

TMMOB
MİMARLAR ODASI ANKARA ŞUBESİ
BİNA KİMLİKLERİ SÖYLEŞİLERİ-1
ANKARA GAR KOMPLEKSİ”

Oturum Başkanı: Üstün ALSAÇ

19.03.2009

----&----

YEŞİM UYSAL (Mimarlar Odası Ankara Şubesi Sekreteri)- Sayın konuklarımız; hepinize hoş geldiniz diyorum. Bu

gün burada “*Bina Kimlikleri*” söyleşimizin ilkinin gerçekleştirileceğiz. Bina kimlikleri, Cumhuriyet dönemine yoğunlaşan, yani Cumhuriyetin ilanı ile ve hemen öncesinde başlayan, günümüze kadar gelen bir envanter çalışması. Cumhuriyetin mimarlık mirasını mümkün olduğunca belgeleriyle, bilgileriyle birlikte toplamaya çalışıyoruz.

Projenin hedefi, kültürel mirasımızın gündelik hayatta kabul edilebilir, yer bulabilir olmasını sağlamak. Bu anlamda, “*Cumhuriyetin İlk 10 yılı*” adlı sergimiz, bu çalışma grubunun ilk ürünü, 2004 yılında tamamlanmış bir ürün. Daha sonra bu ürün genişletilerek, “*Cumhuriyetin İlk 25 yılı*” Sergisine evrildi. Arkasından “*Cumhuriyetin İlk 50 Yılı*”na evrildi ve günümüze kadar getirmeyi de planlıyoruz.

Sergi, sadece çalışmaların birinci aşamasıydı. Bu aşamadan sonra sergi kataloglarımız yayınlandı ve bugün de burada söyleşilerimizin ilkinine başlıyoruz, oldukça kapsamlı olmasını planladığımız bir çalışma alanı, Bina Kimlikleri ve Envanteri Projesi.

İlk etkinliğimizi Ankara Gar Kompleksi ile yapacağız ve ben sözü hiç uzatmadan Oturum Başkanımızı buraya davet etmek istiyorum. Oturum Başkanımız Sayın Üstün Alsaç Hocamız, buyurun.

OTURUM BAŞKANI (Üstün Alsaç)- Efendim, hepinize hoş geldiniz diyorum.

Yeşim’le konuştuktan sonra kızım sordu, “*Ne oluyor?*” dedi. Ben de böyle böyle dedim, Oturum Başkanlığına beni önermişler yahut neyse işte. “*Oturarak idare edeceksin yani değil mi?*” dedi. “*Evet.*” dedim. Sabahleyin de çıkarken, “*Hadi bakalım Oturan Boğa, kolay gelsin*” dedi bana ve gitti. Ben de şimdi oturarak bu toplantıyı idare edeceğim.

Biraz kendimden söz edeyim, benim adım Üstün Alsaç. Uzun yıllar yurtdışında ve hep gençlerle birlikte olduğu için, yaşlandığını ve dünyanın değiştiğini fark etmeden o zamanı geçirmiş bir eski hoca diyebilirsiniz. Biraz mimarlık konularıyla da ilgilenmişliğim var, kapının önünden geçerken, biz böyle yönetici arıyoruz diye avlanmaya çıkmış Mimarlar Odası yöneticileri yakaladılar beni ve şimdi karşınızdayım.

Yeşim Hanımın daha önceden de söylediği gibi, bir tür sohbet toplantısı olarak düşünülen bu toplantıda, değerli konuşmacılarımız bize Ankara Garını, istasyon binasını biraz tanıtacaklar, belki görsel malzemelerle destekleyecekler. Umarım, ilk toplantının tutukluğunu başlatarak, ilgiyle izlersiniz.

Konuşmacılarımız, Lale Çoygun Sabutay'mış birinci konuşmacımız, fakat Lale Hanımın görevi gereği İstanbul'a gitmesi gerektiği için, onun hazırladığı sunuşu Yeşim Hanım sunacak. İkinci konuşmacımız Yıldırım Yavuz, ODTÜ Mimarlık Bölümünde profesör, o da kimi bilmediğimiz yönleriyle bu konuyu bize tanıtacak. Üçüncü konuşmacımız Cüneyt Elker, Çankaya Üniversitesi İç Mimarlık Bölümünde profesör. Onlar geçen yaz yarıyılında Gar Gazinosu üstünde bir çalışma yapmışlardı, bitirme projesi olarak eğer yanılmıyorsam. Ben de böyle ucundan görme şansını bulmuştum. O da belki ilginç bir yaklaşım olacak bu komplekse.

Bu konuşmaları yaptığımız sırada, Yeşim Hanımla ilk hazırlık şeylerinde, bir kez daha gidip bakayım, bir de o gözle istemiştım ve kalktım gittim, bu yapıları bir kez daha gezdim, kiminin içine girilebilenlerine sıradan bir vatandaş gibi. Ankara istasyon binası gerçekten ilginç bir yer, zamanında hep böyle Ankara'nın giriş kapısı diye görülmüş. Benim üstümde biraz nostaljik etkisi de var, ya da sonradan mı oluştu diyelim, çünkü ben çok küçükken gerçekten Ankara'ya gelenler ve Ankara'dan gidenler hep buradan gelir giderdi ve ben de birlikte götürüldüğüm zaman, o yapıdan bayağı heyecanlanırdım. Neyinden bilmiyorum, herhalde o seyahat, babamın benim elimden tutup buharlı lokomotifin başına kadar götürdüğünü ve böyle dehşet içerisinde o makineye baktığımı hatırlıyorum. Çok eskiden bir de kampanası vardı, tren kalkmadan önce o böyle bir çalardı, yüreğim ağzıma gelirdi. Kampana hâlâ duruyor, çalan yoktur herhalde ama.

Bu kadar zamandan sonra bir kez daha, bu sefer bir mimar ve hani izlenecek, incelenecek bir yapı olarak, o gözle bakınca, bayağı eli yüzü düzgün bir yapı

olduğunu da fark ettim. Pek çok şey, böyle kendini gerçekten iyi düşünölmüş, iyi tasarlanmış olarak gösteriyor, bütün o kompleks içerisinde, girişle, içinin düzenlenişle. Eski benim bildiğim hareketliliği kalmamış ya da benim gittiğim saatte öyleydi. Birkaç gün öncesi çünkü gene böyle bir ağırlama vesilesiyle yeni otobüs terminaline gittim. Orası böyle vıcır vıcır kaynayan, kızımın deyimiyle tımarhane gibi bir yer aslında. Onu gördükten sonra da gar binasını görmek, şimdiki sakin haliyle, artık hani neredeyse emekli olacak, ama böyle hâlâ gelene gidene hizmet veren bir yapı. Birden böyle hoşuma gitti, çevresindeki şeylerle birlikte.

Bu proje kapsamında, Cumhuriyet dönemi yapıları içerisinde, galiba genel merkezin bir çalışması, çeşitli yerlerdeki Cumhuriyet döneminden kalan, iyi durumdaki, yani hâlâ kent yaşamına bir katkıda bulunan yapılar, bir de artık o işlevini yitirmiş yapılarla ilgili bilgi toplansın istenilmiş. İstasyon kompleksi her ikisine de karşılık verebilecek yapıları içeriyor. Birincisi istasyon ana binası hâlâ kullanılıyor, buna karşılık Gar Gazinosuysa kapısına bir kilit vurulmuş, terkedilmiş duruyor, ama ne hikmetse saati hâlâ çalışıyor. O da çok ilginç, üstünde onun bir saat var kulenin üstünde ve o saat çalışıyor gibi gözledim.

Onun için, kent içerisindeki konumuyla da ilginç bir kompleks, onun için de zaten bu toplantının ilk konusu olarak o belirlenmişti. Konuşmacıları dinleyelim, evet Yeşim Hanım.

YEŞİM UYSAL- Lale Hanım çok özür diledi, ama görevde olduğu için de maalesef aramıza katılmadı. Sunuşunu bana ilettiler, ben dilim döndüğünce anlatmaya çalışacağım. Ama, burada Şule Hanım da var, Şule Sezginalp, kendisi de Devlet Demiryollarında mimar olarak çalışıyor. Belki soru-cevap bölümünde onun da eklemek istedikleri ya da yanlış telaffuz ettiğim şeyler olursa düzeltmek istediği şeyler olabilir.

Lale Hanımın sunuşunun başlığı, *“Ankara Gar Kompleksi İçerisinde Tarihe Tanıklık Eden Mekânlar”*.

23 Eylül 1856 tarihinde İzmir-Aydın arası demiryolu hattı yapılması için kurulan bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla, ülkemizde demiryolu yapımına başlanmış ve böylece toplum demiryolu ve garlarla tanışma fırsatı bulmuştur.

Aslında görselleriyle birlikte anlatılırsa iyi olur, çünkü Lale Hanım çok eski fotoğraflar da bulmuş, inşaatı sırasındaki fotoğrafları da var. Hava fotoğrafları da var. İsterseniz Yıldırım Hocayı alalım, ben bir sonraki sunumu yapayım.

OTURUM BAŞKANI- Yıldırım Beyi davet edelim.

YILDIRIM YAVUZ- Değerli konuklar, sevgili meslektaşlarım; bu bina kimlikleri konusunun birinci konuşmasında, tartışmasında, ben özellikle 1993 yılında o zamanki belediyenin çıkardığı *Ankara* dergisinin 2. cilt 5. sayısında yazmış olduğum bir makalede yazdıklarımla başlayacağım. Ondan önce de bir konuya değinmek istiyorum:

Birincisi, bundan 1-1,5 ay kadar önce Ortadoğu Teknik Üniversitesinde önemli sayılabilecek bir sempozyum yapıldı. Bu sempozyum, uluslararası anlamda bir restorasyon konusunda bir sempozyumdu ve orada sunulan bildirilerden bir tanesi ki bir Fransız konuşmacı tarafından yapıldı, beni müthiş etkiledi ne yalan söyleyeyim, çünkü o zamana kadar bilmiyordum, UNESCO'nun bu dünya mirası olarak kabul ettiği birkaç önemli proje arasında, çok çağdaş bir kentin yer aldığını ilk defa olarak öğrendim.

2. Dünya Savaşı sırasında tümüyle yıkılmış olan Le Havre Kenti, oradaki belediye başkanının çok yoğun çabalarıyla da şey yaparak, dünyada ilk defa, çok iyi planlanmış bir çağdaş kentin bir dünya mirası, şeyi olarak seçilmesine neden oluyor, yani mısırlılardan kalan piramitler, yok bilmem Ortaçağ'dan kalan şu kilise vesaire gibi şeyler değil, 1950'den sonra yapılmış olan, inanılmaz derecede modern, hiçbir özelliği de olmayan aslında bir kent. Birdenbire bana Ankara'yı anımsattı, yani Ankara inanılmaz bir yeni toplumun, bir yeni ülkenin, yeni bir Cumhuriyetin başkenti olarak yapılan ve özellikle 1930'larda çağdaş mimarlığın en iyi örnekleriyle donanan, bunların içinde yalnız yabancıların değil, Türklerin de bulunduğu müthiş ilginç bir kent olmasına rağmen, bugün biz bunu bir milli miras, bir uluslararası korunması gereken kent olarak saklamamıza neredeyse olanak kalmadı. Son dönemde, bu kriz olarak nitelendirilen bu son 5-6 yıldır yapılan, özellikle de belediyenin elleriyle yapılan yıkım, tahribat akıl almaz ölçülerde ve özellikle Cumhuriyetin değerlerinin bu şeyde yok olmaya başladığını görüyoruz.

Ben aslında bugün gar üzerinde birtakım teknik ve gerekli bilgileri vererek başlamak istiyorum: Demiryolu inşaatlarına baktığımız zaman Türkiye'de, biraz evvel

Yeşim o şekilde, başta herhalde ondan biraz bahsedecek, aslında Haydarpaşa-İzmit hattı, İzmit'e kadar olan bölge, Osmanlılar tarafından 1869-1873 yılları arasında yapılıyor. 1888 yılındaysa, Deutsche Bank'ın yönettiği Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi adındaki bir yabancı şirket, Osmanlılarla da ortak herhalde, bu şirket 1888'de bu Haydarpaşa-İzmit hattını satın alıyor ve İzmit-Ankara ve Adapazarı-Arifiye hatlarının yapım hakları da aynı yıl, yani 1888'de bu şirkete veriliyor.

İzmit-Ankara hattının yapımına 1890 yılında başlanıyor ve tren Ankara'ya ilk kez 1892 yılında ulaşabiliyor. 577 km uzunluğundaki Haydarpaşa-Ankara hattının yönetimi, 2 Eylül 1923 yılında, Cumhuriyet döneminde, Haydarpaşa Limanıyla birlikte ki o da kaldırılmaya uğraşılıyor bildiğiniz gibi, Nafia Vekâletine o zamanki, yani bugünkü Bayındırlık Bakanlığı adıyla bildiğimiz bakanlığa veriliyor. Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya, 1934 Kasım'ında Ankara'nın giriş noktası olan garın yeni bir binayla değiştirilmesine karar veriyor, çünkü çağdaş bir modern kentin girişine uygun bir yapı olmadığı kanısında bütün hükümet üyeleri ve Ali Çetinkaya da Bayındırlık Bakanı olarak bunun değiştirilmesi için teşebbüse başlıyor.

