Yansımış ses alanı içinde bulunan çalışanların gürültüden etkilenmesinde üretim hacminin toplam yutuculuğu etkili olmaktadır. Toplam yutuculuğun az ya da çok olması, özellikle hacmin iç yüzeylerinin yutma çarpanlarına bağlı olarak hacimdeki yansımış ses düzeyini etkilemektedir. Bu olay, özellikle hacmin giydirilmemiş yansıtıcı yüzeylerden oluştuğu durumda yansımaların etkisini güçlendirerek, gürültü kaynaklarının ses güçlerine bağlı olarak hacim genelinde ses düzeyini artırmaktadır. Üretimle ilgili hacimlerde yansımış ses düzeyi, hacim içindeki gürültü düzeylerinin artmasına neden olarak gürültü sorununun ortaya çıkmasında kimi zaman etkin rol oynamaktadır. Bu durum, sanayi yapılarında gürültü denetimi açısından özellikle ağırlık taşıyan bir konudur. Üretim hacminde makinelerden kaynaklanan gürültülerin denetlenmesinin yanında, hacmi sınırlayan yüzeylerin yutuculuğu ile ilişkili olan yansımış ses düzeyinin de denetlenmesi önem taşımaktadır. Sanayi üretimlerinin gerçekleştirildiği üretim hacimleri genellikle geniş yüzeylerin sınırladığı büyük mekânlar olduğu için bu tür hacimlerde özellikle yüzeylerin yutuculuğu, gürültü denetiminde etkin rol oynamaktadır.

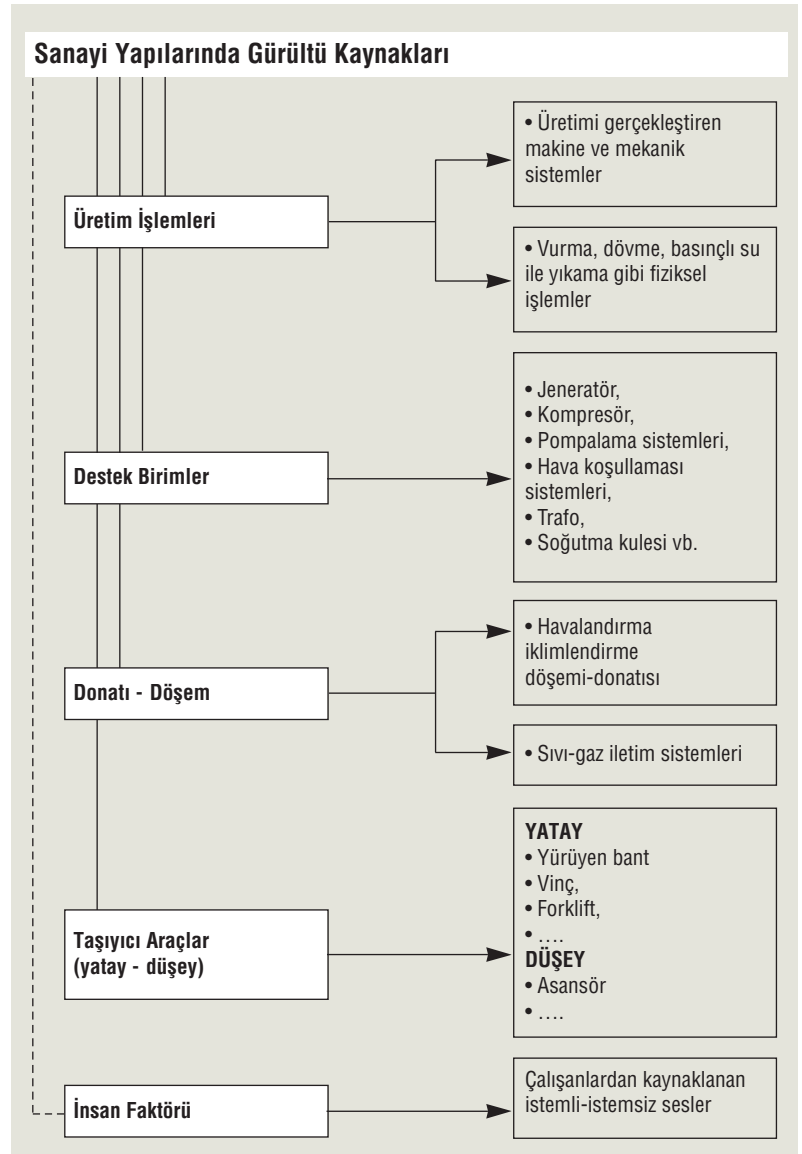
Sanayi yapılarında makinelerden kaynaklanan gürültü, hava ortamında yayılmanın dışında yapı elemanları üzerinden de yayılarak değişik yapı bölümlerini etkileyebilmektedir. Makinelerden döşemeye ve/veya duvar-bölme elemanlarına geçen titreşimlerin yapı strüktürü içinde yayılması ve kimi durumlarda yönetim ve sosyal işlevlerle ilgili yapı bölümlerine gürültünün taşınması, bu birimlerin etkilenmesi açısından önemli sorun oluşturmaktadır.

Sanayi yapılarında çeşitli donatı-döşem ve

taşıyıcı araçlardan kaynaklanan gürültüler, özellikle yapının taşıyıcı sistemi aracılığıyla tüm yapı geneline yayılarak çalışanları etkileyebilmektedir. Donatı ve döşemden kaynaklanan gürültüler genellikle akışkan, gaz iletim hatları ve havalandırma kanalları aracılığıyla yayılan hava ve katı doğuşlu gürültülerdir. Taşıyıcı araçlardan kaynaklanan gürültüler ise, bu araçların çalışma özelliklerine ve yükleme durumlarına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Bunlar, genelde gürültünün hem hava hem de strüktür aracılığıyla yayılmasına neden olan yük asansörleri, yürüyen bantlar, değişik boyut ve biçimde vinçler vb. hareketli araçlardır.

