

■ Endüstri mirası, sanayi kültürünün tarihsel, teknolojik, sosyal, mimari ve bilimsel değere sahip kalıntılarından oluşur. Bu kalıntılar, binalar ve makineler, atölyeler, imalathaneler, fabrikalar, madenler ile işleme ve arıtma sahaları, ambarlar ve depolar, enerji üretilen, iletilen ve kullanılan yerler, ulaştırma ve tüm alt yapısı, ayrıca sanayi ile ilgili barınma, ibadet etme veya öğretim gibi sosyal faaliyetler için kullanılan yerlerdir.

■ Endüstri mirası, diğer kültür mirası alanlarında olduğu gibi değişen teknolojik, çevresel, ekonomik veya sosyal sebeplerle kullanım özelliğini kaybederken, ulaşım, sanayi, yeni yapı alanları ve benzeri oluşumlar rant baskılarının tehdidi altında hızla yıkılmakta ve yok olmaktadır.

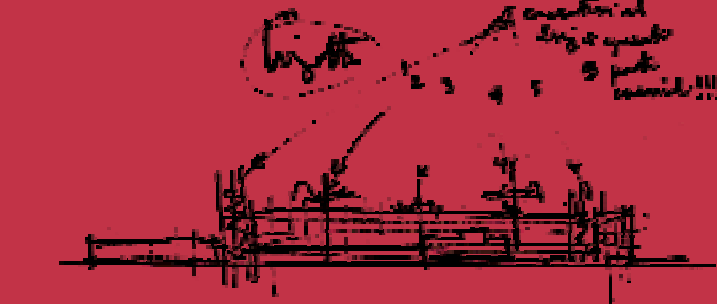
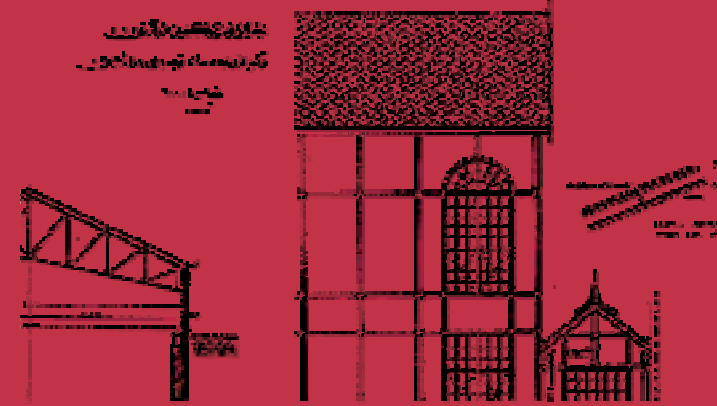
■ Avrupa Konseyi Bakanlar Kurulu, endüstri mirasının tarihsel mirasın ayrılmaz bir parçası olduğunu hatırlatarak; bu mirasın özel özellikleri ve korunması için Üye Devletlere şu tavsiyelerde bulunmaktadır: Mirasın tespiti, bilimsel incelenmesi ve korunmasına ilişkin yasal önlemler alınmalı ve halkın bilgilendirilmesi sağlanmalıdır.

dosya 03

TMMOB MİMARLAR ODASI ANKARA ŞUBESİ

BÜLTEN 45 / KASIM 2006

endüstri mirası



■ 19. YÜZYIL OSMANLI ENDÜSTRİ YAPILARI	
FAIRBAIRN İSTANBUL'DA: 19. YÜZYIL OSMANLI ENDÜSTRİ YAPILARINDAN İKİ ÖRNEK ÜZERİNE NOTLAR	6
ENDÜSTRİ YAPILARINDA YENİDEN İŞLEVLENDİRME: "İŞ"İ BİTEN ENDÜSTRİ YAPILARI NE "İŞ"E YARAR?	9
İSTANBUL SİLAHTARAĞA ELEKTRİK SANTRALİ TÜRKİYE'DE FABRİKA VE İŞÇİ KONUTLARI	14
DEMİRYOLU MİRASI - KORUNMASI	19
■ CUMHURİYET DÖNEMİ ENDÜSTRİ YAPILARI	
KAYSERİ VE NAZİLLİ SÜMERBANK FABRİKALARI	24
KARABÜK DEMİR ÇELİK FABRİKALARI VE YERLEŞKESİ	28
ŞEKER ŞİRKETİ VE ANKARA ŞEKER FABRİKASI YERLEŞKESİ	36
ÇUBUK BARAJI , GAZİNOSU VE SU SÜZGEÇİ	41
ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE TARIMSAL ENDÜSTRİNİN BETONARME ANITLARI: SİLOLAR	48
CUMHURİYET DÖNEMİ ENDÜSTRİ MİRASI HAVACILIK SANAYİ YAPILARI	53
ESKİŞEHİR, KILIÇOĞLU TUĞLA VE KİREMİT FABRİKASI	60
■ DÜNYADA ENDÜSTRİ YAPILARI	
"ÖTEKİ MODERNİZM" OLARAK ERKEN DÖNEM FABRİKA TASARIMI	68
KENTİN HAYALETLERİ: HATIRLAMAK, UNUTMAK YA DA "KARARSIZ (K)ALANLAR"	75



TMMOB MİMARLAR ODASI ANKARA ŞUBESİ
KONUR SOKAK 4/3 KIZILAY ANKARA

Dosya Editörü: **M. Haluk Zelef, Dr.,** ODTÜ Mimarlık Fakültesi

27 - 29 Eylül 2006 tarihleri arasında Ankara'da gerçekleştirilen IX. Uluslararası DOCOMOMO Konferansı nedeniyle “Dosya-03” Kasım ayına ertelenmişti. Bu sayıda öncelikle DOCOMOMO örgütü ve düzenlenen konferans hakkında okuyucuları bilgilendirerek, dosya konusu olan “Endüstri Mirası” üzerine derlenen yazıları tanıtmak istiyorum.

DOCOMOMO İngilizce'deki “modern hareketin binalarının ve çevrelerinin belgelenmesi ve korunması” (*Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods of the Modern Movement*) sözcüklerinin ilk heceleri ile oluşturulmuş bir kısaltmadır. Modern mimari mirasının risk altında olduğu düşünülerek 1988 tarihinde kurulan ve 1990'dan beri uluslararası konferanslar düzenleyen bu organizasyon, genel hatlarıyla “Makine çağının dinamik ruhunu” korumayı hedefler. DOCOMOMO, Modern hareketin mirası ve düşünsel temelleri hakkında ilgiyi arttırmayı, çağdaş mimari mirasın korunması için sorumluluk duygusu uyandırmayı ve koruma teknolojileri, tarihi ve eğitimi hakkında bilgi alışverişi sağlamayı amaçladığı gibi önemli modern yapıların tehdit altında olduğu durumları takip ederek korunması çabalarına destek olur. *DOCOMOMO International*, 49 ülkedeki çalışma gruplarında Avrupa'dan Japonya'ya, Avustralya'dan Amerika'ya uzanan bir coğrafyadaki 2000 den fazla üyeye sahip bir örgüttür. Çoğulcu ve disiplinlerarası olmayı amaçlayan bu örgütün üyeleri tarihçiler, mimarlar, kent planlamacılar, korumacılar, öğretim üyeleri, öğrenciler ve kamu görevlileri gibi geniş bir yelpazeden gelmektedir. Örgütün *DOCOMOMO Journal* isimli bir de süreli yayını vardır.

DOCOMOMO-Türkiye de bu çerçevede 2002 yılında kurulan bir ulusal çalışma grubudur ve bugüne kadar gerçekleştirdiği “Modernizmin Yerel Açılımları” konulu ulusal toplantılar yanısıra Türkiye'deki birçok modern yapının tescili, koruma altına alınması ve sürdürülebilirliği konusundaki çalışmalarını da sürdürmektedir.*

IX. DOCOMOMO ULUSLARARASI KONFERANSI

Dokuzuncusunu Türkiye'nin üstlendiği uluslararası konferans İstanbul'da Ataköy konut bölgesi üzerine yapılan bir çalıştay ve Mimarlık tarihçisi Sibel Bozdoğan'ın açılış konuşması ile başladı. Ankara'da gerçekleştirilen programda, 36 farklı ülkeden gelen katılımcılar 50 bildiri ile 40 poster sundular. 500 uzmanın takip ettiği ve açık tartışma oturumları, koruma alanında seçilen örneklerin uygulamacıları tarafından sunumu, çağrılı konuşmalar, sergiler, film gösterimleri ve basın toplantıları gibi etkinliklerle zenginleşen konferans “Öteki” Modernizmler başlığını taşımaktaydı.

Bu tema, 20. yüzyıl modernizmleriyle ilgili yerleşik tarih kurgularının diğer bazı modernist yaklaşımları göz ardı ettiği tespitinden yola çıkarak, böylesi oluşumlara tüm coğrafi, kronolojik, biçimsel, ideolojik ve politik çeşitlilikler içinde odaklanmayı hedeflemiştir. Türkiye'de düzenlenmesinden de kaynaklanan nedenlerle konferans, kuramsal arka planda şu sorunsalları ön plana alır: Batılı-olmayan toplumlardaki modernleşme, batılı modernleşme anlatılarını nasıl yeniden sorgulamaya imkan verebilir? Modernizm artık aşılmış olduğu düşünülecek belli tarihsel bir dönemi mi ifade eder; yoksa bütün dönemler ve coğrafyalar için ortak bir çerçeveyi mi gösterir? Diğer modernizmler ne zaman bu çerçeveyi aşar, ya da çağımızdaki her gelişme bu çerçeveye sığdırılabilir mi?” Bu ana tema ve sorunsallar, “tanımlar, sınırlar, paradigmlar”, “devingenlik ve değişim”, “kimlikler ve öznellikler”, “teknolojiler, süreçler, pratikler”, “gündelik modernizm(ler) ve kentsel çevre” alt başlıklarıyla tartışılmıştır.

Modern mimarlık birikiminin değerlendirilmesi ve yeni kullanımlara kavuşturularak kent belleğinin korunması konusunda dünyadaki örneklerin ortaya konması, konunun uzmanlarına olduğu kadar Türkiye'de kent çehrelerinin değişiminde karar verici konumda olan siyasi ve bürokratik mercilere dolaylı da olsa katkıda bulunabilecek bir yaklaşımdı. Ancak değiştirilmesi ya da yıkılması söz konusu olan Mimarı Saugey'in tasarladığı Büyük Ankara Oteli, TEKEL Mecidiyeköy Likör Fabrikası ve Ankara Silosu gibi doğrudan Türkiye'ye ait bir çok örnek de toplantının gündemine taşındı.

TEKNOLOJİLER, SÜREÇLER VE PRATİKLER

Konferansın “Teknolojiler, Süreçler ve Pratikler” başlıklı oturumu dosyanın “Endüstri Mirası” olarak belirlenen başlığı ile paralellikler gösterdiğinden, bu tema altındaki yazılar ve posterlerden bahsetmek gerekir. “Yeni Tipolojiler ve Yapı Endüstrisindeki Değişimler” ve “Buluştan (Innovation) Korumaya -Yeni Malzemeler ve Teknolojiler” altbaşlıklarında sergilenen çalışmaların bu dosyada yer verilemeyenleri şu konulara değinmekteydiler:.

Marieke Kuipers Hollanda peysajının dönüşümünde televizyonun rolünü irdelleyerek Avrupa yayın ağının (Eurovision) 1950'lerde kurulmasında önemli rol oynayan ve yüksekliği 300 metreyi aşan silindirik beton tv yansıtıcısı kulelerinin işlevsel, teknolojik ve estetik nitelikleriyle modern mimarlık tarihinde göz ardı edilmemesi gerektiğini iddia etti. Torino'daki 1961 İtalya sergisini inceleyen **Cristina Chorino**, mimarlık tarihi kurgularında emek gücü ve müteahhitlerin yanında idari ve finansal organların da karar verme ve gerçekleştirme süreçlerindeki rollerinin göz ardı edildiğini ifade etti. Oysa yazara göre yapı mirasının korunması için gerekli malzeme ve inşaat süreçlerine odaklı bir tarih yazımında (material history) bu aktörler ve aralarındaki sosyal ilişkiler önemlidir. **Meyer** ve **Van de Voorde**, modern Belçika mimarlığındaki deneysel çalışmalar içinde önemli bir yeri olan Abraham Lipski'nin 1950 yılında çelik ve betonu bir arada kullanarak meydana getirdiği Preflex kirişlerini anlattı. Artık ekonomik olmadığından baş vurulmayan bu inşaat teknolojisi ve en önemli ürünü olan Brüksel'deki “Zuidertoren” yapısı, teknolojik mirasın az bilinen örneklerindendir. **Yvan Delemontey** Fransa'daki yapı endüstrisine ilişkin tebliğinde, 1950'lerde bu ülkedeki taş sektörünün teknolojik dönüşümüyle, standart elemanların ekonomik olarak üretilbildiğini, böylece savaş sonrasındaki beton prefabrikasyon sistemlerine karşı bir alternatifin oluştuğunu belirtti. 1960'lı yıllar ise ABD'ndeki taş kaplama ve kompozit panel teknolojileri çerçevesinde tartışıldı. Makalede kaplama teknolojilerinin Breuer gibi bir çok mimar tarafından çok yaratıcı şekillerde kullanıldığı gösterilerek bu yapıların korunmasında başvurulabilecek öneriler sunuldu.

Modern mimari içinde metal prefabrikasyon ile yapı teknolojilerine sağladığı katkıyla seçkinleşen bir mimar olan Jan Prouvé'nin Afrika'da gerçekleştirilmek üzere tasarladığı iki yapı **Franz Graf** tarafından tartışıldı. Yazar, Alüminyum'un kızılötesi ışınları yansıtması ve paslanmaması gibi niteliklerine ancak güneş ışığı açısından son derece zengin olan bu yerel koşullarda ulaşabildiğine değinerek yüksek teknoloji ve yerellik sorunsalına yeni bir bakış getirdi. **Stella Casal**, Arjantin'deki modern mimarinin gelişmesi üzerine yaptığı sunumda bu ülkedeki modernizmin Avrupa Modernizmi ile ilişkisini konferansın “öteki modernizm” bağlamında tartıştı. Arjantinli mimarların farklı tutumlarını ortaya koyan yazar, daha sonra özellikle Buenos Aires'teki modern akımın ürünlerinin günümüz yaşamına nasıl uyarlandığını gösterdi. **Filiz Kuvvetli** ise posterinde tamamen beyaz olarak bilinen modern mimarinin aslında renkli iç hacimlere sahip olduğunu Danimarkalı Mimar Lassen'in 1930'lardaki konutlarında yaptığı boya analizleriyle örnekledi.

Bu sunumlar dışında “Teknolojiler Süreçler ve Pratikler” başlığı altındaki etkinliklerde Türkiye örneklerine ait çalışmalar da sunuldu. **Ürün Biçer Özkun**'un sunumunda Cumhuriyetin ilk yıllarındaki mesleki yayınlarda bahsedilen “yeni mimari” ile bu mimariyi gerçekleştirmekte kullanılan yeni inşaat malzemelerine ait reklamların ilişkisi irdelendi. Bu reklamlar, endüstrileşmeye başlayan inşaat sektörünün modern mimari, modern toplum ve modern yaşam kavramlarının okuyucuya aktarılmasında oynadığı rolü anlamak için bir araç olarak değerlendirildi. **Erkan Kambek**'in poster çalışması ise 1930'lar Türkiye'sindeki bir endüstri yapısı olan Mecidiyeköy Likör ve Kanyak Fabrikası üzerine idi. Ünlü Fransız mimar Robert Mallet-Stevens tarafından tasarlanan ve Fransız teknolojisi ile inşa edilen, 2000 yılına kadar fabrika olarak kullanılan bu yapı şimdilerde kısmen değiştirilerek kullanılmakta ve tescillenemediği için yıkılması gündeme gelmektedir.

* Örgüt hakkında detaylı bilgiye www.docomomo.org.tr adresinden ulaşılabilir.

dosya

TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Adına Sahibi ve Yazı İşleri Müdürü
Nimet Özgönül

YAYIN BİRİMİ
Emel Akın, Kadri Atabaş,
Bülent Batuman, Nuray Bayraktar,
Namık Erkal, Serpil Özaloğlu,
Ebabeir Özmert, Mehmet Saner

Yayına Hazırlayan
Deniz Aygün

Grafik Tasarım
Harman Şaner Çakmak

Konur Sokak No: 4/3 Kızılay Ankara
Telefon: 0 312 417 86 65
Faks: 0 312 417 18 04
e-posta: info@mimarlarodasiankara.org
<http://www.mimarlarodasiankara.org>

TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülteni
eki olarak iki ayda bir yayımlanmaktadır.
6500 adet basılmıştır. Üyelere ücretsiz dağıtılır.
Burada yer alan yazıların içeriğinin sorumluluğu yazarına aittir.
Kaynak gösterilmek koşuluyla alıntı yapılabilir.
Baskı tarihi: Aralık 2006

Baskı
Matsa Basimevi
İvedik Org. San., Matbaacılar Sitesi 558. Sk. No: 42 Ankara
Telefon: (0312) 395 20 54 (pbx)

DOSYA KONUSU: ENDÜSTRİ MİRASI

Endüstri Mirası olarak belirlenen konu mimarlara yönelik bir dergi içinde yer alınca bunun farklı açılımlarından söz etmek kuşkusuz mümkün. Bu açılımlar arasında ilk akla gelenlerden biri mimarlık üretiminin, endüstri dolayısı ile gelişen yapı tipleri, biçimleri, inşaat metodları, malzemeleri, tasarım yaklaşımları ile ilişkilerini araştırmaktır. Endüstri devrimi ile oluşmaya başlayan **düşünsel mirasın** 20. yüzyıldaki modern akımlarla ilişkilerini saptamak Pevsner, Benevolo, Giedion ve Banham gibi birçok mimarlık tarihçisinin ilgisini çekmiş, araştırmalarını yönlendirmişti. Şüphesiz bu tarihsel araştırma aynı zamanda günümüzdeki teknoloji ekseninde gelişen ve “High-Tech” ve benzeri olarak isimlendirilen mimari tutumları da içerecek şekilde çağdaş mimari ile bağlantılandırılabilir. Bu çerçevede mimarlık ve endüstri tasarımı arakesitinde çalışmalar gerçekleştirmiş olan Fuller, Eames, Prouve gibi tasarımcılar da ilginç bir grup oluşturmaktadırlar.

Endüstri mirasının mimarlık gündemiyle olan bir başka bağlantı noktası günümüze aktarılmış olan endüstri ürünlerinin, süreçlerinin ve her türlü birikimin yeni nesillere ulaşmasını sağlayan, onların bu miras hakkındaki farkındalığını arttırmaya yönelik düzenlemelerdir. Bu konudaki en yaygın pratiklerden birisi bilim, teknoloji ya da endüstri müzeleri olarak tanımlanan kurumlar olarak karşımıza çıkar. Bu kurumlarda sergilenen endüstriyel üretimde kullanılmış donanım kadar, sergilemeye yönelik mekansal tasarımların da mimarlık için ilgi çekici bir alan olduğu yadsınamaz. Türkiye’de de İstanbul’daki Lengerhane ve Hasköy Tersanesi, Ankara’daki Çengelhan gibi tarihsel yapılarda gerçekleştirilen müzeler yanısıra, **endüstriyel ürün** koleksiyonu oluşturma ve bunları sergilemek amacıyla yeni müze yapısı inşa etme girişimleri vardır.

Endüstri Mirası denilince akla ilk gelen alan ise bir zamanlar endüstriye yönelik olarak gerçekleştirilen yapı stokunun günümüze aktarımı ve değerlendirilmesidir. Bu alanı tanımlamak için 1950’lerden beri kullanılan ve giderek yaygınlaşan “**Endüstri Arkeolojisi**” terimi kapsamındaki girişimler giderek örgütlenmekte, eğitim programlarına girmekte ve kendi yayınlarını da çıkararak etkinleşmektedir. Mimarlık tarihi, teknoloji tarihi, koruma, arkeoloji, ekonomi, sosyoloji gibi disiplinleri içeren bu alan kamuoyundaki bilinci de arttırmaya çalışmaktadır. 2006 bu alandaki çalışmalar için önemli bir tarih olmuştur. *Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi* (ICOMOS) 2006 yılı Uluslararası Anıtlar ve Sitler Günü için “Endüstri Mirası” temasını belirledi. Bu kararın alınmasında rol oynayan ve TICCIH olarak bilinen *Endüstri Mirasının Korunması Komitesi* bu mirasın muhafazası, korunması, incelenmesi, belgelenmesi, araştırılması ve yorumlanması konusunda etkinlik gösteren bir örgütlenme örneği vermektedir.

Öte yandan, “Endüstri Mirası” ya da “Endüstri Arkeolojisi” alanlarındaki tanımlamaların her zaman çok net olmadığını söyleyebiliriz. Endüstri sözcüğü her türlü

coğrafyadaki, her türlü üretimi ve onun mekansal kılıfını da içerdiği halde esas vurgu 18. yüzyıl sonlarında öncelikle İngiltere’de başlayan “**Endüstri devrimi**” sürecine ve ürünlerine yapılır. Temmuz 2003’de TICCIH tarafından hazırlanan “Sanayi Mirası için “NİJNi TAGIL” Tüzüğü” de geniş bir yapı grubunun bu çerçevede değerlendirilmesi gereğini vurgulamaktadır:

“Sanayi mirası, sanayi kültürünün tarihsel, teknolojik, sosyal, mimari veya bilimsel değere sahip kalıntılarından oluşur. Bu kalıntılar, şunları içerir: binalar ve makineler, atölyeler, imalathaneler ve fabrikalar, madenler ile işleme ve arıtma sahaları, ambarlar ve depolar, enerji üretilen, iletilen ve kullanılan yerler, ulaştırma ve tüm altyapısı, ayrıca sanayiyle ilgili barınma, ibadet etme veya eğretim gibi sosyal faaliyetler için kullanılan yerler.”

Konu üzerine araştırmalar yapan yazarlar farklı ülkelerde farklı amaçların ve politikaların ön plana çıktığını ifade etmektedirler. Örneğin İngiltere’de, teknolojik atılıma ilişkin rollerin, mühendislik ustalığının, ya da mimarlık açısından üstünlükler gösteren önemli endüstri devrimi anıtlarının tespit ve korumasının ön plana çıktığını; İtalya’da endüstriyel anıtların uluslaşma sürecinin göstergesi olarak değerlendirildiğini; İskandinavya’da ise etnografik bir tutumun ön planda olduğundan teknolojik atılımlardan çok iş gücünün yaşamına odaklanıldığı ve dokunun bütüncül olarak değerlendirildiği için fabrikalar kadar işçi lojmanlarının da endüstri mirasının bir parçası olarak görüldüğünü söylemek mümkündür.¹

Farklılaşan hedefler de olsa koruma tutumları arasındaki ortak payda, kentlerin dışında olduğu zaman doğal süreçlerle giderek yok olan endüstri yapıları kadar, kentlerin içinde ya da hemen çeperinde yer alan, değişen teknolojik, çevresel, ekonomik veya sosyal sebeplerle kullanımdan kalkan ve artan rant baskıları dolayısıyla yıkılması gündeme gelen endüstri yapılarını belgelemek ve korumaktır. Böylece ekonomik ve sosyal yaşamın tarih içindeki dönüşümlerini de tespit etmek ve gelecek nesillere aktarmak amaçlanıyor. Endüstriyel yapılar özelinde de, özgün haliyle bütünsel korumadan, parçasal korumaya, yeniden inşa edilmeye ve yeni fonksiyonlar kazandırılmasına dek birçok konu tartışmaların ve uygulamanın eksenini oluşturuyor.

Türkiye’de endüstri tarihi söz konusu olduğunda bu alanın önemli ismi Wolfgang Müller-Wiener, teknik nitelikli yapıların Osmanlı mimarisinin uygulamalarında hep önemli bir yer tutmasına karşın, incelemelerde anıtların yanında 'üvey evlat' muamelesi gördüğüne işaret eder.² Yazar, yapıldıkları dönemlerde de bu tip yapıların, Osmanlı’ya bakıştaki oryantalizmin de etkisiyle olsa gerek, kitaplarda ve seyahatnamelerde hep geri planda kaldığını ifade eder, oysa siyasi ve ticari başkent olan İstanbul aynı zamanda 19 yüzyıl. sanayileşme gayretlerinin de merkezidir. Son yıllarda bu endüstri yapılarının ön plana çıktığını ve korunma gayretlerini görmekteyiz. İstanbul’daki Lengerhane, Hasköy tersanesi, Tophane-i Amire binası, Feshane, Sütlüce Mezbahası, Silahtarağa

Elektrik Santrali yanında İzmir ve Eskişehir gibi diğer kentlerde de bazı yapıların yeni işlevlerle dönüştürüldüklerini görmek olası.

Cumhuriyet döneminin endüstri ürünleri ise her zaman benzer bir ilgiye kavuşamamıştır. *İstanbul-Modern* sanat müzesinin eski antrepolarda oluşturulması ise oldukça ayrıksı bir örnek olarak kalır. Miras sözcüğü söz konusu olduğunda akla hukuki bir deyim olan redd-i miras gelir. Bu dönemin yapıları göreceli olarak belki sayıca daha fazla oldukları için, ya da 'nostalji' duygularını besleyecek mimari öğelere sahip olmadıklarından benimsenmeye değer görülmemekte ve üzerinde yer aldıkları değerli arsalar nedeniyle yok edilmesi gereken birer hurda olarak değerlendirilmektedirler. Bu yapıların envanter çalışmalarının bile tam anlamıyla yapıldığı söylenemez.

Bu dosya on üç araştırmacının “Endüstri Mirası”nın farklı örnekleri hakkında yazdıklarından oluşmakta. Üç bölümden oluşan seçkinin ilk bölümünde Cumhuriyet öncesinden günümüze kalan miras inceleniyor.

Sevil Enginsoy İkinci makalesinde, 19.yüzyılın ilk yarısında İstanbul’a gelen İngiliz mühendis Sir William Fairbairn’in çalışmalarını inceliyor. İstanbul’da bir un fabrikası ve İzmit’te bir yünlü dokuma fabrikası tasarlayan Fairbairn, Türkiye’de endüstri yapılarındaki demir kullanımının erken örneklerini ortaya koyar. Makaledeki ilginç bir nokta, dokuma fabrikası hayata geçirildiyse de, diğer yapının inşa edilip edilmediği, edildiyse yerinin tam olarak nerede olduğuna dair kesin bilgilerin bulunamayışdır. Demir un fabrikası Türkiye’deki endüstri mirasının kağıt üstünde kalan bir örneği olabileceği gibi, ilerde endüstri arkeolojisine konu olabilecek kayıp bir eser de olabilir. **Müge Cengizkan**’ın yazısı endüstri mirası olarak “ne”yi korumak yanında “neden” ve “nasıl” korumak konusunda aydınlatıcı olup, İstanbul’da 19. yüzyıldaki sanayi mirasının örnekleri olan Bakırköy Baruthane-i Amire, Darphane-i Amire ve Bakırköy İspirtohanesi yapıları özelinde, endüstriyel yapıların yeniden işlevlendirilerek dönüşüm süreçlerini de içeriyor. **Ali Cengizkan**’ın çalışmasında ise 20. yüzyılın hemen başlarında gerçekleştirilen ve şu anda bir kültür ve sanat merkezine dönüştürülmekte olan Silahtarağa Elektrik Fabrikası’nın teknolojik ve sosyal tarih açısından önemi ortaya konuyor. **Emrah Köşkerοğlu**, demiryollarının endüstri mirası kapsamında bütünleşik bir sistem olarak algılanması gereğini İngiltere’deki ve Türkiye’deki örnekler üzerinden inceliyor. Yazar Anadolu’daki hatların günümüzde hala kullanılmakta olduğunu, bu yüzden de yaşayan bu mirasın korunması için başka koruma projelerinde gördüğümüz yeniden işlevlendirme yaklaşımının geçerli olmadığını altını çizmekte.

İkinci bölümdeki yazılar Cumhuriyet döneminde gerçekleştirilen sanayi hamlesine ilişkin.

Erken Cumhuriyet Dönemi’nde farklı alanlarda devlet eliyle gerçekleştirilen sanayileşme çabalarının sonucu olan üretim merkezleri ilk üç yazının konusunu oluşturuyor. Bu yerleşkeler çalışanların barınma ve sosyal ihtiyaçlarına yönelik yapılarıyla da endüstri mirasının

parçaları. **Burak Peri** Kayseri ve Nazilli’deki Sümerbank Fabrikaları’nı, **Sezen Öktem** Karabük Demir Çelik Fabrikasını, **Selda Bancı** Şeker sanayi ile Ankara Şeker Fabrikası yerleşkesini, tanıtırken, bu endüstri kurumlarından beklenen ekonomik, sosyal ve ideolojik dönüşümü de inceliyorlar.

Haluk Zelef tarafından kaleme alınan makale betonarme bir mühendislik eseri olan, 1930’lar Ankara’sının önemli kentsel altyapı tesisi Çubuk Barajı’nı ve onunla ilişkili yapıları inceliyor. **Hilal Tuğba Örmecioğlu** Docomomo konferansında da sunduğu yazısında Ankara Silosu örneğinde silo yapılarına eğiliyor. Bu yapıyı dönemi için yeni bir inşaat teknolojisi olan betonarmenin ilk uygulamalarından biri olarak gören yazar, aynı zamanda ekonomik zenginleşmesi tarıma dayalı, ancak kalkınma idealleri endüstrileşmeye yönelmiş bir ülkede, siloların bu ikilemli durumun somutlaşması olarak da algılanabileceğini ifade ediyor. **Bilge İmamoğlu** yazısında Cumhuriyet’in 1950'lere dek sürdürdüğü teknolojik olarak daha iddialı bir program olan Türkiye’deki Havacılık Endüstrisine ve onun yapılarına dikkati çekiyor. **Nimet Özgönül** Eskişehir’deki Kılıçoğlu Tuğla Fabrikası’nı incelerken özel mülkiyetteki bu sanayi kompleksindeki korunması gereken yapıları, “teklik”, “süreklilik” “ bütünlük” ve “eğitim” değerleri gibi korunma gerekçelerini ve koruma stratejilerini tartışıyor.

Son bölümdeki yazılar dünyadaki endüstri mirası örneklerine ayrıldı.

Pedro Ravara konferansta da sunduğu yazısında fabrika yapılarının modern mimarinin doğuşundaki rolünü, yani endüstrinin düşünsel mirasını irdeliyor. Yazar Avrupa’daki modernizm, mimariyi sembolik ve sanatsal bir alan olarak tanımlarken, Amerika’daki fabrika tasarımlarında, mimarların daha pragmatik bir yaklaşımda olduğunu ve yapılarının da kısa ömürlü olduklarını ifade ediyor. Tartışma modern mimarlık tarihinin önemli isimleri Matte Trucco, Gropius, ve Albert Kahn’ın çalışmalarıyla örneklendiriliyor. **Semih Alper Alkan** Kanada’daki bir silo yapısının günümüzdeki kullanımını incelerken, dönüşüm süreçlerinin çok daha az radikal olan bir örneğini dikkatimize sunuyor.

Umarım bu dosya DOCOMOMO’nun hedeflediği gibi hem mimarlık, kent planlama, restorasyon, müzecilik gibi alanlarda etkinlik gösteren meslek üyeleri, hem de kentlerde fiziki çevrenin biçimlendirilmesinde güç ve söz sahibi olan siyasi otorite için “Endüstri Mirası”na ilişkin bir duyarlılığın gelişmesine katkıda bulunur.

¹ Stratton, Michael (2000) *Industrial Buildings Conservation and Regeneration* içinde (der. M.Stratton) E& Fn Spon, New York.s.22 ss.8-29

² Wolfgang Müller Wiener (1998) “İstanbul’da Erken Dönem Endüstri Yapıları” *Archiscope* 3. ss.62-63; Wolfgang Müller Wiener (1992) “15-19 yüzyılları arasında İstanbul’da İmalathane ve Fabrikalar” *Osmanlılar ve BatıTeknolojisi Yeni Araştırmalar Yeni Cörtüşler içinde* (der.) Ekmeleddin İhsanoğlu, Edebiyat Fakültesi Basımevi-İstanbul. ss. 53-120

FAIRBAIRN İSTANBUL'DA: 19. YÜZYIL OSMANLI ENDÜSTRİ YAPILARINDAN İKİ ÖRNEK ÜZERİNE NOTLAR¹

Sevil Enginsoy Ekinci, Yrd.Doç.Dr., ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Tarihi

Endüstri yapılarının ve özellikle fabrikaların, 18. yüzyılın sonlarına doğru endüstri devrimine koşut bir şekilde, makineye dayalı yeni üretim teknolojilerinin denendiği ve uygulandığı mekânlar olarak geçirdikleri mimarî dönüşümün en belirleyici özelliklerinden biri, aynı dönemde demir endüstrisindeki gelişmeler doğrultusunda, üretimi köklü bir değişim geçiren demirin, yeni bir yapı malzemesi olarak öncül ve yaygın kullanımına tanıklık etmeleridir.² En erken örneklerinin İngiltere’de görüldüğü bu gelişim sürecinde, Sir William Fairbairn (1789-1874), demirin, su çarkı, buhar makinesi, lokomotif, gemi ve köprü gibi endüstriyel üretime ve ulaşımaya yönelik ürünlerin yapımında ve ayrıca özellikle fabrikaların inşaatında, kolon, kiriş, döşeme, dış duvar ve çatı gibi yapı elemanları ya da sistemlerinde kullanımını yönlendiren bir rol oynar. Fairbairn’in bir mühendis-sanayici olarak Manchester ve Londra’da bulunan fabrikalarında gerçekleştirdiği yenilikçi üretimle sınırlı kalmayan bu rol, araştırma ve deneyimlerine ilişkin yayınlarının, dönemin mühendislik yazınına yaptığı katkısı da kapsar.³ Bu yayınlar arasında, *On the Application of Cast and Wrought Iron to Building Purposes (Dökme ve Dövme Demirin Yapısal Amaçlı Kullanımı Üzerine)* (1854) ve *Treatise on Mills and Millwork (Fabrikalar ve Makine Aksamı Üzerine Etüd)* (1863) gibi kitaplar, demirin yeni bir yapı malzemesi olarak kullanımına ilişkin önemli kaynaklardır.⁴ *Treatise on Mills and Millwork* başlıklı kitabın özellikle ikinci cildi ise, demirin kullanıldığı 19. yüzyıl Osmanlı endüstri yapılarından iki örnek üzerine bugüne değin bilinen en kapsamlı bilgiyi verdiği için ayrı bir önem taşır. Bu kitaba ek olarak, Fairbairn’in *The Life of Sir William Fairbairn (Sir William Fairbairn’in Yaşamı)* (1877) başlıklı biyografisi de, bu iki örneğin üretimini hazırlayan süreç hakkında başvurabileceğimiz şimdilik tek kaynaktır.

FAIRBAIRN'IN İSTANBUL YOLCULUĞU VE OSMANLI DEVLETİ İÇİN YAPTIĞI İŞLER

Fairbairn’in, çoğunlukla kendi anı notlarının derlenmesinden oluşan biyografisinde yer alan

“İstanbul’a Yolculuk ve Türk Hükümeti için Yapılan İşler”⁵ başlıklı bölümde anlattıklarına göre, Sultan II.Mahmut, gerçekleştirmeyi planladığı Osmanlı endüstrisindeki yenilikler için 1838 yılında İngiltere’ye bir araştırma heyeti gönderir. Heyet, Fairbairn’in hem Manchester’daki hem de Londra’daki fabrikalarını ziyaret eder ve bu ziyaretlerden birkaç ay sonra Fairbairn, Londra’daki Osmanlı elçisi aracılığıyla, II. Mahmut’tan, İstanbul’da üretim halinde olan bazı endüstri kuruluşları hakkında inceleme yapması ve rapor hazırlaması teklifini alır. İngiltere’deki işlerinin yoğunluğu nedeniyle teklifi reddetmeyi düşünürken, ikinci bir teklif kararını değiştirmesini sağlar ve Fairbairn, 1839 yılında, büyük oğluyla birlikte İstanbul’a gelir. Gelişinden birkaç gün sonra II. Mahmut’un vefat etmesine rağmen, Fairbairn’den, Sadrazam’ın isteği doğrultusunda, çalışmalarına devam etmesi istenir. İncelemelerini ve rapor hazırlıklarını, aralarında tersane, tophane ve baruthanenin de bulunduğu varolan endüstri kuruluşlarının yenileştirilmesi için yapılması gerekenlere dair önerilerini de ekleyerek, beş-altı haftalık bir süre içinde tamamlar.⁶ İstanbul anılarını, bu ziyaretin kendisi için “önemli bir olay”⁷ olduğunu vurgulayarak bitiren Fairbairn, bu önemi de, dönüşünden sonra fabrikalarında ürettiği, Osmanlı devletinden aldığı geniş kapsamlı siparişlerle ilişkilendirir. İngiltere’den gönderdiği bu siparişler arasında, “Serasker Halil Paşa için demir bir un fabrikası” ve “ordunun giyim ihtiyacına yönelik büyük bir yünlü dokuma fabrikası” şeklinde ismini saydığı endüstri yapıları⁸, Fairbairn’in *Mills and Millwork* kitabında bahsettiği iki örnektir.

UN FABRİKASI / İSTANBUL /1840-1842

Fairbairn’in, *Treatise on Mills and Millwork* başlıklı kitabının ikinci cildinde yer alan un fabrikaları üzerine olan bölümde, bu endüstri yapılarında görülen teknolojik gelişmeleri açıklarken kendi üretimleri arasından seçtiği ilk örnek, “1842 yılında İstanbul’da, Serasker Halil Paşa için kurulan” bir un fabrikasıdır⁹. Fairbairn, açıklamalarına bu fabrikanın, “Osmanlı başkentinde çok sık görülen yangınlardan etkilenmemesi için tamamen demirden olması koşuluyla”¹⁰ üretildiği bilgisiyle başlar ve ardından, yapının

sadece makine donanımına değil, mimarî özelliklerine de ilişkin teknik detaylar üzerinde yoğunlaşırken, bu bilgileri, yapı hakkında şimdiye dek ulaşılabilen tek görsel belge kaynağı olan dört adet çizimle birlikte sunar.¹¹ Zemin ve birinci kat olmak üzere iki plandan, enine ve boyuna olmak üzere de iki kesitten oluşan bu çizimlerden de anlaşılabilirdiği gibi, buhar gücüyle çalışan fabrika, ağır makine aksamının taşınmasında yardımcı olan kısmî bir tuğla duvar ve muhtemelen döşemeler dışında tümüyle demirden bir yapıdır. Duvarları, kare tabanlı dökme demir kolonlar ve dökme demir kuşaklarla desteklenen ve bağlanan demir levhalardan inşa edilen bu yapı, daire tabanlı dökme demir kolonlar ve “I” kesitli dökme demir kirişler tarafından taşınır ve oluklu demir levhalardan oluşan kemerli bir çatı sistemiyle kaplanır.¹² Ancak, bu çizimlerden ve onlara eşlik eden Fairbairn’in teknik açıklamalarından, demir yapı elemanları da dahil olmak üzere, yapının boyutlarına ilişkin herhangi bir bilgi edinemeyiz.

Bu konuda kısmen açıklayıcı olan şimdilik tek bilgiye ise, yine Fairbairn’in biyografisinde, İstanbul yolculuğunu ve Osmanlı devleti için yaptığı işleri anlattığı bölümde rastlarız. Bu bölüm, Fairbairn’in İstanbul anılarından sonra, onun, İnşaat Mühendisleri Enstitü’sünün 1843 yılındaki bir toplantısında sunduğu bir yazıdan alıntılar içerir ve bu alıntılarında öğrendiğimize göre, Fairbairn’in İstanbul’da inşa edilmek üzere 1840 yılında demirden ürettiği un fabrikası, yaklaşık 15 m. (“50 feet”) uzunluğunda, 7.5 m. (“25 feet”) genişliğinde üç katlı bir yapıdır.¹³ Bu alıntılardan edindiğimiz bir başka önemli bilgiye göre ise, un fabrikasının “başarısı”, Fairbairn’in Osmanlı devletinden “ikinci” bir endüstri yapısı siparişi almasını sağlar.¹⁴ İzmit’te inşa edilen ve toplam 12.000 m² (“3 acres”)’lik bir alan kaplayan “büyük boyutlu bir yünlü dokuma fabrikası”na karşılık gelen bu sipariş¹⁵, Fairbairn’in *Treatise on Mills and Millwork* kitabında daha detaylı bilgilerle açıklanan diğer bir 19. yüzyıl Osmanlı endüstri yapısı örneğidir.

YÜNLÜ DOKUMA FABRİKASI / İZMİT /1843

Fairbairn, *Treatise on Mills and Millwork* başlıklı kitabının ikinci cildinde yeralan yünlü dokuma fabrikalarına ilişkin bölüme, bu endüstri yapılarında görülen teknolojik gelişmelerin önemli bir örneği olarak, Osmanlı devleti için ürettiği ve 1843 yılında İzmit’te inşa edilmiş yünlü dokuma fabrikasını açıklayarak başlar.¹⁶ Şematik bir vaziyet planı¹⁷ üzerinden, Fairbairn, ilk olarak fabrikanın genel mimarî özelliklerini anlatır. Buna göre, yapının, bir avluyu çevreleyen dört ana blok ve bir ekten oluştuğunu, girişin yer aldığı blokta, “fabrikaya büyük ilgi duyan ve sık sık ziyaretlerde bulunan” Sultan Abdülmecid’e ait çalışma odalarının olduğunu, yanlardaki iki bloğa depo ve benzeri birimlerin yerleştirildiğini, girişin karşındaki en büyük blokta ana üretim bölümünün bulunduğunu, bu bölüme ek şeklinde inşa edilmiş ayrı bir yapıda da, su gücüyle çalışan fabrikanın su-çarkının yer aldığını öğreniriz.¹⁸ Fairbairn, açıklamalarına bir plan ve bir de boylamasına kesitten oluşan iki adet çizim¹⁹ eşliğinde, fabrikanın ana üretim bölümü üzerinde yoğunlaşarak devam eder. Bu açıklamalardan, dikdörtgen şemalı bir planı olan bu bölümün, tüm üretim etkinliğini tek katta toplayan bir yapı şeklinde tasarlandığı ve yaklaşık 6 m. (“20 feet”) yüksekliğinde daire kesitli dökme demir kolonlar tarafından desteklenen demirden üretilmiş kemerli ve ışık

almaya elverişli bir çatı sistemiyle örtüldüğü bilgisini ediniriz.²⁰

BİR ENDÜSTRİ MİRASI PROJESİ OLARAK FAIRBAIRN'IN İSTANBUL YOLCULUĞUNUN İZİNİ SÜRMEK

Fairbairn’in İstanbul yolculuğu sonucunda Osmanlı devletiyle kurduğu ilişkiler, bu iki endüstri yapısının ve diğer siparişlerin üretiminden sonra da sürer. Yine Fairbairn’in biyografisindeki ilgili bölümden öğrendiğimize göre, 1843 yılında Osmanlı hükümeti tarafından İngiltere’ye gönderilen Ohannes Dadyan başkanlığında ikinci bir heyet, Fairbairn’le yeniden bağlantı kurarak ek siparişlerde bulunur.²¹ Dadyan’ın, İstanbul’da tanıştığı Fairbairn’le bu buluşmadan sonra da yakın ilişki içinde olduğunu ve tekrar görüşmeyi planladığını 1847 yılında ona hitaben yazdığı bir mektuptan öğreniyoruz.²² Fairbairn’in biyografisinde tamamını okuyabileceğimiz bu mektuba göre, Dadyan’ın Fairbairn’le görüşmek istemesinin bir nedeni, bazı ek siparişler vermek, diğer ve daha önemli bir nedeni ise, Osmanlı devleti için yaptığı işlere karşılık bir ödül olarak, Sultan Abdülmecid tarafından Fairbairn’e verilen elmas bir nişanla birlikte bir fermanı kendisine sunmaktır.²³

Bu bilgiler bize, Fairbairn’in İstanbul yolculuğunun tarihsel çerçevesini çizerken, Osmanlı devletinin, erken Tanzimat dönemiyle Kırım savaşının başlamasına kadarki, başka bir deyişle, 1841/42 ile 1853 yılları arasındaki döneme tarihlenen kapsamlı endüstrileşme girişimlerini kısaca gözden geçirmemizin gerekliliğini gösteriyor.²⁴ “Osmanlı endüstri devrimi” olarak nitelenen bu girişimler arasında, İstanbul’un batısında, kuzeyde Edirne yolu, güneyde Marmara Denizi ile çevrelenmiş, doğuda Yedikule’den batıda Küçükçekmece’ye kadar uzanan bir bölgede kurulan, varolan barut fabrikalarının yanı sıra yeni yapılan demir ve dokuma fabrikalarını, örnek bir çiftlik projesini ve ayrıca teknik ve ziraat okullarıyla işçi barınaklarını da kapsayan bir endüstriyel üretim kompleksini, İstanbul dışında ise, Hereke dokuma fabrikası gibi örnekleri sayabiliriz.²⁵ Burada önemli bir not olarak, Ohannes Dadyan’ın, Osmanlı bürokrasinin, ekonomisinin ve endüstrisinin tanınmış ailelerinden, bu girişimlerin yöneticileri Dadyan’ların bir üyesi olduğunu ekleyebiliriz.²⁶

Böyle bir tarihsel çerçeve içinde, Fairbairn’in Osmanlı devleti için ürettiği İstanbul un fabrikası ve İzmit yünlü dokuma fabrikası, döneme ait hem endüstriyel üretim teknolojisi, hem de yapı teknolojisindeki gelişmelere tanıklık eden endüstri yapıları olarak karşımıza çıkar. Bu gelişmeler arasında, un fabrikasında demir buhar makinesinin, yünlü dokuma fabrikasında ise demir su-çarkının gücünden yararlanılmasını, ayrıca, dokuma fabrikasının, demirin kullanıldığı en erken Osmanlı endüstri yapılarından biri, un fabrikasının ise, neredeyse tamamı demirden üretilmiş bilinen tek Osmanlı endüstri yapısı olmasını sayabiliriz. Aslında un fabrikası, prefabrik demir yapı teknolojisinin denendiği erken bir örnek olarak, Osmanlı sınırları ötesinde de sıradışı bir endüstri yapısı niteliğindedir. Muhtemelen bu niteliği nedeniyle, İstanbul’a gönderilmeden önce, üretildiği yer olan

ENDÜSTRİ YAPILARINDA YENİDEN İŞLEVLENDİRME: “İŞ”İ BİTEN ENDÜSTRİ YAPILARI NE “İŞ”E YARAR?

N. Müge Cengizkan, Y. Mimar, ODTÜ

Endüstri alanları ve yapıları, üretimi gerçekleştiren mekanik donanımları ve içinde yer aldıkları strüktürlerle birlikte, bir ülkenin sosyo-ekonomik geçmişinin önemli göstergeleridir. İşlevlerini çoğu zaman hızlı teknolojik gelişmeler nedeniyle kaybederler.