1934 Kasım ayı içinde, o zaman gördüğünüz gibi şu sağ tarafta yarısı görünen bina eski Ankara Garı binası, ileride gördüğünüz eğimli çatılı taş bina hâlâ bugün müze olarak yerinde durmakta, aynı zamanda Devlet Demiryolları Galerisi olarak da kullanılmakta, bazen resim sergileri vesaireler de olmakta. Diğer öbür binalar yıkılmış vaziyette, bu tarafta, şu anda görmediğimiz sağ tarafındaki bina da aslında istasyon şefinin köşkü olarak Almanlar tarafından yapılıyor. İstiklal Savaşı sırasında çok yoğun bir biçimde Atatürk'ün kalmasına tahsis ediliyor, o tahsisat sırasında devamlı cepheye istasyondan asker yüklendiği için, Atatürk orada pek rahat bir şey de geçiremiyor doğrusu. Arkadaşları diyorlar ki, "*Devamlı istasyonda kalıyorsun iyi güzel de,*" başka kalacak yer de yok Ankara'da herkes üst üste oturuyor, "*iyi de seni doğru dürüst başka bir yere şey yapalım.*" ve böylece Çankaya'da bir yazlık konut buluyorlar. Kendisi de ondan hoşlanıyor, bir vadinin içinde, Çankaya tepesinde, kendisi yeşil bölgelerden de çok hoşlandığı için, "*Orada oturabilirim.*" diyor ve hiç uygun olmayan, gerçekten yaşama uygun olmayan, çünkü sadece yazın kullanılmak üzere yapılmış olan, ahşap kerpiç dolgu duvarları, dış duvarları çamur harçla yapılmış, moloz taşla yapılmış bir eski bağ evi, kendisine 1921 yılında hediye ediliyor ki bu şeyden kurtulabilsin diye. Bu binayı gene de muayyen zamanlarda işyeri olarak

kullanabiliyor, çünkü bu binada o zaman için kalorifer de var, yani ısınma imkânı var. Öbür tarafta hiç ısınma imkânı yok, bütün birkaç seneyi savaş sırasında mangalla ısınarak geçiriyor, çünkü bacası bile yok yazlık ev olduğu için, öyle bir sıkıntılı dönem.

Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya 1934 Kasım'ında, dediğim gibi, gar yapımına karar verince, kendisi de Bayındırlık Bakanlığında olduğu için, bütün diğer bakanların ve özellikle Atatürk'ün de ısrarıyla diyor ki, "*Bunu muhakkak bir Türk mimarı yapсын.*" ve bakanlığa yeni tayin olmuş 25 yaşında bir delikanlı mimara diyorlar ki, "*Bunu sen yapacaksın.*" çünkü orada gösterdiği birtakım, ufak tefek de olsa başarılar var bakanlıkta. Projenin yapımını Şekip Akalın isimli bir mimara veriyorlar, Bayındırlık Bakanlığı mimarlarından bir tanesi. Kendisi bir avam projeyi çok acele olarak hazırlıyor, avam proje oldukça beğeniliyor, fakat diyorlar ki, "*Senin biraz da görgü şey yapman lazım, gerek, onun için seni Avrupa'ya gönderelim.*" ve Avrupa'ya gar binalarını görmeye gidiyorlar. 1930'ların ortalarında Avrupa'da en önemli şey, Hitlerin kurmuş olduğu Rasyonel Sosyalist Alman Devleti, müthiş güçlü ve bütün dünyayı etkileyen bir ezici ölçekte yapıların gerçekleştiği bir mimari anlayış da var, yani azıcık faşist olarak tanımladığımız bir mimari. Bu mimarinin örnekleri de mesela Stuttgart İstasyonu gibi, gar binalarında, vesairede görülüyor. Bu binanın da genel görüntüsünün, Stuttgart İstasyonundan yararlandığını Şekip Beyin bahsederler, ama ne kadar doğrudur onu bilemem, yani o zamanki binaların hepsi birbirine zaten çok benzeyen şeyler.

Döndüğü zaman yeni bir proje hazırlıyor ve kendisinin projesi hakikaten beğeniliyor ve 8 Temmuz 1935 yılında 770 bin liralık bir muhammen bedelle ihaleye çıkarılıyor. İhaleyi mimar Abdurrahman Naci Demirağ isimli bir müteahhit kazanıyor, ihaleyi yükleniyor ve kontrollük de yine Devlet Demiryolları mühendislerinden yol dairesi başkanı yardımcısı Alaattin Arısan'a veriliyor. Kontrolör de Türk, müteahhit de Türk, mimarı da Türk olan, ulusal devletin gururunu yansıtabilecek biçimde, tümüyle Türklerin elinde kalan bir proje oluyor. Bu ilginç, birtakım teknik şeylerde Almanlardan yardım alındığı oluyor, çünkü Almanların ürettiği teknolojik bazı şeylerin gelmesi lazım, örneğin çatı makasları özellikle Almanlar tarafından yapılıyor.

Gar hemen iki yıl içinde, çok büyük bir hızla tamamlanıyor, 2 Eylül 1937 yılında tamamlanıp teslim ediliyor, resmi kabulü de, büyük bir törenle 30 Ekim 1937'de gar açılıyor.

Bu, Ankara'nın çevresini arkada görüyorsunuz, kalenin eteklerindeki kentin halini, bu 19. Yüzyılın sonlarında 20. Yüzyıl başlarında çekilmiş bir resim, eski gar binası. Bu da aynı, gördüğünüz gibi gayet simetrik, 19. Yüzyılın mimarisine de uygun bir şekilde, basit, bugün Anadolu'nun birçok kentinde Almanlardan kalma demiryolu binalarında gördüğümüz biçimsel bütünlüğe benzeyen, basık kemerli pencereleri olan vesaire, ufak bir yapı. Bir tren şeyi de bu, gördüğünüz gibi trenler de o zaman oldukça primitif, burada ileride taş binayı, şurada görüyoruz. Şu anda halihazır şeyi duran ve Şekip Akalın, tam bu garı inşa ettiği dönemde 1935-1937 gibi ve garın açılışında da sol tarafta Celal Bayar, Şekip Bey arkasında, Ali Çetinkaya da Celal Bayar'ın yanında açılış görevinde. Diğer kişiler de çeşitli bakanlar, fakat şu anda benim tanımlamama olanak yok hepsini.

Gar binası için Şekip Beyin yapmış olduğu ön eskizlerden bir tanesi, garın giriş cephesi gördüğünüz gibi, sağ taraftaki kule şeye eklenen Gar Gazinosunun caddenin dışından bir bölümü. Tabii bu kulenin eklenmesi çok önemli, çünkü o zamanki mimari biçimleme anlayışına göre, yatay ve düşey hatların birbiriyle olan ilişkileri çok önemli bir tasarım yaklaşımı Almanya'da ve Orta Avrupa'da. Özellikle bu yatay çizgilerin sürekliliğini belirten kıvrımlı köşeler, yani böyle keskin köşeler değil kıvrımlarla dönen, bütünleşen köşeler önemli. Pencereler mümkün olduğunca yatay veya ona kontrast olarak da düşey pencereler de var ki garda çok etkili bir biçimde kullanılıyor.

Tabii saat kulesiyse, bir istasyon meydanına çok yakışan bir işlevi de var, trene geç kaldım, kalmadım korkusunu yaşayan insanların sürekli baktıkları, ama zaten 19. Yüzyılın son çeyreği boyunca bütün Anadolu kentlerinde bir saat kulesi inşaatı da önemli bir yapı şeyi olarak ortaya gelmiş. Burada ikinci tasarımını görmekteyiz, gördüğünüz gibi, bu aslında bodrum üzerine üç kat olarak yapılmış bir bina. Üstteki iki kat lojmanlar, her kanatta 4'er adetten 8 daire var, üçüncü kattaysa, herhalde daha büyük, daha üst rütbeli kişiler için hazırlanan iki tane daha büyük tek daire var ve bunları birbirine bağlayan da girişin iki tarafındaki dairesel kuleler olmakta, merdiven kuleleri. Böylece bu tarih boyunca gelen girişi vurgulayan kulelerinde, özellikle yuvarlak bu eski kale kulelerini anımsatan, hatta Ankara Kalesinde de o yuvarlak kulelerin girişi ifade ettiğini biliyoruz. Bütün çağdaşlığına rağmen yine de tarihten bu şeyi yeni bir yorum olarak getiren bir yaklaşımla tasarlanmış.

İnşaat sırasında bazı şeyler görüyoruz. Biraz o şeylerin bilgisini vereyim: Binanın uzunluğu 150 m dediğim gibi 3 katlı, artı bodrumu var. Toplam alanı tüm katlar dahil, 8875 m² ya da yaklaşık 9 000 m² yani taban alanı herhalde 3 000 m²'den fazla, çünkü üst katlar biraz daha küçülüyor. Toplam hacim olarak da 50 200 m³ kullanılan beton miktarı, betonarme bir yapı, 4 000 m³ ortadaki gişe holü 23 m'ye 33 m'lik bir şeyi var ve iç yüksekliği 12 m orta holün strüktürü 6 adet, burada gördüğümüz gibi 23 m'lik çelik makasla geçiliyor ve bu makasın hem altı hem üstü şeffaf, daha doğrusu şeffaf değil buzlu camlarla örtülerek içeriye müthiş bir ışık girmesi sağlanabiliyor üstten.

Bu ışık, bu mekânın, hepimiz biliyoruz insanı müthiş ferahlatan, rahat ettiren, trenden indiğiniz zaman da Ankara'dan dışarıya giderken de hakikaten, belki de pek nedenini hissedemediğimiz, bilmediğimiz, ama hissettiğimiz bir ferahlığı veren bir ulu mekân diyeceğim. Ankara'da başka örneğini bulmamız da çok güç, yani böyle 12 m yüksekliğinde bir gişe holü olabilecek nitelikte başka bir mekân ben şu anda hatırlamıyorum, belki unuttuğum bazı şeyler vardır.

Dediğim gibi, bu çelik makasların yapımında Almanlar yardım ediyor, fakat geri kalan hemen hemen her şey yerli olarak yapılmakta. Projede yapılan çok ilginç bazı şeyler var, onlara da birazdan geleceğim.

Gar Gazinosunun önünde yapılan kule yüksekliği 32 m burada biraz evvelki sunuda görülürse, o dönemde çekilmiş olan ve kalabalığın çok daha fazla olduğunu da görmekteyiz, çatıdan çekilmiş. Giriş kolonadının önündeki kalabalığı da görüyoruz. Burada dikkatinizi çekmek istediğim şeylerden bir tanesi: Birincisi, bu inşaatta kaplama olarak kullanılmış olan Ankara taşının Andezitin buradaki izlerini görüyoruz, parapetlerde, şeyde, fakat aynı zamanda bu aynı taş kaldırımların kaplanmasında da kullanılmakta. Bunun daha önemlisi, konsol olarak çıkan saçaklarda ve sonradan dökülen çıplak beton kiriş ve kolonlarda da aynı şey kullanılmakta ve bu kullanılan şey, Andezitin kırıklarıyla yapıldığı için, binanın yatay, düşey ve konsol olarak çıkan bütün bölümleri sanki tek bir malzemedен yapılmış izlenimi vermekte ve müthiş bir bütünlük getirmekte binaya. Bu da başka bir binada benim görmediğim kadar olağanüstü ilginç bir yönü.

O dönemde çekilen bir fotoğrafını görüyoruz, burada 6'şar parçadan oluşan dairesel kesitli kolonlar var, Porfirden yapılmış bunlar, İstanbul yakınlarından

gelmekte ve kullanılan bütün şeylerin ne kadar yalın bir biçimde kullanıldığını ve ele alındığını görüyoruz. Örneğin ışıklandırma elemanları hâlâ kullanılıyor ve olağanüstü yalın ve bu dönemi çok iyi anlatan elemanlar. Bugün binanın en az değişen yeri bu giriş bölümü. Hâlâ özgün şeyini, neyse ki korumakta, çünkü birçok yerlerde birçok değişiklikler var. Çok iyi kalite ahşapla yapılan ve piriñçle de sağlamlaştırılan, ayakların geldiği yerlerin kirlenmemesi için, piriñç levhalarla da şey yapılan kapılar ve pencereler de aynı dönemden ve hâlâ sağlamlığını korumakta ve binanın ilk yapıldığı dönemde dış görüntüsü bir anlamda böyle, gördüğünüz gibi.

İleride Gar Gazinosunu da görmekteyiz ve bu Gar Gazinosu, hepimiz biliriz, iki binanın arasında 4'te 1 dairesel bir kolon dizisiyle birbirine bağlanır ve onun üzerinden sarmaşıklar sarkar. Çok güzel resimleri de vardır, 1950'lerde 40'larda çekilmiş o şeyin ve iki bina birbirine böylece bağlanır ve bina gördüğümüz gibi, o zaman tek katlı.