Çalışanların neden olduğu gürültüler ise, aralarında konuşup şakalaşmaları, birbirlerine bağırmaları, müzik dinlemeleri, eşya düşürmeleri, malzemeleri taşırken dikkatsiz davranmaları vb. nedenlerden kaynaklanabilir. Kimi durumlarda özellikle daha küçük atölyelerde çalışanların, ortamdaki rahatsız edici gürültüyü maskelemek ve/veya müzik sesine eşlik ederek

Şekil 1. Sanayi yapılarındaki temel gürültü kaynakları (Şerefhanoglu Sözen; İlgürel, 2005).



çalışma temposunu artırıp üretim ortamlarında bir tür eğlenmek amacıyla müziği çok yüksek düzeylerde dinledikleri görülmektedir.

Sanayi Yapılarının Mimari Tasarım Süreci ve Gürültü Etkeni

Sanayi yapılarının tasarımında gürültü ile ilgili temel ilke kararlarının ve tasarım ölçütlerinin oluşturulması amacıyla, gürültü etkene sanayi yapılarının tasarım sürecini oluşturan; 1. Yapı programının oluşturulması; 2. Yerleşimin planlanması; 3. Mimari tasarım, aşamalarında gürültü-tasarım ilişkisi bağlamında ele alınarak değerlendirilmiştir.

1. Yapı Programının Oluşturulması

Sanayi yapılarının programı içinde yer alan birimler sanayi yapısının türüne, üretim özelliklerine ve üretim kapasitesine göre değişiklik göstermektedir. Bununla birlikte, sanayi yapılarının programı içinde yer alan bu birimler genel olarak yukarıda değinildiği gibi üretim, yönetim ve sosyal alanlar gibi temel işlevler altında toplanabilir. Bu temel işlevler arasındaki ilişkilerin doğru bir biçimde programlanmasında, günün önemli bir bölümünü üretim alanında geçiren çalışanların türlü gereksinimlerini karşılayabilecekleri sosyal birimlere kolay ulaşmalarının sağlanması, ayrıca yönetim birimlerinin de benzer biçimde üretimin ilgili alanları ile ilişkisinin iyi bir biçimde kurulması önem taşımaktadır. Ayrıca, ileriye dönük gereksinimler de göz önünde bulundurularak, yönetim ve sosyal işlevlerle ilgili yapı programında yer alacak birimler ve bu birimlerin alansal büyüklüklerinin belirlenmesi gerekmektedir.

Yapı programının içinde gereksinimlere bağlı olarak aşağıdakiler yer alabilir:

- **Üretim işlevi** ile ilgili farklı üretim görev-

lerini üstlenen üretim birimleri, işlenecek malzemelerin ve ürünün depolanması için yeterli büyüklükte depolar, mühendisler için gürültüden korunmuş hacimler, yeterli sayıda soyunma ve WC hacimleri,

- **Yönetim işlevi** ile ilgili yeterli sayıda ofis birimleri, toplantı hacimleri ve servis hacimleri,

- **Sosyal işlev** ile ilgili yemekhane, kafeterya vb. hacimler, servis hacimleri, sağlık birimi, açık ve kapalı spor alanları, seminer salonları

2. Yerleşimin Planlanmasında İlke Kararları

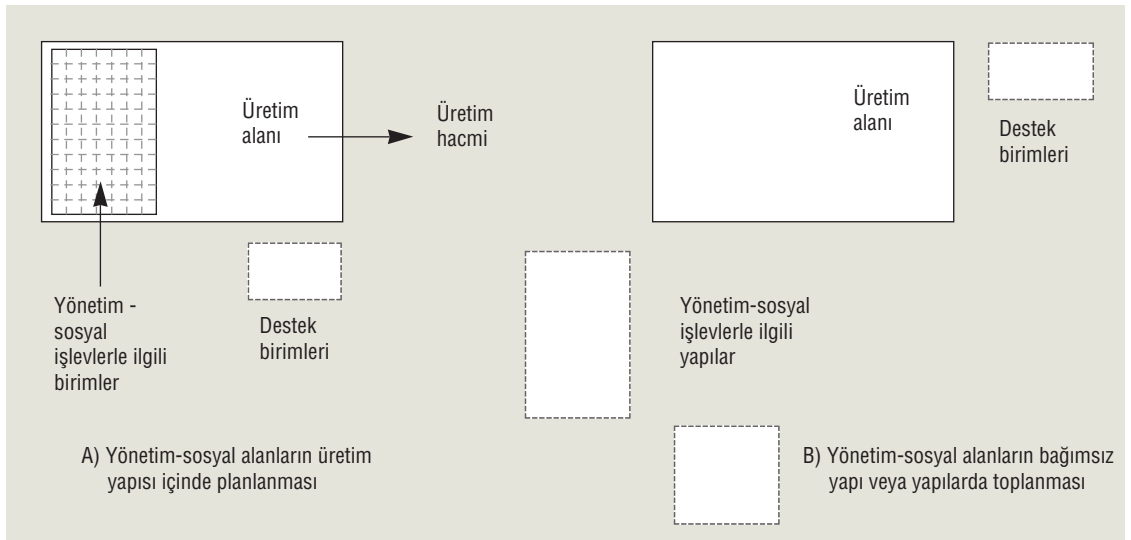
Sanayi yapılarının tasarımında, yapı ya da yapıların arsa üzerindeki yerleşim durumu ilk önemli karar aşamasını oluşturmaktadır. Sanayi kuruluşunun işletme biçiminin nasıl olacağı, bütün işlevlerin üretim yapısı içinde çözümlenmesi ya da yönetim ve sosyal işlevlerle ilgili birimlerin farklı yapılarda olması konusunda belirleyici bir etkidir. Sanayi yapılarının arsa yerleşimi konusunda ayrıca, maliyet, arsa alanı, arazi yapısı, zemin özellikleri, ulaşım durumu gibi pek çok etken önem taşımaktadır. Sanayi yapılarının arsa yerleşiminde çeşitli yönlerden temel ilke kararları alınırken **gürültü etkene** de göz önünde bulundurulmalıdır.