İşlevleri sona eren yapılar için yapılan değerlendirmenin ardından, yapının endüstri anıtı değeri kazanıp kazanmadığı belirlenir ve taşıdıkları temsili niteliklerden dolayı dönüştürülürler. İlginç olan, endüstri yapıları genellikle, sadece fonksiyonel amaçlara hizmet etmek için tasarlanırlarken, paradoksal olarak, sembolik varoluşlarından dolayı dönüştürülürler.

Bir endüstri alanının / yapısının / donanımının anıt değeri taşıyıp taşımadığı neye göre belirlenir? Hemen tümü için geçerli olabilecek bu sorunun yanıtı, Avusturyalı sanat tarihçisi Alois Riegl tarafından iyi biçimde tariflenmiştir. Türkiye'deki kuruma söylemi, Riegl'in çizdiği bu çerçeveye dayandırılır. Endüstri anıtlarının yeniden işlevlendiril-mesinde, Riegl'in anıtlar için ortaya koyduğu değerler arasından “gelişme değeri”, “göreceli sanat değeri” ve “kullanım değeri” öne çıkar.

Endüstri mirası, basit mekanik aletlerden, geniş endüstriyel bölgelere uzanan ölçekteki fiziksel bütün elemanları kapsayan genel bir kavramdır. Endüstri yapılarının korunması paradoksal bir durum yaratır, çünkü bu yapılar genellikle pragmatik nedenlerle -pratik ve işlevsel kullanım için- inşa edilirler. Dolayısıyla çoğu zaman kent bağlamında ve yapısal olarak sembolik bir anlam taşımazlar. Fakat sanayi toplumlarının kolektif belleğinde, endüstriyel gelişmelerin kanıtı olarak dururlar: “Gelişme değeri” kavramı, tüm bu katmanlaşmış yaşama kalıplarının, yaşamın her alanındaki mekânsal izlerle birlikte tümünden korunmasına yönelik bir değeri işaret eder.

Endüstri mirasının kültürel miras olarak kabulündeki önemli nedenlerden biri de, onların “sanat değeri”nin farkına varılmasıdır; kişinin çevre algısı/ilişkisinde

değişimlere yol açmalarıdır. Çünkü makineler ve makine benzeri form ve mekânlar, artık modern insana tanıdık gelmektedirler. Endüstriyel yapıların ve ürünlerin sanat değeri, daha çok Riegl'in ortaya attığı “göreceli sanat değeri” yoluyla anlaşılabilir: “Göreceli sanat değeri”, bu tür yapıların makine estetiği çerçevesindeki değerinden kaynaklanır. Reyner Banham'ın "yüceltilmiş Makine Çağı" (*exalted Machine Age*) olarak bahsettiği dönemde, yine Banham'ın "fabrika estetiği" kavramı, endüstri anıtlarının sanat değerine karşılık gelir. "Fabrika estetiği" kavramı, tam da endüstri yapılarındaki mekanik üretim süreçlerinin belirlediği mekânsal oluşumun niteliğidir.

Riegl'in "kullanım değeri" kavramı, endüstri anıtlarını korumamızın temel nedeni olmasa bile, "kullanım değeri" bu yapıları yeniden işlevlendirerek kent yaşamına kazandırırken en önemli rolü oynar. Yeniden işlevlendirmede yapıların neyi temsil ettikleri, kime hizmet ettiklerinden daha önemlidir. Bir nesneyi korumak, korunan nesnenin mesajını ve görüntüsünü geleceğe taşımak olduğundan, her koruma eylemi ve korumanın yöntemi, korunanın mesajını etkileyecektir.

“Yeniden işlevlendirme” kavramı, koruma yaklaşımlarının ekonomik düşüncülerle birleşiminden ortaya çıkar. Yeniden işlevlendirmeyi temel iki kavram yönlendirir: "Yeniden programlama" ve "yeniden mimari". İlki, var olan mekânların yeni kullanımları / içindeki etkinlikleri / olayları içermesi için yeniden düzenlenmesine işaret ederken, diğeri mimari dilin potansiyeli kullanılarak yeni programların uygulanmasını tanımlar.

İzlediğimiz bu kavramsal tasarlama sürecinde, endüstri mekânlarının aurasının farkında olarak tasarlamak, yeniden-programlama ve yeniden-mimari

Fairbairn'in Londra'daki fabrikasında sergilenmek üzere kurulur ve ünü, A.B.D.'nin doğu yakasına kadar ulaşır.²⁷

Bugün, demir un fabrikasının, Londra'da başlayan bu öyküsünün İstanbul'da nasıl bittiğini bilmiyoruz. Başka bir deyişle, yeniden kurulmak üzere sökülerek İstanbul'a gönderilmesinden sonra izini kaybettiğimiz bu fabrikanın, gerçekten yeniden kurulup kurulmadığına, kurulduysa yerine ve ne zaman, nasıl ve neden yok olduğuna dair verilerden yoksunuz.²⁸ Yünlü dokuma fabrikası konusunda ise biraz daha şanslı olduğumuz söylenebilir. Bu yapının, Fairbairn'in Manchester'daki fabrikasında başlayan öyküsünün, ismi Hereke dokuma fabrikasıyla birlikte “Osmanlı endüstri devrimi”nde anılan, Ohannes Dadyan tarafından işletilen ve izmit çuha fabrikası olarak bilinen endüstri yapısının tarihiyle kesişerek devam etmesi, güçlü bir olasılık olarak karşımıza çıkıyor.²⁹

Bu bağlamda, Fairbairn'in İstanbul yolculuğunun ardından, un fabrikasının ve yünlü dokuma fabrikasının yaptığı benzer yolculukların izini sürmeyi, bir endüstri mirası projesi olarak tahayyül edebiliriz. Yazı ve çizim yoluyla bu fabrikaların korunmasını amaçlayan böyle bir proje, aynı zamanda, bir yapı malzemesi olarak 19. yüzyıla özdeşleştiği konumunu zaman içinde çelik ve betonarmeye devreden, sonunda da tümüyle terkedilen demirin kullanımını görebildiğimiz Feshane dokuma fabrikası³⁰ gibi nadir endüstri mirası örneklerinin önemini bize bir kez daha hatırlatır. Ancak, Feshane'nin yakın zamanlarda geçirdiği yıkım ve bu yıkımdan geride kalan bölümün kullanımının dönüş(eme)mesi sürecine baktığımızda, bunun bir yandan da gecikmiş bir hatırlatma olduğunu kabul etmeliyiz.

DİPNOTLAR

¹ Bu kısa makale, konuyla ilgili kapsamlı bir araştırma olan 1990 yılında tamamladığım “Use of Iron as a New Building Material in 19th Century Western and Ottoman Architecture” başlıklı Y. Lisans tezime ek olarak, 1992 ve 2005 yıllarında ODTÜ Mimarlık Bölümü'nde yaptığım “19. yüzyıl Osmanlı Endüstri Yapılarından İki Örnek Üzerine Notlar” ve “Building for a Trans-Geographical Site: Notes on a 19th Century Ottoman/British 'Iron House for a Corn-Mill'” başlıklı konuşmalardan ve 2005 yılında Paris'te, SAH/INHA tarafından düzenlenen konferansta sunduğum “Building Commodity: Consumption/Production of a 19th Century Ottoman/British 'Iron House for a Corn-Mill'” başlıklı, yakında yayınlanacak bildiriden derlenmiştir. Makalenin kısalığına karşın uzun süren yazma süreci boyunca “editorial” anlayışı, desteği ve yardımları için Halûk Zelef'e teşekkür ederim.

² Bu konuda genel bir değerlendirme için bkz. Gillian Darley, *Factory* (London, 2003); Edgar Jones, *Industrial Architecture in Britain 1750-1939* (London, 1985); Thomas A. Markus, *Buildings and Power. Freedom and Control in the Origin of Modern Building Types* (London/New York, 1993) 245-299; ve Nicholas Pevsner, *A History of Building Types* (Princeton, 1973) 273-288.

³ Fairbairn'in hayatı hakkında bkz. William Pole, der., *The Life of Sir William Fairbairn* (London, 1877).

⁴ Fairbairn'in yayınları için bkz. Pole, 477-491.

⁵ Pole, 165-176.

⁶ Pole, 167-168.

⁷ Pole, 168.

⁸ Pole, 168.

⁹ William Fairbairn, *Treatise on Mills and Millwork*, cilt II (London, 1863) 118. Fairbairn'in “iron house for a corn-mill” olarak tanımladığı bu yapının ismini, Türkçe'ye “demir un fabrikası” ya da sadece “un fabrikası” şeklinde çevirmeyi tercih etmemin nedeni, “fabrika” sözcüğünün, yapının buhar gücüyle çalışması ve buğday öğütmeye ilişkin birçok başka teknolojik yenilik taşıması özelliğini, “değirmen” sözcüğünden daha güçlü vurgulamasıdır.

¹⁰ Fairbairn, 118.

¹¹ Fairbairn, 119-122. Bu çizimler için ayrıca bkz. Ayşe Sevil Enginsoy, *Use of Iron as a New Building Material in 19th Century Western and Ottoman Architecture*, Mimarlık Tarihi Y.Lisans tezi, O.D.T.Ü. (Ankara, 1990) 113-114.

¹² Fairbairn, 118-123.

¹³ Pole, 173-174.

¹⁴ Pole, 174.

¹⁵ Pole, 174.

¹⁶ Fairbairn, 188-189.

¹⁷ Fairbairn, 189. Bu çizim için ayrıca bkz. Enginsoy, 116.

¹⁸ Fairbairn, 189.

¹⁹ Fairbairn, çizim no. XVII ve XVIII. Bu çizimler için ayrıca bkz. Enginsoy, 117-118.

²⁰ Fairbairn, 189-190.

²¹ Pole, 172.

²² Pole, 174-175.

²³ Pole, 175.

²⁴ Bu girişimler için özellikle bkz. Edward C. Clark, “The Ottoman Industrial Revolution,” *International Journal of Middle East Studies* 5 (1974) 65-76. Fairbairn'in yolculuğunu bu girişimler çerçevesinde değerlendiren bir yaklaşım için ayrıca bkz. Enginsoy, 95-100.

²⁵ Clark, 67-68.

²⁶ Clark, 69. Dadyan ailesi üzerine kapsamlı bir çalışma için ayrıca bkz. Pars Tuğlacı, *The Role of the Dadian Family in Ottoman Social, Economic and Political Life / Dadyan Ailesi'nin Osmanlı Toplum, Ekonomi ve Siyaset Hayatındaki Rolü* (İstanbul, 1993).

²⁷ Turpin Bannister, “Bogardus Revisited. Part I: The Iron Fronts,” *Journal of the Society of Architectural Historians* 15:4 (1956) 15.

²⁸ 1913-1915 yılları arasında hazırlanmış Osmanlı sanayi istatistiğinde, o tarihlerde “en az 50 yıldan beri mevcut olan” İstanbul, Unkapanı'nda kayıtlı bir “Askerî Tahiniye Fabrikası”ndan söz edilir. (Gündüz Ökçün, der., *Osmanlı Sanayii: 1913, 1915 Yılları Sanayi İstatistiki* (Ankara, 1970) 37) Bu bilgiye dayanılarak yapılan, bu fabrikanın Fairbairn'in demir un fabrikası olabileceği tahmini (bkz. Afife Batur ve Selçuk Batur, “İstanbul'da 19. Yüzyıl Sanayi Yapılarından Fabrika-i Hümayunlar,” *İ. Uluslararası Türk-İslam Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi Bildirileri (14-18 Eylül 1981)*, cilt III (İstanbul, 1981) 334) henüz başka kaynaklardan edinilen bilgilerle kanıtlanmamıştır. Bu tahminin ve Fairbairn'in demir un fabrikasının inşa edildiği ya da inşa edilmesinin düşünüldüğü olası yerin kapsamlı bir tartışması, yayına hazırlamakta olduğum başka bir çalışmanın konusudur.

²⁹ Enginsoy, 116. Bu olasılığın kapsamlı bir tartışması, yayına hazırlamakta olduğum başka bir çalışmanın konusudur.

³⁰ Feshane dokuma fabrikası, Osmanlı ordusunun ıslahatı programı çerçevesinde yapılan kıyafet değişikliğinin bir parçası olarak kullanılmaya başlanan fesin üretimi için, Sultan II. Mahmut tarafından ilk olarak 1828 yılında Kadırga'da kurulmuş, 1833 yılında Eyüp-Defterdar'a taşınmasından sonra 1866, 1883-85 ve 1894 yıllarında değişim ve yenileme aşamalarından geçmiştir. Muhtemelen 1883-1885 yılları arasındaki aşamada, fabrikanın bugün varolan bir bölümünün Belçika'dan ithal edilmiş dökme demir kolonlardan ve dökme demir çatı elemanlarından oluşan yapı sistemi inşa edilmiştir. Feshanenin tarihi için özellikle bkz. Wolfgang Müller-Wiener, “15-19. Yüzyılları Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar,” Ekmeleddin İhsanoğlu, der., *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi: Yeni Araştırmalar Yeni Görüşler* (İstanbul, 1992) 74-76; ve Önder Küçükerman, “Feshane” Defterdar Fabrikası (İstanbul, 1988).

aşamalarında önemli ölçütlerden birini oluşturur. **Alışıldık (konvansiyonel) programlarla ya da alışıldık dönüşüm projeleriyle yapılan yeniden işlevlendirmeler, genellikle üretim mekânlarının ayrıkısı doğasının gereğinden fazla evcilleştirilmesine yol açar.** Çünkü üretim mekânları, insana uygun/uyumlu olarak tasarlanan bir mekândan çok, üretim sürecine ve üretimi gerçekleştirecek olan makineleri içermek üzere tasarlanmışlardır. Bu mekânları mekanik süreçler yerine, insan aktivitelerini barındırmak üzere dönüştürmek bir çeşit “yerinden etme” (*disorientation*) sürecidir.

Son 10 yıl içinde Türkiye’de de örneklerini görmeye başladığımız ve yine kültürel ortama kazandırılan endüstri yapıları, özellikle Osmanlı’nın başkenti olarak İstanbul’da yoğunlaşıyor. Birkaçını anmak gerekirse: Bakırköy Baruthanesi, Yunus Emre Kültür Merkezi’ne; Darphane-i Amire, İstanbul Müzesi’ne; Tophane-i Amire, Mimar Sinan Üniversitesi Kültür ve Sanat Merkezi’ne; Hasköy Lengerhane ve Şirket-i Hayriye Tersanesi, Rahmi Koç Endüstri Müzesi’ne; Defterdar Feshane-i Amire, Feshane Uluslararası Fuar, Kongre ve Kültür Merkezi’ne; Cibali Tütün Fabrikası, Kadir Has Üniversitesi’ne; Bakırköy İspirtohanesi, İTÜ İspirtohane Konservatuarı ve Kültür Merkezi’ne; Sötlüce Mezbahası, Sötlüce Kongre ve Kültür Merkezi’ne dönüşen yapılardan sadece birkaçı. En yakın tarihli dönüşüm ise, Silahtarağa Elektrik Santrali’nin Santral İstanbul adı ile kültür-sanat merkezine ve Bilgi Üniversitesi’nin bazı bölümlerini içerecek şekilde dönüştürülmesi oldu.

SÖYLEŞİLER

Konunun uygulamada nasıl ele alındığına, İstanbul’da dönüştürülen üç yapı / yapı kompleksinin mimarları ile bir araştırma(*) için yapılan söyleşilerle açıklık getirmeye çalışalım. Mimarlara yöneltilen sorular ve alınan yanıtlar şöyleydi:

1. Projenizde yapının 'işlevsel dönüşümü için oluşturulan karar mekanizması' (Kültür Bakanlığı, belediye, mimarlar, restoratörler, yapının sahibi olan kurum, yerel halkla yapılan anketler ve diğerleri gibi) kimler tarafından oluşturuldu?
2. Yapıların hangi işlevle dönüştürüleceği kararı kim/ hangi grup/ hangi kurum (yukarıda adı geçen guruplar) tarafından verildi? Bu süreç, dönüştürme projesine katılan her bir disiplin tarafından önerilen işlevlerin tartışılmasıyla varılan bir uzlaşa sonucunda mı belirlendi?
3. Eğer böyle bir karar verme mekanizması oluşturuldu ise, ortama katılan her bir grubun önerileri/istekleri hangi işlevsel dönüşümü önermekteydi ve bu kullanımı hangi nedenlerle talep etmişlerdi?
4. Mimarlar ya da restorasyon uzmanları yeni bir işlev için neleri göz önünde bulundurarak önerilerde bulundular?
5. Restorasyon yaklaşımı hangi kriterlere / konvansiyonlara dayandırıldı? Restorasyon projesi yaklaşımının, dönüştürme projesinde ve yeni işlev belirlemede etkisi nasıl oldu?
6. Yapının, özgün mekân özellikleri ve önceki işlevi mimari dönüşüm projesini nasıl etkiledi? Tasarımcı olarak 'yaratılmış olanın' içinde 'tekrar yaratmak' konusu düşünce bazında ve fiziksel anlamda tasarıma nasıl yansdı?
7. Bu araştırmada katkısı olacağını düşündüğünüz ve eklemek istediğiniz başka bilgiler var mı?

** Bu araştırma, yazarın, 2001 yılında ODTÜ Mimarlık Fakültesi’nde tamamladığı “Architecture as Palimpsest: Re-functioning of Industrial Buildings within the Scope of Industrial Archaeology” (“Palimpsest” Olarak Mimarlık: Endüstri Arkeolojisi Kapsamında Endüstri Yapılarının Yeniden İşlevlendirilmesi) başlıklı yüksek lisans tezinde yer almaktadır.*

Haydar Karabey ile ...

BAKIRKÖY BARUTHANE-İ AMİRE'DEN YUNUS EMRE KÜLTÜR MERKEZİ'NE

Mimarı: Haydar Karabey (ön proje yöneticisi)

Tasarım: 1992

Uygulama: 1993

Proje Alanı: 4.800 m2

** Karabey, Ağustos 2001’de e-posta yoluyla soruları yanıtladı.*

İşlevsel dönüşüme Ataköy’ün projelerini geliştiren Emlak Bankası karar verip işi ihale ediyor. Müteahhit bizden proje istiyor. Mimarlar, yapı programını bankanın “proje geliştirme” gurubu ve bir gurup danışman ile birlikte geliştiriyor. Emlak Bankası (bence) uygar davranıp, iş sürecinde yapıyı yerel yönetime (Bakırköy Belediyesi) devrediyor. Belediye Başkanı Yıldırım Aktuna, Kültür Merkezi’nin işletmesini [Karabey burada, tiyatro dünyasından bir kişinin ismini veriyor] devrediyor. Bu kişi, yapı programını, inşaat, iç mekân müteahhit üzerinde ağır bir baskı kurarak altüst ediyor. Bu kişinin özel talepleri ile yapı, programda “katılımcı, aktif, dinamik, çok amaçlı bir gençlik-kültür merkezi” olarak belirlenen “bir primadonnanın özel tiyatro salonu”na (en büyük salon, en büyük kulis, en büyük soyunma ve makyaj odası vb.) dönüştürülüyor. Sonuç, tasarımcılardan çok bu kişinin özel taleplerinin ürünüdür.

* * *

İşverenin kararsızlıkları, ya da bu ülkede yöneticilerin sık sık değişmesi sonucunda mekânsal ve işlevsel niteliğinden çok şey yitiren bir projemiz daha. Ataköy yerleşimi içinde, eski Baruthane yapısının restore edilerek yöreye hizmet edecek çapta çok amaçlı bir kültür merkezine dönüştürülmesi kararı, bizde az rastlanır düzeyde ve heyecan verici bir düşünce idi doğrusu. Bu rüzgar ile tasarım sınırlarını zorladığımızı söyleyebilirim.

Uzun ve gayretli bir sunum sonucunda, işveren tarafından onaylanan önerimize göre, önce, mevcut “U” biçimli taş yapı hiçbir mimari müdahale yapılmadan restore edilecekti. Sonra bunun içine, “yapı içinde yapı” ilkelerine göre yeni işlevleri karşılayacak çağdaş açık ve kapalı kitleler yerleştirilecek, yeni strüktür eskiye hiçbir biçimde “değmeyecek”, yapısal olarak farklı malzeme (brüt beton) ve geometrik olarak da (yeni doğrultular ve açılar ile) yeni, eskiden farklı olarak okunabilecekti. İki ayrı strüktürün, özellikle zeminde, temelde ve çatıda birbirinden ayrı çalışması için



çok özel detaylar geliştirildi, dilatasyon teknikleri önerildi. İç mekânda, gizli aydınlatma ile gösterilen eski duvarların önünde yeni çıplak beton doku, gerçekten dramatik ve iyi bir etki yapıyordu. Bu görece küçük yapı, içine sığdırılan iki kotlu, rampalı akışkan mekânı ile 250 kişilik bir sinema, 400 kişilik bir tiyatro-gösteri-konser-konferans salonu, bir sanat galerisi, dört kültür dükkanı, dört birimli yönetim ofisleri, bir café-bar, gençler için bir “*happening-show*” amfisini dostça ve uyum içinde barındırabilecek biçimde düzenlenebilmişti.

Ne ki, uygulamaya geçildiğinde, hesaba katılmayan bir şey oldu: İşletme, Belediye’ye devredildi ve karşımıza Belediye adına duruma el koyan bir tiyatro oyuncusu çıkartıldı. Kendisinin iddialı, hatta şiddetli talepleri üzerine tiyatro bölümünde, neredeyse sahne kadar artist odası, salon kadar da sahne yapıldı. Tabii yapının geri kalan bölümü de salona dönüştürüldü. Kültür Merkezi’nin işleyişi konusunda, daha önce birçok danışmanla çalışmıştık. Ancak bu tiyatrocı, tüm kararları altüst etti. “Yöneticiler geçici, yapılar kalıcıdır” dediysek de dinletemedik. Bugün, Ataköy Yunus Emre Kültür Merkezi’ne gidenler; belki bir zamanlar, mimarların neler tasarlamış olduklarının bazı izlerini bulabilirler.



Cengiz Kabaoğlu ile ...

DARPHANE-İ AMİRE'DEN İSTANBUL MÜZESİ'NE

Mimar(lar): KaBa Ltd., CENGİZ KABAOĞLU

Proje tarihi: 2001'den beri sürüyor

14 Ağustos 2001 tarihinde Cengiz Kabaoğlu ile Ankara'daki bürosunda yapılan konuşmanın metnidir.



1. TC Başbakanlık ve Toplu Konut İdaresi Başkanlığı'nın 1995 yılında, Darphane'yi 1996 Habitat II sergileri için Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı'na devretmesi ile daha uzun erimli bir proje olan İstanbul Müzesi'nin ön adımları atılmış oldu. Tarih Vakfı'nın kurucularından İlhan Tekeli, Yiğit Gülöksüz ve Orhan Silier, projenin gerçekleşmesi için KaBa Eski Eserler Koruma ve Değerlendirme Mimarlık Ltd. ile bağlantıya geçtiler. Uygulama projesini Yapı Merkezi AŞ. gerçekleştirdi.

2. Darphane, Mart 1995'te önce Birleşmiş Milletler Habitat Zirvesi sergilerinin gerçekleştirilmesi, daha sonra İstanbul Müzesi'nin kurulması için 49 yıllık Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı'nın arayışları sonucunda devredilmişti.

3. Karar verme mekanizması anlamında bir çalışma yapılmadı.

4. Mimar grubunun yeni kullanım konusunda bir önerisi olmadı.

5. İstanbul Müzesi için bir ön çalışma niteliğinde olması ve kısa bir süre içerisinde Habitat II kapsamındaki "Dünya Kenti İstanbul" ve "Tarih Boyunca Anadolu'da Konut ve Yerleşme" sergileri için kullanılabilir duruma getirilebilmesi nedeniyle geçici onarım, sınırlı müdahale ve sağlamlaştırma prensipleri ilke olarak benimsendi. Bu prensiplerin uygulanmasında iki neden rol oynadı: Koruma Kurulu'ndan bu prensiplere uygun müdahale için izin alındı ve müze kullanımı için daha sonra dönüşüme uğrayacağı düşünüldü.

Acil müdahaleler içerisinde, yıllarca boş kalmanın getirdiği ve önceki kullanımdan arta kalan mekânlardaki yığınların boşaltılıp temizlenmesi öncelikli oldu. Bu yığınlar içerisinde Darphane'deki kullanıma ilişkin önemli belgeler de temizlenip korundu. Daha sonra kısmen onarım, kısmen yenileme şeklinde zeminler, çatılar ve yapılardan ayrılan özgün parçalar uzun bir belgeleme ve röleve çalışmasından sonra elden geçirildi. Çökmüş olan çatılar, yıkılmış olan duvar parçaları da onarıma tabi tutuldu. Sergileme amaçlı olarak zeminler geri dönüşümlü bir sistemle sağlamlaştırılırken, geçici platformların farklı

düzlemlerde yerleşimleriyle sergi için uygun mekânlar sağlandı. Özgünlüğün korunumu esas tutularak, özgün olanın mimarlık dili kullanılarak ortaya çıkarılması ve vurgulanması da bir tasarım anlayışı olarak ortaya konuldu.

6. Darphane yapılarının farklı dönemlerde yapılan ekleri tanımlanıp çizimlere aktarıldı. Binalar da sergilemenin bir parçası olarak kabul edildi. Yapıda bulunan *in-situ* makineler, kazanlar, potalar, raylar ve mekânlara saçılmış olan aletler belgelenip değerlendirildi. Eski kullanımından soyutlanmış yeni kullanımı fiziksel bir oluşuma dönüştürürken önceki kullanımın yani para basılan günlerin izleri de ortaya çıkarılıp mekâna yansıtıldı. Para darp işlemi ve süreci, incelemede çalışıldı.

7. Sergilere ve müzenin ön çalışması olarak yapılan müdahaleler de Habitat II kapsamında bir sergi ile sunuldu.



Nur Akın ile ...

BARUTHANE-İ AMİRE İSPİRTOHANESİ'NDEN BAKIRKÖY İSPİRTOHANE KONSERVATUVARI VE KÜLTÜR MERKEZİ'NE

Mimar(lar): İTÜ Mimarlık Fakültesi, İspirtohane Grubu, NUR AKIN (proje yöneticisi)

Proje tarihi: 2000

5 Temmuz 2001 tarihinde Nur Akın ile Mimarlar Odası Ankara Şubesi'nde yapılan konuşmanın metnidir.

1. 1917 yılına tarihlenen yapının etrafında Ataköy 9. bölge kurulmaya başlayınca Bakırköy Sanayi Kompleksi'nden geriye kalan İspirtohane binasının işlevlendirilmesi gündeme geldi. Bina, kuruluşundan itibaren çeşitli müdahalelere uğramışsa da restorasyondan önceki halini 1980'lerin başındaki müdahaleyle aldı. Bina, Ataköy gibi büyük ölçekli ve bütün yan kurullarıyla -rekreatif alanlar, okul, alışveriş merkezi, spor alanları gibi- oluşmuş bir bölgenin içinde terk edilmiş halde kaldı. Aynı zamanda bina, bölgedeki bir takım genç yaş gurubu insanlar tarafından yasal olmayan aktiviteler için kötü kullanılmıştı. Bu nedenle bölge halkının istekleri doğrultusunda müzik aktivitelerinin yoğun olduğu bir kültürel merkeze dönüştürülmesi düşünüldü. Bölge halkının bu isteklerini Bakırköy Belediyesi'ne iletmeleri sonucu proje için İTÜ Mimarlık Fakültesi'ne başvuruldu.

2. Bu dönüştürme kararının ilk adımı, bölge halkının isteklerinin Bakırköy Belediyesi'nin ihtiyaçları ile birleşmesi sonucu atıldı. İTÜ Mimarlık Fakültesi'ne teklif edilen proje daha sonra hem bölgenin ihtiyacını hem de İTÜ'nün Müzik Okulu gereksinimini karşılamak üzere bu istekleri birleştirerek oluşturuldu. Bu durumda yerel halk, Bakırköy Belediyesi, İstanbul Teknik Üniversitesi'nin ortak kararı sonucu oluşturulan bir uzlaşımdır denilebilir.

3. Bölge halkı ve Bakırköy Belediyesi içerisinde müzik aktivitelerini barındıran bir merkezi bölgenin ihtiyacı olarak önerdiler; çünkü bu merkez, okulun çalışma saatleri dışında ve tatillerde aynı zamanda İstanbul kentine ama özellikle yakınlığı sebebiyle Ataköy konut bölgesine seslenen müzik kursları ve konserleriyle canlandırıcı bir etki yapacaktı. İTÜ ise bu amaçları birleştiren bir rol üstlenerek ve bunu kendi ihtiyaçlarıyla birleştirerek bir müzik okuluna dönüştürdü.

4. Projeye başlarken, yapının sahibi olarak Belediye bir işlev önerisiyle geldiği için proje



grubunun yeni bir önerisi olmadı. Ama bu süreçte yönlendirici bir rol oynayarak İspirtohane'yi müze gibi görece daha durağan bir işlevle yüklemek yerine, bölgeyi canlandırıcı rol oynayacak aktiviteleri barındırması konusunda yönlendirdiler. Mekânın boyutlarının ve mekânsal organizasyonunun bu işlev için uygun olduğu görülerek müzik okulu önerisi uygun bulundu.

5. Yeniden kullanım müdahaleleri altı ana başlık altında toplanarak değerlendirildi:

1. Özgün olmayan ve tarihi yapının görünümünü değiştiren eklerin kaldırılması;
2. Özgün olmayan, ancak işlevsel ve strüktürel nedenlerle mevcut haliyle bırakmak durumunda kalınan ekler;
3. Bugün mevcut olmayan özgün elemanların yapısal verilere dayandırılarak yeniden değerlendirilmesi;
4. Özgün elemanların sağlamlaştırılması, temizlenmesi ve bozulmuş detayların özgününe uygun biçimde düzeltilmesi;
5. Bugün kullanılmayan özgün elemanların izlerinin belirtilmesi;
6. Yeni elemanların tasarlanması.

6. Mevcut binadaki tüm mekânların çözümlenmesinde taşıyıcı sistem ve yapı elemanlarının özgün hallerinin korunmasına özen gösterildi. Hafif bir konstrüksiyonla inşa edilen şeffaf ve yarı yansıtıcı yüzeylere sahip olan ek bina, avluya girenlere tarihî binaya bakarken fon oluşturmaktadır.



İSTANBUL SİLAHTARAĞA ELEKTRİK SANTRALİ TÜRKİYE'DE FABRİKA VE İŞÇİ KONUTLARI*

Ali Cengizkan, Doç. Dr., ODTÜ Mimarlık Fakültesi

Makalede, projelendirilmesi ve inşası Osmanlı Devleti zamanında başlamış olsa bile, genç Cumhuriyet'in ilk yıllarında yapımı sürdürülen ve 1980'lere kadar işlevini sürdüren, İstanbul'un ilk hizmet üreten endüstri yapılarından birisi olan Silahtarağa Elektrik Santrali ve geliştirdiği çalışma ve yaşama ortamları, bunların niteliği ve konut kültürümüze katkıları ele alınmaktadır.

Gerek etkilerinin halka en hızlı, en görünür biçimde aktarılması, gerekse dünya ekonomisi ile bütünleşme çabalarının bir ürünü olarak "elektrifikasyon", yüzyıl başında diğer dünya kentleri gibi, Osmanlı "pay-i taht"ı İstanbul'un da en önde gelen modernleşme arayışlarının nesnesini oluşturmuştur. Bu arayış nesnesi, doğaldır ki, kendine bağımlı olmasa bile onun sonucu olan bir düşünsel-entelektüel modernleşmeyi de ülkeye sokmaktadır. Gerçi, aynı arayışların hava gazı fabrikaları yani Yedikule, Hasanpaşa ve Dolmabahçe gibi gazhaneler ile Yıldız, Dolmabahçe saraylarının, konakların ve sokakların aydınlatılması amaçlı olarak daha erken devreye sokulduğu da bilinmektedir. Elektrik, kullanımındaki kirliliği az, verimliliği yüksek bir enerji kaynağı olarak aynı zamanda bir prestij nesnesidir. 1910'dan başlayarak Ankara, İzmir ve Adana gibi belli başlı diğer Anadolu kentleri için de elektrik santrallerinin yapımı sözkonusudur. Türkiye'nin ilk termik santrali olan fabrikanın inşaatı, 1911 yılında projelendirilmiş ve arazi mülkiyet değişimi sonradan yapılmıştır. 1913 yılı sonlarında işletmeye açılan fabrika, Şubat 1914 tarihinden itibaren üretime geçerek şehrin tramvaylarına, şebeke ve abonelerine elektrik vermeye başlamıştır.

YERLEŞKE VE FABRİKA YAPILARI

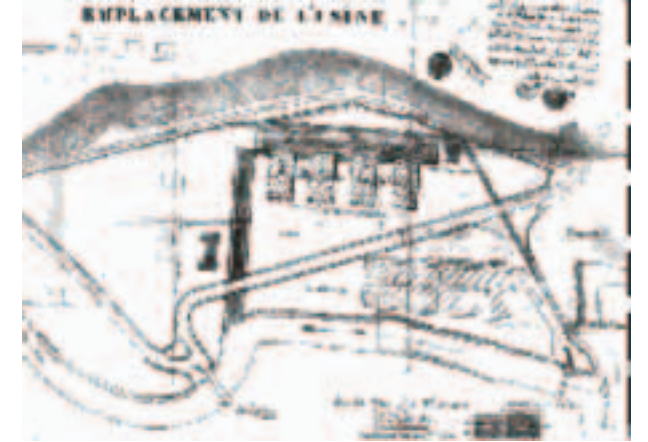
Silahtarağa semti, Haliç suyolunun kuzeyinde, Alibeyköy ile Kağıthane derelerinin arasında, bu derelerin Haliç'e döküldüğü düzlük ile gerilere doğru yükselen iki tepe ve bu tepelerin yamaçlarını kapsayan alanda yer alır. (Ensari Kara, 1994, 553-554) Suriçi'nden gelip Haliç'in güneybatı kıyısına devam eden ulaşım yolu, Alibeyköy deresi boyunca gider, Kazım Karabekir Caddesi adı ile derenin öbür kıyısına geçer ve Mareşal Fevzi Çakmak Caddesi Caddesi ile, 3. Haliç Köprüsü ve Çevreyolu bağlantılarını, dolayısıyla boğaz köprüleri bağlantılarını kurmuş olur (Ensari Kara, 1994, 553). Eski haritalarda, Kağıthane deresi üzerindeki köprü Fil Köprüsü, Alibeyköy deresi üzerindeki köprü ise Terkos Köprüsü olarak geçmektedir. Bugün Fil Köprüsü Silahtar Köprüsü'dür. Terkos Köprüsü ise bir su yolu bağlantı köprüsü olup, Çekmece sularının getirilmesini sağlamaktadır. Osmanlı döneminde sur içi yerleşim dışındaki yerleşimler ilk kez Eyüp'te görülmüş ve Roma yerleşimlerinden sonra ilk kez I. Süleyman (Kanuni) zamanında (1520-1566) Eyüp'te, Bahariye sahillere kadar sultan sarayları, devlet ricaline ait yapılar ve köşkler inşa edilmiştir. II. Mahmud döneminde (1808-1815) bazı saraylar yıktırılmış ve padişah tarafından İplikhane yaptırılarak, ilk kez sanayi yapıları Feshane ile Haliç'in çehresine girmişlerdir. Henri Prost tarafından 1936-37'de hazırlanan ve 1939'da uygulamaya konulan plan, Haliç kıyılarında sanayi yapılaşmasını teşvik etmiş; 1950'den sonra hızlanan sanayileşme ve getirdiği nüfus hareketliliği, bölgede gecekondulaşmaya neden olmuştur.

Santral, elektrik imtiyazını kazanan Macar "Ganz" firması tarafından inşa edilmiştir. İşletmesi 1914'te Fransız kökenli "Société Financière de Transports et d'Entreprises Industrielles à Bruxelles" (Sofya) şirketine devredilmiştir. Bu şirket "Société Anonyme Ottomane d'Électricité" (Osmanlı Türk Elektrik Anonim Şirketi) adı altında, şehrin ihtiyaçlarına paralel gerekli genişletmeler de yapılarak, 1937 yılındaki millileştirilmesine kadar görev yapmıştır. Millileştirmeyle birlikte santral, önce Nafia Vekaleti'ne (Bayındırlık Bakanlığı), sonra da İstanbul Belediyesi İETT'ye devredilmiştir. Santralin 1938'den 1952'ye kadar İstanbul şehrini tek başına beslediği; sonrasında da Çatalağzı ve Kuzeybatı Anadolu santralleriyle birlikte beslemeyi sürdürdüğü bilinmektedir. Yapılar grubu, 1991 yılında KTVKK kararıyla tescil edilmiştir (Ensari Kara, 1994, 554).

Silahtarağa Termik Santrali Yerleşkesi, 118.000 m2'lik bir alana, geniş ve kuzey-güney yönünde uzanan ince bir yerleşke biçiminde tasarlanmıştır. Güneyde Haliç, batıda Silahtar Deresi, kuzeyde ve doğuda, fabrikayla birlikte yapılmış olan karayolu uzanmaktadır. İlk yerleşim planı (*Emplacement de l'Usine*) başlıklı 1/1000 ölçekli, 10 Nisan 1911 tarihli paftaya göre fabrika, dört aşamada büyüyecek biçimde tasarlanmış, arazide kuzey-güney ekseninde uzayabilecek yapının doğrusal makine salonu önünde dört kazan bölümü düşünülmüştür. (**Resim 1**) Anlaşılan birinci aşamada yalnızca bir bölüm, inşa edilmiştir. İlk aşamadaki ana fabrika binası (*usine centrale*) kalkan duvar cephe uzunluğu 19 metre olan T planlı bir çelik yapıdır. Sonrasında da, 31 Ocak 1921 tarihli "Silahtarağa Fabrikası'nda yapılacak değişikliklerin planları" başlıklı dosyadaki belgelerle ayrıntılı plan ve çizimlerine, hesaplarına ulaşılan yeni santral makina ek yapısı (yerleşme planında kuzeydeki) yapılarak, fabrika büyütülmüştür. (**Resim 2-3**) Türkiye'de Haydarpaşa Garı'ndan ilk kez kullanılan döşek-temel (radye-temel) bu yapıdadır. Bu da yapının korunması yönündeki çabaların ne derece anlamlı olduğunu göstermektedir. 1911 planında ayrıca bir kömür deposu, fabrika su besleme ve atma kanalları, briket atelyesi (*briguetterie*; büyük olasılıkla curuf briketi), bir işçi lojmanı, büro ve yönetim yapısı ve fabrika limanı göze çarpmaktadır.

Fabrika yapılarının büyük çoğunluğunun tasarımının, "Sanayi-i Nefise Okulu hocalarından ve mimar Guilio Mongeri'nin yardımcılarında" Terziyan Efendi olduğu bilinmekte ve İstanbul Belediyesi Fen Heyeti üyesi olabileceği söylenmektedir. Fabrikanın ayakta olan ikinci turbin (santral) yapısı, 1943-1944 yıllarında, dönemin önemli mimarı Seyfi Arkan tarafından gerçekleştirilmiştir. Yapının, cephe özellikleri açısından tipik bir Arkan yapısı olmasının yanı sıra, özgün santral yapısına uyum konusunda gösterdiği duyarlık da dikkat çekicidir. (**Resim 4**)

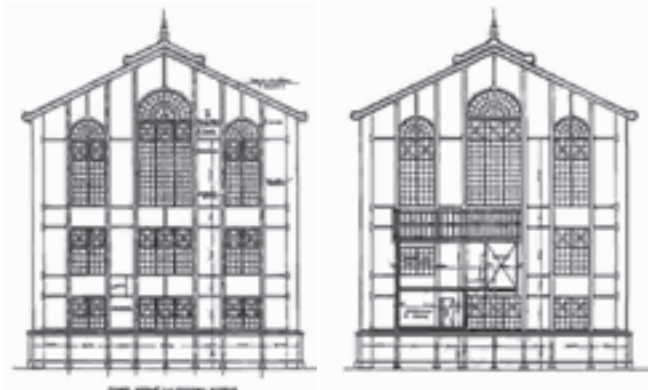
Bugün Silahtarağa Fabrikası türbinleri ve türbin çizimleri, hiç bir estetize etme kaygısı taşımadan ve yapaylığa düşmeden, bir makina estetiği olgusunu



Resim (1) Silahtarağa Fabrikası Yerleşim Planı 10 Nisan 1911



Resim (2) Santral Yapısı



Resim (3)- Varolan santral yapısı ve ek binanın cephe ve kesitleri



Resim (4) Santral Ek Yapısı, Mimar Seyfi Arkan,



Resim (5) Yönetim yapısı,



Resim (6) Fabrika müdürü lojmanı

ortaya koyan özelliktedirler. Fabrikanın limanında betonarme temelli döner bir vinçle gemiden alınan kömür, küçük bir monorayla önce kömür deposuna aktarılmakta, ya da açıkta saptanan bölgelerde yığınlar halinde toplanmaktadır. Depodaki basit bir vinç ve monorayla fabrikanın kazan bölümüne aktarılan kömür, yandıktan sonra kül olarak el arabalarıyla dışarıya alınmakta ve curuf, monorayla briket atelyesine taşınmaktadır.

Daha sonraki yıllardaki eklerle genişleyen yerleşke, endüstri mirası sınıflandırması içinde değerlendirilebilecek birçok yapıyı içermektedir. Ana fabrika yapısı yanında yeni rıhtım ve vinç yapısı, Genel Kömür deposu, Atölye ve Dükkan yapısı, Yönetim yapısı (**Resim 5**), Fabrika müdürü lojmanı (**Resim 6**), Fabrika Kazan Reisi Lojmanı, Evli işçi Lojmanları yapısı (**Resim 7**), Bekar işçi lojmanları yapısı, Memur evleri (**Resim 8**), Jandarma Barınma yapıları, Kantin (Lokanta) yapısı, (**Resim 9**) Duş ve Banyolar yapısı, Trafo köşkleri (**Resim 10**) gibi yapılara arşiv çalışmalarında rastlanmaktadır.

Fabrika yapısının, pencerelerinin kemerlenmesi, ön cephenin sivri cami alemi gibi bir şekilde bitirilmesi gibi bazı cephe özellikleri, birinci Ulusal Mimarlık akımı anlayışının bir biçim olarak yapıya takıldığı izlenimini verse de fabrika kabuk olarak, salt işlev, salt kullanım ve malzeme çıkışı, neyse odur. Fabrikanın temsil ettiği 'yeni' kimlik, teknoloji ve buluşun getirdiği 'yeni' ile kendisi saydam olabilecek kadar doğrudan ilişkilidir. Oysa barınma birimleri, bir 'kültürel kimlik' nesnesi gibi giydirilmektedir. İşlevsel farklılık gözönüne alındığında, tasarım açısından konut planlarının kurgusunda riskin göze alınabildiği, dış cephe bitişlerinde görünüm 'imaj' arayışının bütünüyle belirleyici olduğu anlaşılmaktadır. Fabrika üretim yapılarına 'imaj' kazandırılırken ise, bildik ya

da yeni edinilmiş yapma becerileri fabrikanın mekanik ve akılcı (rasyonel) işlevselliği ile çakıştırılarak form elde edilmektedir. Böylece barınma ve üretim birimleri arasında, anonim bir kullanıcıya tasarım yapan tasarımcının, karşısında iki farklı kullanıcı varmışçasına farklılık yaratması, özel (evsel ve evcil) alanlarla kamusal alanlar arasındaki uyum ve zıtlık nedeniyle, 'imaj' kazandırma süreci çetrefil bir hal almaktadır.

İŞÇİ KONUTLARI

Araştırmanın esas konusu olan İstanbul Silahtarağa işçi konutları ile ilgili ilk saptamalar şunu gösteriyor ki, burada fabrika arazisi içinde fabrika ile birlikte tasarlanan işçi ve memur (çalışan) konutlarının ilk örnekleriyle karşı karşıyayız. 1950'li yıllarla başlayarak, özellikle 1950'den sonra, konut kooperatifleri döneminde ve işçi konut kooperatifleri kurdurularak, doğrudan fabrika yerleşkesi içi ya da fabrika kasabası bağlamında yer alan işçi konutları yapımından giderek vazgeçilmiş ve işçi konutu-memur konutu ayrımı ve diğer ayrımlar ortadan kalkmış; her sınıfsal katman ve konum kendi gelirine göre kentin kendine uygunlaştırdığı bir köşesinde konut sahibi olmaya başlamıştır. Kuşkusuz bu durum, örneğin 'bağımlı çalışanlar' sayılan işçi ve memurların, sırasıyla sözleşmeli ve statülü rejimlerinin birbiriyle yakınlaşmasının da bir sonucu olabilir.

Silahtarağa Elektrik Fabrikası'nın ana yapısının çok akılcı (rasyonel) biçimde planlandığı; gelişmeye açık bir plan kurgusu olduğu ve bu niyetin de kısmen gerçekleştirildiği; işçi ve memur lojmanlarında da kısmen bu akılcı planlama kurgusunun sürdürüldüğü gözlenmektedir. 20. yüzyılın başında Ebenezer Howard'ın "Bahçe Şehir" (Garden City) kalıtı ile

Garnier'le başlayan "Endüstri Kenti" (*Cité Industrielle*) ütöpik planlama anlayışının, imaja ve görünüme ilişkin yönlerinden arınmış biçimde daha somut yansımalarının burada gerçekleştirilmiş olduğunu görmek şaşırtıcı değildir. Kamusal kolektif bilincin dışında gelişmiş ya da kalmış olsa bile, bu yurtdışı kaynaklı örnek ve arayışların Türkiye'deki ilk adımlarından biri, belki de ilki olan fabrika lojmanlarındaki anlayışın, Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti Ankara'nın Planı'nda (1928 ve 1932) bir "Amele Mahallesi" (*Arbeiter Wohnen und Arbeiter Viertel*) olarak yansıma bulması, filiz vermesi kaçınılmazdır. Dönemin anlayışının, bir bakıma "çağın ruhu"nun (*Zeitgeist*) getirdiği bir oluşumdur bu. Aslına bakılırsa, Türkiye'de erken dönemlerin sanayi yapıları ve çevresinde de, 'daha informal' işçi yapılaşmasının gerçekleştiği de bilinmektedir. Örnekse, İstanbul Kazlıçeşme'de, Mensucat Santral fabrikasına yakın bir konumda Pervitiç haritalarında izlenen "Ameleler Yuvası" adlı küçük konut dizisidir. Bu kalıp ve yaklaşımın öncülünün, "hücre" türü "bekar odaları" olduğu bilinmektedir.

Öte yandan, 1923 yılında Le Corbusier'nin yaptığı benzetme ile "makina olarak ev" kavramı ortaya atılacak, böylece çoğaltılmış, kopyalanabilir, endüstri nesnesi olmuş bir ev tanımı geliştirilecektir (Le Corbusier, 1927-1974, 210). Zaten 1910'lu yılları izleyen iki onyıllık içinde Clarence Perry, "Komşuluk Birimi" (*Neighbourhood Unit*) tasarım aracı ile, yeni konut alanlarının ele alınışında başarı kazanacak ve meslek kökenli, ilgi kökenli, gelir grubu ya da sınıf kökenli kullanıcıların oturacağı konut çevreleri, konut toplulukları ve mahalleler tasarımının önu açılacaktır. Bu yeni dönem, özellikle kooperatif örgütlenmelerinin çağı olacaktır.