Tren yolu tarafından görülen cepheye böyle, henüz şeyler gelmemiş, peronların üstünü örten çelik ve cam örtüler henüz yapılmamış, daha sonradan yapılıyor. Saatler hâlâ orijinalliğini korumakta bugün, içeride ve dışarıda ve gayet iyi işliyorlar onlar da, ama şeye baktığımız zaman, bu sağ tarafta yemek yiyecek bir restoranı var, onun önündeki betonarme pergola henüz yapılmamış. O bir müddet daha sonra bir üst örtü yapılıyor, camlı bir üst örtü, fakat gene aynı malzemeyle dökülüyor. Bu genel görünüşü garın, istasyon meydanının eski halini gösteriyor, karşıda görülen 5-6 katlı büyük bina Mimar Kemalettin Beyin yapmış olduğu Devlet Demiryolları için gerçekleştirdiği bir lojmanlar binası. Uzun zaman Birinci İşletme Bölge Müdürlüğü olarak kullanıldı. Son yıllarda, birkaç yıl önce maalesef çok iyi olmayan bir onarımdan geçti, Türkiye'de onarımların hiçbiri çok kaliteli değil maalesef ve bütün taşları falan yenilendi hiç gereği yokken, ama o çok büyük binanın dışında diğer gördüğümüz küçük binalar hat tarafında, eski istasyon binaları.

Ankara'nın endüstri bölgesinde, şurada biraz uydurma binalar olarak o zamanlar yapılmış. Bunlardan en son kalan Havagazı Fabrikasıydı, Sayın Belediye Başkanımız onu da yok etti son zamanlarda biliyorsunuz.

Gar Gazinosu için Şekip Beyin çizmiş olduğu eskizlerden bir tanesi. Gördüğünüz gibi tek katlı olarak çizilmiş, inşaatı sırasında görünen görüntüler, inşaat bittikten sonra izlenen yüksek kule. Bunun üzerine daha sonra, 40'ların sonuna

doğru, bir ikinci kat ekleniyor, fakat aynı üslupta hiç şey değişikliği olmadan ve aynı malzemeleri kullanarak, sadece bir ikinci katla şey yapılıyor. Şimdi olsaydı çok daha farklı şeyler yapılabilirdi. Arkada gördüğünüz endüstri bölgesi hâlâ durmakta, hat boyunca, tabii orada endüstri bölgesinin olması gayet doğal, çünkü o zaman İstanbul-Ankara arasında özellikle taşımacılık trenle yapılmakta ve trene en yakın yerlerde de malzeme getirme götürme açısından orada bulunması doğru. Zaten yanında da, orada bir endüstri bölgesi isteniliyor, çünkü hava akınlarıyla gene bu şehirden uzaklaşan bir bölge burası Maltepe'ye doğru. O zamanlar Maltepe'de çok fazla bir şey yok, arkada gördüğünüz gibi bomboş, şehirden uzaklaşıyor onun için.

Evet, 88'de çekilmiş olan bir fotoğrafı, burada tabii bu Alman nasyonel sosyalist mimarisinden esinlenmiş birtakım şeyleri bu binada da izlemek mümkün. Bunların en önemlilerinden bir tanesi demin dediğim gibi, bir ezici ölçek meselesi var bu dönemin bütün yapılarında. Gar da var, o ezici ölçeğin devletin gücünü gösteren bir ölçek olduğu kesin, çünkü 1929 mali krizinden sonra devlet, bütün ekonomiyi eline almak zorunda hissediyor ve devlet gücünü belirleyen bir mimari anlayışın o sırada bize de yansıdığını görüyoruz. Bu simetri şeyi, tabii 1945'e kadar, yani savaş sonuna kadar sürmekte, simetri doğrultusu, orta aks meselesi filan da var, ama en ilginç şeylerinden bir tanesi de şeyin logoları. Bunlar bu Alman kartalının benzeri bir şekilde, Selçuk kartalları falan da var yani, sadece şeyden değil, ama gücü ifade eden bir logo biçiminde simetrik olarak iki tarafa yerleşiyor.

İçerisi fevkalade bence, dediğim gibi ilginç. Dışarıdaki, bütün çevredeki ki peronlar tarafında da eskiden öyleydi, son zamanlarda değiştii. Son zaman dediğim de epeyce oluyor değiştireli. Beyaz mermerle kaplanması öbür taşların yenmesinden sonra, son zamanlarda oldu, fakat beyaz ve siyah mermerlerle gayet basit bir şeyi var içeride. Şurada gördüğümüz alanlarsa, bir duvar resmi için, karşılıklı iki duvarda duvar resminin yapılması için, özel olarak hazırlanan bir resim alanı, 4 m'ye yaklaşık 22 m uzunluğunda panolar bunlar. Bu panolar için, gene 1937 yılında, binanın tamamlanmasından 6 ay önce bir uluslararası resim yarışması açılıyor. Bu yarışmada gene birinci olan bir Türk ressamı, Nurettin Ergüven, ikinci gelen Atatürk'ün ünlü bazı heykellerini yapan Krippel bu resim yarışmasında, ondan sonra da Refik Epikman'la Halil Ethem, müze müdürü, onlar da mansiyon alıyorlar. Resimler maalesef bende

yanımda yok, ama çok ilginç resimler, eğer ilgi duyarsanız Arkitek dergilerinde bunların fotoğrafları hâlâ duruyor.

Nurettin Ergüven'in kazanmış olduğu şeyler, 4m'ye 21 m pardon 22 değil, iki taraftaki resimlerin bir tanesinin adı da "*Lozan'dan Önce*" öbürünün adı "*Lozan'dan Sonra*". İlk pano, Lozan'dan evvel olan, 27 Ağustos 1922 tarihli Büyük Taarruz sabahını gösteriyor, yani İstiklal Savaşının en önemli gününü. Ortada Atatürk kalpaklı ve beyaz bir at üzerinde, "*Ordular ilk hedefiniz Akdeniz*" ünlü sözünü söylerken elini şeye uzatmış. İki yanda diğer komutanların resimleri var. Mermi taşıyan kadınlar, süvariler, vesaire, hani o savaş şeyini gösteren müthiş ilginç bir büyük tablo.

İkinci panoda, "*Lozan'dan Sonra*" adını alan panoda da, ortada bu sefer sivil giysileriyle Atatürk yeniden, sağında ve solunda kız ve erkek üniversite öğrencileri, sonra demiryolları üzerinde bazı şeyler, köye giden tren, betonarme ve çelik köprüler, liman ve su işleri, tarım ve endüstri, sağda modern Ankara, bir tarafında, şoseler, yollar ve halıcılıktaki gelişmeleri ifade eden müthiş ilginç resimler. Fakat bunlar bir türlü yapılamıyor ve onun için bu panolar boş kalmış vaziyette. Belki de bir anlamda şey, çünkü yapının yalınlığına bence o beyaz yüzeyler fevkalade olumlu bir etki katmakta.

Bu yukarıdan gelen aydınlığı burada görüyorsunuz, zaten geceleyin de iki buzlu cam arasında, makaslar şeyinde ışıklar da var, onlar geceleyin de aydınlatıyorlar, fakat gündüz aydınlatması da böyle, ama dediğim gibi, hem şehir tarafında hem de tren yolları tarafındaki bütün bu duvarların neredeyse şeffaf olacak kadar camlarla örtülü olmuş olması da bu mekânın ferahlığına ayrıca katkı yapan şeyler, bu bakımdan bana çok olumlu geliyor.

Gene 30'ların kaligrafisi, ondan sonra kullanılan alet edevatı, saatleri, vesairesiyle, Orta Avrupa modernizminin bence en ilginç yapılarından biri böylece Türkiye'de gerçekleştirilmiş olmakta. Gişeler, hepimizin bildiği, gerçekten bu geometrik formlarıyla, kullanılan pirinç malzemesiyle, vesairesiyle ve özellikle yazı biçimleriyle, bunlar hafif kabartılmış, o dönemin yine kaligrafisini çok iyi belirleyen krome şeyden yapılmış yazılar. Birazdan başka şeyler göstereceğim, o zaman neye uğradığımızı daha iyi anlayabileceksiniz, onun için bu yazı şeylerini unutmayın. Bu gişe yazıları, kullanılan dediğim gibi çok yalın malzeme, vesaire, bu şeyin en hoş taraflarından biri.

Aynı porfirden bu şey bordürleri de var, yani binanın alt kısmı, elle değilebilecek kısımları beyaz mermerle yapılıyor, aynı yer gibi, onun üstü siva olarak bırakılmakta, o sıvayla şeyi ayıran da, sürekliliği sağlayan, bütün çepeçevre dönen bu mor renkli porfir de burada kolonlardaki gibi, giriş kolonlarındakiler gibi görülebiliyor.

Daha sonradan bu taraftan şeye bir tane daha ekleniyor, yeni bir pencere oluşturuluyor, fakat hiç bozulmuyor, yani aynı eski üslup şeyinde devam etmekte. Buna mukabil, 1990'ların başında, yani artık bu kriz dönemi de değil, ama yöneticilerimiz hiçbir zaman çok kültürle bir alakaları olmadığı için, mimariyle, şununla bununla, ortaya atılan şeylere bakın, şuradaki demirden yapıma iskemleler, müthiş bir şey kalabalığı, birdenbire bütün bu şeyin iç havasını bozmaya başlıyor.

Buna geçmeden önce, mimar Sabri Şekip Akalın kimdir ona da birazcık bakalım. Kendisi bir subay çocuğu, 1910 yılında, yani İstiklal Savaşından önce, Erzurum'un Mahalleyi Cedid dedikleri, Yeni mahalle dedikleri mahallesinde bir evde doğuyor. Babası Sabri Bey 3. Orduda veteriner subay, annesi Karslı, Yümnü Ağanın kızı Remziye Hanım diye bilinmekte. Cumhuriyetten sonra, daha doğrusu 1917'deki Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Kars ve çevresi boşaltıldığı için, onlar oradan geri çekiliyorlar, daha sonra da İstiklal Savaşı sırasında da Ankara'ya yerleşiyorlar.

Şekip Beyin lise eğitimi Ankara'da, üniversite eğitimini İstanbul'da İTÜ'de Mühendislik Fakültesinin Mimarlık Kürsüsünde 1934 yılında tamamlanıyor. 1934 yılında mezun oluyor, demek ki 24 yaşında aynı sene Bayındırlık Bakanlığına göreve giriyor ve bir yıl sonra da 1935'te kendisine bu garı inşa etme görevi veriliyor. 1936 yılında, hemen 1 yıl sonra, Ankara'da Kesrili bir ailenin kızı Saadet Hanımla evleniyor, iki tane kızı oluyor, birisi Melis, birisi Güliz. Melis daha büyüğü, bugün İstanbul'da oturmakta ve tanıyor sunuz mimar Doruk Pamir'in hanımıdır, yani Şekip Beyin kızı bugün Doruk Pamir'in hanımı oluyor.

Bayındırlık Bakanlığında 6 yıl süreyle görev yapıyor, 6. yıl sonunda Bayındırlık Bakanlığında bağlı olan Devlet Demiryolları bir genel müdürlük olarak ayrıldığı için, o şeyle beraber, Devlet Demiryollarında Garı da yaptığı için o şeyde çalışmakta. 1940 yılında Bakanlıktan ayrılıyor Genel Müdürlük, bu yeni yerinde 12 yıl da bu müdürlükte çalışıyor mimar olarak. 1960 devriminden önce 6 yıl PTT Yönetim Kurulu Üyeliği, kısa bir süre de Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Yönetim Kurulu Üyeliği yapıyor.

Gardan başka fazla yapıtı yok, ama bir tanesini biliyoruz bugün Ankara'da, yaptığı binalar Ankara, İstanbul, Eskişehir ve Sivas'ta yoğunlaşıyor. Ankara'da Ulus'taki PTT telefon santrali binasını yapıyor, şimdi anımsarsanız bulvara paralel olan ikinci caddede çok düz cepheli kocaman bir bina vardır. Cihan Palas'ın biraz daha berisinde, o binayı inşa ediyor. Erzurum Öğrenci Yurdu diye bir yurt binası yapıyor, tam yerini ben maalesef bilemiyorum. Gazi Orman Çiftliğindeki karakol binasını yapıyor, bunlar belki bizim bina kimlikleriyle ilgili arkadaşlarımızın da ilgisini çekebilir. Çeşitli yerlerde PTT binaları yapıyor. Bir kapalı yüzme havuzu yapıyor, proje olarak kalıyor, çünkü kapalı yüzme havuzu Anafartalar Caddesinin alt tarafına düşen bir binanın içinde şimdi başkası tarafından yapılmakta, o da çok modern bir bina, tabii yüzme havuzu olarak kullanılmıyor. Eski su sinemasının içinden geçen merdivenlerle aşağıya inilen Yahudi Mahallesi'nden inen merdivenlerin bir kenarında şu anda depo olarak kullanılmakta maalesef. Çok ilginç bir yapı o da, havuzu filan duruyor içinde.

Tarım ve çiftlik binaları yapıyor, onlar da birçok şeyde proje olarak kalıyor ve 1976'da da Ankara'da vefat ediyor.