Sanayi yapılarının arsa üzerinde yerleşiminde Şekil 2'de şematik olarak gösterildiği gibi, genellikle iki farklı yaklaşım söz konusudur:

- Üretim-yönetim-sosyal alanların aynı yapı içinde planlanması ve
- Yönetim ve sosyal alanların üretim hacminden bağımsız yapı ya da yapılarda planlanması.

Üretim-yönetim-sosyal alanların aynı yapı içinde planlanması

Sanayi yapılarının tasarımında üretimin niteliği-



Şekil 2. Sanayi yapılarının arsa üzerinde yerleşiminde iki temel yaklaşım (Şerefhanoğlu Sözen ve İlgürel, 2005).

ne bağlı olarak, üretim, yönetim ve sosyal alanların aynı yapıda toplanması yapım ve işletme giderlerini azaltmaktadır. Bu durumda değişik işlevlere yönelik birimlerin üretim yapısı içinde planlanmasından kaynaklanabilecek farklı hacim yüksekliklerinin, taşıyıcı sistemin seçiminde değişik yüklerin etkisinin ve üretim alanının gelişme olanaklarının mimari tasarım aşamasında değerlendirilmesi önem taşımaktadır. Ayrıca, gürültü ve titreşimin havada ve yapı strüktüründe yayılarak yönetim ve sosyal alanları içeren yapı bölümlerini etkilemesi söz konusu olabileceği için gerekli önlemler tasarım aşamasında değerlendirilmelidir. Gürültüden etkilenmemesi istenen bu bölümlerin doğrudan üretim hacminin içinde planlanması durumunda üretim alanında ortaya çıkan gürültülere bağlı olarak özel önlemlerin alınması gerekebilir. Bununla birlikte sanayi yapılarının bu yerleşim biçiminde, gaz, toz, koku gibi havada yayılan atık maddelerin bu bölümlere taşınması riski bulunmaktadır.

Yönetim birimlerinin ve sosyal işlevlerin ayrı yapı veya yapılarda planlanması

Yönetim birimlerinin ve sosyal alanların bağımsız yapılarda planlanması daha esnek arsa yerleşimlerine olanak sağlamaktadır. Bu durumda, yönetim birimlerinin ve sosyal alanların üretim alanından kaynaklanan gürültülerden etkilenmesi riski azalmaktadır.

Yönetim ve sosyal işlevlerin tümünün ya da bir bölümünün üretim yapısından ayrı, bağımsız yapı veya yapılarda planlanması durumunda bu yapı ya da yapıların üretim yapısına göre yerleşim yerinin belirlenmesinde gürültü etkeninin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Yönetim ve sosyal işlevlerin üretim yapısına bitişik ya da yakın konumlanması durumunda üretim yapısının yapı kabuğunun ses geçiş kaybı önem kazanmaktadır. Üretimden kaynaklanan gürültü düzeylerinin yüksek olduğu üretimlerde, yönetim birimleri ile birlikte sosyal alanların da üretim yapısından ayrılması uygundur.

Sanayi yapılarının bu yerleşim biçimi ayrıca, üretim alanının esnek planlanmasına ve ileride olabilecek gelişmelere uyum gösterebilmesine olanak tanımaktadır. Bu durumda ayrıca, yönetim birimleri ile sosyal işlevlerin yer aldığı yapı ya da yapıların farklı tasarım anlayışı ve yapım sistemleri kullanılarak üretilmeleri kolaylaşmaktadır.

3. Mimari Tasarım Aşaması

Makinelerin bulunduğu üretim alanının dış et-

kilerden korunması amacıyla yapılan bir tür baraka niteliğindeki yapılar eskiden sanayi yapısı işlevini yerine getirirken, günümüzün çağdaş toplumunda artık mimari tasarım açısından önem taşıyan **prestij yapıları** olma görevini üstlenmiştir. Sanayi yapıları günümüzde, üretim özelliklerine göre birbirinden ayrıldığı gibi üretim kapasitelerine göre de büyük ayrımlar göstermektedir. Bu nedenle, sanayi etkinliklerinin gerçekleştirildiği yerler olan sanayi yapıları, basit üretim alanlarından, geniş alanlar üzerinde kurulu kapsamlı yapı gruplarına kadar değişik tür ve boyutlarda, değişik tasarım anlayışlarıyla ortaya çıkmaktadır.

Sanayi yapısının yerleşimi ile ilgili temel ilke kararı verildikten sonra mimari tasarım sürecinde üretim-yönetim-sosyal işlevlerle ilgili birimler mimari konseptte uygun olarak tasarlanmalıdır.

Sanayi yapılarının mimari tasarım süreci iki aşamadan oluşmaktadır:

- Üretim alanının tasarlanması
- Yönetim ve sosyal alanların tasarlanması

Üretim Alanının Tasarlanması

Sanayi yapılarının yapılma amacı olan üretim işlemlerinin gerçekleştiği yer üretim alanıdır. Üretim alanının tasarlanmasında; üretim alanının planlanması, mimari biçimleniş, strüktür tasarımı, yapı kabuğu tasarımı, iç yüzey gereçlerinin belirlenmesi gibi tasarım aşamaları önem taşımaktadır.