2000'LERDE SİLAHTARAĞA

2000'lerin başlarında Silahtarağa Elektrik Fabrikası'nın, "mülkiyetinin paylaşılamaması nedeniyle kaderine terkedilmesi" söz konusu idi (Köksal, 2000, 55). Hem yapılarının oldukça iyi durumda bulunduğu, hem de yakın çevresinde bulunan ya da atılmış, eski endüstri malzemesinin varlığının yapıları daha da değerli kıldığı; bu özelliklerin "üretim tekniklerinden üretilenlere, işçilerin çalışmalarından günlük yaşantılarına kadar bilgi sunan" bir sanayi - endüstri müzesi olma gizilgücünü (potansiyelini) artırdığı savunulmaktaydı (Köksal, 2000, 53). Bir bilgiye göre, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından içinde hayvanat bahçesinin de bulunduğu bir dinlence (rekreasyon) alanına dönüştürülmesi düşünülmüş; bir başka bilgiye göre ise, bugün Lengerhane ve Hasköy Tersanesi yapılarını kullanmakta olan Rahmi Koç Müzesi'nin ilk yerleşimi için akla gelmişti. Haliç çevresinde sanayi yapılarının hizmet dışı kalarak 'yeniden işlevlendirilme'si, Haliç sularının ve çevresindeki toprağın ekolojik dengeye kavuşturulması ve yeniden hayata döndürülmesi açısından atılan adımlarla paralel ve



Resim (7) Evli işçi lojmanları,



Resim (8) Memur evleri,

Resim (9) Kantin (Lokanta) yapısı, Resim (10) Trafo köşkleri

karşılıklı olarak gelişen, birbirini tetikleyen süreçler olmuştur (Soğancı, Neslihan Müge, 2001).

Bugünlerde Silahtarağa Elektrik Fabrikası bir vakıf üniversitesi ve iki holdingin kurucu ortaklığında Santral İstanbul adıyla kültür-sanat merkezine dönüştürülmekte. (**Resim 11-12**) Merkezin programında çağdaş sanat müzesi, enerji müzesi, uluslararası konuklar için 'rezidans' kullanımı, kütüphane ve bilgi merkezi, Avrupa sanat sokağı, Uluslararası Kültür ağı ve STK merkezi, Üniversitenin bazı eğitim birimleri yanında konser salonları, yedi bin kişilik açık hava amfityatrosu, kafe, restoran ve rekreasyon alanları yer almakta. Bu işlevler eski santral yapılarının dönüştürülmesiyle elde edilen mekanlarda ve inşa edilmekte olan yeni yapılarla yer alacak. Silahtarağa Elektrik Santrali için "Endüstri Arkeolojisi Nesnesi Olan / Barındıran Müze" başlığı altında yaptığımız koruma vurguları, santralin 'kendi kuruluş belgeleri, tarihi ve gelişmesini', 'üretim sürecini belgeleyen mekanlarını ve makine aksamını', 'yerleşkedeki yaşamla birlikte çalışma sosyolojisi tarihini', 'fabrikanın kentin elektrifikasyonundaki izlerini', ve Karl Terzaki'nin katkılarıyla belki de 'dünyadaki ilk radye temelli yapı oluşunu' konu edinmişti (Cengizkan, 2004). Yerleşke ve yapıların yalnızca metrekare büyüklükleri ve konumlarıyla değil; 1922 planına uygun biçimde dikilen, bugün oldukça gelişkin, 30m boyunda çınar ve diğer farklı türdeki ağaçlarıyla bir yeşil doku mirası da oluşturduğu, 'yeniden değerlendirme' kapsamında bunların da unutulmaması gerektiği açıktır.

* Bu yazı ilk kez ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi'nde (cilt: 20, sayı: 1-2; 29-55) yayınlanmıştır [Baskı tarihi: Ekim 2004]. Burada Ceren Katipoğlu ve Haluk Zelef tarafından kısaltılarak yayına hazırlanmıştır.



Resim 10-11 “Santral İstanbul” adıyla kültür-sanat merkezine dönüştürülmekte

KAYNAKÇA

Cengizkan, A. (2002) *Modernin Saati: 20. Yüzyılda Modernleşme ve Demokratikleşme Pratiğinde Mimarlar, Kamusal Mekan ve Konut Mimarlığı*, Mimarlar Derneği 1927 ve Boyut Yayıncılık, İstanbul.

Cengizkan, A. (2004) *Şehremaneti Haritası'ndan Ankara'nın İlk Planı'na 1924-25 Lörcher Planı/Kentsel Mekan Özellikleri, 1932 Jansen Planı'na ve Bugüne Katkıları, Etki ve Kalıntıları*, Ankara Enstitüsü Vakfı ve Arkadaş Yayınları, Ankara.

Cengizkan, A. (2004) Silahtarağa Elektrik Fabrikası: Tarih, Endüstri Müzesi ve Kent, *Arredamento Mimarlık*, Temmuz-Ağustos 2004, s: 2004/07-08; 96-102.

Garnier, T. (1917, 1989) *Une Cité Industrielle: Étude pour la Construction des Villes*, Princeton Architectural Press, New York.

Engels, F. (1887; 1974) *Konut Sorunu*, çeviren M. Şimşek, Odak Yayınları, Ankara.

Ensari Kara, H. F. (1994) Silahtarağa Elektrik Fabrikası, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (7) Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 553-554.

Gülmez, M. (1983) İşçi ve Memur Statüleri Arasında Yakınlaşma Olgusu: Dünyadaki Gelişmeler ve Ülkemizdeki Durum, *Prof. Dr. İbrahim Yasa'ya Armağan*, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 231-263.

Köksal, G. T. (2000) Kaybolan Endüstri Mirasımız ve Bazı Öneriler, *Domus m* (8, Aralık-Ocak) 52-55.

Ouartert, D. (1987) *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılım ve Direniş (1881-1908)* çeviren S. Tekay, Yurt Yayınları, Ankara.

Rousseau, J. J. (1762, 2001) Toplum Sözleşmesi (Du "Contat Social) çeviren V. Günyol, Adam Yayınları, İstanbul.

Sey, Y. (1983) Cumhuriyet Döneminde Toplu Konut Sorunu, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi* (9) 2375-2384.

Sey, Y. (1984) To House the New Citizens: Housing Policies and Mass Housing, *Modern Turkish Architecture*, R. Holod and A. Evin, eds., University of Pennsylvania Press, 153-177.

Sey, Y. (1998) Cumhuriyet Döneminde Konut, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, derleyen Yıldız Şey, Türkiye İş Bankası ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 273-300.

Soğancı, N. M. (2001) Architecture as Palimpsest: Re-Functioning of Industrial Buildings within the Scope of Industrial Archaeology, Yayınlanmamış Mimarlık Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Ankara.

Tanyeli, U. (1996) Klasik Dönem Osmanlı Metropolünde Konutun 'Reel' Tarihi: Bir Standart Saptama Denemesi", *Prof Doğan Kuban'a Armağan*, derleyenler Z. Ahunbay, D. Mazlum ve K. Eyüpgiller, Eren Yayınları, İstanbul, 57-71.

Tanyeli, U. (2001) Mahremiyet ve Konforun Tarihi: Türkiye'de Oda (15.-20. Yüzyıllar) *Sanat Dünyamız* (81, Güz) 157-167.

Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı (2001) *Jacques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul / İstanbul in the Insurance Maps of Jacques Pervititch*, AxaOyak Yayını, İstanbul.

Ünalın, Ç. (2002) *Cumhuriyet Mimarlığının Kuruluşu ve Kurumlaşması Sürecinde Türk Mimarlar Cemiyeti'nde Mimarlar Derneği 1927'ye*, Mimarlar Derneği 1927 Yayını, Ankara.

DEMİRYOLU MİRASI - KORUNMASI

Emrah Köşkeroğlu, Mimar, Restorasyon Uzmanı, ODTÜ

DEMİRYOLU

Tarihte etkisi bu kadar büyük olan buluş sayısı fazla değildir. Sanayi devriminin “parlak çocuğu” olarak ulaşım tarihinin önemli başlıklarından biri olmuş, ekonomi tarihini derinden etkilemiş, toplumları hem fiziksel hem de sosyal olarak birbirine bağlamış bir fenomendir demiryolu.

Bildiğimiz anlamda demiryolu ulaşımının ortaya çıkışı, her ne kadar fikren çok daha önce gelişmiş olsa da, 1830'lara rastlar. İlk yolcu taşımacılığı İngiltere'de Liverpool ile Manchester arasında işleyen hatla başlar. Bu tarih aynı zamanda “Demiryolu Çağı”nın da başlangıcıdır. O zamana dek bu denli hızlı, ucuz ve zahmetsiz yolculuk etmemiş kitleler için her yer ulaşılabilir hale gelir. Demiryolu yalnızca işgücünün ulaşımını değil aynı zamanda yeni doğan endüstriye hammadde akışını da sağlar.

Artık toprakların tam anlamıyla fethedilmesi çok daha kolaydır. Amerika kıtasının yabancı arazileri demiryolu ile “medeniyete” kavuşur. Hindistan örneğinde olduğu gibi sömürgelerin gerçek anlamda “ana kara”lara bağlanmasında demiryolunu görürüz.¹ Demiryolu 19.yy ortalarından sonra politik bir karakter kazanmıştır artık. Savaşlarla ele geçirilen toprakların demiryolu ile zenginlikleri sanayi merkezlerine taşınırken, zayıflayan imparatorluk ve ülkelerin kaynakları da Avrupalı emperyalist güçler tarafından kullanılabilir hale gelir. Gelişmenin ve medeniyetin en önemli göstergesi haline gelir demiryolu. İngiltere'de başlayan dalga kısa sürede Avrupa'nın tamamına, eş zamanlı olarak da Amerika'ya yayılır. 1850'de, Avrupa'da 23.088 km olan demiryolu ağı 1907'ye gelindiğinde 320.000 km'ye ulaşmıştır.² Başı çeken ülke İngiltere olmakla beraber, Fransa ve Almanya demiryolu inşasında ve bu

teknolojinin diğer ülkelere ihracatında önemli yer edinirler. Bu inşa etme süreci bütün dünyada aralıksız devam eder; Asya kıtası Avrupa ve Amerika'nın demiryolu konusundaki başarılarına ancak 20 yüzyılın ikinci yarısında ulaşabilir. Demiryolu hanedanlığı II. Dünya Savaşı'nın ardından hırpalanma sürecine girse de 1974'te Japonya'da yapılan ilk hızlı tren Shinkansen ve 1980'lerde ortaya çıkan Fransız TGV (Train a Grand Vitesse - Hızlı Tren) ile tekrar başa güreşmeye başlar. Kendi içinde evrimleşen demiryolu artık çok daha hızlı ve güvenlidir. Ancak eski gücü ve ihtişamı azalmıştır.

Şehircilik ve mimarlık açısından ise demiryolu etkisi oldukça geniştir. Varolan şehirlerin gelişim süreci demiryolu hatları ile doğrudan bağlantılı hale gelir. Sanayileşmenin getirdiği sosyo-ekonomik koşullar ve nüfus artışı ile büyüyen şehirler yeni giriş kapıları olan demiryolu istasyonları etrafında gelişmeye başlar. Varolan yapım teknikleri ve malzemelerle çözülemeyecek olan yeni yapı tiplerine demiryolu inşasında gelişmiş olan demir ve çelik endüstrisi yeni çözümler getirir. Endüstri devrimi binaları demir, çelik ve cam ile vücut bulur. Mimarlar ve mühendisler karşılına çıkan yeni problemlerin üstesinden gelecek araçlara artık sahiptir; daha önce denenmemiş açıklıklar geçen ve daha önce denenmemiş yüksekliklere ulaşan binalar hızla inşa edilir. Devrim her alanda kendini hissettirir.³

ANADOLU VE DEMİRYOLU

Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolu ile tanışması 1851 yılına Kahire - İskenderiye Hattı ile olur. Anadolu'da inşa edilen ilk hat ise 1856 yılında başlayıp 1866 yılında tamamlanan İzmir - Aydın

Demiryolu'dur. İmparatorluk yıkılana kadar yaklaşık 12000 km demiryolu inşa edilir. Bu hatların 4000 km'si Anadolu'da olup Cumhuriyet'e miras kalır. Demiryolu yapımı 19. yüzyıl Osmanlı - Avrupa ilişkilerini belirleyen önemli unsurlardan olur. Bu hatlar, küçük bir kısmı hariç, İngiliz, Fransız, Alman, Belçika şirketleri ile imzalanan imtiyaz sözleşmeleri ile inşa edilir. Osmanlı yönetimi hem asker sevkiyatını kolaylaştırmak dolayısıyla çıkan isyanları bastırarak imparatorluk sathında kontrolü sağlayabilmek, hem de sanayileşme hareketinin başlatmak ve vergilerin daha verimli toplayabilmek amacıyla aleyhteki birçok maddeye rağmen sözleşmeleri kabul eder. Planlanan hatların tamamı inşa edilemez. Neticede bu amaçlara kısmen ulaşılsa da, etkileri çok daha geniş olur; ithal ürünlerin pazara hakim olmasıyla yerel zanaatlar yok olmaya başlar ve artan ticaret gayrimüslimlerin egemenliğine geçer. Müslümanların elinde bulunan geleneksel taşımacılık sektörü çökme noktasına gelir. Özellikle Batı Anadolu'nun hammadde kaynakları demiryollarının inşa eden ülkelerin tasarrufuna girer. Osmanlı, iç ve dış politikasının kontrolünü biraz daha kaybeder.⁴

Bu durumdan demiryolunun geçtiği merkezler de aynı derecede etkilenir. Kentlerin yapısı tıpkı Avrupa'da olduğu gibi değişime uğrar. Ama en önemlisi yeni merkezlerin demiryolu sayesinde ortaya çıkmasıdır. Demiryolu istasyonları şehirlerin ve köylerin en önemli yapılarıdır artık. Kent merkezlerindeki hareket istasyon çevresinde yoğunlaşır. Yaşam bu yapıların etrafında döner; yeni teknoloji hayata istasyon kapısından girer.⁵

Cumhuriyetin demiryoluna verdiği önem hepimizin malumudur. 1950'lere kadar Osmanlı İmparatorluğu'ndan miras alınan 4000 km'lik demiryolu ağı 8000 km'ye ulaşır.⁶ Aynı zamanda bütün demiryolları devletleştirilir ki 1924'ten 1948'e kadar süren bu süreç oldukça zahmetli olur. Cumhuriyet Hükümetleri'nin yatırımlarında en önemli paylardan birini alan demiryolu, ekonominin büyümesinde ve sanayileşme hamlesinin başarıya ulaşmasında katalizör olan ulaşım problemini çözer. 1948'te tüm taşımacılığın %90'ı demiryolu ile yapılmaktadır. Günümüzdeki rakam ise %6 civarındadır.⁷

DEMİRYOLU MİRASI

Bu uzun “tarihi” girizgah çerçeveyi tam anlamıyla anlamak ve bahsedilen konunun görüldüğünden çok daha karmaşık olduğunu açıklamak için gereklidir. Demiryolu yalnız fiziksel yapısı ile ele alınacak olursa oldukça eksik kalmış olur. Varolan fiziksel çevre, oldukça geniş bir alt-metin yansımasıdır. Dolayısıyla demiryolu mirasının korunması alışlagelen koruma perspektifinden farklı özellikler içermelidir.

- “Demiryolu Mirası”nın kapsadığı alan altı başlık altında toplanır;
- Demiryolu Arşivleri: yazılı metinler, çizimler,



Resim 1- Saltash Köprüsü ve viyadüğü, İngiltere. 19.yy önemli köprülerindendir. Koruma altına alınmadan yıkılmıştır.)



Resim 2- 1985 yılında sergi merkezi olarak restore edilen Manchester Central Station(1876-9)

- projeler, anlaşmalar.
- Hareketli tüm makineler
- Yapılar: İstasyonlar, bakım atölyeleri, üst örtüler ve hangarlar, malzeme ve yük depoları, su depoları, köprüler ve viyadükler.
- Bu yapılarla ve hattın tamamı ile bir bütün oluşturan kentsel ve kırsal alanlar, sanayi tesisleri, doğal panoramalar ve manzaralar
- Altyapı ve sinyalizasyon sistemleri ve ilgili tüm ekipman
- Demiryolu ile ilgili tüm taşınabilir nesneler: saatler, mobilyalar, kantarlar vs.

Burada demiryolları mirasının kentlerdeki metro sistemlerini de içerdiğini unutmamak gerekir. Halen kullanılmakta olan Londra ve Moskova Metroları ile ilgili koruma çalışmaları yapılmaktadır. Bu çalışmalar özellikle istasyonların özgün hallerinin korunması üzerine yoğunlaşmıştır. Türkiye bu bakımdan ayrıcalıklı bir örneğe sahiptir. 19. yüzyıl sonlarında ortaya çıkan bu ulaşım aracının New York ve Londra'dan sonra üçüncü örneği İstanbul'da, Karaköy ve Tünel semtleri arasında işlemeye başlamıştır. Teknolojisi neredeyse değişmeden işleyen bu hat korunması gereken önemli bir demiryolu mirasıdır.

Demiryolu mirasının tanımlanması ve korunması oldukça yeni bir konudur. İlk olarak endüstri



Resim 3- Restorasyon sonrası Hellifield Station (1880)

yapılarının korunması ile gündeme gelmiş, 80'lerin ikinci yarısı ve 90'larla beraber geniş şekilde çalışmaya başlanmıştır. Her ne kadar demiryolu makineleri, özellikle vagonlar ve lokomotifler gibi tekil elemanların korunması 20. yüzyıl ortası itibarı ile başlamış olsa da bütüncül çalışmalar son 20 yıl içinde yoğunlaşmıştır. Bu çalışmalarda Avrupa'da başı çeken yine İngiltere olmuş, Amerika kıtasında ise Kanada bu çalışmalara öncülük etmiştir. 1999'da ICOMOS demiryolu mirası olarak tescillenen alanların Dünya Mirası olarak kabul edilmesi için karşılanması gereken kriterleri yayınlamıştır.⁸ Bu yayın, konuyla ilgili çok önemli resmi referanslardan biridir.

İNGİLTERE ÖRNEĞİ

Bu kriterlerin, demiryolu mirasının korunmasında öncülük rolü üstlenen İngiltere örneğinde incelenmesi Türkiye'deki çalışmalara ışık tutabilir. 1977 yılındaki, RIBA Heinz Gallery'de açılan “Off The Rails: Saving Railway Heritage” sergisiyle ilk defa demiryolu mirası koruma alanında odak noktası olmuştur. York kentinde açılmış olan *National Railway Museum* (Ulusal Demiryolu Müzesi) daha çok makineler ve mobil elemanlar üzerine özelleşmiş iken, bu sergi ile mimari elemanlar ve çevre ile ilgili değerler ve kaygılar dile getirilmiştir. **(Resim 1)** 1984 yılında ise *British Railways* (İngiltere Devlet Demiryolları) kurumuna bağlı olan ama kar amacı gütmeyen bir kuruluş olan *Railway Heritage Trust* kurulmuş ve demiryolu mirası ile ilgili koruma çalışmaları bu merkez etrafında toplanmıştır . Bu kuruluş bünyesinde konu ile ilgili koruma mimarları, akademisyenler, tarihçiler, arkeologlar ve gazeteciler gibi geniş bir yelpazeden uzmanları barındıran kurullar oluşturulmuş ve konu ile ilgili eğitimlerden, koruma pratiğine kadar geniş bir alanda çalışmalar sürdürülmüştür. 1993 yılında Demiryolu Kanunu, demiryolu mirasının korunması ile ilgili olarak revize edilmiş ve demiryolu mirasının

ülke genelinde tespiti, tescillenmesi ve envanterinin tam olarak çıkarılması için ulusal bir kurul (*Railway Heritage Commitee*) oluşturulması kararlaştırılmıştır. Bu son düzenleme ile üç kuruluş (*National Railway Museum, Railway Heritage Trust* ve *Railway Heritage Commitee*), eşgüdüm ile çalışmaktadır.⁹ Bu çalışmaların sonucunda en kapsamlı demiryolu mirası koruma projeleri hayata geçirilmiştir. Tescilleme çalışmaları 3 ana başlık altında toplanmıştır; Tarihi Anıtlar, Tarihi Yapılar ve ülkemizdeki sit alanları ile benzerlik gösteren Koruma Alanları. Koruma çalışmalarında öncelik, atıl durumdaki fazlaca yıpranmış yapılara, özellikle de istasyonlara verilmiştir; 1969 yılında kapatılmış olan Manchester Merkez İstasyonu (1879), 1985 yılında sergi merkezi olarak restore edilmiştir **(Resim 2)** Aynı zamanda, Aylesford İstasyonu ve Hellifield İstasyonu gibi erken dönem küçük ölçekli istasyonları koruma altına alınmıştır. **(Resim 3)**. 1990'larla beraber, Forth Köprüsü ve Leaderfoot Viyadüğü gibi yapılar ve teknik altyapı restorasyon programına alınmıştır **(Resim 4)**. Bu örnekler demiryolu mirasının korunması ile ilgili uluslararası alandaki öncü çalışmalardır.

TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU MİRASININ KORUNMASI

Ülkemizdeki demiryolu mirası her ne kadar üzerinde durulmamış bir konu olsa da, hem şu andaki fiziksel durumu hem de özellikleri açısından umut vaat etmektedir.

Varolan hukuki altyapı demiryolları ya da genelde endüstri mirasının korunması üzerine özel bir yorum getirmemektedir. Ancak bu alandaki gelişmelere de açıktır. Özellikle 1983 yılından beri yürürlükte olan 2863 numaralı “Kültür ve Tabiat Varlıklarının Koruma Kanunu”nda, 2004 yılında yapılan değişiklikler¹⁰ ile endüstri mirasının tescillenmesi nispeten kolaylaştırılmıştır. Aslında bütün inisiyatif Bölge Koruma Kurulları'nda bulunmakta ve kurullar da yapılan sayılı başvuruyu çoğunlukla olumlu değerlendirmektedir. Özellikle tescillenen Ankara, İstanbul ve İzmir Havagazı Fabrikaları önemli örneklerdir. Ne yazık ki bu yapıların korunması için tescillemenin yeterli olmadığı Ankara Havagazı Fabrikası'nın göz göre göre yıkılışı ile bir kez daha ortaya çıkmıştır. Asıl mesele koruma altına almakla beraber bu mirasın yaşamasını ve kullanılmasını sağlamaktan geçmektedir.

Demiryolu mirası ise bu noktada ilginç iki özellik taşımaktadır: Birincisi TCDD bütün demiryolu mülkleri ve diğer ekipmanların sahibidir ve bakım ve onarımlarını çok uzun süre kendisi üstlenmekle beraber son 10 senede tescilli yapılarını ihale usulü ile restorasyon projelerini hazırlatmakta ve uygulatmaktadır. Bu konuda, diğer devlet kurumları ile karşılaştırıldığında, elindeki sınırlı imkanları nispeten daha titiz olarak kullandığı söylenebilir. Bu durum, oturmuş kurumsal yapının devamı ile açıklanmalıdır.¹¹ Ne var ki arşivlerin korunması için aynı titizlik



Resim 4- Leaderfoot Viyadüğü (1865)



Resim 5- Ankara Lokomotif Müzesinde bulunan 34061 No'lu Lokomotif



Resim 6- Çamlık İstasyonu bakım atölyesi, şu an lokomotif müzesi olarak kullanılmaktadır.

görülmemektedir. Yine de Ankara'da bulunan TCDD Müzesi (**Resim 5**) ile İzmir Alsancak Garı ve İstanbul Sirkeci Garı'nda bulunan müzeler önemli kayıtları ve belgeleri elinde bulundurmaktadır. Bu müzeler aynı zamanda nesne koleksiyonları da oluşturmaktadır.

Diğer önemli özellik ise hatların büyük kısmının teknolojisinin, buharlı lokomotiflerin dizel ve elektrikli lokomotiflerle yenilenmesi dışında, değişmeden halen kullanımda olmasıdır. Bu durum hem demiryolu teknolojisinin hem de yapılarının

zorunluluk olarak korunmasını gerektirmiştir. 1980'li yıllara kadar buharlı lokomotifler kullanılmıştır. Bu lokomotifler, bu tarihten sonra özel gezi tren seferleri dışında, kullanımda bulunmamaktadır. Emekliye ayrılan bu lokomotiflerden oluşan önemli bir koleksiyon İzmir Çamlık İstasyonu'nda bulunan lokomotif müzesinde sergilenmektedir. (**Resim 6**)

Önemli merkez istasyonlar da kültür varlığı olarak tescillenmiştir. Ancak tescil aşamasının yalnız başına yeterli olmadığı gündemdeki İstanbul Haydarpaşa Garı tartışmalarında görülmektedir. Hazırlanan proje İstanbul'un simgeleri arasına giren bu yapıya yaklaşımın ne kadar yanlış olabileceği ile ilgili önemli ipuçları vermektedir. Bu projede, hali hazırda işleyen ve hem Haydarpaşa Limanı hem de kent için oldukça önemli olan bu gar binası, bağlamından tamamen koparılıp ele alınmıştır. Yeniden tasarlanan bir ticaret merkezinin servis binalarından biri olarak değerlendirilmiş ve yapıya geri döndürülemeyecek zarar vermesi muhtemel işlevler yüklenmiştir. Bunun dışında İzmir - Aydın demiryolu üzerinde küçük istasyonlar da koruma altına alınmış¹² ve İzmir Merkez İlçe sınırları içerisinde bulunan istasyonların restorasyon çalışmaları, yeni yapılan metro hattı projesi çerçevesinde başlamıştır (**Resim 7**). Otel olarak kullanılan Mudanya İstasyonu ile lokanta olarak restore edilmiş Ankara Gazi İstasyonu ilginç iki uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır (**Resim 8-9**). Kullanım dışı kalan bu yapılar yeni işlevler yüklenerek tekrar kent yaşamına katılmışlardır.

Yapılan bu çalışmalar hep tekil elemanlar ve yapılar için yapılmakta, demiryolu mirası tanımına giren maddelerin hepsini kapsamamaktadır. Aslında, böyle bir mirasın envanterinin çıkarılması bile oldukça detaylı ve uzun bir çalışmayı gerektirmektedir. Bununla beraber bütüncül koruma çalışmaları gerçekleştirmek için mimarların ve şehircilerin dışında meslek gruplarından uzman kişilerin oluşturduğu ekiplerin gereksinim vardır. İngiltere örneği ise burada önem kazanmakta ve Türkiye'deki demiryolu mirasının geleceği için uygulanabilir bir model olmaktadır. Bu konuda gecikmeksizin bir politika oluşturmak ve projeler hazırlamak gereği ortadadır.

DİPNOTLAR

¹ Bu konudaki en yetkin kaynaklardan biri için bkz. Kurmuş, Orhan. (1982). *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. Ankara: Savaş Yayınları

² Onur, Ahmet.(1953) *Türkiye Demiryolları Tarihi*. İstanbul: K.K.K. Askeri Basımevi, s:5

³Frampton, Kenneth. (1980). *Modern Architecture; A Critical History*. London: Thames and Hudson, s:32-33 ve Kostof Spiro. (1995) *A History of Architecture; Settings and Rituals*. New York: Oxford University Press, s:595



Resim 7- İzmir – Kemer İstasyonu



Resim 8- Otele dönüştürülmüş Mudanya İstasyonu



Resim 9- Ankara Gazi İstasyonu, Restoran olarak kullanılmaktadır

⁴ Bu konuyla ilgili olarak; Ortaylı, İlber. (1983) *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*. İstanbul: Hil Yayınları.

⁵ Tekeli, İlhan. (1985). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm, *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi Cilt 6* (877 - 890). İstanbul : İletişim Yayınları. ve Aktüre, Sevgi. (1985) Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Gelişmeler, *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi Cilt 4*, (891 – 904) İstanbul : İletişim Yayınları.

⁶ Yıldırım, İsmail. (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*. Ankara : Atatürk Araştırma Merkezi, s:42-44.

⁷ Sönmez, Mutlu Güneş. (1997, May 5). Demir Ağlar Pas Tutuyor. *Cumhuriyet Ekonomi*, 28, 8 – 11

⁸ Coulls, Anthony.(1999). *Railways as World Heritage Sites*. Paris: ICOMOS

⁹ Konu ile ilgili detaylı çalışma için; Burman, Peter &

Stratton, Michael, eds. (1997). *Conserving the Railway Heritage*. London: E & FN Spon

¹⁰ Bu konu için bakınız; 14.7.2006 tarihinde kabul edilen 5226 numaralı “Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanun”

¹¹ Demiryolcu olmak TCDD çalışanları için hala önemli bir noktadır. 1994 yılına kadar TCDD için çalışan yetiştirmiş ve “Demiryolcu” olmanın akademisi olarak benimsenmiş Demiryolu Meslek Okulları kapatılmıştır. Bu okulların tekrar açılması için girişimler devam etmektedir.

¹² Anadolu'da inşa edilen ilk demiryolu olması sebebiyle İzmir – Aydın demiryolu özel bir önem taşımaktadır ve korunması en elzem hatların başında gelmektedir. Bu konudaki detaylı çalışma için: Köşgeroğlu F.Emrah.(2005) “An Approach For Conservation of Railway Heritage:Assessing and Experiencing The İzmir-Aydın Railway Line”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü. Ankara.

CUMHURİYET DÖNEMİ ENDÜSTRİ YAPILARI VE YERLEŞKELERİ KAYSERİ VE NAZILLI SÜMERBANK FABRİKALARI

Burak Peri, Y. Mimar, ODTÜ

TÜRKİYE'NİN EKONOMİK BAĞIMSIZLIK SAVAŞI

“Birinci Dünya savaşından sonra dünyanın üçe ayrıldığı söylenir. Yeneler, yenilenler ve Rusya.”¹

Türkiye yenilen ülkeler arasında olmasına rağmen bağımsızlık savaşını galip devletlere karşı sürdürmüş ve yepyeni bir sosyal düzen ve yönetim şekliyle uluslararası arenada yerini almıştır. Yeni kurulan cumhuriyetin ele aldığı en önemli konulardan biri de ekonomik bağımsızlığın sağlanmasıdır. Türkiye'nin erken Cumhuriyet dönemindeki modernleşme süreci, ülkede sosyal ve ekonomik olarak yeni bir düzen kurma çalışmalarının yanı sıra fiziksel çevrenin yeniden inşasını da kapsamıştır.

Şarklıktan kurtulmak ve asrileşmek yolunda toplumu değiştirmeye yönelik laik içerikli sosyal değişimlerin yanı sıra (kılık kıyafet kanunundan anayasada kadınlar lehine yapılan değişikliklere kadar), mimari fonksiyonlar ve stilistik değişimler sonucu ortaya konulan çevresel yapılaşmalar da modernleşme projesinde yer almıştır. Özellikle Ankara'daki yapılarda değişen mimari stiller, farklı düşüncelerin yansıması olarak sürekli karşımıza çıkmıştır. Ancak biçimsel tercihlerin ötesinde bilinçli mekan organizasyonu olarak tanımlanabi-lecek ülke çapında üç önemli karar alınmıştır. Bunlardan birincisi Ankara'nın başkent ilan edilişi, diğeri ülkeyi “demir ağlarla örmek”, ve üçüncüsü de yeni kurulan endüstri yerleşimlerini Anadolu'nun dört bir tarafına serpiştirmektir.² Ankara Anadolu'nun ortasında parkları, spor alanları ve binalarıyla örnek bir şehir olup Kemalist devrimin bilimsel ve gelişen ideallerinin yansıdığı bir sembol olmuştur. Demiryollarında ise merkezi Ankara olan demir yolları ağı hem ulusallaştırılmış hem de yenileri yapılmıştır. Bir uçtan diğere uca ulaşan bu ağ sayesinde ülkede siyasi ve askeri kontrolün sağlanması ve iç pazarda hareketlilik yaratılması sağlanmıştır. Demiryolları sadece bir

altyapı hizmeti değil, aynı zamanda Türkiye'nin politik bir sembolü olarak karşımıza çıkmaktadır. Endüstri planı çerçevesinde kurulacak fabrikaların yer seçiminde gözönüne alınan asıl husus, Anadolu'da demiryolu ulaşımı olan küçük kasabaların hammaddeye yakınlıklarından yararlanmak yanı sıra, Anadolu'nun iç bölgelerinin geliştirilerek, bölgeler arasındaki eşitsizliğin giderilmesi ve ulusal ekonominin bütünleştiril-mesidir.

Gerçekleştirilmeye çalışılan tüm bu yenilikler, modernleşme projesinin endüstrileşme süreci olarak tanımlanabilir. Bu bağlamda Türk ekonomi tarihinin incelenmesi, devletçiliğin tanımlarına bakılması ve Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planının gözden geçirilmesi gerekmektedir.

1929 dünya krizi tüm dünyayı olduğu gibi Türkiye'yi de etkilemiştir. Bu dönemde Türkiye ekonomik olarak temelde iki ana problemle yüz yüzedir. Bunlardan ilki tarımsal ve dışa bağımlı ekonomik yapısıyla endüstrileşme hamlesini gerçekleştirememiş olmasıdır. Ülkenin önünde duran ve sırtında bir kambur niteliği taşıyan ikinci önemli problemi ise, Osmanlının borçlarının ödenmesi hususudur. Oysa ki bu krizden “Cari fazla” yaratarak çıkmayı başarabilen ülke, hem yükümlülüğü olan borçları ödeyebilmiş hem de kriz sayesinde endüstrileşme fırsatına kavuşmuş gelişmiş ülkelerin pazarı olma durumundan kurtulma olanağını yakalamıştır.³ Osmanlıdan miras kalan geleneksel ticari ortakları olan İngiltere ve Fransa'ya olan bağımlılığı azalmış ve Sovyetler Birliği, Almanya hatta Amerika Birleşik Devletleri ile ticari ilişkilerini arttırmıştır.

CHP'nin 10-18 Mayıs 1932 tarihinde yapılan üçüncü büyük toplantısında devletçilik, partinin ideolojik prensibi olarak kabul edilmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında endüstrileşme yolundaki çözümler, ekonomik ve politik olarak devletçiliğin benimsenmesiyle olmuştur. Devletçilik, devletin ekonomiye katılımı ve yeni endüstrilerin oluşturulmasında kapital sahibi olarak rol

alması şeklinde uygulanmıştır. 1927 yılında yapılmış olan Sovyet Beş Yıllık Planının Sovyetler Birliği'nin dünya krizini atlattasındaki önemi düşünüldüğünde, devletçilik ilkesinin arkasında bir plana sahip olmanın ne kadar büyük önem taşıdığı ortaya çıkmaktadır. Aynı dönemde Türkiye'nin önündeki en büyük sorun böyle bir planı gerçekleştirebilmek için mali kaynağın bulunma-sıdır. İsmet İnönü'nün gerçekleştirdiği Sovyetler Birliği gezisi sonrası 1934 yılında 8 milyon altın dolar kredi alması Türkiye için beş yıllık planın uygulamaya konulması yolundaki en büyük engeli ortadan kaldırmıştır. Böylelikle Birinci Beş Yıllık Kalkınma planı hazırlanmıştır. Kurtuluş savaşından itibaren iyi ilişkiler kurulmuş olan Sovyetler Birliği ile galip devletlere karşı verilecek savaşta, oluşan yakınlaşmalar imzalanan politik antlaşmalar ile güçlendirilmiştir.

Sovyetler Birliği ile oluşturulan iyi ilişkiler Türkiye'nin endüstrileşmesinde (ekonomik bağımsızlık savaşında) önemli kredi desteği ve teknik altyapıyı sağlamıştır. Temelde 5 sektörden oluşan kalkınma planı, tekstil, madencilik, selüloz, seramik, ve kimya endüstrilerini kapsamakta ve toplam on sekiz fabrikayı içermektedir. Bu planın yürütülmesinde ana sorumlu kurum, Endüstri Kredi Bankası ve Devlet Endüstrileşme Ofisinin yerini alan ve 1933 yılında kurulan olan Sümerbank olmuştur.⁴

Cumhuriyetin ilanından sonra Türkiye'deki fabrika (üretim merkezi) sayısında ani bir artış olmuştur. 1927'den önce 130 fabrika bulunurken, 1932'de bu sayı 2200'e ulaşmıştır. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında da toplam 18 fabrikanın yapılması planlanmıştır. Sovyetler Birliği'nden alınan kredi sayesinde Türkiye'de tekstil endüstrisinin kurulması sağlanmıştır. Kayseri ve Nazillli Fabrikaları bu 18 fabrikadan ikisini oluşturmuştur. Ancak bunların Sovyetler tarafından finanse edilmiş olmaları yanında tasarımlarının ve yapımının Sovyetler tarafından üstlenilmiş olması bu iki fabrika ve yerleşkelerini Cumhuriyet Dönemi Endüstri yapıları arasında farklı kılmaktadır.

ENDÜSTRİ YAPILARI VE YERLEŞKELERİ KAYSERİ VE NAZILLI SÜMERBANK FABRİKALARI

Kayseri ve Nazillli Fabrikaları yerleşim ve tasarım olarak ortak özellikler göstermektedirler. Kayseri dokuma fabrikası Yozgat Kayseri demiryolu üzerinde 345,920m² bir alan üzerine kurulmuş ve 1935 yılında hizmete girmiştir. Nazillli basma fabrikası ise Büyük Menderes kıyısında Aydın demiryolu üzerinde 213,875m² bir alana kurulmuş ve 1937 yılında hizmete girmiştir. Her iki fabrika da Sovyetler tarafından tasarlanmış ve inşa edilmiş, üretimde gerekli makinalar da Sovyetler tarafından temin edilmiştir.

Bu tesislerdeki dokuma üretimi ile ilgili yapılar 7 başlık altında toplanabilir. Bunlardan birincisi dokumanın yapıldığı dev yapıdır. Kayseri fabrikasındaki üretim merkezi 232m boyunda 143m eninde ve 9,15m yüksekliğindedir. Nazillli'de ise 153,86m x 116,30m boyutlarında iplik dokuma fabrikası ile 110m x 86,82m

boyutlarında basma fabrikası ilk yapıldığında farklı kütleler olsa da ilerleyen yıllarda birleştirilmiştir.

Gerek Nazilli gerekse de Kayseri'deki fabrikalarda amaç en az mekanda en fazla üretimi sağlayabilmek ve üretim bandının (fonksiyonların) en iyi şekilde yerleştirilmesini gerçekleştirmektir. Fabrika mekanlarındaki önemli konulardan biri olan iyi aydınlatılmış üretim yeri, mimari bir çözüm olan eğrisel çatı şekliyle kuzey ışığının alınması sonucu sağlanmıştır. Yarım tonoz şeklindeki çatı (testere dişi formunun bir benzeri) her iki fabrikada da kullanılmıştır. Bu yarım tonoz ve kuzey ışık penceresi sistemi betonarme sistem ile yapılmış olup üzeri bitümlü malzeme ile yalıtımı sağlanmıştır. Benzer çatı sistemlerini daha önce Türkiye'de yapılan fabrikalarda da görmek mümkündür. Örneğin Hereke fabrika çatısında ışık almak için benzer bir yöntem kullanılmış olsa da Kayseri ve Nazillli fabrikalarının betonarme strüktür ile yapılmış olması önemli bir gelişme olarak görülmektedir. Bu sayede yangın riskinin azaltılması sağlanmış olup, standart kalıp sistemi sayesinde yapım hızlandırılmıştır. Mimari kesitlerde görülen eğri çatı ile kolon arasındaki boşluk ise havalandırma ve mekanik sistemler için kullanılmıştır.

Sümerbank Kayseri Dokuma fabrikasının dış cephesi ise ürün girişini sağlayan kapılar ile birlikte idari ve diğer birimlerin bulunduğu daha alçak yapılar ile sarılmıştır. Kayseri üretim alanının güney cephesinin iki ucunda iki uzun kule bulunmaktadır. Bu iki kulenin sanki bitmeyecekmiş gibi duran uzun yatay kütlelerinin sona erdiğini işaret eden önemli birer mimari eleman olduğu şüphesizdir. Cepheleri de son derece sade bırakılan bu altları boşaltılmış bu kuleler, mimari ekibin kütsel bir çalışması gibi durmaktadır. Nazillli'de ise ürünlerin geçişini sağlayan kapıları ile idari ofisler de benzer şekilde yerleştirilmiştir.

Gerek Kayseri ve gerekse de Nazillli'de farklı adlarla bulunan ikinci ana parça ise depolardır. Kayseri'de 183 m uzunluğunda 38m enindeki binanın yüksekliği 8,7m dir. Nazillli'de ise 32m x 38,5m boyutundaki mamul ambarı ve 56m x 38m boyutlarında ambarlar fabrika yapısına eşlik etmektedir. Bu depolarda gerekli hammaddelerin depolanması ve çıkan ürünlerin istiflenmesi yapılmaktadır. Zaman içinde mevcut ambar ve depoların yetersiz kaldığı durumlarda ekler yapılmıştır.

Üretim ile ilgili diğer önemli bir kısım ise, merkez güç istasyonudur. Böyle bir komplekste ihtiyaç duyulan enerjinin kesintisiz olarak temin edilmesi için fabrika yerleşkesinde enerji üretilmesi yoluna gidilmiştir. Sümerbank Kayseri Dokuma fabrikası 6000kw güç üretim kapasitesi ile şehire dahi elektrik verebilmiştir. Bu binada da tıpkı ana üretim merkezinde olduğu gibi açılış yıllarında Sovyetlerden getirilen makinalar sovyet teknisyenlerce yerleştirilmiş ve işletmeye açılmıştır. Bu binanın ikinci katında ise idareci odaları, özel laboratuvarlar, giyinme odaları, duşlar ve tuvaletler bulunmaktadır. Nazillli'deki yaklaşık 2000 m² taban

alanına sahip enerji santralinin iki uzun bacası ise Türkiye endüstrileşmesinde fabrikaların sembolü olmuşlar ve “ulusal bacalar” diye adlandırılmışlardır. Tamir atölyeleri, su depoları, garajlar ve kimyasal işlemlerin gerçekleştiği binalar bu komplekslerdeki üretim ile doğrudan ilgili diğer binalardır.

Her iki komplekste de ortak olan ancak üretim ile birebir ilgili olmayan bir diğer yapı ise idare binalarıdır. Kayseri’de simetrik yapıda, taşıyıcı sistemi betonarme olan, üzeri taş kaplı idare binasının girişi rölyeflerle süslüdür. Bu binanın dış cephesinde lento seviyesinde giden yatay bant göze çarpmaktadır. Nazilli’de ise 27,46x12,84m boyutlarındaki kagir idari bina da yuvarlak pencereler dikkati çekmektedir. Giriş kütlesi öne doğru çıkan bina hem girişi tanımlamakta hem de birinci kattaki balkonu oluşturmaktadır. Basit, bezemesiz geometrik yapıda bulunan metal korkuluklar adeta 1930’ların makina estetiğini yansıtır biçimdedir.

Tüm bu üretim binaları ve idare binasının dışında fabrika yerleşkelerinin girişleri de çok önemlidir. Kayseri’de 88m uzunluğundaki kolonatl binanın, dönemin yazarlarınca İstanbul Beyazıt’taki gibi heybetli bir giriş olduğu ifade edilmektedir.⁵ Nazilli’deki ise 63,84m uzunluğunda olup en az Kayseri’deki kadar etkileyicidir. Her iki giriş kütlesinde de ofisler, dispanser ve kontrol odaları bulunmaktadır.

MODERN ÇEVRE İNŞAASI

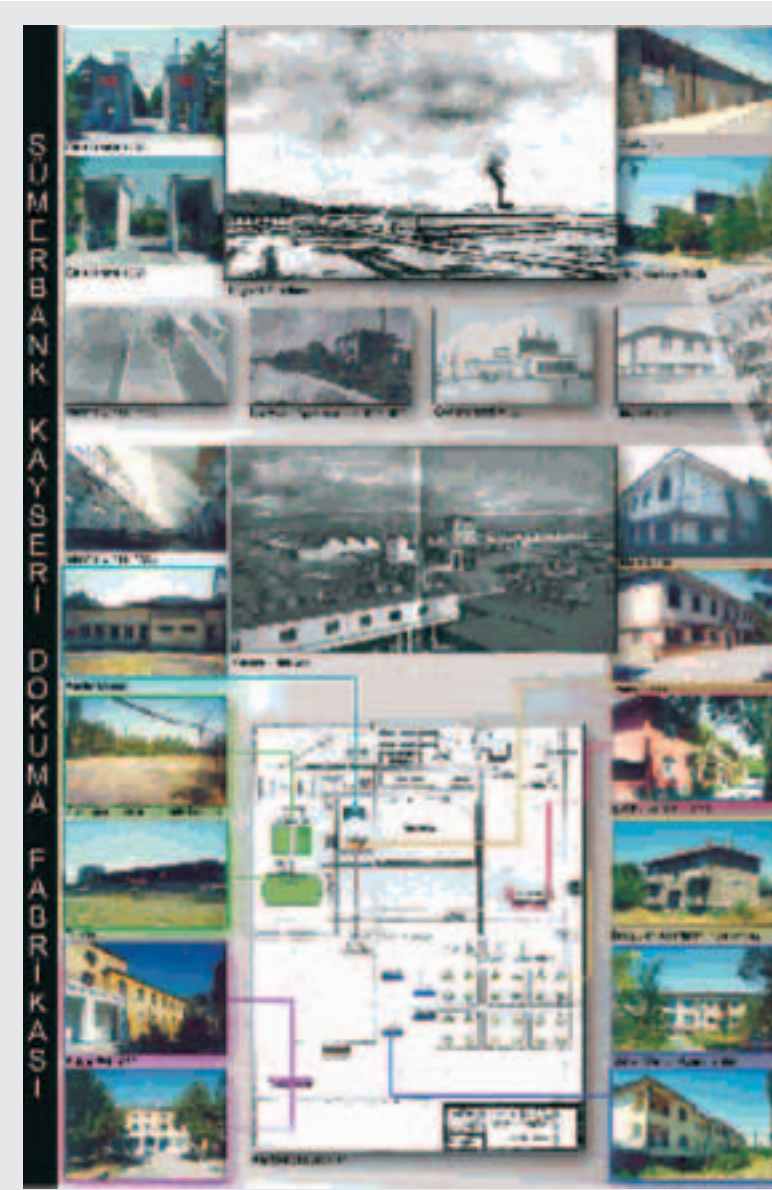
Bu iki komplekste de, üretim yapılan fabrika binaları ve onunla ilişkili birimler yanında endüstrileşme sayesinde toplumsal değişmeyi destekleyen önemli mekanlar vardır.