Bu Gar binası dediğim gibi, beni fazlasıyla etkileyen bir yapı, modern mimarlık açısından. Sanırım Türkiye'nin gerçekten üretmiş olduğu ender iyi yapılardan biri ve Ankara'ya uzun yıllar gerçek bir giriş kapısı görevi de yapmakta. Şimdi gözden düşmekte, ama bir müddet sonra belki yeniden şey olacak, bu hızlı tren yüzünden epeyce kalabalıklaşmaya başladı yine. Anladığım kadarıyla binayı yıkmayacaklar, yeni daha başka bir yapıyı ona tam paralelinde yapacaklar ve bir şekilde alttan bağlanacakmış. Fakat dediğim gibi bizde onarım ve bakım çok yetersiz olduğu için, biz bir sürü yapıyı çok kötü bir şekilde kullanmaya mahkûm oluyoruz. Daha evvel gösterdiğim şeylere bir de lokantanın yahut orada bir, eski bir koridoru şimdi uydurma bir kahve niteliğinde, bir çay salonu gibi kullanıyorlar. Bunları hatlar tarafında kullandıkları mobilyaların haline bakın, yani hiçbir şey kaygısı yok, estetik kaygı yok, hadi o şeyi işleten çaycı bundan anlamıyor, ama herhalde binanın değerlerini bilmesi gereken Bakanlığın yahut Genel Müdürlüğün birtakım uzmanlarının olması lazım, onlarda da hiç aldırış yok. Onun için böyle çevre devamlı bozulup gidiyor. 1990'larda binanın şeyinin haline bakın, yani bugün bütün Ankara mimarisinin rezil bir şekilde

kirlenmesine neden olan, yok Yeni Otel ve bunlar üstelik özgün malzemeyi zedeleyerek, hırpalayarak, çakılan, asılan şeyler halinde.

En güzel cephelerden biri, müthiş etkileyici bir cephe, müthiş görkemli, şey halinde, bu benim yazıdan sonra, Yüksek Anıtlar Kuruluyla bir görüşmemiz de oldu, ondan sonra bunların hepsi kalktı şu anda, ama yaptığı tahribat akıl almaz. Bakın, bütün o beyaz beyaz lekeler, levhaların asılması için yapılan şeyler ve düzeltilmesine olanak var, ama o şekilde de düzeltilmiyor, alçıyla yapılan, yani kimseyi rahatsız etmiyor bu taşın üzerindeki şeyler. Bilgisayar geldikten sonra geçirilen şu alüminyum şeyler, birdenbire şeyin düşeyliğini bozan bir yatay hat geçmeye başlıyor üstten.

Hâlbuki 1940'ların ortalarında yapılan, eklenen şu şeyi örtmek için yapılan kirişe bakın, şuradaki kirişe. Aynı malzemenin kırıklarıyla yapılmakta, taş kırıklarıyla ve aynı rengi taşımakta. Onun için binaya müthiş bir bütünlük gelebilmekte. O özeni gösterebilecek maalesef bir dikkatli adam kalmadı, ondan sonra bir aralık asılan levhalara bakın, çay, pasta, tabldot, yok bilmem ne, bunların yazılmasına bile gerek yok orada. Her şey reklâma şey yapılıyor ve kullanılan renklere, plastik şeylere, bunların arkasında bir de ışıklar yanıyor geceleyin, lunapark gibi şeyler.

Buradaki şu şeylere de lütfen dikkat edin, birazdan onlara da geleceğim, bunlar çok güzel tasarlanmış, devlet demiryolları logoları ve camlar buzlanarak yapılmakta. Yapılan en kötü şeylerden biri, belki bazılarınız hatırlar, bu geçit eskiden düz renk türkuaz çinilerle kaplıydı, onlar tamamen yok oldu, gri, böyle inanılmaz derece kötü kalite bir fayans yahut neyse onunla kaplandı ve yani ağda reklâmı yapılan bir şeye dönüştü, insana utanç veren bir hale geldi yani Ankara'daki yaşamımız. Yalnız bu şeyi örnek olarak veriyorum, ama Kızılay'a çıkın, ben nefret ediyorum oraya çıkıp etrafıma bakmaktan, bütün binaların cepheleri yok olmuş durumda, buna meslektaşlarım nasıl izin veriyorlar ben bilmiyorum, ben olsam dava ederim herkesi.

Hale bakın, bu camları buzlama falan da yok, doğrudan doğruya yağlıboya ile boyanmış eski şeyler ve üstte, şurada gördüğünüz eski yazı, *büvet* o zamanlar büfeye *büvet* deniliyordu, onun izleri duruyor, ama kullandıkları yazılara bakın, yeşil, kırmızı, oklar, portakal greyfurt suyu şeyleri, bütün bunları buraya yazmaya bile gerek yok, böyle bir kepezelik olamaz. Bunlar kaldırıldıktan sonra, yeni konulan bu sefer Amerikan yapımı, hepimize çok rahatlık sağladığını düşündükleri, otomatik paralarla

şey yapılan Coca Cola makineleri filan ve sanki hiç kimse bilmiyormuş, zaten iki adımlık yol, bütün istasyonun içi, yok mescit, çeşme, pastane, lokanta, bagaj, PTT filan. Onlar zaten etrafta bilinen şeyler, bir o tarafa, bir o tarafa gittiğin zaman neyin nerede olduğunu zaten biliyorsunuz, ama en kötülerinden biri bu, o logoların olduğu şeyde, bakın şunda bir logo var, ondan sonra şunlar güya alt tarafı görülmesin diye şey yapılmış. Şuradaki şeylere bakın, şu yağlıboyayla yapılmış, burada bir şeyler akmış ve buna bir bakım, bir şey olarak görülüyor, hiç kimse bunun farkında bile değil.

En kötülerini bunlar, dedim ya, şu malzemenin kırıklarıyla şu betonarme olarak, çıplak beton olarak dökülmekte ve malzeme bütünlüğü sağlanmakta ve orada yapılan şeyler şu: Üst tarafta çinkoyla yapılan şu ışıklıkları şey yapabilmek için ki bunları da bakın yağlıboyayla ne hale getirmişler, onları şey yapabilmek için bunların üzerinde çinkoyla yapılan örtüler var, betonarmeyi örten. Onlar çürümüş, onları yapacaklarına üste bir çatı yapıyorlar, çinko bir çatı ve o çinko çatının suyunu nasıl alacaklarını bilemedikleri için, şu hale bakın, şeyi deliyorlar, buradan dışarıya boruyla şey akıtıyorlar aşağıya. Bu kadar duyarsız ve kötü bir şey olabilir ve onu halledemedikleri için, çatıyla da halledemiyorlar gene akıyor, gene akıyor, ondan sonra o güzelim, şu lambaların yanında, burada da eskiden yine başka lambalar vardı, onların yerine bu uydurma flüoresanları koyuyorlar. Zaten ışığı kalitesiz, soğuk bir ışık, ondan sonra onların şeyleri de bütün dışarıdan geçiyor, bütün her şey yok edilip yeni uydurma çözümler getiriliyor.

Diyeceğim, Gar binasının şu andaki hali bu 1990'lardakinden birazcık daha iyi, hiç olmazsa, dediğim gibi, o zaman konulan mobilyaları kaldırdılar, ama yavaş yavaş yeniden ahşap şeyler konulmaya başlamış. Birtakım levhaları yok ettiler, biraz daha temiz hale geldi. Bu tamamen kişisel bir çaba sonucunda olan bir şey, çünkü çaba göstermediğiniz zaman hiçbir şey yapılmıyor, ama bu şeyler Gar binasıyla bitmiyor. Bugün Türkiye'ye baktığımız zaman, başkentimizde bütün bakanlık binaları şu anda pembeye boyanmış durumda. Aslında onların rengi, yine Andezit kırığıyla yapılan bir serpme çimento sıvadır ve gridir, yani pembemsi tonlu bir gridir ama Andezitten ötürü, gridir aslında ve o ciddiyeti şey yapar. İçişleri Bakanlığına baktığınız zaman, üç bölümü ayrı ayrı şey yapmakta, jandarma, polis ve bakanlık tarafından. Her biri başka renkte, yeşile boyanmış, ondan sonra Andezit taşıyla yapılmış olan gerçek

söveler tamamen kırmızıya boyanmış, yani akıl almaz derecede kötü bir görüntü var, bütün binalarda.

Bir aralık Başbakanlık binasında Tansu Çiller zamanında konulan iki tarafındaki o modernist dönemin lambaları, aplikleri yok edildi. Onların yerine 19. Yüzyıl taklidi, çok şeyli, dökme demirden, çok globlu, 19. Yüzyıl şeyleri konuldu. Şimdi onlar da kalktı, oralara polis kulübeleri konuldu. Binanın bir tarafı yıkıldı, Sedat Hakkı'nın binasının, oraya şeyler soğukta kalmasınlar diye pirinç ve camla yapılmış bir oda eklendi. Kimse farkında değil, hiç kimse, bu Kızılay'daki anıta sırtınızı döndüğünüz zaman, o önünüze gelen aks, özellikle kış aylarında daha rahat görürsünüz çünkü ağaçlar şeydir, İçişleri Bakanlığının altından geçer ve Meclis Binasının orta kapısını görürsünüz, kimse farkında değil ve İçişleri Bakanlığı polisler otursun diye o aksı tıkadılar orayı camlarla örtüp polis kulübeleri yaptılar.

Ankara'nın yegâne meydan diyebileceğiniz meydanı Yaya Meydanı, Kızılay Meydanı, Sıhhiye Meydanı dediğimiz şeyler meydan değil. Onlar sadece trafiğin içinde karman çorman döndüğü uydurma kavşaklar, ama tek meydan diyebileceğiniz şey, İçişleri Bakanlığının arkasındaki büyük boş alandır. Şimdi gidin görün ağlarsınız, otopark dökülüyor, yerler oyulmuş ve hiç kullanılmayan bir şey halinde.

Dediğim gibi, Gar binası bizim için çok önemli bir bina, hâlâ çok dikkatli bakmadığımız zaman bizi yine etkileyebilen bir bina, ama ayrıntılarına indiğimiz zaman, çağdaş Cumhuriyet yapılarının, özellikle modern Cumhuriyet yapılarının hızla yok olmakta olduğunu görüyoruz ve sanıyorum bizim Mimarlar Odası olarak, meslek adamları olarak buna bir şekilde itirazlarımızı her zaman sürdürmemiz lazım. Dediğim gibi, ben kendim itiraz ettiğim için, bir miktar burada bir düzelme var, tekrar bozulmaya başladı, ama daha ileride ne olur bilemiyorum.

Teşekkürler.

OTURUM BAŞKANI- Yıldırım Yavuz'a çok teşekkür ediyoruz.

Evet, Yeşim Hanımı çağıralım ve özet olarak Lale Hanımın anlatmak istediklerini bize iletmesini rica edelim.

Buyurun.

YEŞİM UYSAL- Ben tekrar biraz önceki hatadan dolayı özür diliyorum. *"Ankara Gar Kompleksi İçerisinde Tarihe Tanıklık Eden Mekânlar"*.

23 Eylül 1856 tarihinde İzmir-Aydın arasında demiryolu hattı yapılması için kurulan bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla, ülkemizde demiryolu yapımına başlanmış ve böylece toplum demiryolu ve garlarla tanışma fırsatı bulmuştur. 19. Yüzyılın son 10 yılında demiryolu, Anadolu'nun ortasındaki Ankara vilayetine ulaştığında, burası tarihinin en yoksul, en bitkin günlerindeydi. Demiryolu Ankara'ya 1882 yılının son günlerinde ulaşır. Henüz gar değil, küçük bir istasyon binası yapılır. Yanına da Anadolu Demiryolu Şirketinin yönetim yeri ve müdürünün lojmanı olarak ve bugün direksiyon binası olarak bilinen iki katlı bir yapı yapılır. Diğer binalarsa daha sonra yapılır.

Cumhuriyet kurulmuş, savaş yıllarında uzun süre Mustafa Kemal'e konut ve karargâh olarak hizmet veren direksiyon binası, Mustafa Kemal'in Çankaya'ya taşınmasına karşın, hususi kalem olarak hizmet vermiştir. Cumhuriyetin ilanı ve Ankara'nın başkent olmasıyla, kentte büyük bir yapılaşma çalışması başlamıştır.

Ankara'nın en önemli kapısı olan istasyon da, artık yeni başkente, yeni ülkeye uygun büyüklükte olması gerektiği söylenmektedir. Yeni gar binası için, -Hocam siz farklı söylediniz, ama Lale Hanım yarışma dedi, öyle yazmış- bir yarışma açılır ve yarışmayı mimar Şekip Bey kazanır. Ulusal mimari akının simgesel mekânlarından biridir. Projeyi geliştirmek için, Almanya'ya devlet burslusu olarak gönderilir. 1935 yılında gar inşaatına başlanılır ve 30 Ekim 1937 tarihinde de açılış yapılır.

Tarihsel ve toplumsal belleğin oluşması ve bu belleğin gelecek nesillere iletilmesinde, Ankara Garının simgesel değeri önemlidir. Cumhuriyetin bütün görkemini ve kişiliğini gar binasının içerdiği rahatlıkla söylenebilir. Yüksek tavan, görkemli giriş, girişin önünden Türkiye Büyük Millet Meclisi ve bakanlıklara uzanan ağaçlı yol ve Cumhuriyetin sosyal hayatını yansıtacak olan Gar Gazinosu.

Bugün Ankara'nın tamamen merkezinde kalmış bulunan gar bölgesi, her ne kadar tarihsel dönemlerinde şehrin dışında kalan bir alan olarak görülebilse de, hiçbir şekilde şehirle bağlantısı kopmamış bir bölge olarak tanımlanır. Şehrin tarihinde en eskiye gidebildiğimiz Frig döneminde bile, Anıttepe ve Beştepe bölgesinde var olan Tümülüslerle, Frig şehrinin yayıldığı bugünkü Çankırı Caddesi düşünüldüğünde, gar bölgesinin de, o kutsal alanlarla mesken bölgesi arasında kalan bir ara bölge olduğu görülecektir.