Sanayi yapısında üretime başladıktan sonra makinelerin yakın çevresinde oluşacak gürültü düzeyleri ve üretim alanı genelindeki gürültü dağılımının nasıl olacağı bu aşamada yapılacak etütlerle değerlendirilmeli ve üretimin akışı ve hacmin tasarımı ile ilgili konular da göz önünde bulundurulurken makine yerleşiminde gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Bu amaçla, **sanal ortamda modelleme** yolu ile üretim alanındaki gürültü dağılımını veren **benzetim programlarından yararlanılması**; makinelerin yerleşimi ve hacim ile ilgili tasarım özelliklerinin üretim alanının tasarımı aşamasında değerlendirilmesi ve gürültü ortamını iyileştirmeye yönelik çalışmaların da tasarım aşamasında yapılması önem taşımaktadır.

Üretim Alanının Planlanması

Üretim alanının planlanması aşamasında yapılan çalışmalar, üretimin türüne ve kapasitesine bağlı olarak ayırım gösterebilmektedir. Bununla birlikte, üretimin verimliliğini ilgilendiren ko-

nularda gerekli araştırmaların ve etütlerin yapılması, üretimin kapasitesinin tam olarak belirlenerek iş akış programının oluşturulması ve uygun üretim sisteminin seçilmesi önem taşımaktadır.

Üretimin niteliği ve öngörülen üretim kapasitesi göz önünde bulundurularak iş akışının programlanması ve üretim işlemlerinin organizasyonunun yapılarak makine yerleşimi için gerekli bilgilerin elde edilmesi bu aşamada yapılması gereken çalışmalardır. Üretim işlemlerinin ve makinelerin üretim alanındaki yerleşim durumu, ısı-nem, ışık gibi fiziksel ortam öğelerinin uygunluğu açısından değerlendirilmeli ve gerekli düzenlemeler yapılarak üretim alanı planlanmalıdır.

Üretim alanının tasarlanması sürecinde göz önünde bulundurulması gereken temel etkenlerden birisi de **gürültüdür**. Üretim alanının planlanmasında, üretim işlemlerinin tümünün tek bir hacimde toplanması ya da birden fazla üretim hacmine dağıtılması konusunda karar verilmelidir. Genel ilke olarak gürültülü işlemlerin olabildiğince üretim alanı genelinden ayrılarak ayrı hacim ya da hacimlerde planlanması yoluna gidilmelidir. Üretim hacmi içinde çalışanlar ya da kontrol görevinde bulunanlar için gürültüsüz hacimler oluşturmak isteniyorsa bunlar, üretim alanının görece gürültüsüz bölümlerinde planlanmalı, özel detaylandırılmış ses geçiş kaybı yüksek cidarlarla ayrılmalı ve koşullara göre, döşemeden yalıtılmalıdır.

Üretim alanının planlanması aşamasında üretim alanında oluşacak gürültü ortamının kabul edilebilir kılınması yönünde göz önünde bulundurulması gereken temel ilkeler şöyle sıralanabilir:

- Gürültülü makine ve mekanik donanımların üretim akışının izin verdiği ölçüde yatay ve

düşeyde bir arada toplanması,

- Yüksek düzeyde gürültü yayan makinelerin yansıtıcı yüzeyler nedeniyle ses düzeyinde artışa neden olmamak için duvar ve duvar birleşimlerinin yakınına yerleştirilmemeleri,

- Makineleri kumanda eden kişilerin diğer makinelerin gürültüsünden etkilenmelerini en aza indirmek amacıyla makinelerin birbirlerine göre yeterli uzaklıkta planlanması,

- Ses güçleri birbirine yakın gürültü kaynaklarının üretim alanı içinde olabildiğince eşit dağılımlarının sağlanması ve üretimin izin verdiği durumlarda bölme elemanları ile ayrılmaya çalışılması,

- Yüksek düzeyde gürültü yayan makinelerin üretim alanı genelinden ayrılması, bunların ayrı hacimlerde planlanmaya çalışılması ya da olabiliyorsa hücre içine alınması,

- Hücre içine alınması uygun olmayan makinelerin üretim akışının ve makine özelliklerinin izin verdiği ölçüde engellerle çevrelenmesi,

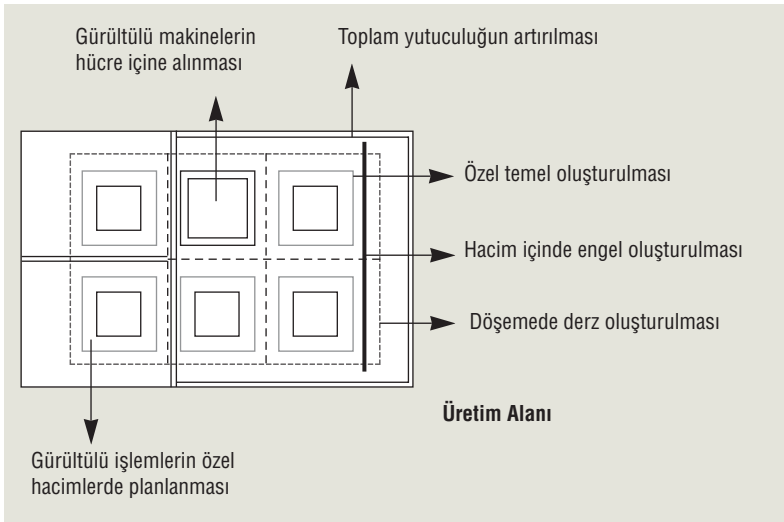
- Yüksek düzeyde gürültü yayan makinelerin çalışanların dolaşım alanlarından uzakta planlanması,

- Yüksek düzeyde gürültü yayan veya titreşim genliği yapı strüktürünü uyarabilecek nitelikte olan ağır makinelerin zemin kotunda planlanması, varsa ayrı döşemelere oturtulması ve/veya titreşim yalıtımı yapılması.