İşçi konutları diye adlandırılabilir bu önemli yapılar öncelikle pratik bir ihtiyaçtan ikincil olarak ise hedeflenen sosyal değişimin birer parçası olarak ortaya çıkmışlardır. Kayseri’de 1943 yılına gelindiğinde 24 adet şef evi, 64 adet evli bekar ve formen evi, ile 1940’larda yapılan 96 adet ek işçi evleri ile birlikte toplam 184 ev fabrikanın kullanıma verilmiştir. Bunun yanında 350 yatak kapasiteli, muhtemelen 3 vardiya halinde kullanılan bir bekar işçi evi de bulunmaktadır. Nazilli’deki barınma birimleri ise 4 blokta toplam 16 adet şef evleri, 64 adet evli işyar evleri, 85 m uzunluğunda 12,5 m eninde 2 adet Amele Pavyonu, 30.5 m uzunluğunda 9,5m eninde bulunan bekar işçi bloğu, 1941 te tasarlanan her blokta 4 kişinin yaşadığı 14 adet apartman bloğu, 1942 yılında yapılmış 6 adet “tip9” sıra evler ve 1944 yılında yapılmış 205 küçük evden oluşmaktadır. İşçilerin konut ihtiyacına yönelik olarak toplamda 355 adet ev ve 2 adet bekar pavyonu inşa edilmiştir.

Dönemin yazarlarından C. Kutay⁶ işçi evlerini “... işçiler gördüm ki gündeliklerinden arttırarak evler yapmışlar. Fakat biçimsiz, asık, kara köy evleri değil... Küçük, zarif, beyaz badanalı ve fabrikanın memur evlerin taklit

eden yuvacıklar... Anadolu köyüne yeni hayat telakkilerinin ne büyük zorluk ve didişmelerden sonra, ne büyük bir sabır ve bekleme ile girdiğini bilenler için bu değişme ehemmiyetsiz değildir...” şeklinde tanımlamıştır.

Konutlar dışında önemli sosyal etkisi olan diğer yapılar ise spor tesisleri ve sosyal amaçlı yapılardır. Kayseri’de bulunan 50m uzunluğunda bir yüzme havuzu, büyük bir futbol ve atletizm sahası, at sporları için bir manej, 4 tenis kortu



bulunmaktadır. Fabrika da bu sportif faaliyetlere ek olarak; boks, eskrim, kayak, avcılık, voleybol ve bisiklet gerçekleştirilen diğer faaliyetlerdendir. Her ne kadar Kayseri’de çeşitli spor alanları çokça yapılmış olsa da Nazilli’de Sovyet tasarımında gösterilmiş olan yüzme havuzu yapılmamıştır. Nazilli’de bir basketbol sahası futbol sahası ve atletizm pisti bulunmaktadır. Ayrıca fabrika futbol takımının varlığı da bilinmektedir. Bütün bu spor faaliyetlerinin, bunlara kültürel olarak yabancı olan ve tarım sektöründen gelen Türk köylüsünün sanayi işçisine dönüşümünde kullanılması çarpıcıdır.

İki komplekste de ortak olan dönüştürücü bir diğer yapı grubu ise, toplanma alanı olarak hizmet veren sinema salonları, kantin binaları ve yemekhanelerdir. Toplanma ve işçi eğitimine önem veren fabrika, gene dönemin yazarlarınca ifade edildiği gibi önemli görevler üstlenmiştir. “Devletçe konulmuş bir radyo, sinema salonunda devletin propagandasının yapıldığı tiyatro oyunları.”⁷ yeni bir rejimin propaganda merkezi ve sosyal iletişimin mümkün olduğu yerler olmuştur.



Bu fabrikalar ve yerleşkelerinin temel amacı elbetteki üretim yapmaktır. Ancak bunu nasıl yaptığına bakıldığında bu merkezlerin Türk köylüsünün yaşantısını değiştirmeyi de amaç edindiği buraya gelen işçilerin artık yeni para kazanma şekilleriyle şehirciliğin ilk kuralı olan⁸ toprak bağımlı işçinin toprağından şehre gelmesiyle oluşmuştur. Çalışanlar topraklarını bırakıp, bu fabrikalarda para kazanmaya başlamışlar ve bu ülke için önemli bir değişimin ilk habercisi olmuşlardır. Gerek Kayseri’ye gerekse Nazilli’ye yeni bir yaşam biçimi de bu sayede yerleşmiştir.

Bu fabrika yerleşkelerinin tasarımının ve inşasının Sovyetler tarafından gerçekleştirilmiş olması Türkiye’nin Sovyet tecrübesini ithal etmiş olduğu anlamına gelmektedir. Ayrıca teknik personelin yetiştirilmesiyle beraber yeni bir yaşam biçiminin de bu fabrikalarda öğretilmesi sayesinde Anadolu’nun tamamının modernleşmesi amaç edinilmiş ve endüstrileşme sayesinde Anadolu içinde gelişmiş ve az gelişmiş yerler arasındaki farkın kapatılması yanında devletin gücünün ve otoritesinin hissettirilmesine çalışılmıştır.

Bir ülkenin tarihi ve geçmişi bir şekilde binalarına yansır. Bu tarihi mirası yok etmek korumaktan çok daha kolaydır. Tarım toplumu olan Cumhuriyet öncesi Osmanlı, hammadde üretim bunu yok pahasına endüstrileşmiş ülkelere satarken, yeni Cumhuriyet bu düzene karşı fabrikalar kurmuştur. Memlekette ihtiyacı karşılamaya yetmeyecek miktarda birkaç dokuma fabrikası varken günde üç vardiya çalışan ve ülke gereksinimlerinin büyük bir kısmını üreten bu fabrikalar Türkiye’nin tekstilde bugünkü başarısına kaynak oluşturmıştır.

Sonuç olarak diyebiliriz ki, Kayseri ve Nazilli fabrika yerleşimleri erken Cumhuriyetin en çağdaş tekstil üretim merkezleri olmalarının dışında, sosyal eğitimin, modern bir ülkede yeni bir vatandaş yaratmanın da örneğini teşkil etmişlerdir. Evet bu fabrikalar artık çalışmıyorlar ve yaşamıyorlar ama bu binaları yok etmek demek endüstri tarihimiz olduğu kadar sosyal tarihimizi de yok etmek demek değil midir? Şehrin bir kuşak önce yaşayanları ekonomik özgürlüklerini bu fabrikalar sayesinde kazanmamışlar mıdır?

DİPNOTLAR

Not: Bu çalışmanın daha detaylı hali için; Peri, Burak. 2002. *Building the 'Modern' environment in Early Republican Turkey: Sümerbank Kayseri and Nazilli Factory Settlements*. Yüksek Lisans Tezi. Ortadoğu Teknik Üniversitesi.

- ¹ Armanoğlu, Fahir H. *Siyasi Tarih 1789-1960*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Yayınları No: 362, s. 479.
- ² Tekeli, İlhan. 1998. “Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması.” Yıldız Sey (der.). *75 yılda değişen kent ve mimarlık*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, ss. 1-25.
- ³ Tekeli İlhan, Selim İlkin. 1982. *Türkiye Belgesel İktisat Tarihi Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu* Ankara: Sanem Matbaası, s. 39.
- ⁴ *Cumhuriyetin 50. Yılında Sümerbank 1933-1973*. 1973. ss. 3-7.
- ⁵ Baydar, N. 18 Eylül 1935. “Erciyaşın Gölgesinde.” *Ulus*.
- ⁶ Kutay, C. 17 Mayıs 1939. “Değişme.” *Ulus*.
- ⁷ Ziya, Abdullah. 1935. “Köy evleri proje ve yapıları için toplu rapor.” *Arkitekt*. Vol: 7-8, ss. 203-204.
- ⁸ Tekeli, İlhan. 1998. “Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması.” Yıldız Sey (der.). *75 yılda değişen kent ve mimarlık*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, ss.. 1-25.

KARABÜK DEMİR ÇELİK FABRİKALARI VE YERLEŞKESİ

Sezen Öktem, Y. Mimar, İTÜ

Cumhuriyetle birlikte bir çok fabrika kuran Türkiye devleti için ağır sanayiye adım atmak, bir demir-çelik fabrikası kurmak vazgeçilmez bir hedefti.¹

Demir-çelik endüstrisinin kurulması için incelemelere 1925 yılında başlanmış, bu sanayi için uygun bir yerin seçilmesi üzerinde durulmuştur. **(Resim 1)** İlk olarak Amerikalı İktisatçıların da incelemeleri sonucunda bu sanayinin Ereğli'de, sahilden biraz uzakta kurulması planlanmıştır. Fakat silahlı kuvvetlerin, günün şartlarında sahile bu kadar yakın bir bölgenin güvenlik açısından doğru olmayacağına dair yaklaşımı sonucu fabrikaların Ereğli'de yapımından vazgeçilmiştir. Daha sonra yapılan incelemeler sonucunda da maden kömürü havzalarına yakınlığı, demiryolu güzergahında oluşu, mıntıkanın işçi iskanına çok müsait oluşu, jeolojik bakımdan ağır endüstri kurulmasına elverişli oluşu ve askeri sebeplerle² o güne kadar onüç haneli bir köy olan Karabük, fabrikaların kurulacağı bölge olarak seçilmiştir.

Türkiye'nin ilk ağır sanayi hamlesi olan Karabük Demir Çelik Fabrikalarının yeri, memur ve işçi meskenlerinin sahası 1936 yılında belli olmuş ve 1937 yılında temeli atılmıştır.³ Karabük Demir-Çelik kompleksi ne derece önemli miktarda demir ve çelik tükettiği bilinen İkinci Dünya Savaşının arifesinde, milli ekonominin dünyaya daha az açık olduğu, iç kaynaklarla yetinilmeye çalışıldığı, dünya ekonomik buhranının izinde süre giden bir dönemde⁴ İngiliz Export Credit Guarantee Department kuruluşundan alınan kredi ve İngiliz H. A. Brassert and Co. Ltd. London şirketinin müteahhitliği ile kurulmuştur.⁵ (Resim 2-3)

3 Nisan 1937'de Karabük Demir Çelik Fabrikalarının temel atma töreninde, İsmet İnönü'nün yaptığı

konuşma, Demir Çelik Fabrikalarının o gün için Türkiye'ye ifade ettiği önemi belirtir;

“Arkadaşlar, endüstri hayatına hevesle girdikten sonra asıl endüstrinin ana kısmına, ağır endüstriye bugün başlamış bulunuyoruz. Makine endüstrisine de buradan başlanır...

... Bu fabrikalar her ihtiyaç için istediğimiz demir ve çelik temin etmekle memleket müdafaası bugünden sonra daha geniş temellere istinat etmiş olacaktır. Her bakımdan memlekete bu kadar lüzumlu ve faydalı olan bu fabrikalar vücuda getirmek Atatürk'ün büyük bir ehemmiyet verdiği başlıca bir mevzu idi.

... Arkadaşlar, modern ve ileri bir millet endüstrisiz olmaz... Yakın bir zamanda burada vatandaşlarımız Cumhuriyetin üç mühim eserini, üç büyük feyzini kutladılar. Bir sene içinde demiryolunun açılışını gördük, iki üç gün önce de kömür havzasının tamamen millileştirilmesi yolunda başarılmış büyük bir işten dolayı milletvekilleri sayın arkadaşım Celal Bayar'a karşı Büyük Millet Meclisinde teveccüh ve takdirlerini gösterdiler. Bugün de üçüncü olarak Demir ve Çelik Fabrikalarının temellerini atıyoruz. Bu münasebetle tekrar edeyim ki, memleketin yalnız burası için değil bütün diğer tarafları için de ticaret ve ıslahat programlarımız vardır.”⁶

İsmet İnönü'nün bahsettiği ıslahat programının geniş çaplı ilk örneği Karabük'ün de kuruluşunda bağlı olduğu Zonguldak'tır. Cumhuriyet için medeniyetin ve çağdaşlığın ilk taşıyıcısı demiryolunun bölgeye gelmesi Ankara'dan Anadolu'ya yayılması planlanan modern toplum oluşacağı çevreyi oluşturmanın ilk

adımıdır. Bunun devamında Zonguldak'ta bulunan kömür havzalarının yabancı işletmelerden satın alınarak devletleştirilmesiyle bölgede maden işçileri ve mühendisler için planlanan yeni yerleşimler modern Türk toplumunun biçimleneceği örnek çevreyi oluşturur. Ardından gelen Karabük Demir Çelik Fabrikaları ile bu örnek çevreye bir yenisi daha eklenmiş olur. Böylece istenen çağdaş Türk insanın yetişmesini sağlayacak olan fabrikalar ve yerleşimleri yoğun olarak bu bölgede toplanmış oluyordu. İsmet İnönü Demir Çelik Fabrikalarının temel atma töreninde bu tesislerin sağlayacağı sosyal katkıdan şöyle bahseder;

“Bu müessese içtimai bakımdan da ayrıca dikkati celbedecek bir kıymeti haizdir. Burada çalışanların ikamet ve çalışma sıhhat şartları, mektep ihtiyaçları ayrıca hazırlanacak, bunlar için ayrı ayrı müesseseler kurulacaktır.

Görürsünüz ki Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları ile memleketin her sahada çok kıymetli olan başlıca ihtiyacına cevap verecek bir müessese kurmakla kalmıyoruz. Cumhuriyetçi ve milliyetçi Türkiye'nin manevi ve içtimai bir medeniyet ve kültür müessesesini de meydana getirmiş oluyoruz.”⁷

İnönü'nün kuruluş aşamasında “Bir medeniyet ve kültür müessesesi” olacağını anlattığı yerleşimi, İstanbul Üniversitesinde görev alan Ord. Prof. Dr. Gerhard Kessler 1949 yılında yayınlanan, Zonguldak ve Karabük'teki çalışma şartlarını incelediği çalışmasında Karabük'ün sadece coğrafi ve iktisadi bakımdan değil, yarattığı sosyal ortam dolayısıyla da yeni bir dünya olduğunu belirtir.⁸

Erdinç Yazıcı, Karabük ile ilgili araştırmasında Türk sanayileşmesinin, dolayısıyla da kendiliğinden yapı değişikliği hareketinin ilk başladığı mekan olması özelliğiyle Karabük'ün, Türk sosyoloji çalışmalarına çok önemli ve zengin bir birikim sunduğundan bahseder.⁹

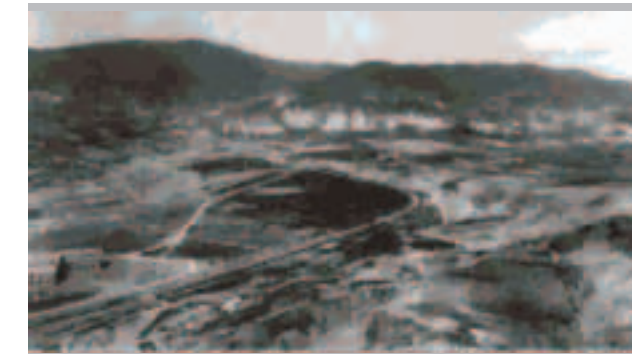
Karabük Demirçelik Fabrikası ülkede sadece inşaatlarda kullanılan klasik demir ve çelik üreten bir kuruluş olmayıp aynı zamanda önemli mühendislik mamülleri üreten kısaca “Fabrikalar Kuran Fabrika” niteliğinde olmuştur. İşletmede Çelik Yapı ve Ağır Teçhisat Fabrikaları Müdürlüğü, Makina Fabrikaları Müdürlüğü, Boru Fabrikaları Müdürlüğü, Tevsiat ve Montaj Müdürlüğü, İnşaat Müdürlüğü ve Proje Konstrüksiyon Müdürlüğü gibi üniteler yer almıştır. Kara-bük Demir Çelik işletmeleri bu yapı ve işlevselliği ile yurdun her yöresinde dev projeler gerçekleştirmiştir.¹⁰

KARABÜK DEMİR ÇELİK FABRİKALARI YERLEŞİMİ

Karabük Demir Çelik Fabrikalarının yapımına başlanmasıyla birlikte bu fabrikada çalışacak olan işçiler ve mühendisler için bir yerleşimin inşasına da başlanmıştır. İlk olarak yapıma başlanan bu evlerin inşasını da aynı İngiliz firma gerçekleştirmiştir.¹¹

1937 yılında Arkitekt dergisinde çıkan bir yazısında Dr. İng. Martin Wagner; Türk modern şehirlerinin kurulması gerekliliği üzerine yazdığı yazısında, Karabük'teki yeni yerleşimin Türkiye için önemini şöyle anlatmaktadır;

“Modern Türkiye'nin yeni başşehri Ankara da bir zamanlar tam manası ile bir tasavvurdu ve sonra iş haline gelmiştir. Ülkesinin endüstrileşmesi de bir zamanlar sadece bir tasavvur idi ve bugün bu tasavvurdan büyük fabrikaların fışkırdığını görüyoruz, ki bunların da tabiatı icabından çıkacak bir netice büsbütün yeni şehirlerin inşa olunmasıdır. Sadece, Türk Devletinin Karabük'teki en yeni teşebbüsünü düşünelim. Issız bir yerde, en modern bir şehir yerleşmesi ile birlikte bir büyük çelik fabrikası bitip yetişecektir.”¹²



Resim 1- Fabrika kurulmadan önce



Resim 2- İlk kurulduğu yıllarda fabrika



Resim 3- İlk kurulduğu yıllarda fabrika



Resim 11- Karabük'lü bir aile



Resim 12- Irak Kralı 1.Faysal'ın ziyareti, 1955

meskenleri iyi bir halde muhafaza edebilmek için gerekli masrafları karşılayacak nispettedir ve meskenlere gayet iyi bakılmaktadır. Bütün evler bahçelerle ve ekseri caddeler de ağaçlara muhat (çevrili) olduğundan, Karabük, bir İngiltere, Almanya veya Hollanda bahçeli şehrini andırıyor ve cidden gönüllere ferahlık veren bir manzara teşkil ediyor.”¹⁷

“Ağır Demir Sanayi ve Türkiye'deki Durumu” kitabında Dr. Erol Tümerterkin'in Fabrika yerleşimiyle ilgili gözlemleri şöyledir;

“Muntazam yoları su ve elektrik tesisatı bulunan sitenin diğer bütün sosyal ihtiyaçları yine site hudutları içinde ve müessese tarafından temin edilmektedir. Her nevi yiyecek ve giyecek maddeler sitenin merkezinde ve pek tabii, müesseseye ait olan bir Kooperatif'te satılmaktadır. Et, ekmek, yine müessese kaynaklarından temin edilmektedir. Mükemmel bir hastane, misafirhane, hatta otel, yazlık kışlık sinemalar, spor sahaları, gazino vs. hepsi müessese hudutları içinde müessese personeli veya kiracıları tarafından işletilen ve site mensuplarına ait tesislerdir. Nihayet bütün bunlara bir de, Yenişehir'le kasaba veya fabrikalar arasındaki irtibatın yalnız müessese otobüsleri tarafından temin edilmesi de ilave edilirse Yenişehir mahallesinin karakteri iyice belirtilmiş olur. Filhakika, Karabük, Demir - Çelik fabrikaları tarafından yaratılan ve yaşatılan güzel bir fabrika sitesidir.”¹⁸

Karabük üzerine bir çok incelemesi olan Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu, resmi bir belgeye dayanarak. buradaki yerleşimin Türkiye için örnek olduğundan bahsetmektedir;

“Resmi bir vesika sadece 1960 da kırkyedi yeni inşa teşebbüsü sayılmakta, ikmal edilen bu teşebbüsler yanında başlanıp da ikmalleri 1962 yılına terk edilen onbir inşaat teşebbüsüne işaret olunmaktadır. Bu ellisekiz teşebbüsün büyük bir kısmı Demir Çelik İşletmeleri ile işçi meskenleri ile ilgili ise de gerek bunların dolayısıyla tesirleri, gerek münhasıran beledi mahiyette olanları Karabük'ün şehirleşmesi, hatta Türkiye ölçüsünde üstün bir şehirleşme numunesi olarak görülmesi dikkati çekmektedir.”¹⁹

Karabük'ün örnek gösterildiği bir başka yazı, Ord. Prof. Dr. Gerhard Kessler'in, İstanbul'da konut problemleriyle ilgili, 1949 yılında Arkitekt dergisinde yayınlanan makalesidir. Kessler sürekli artan konut ihtiyacı karşısında bunu karşılayacak yapı kooperatifleri olmamasından yakınır, ve seri halinde konut inşası için büyük sanayi kuruluşlarının yeni yapı davasıyla ilgilenebileceğinden bahsederken Karabük işletmesinin bu hususta parlak bir misal teşkil ettiğini belirtir.²⁰

Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu Karabük'ün ilk ağır sanayi merkezi olması itibariyle oluşan sosyolojik durumuyla, kültürel turizm için bir merkez olabileceğini savunur, bu şekilde yabancılara da Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni yüzünü gösterme fırsatı doğacaktır;

“Yılın belli zamanlarında uzak ve yakın bütün Türkiye köşeleri Demir Çelik medeniyeti ile burada temas edebilirler. Türkiye'nin yeni meselelerine meraklı dış turistler bile XVIII. asırdan beri, kendi memleketlerinde aşınası oldukları bu sanayi müessesini “Haremli Türkiye” hayalini sarsacak tesirler ve intibalar altında görmekten hoşlanacaklardır.”²¹

YERLEŞİMİN SOSYAL ÖZELLİKLERİ

Kuruluşundan itibaren demir çelik fabrikaları yerleşimi yüksek bir hayat standardı önerir. Modern hayatın içinde geliştiği modern çevre sağlanmıştır. Modern insanın sahip olması gereken sosyal faaliyetler için olanak tanınır. Yerleşimde bir çeşit topluluk ve toplanma merkezleri olan klüp binaları bulunur. Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu, Karabük'ün şehirleşme sürecinde kentlerimizin dahi pek azında görülen klüp hayatının gerçekleşmesinin dikkat çekici olduğunu belirtir. Bu klüplerde yaşanan hayatın “sosyetik” oluşundan bahseder.²² Sosyal bina, yerleşim için mutfak ve restoran görevi görür. Bekar pavyonlarında kalan işçiler için yemek sağlamanın yanında yerleşimdeki diğer evlere de istek halinde yemek servisi yapılır. Ayrıca sosyal bina restoran olarak da hizmet verir. Fabrikaların evlere sunduğu hizmetler içinde elektrik, yakacak ve suyun ücretsiz olarak verilmesi de vardır. Bunun dışında, evlerin

bahçelerinin düzenlenmesi, her sene evlerin boyanması da fabrikaların görevlileri tarafından gerçekleştirilir.²³

Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu, Karabük'te başka vilayetlerde örneğine pek rastlanmayan modern ve güzel bir sinemanın olduğunu belirtir.²⁴ İçinde yüzme havuzu ve çay bahçesi bulunan bahçe tüm fabrika mensuplarının kullanımındadır. Cumhuriyetin hedeflediği modern toplum ve modern Türk insanı kapsamında sporun yeri önemlidir. Türk insanı çevik ve dinamik olmalıdır. Bu doğrultuda yerleşimde sağlanan spor olanakları arasında yüzme havuzunun dışında tenis kortları, basketbol, voleybol, futbol sahaları bulunur. Bunların yanında 1957 yılında da dörtbin kişilik bir stadyum inşa edilmiştir.²⁵ Halkı eğitmek adına çeşitli kurslar düzenlenir, örneğin Halk Terbiyesi Kurslarında pratik hayat bilgileri öğretilmektedir. İngilizce, Almanca, Fransızca yabancı dil kursları verilir. Ayrıca işçilerin gelişimi açısından okuma bilmeyen veya az bilenleri hedef alan ilk öğretim kursları verilir.²⁶

Fındıkoğlu lise mezunu işçilerin zaman içinde kalifiye ve mütehassıs elemanlar olacaklarını ve doğuş, çocukluk ve orta öğrenim boyunca tamamen veya kısmen Karabüklü vasfını kazandıklarına göre “sınai aydını”nın şehre entegre olmasıyla Karabük'ün oturmuş, örnek bir sanayi şehri haline geleceğinden bahseder.²⁷ Yazarın dikkat çektiği bir başka nokta da kentte modern şehirleşmenin belirtilerinden biri olarak kabul edilen yoğun bir gazetecilik hayatının varlığıdır. Karabük'teki günlük gazete sayısına 1960'lar Türkiye'sindeki altmışyedi ilin ancak bir kaçında ulaşılabilir.²⁸ Fabrikaların çalışanlarına sağladığı imkanlar içinde yazın işçilere tatil imkanı veren Erkan kampı da vardır. Amasya'da bulunan kamp beşbin kişi kapasitelidir ve çadırlardan oluşur. Fabrikanın 1948 yılına ait yayınlarından birinde “Demir Çelik Erkan Kampı, bu Müessesenin Türk ağır endüstri işçisine ve onların vücut sağlığına verdiği önemi açıkça göstermektedir.” denmektedir.²⁹

Düzenlenen çevre ve sağlanan sosyal ortamla birlikte istenen örnek modern Türk toplumu 1940'lı yıllarda Karabük'te oluşmuştur. Gerhard Kessler, yerleşimde oluşan modern toplumdan övgüyle bahseder:

“Karabük'te kendimizin lalettayin seçtiği ve böylece önceden hususi hazırlanmamış olan birçok işçi evlerini ziyaret ettik. Kadınlar Avrupalı gibi giyinmişlerdi (Safranboluda kısmen başkaydı). Bize oda ve mutfaklarını iftihar ve memnuniyetle gezdirdiler; gördüğümüz her şey temiz, muntazam ve hatta hemen hemen bütün bahçeler bile iyi bakılmış haldeydi. Karabük'te yırtık elbiseli, permürde kıyafetli bir tek ferde dahi rastlamadık. Etrafta çok fazla miktarda çocuk vardı; bütün çocuklar temizdi ve iyi giyinmişlerdi, hepsi de ne'şeli ve sıhhatli gözüküyordu – tıpkı bir İngiliz, Alman veya Hollanda bahçeli şehirlerindeki tipik manzara.”³⁰ (**Resim 11**)

Kessler, Karabük'teki ücret sistemini, sosyal durumu ve sağlanan yerleşimleri bir bütün olarak değerlendirdiğinde başarılı bulur ve ekler:

“Karabükteki şartları öğrenen binlerce Türk Kadın ve erkek işçi ve müstahdemini haklı olarak, “ah bu tedbirler bizde de olsaydı” diyeceklerdir. Garp memleketlerini ve oraların içtimai siyasetini bilen bir mütehassıs sıfatıyla, garpte kuvvetli sendikalar ve şümüllü içtimai sigortalar sayesinde münferid büyük işletmelerdeki bu kabil pederşahi himayelerin çok ilerisine gidildiğini tabiatile gizleyemem.

... eğer biz memleketimizin en büyük sanayi şehri İstanbulda ve diğer sanayi şehirlerinde ve maden havzalarında da çalışma ve mesken şartlarını Karabük ayarına ırca edebilseydik, memleketimiz için büyük bir ilerleme olurdu.”³¹

Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu, yurdun dört köşesinden gelmiş insanların bu ortam içinde kaynaşarak yeni bir Karabüklü tipini oluşturduğundan bahseder.³² Ona göre Karabük sosyolojik bir laboratuar sayılabilir. Nitekim böylesi bir laboratuvarı değerlendirmek amacıyla 1962 yılında İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi İçtimaiyat Enstitüsünde bir Karabük Araştırma Merkezi kurulmuştur.³³

Bu örnek yerleşimler aynı zamanda, Türkiye'nin yurt dışına karşı vitrinidir. Ülkeyi ziyaret eden yabancı ülkelerin temsilcilerine Karabük Demir Çelik Fabrikaları da gezdirilir. Fabrikaları gezenler arasında, 1955'da Irak Kralı I. Faysal, 1956'da Afgan Kralı Zahif Han ile İran Şahı Rıza Pehlevi ve eşi Süreyya, 1957 yılında da Habeşistan İmparatoru Haile Selasiye bulunur.³⁴ (**Resim 12**) Fındıkoğlu 1961 yılında İtalya'da toplanan bir kongrede Karabük üzerine bir konferans verdiğinden ve bu toplantılar süresinde Karabük ve demir çelik fabrikalarının fotoğraflarından oluşan bir serginin düzenlendiğinden bahseder.³⁵

KARABÜK DEMİR ÇELİK FABRİKALARI YERLEŞİMİNİN BUGÜNKÜ DURUMU

Halen Demir Çelik Fabrikalarına ait olan yerleşim, günümüzde de fabrikaların lojmanları olarak işlevini sürdürmektedir. Dereevler ve apartmanlardan bazıları başka kurumlara devredilmiştir. Karabük demir çelik fabrikaları yerleşimlerindeki evler, farklı şahıslara ait olmayıp, tek bir kuruma ait olması sayesinde özgünlüğünü kaybetmemiş, bugüne zaman zaman yapılmış olan genişletme çalışmaları dışında özelliklerini kaybetmeden gelebilmiştir. Bu durum evlerin birbirinden farklılaşmasına da engel olmuştur.

Yenişehir Mahallesi, 1996 yılında kentsel sit ve üçüncü derece doğal sit alanı ilan edilmiştir. Kararın gerekçeleri;

- Karabük, Merkez, Yenişehir Mahallesinin, Türkiye'nin ilk ağır sanayi kuruluşu olan Karabük Demir Çelik Fabrikalarının kurulmasıyla varolan

Karabük'ün tarihinde önemli bir yer tutması, kentin sanayileşerek gelişmesine tanıklık etmesi bakımından simgesel bir değer taşıması

- Toplumumuzun belirli bir döneminin, belirli bir kesiminin sosyal, ekonomik ve kültürel yaşam biçiminin, ayrıca, insana verilen değer ve kişiler arası ilişkilerin mekana nasıl yansıtıldığının somut belgelerini oluşturan bir kentsel alan niteliğinde olması
- Yoğunluk, yapı-açık alan kullanımı bakımından günümüze ve geleceğe ışık tutacak düzeyde kentsel alan tasarımı ile örnek bir yerleşim birimi olması
- Kent silüetini etkileyen, kent imajına olumlu katkıda bulunan ve ekolojik dengeyi sağlayan grup, dizi ve tek ağaçların bulunmasıdır.³⁶

Karabük Demir Çelik Fabrikalarıyla birlikte kurulan yerleşim, Anadolu'da kurulan örnek yerleşimlerden biridir. Büyüklüğü ve kuruluşundan altmışlı yıllara kadar devam eden aktif inşa faaliyetleriyle Türkiye'deki diğer işçi yerleşimlerinden ayrılır. Gelişmiş bir toplum olmanın ön koşullarından biri olan demir çelik endüstrisinde çalışacak topluluk için tasarlanan bu yerleşimde, her zaman üst düzey bir yaşam hedeflenmiştir. Türkiye'de o dönemde uygulanan diğer işçi yerleşimleri gibi halkı eğitmek hedefi doğrultusunda eğitim, sosyal olanaklar ve mimari bir bütün olarak değerlendirilmiş, bu üç faktörün birlikte kullanımıyla modernleştirme yoluna gidilmiştir. Halk, uygulanan mimariyle görsel olarak eğitilmiş, modern mimari kullanılarak modernleştirilmiştir. Bu yerleşimle, belli bir dönem için Anadolu'da batı dünyasındaki yaşam standartlarına eş bir ortam sağlanmıştır.

Erken Cumhuriyet Dönemine ait yapıların bir çoğunun yıkıldığı, kalan örneklerinse bir çoğunun üzerlerinde yapılan değişikliklerle özelliklerini kaybederek günümüze ulaştığı bir ortamda, orijinalini koruyarak varlığını devam ettiren bu yerleşim, dönemin mimari ideallerini göstermesi, modern toplum - modern mimari birlikteliğinin Türkiye'deki başarılı bir örneği olması bakımından önemlidir.

DİPNOTLAR

¹ 2002. *Türk Sanayi*, s.59, İstanbul Sanayi Odası, İstanbul

² Tümertekin, Erol, 1954. *Ağır Demir Sanayi ve Türkiye'deki Durumu*, s.222-224 İstanbul Üniversitesi Yayınları No:576, İstanbul

³ Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri, 1963. Bir Tatbiki Şehir Sosyolojisi Karabük'ün Şehirleşmesi, *Şehircilik Konferansları 1962-1963 yaz yarıyılı*, İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehircilik Kürsüsü yayınları, İstanbul

⁴ Yazıcı, Erdinç, 1992. *Sosyo-Kültürel Değişme Sürecinde Karabük'te İşçi Ailesi*, s.66, Özçelik-İş Sendikası, Karabük

⁵ 1937, *Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları*, Sümerbank, Ankara

⁶ *Kurun*, 4 Nisan 1937



Resim 13- Karabük Demir Çelik fabrikalarının günümüzdeki durumu

⁷ *Kurun*, 4 Nisan 1937

⁸ Kessler, Gerhard, 1949. *Zonguldak ve Karabükteki Çalışma Şartları*, s.24, İstanbul Üniversitesi İktisat ve İktisadiyat Enstitüsü, İstanbul

⁹ Yazıcı, Erdinç, a.g.e, s.8

¹⁰ Kaştan, Yüksel 2003. Atatürk Döneminde Sanayileşme ve Karabük Demirçelik İşletmeleri s.499 . Kastamonu Eğitim Dergisi Ekim 2003 Cilt:11 No:2

¹¹ 1939. *Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları Hakkında H. A. Brassert and Co. Ltd. ile Yapılan Mukavele ve Anlaşmalar*, Titaş Basımevi, Ankara

¹² Wagner, Martin, 1937. İnşa Etmeyen Bir Millet Yaşamıyor Demektir, *Arkitekt*, s.276-278

¹³ Wagner, Martin, 1938. Şehir İnşası Ne Demektir?, *Arkitekt*, s.21-25

¹⁴ Sayar, Zeki, 1938. Yabancı Mimara Verdiğimiz Servet, *Arkitekt*, s.89

¹⁵ 1937. *Ankara İmar Planı*, s.12-16, İstanbul

¹⁶ Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri, 1963. *Amme ve Belediye Hizmetleri Bakımından Karabük*, s.10, Türkiye köy ve şehir

Sosyolojisi Merkezi İktisat ve İktisadiyat Enstitüsü, İstanbul

¹⁷ Kessler, Gerhard, a.g.e, s.25-26

¹⁸ Tümertekin, Erol, a.g.e., s.243-244

¹⁹ Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri, a.g.e, s.11

²⁰ Kessler, Gerhard, 1949. İstanbul'da Mesken Darlığı, Mesken Sefaleti, Mesken İnşaatı, *Arkitekt*, s.131-134

²¹ Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri, a.g.e, s.18-19

²² Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri, 1962. *Kuruluşunun XXV. Yılında Karabük*, s.32-33, Türkiye Harbi ve İktisadi Araştırmalar Derneği, İstanbul

²³ 1967-68. *Karabük-Safranbolu, Analitik Etütler ve Teklif Projeler*, s.53, İller Bankası, Ankara

²⁴ Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri, 1963. *Amme ve Belediye Hizmetleri Bakımından Karabük*, s.9, Türkiye köy ve şehir Sosyolojisi Merkezi İktisat ve İktisadiyat Enstitüsü, İstanbul

²⁵ Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri, a.g.e, s.8

²⁶ Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri, 1963. *Karabük Sanayileşmesi ve İktisadi Tesirleri*, s.18-21, Türkiye Köy

ve Şehir Sosyolojisi Merkezi Yayımı, İstanbul

²⁷ Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri, a.g.e, s.23

²⁸ Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri, a.g.e, s.28

²⁹ *Demir Çelik Karabük*, s.31 Türkiye Demir Çelik Fabrikaları Müessesesi, Pulhan Matbaası, İstanbul

³⁰ Kessler, Gerhard, 1949. *Zonguldak ve Karabükteki Çalışma Şartları*, s.28-29, İstanbul Üniversitesi İktisat ve İktisadiyat Enstitüsü, İstanbul

³¹ Kessler, Gerhard, a.g.e, s.31-32

³² Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri, 1962. *Kuruluşunun XXV. Yılında Karabük*, s.37, Türkiye Harbi ve İktisadi Araştırmalar Derneği, İstanbul

³³ Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri, 1963. Bir Tatbiki Şehir Sosyolojisi Karabük'ün Şehirleşmesi, *Şehircilik Konferansları 1962-1963 yaz yarıyılı*, İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehircilik Kürsüsü yayınları, İstanbul

³⁴ Yazıcı, Erdinç, a.g.e, s.92

³⁵ Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri, a.g.e, s.26

³⁶ T. C. Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kararı, 12.5.1996, no:4595

ŞEKER ŞİRKETİ VE ANKARA ŞEKER FABRİKASI YERLEŞKESİ'

Selda Bancı, Mimar, Gazi Üniversitesi

Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı nedeniyle neredeyse hiçbir ekonomik varlığın kalmadığı ülkede, 1923-1926 dönemi tarımsal üretime dayalı hızlı gelişmenin hedeflendiği yıllardı.² Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde bol bulunan hammaddeye dayalı yerli üretim ve sanayi dallarına büyük önem veriliyordu. “Üç beyazlar” (un, şeker, pamuk) ve “üç karalar” (kömür, demir, petrol) o yıllarda ülkenin ihtiyaçlarını ve hedeflerini özetleyen sloganlarıydı.³ Şeker sanayi ise, sanayiye ve ziraati aynı anda geliştirmesi nedeniyle önemliydi.⁴ Bu nedenle kalkınmakta olan birçok ülkede özellikle tercih ediliyordu Türkiye'de de şeker sanayinin kuruluş çalışmaları Cumhuriyetin ilanından çok kısa bir süre sonra başladı..

Nuri Bey'in (Şeker) uzun çabaları sonucunda Çekoslovak Skoda Şirketi'ne sipariş edilen Türkiye'nin ilk şeker fabrikasının temeli 6 Kasım 1926'da Uşak'ta atıldı ve fabrikada ilk şeker 17 Aralık 1926'da üretildi.⁵ Nuri Bey'in gereken sermayeyi sağlayabilmek için Türkiye'nin ilk hisse senedini çıkartması, Mustafa Kemal Paşa ve Latife Hanım'a dahi hisse senedi satması, şeker fabrikası kurma amacı doğrultusundaki isteğine ve göstermiş olduğu olağanüstü çabaya bir örnektir. Alpullu Şeker Fabrikası ise Alman Bukau R. Wolf Şirketi tarafından kuruldu. Uşak Şeker Fabrikası'ndan sonra kurulmaya başlanmasına rağmen 11 ay gibi bir sürede montajı tamamlandı. Böylece Türkiye'nin ilk şeker 26 Kasım 1926⁶ tarihinde işletmeye açılan Alpullu fabrikasında üretilmiş oldu. Şeker üretimi ülke genelinde büyük heyecana yol açmıştır. Şeker Şirketi'nin de yayınlarında yer verdiği, Ulus Gazetesi'nde çıkan bir yazı yaşanan sevinci güzel özetlemektedir.⁷

“İşte Türk Şekeri, işte Türk toprağından, Türk sâyüamelinen husule gelmiş olan Türk şeker! Herkes oraya koşuyor, bir çimlemik alıp ağzına koyuyor!. Ah ne tatlı şeker! Türk şeker!.. herkesin yüzünde bir sevinç! Bu Türkün, Rumelinin şeker!...” (Resim 1)



Resim 1- Tatlı Son, 1927

İki şeker fabrikası da özel girişimciler⁸ tarafından kurulmasına rağmen Cumhuriyet Hükümeti uyguladığı politika ve programlarla şeker sanayisindeki gelişmeye yardımcı olur.⁹ Çok kısa bir süre sonra 1933'de Anadolu Şeker Fabrikaları Türk Anonim Şirketi (İş Bankası, T.C. Ziraat Bankası ve Sanayi ve Maadin Bankası ortaklığı) tarafından Eskişehir Şeker Fabrikası kurulur. Bu fabrikanın montajı sürerken Ziraat Bankası ve İş Bankası'nın sermaye taahhüdüyle 1934'de Turhal Şeker Fabrikası kurulur. Bu bağlamda, şeker sanayisinin erken cumhuriyet döneminin en önemli sanayi

Fotoğraflar 1-5- Şeker Şirketi web sitesinden alınmıştır

hareketlerinden biri olduğunu söyleyebiliriz.¹⁰ Her fabrikanın kuruluş hikâyesinde onlarca detay ve anı gizli. Örneğin Eskişehir Fabrikası Atatürk'ün emriyle, daha pahalı olmasına rağmen, tren yolu yakınındaki araziye kurulmuştur. “Tren geçtikçe halk istasyonun hemen yanındaki fabrikayı görececek, morali yükselecek”tir.¹¹ (Resim 2)

Ancak Türk özel sektörünün sınırlı imkânları ve dünyada yaşanan ekonomik buhranın etkisiyle Türkiye şeker sanayisi de 1930'larda sıkıntıya düşer. Ekonomi Bakanlığı tarafından 'Şeker Rasyonizasyon Komitesi' oluşturulur ve bu sorunu çözmek üzere görevlendirilir. Komitenin önerisi doğrultusunda Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş. 6 Temmuz 1935'de, İş Bankası, T.C. Ziraat Bankası ve Sümerbank'ın eşit hisseleriyle kurulur. Böylece mevcut dört şeker fabrikasının yönetimi tek şirket altında toplanmış olur ve ilk Genel Müdür olarak Kazım Taşkent görevlendirilir.¹²

Şeker fabrikaları, şeker üretiminin yanı sıra, çiftçiye hayvan yemi olarak kullanılan, besin değeri yüksek melas ve melaslı kuru küspe gibi değerli yan ürünler de sunar. Kısa süre içerisinde pancar tarımı yaygınlaşmaya başlar ve çiftçiler şeker sanayisini benimserler. Böylece bir yandan pancar ekilen alanlar diğer yandan pancar verimi artar. Bunlara ülkenin artan şeker ihtiyacı da eklenince Şeker Şirketi 1953-1956 yılları arasında on bir yeni şeker fabrikası¹³ kurar.

Şeker sanayisine rakamsal çerçevede bakacak olursak başarı daha net anlaşılabilir. Kişi başına 1926'da 4.8 kg, 1956'da 9.9 kg, 1966'da 15.6 kg ve 1976'da 22.9 kg olan şeker tüketiminin 50 yılda artış oranı %477'dir. 50 yıl içinde hektar başına pancar verimi %435, şeker verimi ise %450 artmıştır. Aynı süredeki şeker sanayiinin yıllık cirosu ise 50.000 misli artmıştır.¹⁴ Şeker Şirketi'nin bu gelişiminin sırrı şüphesiz çok yönlü hedeflerini gerçekleştirmekte gösterdiği organizasyonel başarıda gizlidir. Örneğin; çiftçilerin tarım makinelerini ve diğer ihtiyaçlarını temin etmesini kolaylaştırmak için Pancar Ekicileri İstihsal Kooperatifleri kurulur.¹⁵ 1953'de ise çiftçilerin kredi ihtiyaçlarını karşılamak üzere, sonradan Şekerbank T.A.Ş. adını alan Pancar Kooperatifleri Bankası kurulur.¹⁶

Bugün Şeker Şirketi'nin 25 şeker fabrikası, 4 etil alkol fabrikası, 5 makine fabrikası, 2 tarımsal işletmesi yanı sıra elektromekanik aygıtlar fabrikası, tohum işleme fabrikası ve araştırma enstitüsü bulunmaktadır.¹⁷

Sanayi ve ziraatin gelişmesinde gösterdiği katkıya ek olarak Şeker Şirketi, araştırmaya, eğitime ve sosyal hayata verdiği önemle de anılmakta. Her kurulan fabrika yerleşkesi, 1920'li yıllardan bugüne kadar, yeşil dokusunun içinde işçi konutları, okul, spor merkezi, yemekhane, sağlık merkezi ve kültürel etkinlikler için çeşitli yapıları barındırmakta. (Resim 3-5)

Aylık süreli yayın olan Pancar dergisi, çiftçileri tohumdan hasata kadar her konu hakkında bilgilendirmek amacıyla, ilk olarak Ekim 1951'de



Resim 2- Eskişehir Şeker Fabrikası



Resim 3- Alpullu Şeker Fabrikası Sosyal Tesisleri-Hastane, 1926



Resim 4- Alpullu Şeker Fabrikası Sosyal Tesisleri-İtfaiye, 1926



Resim 5- Alpullu Şeker Fabrikası Sosyal Tesisleri-Okul, 1926

yayınlanır. Dergi tarım konusunda bilinci arttırmının yanı sıra, sağlık, hayvancılık ve sosyal yaşamla ilgili bilgiler de verir. Teknik içerikli bir yayın olan *Şeker* dergisi de aynı yıl basılır. Dergi şeker sanayiinin farklı alanlarında görev yapan çalışanların bilgi paylaşımı anlamında iletişimini sağlar. Bu iki süreli yayına ek olarak Şeker Şirketi'nin üç yüzü aşan sayıda yayını var.¹⁸

ANKARA VE ŞEKER ŞİRKETİ

Şeker Şirketi'nin eğitime, araştırmaya ve bilgiye verdiği değeri yapı elde etme yöntemlerinde de izlemek mümkün. Şirketin Ankara Meşrutiyet Caddesi'ndeki Genel Müdürlük Binası 1950'lerde tasarlanmış. Uygulama projesini Ali Mukadder Çizer imzalamış olsa da, Doğan Tekeli¹⁹ İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nde öğrenciyken üç ünlü mimar arasında düzenlenen yarışmayı Paul Bonatz'ın kazandığını anımsıyor, diğer katılımcılar Orhan Safa ve Emin Onat, Tekeli'ye göre bu yapının Çizer ve Bonatz'ın ortak projesi olması da mümkün. 1954 yılında çizilen uygulama projesine göre 2.000.000 TL yapım bedelli bu büro binası; bodrum, zemin ve 4 katla 1075 m² toplam inşaat alanına sahip. 1970'li yıllarda binaya 3 kat daha eklenmiş. **(Resim 6)**

Ankara'da sanayinin gelişimine baktığımızda ise, Tekeli'nin belirttiği üzere²⁰, savaş sanayi dışında önemli bir sanayi girişiminin bulunmadığı Ankara'da; 1952'de Et ve Balık Kurumu, 1953'de Ankara Çimento Fabrikası, 1954'de Traktör Fabrikası, 1957'de Süt Fabrikası, 1958'de Yem Fabrikası²¹ ve 1962'de de Ankara Şeker Fabrikası'nın kurulduğunu görüyoruz.

Ankara Şeker Fabrikası, Ankara-Ayaş karayolu kenarında, 1958'de köylüden istimlak edilen²² Etimesgut'taki topraklar üzerine kurulur. Fabrikanın konumlandırılması 1957 tarihli Uybadin-Yücel Planı'na göre olmuştur. İmar Planı izah notu'na göre sanayi bölgesi alanı aşağıdaki nedenlerle seçilmiştir:²³

“... Halen şehir içinde gelişigüzel kurulan tesislerin şehir hudutları dışına alınmaları ve şehir merkezini bu tesislerin rahatsızlığından kurtarabilmek için sanayi inkişafı için, Gazi çiftliğinden itibaren Etimesgut'a kadar bir sahada bu tesisler için bölgeler serpiştirilmiştir. Sanayi bölgesinin Ankara'nın batısındaki ovada seçilmesinin sebebi şunlardır:

1. Arazinin düz oluşu, dolayısıyla tesislerin kolay inşa edilebilmeleri,
2. Şehir irtifaından düşük oluşu dolayısıyla, kirlenmiş suların şehiri kat etmeyeceği,
3. Arazinin geniş olması dolayısıyla her türlü inkişafa müsait oluşu,
4. Marşandiz istasyonuna ve karayollarına doğrudan doğruya irtibatlı bulunması dolayısıyla ham madde gelişi ve işlenmiş malların sevki kolaylıkları,



Resim 6- Genel Müdürlük Binası (30. Yılında Türkiye Şeker Sanayii)



Resim 7- Ankara Şeker Fabrikası Yerleşkesi, Yerleşim Planı (ölçeeksiz)

5. Şehirle arasında orman çiftliğinin bulunması dolayısıyla esaslı bir tecrit temin edilmesi,

6. Şehirden nisbeten makul bir mesafede bulunuşu ve trafik yollarıyla birbirine ve civarına bağlanma imkanlarının kolaylıkları,

7. Çay boyunda münhat bir arazide bulunuşu dolayısıyla su ihtiyacının çaydan ve açılacak kuyulardan kolaylıkla temin edilebileceği,...”