Demiryolunun Ankara'ya ulaşmasını 1892 eski kentin geometrisine ve toplumsal hayatına yapılmış ilk belirleyici ve kalıcı müdahale olarak ele almak gerekir. Bugünkü gar bölgesine yapılan ilk istasyon yapıları, şehrin ticari merkezi sayılabilecek Karaoğlan Çarşısı'yla bu bölge arasında ulaşımın sağlandığı kuzeydoğu-güneybatı aksını doğurmuş ve Osmanlı şehrinin modernleşme hamlesi, bu aks üzerinde gerçekleşmiştir. İstasyonun sağladığı ulaşım imkânlarına bağlı olarak ortaya çıkan modern konaklama ihtiyacı, öncelikle bu aks üzerinde karşılanmıştır, Taş Han gibi.

İstasyon ve çevresi, Cumhuriyet modernleşmesinde kilit bir rol üstlenmiştir. Erken Cumhuriyetin modernleşme hamlesini temsil eden ikinci aks, batı-doğu istikametinde gelişmiştir. Bu aks, başlangıçta bir tarafında Osmanlı son döneminin ürünü olan hastane binalarının, diğer tarafında istasyon binalarının bulunduğu iki nokta arasında uzanmıştı ve bu iki sınır arasında erken Cumhuriyetin ilk görkemli yapıları yükselmeye başlamıştı. Devlet Demiryolları, 2. Bölge İşletme Müdürlüğü binası, 1930 Türk Ocağı binası, 1926 Etnografya Müzesi gibi önemli binalar bu anlamda örnek gösterilebilir.

Artık batıdan doğuya aks üzerinden 1936 Hipodrom, 1936 stadyum, Ulaştırma Bakanlığı ve Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü binası, 1938, 1937 Gar binası, 1962 CSO binası, 1934 Sergi Evi ya da Opera yükselmektedir. İstasyon ve sonraki gar, artık hem eski kentin, hem de başkent ana giriş kapısıdır. Kenti istasyona bağlayan ilk aksta, Ankara'nın başkent olmasına bağlı olarak ivme kazanan mimari hamleler göze çarpar. İkinci Meclis Binası 1923, 1930 Sayıştay, 1933 Merkez Bankası, 1929 Ziraat Bankası, 1927 Ankara Palas, 1930 Evkaf Apartmanları ve 1938 Gençlik Parkı gibi.

Kentin diğer gelişme alanıysa daha güneyde oluşan Yenişehir'dir. Cumhuriyetin ilk modernleşme dönemini temsil eden Ulus ve istasyon çevresinin aksine, bu bölge ilk dönem sonrası kentleşmenin geniş ölçüde geliştiği alanı oluşturmakta, modern Ankara'yı temsil etmektedir.

Ankara gar binası 3 kat yüksekliğindedir. Binanın giriş holü, yüksekliği 3,5 m olan kare plan, iki yanında simetrik dikdörtgen formda olan, yüksek sütunlu, anıtsal ölçekli portigo ve bunun iki tarafında yarım dairesel kuleleri bulunmaktadır. Bu dönemde devletçiliğin mimariye yansımaları anıtsallığı ön plana çıkarmıştır. Yatay

kütle doğu ve batı yönünde uzanmaktadır. Çembersel bir hat izleyen ikili sütunlar gazinoya bağlanmıştır. Anıtsal sütun düzeniyle merdiven kuleleri, yuvarlatılmış çatı bitimi, pencere altlarındaki yüzey bordürleri dönemin özellikleridir. Betonarme iskeleti olan yapı, dıştan Ankara taşıyla kaplanmıştır. Geniş kütesinin üstü çelik makaslarla geçilmiştir. Giriş merdiveni, orta hol ve yan duvarların alt kısımları mermer kaplıdır.

Simetri aksında olan büfe ve danışma birimlerine bakılınca, halen *büvet* yazısının yazılı olduğunu görürüz. Gar binası, giriş holü, yolcu bekleme holü, gereksiz ayrıntılardan arındırılmış, sade üslupla yapılmıştır. Burada iç mekânda taş, mermer, ahşap ve piriç kullanılmıştır. Giriş holü zemini, mermerle kaplıdır, kapı ve pencereler ahşaptır. Kapı ve pencere kollarıyla bazı detaylarda piriç materyal kullanılmıştır. Tüm salon camlarında, trenin dünyadaki evrensel simgesi olan kanatlı tekerlek figürü vardır. Ulus istikametinden inildiğinde, gar binasına tamamen odaklanılırsa, konseptinin kanatlı tekerlek olduğu hissedilir.

Gar binasının bünyesinde lokantalar mevcuttur. Daha düne kadar bu lokantalar kentin en kaliteli ve temiz yemek yeme mekânlarıydılar. Ya devletin işlettiği ya da devletin denetiminin çok etkili olduğu bu lokantalar, kentte vatandaşa en iyi hizmet veren işletmelerdi. İstasyon ve istasyon meydanları, kentin en önemli ögesidir. İstasyon ve garlar, buldukları yerlere sadece trenleri, rayları getirmemiş, ulaştıkları her şehirde, zihinsel ve kültürel aydınlanmayı başlatıp, şehrin sosyal yaşamında, modern, çağdaş yaşamın merkezi olmuştur. Garlar şehrin önemli merkezleri olmuş ve şehir bu çevrede gelişmiştir. Bu nedenle büyük ve küçük yerleşim yerlerinde muhakkak bir istasyon caddesi vardır.

Ankara Garı yeni projelendirilirken, sadece gar olma dışında, farklı yaşam alanları düşünülerek projesi planlanmıştır. Ankara gar binasına ek olarak yapılan Gar Gazinosunun ana binaya kolon bağlantısı vardır. Kolonlar antik Yunan mimarisini çağrışırsalar da, garın mimari tarzı Bauhauss üslubunun temel özelliği, geometrik şekillerin ağırlıkta olmasıdır. Dönemin önemli yerli ve yabancı sanatçılara hizmet etmiştir.

Gazino binasını dikey olarak dengeleyen, 32 m yüksekliğinde saat kulesi vardır. Saat kulesinin blok taşları Kayaş'tan getirilen Ankara taşlarıdır. Saat kulesinin üst bölümünde yer alan kanatlı tekerlek, onun bir gar saat kulesi olduğunu simgeler.

Burada bir dipnot vereceğim, biz Lale Hanımla konuşurken, sunuşu hazırlarken, biraz önce Üstün Hocam açılıştta söyledi, saat halen çalışıyor diye. Lale Hanım şunu iletmişti bana: 10 sene öncesinde bir restorasyon geçirdiğini Gar Gazinosunun ve o saati tamir etmek için, tekrar çalıştırmak için çok uğraştıklarını ve onu çalıştırabilecek usta için çok fazla emek sarf ettiklerini ve sonunda İstanbul'da, daha önce yurtdışında da saatçilik deneyimi olan ve kendini bu işe adanmış bir usta bulduktan sonra saati tekrar çalıştırabildiklerini, çalıştırmayı başardıklarını söylemişti.

Ankara'yı anlatan eserlerin çoğu, Ankara'daki iki saat kulesinden bahseder. Birincisi, Ankara Kalesi'ndeki, diğeryse Gar Saat Kulesidir. Bugün Ankaralıları yaşadıkları kente karşı duyarsızlaştırılmakta ve bu nedenle olsa gerek, kentin sayılı saat kulesini dahi görmeden geçip gitmektedirler.

Ankara Gar Gazinosu, eski günlerinden uzaklaştırılmıştır. Mekân gazino olarak kullanılmaktan vazgeçilmiş, çeşitli kamu kuruluşlarının hizmetine sunulmuştur. Gar Gazinosu yazın bahçesine taşınmış ve bu bahçe yazlık eğlence mekânı olarak hizmet vermiştir. Yazlık mekânda 200 yıllık Ginkgo Biloba ağacı halen dimdik ayakta durmaktadır. Bu ağaç Çin ve Japonya'da sonsuzluğun simgesi olarak anılmaktadır. Bu bugünkü görüntüsü.

Demiryolu kompleksi içerisinde, Cumhuriyeti gelişen başkentine ve demiryollarına bir genel müdürlük binası yapılması ihtiyacı duyulmuştur. - Bunlar Gar Gazinosunun bahçesi- Böylece 1938 tarihinde bina projelendirilmiş ve uygulanmıştır. Anıtsal nitelikte, Cumhuriyet döneminin görkemli devleti simgeleyen yapılarındandır. Dönemin malzemesi, Ankara Garı, Gar Gazinosu, genel müdürlük binasında kullanılmıştır. Aynı aksta olacak şekilde inşa edilmişlerdir. Bulunduğu alan, Ulus, Ankara Kalesi, Resim Heykel Müzesi aksında olup, bir kültür aksıdır.

Genel müdürlük binası dikdörtgen plan şemalıdır. Giriş kapısı kolonatlı sistemde olup, ana giriş olduğunu belli eden simetri aksındadır. Giriş kapısı, dış merdivenleri ve kolonları Andezit kaplıdır. İç kısmı mermer kaplı olup galeri şeklindedir. Galeri merdivenleri mermer kaplıdır. Doğal aydınlatmayı çatı fenerinden alır. Dış cephesi Ankara taşı kaplıdır. Daha sonra 1970 yıllarında kanatları dediğimiz bölümleri ilave edilmiştir. Kat yüksekliği 3,5 m'dir, duvarlar 60 cm kalınlığında boşluklu yapılmıştır.

Talatpaşa Bulvarına bakan cephede ana giriş ve bu girişin dışında iki adet de yangın girişi vardır. Hat cephesindeyse iki adet giriş vardır. Bu girişlerden biri kontrol açısından iptal edilmiştir. Döşemeler karo mozaiktir. Kapı genişlikleri 1m'dir, kapı kasası genişlikleri 40 cm'dir. 1990 yıllarında orta avluya yemekhane ilave edilmiş, yapı bodrum, zemin ve üç kattan ibarettir.

Gar kompleksinin içerisinde yer alan direksiyon binası şimdi müzedir. Bu bina tarihinin en zor şartlarında koskoca bir ulusu aydınlığa çıkartan özgürlük planının odağı, konukların ağırlandığı iki katlı bina olarak korunmaktadır. Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunca eski eser olarak tescil edilen binayı, Devlet Demiryolları 134. kuruluş yıldönümü kutlama törenleri çerçevesinde, Demiryolları Müzesi ve Sanat Galerisi olarak 1990'da hizmete açmıştır, bu müze binası.

Toplam 680 m² olan iki katlı taş binanın zemin katı sanat galerisi, birinci katı müze olarak değerlendirilmek üzere, orijinal özellikleri bozulmadan restore edilmiştir. Olanaklar çerçevesinde, kapı, pencere, korkuluklar tamir ve boya yoluyla eski haline dönüştürülmüş, tüm elektrik tesisatı ve aksamı değiştirilmiş, çatı ve saçakları birinci kat ahşap kaplama döşemesi tamamen yenilenmiştir.

İç mekânlarda değişiklik olarak, binanın müze ve sergi fonksiyonuna rahat cevap verebilmesi, sirkülasyonun kolaylaştırılması için, bazı kapılar kaldırılmıştır. Alt kat salonda kontrplak bölmeler sökülerek, salonun bütünlüğü sağlanmıştır. Tarihi olan, sadece müzede sergilenen malzemeler değil, kullanılan eşyaların tümü de kurum içinde dairelerden, kurum lojmanlarından, işletmelerden ve depolardan özenle seçilerek toplanmış eski eşyalardır. Bu müzeyi ve sanat galerisini hizmete açarak, demiryolları kültür ve sanat yaşamına katkıda bulunmuş, Anadolu Medeniyetleri Müzesiyle başlayan, Etnografya Müzesi, Opera, Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası binası ve Gar sahası içinde, Atatürk Kurtuluş Savaşı Müzesiyle de devam eden kültür aksı içerisinde yer almıştır. Böylece Devlet Demiryolları, çağın kuruluşlarına göre kendisini yenilerken, geçmişle olan bağlarını koparmamaya özen göstermiştir.

Gar binasının yan tarafındaki bölge binası olarak kullanılan yapı, mimar Kemalettin Bey tarafından Ankara'nın başkent olmasıyla birlikte, İstanbul'daki vekillerin gelip kalacağı konut olarak projelendirilmiştir. İleriki yıllarda, Demiryolu Meslek Lisesi olarak kullanılmış, daha sonra Genel Müdürlük 2. Bölge Binası olarak

kullanılmaya başlanmıştır. Ankara gar sahasında 1924 yılında, Ankara yolcu trafiğinin yoğun olduğu dönemde, Ulus'taki Taş Han'ın görevini paylaşmak amacıyla, otel olarak inşa edilmiş, ancak genelde idari işlev görmüştür.

Ankara gar kompleksi içerisinde, ayrıca kurum çalışanlarının kullandığı konutlar yer almıştır. Daha önce söylediğimiz gibi, demiryolunun Ankara'ya gelmesi, istasyon binasının yapılması ve çalışanların işyerlerinin yakın olması için lojmanlar yaptırılmıştır. Bunların yapılması zaman içerisinde olmuştur. Demiryollarının sistemi kurulurken, tamamen askeri bir düzen içerisinde kurulmuştur. Bünyesinde hastane bile vardır.