Mimari Biçimleniş ve Yüzey Gereçlerinin Belirlenmesi

Üretim hacminin ya da hacimlerinin mimari biçimlenişi, gürültü ortamının ileride nasıl olacağı konusunda belirleyici bir etkidir. Bu nedenle mimari biçimlenişte işyeri düzeninde yer alan üretim işlemlerinin üretim alanındaki organizasyonu göz önünde bulundurulmalı, üretim hacminin plan ve kesitteki mimari biçimlenişi, gürültünün etki alanı, ses dalgalarının kırınması ve yüzeylerden olan yansımalar yönünden etüt edilmelidir. Bu bağlamda, üretim hacminin büyüklüğünün, boyutlarının, çatı biçiminin ve iç yüzey gereçlerinin belirlenmesinde sesin yüzeylerden olan yansıma ve yutulma durumu göz önünde bulundurularak, üretim hacminin toplam yutuculuğu değerlendirilmelidir. Üretim hacminin toplam yutuculuğunun artırılması, yansımış ses düzeyini azaltmak açısından önem taşımaktadır. Bu amaçla gerekli durumlarda, hacim yüzeylerinde uygun ses yutucu gereçler ve ek yutucu elemanlar kullanılması yoluna gidilebilir.

Şekil 3. Üretim alanının tasarımında gürültü etkeninin değerlendirilmesi.



Taşıyıcı Sistem Tasarımı

Taşıyıcı sistemin belirlenmesi sanayi yapılarında pek çok açıdan önem taşıyan bir konudur. Taşıyıcı sistemin betonarme, çelik konstrüksiyon ya da karma bir sistem olması ya da ön yapım sistemlerinin seçilmesi durumlarında gürültünün yapı strüktürüne geçmesi ve yayılmasına karşı alınabilecek önlemler farklıdır.

Üretim alanının betonarme döşeme olması durumunda, katıya geçen gürültünün üretim alanı geneline yayılmasını önleyecek derzler oluşturulması, gürültülü ve döşemeye titreşim geçiren ağır makineler için özel temellerin yapılması ve/veya titreşim yalıtımı uygulanmak üzere gerekli altyapının hazırlanması önem taşımaktadır. Titreşim genliği büyük ağır makine ve mekanik donanımlar, zemine oturan döşeme üzerine yerleştirilemiyorsa, bunlar doğrudan döşeme plağı ortasına gelecek biçimde yerleştirilmekten kaçınılmalı, kirişler üzerine yerleştirilmeli ya da özel döşeme ve taşıyıcı ayaklar üzerine oturtulmalıdır.

Yapı Kabuğu Tasarımı

Sanayi yapılarında yapı kabuğu tasarımı, üretim alanında ısı-nem açısından uygun koşulların sağlanması ve kimi durumlarda içeriye doğal ışık alınması yönünden önem taşımaktadır. Ayrıca, üretim alanında gürültülü işlemlerin yer aldığı durumlarda, çevreye ne oranda gürültü yayılacağı genel olarak yapı kabuğunun ses geçiş kaybını ilgilendiren bir konudur. Yapı kabuğunun zayıf alanlarını oluşturan açıklıklar, cam alanlar, çatı kaplamaları ve bacalar üretim alanında ortaya çıkan gürültünün çevreye yayılmasında etkili olmaktadır. Bu nedenle, çevrede gürültüden etkilenmesi söz konusu olan yerleşimlerin bulunması ya da üretim yapısının dışında aynı arsa üzerinde etkilenmesi söz konusu olan

başka yapılar ya da değişik işleve yönelik alanlar bulunuyorsa, bu durumda üretim hacmini sınırlayan yapı kabuğunun ses geçiş kaybı açısından yeterli özelliklerde tasarlanması önem kazanmaktadır.

Yönetim ve Sosyal Alanların Tasarlanması

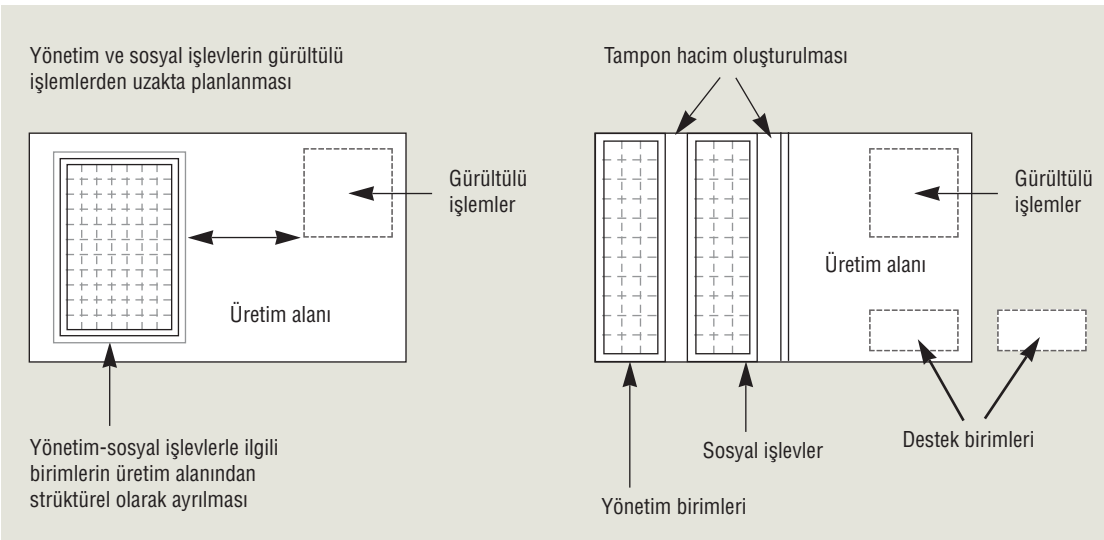
Yönetim ve sosyal işlevlerle ilgili birimlerin üretim yapısında ya da bağımsız yapılarda planlanması durumunda gürültü etkeninin değerlendirilmesi yönünden farklı yaklaşımlar söz konusudur.