Etimesgut Şeker Fabrikası alanında Şeker Fabrikası, Makina Fabrikası, Elektromekanik Aygıtlar Fabrikası, Tohum İşleme Fabrikası, Şeker Araştırma Enstitüsü, lojmanlar, spor kompleksi, okul, sinema ve lokanta, misafirhane ve diğer sosyal tesislerin yanı sıra şu an çalışmayan Aktif Kizelgur²⁴ Fabrikası bulunmaktadır. Ankara Şeker Fabrikası yerleşkesinin 1960'lı yılların

Resim 8- Yerleşkenin peyzajı Resim 9-10 Lojmanlardan Detay, 2006



Fotoğraflar 8-10 Selda Bancı



Resim 11- İdari Bina Girişi, 2006

başından itibaren süregelen bir yapılaşma halinde olduğu söylenebilir.²⁵ **(Resim 7-11)**

Şeker Şirketi, 19 Ekim 1962'de görkemli bir törenle açılan, Ankara Fabrikası ile ayrıca gurur duymaktadır. Yabancı işletmeler tarafından kurulan önceki on beş şeker fabrikasının aksine Ankara Şeker Fabrikasının konstrüksiyonunun %70'i *Karabük Demir ve Çelik Fabrikası* tarafından Türkiye'de üretilmiş, montajı ise Türk mühendis ve teknik elemanlarınca gerçekleştirilmiştir.²⁶ **(Resim 12)**

Şeker sanayisinde makina imalatı çalışmaları 1933 yılında basit yedek parçaların onarılması amacıyla Eskişehir fabrikasında küçük atölyelerle başlamıştır. Zamanla eskiyen fabrikaların modernize edilmesi ve yeni fabrikaların açılması talepleri üzerine, 1966 yılında Etimesgut'taki şeker fabrikası alanında temeli

atılan Türkiye'nin ilk bütünlük fabrikası olan *Ankara Makina Fabrikası* 1968 yılında faaliyete geçmiştir. O tarihten bu yana Ankara Makina Fabrikası'nda, komple şeker fabrikası, çimento fabrikaları için çeşitli parçalar, sanayi tesisleri için yüksek basınçlı buhar kazanları, ağır tip atölye tezgâhları gibi üretimler gerçekleştiriliyor.²⁷ **(Resim 13)**

Şeker sanayi ve diğer endüstri alanlarında kullanılan ölçü ve denetim aygıtlarının onarımını yapmak ve bu aygıtları geliştirmek amacıyla 1965 yılında enstitü bünyesinde şube olarak kurulan sistem zamanla geliştirilmiş ve 1977 yılında *Elektromekanik Aygıtlar Fabrikası* haline gelmiştir.²⁸ **(Resim 14)**

Şeker Şirketi pancar tarımı ve uygulamasıyla ilgili araştırma ve deneylerin yapılması gerektiğinin farkındaydı. Buna ek olarak uygulamada karşılaşılan sorunlar çözümlenmeli ve personel eğitilmeliydi. Bu çerçevede 1932 yılında Uşak fabrikasında, deneme şubelerinden oluşan bir araştırma istasyonu olarak kurulan *Şeker Enstitüsü* önce Eskişehir'e, ardından da 1965'de Etimesgut'da kurulan modern araştırma merkezine taşınmıştır. Enstitü araştırma, geliştirme, teknik yardım ve eğitimin yanı sıra yurtiçi ve yurtdışındaki diğer kurumlarla işbirliğinden sorumludur.²⁹ Enstitü binası 1961 yılında düzenlenen sınırlı mimari proje yarışması sonucunda Doğan Tekeli-Sami Sisa'nın birinci gelen tasarımlarıdır.³⁰ **(Resim 15-17)**

1977 yılında Şeker Şirketi 'Eğitim Merkezi' proje yarışması düzenler. Yaklaşık 15.000m² yapı alanına sahip projenin programı eğitim tesisleri, yurtlar, lojmanlar ve spor salonunu kapsar. Edip Önder Us ve Gönül Tavman'ın birincilik ödülü kazandığı proje uygulanmamıştır.³¹

Yerleşkedeki diğer yapıların mimarları ve/veya yapılar hakkında geniş bilgilere ulaşmak detaylı arşiv çalışmaları gerektirmekte. Bu çalışma kapsamında çoğu Şeker Şirketi'nde görev yapmış Artin Yöntem, Hamit Emen, Abdullah Altat, Orhan Reisoğlu gibi pek çok mimar-mühendis ismiyle karşılaşıldı. Bazı yapıların ise serbest çalışan mimarlar tarafından tasarlandığı bilinmektedir. Naim Bekitoğlu tarafından 1958 yılında tasarlanan sinema-lokanta binası ve misafirhane binası buna bir örnek. **(Resim 18)**

Bu yazı Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş.'nin erken Cumhuriyet dönemindeki sanayileşme hamlesi içindeki rolüne ve bunun tarıma yaptığı etkilere değinirken, şeker sanayi yapılarına ve özellikle de Ankara Şeker Fabrikasına odaklandı. 2000 yılından bu yana özelleştirme süreçleri içinde bazı fabrikaların özelleştirilmesi gerçekleşirken bazılarının da kapatılması söz konusu olmuştu. Ankara Şeker Fabrikası'nın geleceği ise bu çerçevede halen belirsiz görünüyor, ancak Büyükşehir Belediyesi'nin geliştirdiği projelerin fabrika yerleşkesini kapsamadığı konusunda duyumlar var.

DİPNOTLAR

- ¹ Bu yazı ODTÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Tarihi Yüksek Lisans Programı kapsamında Elvan Altan Ergut ve Bilge İmamoğlu tarafından yürütülen “AH544 Architectural History Research Studio Ankara, 1950-1980” dersi kapsamında yapılan inceleme sırasında derlenen bilgi ve dokümanların farklı şekilde ele alınması ile hazırlanmıştır.
- ² Batur, Afife. 2005. *A Concise History: Architecture in Turkey During The 20th Century*. Chamber of Architects of Turkey Publications. İstanbul: Çizgi Basım Yayın.s.5
- ³ Taygun, Nazım. 1993. *Türk Şeker'in Öyküsü*, Ankara: Mars Tic. ve San. A.Ş. s.11
- ⁴ Velidedeoğlu, Turhan V., 1976. *Türkiye Şeker Sanayii Yurt Hizmetinde 50 Yıl 1926-1976*. Ankara: Mars Matbaası s.7
- ⁵ Velidedeoğlu A.g.e. s.90, Tarih Şeker Şirketi'nin yayınlarında farklılık göstermektedir. (Bkz. Velidedeoğlu, Turhan V., 1976. s.74)
- ⁶ Velidedeoğlu A.g.e s.97
- ⁷ Taygun, A.g.e. s.97
- ⁸ Nuri Şeker Uşak Şeker Fabrikası'nın kurucusudur. Alpulu Şeker Fabrikası ise İstanbul ve Trakya Şeker Fabrikaları Türk Anonim Şirketi tarafından kurulmuştur.
- ⁹ “Şeker Fabrikalarına Bahşolunan İmtiyaz ve Muafiyet” hakkındaki 601 numaralı kanun, 724 sayılı “Şeker İhisar Kanunu”
- ¹⁰ Velidedeoğlu, A.g.e.. s.51
- ¹¹ Taygun, A.g.e. s.104
- ¹² Velidedeoğlu, A.g.e. s.82
- ¹³ Adapazarı (24.09.1953), Konya (19.09.1954), Amasya (08.09.1954), Kütahya (04.11.1954), Susurluk (07.09.1955), Burdur (07.09.1955), Kayseri (02.10.1955), Erzurum (24.09.1956), Erzincan (30.09.1956), Elazığ (01.10.1956), Malatya (01.10.1956)
- ¹⁴ Velidedeoğlu, A.g.e.. s.11, 19
- ¹⁵ Age. s.46
- ¹⁶ Age s.132
- ¹⁷ Şeker Şirketi web sitesinden [http://www.turkseker.gov.tr]

¹⁸ Taygun, A.g.e.. s.194

¹⁹ Doğan Tekeli ile telefon görüşmesi, 18 Mayıs 2006.

²⁰ Tekeli, İlhan. 1994. “Ankara'da Tarih İçinde Sanayiinin Gelişimi ve Mekansal Farklılaşması”, E. Batur (ed.), *Ankara Ankara*, s.171-199, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları. s.177

²¹ Yıldırım, Hakkı. 2001. “Ankara Sanayiinin Gelişimi ve Mevcut Potansiyeli”, Y. Yavuz (der.), *Tarih İçinde Ankara II*, s.3-8, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları. s.4

²² Tekeli, A.g.e s.183

²³ Uybadin, R. & Yücel, N. “Ankara Nazım İmar Planı Raporu”, basılmamış rapor s.14

²⁴ Aktif kizelgur filtre ve dolgu maddesi olarak; gıda ve kimya sanayii, boya, kağıt sanayii ve tarım ilaçları sanayinde kullanılmaktadır.

²⁵ Editörün notu: Ankara Şeker fabrikasına ilişkin ilginç bir tarihsel bilgiye Kemal Kurdaş'ın ODTÜ'nün kuruluşuna ilişkin anılarında rastlıyoruz. 1961 yılında eldeki seçeneklerin birinin “Etimesgut'taki boş şeker fabrikasının” ufak bir giderle üniversiteye dönüştürülmesi olduğunu söyleyen Kurdaş'a göre “Şeker fabrikası belki biraz para tasarruf ettirir, biraz zaman kazandırır. Fakat sağlıklı büyümeyi ve geleceği kaybettirir”. Kurdaş, Kemal. 1998 *ODTÜ Yıllarım* Ankara: Metu Press ss.45-49

²⁶ Uygulama işlerini yürütmekle Kimya Yüksek Mühendisi Hicri Baysal görevlendirilmiştir. Mutluay, Fahrettin. 1962. “Ankara Şeker Fabrikası'nın İşletmeye Açılış Töreninde (19.10.1962) Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş. Genel Müdürü Fahrettin Muluay Tarafından Yapılan Konuşma”, *Şeker*, yıl 11, no.45. s.7-9

²⁷ Velidedeoğlu, A.g.e. s.158, 159

²⁸ *Cumhuriyetin 80. Yılında Türk Şeker Sanayi*. 2003. Ankara: Türkiye Şeker Fabrikası A.Ş. Yayınları, Mars Matbaası . s.91

²⁹ *Şeker Enstitüsü Çalışma Yıllığı*. 1974. n.1, Ankara: Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş. Yayınları, Mars Matbaası. s. 9, 10

³⁰ Tekeli. D. & Sisa, S. 1974. *Doğan Tekeli-Sami Sisa, 1954-1974: Projeler, Uygulamalar-Architectural Works*. İstanbul: Apa Ofset Basımevi.s.104

³¹ Karaaslan, Merih. 1977. “Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş. Eğitim Merkezi Proje Yarışması”, *Mimarlık*, 77/03. s. 89-95

ÇUBUK BARAJI , GAZİSOSU VE SU SÜZGEÇİ

M. Haluk Zelef, Dr., ODTÜ Mimarlık Fakültesi



12



13

Fotoğraflar 12-18 Selda Bancı

Resim 12- Ankara Şeker Fabrikası
Resim 13- Ankara Makina Fabrikası
Resim 14- Elektromekanik Aygıtlar Fabrikası
Resim 15-17 Şeker Enstitüsü
Resim 18- Sinema-Lokanta Binası Girişi



14



15



16



17



18

Dünya Endüstriyel Mirası başlığı altında incelenen kategorilerden birini de enerji üretilen yapılar oluşturmaktadır. Değişik doğal kaynakların, sanayi üretiminde kullanılmak üzere enerjiye dönüştürüldüğü, rüzgar dönüşüm santralleri, hidro-elektrik, termo-elektrik santraller incelenmekte ve günümüzde nasıl korunup, yeni işlevlere kavuşturulabilecekleri tartışılmaktadır. Söz konusu yapıların bir özetini sunmak kalan mimari ölçekteki örneklerinden olan ve kömür ya da petrolden elektrik üretimi sağlayan santraller (Londra'da Tate Modern olarak düzenlenen enerji santrali veya İstanbul'da benzer bir işlev kazandırılacak olan Silahtarağa Elektrik Fabrikası gibi) üretim biçiminin ve teknolojisinin değişimi ile işlevlerini yitirdikleri için sosyal ve kültürel etkinliklerin yürütüleceği yapılarla dönüştürülmektedir.

Bu grup içinde değerlendirilebilecek bir başka yapı türü ise, mimarlardan çok inşaat mühendislerinin ilgi alanına girdiği düşünülen ve kentlerden ziyade kırsal alanı şekillendiren ve barajlardır. Çoklukla kentsel altyapı hizmetlerinin bir parçası olarak su ihtiyacına yönelik yapılar üretime doğrudan hizmet etmedikleri için olsa gerek, Sanayi Mirası'nı ele alan “Nijni Tagil Tüzüğü” benzeri belgelerde barajlara ismen değinilmemekle birlikte, Avrupa Konseyi Bakanlar Kurulu tarafından “Endüstriyel, Teknik ve İnşaat Mühendisliği Alanlarındaki Mirasın Korunması” üzerine alınan tavsiye kararı gibi daha geniş kapsamlı belgelerde yer verilmektedir. Günümüzde özellikle Zeugma antik kenti ve Hasankeyf'te yürütülen kurtarma kazıları ile gündeme gelen ve kültürel mirasa karşı ciddi bir tehdit unsuru oluşturan barajlar, diğer taraftan yapıldıkları dönemin mühendislik ve endüstri mirası olarak da değerlendirilebilirler.

Cumhuriyet dönemi Türkiye'sinde hem elektrik ihtiyacını karşılamak, hem de akarsu rejimlerini kontrol altına alarak sulama ve içme suyu talebine cevap vermek üzere 1930'lardan bu yana bentler, barajlar, regülatörler planlanmıştır. 1944 yılında düzenlenen Cumhuriyet Nafia Sergisi¹, Erken Cumhuriyet Döneminde su kaynaklarının değerlendirilmesine yönelik çalışmaların bir özetini sunmaktadır. (**Resim 1**) Nafia Vekaleti'ne bağlı Su İşleri Reisliği tarafından düzenlenen su işleri pavyonu ve Elektrik İşleri Etüt İdaresi² çalışmalarının sergilendiği elektrik işleri pavyonunda yer alan otuzu aşkın regülatör ve santral projesi yanı sıra, on üç akarsu havzasına ait planlama çalışmaları doğayı kontrol etmek ve ondan faydalanmak yönündeki isteği yansıtır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun ilk çeyrek asrında gerçekleştirilen baraj inşaatlarına en önemli örnek Ankara'ya içme suyu sağlayan **Çubuk I Barajı**'dır. Bu baraj 1936 yılında işletmeye açılmış ve Su İşleri tarihinde Cumhuriyetin ilk barajı olarak yerini almıştır.³ (**Resim 2**)

Türkiye'nin yurtdışındaki tanıtımına yönelik olarak yayımlanan “La Turquie Kemaliste” dergisinde yer alan Çubuk Barajı'na ilişkin makale ise, bu yapının Cumhuriyet rejimi için sembolik anlamını ortaya koyar:

“...Sultanların eski yönetimi, başka konularda olduğu gibi, bu konuda da ülkenin yaşamsal ihtiyaçlarını karşılamayı ihmal etmişti. Su sorununun da çözülmesi, hele hele ihtiyaçlara uygun çözüm bulunması mümkün olmamıştı.

Hiçbir köy iyi düzenlenmiş kullanma ve içme suyu yönetimine sahip değildi. Bunun sonucu



Resim 1- 1944 Nafia sergisinden iki regülatör projesi – Tokat Gömenek ve Büyük Menderes



Resim 2- Çubuk Barajı yapıldığı dönemlerde

olarak tarım bir şans işiydi. Bir yandan içmeye uygun olmayan sular halk sağlığını etkilerken, bir yandan da köylü ve çiftçi, kaderlerini yağmur ve kuraklığın insafına bırakıyor ve kendilerini çok dezavantajlı bir durumda buluyorlardı.

Ancak Cumhuriyet yönetiminde su ve buna bağlı sorunlar gerektiği gibi ele alındı ve çözümlendi. Halk sağlığı ve ülke ekonomisi bundan yalnızca yarar sağladı ve sağlıyor. Bugün kullanılabilir su sağlanmamış olan tek bir köy bulunmamaktadır. Bu gerçekleşirken pek çok sağlıksız bataklıkların kurutulması ve -bazıları oldukça önemli - bir çok suyun akışının da yeniden yönlendirilmesi ve önemli hizmetler için kullanılması da kayda değerdir. Bu düşünceye dayanarak yapılan önemli işlerin arasında en önemlisi ve en büyük başarının kazanını, kuşkusuz bütün bir şehrin, Ankara'nın, su ihtiyacını karşılayan Çubuk'tur."⁴

İlk etütlerine 1926 yılında başlanan barajın avan projesi 1928'de tamamlanmış ve 1929'da ihaleye açılmıştır. Bu döneme ait birçok yayında⁵ Çubuk Barajı'nın yapım amacının yeni hükümet merkezinin kullanma ve içme suyu gereksiniminin karşılanması kadar, sulama alanındaki ihtiyacın karşılanması olduğu belirtilir. Barajda yer alan mermer kitabelerde de öncelik içme suyundadır: “Bu Çubuk Bendi, Türk Ulusu'nun ilk Cumhurbaşkanı Kemal Atatürk devrinde, devlet merkezi Ankara'nın su ihtiyacının karşılamak

üzere kurulmuştur. 1929-1936”. Dönemin Bayındırlık Bakanı Hilmi Uran ise anılarında barajı öncelikle “Atatürk'ün Gazi Orman Çiftliği i'marını ele almasını müteakip doğrudan doğruya bir sulama tesisi olmak üzere ve bu maksat için inşasına girişilmiş bir teşebbüs” olarak nitelendirir ve baraj inşası sürerken Orman Çiftliği'ne su kanalları ve tevzi merkezleri kurulduğunu anlatır.⁶ Nafia Bakanlığı üzerine yapılan bir tarih çalışması da bu projenin sulama boyutunu öne çıkarmaktadır. “Çubuk çayının sularını tutarak; henüz kurulmakta olan Gazi Numune Çiftliğine (A.O.Ç.) halka örnek olabilecek tarımsal üretimi yapabilmek ve bunun yanı sıra Ankara ovasında bulunan yaklaşık 3000 hektarlık bir saha için gerekli olan sulama için barajın yapımı gündeme gelmiştir, daha sonraları Ankara'nın içme suyunun temini için baraj gölünden faydalanma fikri de katılır”.⁷

Örnek çiftlikler, modern sulama teknikleri, makineli ziraat ve tarım ürünlerinin değerlendirilmesine yönelik sanayi tesisleri Erken Cumhuriyet Döneminin önemli temalarıdır. Atatürk Orman Çiftliği, bağlar, meyve ve sebze bahçeleri, tavuk çiftliği ve mandıra ile tarım ve hayvancılık ürünleri yetiştirmek, biracılık, dondurma, soda gibi tarıma dayalı gıda endüstrisi geliştirmek ve ticaret yapmak üzere kurulan bir devlet girişimiydi. Çiftlik yerleşkesinde Ernst Egli tarafından tasarlanan Bira Fabrikası (1933-1934) gibi mütevazı sanayi tesisleri bulunmaktaydı. Atatürk Orman Çiftliği'nde hayata geçirilen bu atılım hedefleri yanında kıraç Anadolu platosunun ortasında hep yeşil kalan bir orman oluşturulması da 1930'ların ulusal gurur kaynakları olup, Bozdoğan'ın belirttiği gibi “yaban doğayı ehlileştirme, doğaya hükmetme ve son olarak toprağa millî mülk olarak sahip çıkma gibi idealize edilen edimleri temsil ediyorlardı”.⁸ Çiftlik de Çubuk barajı gibi aynı zamanda halka açık, dinlenme, piknik ve eğlence yeri olarak düzenlenmiş olan ve Cumhuriyetin doğaya karşı başarılarına tanıklık edilen bir mekan idi.

Çubuk Barajı ile burada oluşturulan mesire alanı içindeki yapılar da bu teknolojik başarıyı taçlandırmaktaydı. Gerek Atatürk köşkü olarak bilinen yapı, gerek karşı yakasındaki rekreasyon ve sosyal etkinlikler için kullanılan lokanta ve gazino binası baraj gölünün su yüzeyini değil, baraj gövdesini, suyun akıtıldığı savakları ve vadiyi görececek tarafta yerleştirilmişlerdi. **(Resim 3-4)** Dönemin modernist mimarlık dilini yansıtmaları yanı sıra, barajın kitesindeki eğrisel yüzeyleri de çağrıştıran gazino yapısı 1937-1938 yıllarında, Gençlik Parkı'nın da tasarımcısı olan Nafia Vekaleti Yapı İşleri Umum Müdürlüğü Projeler Bürosu danışmanlarından Fransız şehirci ve bahçe mimarı Theo Leveau tarafından tasarlanmıştı. Döneminin basınında gazino yapısı “Avrupalı sayfiye” imgesi, barajın topladığı sular ise bozkırdaki “Boğaziçi” özlemi ile birlikte anılıyordu.⁹

“Lokanta ve gazinonun birlikte olduğu yapı vadinin on beş hektarlık alanı üzerinde gerçekleştirilen ve aynı mimarın tasarımı olan park alanı içinde yer almaktadır. Barajın önündeki havuzun geniş olduğu kıyıda kuzeye



Resim 3- Çubuk Barajında Atatürk köşkü olarak bilinen yapı



Resim 5-6 Günümüzde Gazinonun durumu (2005)

ve dolayısıyla manzaraya doğru yönlendirilmiştir. Yapının alt katında mutfak ve servis alanları birinci katında ise su üzerine taşan ve sütunlar üzerinde duran daire biçimli gazino (dansing) ona bitişen dikdörtgen biçimli lokanta ve her ikisinin de servisleri bulunmaktadır. Önceleri kayıklar, altı boşaltılan gazinoya bitişik, dairesel formu izleyen merdivene yaklaşıyordu. Bu kat düzeyindeki çembersel formuyla pergolalı teras rıhtım, barajın önünde havuzun her iki yakasını birleştiren köprüye dek uzanan yapıyı çevresiyle bütünleştirmiştir. Üst kat, üstü örtülü pergolası olan yarı-açık bir terastır...Yapının yatay gelişen geniş cam yüzeyleri ve beyaza boyalı cepheleri modern akımın sade hatlarını sergilemektedir....Havuz bakan cephesinin pencere çerçeveleri demirdendir ve baştanbaşa açılabilir olarak detaylandırılmıştır”.....¹⁰

Daha sonraki dönemlerde yapının pergolalı kısmının arkasına, ilk çizimlerinde ve fotoğraflarında görünmeyen bir yüzme havuzu yapılarak, suyun spor ve eğlence amacı ile kullanımı çeşitlendirilmişti. Yapı ise giderek modernist estetiğinden uzaklaştı. Yapının bugünkü perişan durumu, konu hakkındaki bütün incelemelerde üzüntü kaynağı olarak karşımıza çıkmaktadır. **(Resim 5-6)**

Çubuk barajının hemen yakın çevresinde yer almamakla birlikte, suyun Ankara'ya aktarımını sağlayan Su Süzgeci (Filtre İstasyonu) binası da bu bayındırlık projesi çerçevesinde incelenmelidir. **(Resim 7-8)**



Resim 4- Baraj Gazinosu



Fotografılar 3,5,6 Haluk Zefel

“10.6.1935 tarihinde temeli atılan yapı, 3.11.1936'da barajla birlikte görkemli törenlerle hizmete açılmıştır. Tesis için idari kısım, makinist ve amele evleri, ambar ve depo gibi gerekli yapılarla birlikte duvarlarla tarifiyen kendi küçük alanı içinde yer alan su süzgeci binası, uzun yıllar Ankara'ya temiz suyun yanı sıra, sulama ve Gençlik Parkı havuzları için gerekli suyu sağlayarak hizmet etmiş ancak bugün hizmet dışı kalmıştır. Güneye bakan uzun kenar boyunca binaya, çembersel uzantısıyla su tahlil laboratuvarı, pompa, makine dairesi ile elektrik santralini içeren daha alçak bir kitle bitmiştir. Yapısal sistemi betonarme iskelet olan ve modern malzeme ve tekniklerle gerçekleştirilen ana binada suya çeşitli işlemlerin uygulandığı, özel yalıtımlı havuzlar ve gereçler yer almaktadır.”¹¹

Alman Hochtief Şirketi tarafından gerçekleştirilen yapıda ayrıca atölye, depo ve personel için lojmanlar bulunmaktadır.

Modern mimarlık içindeki sanayi ve teknoloji söyleminde yer alan ikonografik nesneler arasında, örneğin Tony Garnier'in “Cité Industrielle” çalışmasında ya da İtalyan Fütüristlerinde sıkça rastlandığı gibi fabrikalar, barajlar ve enerji santraller de vardır. Türkiye'de de bu tür eserler tasarımcılara esin kaynağı olan estetik yapılarıdır. Gerek Çubuk Barajı, gerekse diğer iki yapının estetik değerleri de yapıldıkları dönem için önemliydi. Bozdoğan'ın ifade ettiği şekliyle Çubuk Barajı “Yeni Cumhuriyetin doğa üzerindeki hakimiyetine tanıklık etmenin ötesinde



Resim 7- Su Süzgeci 1935-36

faydacı bir programın, estetik bir inceliğe ulaşmasının etkileyici bir örneğini de oluştuyordu; tıpkı Sovyetler birliğindeki 1927-1932 arasında konstrüktivist mimarlar olan Vesnin kardeşler tarafından yapılan Dnieprostroy Barajı gibi".¹²

Bozdoğan, Baraj'ın 1936 yılında Arkitekt dergisindeki tanıtımında oldukça kuru bir teknik dil kullanılmasına rağmen, yapının görsel olarak "bariz ve zarif modernist kompozisyonundan" kaynaklanan fotografik cazibesinin vurgulandığını iddia ediyor. Bu kompozisyon, *Arkitekt* ya da *La Turquie Kemaliste* dergilerindeki makalelerde inşaatına henüz başlanmamış olduğu için görünemeyen, ancak birkaç yıl sonra vadinin aşağılarında, su kenarında gerçekleştirilecek olan lokanta-gazininun dalgalı içbükey-dışbükey formunun barajın devasa kavisini dengelemesiyle ortaya çıkmaktadır. Bu tutarlı modernist dilin içinde, barajın devasa eğrisel gövdesinden çıkan Klasik Osmanlı kolonlu portik ise, Ankara'ya yabancı bu mühendislik eserini yerli ve milli bir mimarlık çerçevesine indirme gayretinin yansıması olarak değerlendirilebilir. **(Resim 9)**

Barajın ana gövdesi ve gazino yapısı yanında, yatay hacimler, yuvarlatılmış köşeler ve dikey bir kuleden oluşan "Su Süzgeci" (filtre istasyonu) kitlesi de endüstriyel ve mühendislik yapılarının taşıdığı estetik potansiyelin yansıması olarak düşünülmelidir. Burada irdelenmesi gereken bir başka konu ise, arıtma yapısındaki biçimsel dilin farklı içeriklere sahip olmasına karşın, "Sergi Evi" ya da "Gar Gazinosu" gibi yapılara olan yakınlığı, ve bu yakınlığın o dönemde Avrupa mimarisinde geçerli olan estetik dilin bir uyarlaması olarak görülüp görüleme-yeyeceğidir. Aslanoğlu'nun o dönemde "kübik" ve "konstrüktivist" olarak nitelendirilen tutumlarla, su süzgeci yapısının dili arasında kurduğu benzerlik¹³ Bozdoğan'a göre sadece bir estetik öykünme olarak görülmemelidir: "...bu formlar eğer özellikle de gemilere, fabrika bacalarına, ve sade makine formlarına anıştırmalarda bulunarak cumhuriyet ideolojisinin pek sevdiği ilerleme modernlik ve sanayi gibi yan anlamlara sahip olmasalardı bu kadar başarılı bir şekilde ithal edilip tedavüle sokulamazlardı. Bu form dili programa ilişkin gereklerle verilen basit



Resim 8- Su Süzgeci

tepkileri aşan zengin göndermeler ve çağrışımları cisimleştiriyordu".¹⁴

Bu yapıların, dönemlerinin estetik ve sosyal değerlerine tanıklık etmeleri yanı sıra, inşai nitelikleri ve inşaat süreçleri de dikkate değer nitelikleridir. Çubuk Barajı bu açıdan kayda değer bir örnek olup, kaya yığma dolgu olarak düşünülmüş, ancak beton-arme olarak inşa edilmiştir. Bugün bile, Ankara'da bilinen en erken çıplak (brüt) beton uygulamalarından biri olarak ziyaretçilere hem kalıp işçiliğinin mükemmel bir örneğini oluşturmakta hem de yıllar içinde betonda oluşan fiziki ve kimyasal değişimlerini gösteren bir belge niteliği taşımaktadır. **(Resim 10-11)**

Resim 9- Portik

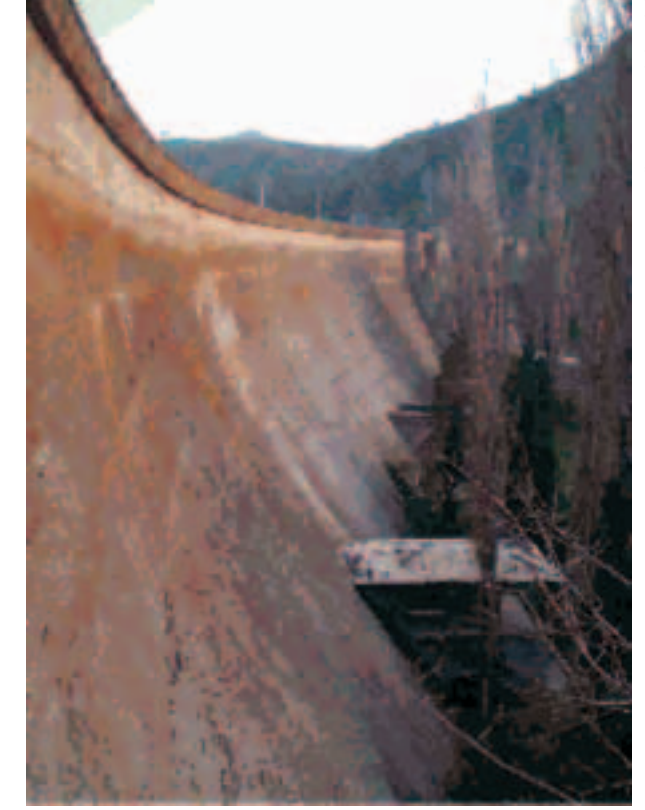


Resim 10- Günümüzde Baraj

Baraj mühendislik ve yapım açısından ulusal özgüveni beslemiştir. Baraj konusunda yeterli birikim olmadığı için Nafia Bakanlığı yurtdışından uzmanlar çağırarak projeleri ve jeoloji raporlarını onaylattırmış, şantiye şefi olarak baraj konusunda uzman bir Alman görevlendirmiş ise de , inşaatın gerçekleştirilmesindeki önemli aktörler Türklerdir. Barajın müteahhidi Tahsin Bey isimli bir mühendistir. O günün şartları için böylesine geniş kapsamlı bir işin milli bir eser olduğu vurgulanmış ve proje gurur kaynağı olarak görülerek, barajı gezenlere de aktarılmıştır. Baraj gövdesine bitişik portikte yer alan kitabelerde övünç ve vefa birliktedir: "Projesi ve inşası, Türk mühendisleri, Türk müteahhit ve işçileri tarafından yapılmıştır. Cumhuriyet devrinin bu eserinin kurulmasında fikirleriyle, emekleriyle, bedenleriyle hizmeti geçenlerin cümlesine, ebedi şükran ve hürmet. 1929-1936". **(Resim 12-13)**

Adı geçen yapılar endüstri mirası kapsamında şu soruları da doğurmaktadırlar: Baraj bünyesindeki filtre istasyonu, dağıtım kanalları, dinlendirme havuzu, pompa istasyonu, havuz kapakları vb. bütünlük bir sistemin parçaları olduğundan korunma esnasında tek başına değil bütüncül bir yaklaşımla korunması gerekmez mi? **(Resim 14-15-16)** Çubuk Barajı'na, hem yok edilme olasılığı bulunmayacak büyüklükte bir proje olması, hem de işlevselliğini hala kısmen koruması¹⁵ nedeniyle dokunulmasa da, uzak mesafedeki su süzgeci gibi diğer donanımının ve baraj alanındaki sosyal tesislerin geleceğinden aynı derecede emin olunabilir mi ? Ayrıca korunma sadece fiziki yapının bakımının yapılip yenilenmesi anlamına mı gelir, yoksa bu yapıların tarihsel değerlerinin de anımsatılması (vurgulanması) hedefini de gözetmeli midir? "Çubuk Barajı Rekreasyon alanı ve Tarih öncesi Hayvanlar Parkı"¹⁶ olarak geçen proje tanımları, alanın sadece büyük bir çaba ile üretilen doğal peysajını değerlendirmeye yönelik bir çabayı çağırıştırılmaktadır. Yalnızca Çubuk Barajı'nın kendi tarihindeki mesire boyutunun ön plana çıkartılıp, üstelik de oldukça yabancı bir tema parkı anlayışıyla düzenlenmesi özgünlüğünü ve teknolojik açıdan bir ilk olma niteliğini zedelemeyecek midir?

Bu konu ile ilintili bir başka soru da, enerji santralleri ya da su bentlerinin Ankara'da şimdye dek yeterince



Resim 11- Günümüzde Baraj



Resim 12, 13- Portikteki kitabeler

değerlendirilip, koruma altına alınıp alınmadığıdır. Bu soru ile kastedilen sadece son zamanların güncel konusu Maltepe'deki Havagazı Fabrikası ve Elektrik santrali değildir. Ankara'nın ilk elektrik santrali 1924 yılında şehremanetince kurulan ve doğru akım üreten Bent Deresi'ndeki tesis idi.¹⁷ Bu mevkideki bent de suları kontrol etmek amacıyla Roma Dönemi'nden bu yana kullanılagelen bir set inşaatının, 1920'ler için geliştirilmiş betonarme türevi idi. **(Resim 17)** Jansen'in Ankara çizimlerinde yer alan, aynı yerdeki geniş yüzme havuzu da bu bentin kullanılacağıının ve



Resim 14, 15, 16- Kanal Kapakları ve Filtre İstasyonu

böylece tarihi kökenleri olan bir mühendislik yapısı ile doğal bir kaynağı bütünleştirme hayallerinin ifadesiydi. (**Resim 18**) Bent Deresi olarak bilinen Hatip çayı atık su kanalına dönüştüğü için kapatılarak üzerinden yol geçirildiğinde ve buradaki tarihi bent de yıkılıp gittiğinde, Ankara'nın mühendislik ve endüstriyel yapıları mirasında azımsanamayacak bir kayıp meydana gelmiştir. Ancak neyse ki kamusal bellek bu endüstri mirasını hala semtin ismiyle yaşıyor.

DİPNOTLAR

¹ 1944 Nafia Sergisindeki, Cumhuriyetin Demiryolları, Limanlar, Su işleri, Karayolları, Köprüler, Elektrik işleri ve Yapı ve İmar işleri alanlarındaki mirası konusundaki bir inceleme için bkz: Zelef, Haluk (2006) "Building, Constructing and Exhibiting in Turkey: The Republican Public Works Exhibition" *DOCOMOMO Journal* Sept. 2006, no:35 ss.54-61

² "Kuruluş kanununa göre idarenin görevleri :

a- Memlekette mevcut su kuvvetleri ve sair enerji membalarını tetkik ederek elektrik istihsaline en elverişli olanları tespit etmek

b-Şehir ve kasabalara, fabrikalara, madenlere, demir yollarına ve çiftliklere lazım olan elektrik enerjisini en ekonomik bir surette temin edecek etütler ve rantabilite hesapları yapmak

c-Müstakbel sanayi programlarındaki elektrikleştirme hesaplarını hazırlamak

d- Bu işler için lüzumlu elemanlar yetiştirmek, elektrik kurumlarının istatistiklerini yapmak, elektrik santrallerinin maliyet ve satış hesaplarının tetkik etmek vs."

Cumhuriyet Nafia Sergisi, Recep Ulusoğlu Basımevi, İstanbul. s.51

³ Bunu takip eden dönemde; Bursa'da Gölbaşı Barajı (1938), Niğde'de Gebere Barajı (1941) inşaatı başlamış, bunları Van'da Sihke (1948), Eskişehir'de Porsuk I (1949) barajları inşa edilmiştir. Ayrıca bazı göllerin tanzim projeleri de ele alınmış ve Isparta'da Gölcük, Van'da Keşiş, Doni ve Ermenis, Denizli'de Işıklı, Manisa'da



Resim 17- 1930'larda Bent deresi ve bent



Resim 18- Jansen'in çizimlerinde Bent deresi

Marmara ve Ankara'da Eymir gölleri üzerinde bu kapsamda çalışılmıştır. <http://www.dsi.gov.tr/kurumsal/tarihce.htm> (erişim 9 kasım 2006)

⁴ "Le barrage de çubuk et la station de filtrage" *LaTurquie Kemaliste* no:15, Kasım1936 s.26- *La Turquie Moderne* 6, kasım 1935 ss. 15-18. Dr. Gürkan Tekman'a bu kaynaklar için teşekkür ederim.

⁵ Örneğin "Çubuk Barajı" *Arkitekt* 1936, sayı 10-11, s.275

⁶ Uran, Hilmi (1959) *Hatıralarım*, Ayyıldız Matbaası, Ankara. s.259

⁷ Mutlu, N. Yücel (2005) *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi: 8Ekim 1848-31 Aralık 2004*, Ankara s. 299

⁸ Bozdoğan, Sibel (2002) *Modernizm ve Ulusun İnşası* Metis Yayınları, İstanbul s..93

⁹ Döneminin yazınında Çubuk Barajı için bkz. Aslanoğlu, İnci (2001) "1930-1950 yılları Ankara'sının Eğlence Yaşamı içinde Gazino Binalar"ı *Tarih içinde Ankara* içinde (Der. Yıldırım Yavuz) ss.327-340

¹⁰ Bina Kimlikleri: Ankara, Cumhuriyetin 25 yılı, p.74-75 ve Aslanoğlu, İnci (2001) *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı 1923-1938* ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları: Ankara s.237

¹¹ Bina Kimlikleri: Ankara, Cumhuriyetin 25. yılı, p. 64-65 ve Aslanoğlu İnci (2001) *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı 1923-1938* ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara s.283

¹² Bozdoğan, Sibel a.g.e. s.139

¹³ Aslanoğlu İnci, (2001) *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı 1923-1938* ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları: Ankara s.283

¹⁴ Bozdoğan, Sibel a.g.e. s.139 s.202

¹⁵ Barajın suyu şu anda içme suyu olarak kullanılmamakta sadece sulama amacına cevap vermektedir. Yıllarca oluşan birikim nedeniyle baraj su toplama kapasitesinde ciddi bir kayıp olduğu saptanmıştır.

¹⁶ www.ankara.bel.tr/stratejik_plan/ANKARA%20BELEDİYESİ%20STRATEJİK%20PLANI%20s.48 (erişim kasım 2006)

¹⁷ Tekeli, İlhan (1994) "Ankara'da tarih içinde sanayinin gelişimi ve mekansal farklılaşması" *Ankara Ankara* (der. Enis Batur) ss.171-199 s.178 Bu tesis 50 BG kapasitesinde buhar gücüyle çalışan bir lokomotifli. Şenyapılı aynı tesis için 1925 tarihini verir Şenyapılı Tansı (1985) *Ankara Kentinde Geçekondu Gelişimi (1923-1960)* Batıkent Konut üretim Yapı Kooperatifleri Birliği, Ankara. p.25

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE TARIMSAL ENDÜSTRİNİN BETONARME ANITLARI: SİLOLAR *

Hilal Tuğba Örmecioğlu, Y. Mimar / Araştırma Görevlisi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi

*“[Dün] altın tanelerinin açıkta kalıp çürüdüğü yerlerde
şimdi devletin modern hububat siloları
yükselmektedir”¹*

Silo yapılarının erken örnekleri taş, tuğla bazen de ahşaptan yapılan depolama amaçlı basit ambarlardı. Ancak 19. yüzyılın ikinci yarısında tarımsal ticaret kapasitesinin hızla arttığı Amerika-Buffalo'da Joseph Dart ve Robert Dunbar adındaki iki girişimci siloyu bir makineye dönüştürdü. Dart-Dunbar ikilisinin icadı aslında silonun uzun süren yükleme-boşaltma işlemini hızlandıran bir tür buharlı tahıl asansörü denilebilecek basit bir çözümdü. Bununla beraber buluşlarını asıl önemli kılan, bunun bir tür tarımsal endüstrileşme sürecini başlatmasıydı. Artık silolar sadece buğday ambarları değil, tarımsal üretimin 19. yüzyıldaki fabrikaları haline gelmişti.

Dart-Dunbar ikilisinden sonra silo tipolojisinin bugünkü haline gelmesinde en büyük katkırı sağlayan C. F. Hanglin'dir. Hanglin yalnızca siloyu basınç etkisine karşı daha dayanıklı hale getirecek formu tasarlamakla kalmamış, bu forma en uygun malzeme olan betonarmeyi istediği şekilde dökmek için yeni bir kalıp sistemi de bulmuştu. Hanglin'in tasarladığı silindir biçimli siloyu inşa etmek için 1899'da icat ettiği kayar kalıp sistemi İkinci Dünya Savaşı sonrasında yarı-endüstrileşmiş yapı üretim tekniklerinin gelişiminde büyük rol oynayacaktı.²

Tarımsal üretimin bireysel imalat-yerel tüketim ilişkilerinden, büyük bir ticaret ağının parçası olmasına doğru evrimleştiği bu süreçte silo tipi de gelişmiş basit bir depodan, buharlı bir makineye sonra da erken dönem mühendisliğinin ve endüstrileşen tarımın dev betonarme anıtlarına dönüşmüştü.

Özellikle bu gelişimin merkezi olan Buffalo'daki silolar Avrupa'da Amerikan mühendisliğinin çarpıcı ürünleri olarak dikkat çekecekti. Eric Mendelsohn, Walter Gropius ve Le Corbusier 20. yüzyılın başlarında yaptıkları yayınlarda bu silolardan övgüyle bahsedecek ve onların saf geometrilerini ve fonksiyonelliğini modern mimarlık için yepyeni bir kaynak olarak göstereceklerdi.³

TÜRKİYE'DE BİRİNCİ KUŞAK SİLOLARIN YAPIMI

Birinci Dünya Savaşı'nda tüm dünyada endüstriyel tesislerin yıkılmasından sonra bir süre tarımsal üretimde artış gözlenmişti. Savaşın bitiminden on yıl sonra ise tam tersi bir durum ortaya çıktı. Savaş sonrası endüstriyel üretime ağırlık veren Amerika gibi bazı ülkeler 1929 Dünya Ekonomik krizi diye bilinen dönem sonrasında az gelişmiş ülkelere büyük oranda tahıl alımı yapmak zorunda kaldılar. Bunlar arasında Türkiye de vardı. Ardı ardına yaşanan bu gelişmeler –önce arzın artışı sonucu aşırı değer kaybetme, sonra da talebe bağlı aşırı değerlenme– zaten savaş sonrasında zayıf olan Türk ekonomisi için oldukça düzensiz bir ortam oluşturuyordu. 1929 dünya ekonomik krizi sonrasında duruma el koyan devlet planlı gelişme dönemini başlattı ve ilk Beş Yıllık Milli Kalkınma Planı (MKP) 1933–1938 yılları arasında uygulamaya kondu. Plan aslında endüstrileşmeyi gerçekleştirmeyi ana amaç olarak ortaya koyuyor ise de bunu finanse edecek kaynak olarak tarımsal üretimin artırılmasına da özel önem veriyordu. (Resim 1, 2)

Planlı gelişme sürecinin ve tarımda modernleşmenin sembolü olarak on iki adet betonarme silonun inşa



Resim 1- Çiflik silosu (1936). Yapımcı Firma Froment-Clavier



Resim 2- Polatlı silosu (1933). Yapımcı Firma Froment-Clavier

edilmesine 11 Haziran 1933'de çıkartılan 2303 no'lu kanunla karar verildi. Bu ilk siloların 1930'ların en son teknolojisine uygun olarak kurutma, tartma, temizleme, sınıflandırma ve elektrikli yükleme-boşaltma sistemlerine sahip olmaları önkoşuldu. Elektrik olmayan bölgelerde inşa edilecek silolar için ise elektrik santralleri kurulması öngörülmüştü. Devlet söz konusu siloların yapımı için kalkınma planının bir yıllık toplam bütçesinin yaklaşık % 7.5'i olan üç milyon lira ayırmıştı. İhalelere Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, Kanada ve İsviçre'den çok sayıda firma katılmıştı. Bunların arasından Alman Miag ve Fransız Froment-Clavier şirketleri ihaleleri kazandı.⁴ 1933- 1937 yılları arasında bu firmaların inşa ettiği birinci kuşak betonarme silolardan bilgilerine ulaşılabilmiş olanlar şunlardır:⁵ (Resim 3)

- Ankara-merkez silosu/yapımcı firma: Miag
- Konya-merkez silosu/yapımcı firma: Miag
- Derince silosu/yapımcı firma: Miag
- Ankara-Polatlı silosu/yapımcı firma: Froment-Clavier
- Afyon-merkez silosu/yapımcı firma: Froment-Clavier
- Yerköy silosu/yapımcı firma: Froment-Clavier
- Eskişehir-merkez silosu/yapımcı firma: Froment-Clavier
- Sivas'da iki adet silo/ yapımcı firma: Froment-Clavier
- Çiftlik silosu/yapımcı firma: Froment-Clavier

Daha sonra benzer bir tarımsal gelişim hamlesi Demokrat Parti döneminde tekrar yaşanacak ve 1950–1960 döneminde aralarında İzmir (1957) ve Haydarpaşa (1958) da olan on dört adet ikinci kuşak betonarme silo ve yetmiş yakın çelik silo inşa edilecekti.