Gar kompleksinin içerisine baktığımızda, şimdi lojman olarak kullanılan hekimlik binasını görürüz. Aslında, şu anda üniversitelerin kampusleri gibi bu düzen, yıllar önce demiryollarında kurulmuştur. Demiryolları hatları ve yol cephesi alanında, kendi içinde bütün ihtiyacını sağlayacak bir kampus yaratılmıştır. Yeşil alanı, sokak dokusu, iki katlı lojmanlar, oturan sakinlerini içine çeker. Asırlık ağaçları bu alandaki sevimli bahçelerinde, kendi elleriyle diktikleri çiçekleri ve meyve ağaçlarıyla sevimli, insana huzur veren bir ortam yaratır. Taşıt yolunun yanında olmalarına rağmen, doğal ses izolasyonunu sağlayan ağaçlarla hiç gürültü hissedilmez. Yakın zamanda özgün halini bozmadan dış cephede bakım ve onarımı, Ankara Kültür Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulundan izin alarak yapılmıştır. Bu restorasyon çalışması, bu yapılan ilk lojman.

Yapım yılı olarak tam bir tarih veremiyorum, ama hattın yanındaki iki lojmanın ilk istasyonun yapımı sonrası yapıldığını söyleyebiliriz. Bu görüntüler Biga Sokak'tandı, burası 2. Bölge Müdürlüğü binası, bahçeye açılan kısmı. Gördüğünüz gibi, şu arka tarafta o giriş var, burası da 2. Bölgenin bahçesi. Bu da Gar Gazinosuna yapılan eklentiler, arka tarafından bir görüntüsü, yine bugünkü hali, sonradan eklenen birtakım binalar, kampus havasını bozan binalar.

Lale Hanımın sunumu bu kadar.

OTURUM BAŞKANI- Yeşim Hanıma ve Lale Hanıma teşekkür ediyoruz.

Bundan sonraki konuşmacılarımız, çoğul söylüyorum, çünkü Sayın Selçuk Uysal da katılmış bize. Dolayısıyla Cüneyt Elker Beyle Selçuk Uysal Bey, çalışmalarından bir örnek sunacaklar. Yanılmıyorsam Gar Gazinosu ağırlıklı.

Gar Gazinosu gerçekten Ankara'nın yaşamında önemli yer tutmuş bir yapı. Çok az sayıdaki eğlence yerlerinden biri olmuş 1940'lı, 50'li yıllarda. Ben de şöyle hayal meyal hatırlıyorum, büyükler oraya gittikten sonra, böyle heyecanla şu da vardı, bu da vardı, bu da olmuştu diye anlatırlardı, ama içini görme şansım hiç olmamıştı. Şimdi belki onu biraz telafi edebileceğim.

Evet, efendim lütfen.

CÜNEYT ELKER- Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli meslektaşlar, merhabalar.

Oda Yönetiminden bana bu konuda bir konuşma yapmam istenildiğinde, bunun akla gelebilecek son isimlerden birisi olduğumu söylemiştim, ama kendilerini ikna edemedim. Tabii ki elimde bazı malzemeler var, ama bu konularda kendimi çok yeterli görmediğimi, gerektiğinde başka konularda zaten odaya hizmet veriyorum, söyledim, ama sonuçta hem kendilerini ikna edemedim, hem de şöyle bir düşündüğümde, bu gar kompleksiyle ilgili olarak benim birtakım o binalarla, belki de herkesten daha fazla haşır neşir olduğum da aklıma geldi hayatımın değişik dönemlerinde. Dolayısıyla, burada size son derece informel olarak, bildiklerimi hem paylaşmak, hem de Çankaya Üniversitesindeki İç Mimarlık Bölümünde Selçuk Uysal'la beraber, iki arkadaşımız da daha vardı iç mimar kökenli, onlarla birlikte yürüttüğümüz bir stüdyo çalışmasının burada birkaç örneğini de vermiş olacağım.

Bu binalarla ilişkiye gelince, tabii ki herkes gibi garı ben de kullandım, buradaki herkesin kullanmış olabileceği gibi. Daha 60'lı yıllarda İstanbul'la Ankara arasında o zamanlar otobüsü de pek kullanmadığımız için, trenle sıkça gidip geldiğimizde, orada tabii o gar binasını kullanma fırsatım oldu. Ama daha sonra, daha büyük yakınlığım daha ilerleyen yıllarda, 1973-1977 yılları arasında Ulaştırma Koordinasyonu İdaresinde çalışırken, orada Gar Gazinosunun üst katında, sonradan eklenmiş olan, ilk planlarda görülmeyen o katta 4,5 yıl da hizmet verdim. Dolayısıyla o binayla bayağı haşır neşir olma fırsatını buldum, yani şunları anlatabilirim o günlerle ilgili: Bir Dünya Bankası heyeti geldiğinde toplantı salonunda, o üst katta, Gar Lokantasının besili farelerinin toplantı salonundan birden hızla geçtiğini ve heyetin büyük bir kısmının da sandalyelerin üzerine çıktığını gördüm. Ne bileyim, aynı dönemlerde, Gar Gazinosu faaliyet halindeydi o sıralarda, alt katta bir Kore

revüsü geldiğinde, yaz ayında bahçede prova yaptığında hepimizin pencereden sarkıp da onları seyrettiğimiz filan gibi gençlik hatıralarımız da var.

O arada da tabii o zamanki Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD'nin birlikte kullandığı bu binalarda, kafeteryasında yemek yemek, postanesinden mektuplar atabilmek, berberinde tıraş olmak, yanılmıyorsam değişmişti, ama Vagoni Cook tarafından işletilmekte olan Gar Lokantasının da, prestijli bir yer olan Gar Lokantasında da biraz daha seyrekçe hani paralarımıza kıydığımız dönemlerde, maaş aldığımız günlerde yemek yediğimiz gibi hatıralarımız da var. Fakat tabii bunlar kişisel yaşanmış hatıralar, ne bileyim 16 yaşlarında bir Gar Gazinosuna annem babam ve arkadaşlarıyla birlikte götürüldüğümde, garsonlar tarafından bana kapıda kravat taktırıldığını zorla ve içeride de bir Flamenko gösterisini seyrettiğimi de hatırlıyorum.

Yakın zamandaysa, Selçuk Beyle beraber yürüttüğümüz 4. sınıf iç mimarlık diploma projesinde bu binayı öğrencilere yeni bir fonksiyon için kullanmaları amacıyla vermeyi düşündük. Aslında çok da kolay olmadı, çünkü orada etik bazı tereddütlerimiz de vardı. Eninde sonunda Ankara'nın tarihine mal olmuş bir binadan, koruma açısından hangi statüde olursa olsun çok da önemi yok, ama değerli olduğunu bildiğimiz bir binada, birtakım operasyonlar yapılmasına karar vermek de kolay değildi, yani öğrenciler açısından yanlış izlenimler verilebileceği, öyle her şeyin de kolayca değiştirilebileceği gibi, o şekilde algılanabileceği korkularımız da vardı, ama bize kolaylaştıran bir başka etken de bunun projelerinin, daha doğrusu rölövelerinin, gar binası da dahil olmak üzere, 2. Bölge İşletme Müdürlüğü binası da dahil olmak üzere, Gar Gazinosunun da rölöveleri vardı elimizde. Bu da büyük bir imkân oluyor bir projeye karar vermekte.

Sonuç olarak biz burayı, gardan Ankara'ya yeni ayak basmış olan, trenle gelmiş olan insanların da yoğun olduğu bir yer olduğu için, bir turizm ve tanıtma ofisine dönüştürülmesi gibi bir projeyi vermeye cesaret ettik. Cesareti almamızın nedeni, o hani tarihi özelliklerinin bize vermiş olduğu o cesaretsizliğe karşılık, kendi kendimizi şöyle teselli ettik: Bu bina zaten daha yapımı sırasında bile değişikliğe uğrayan bir bina, mimarı Şekip Bey tarafından ilk tasarımlarını gördüğümüzde, o tasarımların, o projelerin inşaat sırasında dahi değiştiğini gözledik, bulduğumuz eski fotoğraflardan, burada da örnekleri vardı demin.

Onun ötesinde binaya sayısız müdahale yapılmış bugüne kadar, yani bunlar binanın, bir kere o üst kat çıkmış ki benim çalıştığım üst kat orijinal planlarda önce hiç yok, daha sonra da böyle üzeri geniş gölgelikli bir teras katı gibi görülüyor bazı planlarda ve kesitlerde. Orası sonradan tam kata çevrilmiş, baştaki o Gar Gazinosu fonksiyonu tabii zannediyorum 70'lerin son yıllarında, 80'lerin başlarında Türk Hava Yollarına devredilmiş ana binası olarak, servis hizmet binası olarak. Orada tabii içine çok müdahaleler edilmiş, bölmeler yapılmış, öyle müdahaleler var. Arka tarafına, burada hiç sözü edilmedi, ama bir VIP salonu şeklinde böyle bir baraka, bir gecekondu eklenmiş, bu Yıldırım Beyin sözünü etmiş olduğu o arkatın hemen arkasında kalıyor. O bahçeden tabii birçok şeyler çalmış. Ondan sonra o Talatpaşa Bulvarına bakan taraftaki ilave koskoca bir bina, benim çalıştığım dönemlerde dahi o yoktu, parka bakardık arka cepheden dediğim gibi. Oradaki havuz, havuzun bulunduğu yere böyle bir sundurma yapılmış, ondan sonra üstü tekrar kapatılmış ve havuzun bulunduğu çukura bilardo masası konulmuş gibi, böyle yani inanılmaz müdahaleler geçirmiş bir bina olunca, varsın bizim öğrenciler de içinde bir şeyler yapsınlar, hani mesleki olarak bir şeyler öğrensinler, kazansınlar, ama o arada bu hassasiyeti de kendilerine söyleriz dedik. Ondan cesaret bulduk, savunma gibi oldu bu kısmı aslında.

Dediğim gibi, burası bir turizm ve tanıtma ofisi olarak planlanması istendi öğrenciler tarafından, ancak üst katı benim sonradan eklendiğini söylediğim üst kata hiç dokunmayacaklardı. Burasını bir gelip de otel bulamamış kişiler için, böyle bir gece, iki gece konaklanacak bir hostel filan gibi belki kullanılabileceğini düşünüp çok da fazla üzerinde öğrencilerin kafa yormalarını dahi istemedik, ama buna karşılık, bodrum katın da zemin katla beraber kullanılması yönünde bir isteğimiz oldu. Gar Gazinosunun çalıştığı dönemlerde mutfak bodrum katta ve diğer bütün teknik hacimler tabii bodrum katta. Dolayısıyla onu da nasıl katabilirler bu kullanımın içerisine, verimli bir şekilde nasıl kullanabilirler diye böyle bir, sorunsalın bir parçası yaptık.

Birtakım tanıtım hizmetleri olacaktı burada, satış büfeleri olacaktı, seyahat acenteleri olacaktı, harita temin edilecek filan, ona benzer şeyler, ama bunun ötesinde Ankara'ya ilk gelenlerin bir kalıcı sergiyle, belki de bir de böyle tematik bir geçici sergiyle Ankara hakkında ilk bilgilerini edinmeleri de sağlanacaktı, bu da

istekler arasında vardı. İki tane farklı boyda toplantı salonu düşünöldü, hani gerektiğinde bir bilgilendirme amaçlı veyahut da kültürel amaçlı kullanılmak üzere, bir de tamamlayıcı restoran ve kafe şeklinde bir-iki fonksiyonun eklenmesi istenildi.

Bunlar ön bilgiler, öğrencilerimizden bazı analizleri tabii işe başlarken yapmaları bekleniyordu. İngilizce olduğu için özür dilerim, bizde eğitim dili İngilizce olduğu için çocuklardan böyle istiyoruz. Bir vaziyet planı analizi, grup çalışmaları bunlar, burada fazla bir şey görölmüyor, sadece yeri görölüyor, ama bu analiz paftasında birkaç başka bilgi var. Sağ tarafta bakın, yeni yapılacak olan gar binasının çizimleri de var. Planda bu Cemal Gürsel Bulvarı tarafına düşüyor, yani tam istasyonun, rayların öbür tarafına düşen bir yerde düşünüyorlar, yani bugünkü Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Faköltesinin karşısına isabet eden bir yerde yapılacağı varsayılıyor. Çok tartışma götürür bir konu, yani orada ne kadar hizmet verebileceği, ama bu şekilde düşünölmüş.

Onun dışında, tabii garın başına gelmiş bir başka felaket var yakın zamanda bildiğiniz gibi, önüne bir katlı kavşak yapıldı. Pek çok yerdeki gibi, hani Çankaya Belediyesinin müdahalesi de burada geçerli değildi, çünkü Altındağ Belediyesinin sınırları içinde olduğu için, böyle fazla bir tepkiyle de karşılanmadan çok daha kolay yaptılar. Burada tek sürtünmeyi sağlayacak kuruluş TCDD'nin kendisiydi. TCDD aslında itiraz etti benim bildiğim kadarıyla, bilmiyorum kimse var mı TCDD'den burada, ama dava açtı veya itiraz etti tam o şey kısmını bilemiyorum hangi aşamaya geldiler, ama bunun bundan sonra yapılan bir başka pazarlık sonunda, TCDD'ye bazı iyilikler sağlandığınca belediyeden, bu tepkisini geri çekti TCDD bana anlatıldığı kadarıyla. Dolayısıyla o kavşak kolaylıkla ve çok hızlı bir şekilde yapıldı, ama tabii kentten nasıl bir kopukluk yarattığını hepimiz biliyoruz. Şurada o kavşak görölüyor, birtakım dönüşler engellendi ve bugün eskiden daha iyi bir trafik düzeni de sunmadı maalesef pek çok kavşakta olduğu gibi.