Üretim-yönetim-sosyal alanların aynı yapı içinde planlanması

Üretim-yönetim-sosyal alanların aynı yapı içinde planlanması durumunda, gürültü etkeni ile ilgili temel ilkelerin göz önünde bulundurulması ve tasarımda doğru yaklaşımların geliştirilmesi önem taşımaktadır.

Üretim alanında yüksek düzeyli gürültülerin olması durumunda üretim alanı ile yönetim-sosyal işlevlerle ilgili yapı bölümleri arasında tampon hacimlerin oluşturulması ya da bu yapı bölümlerini üretim alanından ayıran cidarın yeterli ses geçiş kaybı sağlayacak özellikte tasarlanması önem taşımaktadır. Gürültü ve titreşimin taşıyıcı sistem aracılığı ile yapı geneline yayılması riski bulunan durumlarda yönetim ve sosyal işlevleri içeren yapı bölümlerinin strüktürel olarak üretim alanından ayrılması yoluna gidilmelidir.

Yönetim ve sosyal işlevlerin üretim alanının gürültülü işlemleri içeren bölümlerinden uzakta planlamaya çalışılması ve bu birimlerin üretim alanı içindeki yerinin belirlenmesinde, tavan, çatı ve diğer yüzeylerden olabilecek yansımaların göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Üretim işlemlerine destek veren teknik birimle-



Şekil 4. Yönetim ve sosyal birimlerin yapı içindeki farklı yerleşim durumlarında gürültü etkeninin değerlendirilmesi.

rin yapı dışında planlanması ya da bu birimlere yapı içinde yönetim ve sosyal işlevlerle ilgili birimlerden uzakta ayrı bir bölüm içinde yer verilmesi uygundur.

Yönetim birimlerinin ve sosyal işlevlerin ayrı yapı veya yapılarda planlanması

Yönetim ve sosyal işlevlerle ilgili birimlerin ayrı yapı veya yapılarda ve özellikle üretim yapısına yakın planlanmaları durumunda, üretim yapısının yapı kabuğunun yeterli ses geçiş kaybı sağlayacak özellikte tasarlanması, bu birimlerin gürültüden korunması açısından önem taşımaktadır. Bu durumda yapı kabuğunda gerekli önlemlerin alınması ve özellikle açıklıklardan, havalandırma ağzlarından, cam alanlardan ve çatı gibi ses geçiş kaybı açısından zayıf yapı bileşenlerinden çevreye yayılan gürültünün denetlenmesi gerekmektedir.

Üretim yapısından kaynaklanan gürültüden korunması özellikle önem taşıyan yönetimle ilgili ofis birimlerinin yerleşiminde üretim yapısının konumu göz önünde bulundurulmalıdır. Yönetim ve sosyal işlevlerin yer aldığı yapı ya da yapıların üretim yapısına yakın yerleşimi söz konusu ise bunların üretim yapısının görece gürültüsüz bölümlerinin bulunduğu tarafta planlanması ve gerekiyorsa üretim alanı ile bu bölümden ilişki kurulması önem taşımaktadır. Yönetim ve sosyal işlevleri içeren yapı kabuğunda ses geçiş kaybı açısından önlem alınması kimi durumlarda önem kazanmaktadır.

Sanayi yapısının tasarım ve/veya uygulama aşamasında gürültünün tasarım ölçütü olarak değerlendirilmesi Şekil 6'da grafik olarak gösterilmiştir.

Sonuç

Sanayi yapılarındaki gürültü ortamı, ülkemizde çalışanları türlü yönlerden etkileyen önemli bir

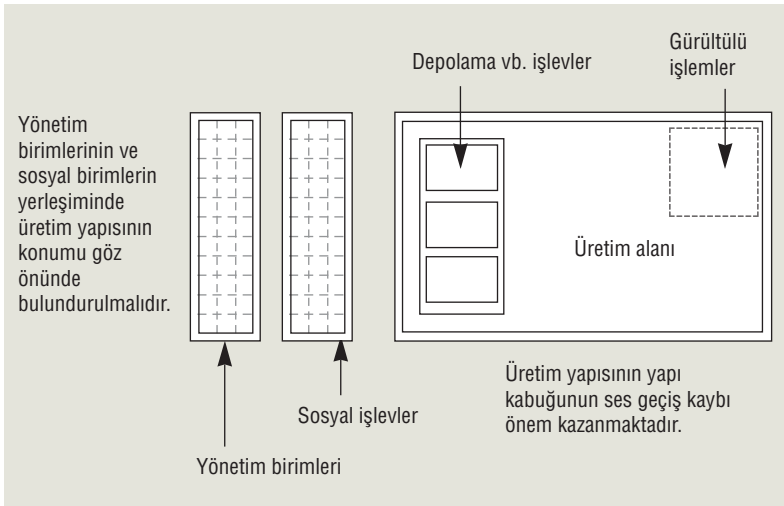
sorun olma özelliği taşımaktadır. Bu nedenle çalışmada, sanayi yapılarındaki bu sorunun, mimari tasarım aşamasında ele alınarak değerlendirilmesi için tasarım ölçütlerinin ortaya konulması amaçlanmıştır. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından 6.2.2003 tarihli ve 2003/10/EC sayılı Avrupa Parlamentosu direktifi doğrultusunda hazırlanan ve 4857 sayılı İş Kanununun 78. maddesine göre düzenlenen 23 Aralık 2003 tarih ve 25325 sayılı *Gürültü Yönetmeliği*, 2006 Ocak ayında yürürlüğe girmiştir. Gürültü Yönetmeliği'nde, çalışanların gürültünün zararlı etkilerinden ve özellikle işitsel zarar riskinden korunmaları için gerekli her türlü önlemin alınması ve çalışma ortamı ile ilgili gerekli düzenlemelerin yapılması zorunlu kılınmaktadır. Bu bağlamda, üretim alanında çalışanlar açısından gürültünün kabul edilebilirliği ve gürültü denetiminin etkinliği açısından, sanayi yapılarının mimari tasarım süreci, üzerinde önemle durulması gereken bir mesleki disiplindir.