Resim 3- Ankara silosu

KIRSAL SİLOLAR / KENTSEL SİLOLAR

Cumhuriyet'in ilk yıllarında yalnızca üretimin değil nüfusun da büyük çoğunluğu kırsal ağırlıklıydı. 1927 yılında yapılan nüfus sayımı sonuçlarına göre Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'sinde her dört kişiden üçü⁶ kırsal alanda az gelişmiş sosyo-ekonomik koşullar altında yaşamaktaydı. Üstelik bu çoğunluk rejimin devam etmesi için gerekli olan milli ve modern gibi kavramları anlamak ve benimsemekten çok uzaktı. Bu nedenle 30'lar için köycülük çalışmaları Kandemir'in Birinci Ziraat Kongresi'ne sunduğu raporda belirttiği gibi “yalnızca tarım, eğitim, sağlık, ekonomi ya da kültür meselesi değil bütün bunları içeren bir milli davaydı”⁷. Öte yandan köylü sadece vatandaşlığın gerekleri hakkında değil aynı zamanda ülkenin ekonomisi için hayati önem taşıyan modern tarımsal üretim hakkında da bilgisizdi. Bu nedenle bir yandan köylü, köy odaları, köy enstitüleri vb. kurumlarca modernleştirilmeye çalışılırken, diğer yandan numune çiftlikleri, kooperatifler, Ziraat Bankası vb. kurumlar aracılığıyla modern ve makineleşmiş tarım yaygınlaştırılmaya çalışılıyordu. Köylüye krediler veriliyor, traktör edinmesi sağlanıyordu. Bu bağlamda siloların inşası da benzer bir makineleşme ve üretimde kalite standartlarını



Resim 4- Sincan silosu 1950



Resim 5- Ankara silosu inşaatı temel kazıkları donatı paftası. Yapımcı firma Miag (TMO Arşivleri)

oluşturma çabasının bir parçasıydı. Genellikle demiryolu üzerinde siloların inşa edildiği yerleşimler çevre köyleri için merkez köy oluşturuyordu. Böylelikle numune köyler ve numune çiftlikler ile birlikte silolar kırsal alan modernleşme projesinin fiziksel düzeninin bir parçası da oluyordu. Üstelik demiryolları ve silolar sadece ürünü toplayan ve dağıtan ekonomik bir ağ oluşturmakla kalmıyor aynı zamanda millette vatan topraklarının bütünlüğü bilincini oluşturuyorlardı.⁸ Demiryolu ile Anadolu içlerinde seyahat eden kişiler siloların net yapıları, geometrileri ve bağlamıyla zıtlığı karşısında heyecan verici bir gelişmişlik duygusuna kapılıyorlardı.

Her ne kadar çoğunluk kırsalda yaşamakta ve ekonomi tarıma dayanmakta ise de Cumhuriyet'in asıl amacı endüstrileşme ve kentlerin inşasıydı ve aslı sorun bunun finansmanıydı. Bu nedenle, Cumhuriyet'in ilk yıllarında en yüceltilen kavram şüphesiz 'üretici' olmaktı. Köy ve köylü üretim merkezi ve üretici olma özellikleriyle övülüyordu. Öyle ki 1930'lu yıllar boyunca Atatürk'ün 'milletin efendisi gerçek üretici olan köylüdür' sözü bir özdeyişe dönüşmüştü.⁹ Üstelik Genç Cumhuriyet kendine Osmanlı'nın kozmopolit kültürünün aksine milli bir kültür yaratmak istiyordu ve etnografik kültürün saf kaynağı olarak Erken Cumhuriyet'in sosyo-kültürel politikalarında Anadolu önemli bir yer tutmaktaydı.¹⁰ Öyle ki Cumhuriyet'in ilk yıllarında Anadolu kültürünün modern kalıplarla yeniden

yorumlanması dönemin sanatçıları ve edebiyatçıları için bir tür milli dava haline gelmişti.

Bu iki nedenden dolayı Erken Cumhuriyet Döneminin en belirleyici uygulamalarından biri kırsal ve tarımsalın modern hayatın ekonomik ve kültürel kaynağı olarak kentte yüceltilmesi ve temsil edilmesi oldu. Yeniden yorumlanan folklorik motifler, çok sesli olarak tekrar düzenlenen türküler, 21 Mart Toprak Bayramı vb. faaliyetlerle kırsal ve tarımsal simgeler kentlerde bir bir anıtlaştırılmaya başlandılar.

Bu bağlamda kentsel silolar da tarımın endüstriyelleşmesi yanında tarımsal zenginliği şehirde sergilemek açısından da önemli anlamlar taşıyordu. Bu nedenle kentte özel bir dikkatle konumlandırılmışlardı. Üstelik aslında bir makine olan içyapısıyla, dönemin ileri yapım teknolojisi olan betonarme kullanımıyla ve o günün kent dokusu içinde yüksek yapı diyebileceğimiz boyutlarıyla bu yapılar hem kırsalda hem kentselde kuşkusuz teknolojiyi temsil ediyorlardı. **(Resim 4)**

Bu ilk silolar, inşaatları sırasında kullanılan yapım teknolojileri açısından da halkın ilgisi çekmiş olmalıdırlar. Betonarme siloların inşaatını yüklenen her iki firma da kullandıkları sistemler ve normlar bakımından o dönemin güvenilen Fransız ve Alman sistemlerini kullanıyorlardı. Alman Miag firması tarafından projelendirip inşa edilen silolarda, 1930'larda henüz sadece özel mühendislik yapılarında uygulanan kayar kalıp teknolojisinin kullanılmış ve endüstrileşmiş kalıp sistemleriyle yerinde üretim gerçekleştirmişti. Zemin için gerekli olduğu koşullarda –Ankara silosunun temel inşaatında olduğu gibi- yerinde dökme kazık temel uygulaması da yapılmıştı **(Resim 5)**. Froment-Clavier şirketi ise dönem için nadir olan prefabrik bir yapı sistemi kullanmıştı. Bu sistemle şirket daha önceden hazırlanmış betonarme plakaların yerinde montajıyla, sekiz ya da on iki köşeli ve nervürlü kuyuları olan silolar inşa etmişti. **(Resim 6)**

SİLOLAR BUGÜN...

70'lerin sonlarıyla birlikte ülkede artan içgöç ve hızlı kentleşme, siloların hem kendilerinin hem de temsil ettikleri değerlerin kentlerde bir bir yok olmasına neden oldu. Artık kırsal-tarımsal değerler kentte sembol olarak değil, ortaya çıkan gecekondü kültüründe yozlaşıp doğrudan temsil edilecekti. Temsil değerlerini yitiren silo benzeri tarımsal semboller ise ekonomik sistemin bir parçası olma işlevlerini yitirdikçe terk edilecek, bakımsız kalacak hatta Ankara silosu örneğinde olduğu gibi hızlı kentleşmenin yarattığı dönüşüm rüzgârı içinde yıkılacaktı. Betonarme her ne kadar Erken Cumhuriyet Döneminde sivil mimari için sıkça kullanılmamakta ise de 1980'ler ve 1990'lar boyunca hızlı kentleşmenin ve apartmanlaşmanın en önemli araçlarından biri haline gelmişti. İronik olan ise bu teknolojinin ülkemizde tanınması ve betonarme yapım bilgisinin ithal edilmesinin bu söz konusu erken dönem mühendislik yapılarıyla sağlanmasıydı. Yani bu yapılar, kendilerini yok eden bu yeni çevrenin oluşumuna dolaylı olarak katkıda bulunmuşlardı.

Fotoğrafi: H. T. Ömecioglu



Resim 6- Polatlı Silosu prefabrik panelleri (1933) Yapımcı firma Forment-Clavier

Bugün bu dönemden yaklaşık yirmi yıl sonra betonarme halen Türk kentlerinin yapılı çevresini şekillendirmekte. Bu söz konusu sürecin yüksek dönüşüm kapasitesi kentsel mekanı sürekli değiştiriyor. Bu değişimden son dönemlerde en belirgin olarak Cumhuriyet dönemi yapıları, özellikle de yeterince korunamayan erken-modern mühendislik yapıları etkileniyor. Birçok köprü, hangar, fabrika ve depo yapıları bakımsızlık sonucu çoktan yıkıldı ya da yıkılmak üzere. Silolar ise monolitik strüktürleri sayesinde nispeten daha iyi durumdadır.

Oysa dünyada silolar kaderlerine terk edilmek ya da yıkılıp yeni bir yapıyla değiştirilmek yerine çeşitli projelerle hem endüstriyel mirasın bir parçası hem de modern mimarinin kaynaklarından biri olarak korunuyor. Her ne kadar Türkiye'de silo yapılarının Türk mimarlarını modernizmin avant-garde öncülerini etkilediği gibi etkilediğine dair deliller bulunmasa da, onlar da en az mimari örnekler kadar Cumhuriyet döneminin modern biçim ve kütlelerini taşıyorlar. Yeni kuşaklara bu yapıların kalabilmesi için çeşitli yeniden kullanım projeleriyle modern mekânlara dönüştürülmeleri gerekiyor.

Ancak siloların bir tür makine olan yapıları tekrar işlevlendirme projeleri için gerek mekansal gerekse strüktürel olarak oldukça zorlayıcı fakat bir o kadar da potansiyel vaat eden tasarım problemleri ortaya koyuyor. Yine de bu dev monolitik strüktürlerin kendilerine özel çekiciliği olduğu muhakkak. Son dönemde Avrupa ve Amerika'da çok çeşitli mekansal çözümleri olan başarılı dönüşüm projeleri yapılıyor. Bunların arasında Akron Ohio'daki Quaker Inn¹¹ otelinde olduğu gibi çeşitli döşeme plakaları ile hacmi istenilen kat yüksekliklerine bölüp silonun içini mekân olarak kullananlar olduğu gibi, MVRDV'nin Kopenhag'daki son projesindeki¹² gibi siloyu içi boş taşıyıcı bir kolon olarak kullanıp mekânları silonun dışına asan özgün çözümler de var¹³. **(Resim 7, 8)**

Türkiye'de ise son yıllarda birinci ve ikinci kuşak silo yapılarının bazıları, kamu yararı için olduğu iddia edilen benzer dönüşüm süreçlerinde kaldırılmak ya da tekrar işlevlendirilmek isteniyor. Haydarpaşa liman bölgesi projesi ve İzmir liman bölgesi projesi kapsamında dönüşümü gündemde olan iki silo var. Bunlardan



Resim 7- MVRDV'nin Frosilo projesi

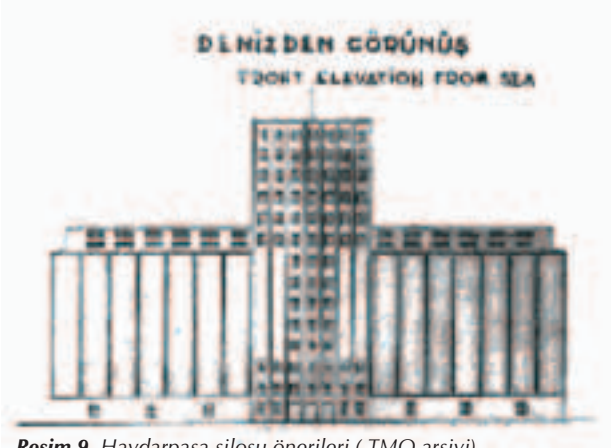


Resim 8- Quaker Inn Otel

1950'lerde inşa edilen Haydarpaşa silosunun Haydarpaşa-port projesi kapsamındaki durumunun ne olacağı henüz bilinmiyor. **(Resim 9, 10)** İzmir silosu ise son yıllarda yeniden boyanarak güzelleştirildi(!). TMO'nun siloların kentle bütünleşmesi amacıyla 2004 yılında ortaya attığı siloların reklam amaçlı boyanması, ışıklandırması ya da hareketli görüntü yansıtılması için kiralanması ile ilgili bir projesi de söz konusu.¹⁴ Birinci kuşak silolardan Froment-Clavier şirketi tarafından yapılmış olan Eskişehir silosunun ise otel olarak yenilenmesi için ise bir proje yapılıyor.¹⁵ **(Resim 11)**

Bunların dışında kalan kırsal alandaki silolar ise bugün köprü, tünel, hangar vb. gibi birçok erken mühendislik yapıları ile birlikte terkedilmiş, sessiz, bakımsız ya da kısmen yıkılmış durumdadır. 1930'ların o coşkulu günlerinden bugüne kalanlar ise Cumhuriyet'in modernist ideallerinin anıtları olarak güçlüklerle ayakta kalmayı başarıyorlar.

*Bu yazı 24-29 Eylül 2006'da Ankara gerçekleştirilen "Öteki Modernizmler" temalı 9. Uluslararası Do,co.mo.mo Konferansında sunulan 'Industrialization, Technology and Reinforced Concrete in the Early Republic: "The Silo of Ankara" Case' adlı bildirdiden uyarlanmıştır.



Resim 9- Haydarpaşa silosu önerileri (TMO arşivi)



Resim 10- Haydarpaşa silosu önerileri (TMO arşivi)



Fotoğraf: H.T. Örmecioglu

Resim 11- Otele Dönüştürülen Eskişehir Silosu

metindeki aslı aşağıdaki gibidir:

'Türkiye'nin sahibi ve efendisi kimdir? Bunun cevabını derhal birlikte verelim: Türkiye'nin gerçek sahibi ve efendisi, hakiki üretici olan köylüdür. O halde, herkesten daha çok refah, saadet ve servete hak kazanan ve layık olan da köylüdür. Bu nedenle, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin izleyeceği yol, bu temel amacın sağlanması yönünde olmalıdır.

Efendiler;

Diyebilirim ki, bugünkü felaket ve sefaletin tek sebebi, bu gerçeği bilmememizdir. Hakikaten yedi yüzyıldan bu yana dünyanın çeşitli yerlerine aktararak, kanlarını akıttığımız; kemiklerini değişik topraklarda bıraktığımız; yedi yüzyıldan beri emeklerini ellerinden alarak boş yere sarf ettiğimiz ve buna karşılık devamlı olarak hakaret ederek küçük gördüğümüz; fedakarca ve karşılıksız olarak verdiklerini, nankörce ve küstah bir zorbalıkla karşıladığımız; kendisini uşak durumuna düşürmek istediğimiz bu gerçek mal sahibi önünde, bugün büyük bir utanç ve hürmetle, gerçek yerimizin ne olduğunu bilerek, esas duruşumuzu alalım.

Efendiler;

Milletimiz çiftçidir. Milletin çiftçilikteki emeğini, çağdaş ekonomik tedbirlerle en yüksek seviyeye çıkarmalıyız. Köylünün çalışması sonunda elde edeceği emek karşılığını, onun kendi menfaatine olmak üzere yükseltmek, ekonomi politikamızın esas ruhudur. Bu nedenle bir taraftan çiftçinin çalışmasını geliştirecek, daha yararlı hale getirecek bilgiyi vermek, onun teknik araçları kullanmasını sağlayarak makinenin yaygınlaşmasına çalışırken; diğer yandan, onun, emeğinin sonuçlarından yüksek seviyede yararlanması için, gerekli ekonomik tedbirlerin alınması zorunludur.'

(İnan, Afet, 1972, Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı-1933, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, s.29)

¹⁰ Başlatılan köye doğru hareketiyle ülkenin önde gelen sanatçı ve edebiyatçıları yurt gezilerine çıktılar böylelikle bu kesimin Anadolu'yu tanıyabileceği ortamlar yaratılıyordu. Bkz: Örmecioglu, Hilal Tuğba, 2003, '1850-1950 Yılları Arasında Türkiye'de Köycülük Çalışmaları ve Numune Köyler', Tez (Y. Lisans), İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü

¹¹ Silo otel için bkz: <http://www.quakersquare.com/>

¹² MVRDV'nin Frosilo projesi için bkz: <http://www.arcspace.com/architects/mvrdv/gemini/gemini.html>

¹³ Silonun tekrar işlevlendirmesiyle ilgili bkz: Yots, Thomas, 2004, 'Adaptive Reuse of Grain Elevators', Rediscovering the Concrete Atlantis: Buffalo Grain Elevators, (der. Lynda H. Schneekloth), s. 38-43 (<http://urbandesignproject.ap.buffalo.edu/pub/pdf/grainElevatorBook.pdf> adresinden indirilebilir)

¹⁴ Konu için bkz TMO'nun 12.02.2004 tarihli duyurusu: http://209.85.129.104/search?q=cache:YPSn1QlhOZ4l:www.tmo.gov.tr/index.php%3F_plugin%3DNews01%26_p%3Dinfo%26id%3D32+silo+reklam&hl=tr&gl=tr&ct=clnk&cd=2

¹⁵ Konu için bkz. Erkan Kelebek, 27.09.2006, 'Buğday Silosu 4 Yıldızlı Otel Oluyor', Yurt Haberleri Referans Gazetesi, http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=50449&ForArsiv=1

CUMHURİYET DÖNEMİ ENDÜSTRİ MİRASI HAVACILIK SANAYİ YAPILARI

Bilge İmamoğlu, Y. Mimar / Araştırma Görevlisi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi

Cumhuriyet devriminin getirdiği modernleşme programı, çok yönlü ve farklı bileşenleri olan bütüncül bir modernleşme/batılılaşma sürecini öngörecektir. Bu sürecin ekonomik ve endüstriyel açımları da, sosyal, kültürel ve politik olanlar kadar önemle ele alınmıştır. 1923 İzmir İktisat Kongresi'nde ilk ifadelerini bulan ulusal egemenliğin ekonomik egemenlik ile sağlanma- tırılması düşüncesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde içinde bulunduğu yarı-sömürge durumunu gözlemlemiş olan Cumhuriyet'in kurucuları için bağımsızlaşma sürecinin yaşamsal parçalarından birini ifade eder. Bu anlamda Cumhuriyet'in ilk on yılları boyunca Anadolu'nun çeşitli bölgelerinde kurulmuş olan büyük ölçekli sanayi girişimleri, sadece batılılaşma sürecinin yan ürünleri olarak değil, modernleşme programının merkezi bileşenleri olarak değerlendirilmelidir. Bu girişimlerin fiziksel ürünleri olan yapı gruplarının ve bunların kentsel etkilerinin mimarlık tarihi çalışmalarına dahil edilmesi, aynı zamanda cumhuriyet dönemi üzerinden yapı çevrenin tarihinin yanında, ekonomi tarihi, sanayi ve teknoloji tarihi, emek tarihi gibi başka alanlarda da bilginin artması ve bu alanlar arasında etkileşim ve ortaklığın derinleşmesi şansını doğuracaktır.

Havacılık sanayi ve tarihi bu anlamda önemli alt başlıklardandır. Daha Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında, havacılığın özellikle askeri alanda hızla artan etkisi Osmanlı subayları tarafından bizzat cepheye gözlenmiş ve bir hava gücü oluşturmak için çalışmalara başlanmıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarıyla birlikte ise askeri ve sivil alanda etkili bir havacılık için daha kapsamlı girişimlerde bulunulur. Bu doğrultuda ilk olarak 1925 yılında, *Türk Tayyare Cemiyeti* kurulur (1935'de Türk Hava Kurumu -THK- adını alacaktır).

Kurumun amaçları “Türkiye'de havacılığın askeri, iktisadi ve sosyal önemini tanıtmak, havacılığa gerekli olan personel ve malzemeyi sağlamak ve Türk gençliğine havacılığı sevdirmek”¹ olarak belirlenir. Kurum kuruluşundan itibaren ordu için uçak alımı yapmış, mali yardım sağlamış, uçuş eğitimi almak üzere yurtdışına öğrenci göndermiş, Türkkuşu Havacılık Okulu ve Uçak Makinist Okulu gibi okulların açılmasını sağlar.

Yine Cumhuriyet'in ilk yıllarında THK'nun kurulmasıyla eş zamanlı olarak Türkiye'de uçak üretimi gerçekleştirilebilmek için de girişimlere başlanır. Balkan, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı boyunca edinilen havacılık deneyimi, uçak ve yedek parça sağlanmasında dışa bağımlı olmanın ciddi sorunlar yarattığını göstermiştir. Pratik ve teknik aksaklıkların dışında üretici ülkelerin uçak ve malzeme teslimini siyasi baskı aracı olarak kullanması da bu anlamda yaşanmış sorunlar arasındadır.² Bu deneyim üzerine, milli bir uçak sanayinin kurulması, mali zorluklara rağmen Cumhuriyet yönetiminin önemle üzerinde durduğu konulardan olur. Bu doğrultuda öncül olarak I. Dünya Savaşı'nın ardından imzalanan Versailles Barış Antlaşması uyarınca kendi ülkesinde uçak üretemediğinden başka ülkelerde kurduğu fabrikalarla üretimini sürdürmek isteyen ve Rusya ve Polonya'da benzer yatırımlar gerçekleştiren³ Almanya'nın ortaklığından yararlanılması düşünülür. 1925 yılında, Alman *Junkers Flugzeugwerke AG* şirketi ile *Türk Tayyare Cemiyeti* ortaklığında, üç milyon lira sermaye ile merkezi Ankara olmak üzere *Tayyare Otomobil* ve *Motor Türk Anonim Şirketi* (TOMTAŞ) kurulur. TOMTAŞ kuruluş sözleşmesi gereği Türk Hava Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan her türlü uçağı ve motoru üretecek ve bunların revizyonunu yapacaktır. Bu amaçla Kayseri'de bir uçak ve motor



fabrikası, Eskişehir'de bir onarım ve bakım tesisi kurulmasına karar verilir. Bunun dışında şirket Türkiye'de havayolu taşımacılığı ve işletmesi yanında petrol aramaları da yapabilecektir.⁴

1925 yılının sonunda Kayseri'deki fabrikanın kurulması için gereken her türlü malzeme Almanya'dan getirilir. Fabrika Ekim 1926'da 50 Türk, 120 Alman çalışanıyla üretime geçer. Fabrikanın ilk etapta, yine Junkers şirketine lisanslı uçaklardan Junkers A20'lerden 250 adet üretmesi planlanır. Fakat daha hiç uçak üretilmeden taraflar arasında çeşitli konular üzerinden derinleşen anlaşmazlık sonucu 1928 yılında TOMTAŞ'ın kapatılmasına karar verilir. Milli Savunma Bakanlığı'na devredilen tesisler 1932 yılında *Kayseri Tayyare Fabrikası* adı ile tekrar faaliyete geçer ve yabancı patentli uçak üretiminde kullanılır. 1950 yılından bugüne kadar ise bu tesisler Hava İkmal ve Bakım Merkezi olarak kullanılmaya devam etmektedir.⁵

Kayseri ve Eskişehir'deki uçak fabrikalarının ardından 1930'lu yıllarda özel sektörün de uçak üretimi alanına girdiği görülür. Bu yöndeki girişim, demiryolu ihaleleri olarak demiryolu inşaatında başarı göstermesi ile tanınmış ve bunun üzerine Demirağ soyadını almış olan müteahhit Nuri Demirağ'dan gelir.⁶ Demirağ bugün Deniz Müzesi olarak kullanılan İstanbul, Beşiktaş'taki binayı 1937 yılında uçak fabrikası olarak yaptırır ve Yeşilköy'de bugün Atatürk Hava Limanı bulunduğu alanda, bir uçuş sahası, "Nuri Demirağ Gök Uçuş Okulu", uçak tamir atölyesi, hangarlar, ve deniz uçakları için sahilde bir kızaktan oluşan Yeşilköy tesislerini 1941 yılında gerçekleştirir. Okul 1943 yılına kadar 290 pilot yetiştirir, Beşiktaş'taki atölyelerde uçak mühendisi Selahattin Reşit Alan yönetiminde ND-36 ve ND-38 gibi eğitim ve turizme yönelik uçaklar geliştirilir ve üretilir. Fakat kısa süre sonra THK'nun verdiği siparişleri iptal etmesi gibi olayların doğurduğu zorluklarla 1943 yılında tesisler kapatılır.

İkinci Dünya Savaşı yıllarına gelindiğinde daha geniş ölçekli ve öz kaynaklara dayalı bir uçak sanayinin kurumsallaştırılması ihtiyacı kendisini daha güçlü olarak hissettirmeye başlar. 1941 yılında, devrin Başbakanı Şükrü Saraçoğlu, Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel ve THK Başkanı Şükrü Koçak tarafından, ulusal havacılığın kendi kendine yeterli ve tam bağımsız bir endüstri kolu olarak hayata geçirebilmesi için birbiriyle ilişkili üç önemli karar alınır. Buna göre Ankara'da bir uçak ve motor fabrikası kurulması, uçak mühendisliği eğitimi veren bir teknik üniversite kurulması ve bu iki kuruluşa hizmet verecek bir araştırma-geliştirme enstitüsünün temelini oluşturacak bir aerodinamik araştırmalar merkezi kurulması kararlaştırılır.

1940'lara kadar yapılan girişimler havacılık alanında THK'na belli oranda bir altyapı sağlamıştır, bununla birlikte savaş koşullarında Türkiye'ye sığınmış olan yabancı teknik uzmanlar yeni atılımlar için itici bir güç sağlamıştır. Savaşın başlamasıyla Türkiye'ye sığınan Alman ve Polonyalı uçak mühendisi ve teknisyenlerinin de girişiyle THK, Etimesgut'ta daha önce kurulmuş olan atölyelerin genişletilmesiyle Uçak Fabrikası projesini 1942 yılında gerçekleştirir. Bu yıl 5.840 m2'lik bir alanda kurulan fabrika artan faaliyetle birlikte genişler ve 1945 yılında 13.790 m2'lik bir tesis haline gelir. Sekiz milyon liralık bir yatırım olan Etimesgut Uçak Fabrikası'nda 1200 işçi ve Türklerin yanında başta müdür Wedrychowski olmak üzere 35 kadar Polonyalı mühendis ve teknisyen görev alır. 1945 yılında uçak fabrikasına paralel olarak uçak motor fabrikası projelendirilir ve 1948 yılında Atatürk Orman Çiftliği arazisinde 60.000 m2'lik bir alanda kurulur. Fabrika için 4.5 milyon lira, makine teçhizatı ile birlikte toplam 9 milyon lira harcanır. Lisansör firma İngiliz De Havilland'dır, makineler İngiltere, Amerika ve İsviçre'den temin edilir. Bir süre yabancı lisanslı uçak motoru imalatı ve onarımı yapan fabrika kapasitesinin çok altında çalıştırılmış, pek çok yan üretimde (musluk, piston, kuyu tulumbası vb.) bulunmuştur.



Resim 1-6- Etimesgut Uçak Fabrikası
(Fotoğraflar: Bilge İmamoğlu)

Etimesgut uçak fabrikası girişiminin önemli özelliklerinden bir tanesi, yurtdışından patentli uçakların üretim ve revizyonunun yanında tamamı yerli tasarım uçaklar geliştirmek üzere bir etüt bürosunu içeriyor olmasıdır. 6 yüksek mühendis, 4 mühendis ve 11 teknik ressam olmak üzere 21 kişilik bir ekipten oluşan bu birim, 1952 yılına kadar 16 tip uçak tasarımı gerçekleştirmiş, bunlardan 12'si sonuçlandırılmış ve bu süreçte 126 adet Türk tasarımı uçak üretilmiştir. Bu projeler arasında deneysel delta kanat planör gibi öncü teknolojilere sahip olan THK 13, Paris'te havacılık fuarında sergilenmiş ve ilgi görmüş, ambulans/turizm uçağı olarak tasarlanmış olan THK 5/5A ise Danimarka'ya ihraç edilmiştir.

Ankara Rüzgar Tüneli (ART) de uçak tasarım ve geliştirme sürecinde gerekli araştırma-geliştirme altyapısını ve uçuş öncesi ölçümleri sağlama işleviyle ihtiyaç duyulmuş önemli bir bileşen olarak gerçekleştirilmiştir. Rüzgar tünelleri, havada hareket eden ya da bir hava akımının etkisinde kalan her türlü araç ve yapının üzerine etki eden aerodinamik kuvvet ve momentlerin bulunması, akım şeklinin ve yapısının belirlenmesinde kullanılan araçlardır. Gerçek uçuş öncesinde ölçekli modeller yoluyla gözlem ve test imkanı sağlayan rüzgar tünelleri, 20. yy başından itibaren havacılığın gelişiminde önemli rol sahibi olmuşlardır. Etimesgut Uçak Fabrikası ile eş zamanlı olarak rüzgar tünelinin kurulması kararı, ülkedeki



Resim 7-9- Deniz T, Türk Uçak Üretimi, (Kendi Basımı), 2004, s. 35-36

havacılık sanayi adına hedeflenenlerin, havacılığa dair teknolojinin ülke sınırları içinde üretilmesini de içerdiğinin önemli bir işaretidir.

Bir rüzgar tüneli inşa etmeye dair ilk adım 1941 yılında İsviçre ile yapılan görüşmelerle atılmış fakat bu sonuçsuz kalmıştır. Bunun üzerine 1944 yılında İngiliz Holst şirketiyle anlaşılır ve ART'in yapımı 1947 yılında Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) yönetiminde MEB ve THK üyelerinden oluşan bir komisyon tarafından başlatılır. Yer olarak uçak fabrikası arazisi değil, yapının eğitime yönelik işlevi öne çıkarılarak kurulması düşünülen üniversite kampüsü seçilir (bugünkü Gazi Üniversitesi bölgesi). 1949 yılında The British Thomson-Houston şirketi çalışanları ile Türk öğrenci ve öğretmenleri tarafından tünelin montajına başlanır ve 1950 yılında işler duruma getirilir. MEB ve THK bu yıla kadar Rüzgar Tüneli için toplam iki buçuk milyon lira harcamıştır. İnşa edildiği dönem için ART'nin, büyüklüğü ve teknolojisi itibarıyla Balkanlar dahil yakın coğrafyada bir benzerinin olmadığı ve Avrupa'nın önde gelen rüzgar tünellerinden olduğu anlaşılmaktadır.⁸

ART, araştırma-geliştirme işlevi ve teknoloji üretmeye yönelik vurgusuyla Türkiye'de yapılı çevrenin tarihi açısından oldukça kendine has ve çalışılmamış bir tipolojiye işaret etmektedir. Yapının hacminin



oldukça büyük bir kısmını, planda da görülebildiği gibi, kapalı devre olarak çalışan tünelin kendisi kapsamaktadır. Bu anlamda yapının pek çok endüstri binası gibi sadece bazı makineleri içeren bir kabuk ya da kaporta olmaktan öte, kendisinin bilgi üretmek üzere tasarlanmış bir makine olduğu gözlemi anlamlı olacaktır. Tünel dışında yapının geri kalan kısmı, gerekli gözlemlerin yapılabilmesi için kullanılan kontrol odası, hava akımını üreten pervanenin gerekli motor donanımını içeren bölümler ve idari ve bakıma yönelik personelin kullanımı için bazı odalardan oluşmaktadır. Tünelin dairesel kesitleri, dönemin ülke şartları için oldukça zorlayıcı bir betonarme uygulamasının gerçekleştirildiğini ortaya koymaktadır.



Resim 10-13- Havacılık ve Spor, (1941-1948), THK yayını

Üretken fakat oldukça kısa bir dönemin ardından 1950'li yıllarla birlikte havacılık sanayi kuruluşlarının bir bir kapatılması ile ART de amaçsız kalmıştır. Bu yıllarda değişen dünya konjonktürü, soğuk savaş döneminde Türkiye'nin üstlendiği yeni uluslararası rol, Marshall planı gibi gelişmelerle endüstriyel atılımdan vazgeçilmesi ve yoğun olarak tarımsal üretime yönelmesi gibi etkilerle Türkiye Cumhuriyeti uçak üretmekten vazgeçmiş ve ihtiyacını ekonomik yardım çerçevesinde A.B.D.'den alınan uçak ve motorlarla sağlama yoluna gitmiştir. Amerikan Lockheed şirketinden alınan jet uçaklarının silahlı kuvvetler envanterine girdiği yıllarda aslında THK-16 kodlu ve Mehmetçik isminde eğitime yönelik bir jet tasarımının THK tarafından geliştirilmekte olduğu bilinmektedir.⁹

Bu gelişmelerin üzerine 1952 yılında uçak fabrikası, 1954 yılında da uçak motoru fabrikası Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu'na (MKEK) devredilir. MKEK bir süre eski tasarımları geliştirerek uçak üretimine devam eder. Motor fabrikası 1955'te traktör imalatına



geçerek bugünkü Türk Traktör Fabrikası haline getirilir. Uçak fabrikasında ise 1959'da üretim durdurulur, 1963'den sonra traktör üretimine başlanır. 1968 yılında fabrika MKEK Tekstil Makineleri Fabrikası'na dönüştürülür, daha sonra ise kapatılır. Günümüzde kısmen Türkkuşu Genel Müdürlüğü tarafından Etimesgut Eğitim Merkezi olarak, kısmen de Gümrük Muhafaza Müdürlüğü tarafından kullanılmaktadır.

ART ise, 1955 yılında Milli Savunma Bakanlığı'na (MSB) devredilir. MSB tarafından tünelin çalıştırılması için bir çok girişimde bulunulur. Bu kapsamda çalışan grupları kurulur, konferanslar düzenlenir, bir çok mühendis eğitimlere gönderilir, Theodore von Karman gibi dünyaca ünlü bilim adamlarından danışmanlık hizmeti alınır. Bu yollarla elde edilen raporlar rüzgar tünelinin kapasite ve olanaklarını övse de, girişimlerden bir sonuç alınamaz ve Rüzgar Tüneli 1990'lı yıllara kadar ancak depo olarak kullanılabilir.

1993 yılında Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu'na (TÜBİTAK) bağlı Savunma Sanayii



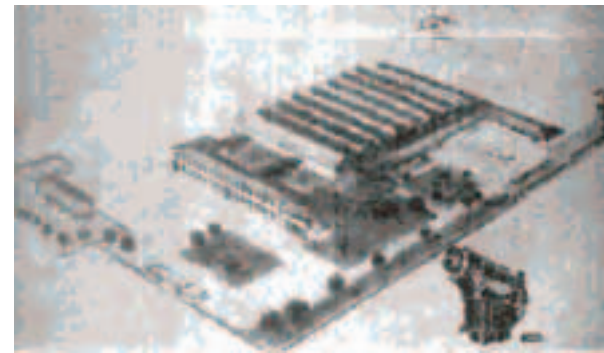
Resim 14- Etimesgut Uçak Fabrikası hava fotoğrafı



Resim 15- Etimesgut Uçak Fabrikası hava fotoğrafı



Resim 16- Deniz T, Türk Uçak Üretimi, (Kendi Basımı), 2004, s. 52



Resim 17- Deniz T, Türk Uçak Üretimi, (Kendi Basımı), 2004, s. 52



Resim 18- 80 Kare Ankara, VEKAM, Ankara, 2004

Araştırma ve Geliştirme Enstitüsü (SAGE) ile mülkiyet sahibi MSB arasında bir protokol imzalanıp tesisin işletimi TÜBİTAK-SAGE'ye verilir. Aynı yıl TÜBİTAK-SAGE tarafından ART'yi yeniden çalıştırmak için bir proje başlatır. Proje kapsamında yapılan bakım ve modernizasyon çalışmaları 1998 yılı ortasında bitirildiğinde, inşasından yaklaşık 50 sene sonra ülkemiz, deneysel aerodinamik alanında hizmet verebilecek bir altyapıya kavuşmuştur.

Rüzgar Tünelinin ve bu çalışmada isimleri geçmiş Kayseri, Eskişehir, İstanbul ve Ankara'daki fabrika ve atölye binalarının taşıdıkları anlam, havacılık sanayi ve tarihi bağlamının ötesindedir. Bu yapılar, hammadde, insan kaynakları ve bilgi ve teknoloji anlamında öz kaynaklara

dayalı endüstriyel üretime dair girişimin kalıtları olarak bu coğrafya için oldukça sıra dışı bir dönemin tanıklarındırlar. Gelecekte de bu kimlikleriyle toplumsal bellekte hak ettikleri yerin sağlanması ve bu amaçla fiziksel olarak korunarak gelecek kuşaklara aktarılmalrı önemlidir.

DİPNOTLAR

- ¹ Tayhani, İ. *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi*, Türk Hava Kurumu, Ankara, 2001, s. 189.
- ² Deniz T, *Türk Uçak Üretimi*, (Kendi Basımı), 2004, s. 9.
- ³ Tayhani, a.g.e. s. 217.
- ⁴ Deniz, a.g.e. s. 9.
- ⁵ Deniz, a.g.e. ss. 9-21.
- ⁶ Deniz, a.g.e. ss. 29-34, Tayhani a.g.e. s. 229-232.
- ⁷ Zıylan, A. "Rüzgar Tüneli, Savunma Sanayii, Atatürkçülük" Aselsan, Sayı: 48, Kasım 1998. http://www.aselsan.com.tr/DERGI/kasim98/ruz_fr.htm
- ⁸ Özcan, Nevzat. "Ankara Rüzgar Tünelinin Kuruluşu ve Geçmişi Hakkında", yayınlanmamış rapor, 1986.
- ⁹ Deniz, a.g.e. s. 48.

KAYNAKÇA

Albayrak, B. Aydınçak, İ. Dizemen, İ. E. Gürses, Y. Haser, A. B. "Tayyare'den 'Uçak'a: Bir Montaj Öyküsü", *Mühendis ve Makina*, Aralık, 2000.

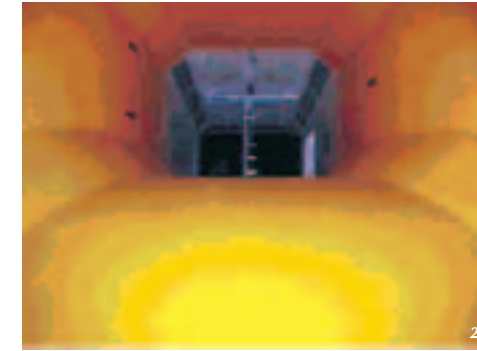
Baals, D. D. ve Corliss, W. R. *Wind Tunnels of NASA*, Scientific and Technical Information Branch, National



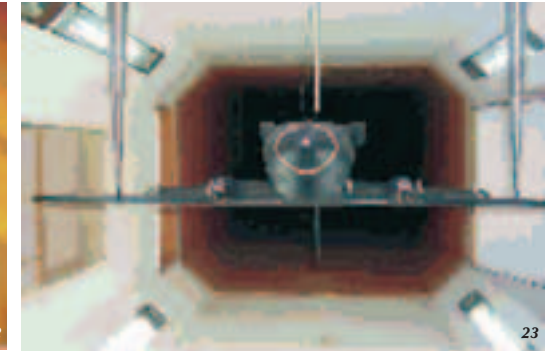
19



21



22



23



24

Resim 19-24- Ankara Rüzgar Tüneli, Fotoğraflar: Bilge İmamoğlu, 2004

Aeronautics and Space Administration, Washington, D.C. 1981.

Deniz T, *Türk Uçak Üretimi*, (Kendi Basımı), 2004.

İnceöz, S. "Türkiye'nin İlk Uçak Fabrikasını Kuran Adam Nuri Demirağ", *Aksiyon*, 15-21 Haziran 1996.

Tayhani, İ. *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi*, Türk Hava Kurumu Yayınları, Ankara, 2001.

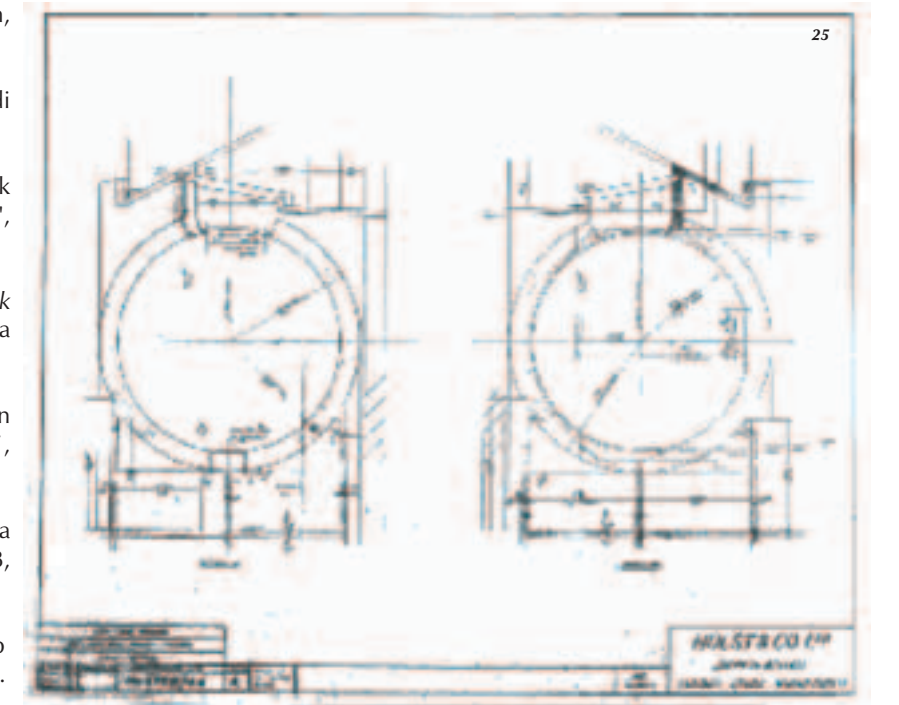
Özcan, N. "Ankara Rüzgar Tünelinin Kuruluşu ve Geçmişi Hakkında", yayınlanmamış rapor, 1986.

Zıylan, A. "Rüzgar Tüneli, Savunma Sanayii, Atatürkçülük" Aselsan, Sayı: 48, Kasım 1998.

<http://www.savebritainsheritage.org/farnborough/farnborough2.htm> (01. 04. 2005).

Resim 25- TÜBİTAK-SAGE Arşivi

25



ESKİŞEHİR, KILIÇOĞLU TUĞLA VE KİREMIT FABRİKASI¹

E. Madran, Doç. Dr., *ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Koruma / Restorasyon*, **K. Nalbant, Y. Mimar, GSA,**
N. Özgönül, Dr., *ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Koruma / Restorasyon*

GİRİŞ

Kentlerin kimliğini oluşturan öğeler arasında, kentin oluşumu ve gelişimi sürecinde değişik kültürler tarafından üretilen mimarlık yapıtları ve bunların bir araya gelmesiyle biçimlenen alanlar önemli bir yere sahiptir.

Bir toplumun yaşamsal gereksinmelerini karşılayan mimarlık yapıtları bu gereksinimlere yanıt verecek nitelikte zenginlik ve çeşitliliği içerir. Konutlar toplumların özel yaşamlarına, ticari yapılar ekonomik girdi ve ilişkilere, dini yapılar dinsel gereksinmelere göre oluşturulmuştur. 19. yüzyıl sanayi devriminden sonra bir çok değişik sanayi kolu için, çeşitli endüstriyel yapı türleri, Türkiye'nin demiryolu ağına paralel olarak hızla inşa edilmeye başlanmıştır. Dönemine göre ve doğası gereği yeni teknolojiler ile inşa edilen bu yapılar bugün “endüstri mirası (industrial heritage)” ve bu mirasın araştırılması da “endüstri arkeolojisi (industrial archeology)” olarak tanımlanmaktadır. Bu yapıların bir dönemin sanayi yaşamının, ülkenin sosyo-ekonomik geçmişinin somut örnekleri olması nedeniyle korunmaları gerektiği, günümüzde uluslararası koruma platformunda² kabul görmüş ve Avrupa Ülkelerinde bu tür yapılarda birçok koruma uygulaması gerçekleştirilmiştir. Ülkemiz için oldukça yeni olan endüstri mirası tanımı, her ne kadar yasal düzenlemelerde tam olarak yer almamışsa da, endüstri yapıları belgelenmeye, tescil edilmeye ve çağdaş işlevlerle donatılarak kullanılmaya başlanmıştır. İstanbul Silahtar Ağa Elektrik Santrali, Cibali Tütün Fabrikaları, İzmir Sümerbank Bez fabrikası bu örnekler arasındadır.

Eskişehir kent merkezi de bu mirasın özgün örneklerini içermektedir. Pişmiş toprak sanayinin ilk kurulduğu kent olan Eskişehir'deki tuğla ve kiremit fabrikaları 1990'lı

yıllardan itibaren Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulları tarafından korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmiş, böylece Türk Sanayinin gelişme çağıının bu çok önemli belgeleri yasal olarak koruma altına alınmıştır.

ESKİŞEHİR KENTİ VE SANAYİ

Eskişehir kenti doğu-batı yönünde uzanan Porsuk çayı, demiryolu ve Ankara-Bursa-Bilecik karayolunun oluşturduğu kentsel eşiklerle beraber yaşayan doğrusal bir yapıya sahiptir Kente ulaşan yolların burada kesişmesi ve sıcak su kaynaklarının varlığı Köprübaşı noktasının konumsal değerini arttırmıştır.

19. yüzyıl sonunda, kentin genel formunda sanayi öncesi kent yapısı özellikleri izlenmektedir.. Mekanda işlevsel farklılaşma Odunpazarı'ndaki konut alanları ile kent merkezi olarak nitelendirilebilecek olan Köprübaşı yakınındaki çarşı ile tanımlanmıştır. Şehrin önemli dini yapıları etrafında oluşan mahallelerde genellikle toplumsal sınıf farklılaşmasını yansıtan bir ayrışma yerine etnik gruplara bağlı bir ayrışmadan söz edilmektedir.

1878-1920 yılları arasında kent gelişmeye devam etmiş, yeni mahalleler eklenmiş ve 15 -16 bin kişilik nüfus 1920'lerde 25 bine çıkmıştır. Kente demir yolunun gelmesi ve Kafkasya göçmenlerinin yerleştirilmesi nüfus artışına neden olan unsurlardır. Bu dönem Eskişehir'in fiziki, siyasi ve ekonomik yapısında dönüm noktası olmuştur. Bu durum aynı zamanda kentin makro formunda rahatlıkla izlenebilen etkiler yaratmıştır. Şehrin büyümesi güneydeki ilk çekirdekten kuzeydeki demiryolu yönünde gelişen, çarşıya kadar uzanan alanda devam etmiştir. Cumhuriyetin ilanından iki yıl sonra İl olan kentin ekonomik yapısı, doğu-batı yönündeki yolların buradan geçmesiyle değişmeye başlamış, sanayide ilk olabilecek malzemelerin üretildiği ve

yurt çapında yayıldığı bir biçime dönüşmüştür. Önemli bir tahıl bölgesi olan yörede, dönemin ölçülerine göre büyük denebilecek un fabrikaları yanında kiremit - tuğla fabrikaları da kurulmuştur. Berlin Bağdat demiryolunun yapımı sırasında kurulan Cer Atölyesi (1894), daha sonra kurulan Tayyare Bakım Atölyesi (1926), bölgenin en fazla işçi istihdam eden kuruluşları olmuştur. 1930'lar Eskişehir sanayine yeni kamu girişimlerinin katıldığı ve özel kesimdeki işletmelerin büyümelerini sürdürdükleri yıllardır. Bu dönemde il'in geleneksel sanayi olan un ve tuğla fabrikaları kapasitelerini genişleterek belli büyüklüklere ulaşmıştır. Yeni açılan ve belli bir kapasiteye ulaşmaya çalışan şeker fabrikası da yeni işletmelerin açılmasına öncü olmuştur.

1930-40 arasında demiryollarına verilen ağırlık ile Eskişehir yeni başkent Ankara'yı batıya bağlayan demiryolu ağı üstünde önemli bir sanayi kenti konumuna gelmiştir. 1941 yılında sanayi üretimi içinde ilk sırada şeker, ikinci sırada üç un fabrikası bulunurken, üçüncü sırada tuğla ve kiremit fabrikaları yer almıştır. Bu dönemde kent güneyde üst gelir gruplarının oturduğu eski mahalleler, batıda fabrika alanları ile sınırlanırken, kuzeyde de demir yoluna kadar uzanan bir yapılanma gösterir. 1940'larda merkez çevresinde kurulan mahalleler Odunpazarı'ndaki üst gelir gruplarını kendine çekerken, kent çeperinde kurulan mahalleler ise daha çok işçi ve göçmen mahalleleri olarak farklılaşmış ve yeni mekansal oluşum sınıf farklılığını da yansıtmıştır.