Burada tarihiyle ilgili bir pafta var, öğrenciler tarafından hazırlanmış, bakın şurada, bilmiyorum ne kadar görölebiliyor, ama şu ortadaki kısımda o planlar var. O planların içerisinde bakın şuradaki üstü sundurma şeklinde olan, görünüşü görölüyor. Bu hali hiçbir zaman olmadı benim bildiğim kadarıyla, inşaat resimlerinden anladığımız kadarıyla, birinci kattan sonra bir başka aşamada da üst katı tamamlandı ve cephelerde de çok dikkati çekici şeyler var. örneğin buradaki cephe düzeni

bugünkü cephe düzeniyle veyahut da imal edilen cephe düzeniyle hiç ilgisi yok. Çok daha başka bir anlayış, daha modern bir anlayış içerisinde, küçük olduğu için çok göremeyeceksiniz, ama onda da daha inşaat sırasında değişikliklere uğramış olduğu anlaşılıyor, burada daha iyi görülüyor, bakın şunu kastediyorum. Bu cepheler hiçbir zaman olmadı gar garinosunda, parça parça yüksek pencereler görülüyor, üst katı da gördüğünüz gibi burada şu sundurma var ve açık, burası dolaşılabilir bir teras şeklinde.

Öğrencilerden binanın olanaklarını ve sorunlu kısımlarını çalışmalarını istedik. Burada böyle bir analiz var, size söylemeye gereken bir şey var mı diye bir taraftan bakıyorum. Selçuk Hocam senin aklına gelen bir şey olursa lütfen, var mı şu ana kadar atladığım bir şey?

Burada mesela öğrencilere en cazip gelen kısmı, böyle yeni bir fonksiyon verirken ortada hiç kolon olmaması, dolayısıyla bir 12 m filan civarındaki aralıklarla geçilmesi binanın, dolayısıyla çok büyük bir serbestliği yaratması, büyük bir olanak olarak değerlendirildi, ama buna karşılık o bodrum katı kullanmalarını istiyorduk. Bu bodrum katta da, şu anda tabii karanlık, birtakım böyle vasistaslardan ışık alan bir ortamda, bunu aşabilmek için öğrencilerin çoğu, bizden de izin aldıktan sonra, döşemede birtakım boşluklar yaratıp yaratamayacaklarını sordular, bunlara izin verdik, yani eninde sonunda bir öğrenci projesiydi, ama görsel ve fiziksel olarak bodrum katla zemin katı bağlamanın da başka yolu yoktu, o ışığı almanın da yolu yoktu. Bu konularda da biraz yeşil ışık yaktık kendisine. Bu paftalarda çok fazla yeni bir şey yok, şu sağ tarafta gördüğümüz yeni gar binası, ne aşamadadır, ne kadar ciddidir projesi onu bilmiyorum. Bu Türkiye'nin demiryolu sistemi, benzer binaları, birkaç tanesini incelediler öğrenciler, burada demin Yıldırım Beyin örneğini vermiş olduğu Stuttgart binası da var, ama orada tabii çok büyük bir şeye, yeniden değerlendirmeye gittiler benim bildiğim kadarından çok özel bir dönüşüm bölgesi olarak yapıldığı. Aşağıda Horse Garının nasıl müzeye dönüştürüldüğü gibi kültürel yapılara dönüştürülebileceğine ilişkin örnek var. bunlar genel öğrencilerin analizlerinden birkaç paftadan buraya taşıdıklarım.

Ne kadar anlamı olur bilemiyorum, hele hele iç mimarlık öğrencilerinin yaptıkları, ama gene de bir şöyle bir üzerinde kısa bir tur yapalım. Ben Yıldırım Beyin kullanmış olduğu uzun zamanı kısaltmaya çalışarak, hız kazanarak da,

konuşmamdan da anlıyorsunuz, yapmaya gidiyorum. Öğrencilerimizden birisi, cesaretli bir şekilde döşemeyi epeyce boşaltarak ve arada çekme kat da yaparak, çünkü bir 6 m kadar yüksekliği var ana salonun, bir proje yaptı. Burada çok iyi sezilmiyor, ama böyle biraz ortogonal sistemin dışına taşarak, ama bunun en büyük özelliği, o çekme kattan zemin kat hatta, bodrum kat arasında böyle bir rampalar düzenlemesiydi. Burada görülüyor mu, işte bakın burada kesitte görülen böyle bir sistemle, bir ferahlık yaratmaya çalıştı. İki kesit var, ama deminki daha tipikti, görüntüleri de bunlar. Sol tarafta hizmet verilen bankolar filan olacak, satış yerleri olacak.

Bir başka öğrenci, bu da daha şeffaf bir düzen yapmaya çalıştı, daha doğrusu şöyle: O kaldırmış olduğu döşeme parçalarının üzerine cam döşemeler yaparak o şeffaflığı gene sağlamaya çalıştı, bunlar şu müdahale ettiği yerler. Kirişler devam ediyor zemin katta gördüğünüz gibi, ama müdahale ettiği yerlerde böyle camdan yeniden bir döşeme yaptı, bu da iddialı, cesaretli bir yaklaşımdı. Üst kat planlarında filan da, iki planı birbirine çok yakın koymuş, böyle döşemeler var, camdan yapılmış. Kesitler ne kadar fikir veriyor bilemiyorum, ama böyle bir şeffaflık arayışı içerisindeki bir öğrenci arkadaşımız.

Bu diğer bir öğrencimiz, bunların hepsi tabii mezun oldular geçen sene, bunda çok çarpıcı bir şey yok galiba, yalnız bakın aşağıyı hissettirebilmek için, zemin katı, şöyle bir galeri boşluğu yarattı etrafta. Burada zemin katın kirişlerini de kaldırdı galiba yanılmıyorsam, hatırladığım kadarıyla, değil mi öyle görünüyor Selçuk? Alt katta toplantı odaları, ama buna karşılık böyle binanın iki tarafında, şuralarda olduğu gibi, ön tarafta da olduğu gibi, bodruma kadar kazarak, yukarıdan ışık almanın yollarını aradı.

Bu diğer başka bir proje, bahçeyi mümkün olduğu kadar kullanmalarını istemiştik, dış mekânları, ama çoğu bunu yerine getiremedi. Bu bir derece daha yaklaşmış bir kişi, burada da çok fazla söyleyecek bir şey yok galiba.

Bu da galiba son proje oluyor, bunun da başka bir anlayışı var, bu da şuradaki zemin katta gene kirişleri muhafaza etti, ortada böyle bir şey yaptı. Bodrum katta toplantı salonlarının olduğu, zemin katta normal satış ofislerinin filan olduğu, en üst katta da kafe, restoran gibi şeylerin bulunduğu böyle bir yaklaşımla yaklaştı. Yanılmıyorsam, evet, şuralarda olduğu gibi, bu da zannediyorum son şeyi, bitti.

Gördüğünüz gibi, bizim de öğrenciler, bu tarih içerisinde, Gar Gazinosuna, yapılmış olan bütün bu müdahalelere en son yumruğu da vurarak getirdiler, affedilebilir onlar öğrenciydi, bizi affeder misiniz onu bilmiyorum.

Benim size iletebileceğim bu kadar, teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI- Sayın Cüneyt Elker'e teşekkür ediyorum, Selçuk Uysal Beyle birlikte bu sunuşu hazırlamışlar.

İçimdeki izlenim şu ki, bu tür bir tanıtma çabasında genellikle hep o yok, bu yok, o eksik, bu eksik deme gibi bir alışkanlığımız var. Bu son sunuş, evet, bazı eksiklerimiz var, ama onları şöyle de tamamlayabiliriz, önerilerimiz de var, mesajını da veriyor, öğrenci düzeyinde bile olsa ve galiba önemli olan bu.

Yani eleştirdiğimiz zaman, onun yerine ne koyabileceğimizi de söylersek bir biçimde, söyleyebilirsek, her zaman mümkün olmaz tabii, ama o zaman belki yöneticileri, kullanıcıları daha kolay ikna ederiz de yapılar korunur yahut yeni işlev kazandırıldıkları zaman, doğru dürüst bir biçimde tasarlanır, uygulanır, yapılır. Bu açıdan bu üç sunuş, tarihiyle, coğrafyasıyla, yurttaşlık bilgisiyle hepsini birden böyle ele almasıyla iyi bir başlangıç olduğu düşüncesindeyim. Konuşmacılara herhangi bir soru sormak isteyen varsa, biraz böyle bir soru sorma ve tartışma seansı eklersek herhalde olumlu bir biçimde sonuçlandırırız bu toplantımızı.

Buyurun Hanımefendi.

YÜKSELER BEŞBAŞ- Ben Yıldırım Hocama üç şey için teşekkür etmek istiyorum. Hocam birincisi, kişisel olarak açtığınız davadan dolayı sizi yürekten kutluyorum, elinize yüreğinize sağlık.

İkincisi, öğrenciniz olduğum için ve bana bugün yarım asra geldim, tekrar aynı keyifle sizi izleme şansı verdiğiniz için teşekkür ediyorum.

Üçüncüsü de hocam ki, bence en değerlisi bu, varlığınız için teşekkür ediyorum, yürekten, hem mimar olarak, hem bir Ankaralı olarak, sağ olun, var olun.

Size de tam bir soru değil, ama gerçekten kafama takıldığı için, özellikle Yıldırım Hocamı dinledikten sonra, tabii gar binası benim içimde de kişisel olarak çok beğendiğim, saygı duyduğum bir yapı ve Cumhuriyet değerlerimizin bugün böylesine tahrip edildiği bir dönemde, çeşitli yönlerden, sadece yapısal anlamda değil, yapılarımız, kültürümüz, aslında tüm yaşamımız tehdit altındayken, ben affınıza sığınarak, ben öğretim üyesi filan değilim, yeni afa doktora geri dönüyorum.

Neden böyle bir binayı öğrencilere vermek aklınıza geldi, onu merak ediyorum. Acaba bu tür binalarda düşündüm, bir an hayal ettim, ikinci bir Gökçek çıkar ileride bu öğrenci projelerini alır filan, olan, korunan kısımlar da birdenbire yok mu edilir diye endişe duydum. Bir de merak ettim, neden orayı seçtiniz?

Teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI- Yanıt vermek isterseniz, başta biraz anlatmıştınız elinizdeki belgeden yakındınız.

CÜNEYT ELKER- Evet, yani oradaki kendi yapmış olduğumuz vicdani muhasebeyi zaten ben sizlere burada aktarmaya çalıştım. Birkaç etken var bunların seçiminde, bir kere öğrencilere, bu da bir itiraf, rölövesi yapılmış, projesi hazırda olan bina bulmakta zaman zaman zorlanıyoruz, yani dolayısıyla elimize geçenlerin hemen üzerine atlıyoruz, ama tabii her önüne geleni de vermiyoruz.

Bunun aslında elimize geçmesinin hikayesi şöyle: Gazi Üniversitesinde doktora yapmakta olan, TCDD’de şu anda çalışmakta olan bir hanım arkadaşın doktora jürisinde ben vardım, başından sonuna kadar. Dolayısıyla sadece bu bina değil, gar binası, karşıdaki 2. İşletme Binası da dahil olmak üzere bunların projelerinin kolayca elimize geçmiş olması böyle bir şey, nasıl söyleyeyim, bir kolaylık, kolay benimsenecek bir şey gibi.

İkincisi, o biraz da benim huyum, bilmiyorum, Selçuk Bey filan da tam aynı şeyi düşünür mü, ben çalışma alanlarının böyle kentin merkezinde, can alıcı yerlerde olmasını çok destekliyorum. Onlardan kendim de daha çok tat alıyorum, yani herhangi bir yerde bir villanın dekorasyonu, bunlar da projedir tabii, ama böyle şehirle iç içe olmasını ben tercih ediyorum, ama o geri kalan kısımlardaki kendi tereddütlerimizi de zaten aktardığımı zannediyorum. Buna rağmen, dediğim gibi, yani o binaya yapılmış sonsuz müdahaleden sonra, bunu da böyle bir egzersiz olarak almakta çok da sakınca bulmadığımıza kendi kendimize karar verdik.

OTURUM BAŞKANI- Evet, teşekkür ederiz, arkadan bir soru vardı.

NECDET BEŞBAŞ- Mimarlar Odasına teşekkür ederek başlayayım, çünkü dar bir kitaptan geniş toplantılara başlanacak herhalde, çünkü o hakikaten dar geliyordu kitap olarak.

Gar binası, hakikaten Ankara’nın Cumhuriyet döneminin bir yenilenme projesi kapsamında ele alınması gerekmektedir, yani yeni bir Türkiye, yeni bir siyaset, yeni

bir Cumhuriyet, yeni bir devlet anlayışında, kentte, ülkede yapılarla, yapılaşmalarla bir kültür, modernizmin başlaması programı doğrultusunda yapılan binalar. İstanbul Teknik Üniversitesinin devrede olması, İstanbul Teknik Üniversitesi mezunlarının devlet tarafından şimdikininkinin tam tersi, korunarak, bu politikaların içine sokulması, direkt iş verilmesi, proje verilmesi, uygulama verilmesi. Bunların doğrultusunda, tabii bunlar hep bütün yayınlarda filan var ve projelerin sonuna kadar mimarın veya mimarların etkinliğinde yapılması söz konusu olmuştur. İstanbul Teknik Üniversitesinde eğitim buymuş.