Çalışanlar açısından kabul edilebilir akustik koşulların oluşturulması bağlamında sanayi yapılarının mimari tasarımı sürecinde uygulanması önem taşıyan temel ilkeler şöyle özetlenebilir:

- Sanayi yapılarında üretim alanının tasarımı aşamasında makinelerle ilgili teknik verilerin elde edilmesi ve hesaplama yolu ile ya da benzetim programları kullanılarak üretim alanında ortaya çıkacak gürültü düzeyleri ve dağılımları konusunda bilgi edinilmesi,
- Üretim alanının tasarımı aşamasında öngörülen gürültü düzeylerinin Gürültü Yönetmeliği ve Avrupa Birliği normları açısından değerlendirilmesi,
- Üretim alanındaki gürültü ortamını iyileştirmeye yönelik çalışmaların sanayi yapısının tasarım aşamasında gerçekleştirilerek, gürültü denetimine yönelik önlemlerin tasarım sürecinde geliştirilmesi,
- Sanayi yapısı üretime başladıktan sonra yerinde gürültü ölçümlerinin yapılarak gürültü ortamının çalışanlar açısından kabul edilebilirliğinin Gürültü Yönetmeliği açısından denetlenmesi,
- Gürültü Yönetmeliği'nde belirtildiği gibi üretim alanındaki gürültü düzeyleri ve gürültüden günlük etkilenme dozu olarak 85 dB(A) değerinin aşıldığı durumlarda ise iş verenler tarafından çalışanların uygun kulak koruyucularını çalışma ortamında kullanmalarının sağlanması.

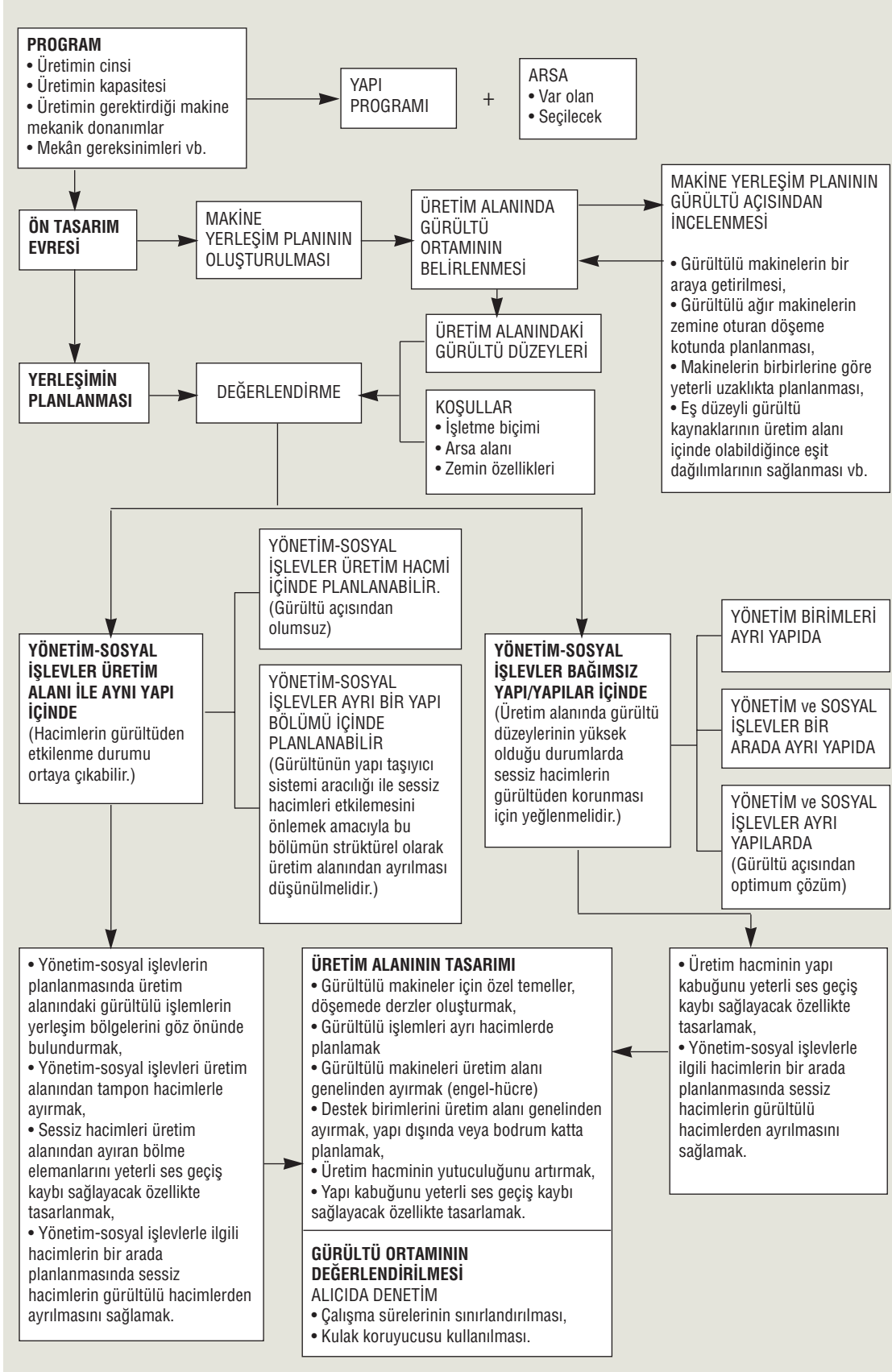
Sanayi yapılarının tasarım ve yapım aşamala-