1927-1950 aralığında nüfusun iki katına çıkmasının nedeni olarak, idari, ticari ve endüstriyel gelişim gösterilebilir. Bu yeni oluşumla diğer illerden kente göçler artmış, işçi grubunun % 60'ını dışardan gelenler oluşturmuştur.

Kentin gelişme hızının en yüksek olduğu dönem 1950 - 70 yılları arasındır. Kentte kamusal yatırımlar artmış ve Sümerbank Basma Fabrikası ile Şeker Fabrikasına bağlı kurulan makine fabrikası dönemin önemli yatırımları olmuştur. Hızlı nüfus artışına paralel olarak kentin gelişmesi de sürmüş, yeni göçmen mahalleleri kurulmuştur. Bu mahallelerin dağınık yapılanmasının en önemli nedeni, kamu ve özel sanayi kuruluşlarının yer seçim kararlarının bütüncül olmamasından kaynaklanmıştır. Kent içinde gelişen bu kuruluşlar, gelişme çekirdeklerini oluşturmuş ve çevrelerinde konut alanları ortaya çıkmıştır.

1970-80'li yıllarda, sanayi tesislerinin kent içinde kalmaları, altyapı sorunlarını gündeme getirmiş, gelişemeyen yeni sanayi tesisleri kentin dışına yönlendirilmiş, bu yeni eğilim sonucunda kent içindeki sanayi yapıları terk edilmeye başlanmıştır. Sonuç olarak 19. yüzyıl sonundan başlayarak kentin gelişmesinde çekim noktasını oluşturan sanayi bölgeleri, “çöküntü” alanları olarak olumsuz bir dönüşüm içine girmiştir.

KENTTE KİREMİT VE TUĞLA SANAYİİ

Kurtuluş savaşı sonrası Porsuk kıyısında geleneksel merkezin hemen doğusunda gıda sanayi tesisleri ve un fabrikaları kurulmaya başlamış, bununla birlikte toprak sanayisi de canlanmıştır. 1920'lerden itibaren kiremit, tuğla ve toprak ürünleri sanayi kentin kuzeyinde yoğunlaşmıştır.

Eskişehir'de pişmiş toprağa dayalı sanayi her dönemde çok önemli bir yere sahip olmuştur. Örneğin 1932 yılında Eskişehir'de, Teşvik-i Sanayi Kanunundan yararlanan 19 firma vardı ve bunların içinde en ağırlıklı sanayi tesisi 145 işçi çalıştıran iki tuğla ve kiremit fabrikasıydı. 1940'lı yıllarda Kurt Kiremit, Çift Kurt ve Aslan Kiremit fabrikaları, şeker ve un fabrikalarından sonra en çok üretim yapan sanayi birimleriydi (Yurt Ansiklopedisi, cilt:4, sf. 2874.).

1970'li yıllarda demiryolunun önemini yitirmesi ve ulaşımında karayollarının ağırlık kazanması ile karayolları çekim noktası olmaya başlamış ve kentin yapılanmasında etken olmuştur. Plansız yapılan yer seçimi bugün değişen ve gelişen teknolojiler ile yaşam biçimlerinin değişimi, sanayi alanlarının ve bunların etrafında konumlanan konut alanlarının değişimine neden olmuştur.

KILIÇOĞLU KİREMİT FABRİKASI VE YERLEŞKESİ

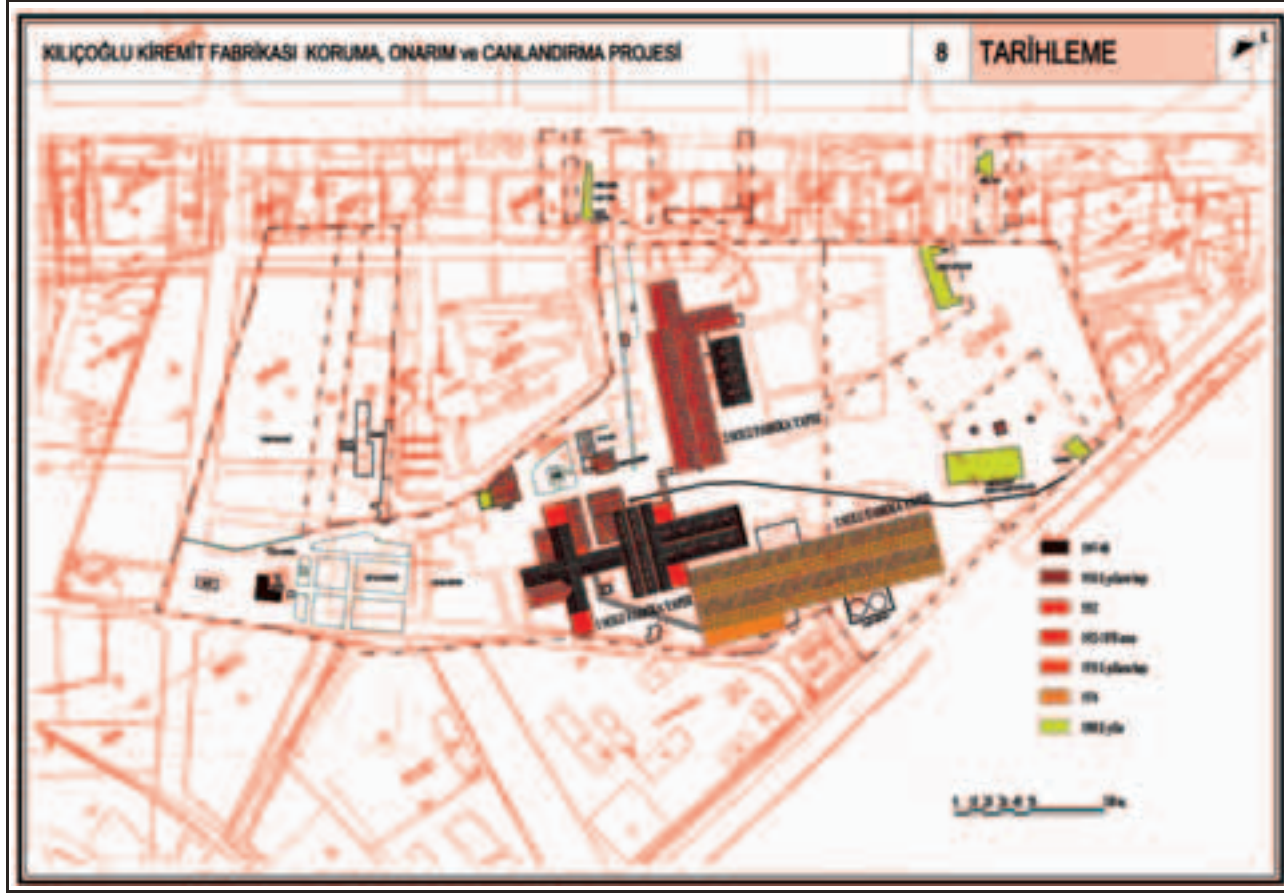
KONUM

Merkez Fabrikalar bölgesinde inşa edilmiş olan ve halen Aydemir ailesi mülkiyetinde bulunan fabrika yapıları ve servis birimleri, mimari özellikleri açısından dönemsel ve niteliksel farklılıklar gösteren bir yapılar grubudur. Değişik tür fabrikaların yer aldığı fabrikalar bölgesinde Kılıçoğlu yerleşkesi hacimsel olarak diğer fabrikalar göre daha büyük bir alana sahiptir. Yerleşkenin kuzeyinde Eti bisküvileri fabrikası, batısında Doğan kiremit fabrikası, güney batıda Kartal kiremit fabrikası ve doğuda İl Çevre Müdürlüğü tesisleri ve lojmanları ile TCDD yolları ve lojmanları, güney doğusunda Eskişehir Gar'ına bağlı demiryolları birimleri. Bölgede büyük üretimhaneler dışında depo yapıları ve küçük üretim birimleri de yer almaktadır. Arada yaşam birimlerinin de bulunduğu fabrikalar bölgesi farklı yapı türlerini barındırmış, yaşam, üretim vb. işlevlerle yaşayan bir çevre olarak tasarlanmış ve zaman içinde yapılan mekansal ve teknik eklemeler ile gelişmiş, bugün ise yeni sanayi bölgesinin oluşması ile terk edilmiş yapıların yer aldığı bir bölge haline gelmiştir.

KISA TARİHÇE

1927 yılına değin yurt dışından alınan Marsilya tipi kiremit, bu yıldan sonra Türkiye'de ilk kez Eskişehir'de üretilmeye başlanmıştır. 1927'de Kurt Sait ve Muhtar Başkurt'un ortaklığı ile kurulan Kurt Kiremit Fabrikası ile Bulgar Çirkof Kardeşlerce kurulan Aslan Kiremit Fabrikası Eskişehir'de kiremit üreten ilk işletmelerdir. Kurt Sait 1933'te Çift Kurt adlı bir kiremit tesisi daha kurmuş, 1949'da ise Aslan Kiremit Fabrikasını da alarak adını Kılıçoğlu Tuğla ve Kiremit Fabrikası olarak değiştirmiştir.

Fabrika sahiplerinden alınan bilgilere göre fabrika yapıları değişik tarihlerde inşa edilmiştir. Yerleşkenin üretime yönelik ilk yapısı, 1 ve 2 no'lu fabrikaların yapımındaki tuğlaların imal edilmesi için inşa edilen ve 1926 yılına tarihlenen eski tuğla ateş fırını ve bu fırının bacasıdır.



Çizim 1- Komplesteki yapıların tarihleme çalışması

Bugünkü yapıların inşaatına 1942 yılında başlanmış ve 1 no'lu fabrikanın üretim birimlerinden imalat bölümü 1942; silo ve kurutma 1947; zigzag fırını 1948 yılında tamamlanmış ve ilk üretimin gerçekleştiği Kılıçoğlu Fabrikası bütün 1949 yılında hizmete girmiştir. **(Resim 1)** Birinci fabrika inşaatı sürerken aynı zamanda ikinci fabrika da devreye girmiş ve bu fabrikaya ait birimlerin inşaatı da başlamıştır. İkinci fabrikanın Keller kurutma birimi 1947 de tamamlanırken zigzag fırın, kamara fırın, tuğla ve cotto imalat, hazırlama, silo birimleri de 1952 yılında tamamlanarak üretime başlamıştır. Projeleri İsviçre, Zürich'deki bir mimarlık bürosuna (Ziegeletechn Bureau) yaptırılan Kılıçoğlu fabrikasının mimarı Robert Aebi & Cieag'dır. Yapım süreci on yıla yayılmış olan iki fabrikanın tasarımları bu büro tarafından gerçekleştirilmiştir. Üretimde kullanılan fabrikalardaki teknik donatıların tamamı da yurt dışından getirtilmiştir. Birinci yapıya ihtiyaç nedeniyle 1969 yılında tek katlı yemekhane, 1973 yılında da mekanik atölyesi eklenmiştir. Alanın üçüncü fabrikası 1974 yılında inşa edilmiştir. Tasarımı Aydın Boysan'a aittir. Bu yapılar dışında 1973-80 yılları arasında yerleşkeye depo, araç bakım atölyesi ve ahşap atölyesi gibi yapılar eklenmiştir. **(Çizim 1)**

GENEL TANIM

Merkez fabrika bölgesinde doğu batı yönünde uzayan yerleşkeye, kuzeydeki Fabrikalar Caddesi'nden

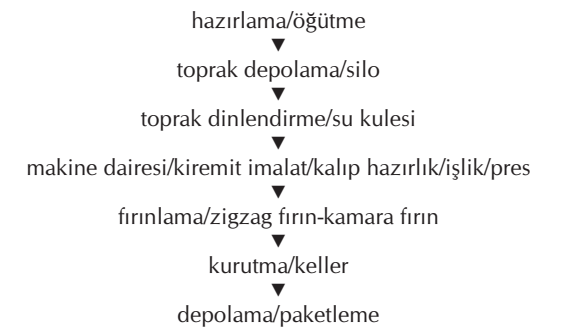
ulaşılmaktadır. Giriş noktasında bekçi mekanı ve üretilen malzemelerin sergilendiği bir mekan bulunur. Bu noktadan sonra ağaçlıklı bir yol ile güneye doğru alanın ilk yapısı olan ve ilk birimlerinin inşasına 1942 yılında başlanan 1 no'lu fabrikaya ulaşılır. 1 no'lu fabrikanın kuzeyinde 1952 yılında üretime başlayan 2 no'lu fabrika yer almaktadır. **(Resim 2)** 1 no'lu fabrikanın güneyinde bu yapıya paralel olarak 1974 yılında inşa edilen ve "Yalçın" olarak tanımlanan üçüncü fabrika yer almaktadır. 2 no'lu fabrikanın kuzeydoğu köşesinde depo ve iki baca ile ilk ateş tuğla üretim ocağı bulunmaktadır. Yönetim yapısının batısında araç bakım, tamir atölyeleri konumlanmıştır. Fabrikalar arasındaki açık alanlar üretimde kullanılacak toprak, depolara kaldırılacak ürünler ya da atık, defolu ürünlerin depolanması amacıyla kullanılmaktadır. 1 no'lu fabrikaya bitişik yemekhane, elektrik ve bakım atölyesi ve güneyinde su deposu/kulesi bulunmaktadır. Alanda 1 no'lu fabrikanın kuzeyinden geçen ve güneydoğudaki kentin ana istasyonuna ulaşan bir dekovil hattı izlenmektedir. Bu hat ile özellikle fabrikaya kömür taşındığı bilinmektedir.

1 No'lu Fabrika: Yerleşkenin en önemli simge yapısıdır. Fabrikanın projelendirilmesine 1942 yılında başlanmış ve aşamalı olarak tamamlanan yapılar 1949'da üretime geçmiştir. Yapı gerek kullanılan malzeme gerekse üretim yöntemlerinden/teknolojisinden kaynaklanan rasyonel yapısı ile bir dönem yapısı olarak nitelenebilecek iken; doğu cephesinde karşılaşılan neo

klasik öğeler yapının üzerinde tekrar düşünmeyi gerektirmektedir. 10 adet kare ayaktan oluşan kolonatl/revaklı bir cephe ayaklar üzerinde ince bir başlık ve üzerinde antik dönem mimarisinin benzeri arşitrav niteliğinde kalın bir kiriş ve saçak ile sonlanmaktadır. Kiriş niteliğindeki geniş bölümde büyük harflerle "KILIÇOĞLU KİREMİT TUĞLA FABRİKASI" yazısı bulunmaktadır. **(Resim 3)** Revaklı cephenin iç kısmındaki duvarda, cephedeki açıklıkların ortasına gelecek şekilde zeminden yüksekte, dikdörtgen formlu duvardan çıkıntı yapan ve etrafı çerçeveli mimari öğeler yer almaktadır. Bu düzen dönemin Orta Avrupa'da etkili olmuş neo klasik yaklaşımlarıyla ilişkilendirilebilir. Aynı zamanda Bauhaus esintilerini de üzerinde taşımaktadır. Eskişehir gibi bir Anadolu kentinde, üstelik de 20 yüzyılın ilk yarısının sonunda böyle bir yapının yer alması, doğrusu düşsel ve fantastik çağırışlar yapmaktadır. Yapının kuzey ve güney cephelerinde malzeme ile oluşan hareketlilik ve simetrik, modüler düzen tasarımı modern bir yaklaşımın göstergesidir.

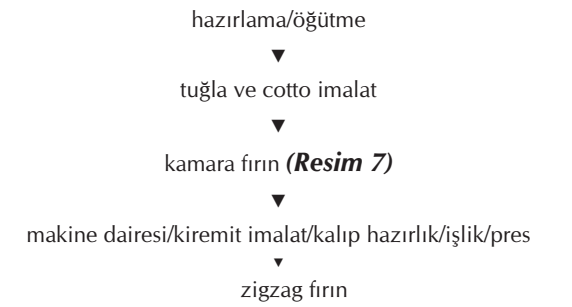
Birleşen dikdörtgen formlu açık mekanlar ve içindeki değişik amaçlı kullanılan mekanik donanımlar ve özel strüktürel yapısı ile fabrika yapısından oluşan kompleks, toprağın dinlendirildiği iki kat yüksekliğinde dikdörtgen formlu silo mekanı ile başlamakta ve bu mekandan üretim işleminin gerçekleştiği mekanlar doğrusal ve aşamalı olarak devam etmektedir. **(Resim 4-5) (Çizim 2)**

Fabrikadaki işlev akış şemasında;



gibi birbiri ile ilişkili işlemler yer almaktadır. **(Resim 6)**

2 No'lu Fabrika: Ana girişten hemen sonra izlenen doğudaki ilk yapı grubudur. Fabrika kuzey - güney yönünde dikdörtgen formlu bir ana yapı ve doğuda bu mekana bitişik iki ayrı mekandan oluşur. 1 no'lu fabrikada olduğu gibi bu fabrikada da mekanik donatıları ile birlikte doğrusal olarak tasarlanmış şu birimler yer almaktadır: **(Çizim 3)**



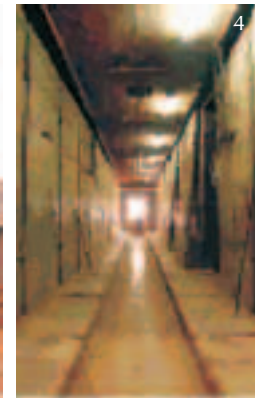
Resim 1- Tamamlandığı ilk yıllarda 1 no'lu fabrika



Resim 2- 2 No'lu fabrikanın genel görünümü



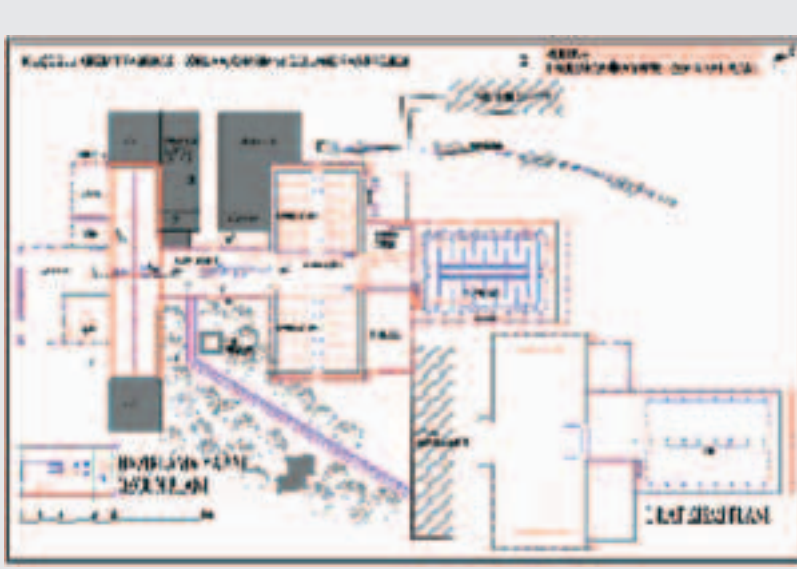
Resim 3- 1 No'lu fabrikanın doğu cephesindeki simge yazı



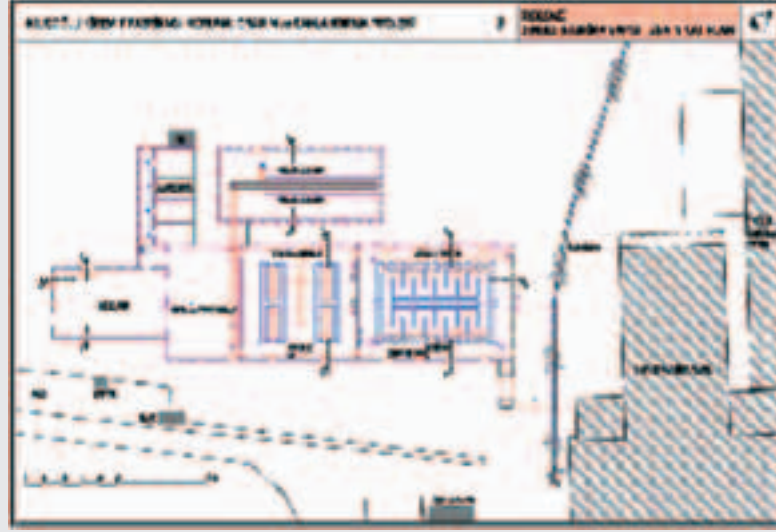
Resim 4- 1 No'lu Fabrika- Keller kurutma



Resim 5- 1 No'lu fabrika, kalıp hazırlık makina ve mekanizması



Çizim 2- Rölöve- 1 nolu fabrikanın zemin kat planı



Çizim 3- Rölöve- 2 no'lu fabrika zemin kat planı

Bu ana kitlenin doğusundaki mekanlarda ise keller kurutma ve silo birimleri konumlanmıştır. Yapının hazırlama bölümü haricindeki diğer birimleri üç katlıdır. Tüm kitleler tuğla ile inşa edilmiştir. Üzerlerinde iki ayrı kütleden oluşan üçgen alınlıklı kırma çatı bulunmaktadır. **(Resim 8)** Zigzag fırın, kamara fırın ve tuğla-cotto imalat bölümlerinin yer aldığı ana kitlede her katta belli bir modüle dayalı olarak konumlanmış pencereler bulunur. Uzun dikdörtgen yapı kırma çatılarla hareketlenirken, yapının belli bölümlerinden çıkan dikey su kuleleri ile bu cephe ve kitle hareketlenmiştir.

Birinci ve ikinci fabrikalar, içinde hammaddeyi taşıyan mekanik bant bulunan, “ L” formunda betonarme kolonlar üzerinde yükseltilmiş, üç açıklıktan oluşan bir kütle ile bağlanmıştır. Betonarme taşıyıcı ve tuğla dolgu ile inşa edilmiş bağlayıcı kütle bir taraftan fabrikaları üst kotlarda bağlarken , diğer taraftan da yapılar arasındaki açık alanı tanımlamaktadır. **(Resim 9)**

3 No'lu Fabrika (Yalçın): Alandaki üçüncü fabrika yapısı 1 no'lu fabrikaya paralel ve 2 no'lu fabrika ile bağlantılı inşa edilmiştir. Alanda halen kullanılan tek yapıdır. Fabrikaya ailenin genç yaşta ölen oğlunun adı verilmiştir. Betonarme prefabrik elemanlardan oluşan taşıyıcı sistem ve arası tuğla dolgu ile inşa edilmiş yapı yaklaşık 9 metre yüksekliğindedir. Tek mekandan oluşan fabrikanın üç ana üretim bölümü bulunmaktadır. Bu üretim birimlerinin bazılarının üstleri ofis olarak kullanılmaktadır. İki kat yüksekliğinde asma katların bulunduğu yapıda pres bölümü, ilk kurutma bölümü ve ana kurutma bölümleri bulunmaktadır. Yoğun üretimin yapıldığı fabrikanın iç mekanı ve mekanik donatılarında modern malzeme ve teknikler kullanılmıştır . Ancak bu fabrika ile diğerlerinin hiçbir mimari bağı yoktur.

Bacalar: Eskişehir'in bir sanayi kenti oluşunun somut öğeleri olan bacalar kent silüetine görsel ve mimari değer katmaktadır. 3 no'lu fabrikanın kuzeydoğusunda ilk ateş fırını ile birlikte üretimin önemli simge öğelerinden biri olan bacalar zeminden yukarı doğru daralarak yükselen konik formu ile aynı zamanda alanı tanıtan öğe olma özelliğini de taşımaktadır **(Resim 10)**. Üretim artıklarının arasında kaybolmuş ikinci baca ise alt kotlara yakın bir yerden yıkılmıştır.

Fabrikayı düşeyde simgeleyen bu öğeler korunması gereken değerler arasında yer almaktadır.

Su deposu / Kule: 1 no'lu fabrikanın güneyindeki iç avluda yer alan yapı kare formudur. Yapım tarihi bilinmeyen tuğla yapı fabrika ile benzer mimari özelliklere sahiptir. Yapının zemin kotu altında üretimde kullanılmak üzere su deposu bulunmaktadır. Yaklaşık 20 m. yüksekliğinde olan yapının cepheleri üç birimden oluşan üst kotta yarım daire kemer formu plasterler ile hareketlenmiştir. Kulenin kuzey cephesinde suyun seviyesini kontrol eden mekanik bir mekanizma bulunmaktadır **(Resim 11)**. Alandaki bacalarla birlikte simge değeri olan yapı bölgedeki özgün tek su deposudur.

Bu üretim yapılarına ek olarak alanda çeşitli zamanlarda ihtiyaca göre şekillenmiş ve mimari değer taşımayan yönetim birimi, yemekhane, depo, ahşap ve araç bakım atölye yapıları bulunmaktadır.

SORUNLAR

Yukarıda da belirtildiği gibi, kentin bu bölümünde toprak sanayinin devam etmemesini onlar yerine konut, ticaret ve belli oranda da yönetsel işlevlerin gelmesini öngören temel plan kararları yanında üretim biçim ve teknolojilerinin değişmesi, alanın giderek kent içinde kalması fabrikaların kullanılmamasına ve içindeki teknik donatıların sökülerek yapıların terk edilmesine neden



Resim 6- 1 no'lu fabrikanın üretim bandı



Resim 7- Kamara fırın

Resim 8- 2 no'lu fabrikanın güney cephesi

Resim 9- İçinde mekanik bant bulunan bağlayıcı kütle

Resim 10- Konik formu baca

olmuştur. Bu nedenle 2004 yılında Kılıçoğlu yerleşkesinde sadece “3 no'lu fabrika /Yalçın” üretime devam etmekte, 2 no'lu fabrikanın sadece bir bölümü depo amacıyla kullanılmaktaydı. Bu husus yapıların ve içindeki özgün makine vb. donatıların giderek yıpranmasına, nitelik yitirmesine ve yok olmasına neden olmaktadır. Nitekim bunun sonucu bacalardan biri alt kotlara kadar yıkılmış, fabrika 1 içindeki teknik malzemelerin bir bölümü sökülmüş, kullanılmayan bölümler hurdalığa dönüşmüştür.

Yapılar ile ilgili bir başka sorun ise zaman içinde yapılmış eklerdir. Kuruluşunda bacalar ve ateş fırını, fabrika 1 ve 2, yönetim birimi ve köşkten oluşan alan, zaman içinde ihtiyaçtan kaynaklanan yeni yapılar ile nitelik değiştirmiştir. Yapıların özgün özelliklerinin bir bölümü bu ekler yüzünden algılanmamaya başlamıştır. Örneğin alanın ilk üretim yapısı olan 1 no'lu fabrikaya eklenen yeni kitleler fabrikanın özgün kuzey cephesinin kapanmasına neden olmuştur. **(Çizim 4)**

Parsellerdeki bazı yapılar ise yapıldıkları dönemlerin mimari, sosyal, kültürel özelliklerini yansıtmayan nitelsiz yapılar olup korunmaya değer özellikler göstermemektedirler. Bu nedenle depo, ahşap atölyesi, garaj gibi yapılar tescile değer kültür varlığı özellikleri taşımamaktadırlar. Ayrıca, mevcut yapılar ile yalnızca malzeme kullanımında dil birliğinin oluşturan yeni ek yapılar, mimari özellikleri ve nitelsiz yapım tekniği ile çevreye uyum sağlamamaktadır.

DEĞERLENDİRME

Bu çalışma kapsamında 1940'lı yılların başında İsviçre' de hazırlanan projelerle ve dönemin en gelişmiş teknikleri ile bütüncül olarak tasarlanan ve inşa edilen 1 no'lu fabrika ve 2 no'lu fabrika yapı





Resim 11- Su deposu

grupları, mekansal nitelikleri, malzeme kullanım ve yapım teknikleri, teknik donatıları ve öğeleriyle bütünleşen bir temel niteliğe sahiptir. Bu bütünlük, bu fabrikaların, toprak sanayinin Eskişehir'de halen mevcut ve kısmen de olsa çalışan en önemli yapı grubu olmalarını sağlamıştır. Ancak, değişik nedenlere bağlı olarak değişik tarihlerde yapılan müdahaleler ile bu bütünlüğün bir bölümünün yok olduğu da gözlenmektedir. Yerleşke ve onu oluşturan birimler bu nitelikleri ile **“endüstri mirası”** olarak bir değer taşımaktadırlar.⁴

1949 yılından bugüne çeşitli müdahalelere uğramış olsalar da, değişik dönemlere bağlı olarak değişen gereksinmelerin karşılanması amacıyla eklenen kitle ve mekanların sürekli hizmet vermesi bu yapı grubunun **süreklilik değeri** olduğunu göstermektedir.

Kılıçoğlu yerleşkesindeki yapılar, Cumhuriyetin hemen sonrasında inşa edilen ve bu dönemde kentin ekonomik ve sosyal, kültürel yaşamında önem taşıyan öğelerdir. **“Kılıçoğlu”** markası uzun yıllar üretim sektörüne öncülük yapmış, kentte ve ülkede bu etkinlikle anılmıştır.

Kılıçoğlu Fabrikaları Eskişehir'de döneminin fabrika yapısı anlayışını ve teknolojisini günümüze kadar taşıyan yegane yapı grubudur. Tasarımından üretime ilk ve öncü olma özelliği kentte ve dolayısıyla Anadolu' da bu değeri artırmaktadır. **Teklik değeri** de

bu değer ile birlikte düşünülmesi gereken bir değerdir. Yapıların türü, mimari üslubu, yapıldığı dönem, tasarımcısı ve içinde bulunduğu bölge gibi değişik belirleyicilere bağlı olarak oluşan bu değer bu yapıların kaybedilmemesi için tek başına gerekçe oluşturabilecek önemdedir.

Farklı işlevlerdeki yapıların bir araya getirilmesindeki tasarım, yapılar arasındaki açık alanların nitelikleri ve bir dizge halinde bir araya gelişleri, fabrika yapısındaki mekansal düzen ve hiyerarşi bu alanların bir tasarım bütünlüğü içerisinde oluştuğunu göstermektedir. Bu husus da alana ve yapılara ayrı bir değer katmaktadır. Grup olarak tasarlanmış ve yıllara yayılarak gelişen alanın bu özelliğinden dolayı da **grup değeri** bulunmaktadır.

(Resim 12)

Yerleşkenin ve yapıların ekonomik ömürlerini yitirmemiş olmaları, çağdaş işlevlere dönüşebilme potansiyelleri ve kent içinde çok önemli bir konumda bulunmaları, fabrikalar grubunun işlevsel ve ekonomik değerini yitirmediğini göstermektedir.

Yerleşkedeki yapıların **eğitim değeri** vardır. Yapıları ve onların bir araya gelerek oluşturdukları alanlar, yaşamın mekana yansıması olarak kabul edildiğinde, bu yapı ve alanlar, değişik dönemlerde yaşayan topluluklar ve onların sosyal, kültürel, ekonomik, teknik ve siyasal yaşamlarıyla ilgili olarak en somut bilgileri veren somut birer kaynak olmaktadır.

Kılıçoğlu fabrika yapıları günümüze kadar değişik dönemlerin anlayışını, yaklaşımını ve bir aradalığını sunan somut bir örnek olarak **belge değerine** de sahiptir.

Alandaki Yasal Düzenlemeler ve Mevcut Statü

Kılıçoğlu Kiremit Fabrikasının bulunduğu alan son yıllarda değişik kurum ve kuruluşlarca yapılan planlar ve alınan kararlar ile yeniden tanımlanmıştır. Yapılar ilk kez, Eskişehir Kültür ve Tabiat Varlıkların Koruma Kurulu'nun 14. 08. 2003 gün ve 2479 sayılı kararı ile alandaki birçok başka yapı gibi, 2863 sayılı yasa uyarınca taşınmaz kültür varlığı olarak tescil edilmiştir.

Bu nedenle Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, büyük bir bölümü **“Fabrikalar Bölgesi”** olarak anılan alanda, aynı yılda ağırlıklı olarak yönetsel ve ticari kullanımları ön gören 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarını tamamlamış, taslak planları ve taslak 18. madde uygulamasını Eskişehir Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu onayına sunmuş, Koruma Kurulu 13. 10. 2003 gün ve 2564 sayılı kararı ile bu işlemleri prensipte uygun bulmuştur.

Fabrikalar Bölgesi her ne kadar sit alanı olarak tescil ve ilan edilmemişse de Kılıçoğlu, Doğan Kiremit ve Kartal Kiremit olarak anılan fabrikaların yapı ve dolayısıyla parsellerinin tescil edilmiş olması ve bu parsellerin çok büyük alanları kapsaması, alanın neredeyse bir **endüstri sit alanı** olarak görülebileceğini göstermektedir. Plan ne bu hususu ne de yukarıda 5. bölümün değerlendirme kısmında tartışılan değerlerin hemen hiçbirini göz önüne almayan bir anlayışla hazırlanmıştır.

Kılıçoğlu özelinde ise yapıların bir arada olmalarından kaynaklanan grup değerleri, bir toprak sanayinin mekânda dağılımını gösteren belge değeri vb. önemli girdiler düşünülmeden, sadece tescilli kültür varlıklarının fiziksel olarak yerinde kalmalarını öngören oldukça sığ bir yaklaşım sergilenmiştir. Bu yaklaşım, planın sadece bölgenin ticarete dönüşümünü bunu da 18. madde uygulaması ile sağlanmasını öngörmüştür. Şöyle ki; tescilli yapılar parselleriyle birlikte korunmamış, bu yüzden de yapıların birbiriyle ilişkileri kopartılarak bütünlükleri zedelenmiştir. Zaten bu noktada; Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından imar planının iptaline ilişkin olarak Eskişehir İdare Mahkemesi nezdinde açılan davada ilgili mahkeme, tescilli parsellerde imar yasasının 18. maddesinin uygulanmış olduğunu, bu hususun ise 2863 sayılı yasanın 18. maddesine aykırı olduğunu belirterek parselasyon uygulamasını iptal etmiştir. 18. madde **“Korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı parselleri, taşınmaz kültür varlıklarının mahiyetine tesir edecek şekil ve surette ayırlamaz ve birleştirilemez”** hükmünü içermektedir. Yargı, yapılan uygulamanın kültür varlıklarının niteliğini olumsuz etkilediğini böylece hükme bağlamış bulunmaktadır. Bu karar Kılıçoğlu özelinde irdelendiğinde, eski parsellerin bölünmesinde alanda bulunan kültür varlığı niteliğindeki yapıların bütünlük ve grup değerleri göz önünde tutulmadığı, yapıların arasına yeşil alanlar, geniş yaya arterleri getirilerek fabrika yapılarının birbirinden kopartıldığı ortaya çıkmaktadır.

Bu süreçte, alanda bulunan ve tescillenen tek yapıların koruma statülerinin devam etmesi yerinde bir karar olmuştur. Bu kararlar 1930'lardan itibaren gelişen kiremit ve tuğla üretiminin ne tür yapılarda yer aldığı, hangi teknolojilerin kullanıldığına ilişkin bir belge korunmuş olacaktır. Bu tür yaklaşımların kentsel bellek açısından da önem taşıdığı, somut bu veriler ile gelecekte kentin gelişme süreci daha kolay anlaşılacaktır.

Korumanın kullanılarak gerçekleştirileceği evrensel bir söylemdir ve ülkemizde de uzun yıllardır kabul görmüş ve uygulanmaktadır. Birçok kültür varlığının özgün işlevi ile yaşamını sürdürmesi günümüzde o işlevin geçerliği kalmadığından dolayı gerçekleştirilememekte, yapılar ile uyumlu çağdaş işlevlerle yapıların ve dolayısıyla yapıldığı dönemin sosyal, kültürel değerlerin sürdürülmesi sağlanmaktadır. Ancak, koruma kullanma arasındaki dengenin sadece yapıda değil, tüm çevrede de aranması, korunması gerekli tescilli kültür varlıklarının çevrelerinde onların alacağı işlevlere katkıda bulunacak yeterince açık alan vb. öğelerin de planlamanın önemli girdileri arasında olduğunun benimsenmesi gerekmektedir.

DİPNOTLAR

¹ Bu çalışma, 2004 yılında halen Kılıçoğlu fabrikalar grubunu yöneten Aydemir ailesinin talebi ile MIYAR Ltd.Şti tarafından yerleşkenin korunması ve değerlendirilmesi amacıyla yapılan bir ön projenin raporu üstüne kurgulanmıştır. Bir bölümünde halen üretimin sürdürüldüğü bu yapılar grubu, kentin yeni gelişme bölgesinde yer aldıkları ve bu üretimin organize sanayi bölgesine taşınması vb.



Çizim 4- Kültürel ve doğal varlıkların değerlendirilmesi

Resim 12



nedenlerle bir **“koruma, gelişim, canlandırma”** projesi ile ele alınmıştır. Projenin amacı, özgün işlevini yitirmiş bir yapı grubunun, çağdaş yeni yapılaşmalarla bütünleşerek kente çağdaş bir hizmet vermesi olarak tanımlanmıştır.

² Endüstri Mirasını konu eden uluslararası iki belge üretilmiştir. Bunlar; Recommendation no. r (90) 20 of the Committee of Ministers to Member States on the Protection and Conservation of the Industrial Technical and Civil Engineering Heritage in Europe, (adopted by the Committee of Ministers on 13 September 1990, at the 443rd meeting of the Ministers' Deputies), Council of Europe; ve Committee of Ministers ve The Nizhny Tagil for the Industrial Heritage, July 2003, Tıccih, belgeleridir. Ayrıca ICOMOS 2006 yılı 18 Nisan, “Tarihi Sitler ve Anıtlar Günü”nün temasını Endüstri Mirası olarak tanımlamış ve ülkeleri bu konuda çalışmalar yapmaya davet etmiştir. bkz. www.international.icomos.org

³ Bu konudaki kaynak orijinal paftalar üzerindeki bilgilere dayalıdır.

¹ No'lu fabrikanın orijinal mimari ve teknik çizimleri bulunmaktadır.

⁴ Değerler ile ilgili olarak bkz. Madran, E., Özgönül, N., *Kültürel ve Doğal Değerlerin Korunması* , Mimarlar Odası Ankara Şubesi, 2005

“ÖTEKİ MODERNİZM” OLARAK ERKEN DÖNEM FABRİKA TASARIMI

Pedro Belo Ravara, Lizbon Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi

Yirminci yüzyılın ilk yirmi yılı içinde mühendislerin müjdeledikleri ve mimarların yeni biçimleri ve yaşama tarzlarını başlatabilecek bir sistem olarak kabul ettikleri yeni inşaat sisteminin temelini betonarme teşkil etmekteydi. 1867 gibi oldukça geride kalmış bir tarihten itibaren çeşitli betonarme sistemleri geliştirildi ve pazarlandı. Ancak yaygınlığı ve sistematik kullanımı göz önünde tutulunca en başarılı ve paradigmatic betonarme sisteminin François Hennebique'in Belçika'da 1892 yılında geliştirdiği sistem olduğu söylenebilir.

Bu betonarme sistemleri bu kadar erken tarihlerde Avrupa'da geliştirilmiş olduğuna göre Amerika'daki

fabrika inşaatlarında kullanılan betonarme sistemleri neden bir esin kaynağı olmuştur? Gerek Walter Gropius'un 1913 tarihli *Die Entwicklung Moderner Industriebaukunst*'unda gerekse Le Corbusier'in 1923 tarihli *Vers une Architecture*'ünde Amerikan fabrikaları yer almaktadır. Fabrikalar yanında başka endüstri yapısı örneklerine de modern mimarlık yazınında rastlıyoruz. Örneğin 1926 tarihli Mendelsohn'un *Amerika*'sında da Kuzey ve Güney Amerika'daki betonarme tahıl depoları fotoğraflarını görüyoruz.

“Tarihi olmayan” bir ülkeye ait bu modern imgelerin Avrupa'ya ithal edilmesiyle, Modern hareketin desteklediği *tabula rasa* politikasının daha iyi anlaşılması ve bu politikaya yakınlık duyulması sağlanmıştır. Hiçbir yere ait olmayan bir ütopyik bölgenin ele geçirilmesinin aracı olarak standardizasyon ve tekrarlanabilirlik fikri Amerika'da ufuklara kadar uzanan kırların ve ovaların sömürgeleştirilmesi fikri ile iç içeydi. Böylesi bir yaklaşım geniş ve açık kırsal alanlar üzerinde gerçekleştirilebilecek yeni bir endüstriyel peysaj öngörüordu.

Arazi söz konusu olunca Avrupa'daki inşaat sanayinde standardizasyon çok önemli bir etken olarak değerlendirilmemişti, çünkü zaten kırsal kesimler binalarla işgal edilmiş durumdaydı. Standardizasyondan daha önemli bir şey vardı Avrupa'da. Bilimsel yöntemlerle sanayileştirilmiş olan hat yöntemleri ve sistemleri geliyordu. Bu sistemler ve yöntemler, tarihsel çelişkiler, alternatif devrimler ve fikirlerle dayanan Avrupa'nın kültürel ortamına ve değişik biçimlerde inşa edilmiş olan gerçekliğine kolaylıkla intibak edebiliyordu. Avrupa'nın gerçekliği, Avrupa'daki çeşitli heterotopyaların temsillerini sanatsal ve mimari bir manifesto mümkün kılıyordu. **(Resim 1)**

François Hennebique çalışmalarıyla büyük etkide bulunmuş, uluslararası üne sahip bir kişidir. Patentli betonarme inşaat sistemini elinden geldiğince dünyanın



Resim 2 - Continental Motor Company, Detroit – Fotoğraf: Walter Gropius, *Jahrbuch des Deutschen Werkbundes*, 1913

her tarafına ihraç eden yeni bir sömürgeci tipi haline gelmiştir. Ancak, sistemini, işlevsel bir standardizasyon uyarlaması yapmadan ihraç etmektedir. Yapı üretimini tek bir inşa sistemine sistemine dayandırarak daha sistematik ve uyumlu hale getirmişse de sonuç ürünü standardize edememiştir. Çünkü ürünü standardize etse geçmiş yıllarda Fransa'da gereken esnek çözüm türünü kaybetme riskini göze almış olacaktır. Hennebique'ye göre betonarme inşaat teknolojisi işgücü konusundaki yeni fikirlerin yansıdığı bir alandır. Buna göre, önceki zanaat dalları açısından eksikliği duyulan becerikli insan gücünün yerini daha az nitelikli ancak özelleşmiş insan gücü almıştır. Bu yeni emek türü, iş yerindeki güvenlik ve sağlık gibi alanlarda iyileşmeleri de temsil etmektedir. Ancak bu yeni tür, kentin mimarisinin ilerlemenin görülebilir bir işareti olarak anlaşıldığı modern dünyayı asla temsil etmez.' **(Resim 2)**

Bu açıdan bakınca, Avrupalı öncü mimarların gözünde, 20. yüzyılın başlarında modernitenin ideal modeli Amerikan fabrikası idi. Detroit ve Buffalo'daki devasa fabrikaları ve siloları gören bu mimarlar, sosyalist mimari fikirlerini, bu tarzın sunduğu sonsuz büyüme olanaklarını, anıtsallığı, soyutlamayı, esnekliği, uyarlanabilirliği ve son olarak da, inşaat malzemesi olarak betonarmenin ifade gücünü dikkate alarak yeniden oluşturdular. Endüstriyel yapılar ve en başta Amerikan fabrikası, modernizasyon, kolektif emek, daha adil, daha açık ve daha demokratik olan bir toplumun inşası fikrini de temsil etmekteydi.

Bunun fiziki karşılığına da, mimarlığı tarihsel aksesuarlarından kurtararak sadece ilerlemenin saf bir nesnesi haline getirmekle ulaşılabildi. Böylesi bir mimarlığın temellerini de ABD'nin fabrika kompleksleri oluşturabilirdi.

İDEAL FABRİKA

Albert Kahn, tasarım ve projenin düzenleniş tarzını somutlaştıran kişi oldu. Kahn'ın çalışmaları ABD'deki sanayi üzerinde unutulmaz bir etkide bulundu. Packard Motor Company fabrikasından (1905) başlayarak, Dodge (1911) ya da Henry Ford'un fabrikaları (1909, 1913 ve 1918) ile devam eden kırk yıllık bir süre içinde gelişen bu çizgi içinde ideal fabrikanın organizasyonuna ve standartlaşmasına yönelik kavramlar üretildi. Bir



Resim 3 – Lingotto Fabrikası havadan görünüşü

proje-tasarım şirketinde Taylorcu örgütlenme yönteminin temsili olan süreç, Kahn'a ait fabrika tasarımlarına ve üretimdeki organizasyonuna da damgasını vurdu.

Albert Kahn ve ortaklarının yaptığı tasarımlar, onun şirketini nasıl yönettiğini, kullandığı üretim yöntemlerini ve bu yöntemlerin binalara nasıl uygulandığını gösteriyordu. Kahn, uygulamaları hem sanayi süreçlerinden hem de bu fabrikalardaki sanayi etkinliklerinin düzenleniş tarzından esinlenmiştir. Bu bakımdan Albert Kahn'ın 1930'larda 400 kişiye istihdam sağlayan projeleri Le Corbusier'in projeleri gibi olamazdı. Bu rasyonalizasyon ve standardizasyon yöntemleri de Fransız mimarın yaratıcı özgürlük ve sürekli olarak yeni ve hiç denenmemiş biçimler arayışına benzetilemez.

Kahn'ın bir proje çalışmasını sürdürme hızı da Le Corbusier'in her bir projesi üzerinde düşünmek ve çizmek için ihtiyaç duyduğu zamandan çok farklıdır. Kahn'ın müşterileri ile yaptığı anlaşmaya göre belirlenen ve sıkı denetlenen inşaat bütçesi de Le Corbusier'in projelerinin maliyetleri ile kıyaslanamaz.

Kahn'ın çalışmalarındaki işlevsellik binaların kullanımındaki pratiklikten kaynaklanır, binanın işlevsel ömrü ise toplam üretim hedefine göre hesaplanırdı. Bu sürenin sonunda fabrikada üretim durdurulur ve metalar başka bir yerde ve başka bir şekilde üretilirdi. Çünkü çalışma süreci bunu gerektiriyordu. Avrupalı mimarlar ise geçici işlevselliğin koşulladığı bu betonarme binalardan, kendi anıtsal modernite fikirlerini oluşturdular. Sonuçta bu fabrikalar aslında Amerikan sanayi girişimciliğinin ve mimarlık pratiğinin somutlaşması olan anonim mesleki uzlaşma ruhu temelinde üretilmişlerdi.