Burada tabii bu gar binası, Ankara'nın ulaşımı için de çok önemli, İstanbul Yolu, İstanbul Bulvarı deniliyor, eskiden İstanbul Bulvarı şimdi İstanbul Caddesi olarak anılan yol aksı üzerinde kalıp, aynı zamanda Anadolu'ya Kayseri, Sivas'a giden bir ulaşım aksı, bu ulaşım aksına paralel bir tren aksı ve zaman içinde de uçağın Ankara'ya şey açılmasından sonra Türk Havayollarının buraya bağlanması. Bu tabii Ankara'da bir kültürel gelişme açısından çok önemli, insanların bir başkente gelişindeki Türkiye'nin yapısal gelişmesini yansıtabilecek, modernize, Avrupa'daki o zamanki mimarların eğitimi Avrupa'da veya Avrupa'dan gelen mimarların eğitimi, bu binada yansıtılması söz konusuydu. Herhalde Sayın Akalın da bunu biraz yakalamış, biraz değil, tam yakalamış olması ve bundan sonra bunun çevresindeki yapılan yapıların bu yapıya özgün olarak gelişmesi. Mesela incelediğimiz zaman, bunu çok rahatlıkla yeni Büyükşehir Belediyesinin yaptırdığı yüksek binanın en üst katına çıktığınız zaman, gar binasının her iki tarafındaki avlulu binanın garın kapalı olarak yapılan avlusunun aynı aks üzerinde olduğu, çok net olarak gözükmemektedir, yani burada şunu da anlayabilmemiz gerekiyor: Yapıların birbirine olan yakınlığı, saygınlığı hakikaten görülmektedir burada. Çevresel etkenler çok önemlidir, havuzu, Gençlik Parkı, Gençlik Parkı'ndaki yapılaşma, Hocamızın söylediği gibi, hakikaten Andezit taşının, Ankara taşının kullanılması veya buna benzer sıvaların yapılarak, Gençlik Parkı'na kadar yansıtılması, o ovalleşme olayı, Gençlik Parkı'ndaki o küçük yapılarda, mesela eski Sağlık Müzesi filan, o binalarda da yer alması yapısal bir saygınlık dönemi olduğunu görmekteyiz.

En son olarak da şunu ben söylemek istiyorum: Bu bölgede hakikaten 30 yıl filan çalıştım, hakikaten bu bölgenin modern kültürü o dönemde tamamlanmış. Biz onu koruyalım, başka işlevsel fonksiyonlar getirmeyelim, özellikle üniversitedeki

arkadaşlarımıza, hoca arkadaşlarımıza falan bunu her zaman söylüyorum, burası bir lokantaysa lokanta olarak kalsın, çatısıyla, girişiyle, penceresiyle, doğramasıyla, çünkü ben zannedersem, buradaki bütün uygulama, o zamanlar açılan ve Ankara'da mimarlık mektebi olmayan bir kentte yüksek teknik öğretmen okulunun veya teknik liselerde çalışan insanların ürettiği veya çalıştığı detaylarla oluşmuş bir yapı, bu da çok önemli. Ankara'da bunu da çok rahatlıkla görebiliriz. Onun için biz bunu artık bu aşamadan sonra, yeni gar binası falan da söz konusu, belki bunu koruyabilecek bir müze yapısı olarak yavaş yavaş görmeliyiz.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI- Sayın konuşmacıya teşekkür ediyorum.

Buyurun.

ŞULE SEZGİNALP- Demiryollarında çalışıyorum. Mimarlar Odasına ve konuşmacılara çok teşekkür ediyorum, bu konuşmalardan ben demiryolcu olarak birçok bilgi edindim, demiryolcu olmama rağmen. Özellikle Yıldırım Hocama çok teşekkür ediyorum. Onun bir öğrencisi olarak başka türlü davranış sergilemem mümkün değil, hiç merak etmeyiniz Hocam, sizi ve konuşmacıları rahatlatıyorum, eğer biz oralarda olmasak, çok daha kötü müdahaleler görecektiniz. Bizim adımız zaten muhalif olarak yer alıyor genel müdürlük kapsamında. Son mücadelem de sizin özellikle dikkati çektiğiniz yazılar, onları değiştirmek isterler, çünkü yolcular okuyamıyormuş onları. Beyaz mermerin üzerinde gri krom görünmüyormuş, siyah ya da piriç yapılması. Bir de sensörlü kapılara, yani siz giriş kapıları bozulmadı neyse ki dediniz, ama ona da el atmak üzereler. Yolcular üşümesin diye sensörlü kapılar yapılmak isteniliyor.

Daha önce biz mimar olarak Anıtlar Kuruluna güveniyorduk, yani yönetime karşı çıkıp da sözümüzü geçiremediğimiz yerlerde Anıtlar Kurulundan nasıl olsa geçmez diyorduk, ama artık Anıtlar Kuruluna hiçbir güvenim kalmadı.

Bu kadar.

OTURUM BAŞKANI- Teşekkür ediyoruz.

Benim aklıma bu sunuşlar sırasında bir şey geldi, özellikle Cüneyt Beyle Selçuk Beye sormak istediğim, bu projeyi seçmişsiniz, burası özellikle Cumhuriyetin erken dönemlerinden kalan bir yapı, gar gazinosu. Elinizde de belgeler var, güzel, işlevini nasıl belirlediniz, işlevini niye öyle belirlediniz ya da? Birincisi, son böyle

orada dolaşırken, çok az yayanın olduğu bir yer. Oysa sizin önerdiğiniz işlev biraz da böyle insanların gelip, durup sonra tekrar yürüyüp gidebileceği bir bölge için sanki daha uygun.

İkincisi, eğer burası günün birinde gerçekten eskiden olduğu gibi canlanırsa, yani trenle başkente gelenler, onlar da sonuçta burayı bir geçit yapısı olarak kullanacaklar, içinden geçip Ankara'ya dağılacaklar. Sizin önerdiğiniz işlev acaba bunları da böyle göz önüne almıştır da, niye böyle bir tercih, başka bir şey olamaz mıydı ya da düşündükleriniz var mıydı?

MEHMET ALİ YARDIMOĞLU- Evet, ben de sormuş olayım da, cevaplar belki bir defada verilir. Ben de Mimarlar Odamızı tebrik ediyorum, esaslı bir çalışmaya girmişler, kolay gelsin.

Şöyle böyle 30 yıldan beri bizim meslek ortamında da kimlik tartışmaları var. kimi popülist olmuş olabilir, öyle suçlandı, fakat esas itibarıyla ciddi buluyorum ben de, bu proje de öyle bir şey. Ben değerli konuşmacılara bir soru yöneltmeden önce, Sevgili Yüksel'e katılmadığımı söylemek istiyorum, arada söz aldı. Bir öğrenci çalışması vesilesiyle, burada bir çalışma gelmemiş olsaydı, başka türlü gelişecekti, fakat bir çalışma geldiği için, o tarafa dikkatler yöneldi gibi geliyor bana, yani öğrenci çalışmasının farkı, orada farklı bir fonksiyonu denemek şeklinde karşımıza geldi gördüğüm kadarıyla. Ben bu tarz tartışmalar için, özellikle öğrenci atölyelerinin en uygun yerler olduğunu düşünüyorum doğrusu, bu gibi tartışmalarda. Hepimizin koruyucu duyarlılığı ortada şu salondaki bütün kişiler böyledir, fakat bunu bir tabu haline getirme gibi bir tehlikeyi de dikkatten uzak tutmamalıyız.

Demagojik olarak değil, ama örnekleme alın lütfen, orada da şimdi görüyorum ve dinliyorum ki bir bina varmış ve bu bina bir şekilde eleştirilmiş. O zamanki birikim bu yönde değildi, korumacı duyarlılık bu şekilde olmayabilirdi, ama belki orada da imparatorluk tutuculuğu vardı diye kabul edin lütfen, yani bu bina yıkılamaz, çünkü burada şu paşanın ya da şu imparatorun hatırası var diye bir tez ileri sürülseydi örneğin, bugün kutladığımız bu Şevki Bey binasını görmemiş olacaktık. Ben herhangi bir mimarım, durumumu da zorladığımı da biliyorum, ama şunu söylemek istiyorum: Tartışma zeminlerini daraltmak yerine genişletmekte fayda var, mimarların bundan çekineceğini düşünmüyorum doğrusu.

Soruma gelince, kimlik tartışmaları, binalar üzerinde de olsa, bazı ortak paydalar türetti mi? Burada akademik kimlikler var, hangi eksenler üzerinde, hangi ortak noktalar üzerinde ittifak edildi, bir konsensüs var mı diye sormak isterim hocalarımıza. Yoksa her bir objenin kimliği ayrı ve seyyar biçimde mi tartışılır, yoksa ortak noktalar var mıdır, varsa bilmek isterdik.

Teşekkür ederim.

YILDIRIM YAVUZ- Bütün konuşmalar çok ilginç, bütün eski dostlarıma da çok teşekkür ediyorum. Bu son değindiğiniz konu beni çok yakından ilgilendiren bir konu. Ben restoratör değilim, ama koruma olgusuna çok bağlı bir kişiyim. Yalnız bunu korumak olgusu deyince, zannetmeyin ki her şey olduğu gibi korunmalıdır, tabii zaman değişiyor. Sosyal durumlar değişiyor, ekonomik durumlar değişiyor, anlayışlar, zihniyetler değişiyor, benim bütün söylediğim şey koruma açısından, yapılan şeyin ne kadar tutarlı olduğu önemli. Bunun dünyanın birçok ülkesinde çok iyi örnekleri var, yani her şeyi olduğu gibi, aynı fonksiyonda tutmanın hiçbir anlamının olmadığını gayet iyi biliyorum, ama bunun örnekleri, örneğin Carlos Scarpa'nın Verona'da yapmış olduğu, şey içindeki müze betonarme bir müzedir, ama inanılmaz bir uyum içindedir tarihi kaleyle. İnanılmaz, yani oradaki çağdaş estetik değerleri, o tarihi estetik değerlerle birlikte görmenin getirdiği zevki başka yerlerde görmeniz olanağı yok.

Sevgili Cüneyt'in söylediği şey de ilginç. Ben ona bir eğitim programındaki şeyler olarak bakmak durumdayım. Tabii bir boş duran binanın değerlendirilmesi her zaman önemli, hatta keşke imkânımız olsa, eski boş olan binaları hep değerlendirip de yeni yapı yapmanın getirdiği büyük masraflardan, mamafih bazen onarım da çok büyük masraflar getiriyor, ama daha iyi sonuçlar olabilirdi.

Benim bir tek şeyim, yaşadığımız yüzyılda, mimarlık eğitimi çok ayrıştı, yani mimarlık ayrı, iç mimarlık ayrı, özelleşmeler şeyi ayrı, hastane uzmanları var, bilmem devlet yapısı uzmanları var, vesaire vesaire. Yalnız bunların içinde bir genel araştırmaya girdiğimiz zaman, örneğin bu yüzyılın daha erken dönemlerinde, daha doğrusu geçtiğimiz yüzyılın daha erken dönemlerinde bütün mimarlık okullarında yüceleştirilen birtakım ustalar var ki, onlar yalnız mimarının dış kabuğuyla ilgilenmezlerdi. Wright'a baktığınız zaman, mobilyasını da tasarlar içeceği fincanın şeyini de tasarlar, camların üzerine koyacağı dekorasyonu da tasarlar vesaire... Alto

da öyleydi, şey de öyleydi, yani esas tasarımcılar, zaten belki mimar demek doğru değil, her şeyi tasarlayabilen, mobilyadan giysiye kadar her şeyi tasarlayabilen kişilerdi.

İç mimarlık, dış mimarlık, vesaire diye ayrıştırdığımız zaman, mesela iç mimarlıkta eksik kalan bir şeyler olabiliyor bazen. Fonksiyonlar açısından hiçbir şeyim yok, tabii yeni bir fonksiyon getirilebilir, ama esas yapı teknolojisi açısından baktığımız zaman, mesela Cüneyt aşağı kata inen aydınlatma deliklerinden bahsetti, o strüktürü nasıl zorluyor, çünkü iç mimarlık şeyinde strüktüre çok önem verilmediği, birçok okulda belli, yani kirişleri kestiniz, döşemenin bir kısmını kestiniz, nasıl taşıtıyorsunuz? Yani onun izlerinin olması lazım, binanın ayak izlerini strüktür oluşturur aslında, yani bu gibi sorunlar tabii birtakım sıkıntılar getiriyor mimarlık eğitimine yahut da mimarlık eğitiminin eksik kalmasının getirdiği sorunlar olabiliyor. Ben dediğim gibi, onun bir şekilde yok edilmesini isterdim, onun için diyorum mimarlık yerine belki tasarım okulu olarak, her şeyi tasarlayabileceğimiz bir okul olarak bakmak eğitime galiba daha doğru olabilir.

OTURUM BAŞKANI- Teşekkür ediyoruz.

Başka soru sormak isteyen ya da bu tartışma ortamına katkıda bulunmak isteyen konuşmacılar.

Evet, peki teşekkür ediyoruz hepinize, iyi akşamlar.

-----&-----