Şekil 5. Yönetim ve sosyal birimlerin yapı dışındaki yerleşim durumunda gürültü etkeninin değerlendirilmesi.



rını ilgilendiren, ayrıca işverenler açısından yasal yükümlülükleri bulunan bu sürecin akustik alanında uzman kişilerin denetiminde yürütülmesi özellikle önem taşımaktadır. Bununla birlikte, var olan sanayi yapılarında iyileştirme amaçlı alınabilecek önlemlerin etkin ve ekonomik olması ve bu yapıların üretim alanlarında yönetmelikte

istenen çalışma koşullarının sağlanabilmesi ayrıca önem taşıyan bir konudur. Bu nedenle, sanayi yapısının tasarımdan uygulamaya kadar olan tüm evrelerinde bu konuda akustik ile ilgili danışmanlarla birlikte çalışılması, ayrıca var olan sanayi yapılarının iyileştirme projelerinin hazırlanması konularında da yine uzmanlardan des-



Şekil 6. Gürültü etkeninin tasarım ölçütü olarak değerlendirilmesi. (Şerefhanoglu Sözen; İlgürel, 2005)

tek alınması gereklidir; Gürültü Yönetmeliği'nin getirdiği koşullar da bunu zorunlu kılmaktadır.

Nuri İlgürel,
YTÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü Araştırma Görevlisi
Müjgan Şerefhanoglu Sözen, Prof.,
YTÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü Öğretim Üyesi

* “Sanayi Yapılarının Mimarisinde Gürültünün Tasarım Ölçütü Olarak Değerlendirilmesi” adlı 24-03-01-01 kodlu Araştırma Projesi, Müjgan Şerefhanoglu Sözen yürütcülüğünde YTÜ Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinatörlüğü (BAPK) desteği ile gerçekleştirilmiştir.

Kaynakça:

- Şerefhanoglu Sözen, M., İlgürel, N. (2005) *Sanayi Yapılarının Mimarisinde Gürültünün Tasarım Ölçütü Olarak Değerlendirilmesi*, Araştırma Projesi, YTÜ BAPK, 24-03-01-01, İstanbul.
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (2003) 23 Aralık 2003 tarih ve 25325 sayılı *Gürültü Yönetmeliği*, Ankara.
- Şerefhanoglu, M. (1988) *Gürültü Denetiminde Kabul Edilebilecek Gürültü Düzeylerinin Belirlenmesi*, YTÜ Basımevi, Yapı Fiziki Bilim Dalı Yayınları, İstanbul.
- Şerefhanoglu, M. (1987) *Yapılarda Dış Gürültü Denetimi (Projelendirilmede Temel İlkeler)*, YÜ.
- Şerefhanoglu, M. (1987) *Hacimde Gürültü (Ses) Düzeyi*, YÜ.
- İlgürel, N., Şerefhanoglu S. M. (2003) “Measurements in an Industrial Building Related to Noise and the Influence of the Noisy Environment on the Workers”, *Euronoise 2003 5th European Conference on Noise Control*, Acta Acustica, Vol 89, pp. 51, Napoli / İtalya.
- Şerefhanoglu, M., Kepçeoğlu, H., E., İlgürel, N. (2002) “Tekstil Sanayi’nde Gürültü ve Bir Örnek İnceleme”, 6. *Ulusal Akustik Kongresi*, Antalya.
- Şerefhanoglu, M., İlgürel, N. (2002) “Bir Sanayi Kuruluşunda Gürültü ile İlgili Ölçmeler ve Çalışanların Gürültüden Etkilenme Durumları”, 6. *Ulusal Akustik Kongresi*, Antalya.
- İlgürel, N., Şerefhanoglu S. M. (2004) “Sanayi Yapılarında Gürültüden Etkilenme ve Alıcı Denetim”, 7. *Ulusal Akustik Kongresi*, Nevşehir.
- Webb, J., D. (1976) *Noise Control in Industry*, Sound Research Laboratories, New York.
- Harris, D., H., (1989), *Noise Control Manual, Guidelines for Problem-Solving in the Industrial /*

Commercial Acoustical Environment, New York.

- Wilson, C., E. (1987) *Noise Control: Measurement, Analysis and Control of Sound and Vibration* American Industrial Hygiene Association (1987) *Industrial Noise Manual*.
- Irvine L. K. And Richards R. L. (1998) *Acoustics and Noise Control Handbook for Architects and Builders*.
- International Organization for Standardization (1980) *ISO Standards Handbook 4 – Acoustics, Vibration and Shock*.
- International Organization for Standardization (1990) *ISO Standards Handbook 35 – Acoustics*.
- Richard K. M., Wayne V., M., Mark D., O. (1980) *Noise Control Solutions For The Rubber and Plastics Industry*, Atlanta.

Evaluation of Noise Factor as a Design Criterion in Architectural Design of Industrial Buildings

Contemporary industrial buildings might be considered as buildings of prestige due to their attributes related to architectural design. However, industrial buildings are the most common noisy workplaces in general, in which noise levels and characteristics differ from each other related to the noisy working environment. In such noisy production places, noise has many physiological and psychological adverse effects on workers' health, and also the most common effect is the noise induced hearing loss. Therefore, the noise factor in industrial buildings should be considered seriously and evaluated as a design criterion in the architectural design stage, from the point of view of designing an acceptable noisy environment in production places and saving the noisy building units for social and administrative functions from noise effects. The purpose of this study was to develop the design criteria in the context of noise – architectural design relationship, which will give the facility to evaluate the noise factor in industrial buildings in the stages of building site planning and architectural design process.