AVRUPA'NIN İTHALİ

Sanayi projelerinin hazırlanışında belirli ölçülerde uzmanlaşmayı hoş karşılayan eğilim büyümekteydi ve bundan dolayı bu alanda ilerlemenin hızı arttı. Bununla beraber Avrupa'da sanayi projesi betonarme inşaat denemeleri için bir fırsat olarak görüldü. Betonarme Avrupa'da teknolojik kariyerinin henüz başlangıcındaydı ve bu malzeme kentte yaygın olarak



Resim 1- Villa Hennebique, Bourgnon-la-Reine, Hauts-de-Seine, 1901-3,



Resim 4- Renovasyon öncesi Lingotto Fabrikası



Resim 5 - Lingotto Fabrikası Çatıdaki piste çıkan rampalar

bulunan ya da kenti temsil eden olan başka türden projelere ilgi duyan müşterilerin taleplerini karşılamıyordu. Hennebique'nin binaları, kolon/kiriş sistemine dayalı monolitik beton strüktürün nasıl saklanarak 19. yüzyılın mimari geleneğini hatırlatan bir tarzda inşa ve dekore edildiğini göstermektedir. Öte yandan, modernist mesajın farkında olan Avrupalı mimarlara göre fabrika, betonarme inşa sisteminin imkanlarının ortaya konabilmesine imkan tanıyor ve geleceğin mimarisine yön gösterebiliyordu.

MATTÉ-TRUCCO VE KAPALI/FABRİKA

Modern Mimari Tarihi'nde Fiat'ın mühendisi ve mimarı olan Giacomo Matté-Trucco'dan ve Torino'da tasarladığı *Lingotto* Fabrikasından çok az bahsedilir. Le Corbusier'in kitabında² dile getirilen onun çalışmalarındaki işlevselci ve endüstriyel tasarıma duyulan hayranlık, mimarlık yazınındaki ilginin başlıca kaynağıdır. Matté-Trucco'nun çalışmaları, aralarında Mies Van der Rohe'nin de bulunduğu muhalif Bauhaus grubu tarafından yayınlanan G adlı dergideki yazı sayesinde daha iyi tanınma olanağı bulmuştur. (**Resim 3**)

Fütürist ve modernist mimarlar, *Lingotto* fabrikasını daha çok çatısındaki geniş araba pistinden dolayı bir ikon ya da çok önemli bir simge olarak alkışladılar. Reyner Banham, Amerikalı mühendis ve mimarların bir binanın çatısına böyle geniş bir pist yerleştirmeyi asla düşünmeyeceklerini, böyle bir tasarımın ne fabrikadaki üretim sürecine ne de kendi mesleki çizgilerine hiçbir faydası olmayacak bir savurganlık olarak görececeklerini savundu.³ Banham'ın Amerikalı tasarımcıların düşünceleri hakkındaki bu savı, Amerikalı mimar ile Modern Avrupalı öncü mimarın arasındaki zihniyet farklılığını gösterir. Avrupalılar mimari olgular hakkında bir açıklama yapmayı mümkün kılacak stilistik yönleri bulmaya çalışıyorlar

ve bu stilistik özelliklerin ilerlemeyi ve geleceği nasıl temsil edebileceği üzerinde duruyorlardı. Avrupa'da betonarme fabrika ile ilişkilenen işlevselci mimarinin üzerinde, basit bir faydacılığın ya da yapısal ihtiyaçların çok ötesine geçmiş bir ikonografik anlamlar örtüsü bulunuyordu. (**Resim 4-5**)

Daha önce Albert Kahn'ın modellerine göre inşa edilen otomobil fabrikalarının yerini 1915 ile 1921 yılları arasında inşa edilen Matté-Trucco'nun binası aldı. Fabrikalar artık Amerikan fabrikası modeline göre yapılmamaya başlandı. Varolan kültürel eğilimlere göre inşa edilmiş olan *Lingotto* fabrikası ile sanayi mimarisi yeniden icat edildi ve böylece Albert Kahn'ın en fazla bir yüzyıl olarak tahmin ettiği bina ömrünün uzatılması mümkün oldu.⁴

Avrupa fabrikası ölümsüz gibiydi ve biçimi ve anlamı, üretim bandının nihai hedefini gözetken şirket ilkesine hiçbir zaman bağlı kalmadığından ötürü, başlangıçtaki işlevinin çok ötesine geçiyordu. Matté-Trucco'nun Fiat'ta gerçekleştirdiği devrim, mesleki pratiğin, mimarinin saf hedefinin her zaman öncelikte olduğu kamusal ve simgesel etik anlayışına uymak zorunda kaldığı bir dünyayı dönüştürebilecek güçte değildi. *Lingotto*, kendi varoluşuyla, sadece Torino kenti ile ya da *Piemonte* bölgesi ile sınırlı kalmayan, modernleşme çabaları içinde yeni bina modelleri yaratmış olan İtalya'nın her tarafına yayılan bir toplumsal ayaklanmayı temsil ediyordu.

Günümüzün *Lingotto'* sunu görünce, bu yapıyı mikro etkinlikleri ve küçük operasyonları mümkün kılan bir mimari tarzı olarak algılamak kolaydır. Bugün de varlığını sürdürmesi binanın anlamını ortaya koyar.

Bu binanın mimarisini, geçmişinden gelen çizgileri doğrulamaktadır. Bu bina, kökleri tarihte olan modernist bir binadır. *Lingotto*, Renzo Piano'nun



Resim 6 – Lingotto-Renovasyon sonrası

titizlikle tasarlayarak dönüştürdüğü, sergi ve konferans merkezi, oditoryum, araştırma ve eğitim birimleri, otel ve alışveriş merkezi gibi birçok işlevi içeren yeni biçimlendirmesinin de katkısıyla kesin bir sanayi mirası statüsüne sahiptir. (**Resim 6-8**) *Lingotto*'nun, zamanın karanlıklarında yok olarak kaçınılmaz olarak yerlerine yenilerinin konduğu Amerikan fabrikalarından çok farklı bir yeri vardır.

Lingotto binası biçimsel olarak kendi içinde bitmiş ve kapalı bir birimdir. Bu açıdan, üretim süreci daha çok görev talep ettiğinde yeni düşünce ya da yatay eklemeler kabul etmeyi bekleyen Amerikan sanayi komplekslerinden farklıdır. Bu tür eklentileri analitiktir. Çünkü, bu eklentiler daha karmaşık ve daha küresel bir operasyon için özel ve yerel ihtiyaçlara yanıt vermekteydiler. Oysa *Lingotto* örneğinde, tasarım, operasyonun bütününe ilişkin genel anlayışın bir sonucudur. Bu tutum nedeniyle üretim, akıcı ve cömert bir şekilde tasarlanan kapalı bir yapının ve biçimin içine hapsedilebilmektedir. Bu binanın tasarımında çeşitli özel görevler ve/ya da etkinlikler sentezlenmek istenmiştir. Yapımından seksen beş yıl sonra genel çizgileri ve üzerine yerleştirildiği alandaki yeri değiştirilmeden ve görünümünde değişiklik yapılmaksızın çok amaçlı bir bina haline getirilmesi, *Lingotto*'nun başka amaçlar için kullanılabilirliği konusundaki esnekliğini kanıtlamaktadır. Bu özelliği, betonarme yapısından gelen monolitik ve süreklilik karakteri ile mümkün olmuştur. Uluslararası normlara uygun olarak bilimsel açıdan denetlenen betonarme, faydacı işlevselliklerinden kurtulmuş özerk ve bağımsız bir inşaat sistemi haline gelmiştir. Betonarmenin yapısal biçimi, *Lingotto* ile soyutlaşmış, işlevselliğinden kurtulmuştur.

Kuzey Amerika'daki fabrikaların hiçbir zaman sahip olamadıkları nihaî nesne niteliğini bu binaya kazandıran anıtsal ikonografik değer, biçimdeki bu

doymuşluktur. Matté-Trucco daha soyut bir eser yaratarak, Albert Kahn'ın analitik tasarımlarında her zaman reddettiği bir şey olan sentetik yaklaşımı benimsemiştir. Matté-Trucco nitelikli bir mühendis olmasına rağmen, *Lingotto*'nun tasarımını yaparken analitik uygulama içinde boğulmaktan kendisini kurtarmayı başaramıştır. Kahn ise tasarladığı her fabrikada değişik işlevlere ilişkin analitik yorumunu sürdürmüştür.

WALTER GROPIUS VE SANAYİ ESTETİĞİ

Amerikan fabrikası modeli, fabrikaların nasıl inşa edileceği konusunda uzmanlaşmış bilginin ve yeni fikirlerin göstergesi olarak, yeni proje işleri almak amacıyla, bir mimari görüntü olarak ithal edildi. Walter Gropius *Die Entwicklung Moderner Industrie-Baukunst*'un yayımlandığı 1913'te yani modern historiografinin başlangıcında bu tarihsel anın temsilciliğini yaptı. Gropius'un üç yıl önce yaptığı ABD gezisinde gördüğü fabrikalar Almanya'daki Alfeld'te ayakkabı kalıbı fabrikası olan *Benscheidt'in* tasarımını etkiledi. Kendisini Carl Benscheidt'a sanayi mimarisi konusunda bir uzman olarak tanıtmıştı. Gropius bu uzmanlığını o dönemde sanayi mimarisi alanında en ilerici örnekleri temsil eden ABD'deki betonarme fabrikaları ziyaretine borçludur. Gelecekteki müşterisine gösterdiği fotoğraflar bunu kanıtlıyordu. Adına betonarme denilen malzemenin “bol miktarda” kullanımına başvuran yeni bir mimari tarzını savunurken, savlarını bu fotoğraflar destekliyordu.⁵ Gropius “geniş, yoğun, dokunulmamış ve zinde biçimler”e dayalı anıtsal, monolitik mimariden yana bir tutum takındı. Ona göre ancak bu şekilde “Avrupa yaratıcılığını içinde çaba harcamaya devam ettiği ve gerçek sanatsal naifliğin yolu üzerinde durmakta olan” “tarihsel nostalji”yi gölgede bırakabilecek yeni bir mimari tarzı ortaya çıkabilirdi.⁶



Fotoğraf 4-5, 7-8 Berengo Cardin - Architecture Review, 1996

Resim 7-8 – Lingotto-Renovasyon sonrası avlulardan bir görünüş ve konser salonu

Gropius'un iddiasının merkezinde monolitik betonarme sistemlerin hem ifade hem biçim özellikleri bulunmaktaydı. Carl Benscheidt'e gösterdiği binalar onun savunduklarından çok farklı nedenlerle tasarlanıp inşa edilseler de mimarın ilgisini biçimsel nitelikler çekiyordu. Gropius'un önemseydiği bu binaların uluslararası özellikleriydi, inşa edilmelerinde öncelik taşıyan özel nedenler onun ilgisini çekmiyordu. Benscheidt'ın 20 Mart 1911'de Walter Gropius'a yazdığı mektupta şunları okuyoruz:

“Lütfen bu planları inceleyerek dış yüzeylere ne yapabileceğinizi belirleyiniz (.....). Fabrikanın tamamına bir *geschmacksvoll* (zevкли ve modaya uygun) bir görünüm kazandırmak için....temel unsurları mimar Werner tarafından tasarlanmış olan bizim fabrikamızı *architektonisch, künstlerische* (mimari, sanatsal) tasarımını üstleneceksiniz....”⁷

Benscheidt mimari biçimin, sanayi yapısı görünümünden kurtarılmış bir sanatsal anlayışın önemi kadar yeni ve ilerici bir bina sistemine başvurma gereğinin farkındaydı. Mimarı Eduard Werner'i tamamen devre dışı bırakmasa da onun etki alanını sınırlandırarak projenin dış ambalajını, fabrika tasarımında “uzmanlaşmış” umut vaat eden genç sanatçılar Walter Gropius'a ve Adolf Meyer'e bırakıyordu. (**Resim 9-10**)

Emek ve teknolojinin ön plana çıktığı binanın dış yüzeyinde bu yeni sistemler yoğun biçimde görülebiliyordu. Başka bir ifadeyle, 19. yüzyılın dekoratif yeni-stillerinin yerine inşaat sistemlerinin hakikatinin ve malzemesinin konması standartlaştırılmış bilginin uluslararasılaşmasına emanet ediliyordu. Betonarme teknolojisi, kazandırdığı yapısal olanaklardan dolayı bu tür mimari ile temsil edildi. Bina sisteminin ya da malzemesinin doğruluğundan feragat edilip binanın

güney-doğusunda konsol merdivenler, kuzey-batısında da camdan köşe yapılması bu durumu açıkça göstermektedir. Bu tercihin tek nedeni yapıya geleneksel tuğla bina görünümünü vermektir.

Tuğla gibi geleneksel bir malzemeye teslim olmanın bir nedeni binaya belirli ölçüde bir ev havası verebilmektir diyebiliriz. Anıtsal ölçeği küçültülen fabrika böylece insanileştirilmiş olmaktaydı. Başlangıçta Avrupalı mimarların fabrika modeli konusunda bu kadar coşkulu olmalarının en önemli nedenlerinden biri budur. Fabrika işçilerin eviydi ve yeni modern toplumun hedeflerini bir araya getiriyordu. Betonarme fabrikanın nihaî anlamı Marksist teori ışığında yorumlandı ve Modernitenin inşa sürecinin altındaki içsel bir ahlaki çerçeve olarak kabul edildi. Avrupalı mimar kamusal etiğin bu ahlaki yükünü kendi sırtında taşıdı ve böylece mimari hakkındaki düşünce tarzını uluslararasılaştırdı. Denilebilir ki, betonarme fabrika anlamın savunucusu haline geldi; betonarmenin faydacı özellikleri onu idolleştirilmiş bir nesneye dönüştürdü. Modern mimarının bütünü bu fabrika imajı tarafından gebe bırakıldı. Fabrika betonarmenin inşa sisteminin ilk örneğidir ve en yetenekli mimarlar bu zemin üzerinde Avrupa'daki modern mimari mirasını oluşturan biçimsel çeşitliliği yaratmıştır.

SONUÇ

Uzmanlaşma ile korporatizm arasındaki ilişki Albert Kahn'ın bürosunda açık seçik görülebilir. Günümüzde, Detroit'teki bürosu, mimarlardan, sekreterlerden, mühendislerden maliyet hesaplayıcılarından, müfettişlerden vb. oluşan 270 kişilik bir istihdam kapasitesine sahiptir. Üretiminin yüzde 70'ini hastane ve sanayi binaları oluşturmaktadır. (**Resim 11**)

Albert Kahn'ın sanayici müşterileri için üstlendiği işler 1905 ile 1915 yılları arasında betonarme evresi ile başlamıştır. Kahn'ın kolon/kiriş sistemi, doygunluk noktasına



Resim 9-10 – Fagus Werk binasının kuzey-batısındaki camdan köşe ve güney-doğusundaki konsol merdivenler

ulaşınca sona erdi. Çünkü, Kahn, müşterinin ya da şirketin ihtiyacının ne olduğunu, üretim süreçlerini ve bu sürecin nasıl işlediğini öğrenirken anlayabiliyordu. Betonarme sanayinin kendisinin yaşamakta olduğu ilk deneyim, esnek ve farklı fabrika model ve türlerinin ihtiyaçlarını giderebilecek uyarlanabilir çözümleri mümkün kılıyordu. Avrupa'daki mimarların odaklandığı, mimarının görüntü ve temsiliyet sorunları gibi felsefi ve teorik/estetik hususların dışındaki bir alandaydı bu ilerlemeler. Aslında, Amerikan faydacılığının mimari dilinin kökleri, Horatio Greenough'un altmış yıl önce savunmuş olduğu “doğal” bina modelindedir.⁸

1905 yılında Packard fabrikasında başlatılmış olan prototipten Highland Park'taki *New Shop* ile vazgeçilince şirketleşme için bir fırsat doğdu ve projenin yürütülüş biçiminde değişikliklere gidildi. Bu değişikliğe yol açan uzmanın katkısına verilen önemdir. Daha deneysel olanın değil daha “üretken” bir pragmatizm türünün tercih edildiği bu değişiklikler öyledir ki, inşaat sisteminden dolayı ortaya çıkan hiçbir mekanik form, üretim mühendisliğinin organik, değişken boyutlarına karşı duramaz. Mimari “uzmanlaşma”nın merkezinde ortaya çıkıp, farklı ve kendi başına özerk bir uzmanlaşma alanı olan üretim mühendisliği tasarıma hakimdir.

Tek bir büroda, bütünleşmiş bir projeyi temel alan bir anonim şirket olarak bilirse de, Albert Kahn örneğinde, tek bir varlıktan oluşan çalışan bir proje halinde bütünleşmek, sürecin tasarımı anlamına gelir. Bundan dolayı, fabrikalar söz konusu olduğunda, fabrikadaki üretim süreci, fabrikanın fiziki tasarımı karşısında öncelik kazanabilirdi. Bir zamanlar atölyedeki usta mimar olan Albert Kahn'ın yerini şimdi iş yöneticisi Albert Kahn almıştı. Bundan sonra, önemli olanın özerk mimari ürün değil, yüksek randımanlı üretim sistemi olduğu, başkalarıyla ortak işlere yönelecekti.⁹

Walter Gropius, Peter Behrens'in atölyesindeki deneyiminden yararlanarak potansiyel sanayici

müşteriler için mimari tasarımlar yapan bir mimar olarak tanınmıştır, ama bu makalede bahsedilen diğerleri gibi, aslında onun yaptığı işler de ontolojik bir mimari biçim oluşturma yöntemini temsil eder. Tıpkı başka ontolojik değerlerin klasik mimariyi biçimlendirdiği gibi.

Bu, belki de Modernizmin büyük kararsızlığı. Modernizm kavramı, mimarının düzenlenmesi ve uluslararasılaştırılması yöntemi olarak analitik olarak düşünülmüş sistemlerden yoksundur. Avrupalı mimarlar bu modellerin görsel niteliklerine hayranlık duymuşlar ve bunları ilerici mimari olarak görmüşlerdi. Ancak, sonucunda bu orijinal arkitektonik modelleri üreten böylesi bir analitik mesleki pratiği uygulamaya karşıydılar.

DİPNOTLAR

¹ Bkz. DELHUMEAU, Gwenaël, (1999): *L'Invention du Béton Armé: Hennebique 1890-1914*; Paris: Institut Français D'Architecture, Éditions Norma.

² LE CORBUSIER (Charles Edouard Jeanneret), (1995, Birinci baskı-1923): *Vers une Architecture*; Paris: Flammarion. s. 242. Mimarlık tarihçileri de örneğin, Reyner Banham, bu eserden Avrupa'daki fütürist hareketin örneklerinden biri olarak söz etmektedir BANHAM, Reyner, (1980): *Theory and Design in the First Machine Age* (ikinci baskı); Cambridge, Massachusetts: The MIT Press. s. 193. Ayrıca Kenneth Frampton da bu binadan büyük bir estetik değeri olan ilk betonarme binalardan biri olarak söz etmektedir. FRAMPTON, Kenneth, (1985): *Modern Architecture: A Critical History*; London and New York: World of Art, Thames and Hudson. s. 39. Bu metinde de çatıya yerleştirilmiş olan otomobil pisti dikkate alınmaktadır.

³ BANHAM, Reyner, (1986): *A Concrete Atlantis: U.S. Industrial Building and European Modern Architecture 1900-1925*; London: The MIT Press. ss. 244-247

⁴ KAHN, Albert, (1925): *Industrial and Commercial Buildings: their probable life, obsolescence and depreciation*; Bentley Historical Library, University of Michigan.



Resim 11 - Albert Kahn'ın bürosu

⁵ GROPIUS, Walter, (1975, Birinci baskı-1913,): "The Development of Modern Industrial Architecture"; in *Form and Function*; London: The Open University; s. 55

⁶ GROPIUS, Walter, a.g.e., s. 55

⁷ BANHAM, Reyner, a.g.e. s. 187

⁸ Bkz: GREENOUGH, Horatio, (1947): *Form and Function*; Berkeley and Los Angeles: University of California Press. Greenough'un yazıları ilk kez çeşitli dergilerde 1835 ile öldüğü 1852 yılları arasında yayımlanmıştır. 1853 yılında yazılan ve fikirleri hakkındaki değerlendirmelere ilk kez geniş yer verilmiştir. Horatio Greenough'a göre gerçek Amerikan mimarisinin yaratılmasında etkiye bulunan biçimsel güçlerin dayanağı bir binanın uygulanma iradesinin doğal mekanığı idi.

⁸ Çizimler, mimarinin temsili yerine "kuralları" haline gelir, basit, etkin binanın ötesine geçen herhangi bir kavramsal ya da anlamlı esinlenmesi olmayan inşaat ilkeleri olarak

görürlür. Çizimler, ilkeler ya da kurallar olarak kabul edilirse mimari nesnenin ayrıntılı bir resmini temsil etmeleri gerekmez. Çünkü bu durumda mimari nesne çizim aracılığıyla temsil edilmemektedir. Bir mimari nesnenin sunumu, özel ihtiyaçlarına göre çok sayıda teknik çizim halinde parçalanır. Bu çizimlerin her biri eylem halindeki, işleyen sürdürülebilirlik sistemlerini temsil eder. Bunlar artık işin yönetimi ve binanın kendisinin tasarımından çok bina ile ilgili verilerdir. Bundan dolayı, Albert Kahn'ın çizimlerinin inşa edilmiş olan ile hiçbir ilişkisinin kalmamış olduğu hakikati bizi şaşırtmamalıdır. Çünkü, Kahn'ın çizimleri, mimari nesneyi değil, bina düzeninin ya da düzenlemesinin ilkelerini temsil ederler.

İngilizceden Çeviri: Oktay Etiman, oetiman@yahoo.com

KENTİN HAYALETLERİ : HATIRLAMAK, UNUTMAK YA DA "KARARSIZ (K)ALANLAR"

Alper Semih Alkan, Y. Mimar / Araştırma Görevlisi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi

Uzunca zamandır mimarlık gündemindeki konulardan biri olan endüstriyel yapıların dönüşümü, Ankara Havagazı Fabrikası'nın yıkımıyla üst sıralara yerleşti. İstanbul Karaköy liman bölgesi ve Haydarpaşa Garı gibi uluslararası aktörlerin de içinde yer aldığı, temel motivasyonu mekansal olmaktan çok ekonomik gerekçelerle dillendirilen birçok başka dönüşüm projesi ile hararetlenen tartışmalar, Havagazı Fabrikası'nın tahribiyle akut bir önem kazandı. Özel yasalarla imar yönetmelikleri dışında bırakılan kent içindeki bu alanlar ve buralarda yer alan yapılar üzerindeki tasarruf, kentlinin zaten dahil olmadığı karar mekanizmalarının da dışına çıkartılmaya çalışılırken, endüstriyel yapıların listenin üst sıralarında yer alması ise endüstri dönemini kapatmış (!) bir ülke için pek sıradışı bir durum değil ne de olsa. Bunu dillendirirken siyasi iradenin otel, alışveriş merkezi gibi birinci dereceden ticari programlar dışında bir işlevselliğe ya da bunun dışındaki bir kamusal işlev tahammülünün olmadığı anlaşılıyor. Kent dokusunu yapboz gibi şekillendirmeyi isteyenlerin farkına varmalarını beklemek de boşuna.

Bu gelişmelerle ilgili, Havagazı Fabrikası ve tehlike altındaki birçok diğer yapı için yazılar yazıldı, tepkiler dile getirildi ve dahası da olacak şüphesiz. Ancak bu noktada dönüşüme ya da herhangi bir müdahaleye söz konusu olan/olabilecek yapılarla ilgili tartışılması gereken konulardan birisi de hayli geç kalmış olmaktan ileri gelen dağarcık eksikliği. Bu durumda öncelikle bu ve benzer alanların mevcut sistem içinde varolmalarını sağlayacak girişimlere ihtiyaç var.

Endüstriyel devrime oldukça geç eklenmiş bir devletin bu kalıtını bugün hoyratça tahrip edebiliyor oluşunu sadece tezcanlı ve işgüzar politikacıların ihtiraslı girişimleriyle ya da yüzeysel bir ideolojik

tahrip çabası ile açıklamak da yetersiz kalacaktır. Siyasi karar mekanizmalarının, üstelik ticari etkinliğin bizzat aracısı olarak, projeleri gündeme getirme biçimi affedilecek gibi değil. Fakat bu dönüştürme çabalarının altında yatan asıl nedenin endüstri sonrası kentleşme ve buna bağlı ihtiyaçlar olduğunu da unutmamak gerekiyor. Dahası, koruma ve dönüştürme konusunda bir dağarcık oluşturamamış bir kent kültürü için bunu içselleştirmek de kolay olmayacaktır. Yine de 1990'ların ikinci yarısında benzer sorunları yaşamış ve yerine göre iyi çözümler de üretmiş olan gelişmiş ülkelerin deneyimlerini eleştirel bir bakışla irdelemekte fayda var.

Kent içindeki belirsiz alanlarla ilgili olarak benzer sorunları gözlemleyen ve eleştiren İspanyol mimar/akademisyen Ignasi de Sola Morales'in tariflediği "terrain vague"* kavramı bu alanların ve içerdiği yapıların dönüşümünde izlenecek stratejinin oluşturulmasında bir çerçeve oluşturabilir. Morales'e göre terk edilmiş ya da işlevsizleşmiş bu alanlar (konut bölgeleri, demiryolu istasyonları, limanlar, güvensiz konut bölgeleri ya da endüstrinin kirlettiği bölgeler) ekonomik açıdan kentin artık varol(a)madığı yerlerdir. Yerleşimsiz kenar mahalleler, işlevsiz çöküntü adaları gibi verimsiz/güvensiz olmaları nedeniyle gözden çıkarılan bu kent parçaları için "kentsel mekanın negatif alanı" tanımlamasını da yapan Morales'e göre bu alanların kararsızlığı aynı zamanda kentlinin ihtiyaç duyduğu yabancılaşmanın arayüzüdür de.¹ Endüstri sonrası dönemin kentsel modeli içinde yalnızlaşan ve çoğunlukla üretim bölgeleri olan bu alanların mevcut sisteme eklenmesinin ya da daha sert bir deyişle terbiye edilmesinin fazlasıyla eleştirilen modern planlama anlayışıyla örtüştüğüne dikkat çeken Morales, mimarların bu tür alanları ehliştirmeye çalışırken yapıcı olmaktan çok yıkıcı olduklarını öne sürer. Bunu örneklemek için de tasarımcı girişim ile



Fotoğraf: A. S. Alkan

Resim 1- Eski Liman bölgesinden Expo '67 konutları ve Silo'ya bakış.

sanatçı gözlem arasındaki farka değinerek fotoğraf üzerinden sanatçıların buralardaki alternatif, yabancı ve bir anlamda öteki olanı ortaya çıkarmadaki becerilerini ifade eder.

Morales, bunu mimarlığın biçimci olduğu ve dolayısıyla bu türden alanlarda derin değişimlere yol açtığını öne sürerek açıklamaktadır. Diğer yandan modern kentin bölünmüş bireylerinin ise biçimlere değil birtakım kuvvetlere ve hareketlere ihtiyaç duyduğunu ekler. Sanatın buralardaki alternatif ve yabancı olanı koruyarak kentin üretken verimliliğine tekrar sunduğunu ifade eder.² Peki bu ikili durum içinde sanat dışında çıkar yol yok mu? Ya da bir zamanlar mimar ve mühendislerin kurduğu bu dünya üzerinde bugün söyleyecekleri sözleri yok mu? Açıkça bu düşünceye karşı durmamakla birlikte geçen zaman zarfında mimarlığın da bu taleplerin farkına vardığı ve tasarım ve planlama yaklaşımlarının biçimden harekete, plastikten dinamığa evrildiği söylenebilir. Bu ikililiğin mimari programla yeniden ele alındığı örneklerle artık daha sık rastlanıyor. Parc de la Villette (Fransa), La Fonderie: Brüksel Endüstri Müzesi (Belçika) Emscher Park (Almanya) gibi örneklerdeki dönüşüm sözü edilen değişimin iyi örnekleri olarak anılabilir.

Endüstriyel mekanların sanat tarafından değil de daha çok sanat için dönüştürüldüğü projelerse hala gündemdeki yerlerini koruyor. Örneğin İstanbul Modern, Silahtarağa Elektrik Santrali, Ankara Çağdaş Sanatlar Müzesi ve Güzel Sanatlar Galerisi (TCDD Cer Bakım Atölyeleri) gibi endüstriyel yapıların dönüşümünde sanatın aracılık etmesi Tate Modern (Londra), Massachusetts Çağdaş Sanatlar Müzesi, Musée d'Orsay (Paris), Gazi Technopolis (Atina) ve La Friche La Belle de Mai Sanat Merkezi (Marsilya) örneklerinde de görülen uluslararası bir eğilim. Endüstriyel yapıların sanat için yeni esin kaynağı olması ve sanatla yaratma-varolma ilişkisi içine girmesiyle ortaya çıkan “endüstriyel galeri mekanı” bu kurumları tanımlamak için de kullanılabilir. Ancak, bu ilişkinin başlangıcına bakılırsa tam tersi bir etki bulunur. 1950'lerde Amerika Birleşik Devletleri'nde, rantabilitesini ya da üretim zincirindeki yerini yitirerek atıl kalmış fabrika, atölye, büyük mağazalar gibi

endüstriyel üretim-depo yapılarını, sanatçıların atölye-ev olarak kullanmaya başlamasıyla ortaya çıkan bu ilişkinin aslında sanat üzerindeki etkisinin daha belirgin olduğu da öne sürülmektedir.³ Hatta o zaman için marjinal olarak nitelenebilecek bu durumun zaman içinde sıradanlaştığı bile söylenebilir.

Sözü edilen bu ilişkinin mimari biçimden ziyade programın dönüşümüyle ortaya çıktığı örnekler hala çok az. Montréal eski liman bölgesindeki tahıl siloları ve bunlarla ilişkili endüstriyel yapı gruplarının dönüşümüyle ilgili deneyim de bunlardan biridir. Mimar Thomas McIntosh ve besteci Emmanuel Madan tarafından devasa bir enstrümana dönüştürülen tahıl silosu tartışmayı açmak için iyi bir örnek olabilir. [Ne yazık ki sonunda müze ya da otele dönüştürülmesi planlanan] bu tahıl silosunun nihai işlevinden ziyade dönüşüm süreci ve bu süreçte yer alan aktörler incelemeye değer. Zira korunmak istenen her yapının müze olarak tarifi olması de başka bir sorundur. “Müze”leştirilmiş bir yapıya bu yolla varoluşuyla ilgili temel bir dokunulmazlık sağlandığı düşünülebilir. Fakat müze, kurumsal yapısı ve tarihsel misyonu nedeniyle koruma ve dönüştürme girişimlerinde acil olamayacak, uzun soluklu bir proje. Daha da önemlisi, bu girişimler içerik üretmediği ya da bunun araçlarına sahip olamadığı durumlarda tarihle kurulan ilişkinin çok boyutlu temsil edildiği müzelerin kurumsal kimliğine de zarar vermektedir. Montréal limanındaki silo örneğinde ise buna karşı gelişen bir duyarlılık sergilenmektedir.

1952 yılında inşa edilen, ve küresel tahıl ticaretindeki değişiklikler sonucu limanın önemini yitirmesiyle 1996 yılında kapatılan ve Hermitage Canada örgütü tarafından 5B-1 numarasıyla envantere geçirilen yapı, 45 metre yükseklik ve 200 metreye yakın uzunluğuyla ve Moshe Safdie tarafından tasarlanan Habitat '67 konutlarıyla aynı panoramada yer almaktadır. Bunun da ötesinde mimari ve teknolojik gelişmenin gözle görülür bir temsilcisi olarak Montreal'in tarihinde maddi bir belge olarak durmaktadır.⁴ (**Resim 1**)

“Silophone,” Montréal'in endüstriyel panoraması içindeki önemli nirengi noktalarından olan 5B-1 numaralı tahıl silosunun ses, mekan ve iletişim teknolojileri aracılığıyla bir ses laboratuvarına

Quartier éphémère, http://www.quartierephemere.org/images_e/index.html,



Resim 2- Ambarların içine yerleştirilen cihazlar

dönüştürülmesidir. Projenin mimarları, Avrupa'daki çöküntü alanlarını, çevresel etkenleriyle birlikte ele alan ve mevcut kültürel programlarıyla etrafındaki sosyal grupların entegrasyonunu hedefleyen dönüşüm projelerinden etkilendiklerini dile getiriyorlar. Silophone projesini de Montréal'de terk edilmiş bir yapının sanal olarak ele geçirilmesi olarak tanımlıyorlar. Siloyu mikrofonlar ve iletişim donanımı kullanarak İnternet tabanlı, etkileşimli, devasa bir akustik organa dönüştüren McIntosh ve Madan, projelerini müzik, mimarlık ve internet sanatı arasındaki sınırları belirsizleştiren bir enstrüman olarak görüyorlar ve bu yolla bina ile ilgili bir farkındalık yaratarak, terk edilmiş silo için en uygun yeni işlevin keşfedilmesine olanak sağlamak istediklerini ifade ediyorlar.⁵ (**Resim 2**)

“Biz projeyi sanal bir işgal olarak değerlendiriyoruz. İnsanlar için, çökmek üzere olan boş bir mekandan dünyanın en büyük müzik enstrümanına dönüştü ve o da Montreal'de. Bütün bu olanların satır aralarında duran gerçek ise bina-nın yıkılması ya da condominiuma dönüşmesinden başka, ilginç bir şeylerin olması gerektiği.

Silophone, 5B-1 numaralı tahıl ambarının içinde iletişim teknolojileri aracılığıyla dünyanın dört bir yanından derlediğimiz seslerin yayınlanması esasına dayanıyor. Sesler siloya telefon hattı ya da internet aracılığıyla ulaşıyor. Silo içindeki devasa büyüklükteki bir beton tahıl ambarının içinde yayınlanıyor ve strüktürün çarpıcı akustik nitelikleri sayesinde yankılanıp dönüştürülerek renklendiriliyor. Oluşan bu ses mikrofonlar aracılığıyla kaydedilerek göndericisine iletilmek ya da yapının dışındaki gözlem noktasındaki dinleyicilere ulaştırılmak üzere yeniden yayınlanıyor. İsteyen herkes, enstrümanı değişik seslerle doldurarak projeye katkıda bulunabiliyor.”⁶ (Resim 3)

Projenin gerçekleştirilmesi için DoCoMoMo Quebec, Hermitage Kanada, Bell and Quatier Éphémère gibi birçok örgüt ve organizasyon destek vermiştir. Planlama sürecinde, DoCoMoMo Quebec ve Quebec Endüstriyel Miras Derneği (AQPI) 6-7 Ekim 2000 tarihlerinde silonun yeniden

canlandırılması sürecinde gündeme gelecek endüstriyel, mimari ve estetik konuları ele alacak bir çalıştay düzenlemiştir ve mimarlardan oluşan beş farklı grubu bir proje yarışmasına davet etmiştir.⁷

Aslında Silo 5B-1 daha önce de farklı alanlardan ilgi çekmişti. Daha kullanım dışı kaldığı 1996 yılında, Quartier Éphémère (Silophone projesinin de destekleyicisi olan, sanatçılar tarafından yönlendirilen bir oluşum) Récollets banliyösünde “Banliyöde Panik” (*Panique au Faubourg*) başlıklı bir enstalasyonlar dizisi düzenlemiştir. Silo #5'in de aralarında bulunduğu birçok eski binayı ve yapıyı kullanan sergiler kapsamında, Geneviève L'Heureux, Annie Lebel and Stéphane Pratte'dan oluşan *Atelier In Situ* adlı grup, yavaş yavaş çözülmekte olan silonun yüzeyine gerçeküstü görüntüler yansıtmışlardı.⁸ Böylece, Silophone çapraşık kuramsal ve sanatsal bir kurgu olmaktan çıkarak disiplinler arası bir dayanışmanın ürünü ve kültürel bir dönüşüm projesi haline gelmiştir. (**Resim 4-5**)

Bu bağlamda “Banliyöde Panik,” farklı disiplinlerin bölgenin olağandışı mekansal niteliklerine karşı gösterdiği hassasiyeti yansıtmaktadır. Silo 5B-1 örneğinde ise kullanılan imgeler yapının tarihi ve kentsel bağlamının oluşturduğu ortak belleğe göndermede bulunur. Ayrıca gündelik yaşamın pratiğinde dikkat edilmeyen unsurları öne çıkararak aslında tam da Morales'in ortaya attığı belirsizlik içinden üretilen bir “yer” ortaya çıkar. Ancak buradaki yersellik İnternet tabanlı mekanüstü niteliğinden ötürü başka bir şekilde vücut bulur.

Sözü edilen bütün bu gelişmelerin etkisiyle eski liman bölgesinin dönüştürülmesinde söz sahibi kurumlardan biri olan Liman İdaresi, 2005-2006 yıllarında 2025 yılına dek etkin olacak bir vizyon planı hazırlamıştır. Bu raporda korunması, dönüştürülmesi ve yıkılması öngörülen yapılarla ilgili kapsamlı bir tarihçe ve gerekçeler oluşturularak kamuoyuna sunulmuştur. Toplam 3 milyar dolarlık bir yatırım büyüklüğü öngören bu proje içinde 5B-1 numaralı silonun kendine yer bulabilmesi Silophone sayesinde gerçekleşmiştir. Montréal Liman Yönetimi'nin inisiyatifine bırakılan Silo 5B-1 için ilk aşamada 50 milyon olmak üzere 2015 yılına kadar toplam 300 milyon dolarlık bir yatırım öngörülüyor ki bu da projenin içinde ne kadar önemli bir girdi olduğunu kanıtlamaktadır.⁹ Her ne kadar bu ekonomik verinin nasıl bir mekan etrafında şekilleneceği henüz belirsiz olsa da (zira yapının otel ya da tipik sayılabilecek bir yaklaşımla çağdaş sanat müzesine dönüştürülmesi söz konusu) esasen Silo 5B-1'in hikayesinin kapatıldığı 1996'dan sonraki kısmı heyecan vericidir. Yine de buraya kadar katedilen mesafeye bakılırsa toplumsal uzlaşının ve ortak faydanın belirlenmesindeki süreçte yazılan raporlar ve tutanaklardan daha çok kentin aktörlerinin söz sahibi olduğu görülecektir. Daha da önemlisi Expo '67 alanındaki yapıları bazı “girişimci” ya da “uzak görüşlü” politikacıların kararlarıyla tahrip etmiş olan Montréal, benzer girişimlere karşı daha temkinli olmayı öğrenmiş görünüyor.¹⁰

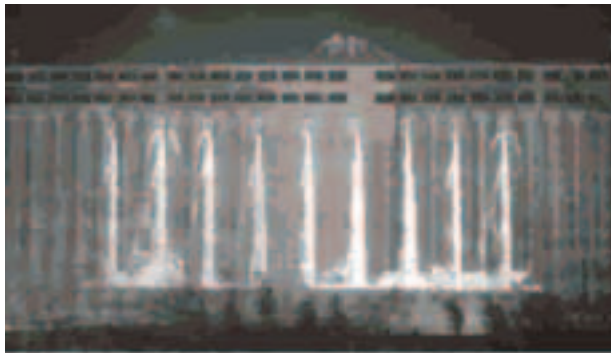


Fotografi: A. S. Alkan

Resim 3- Liman kıyısındaki Silophone gözlem istasyonu, silonun içine yayın yapmayı ve yankılanan sesleri dinlemeyi sağlayan bir düzeneği barındırıyor



Resim 4-5 Tahıl Silosu 5B-1 üzerine projeksiyonlar
Kaynak: http://www.quartierephemere.org/soutenir/evenements/panique_faubourg.html,



Bu gelişmelerin odağında yer alan Silophone, yapının salt akustik özelliklerini öne çıkarmakla kalmaz. Proje, aynı zamanda Montreal'in sınırlarını da aşan bir girişim tarafından yapıyı kentsel miras olarak yeniden etkinleştirme çabasıdır. Asıl öğretici ve esin verici olan tam da bu sürecin kendisidir. Çünkü, yapının zaten orada öylece duran bir niteliğini kullanarak – endüstri çağının seslerini belki yeniden üreterek ve İnternet aracılığıyla da mekansal sınırların ötesine taşıyarak – kamuoyunca kabul görmüş bir dönüşümün gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır: Bir yandan silo, içine konan etkileşimli teknoloji sayesinde kazandığı yeni anlamla mimarlık üstü bir tartışmanın parçası haline gelmektedir ve bu geçici durumun yarattığı özerklikle müzisyenlere, ses mühendislerine ve kent sakinlerine daha önce sahip olmayı hayal bile etmedikleri olanaklar sunmaktadır; diğer yandan da yapının mevcudiyetinde temsil bulan endüstriyel anlatıyı güncelleyerek yeniden sunmaktadır. Emmanuel Madan'ın da işaret ettiği gibi Silophone etrafında hayat bulan topluluğun ürettiği şey aslında birçok kişinin katkıda bulunduğu zaman-mekan üstü bir kolektif bir sanat yapıtıdır. Daha da önemlisi Silo 5B-1'in içindeki boşluğu makinelerin uğultuları ve gıcırtilarının yerine her türden sesin doldurmasıyla oluşan enstrüman “silophone” almışken, projenin “endüstri galeri mekanını” yorumlayan farklı ve iyi bir örnek olduğu söylenebilir. Ne de olsa elimizdeki, aslında hiçbir şey inşa etmeden elde



Kaynak: < http://www.quartierephemere.org/photos_e/index.html >

Resim 6- Silophone projesinin 09. 07. 2000 tarihli açılış gününden, Emmanuel Madan ve Thomas McIntosh

edilmiş bir mimari projedir kendi başına. Böylece akustik bir organa dönüşen silonun yeni bir ruhla canlandığını söylemek pek de abartılı olmayacaktır. **(Resim 6)**

Yeniden kendi coğrafyamıza ve deneyimlerimize dönersek, “ehil ellere” emanet ettiğimiz endüstriyel yapıların ruhlarının Ankara Havagazı Fabrikası'nın yıkımından sonra rahat olmadıklarını görebiliriz. Fakat felaket gerçekleşene dek geçen zaman içinde etkin olabilecek sivil aygıtları ve mekanizmaları oluşturmayan biz kentliler de suçluyuz. Kentsel deneyimin çeşitlendiği, alternatif olasılıkların barındığı her türden mekanın varolmasını sağlamak aynı zamanda kentin gerektirdiği çoğulluğu gerçekleştirebilmek için de şart. Dolayısıyla, yitirdiğimiz her “kararsız alan” aslında kentsel belleğimizden sildiğimiz zengin kavramlara tekabül ediyor. Kentin hayaletleri diyebileceğimiz bu alanlara ve yapılara karşı en azından farkındalık borcumuz olduğunu bilerek belki de bir fark yaratabiliriz.

Maddi tarihimiz ve belleğimiz olan kent ve yapılar için “tarihte kaldılar” diyebilme fütursuzluğunu sergileyenler, onlara kovulması gereken hayaletler olarak bakanlar ve unutmanın hafifliğini tüketimin doyumsuz iştahıyla parlatanlar kendi hayaletlerinin de onlardan daha tezcanlı girişimcilerce kovulacağı günlerin uzak olmayacağını bilmelidirler. **Tarihte kalmak** ya da **tarihten kalmak** arasındaki ince çizgi, anımsamak ve bilmekle keskinleşir ancak ve maalesef izlediğimiz yolun sonunda elde var hiç.

DİPNOTLAR

* Yazarın notu: Fransızca olan “terrain” ve “vague” sözcüklerinin çağrıştırdığı eşanlamlılıklar Türkçe'ye tercüme edilmesi güç bir durum yarattı. *Terrain*, “arazi” olarak çevrilebilirse de üzerinde inşa edilebilirlik çağrıştırdığı için daha geniş bir çağrışımı olan “alan” olarak çevirmek daha doğru görüldü. *Vague* ise “üstü örtülü, belirsiz, kararsız” sözcükleriyle karşılanan bir anlamın yanısıra “salınımda olan, durağan/statik olmayan” anlamlarını da içeriyor. Dolayısıyla bunda da kararsız daha uygun geldi. Böylece yazı içinde “terrain vague” kavramı “kararsız alanlar” olarak yer aldı.

¹ Ignasi de Sola-Morales Rubio. “Terrain Vague”, KERB: Journal of Landscape Architecture, Vol. 3. [İnternet] Adres: <http://www.tce.rmit.edu.au/LEP/kerb/Kerb3/Articles/CVs/ignasi.htm>. Erişim: 17.04.2002. Özgün yayın: Ignasi de Sola-Morales Rubio. “Terrain Vague,” *Anyplace*. Cambridge: MIT Press, 1995: 118–123.

² A.g.e.

³ Endüstriyel yapıların sergi mekanı ya da müze olarak dönüştürülmesi ve bunun sürdürülebilirliğine ilişkin yazısında Richard Williams, bu ilişki üzerinde durur ve “endüstriyel galeri mekanı” tanımını yaptıktan sonra bunun kurumsallaşmış durumu olan bu müzelere ve Tate Modern, Tate Gallery gibi dönüşüm projelerinin hatırlama-unutma ilişkisi üzerindeki etkisine odaklanır. Bkz. Richard Williams. “Remembering, Forgetting, and the Industrial Gallery Space,” *Urban Memory: History and Amnesia in the Modern City*, Ed. Mark Crinson. London: Routledge, 2005: 121-141.

⁴ Aslında bunun 1983 yılında 1 ve 2 nolu silonun yıkılmasına gösterilen tepkilerin bir sonucu olduğunu da düşünebiliriz. Zira 2 nolu silonun yıkımından sonra geriye kalan temel ve arazisindeki diğer yapıların izlerinin endüstriyel arkeoloji alanı olarak korunmasına karar verilmiştir. Daha fazla bilgi için bkz. Michael Stratton ve Barrie Trinder. *Twentieth Century Industrial Archaeology*. Londra: E & FN Spon, 2000.

⁵ Silonun içine gönderilmek istenen ses dosyası < <http://www.silophone.net> > adresindeki protokol yardımıyla .mp3 formatında yüklenerek silonun içinde yayınlanıyor ve daha sonra siloda yankılanan ses kaydedilerek yine web sayfası üzerinden kullanıcıya ulaştırılıyor. Telefonla (+ 1-514-8445555) da erişilebilen proje hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Sonic Inhabitation of Silo 5B-1, Montréal. [İnternet], Adres: <http://www.silophone.net>, Erişim: 10.11.2006.

⁶ Sonic Inhabitation of Silo 5B-1, Montréal. [İnternet], Adres: <http://www.silophone.net/eng/about.html>, Erişim: 10.11.2006.

⁷ Bu çalıştayın sonucunda üretilen projelerin hepsine ulaşmak mümkün olmadı, ancak iki öneriden otele dönüştürme önerisi Montréal Liman İdaresi'nin hazırladığı raporda (The Montréal Harborfront, Final Report and Recommendations. [İnternet, PDF], Adres: http://www.havremontreal.qc.ca/en/publications/pdf/rapport_final/SHM_Final_Report.pdf, Erişim: 07.11.2006.)ve moden sanat müzesine dönüştürme önerisi de aşağıdaki adreste bulunabilir: Cardinal Hardy & Associates Architects, [İnternet] Adres: <http://www.cardinal-hardy.ca/proj-urb.html>, Erişim: 7.11.2006.

⁸ Daniel Langlois Foundation for Art, Science and Technology, Projects Funded. [İnternet], Adres: <http://www.fondation-langlois.org/html/e/page.php?NumPage=82>, Erişim: 08.11.2006.

⁹ Montréal Liman Bölgesi, Sonuç Raporu ve Önerileri. [İnternet, PDF], Adres: http://www.havremontreal.qc.ca/en/publications/pdf/rapport_final/SHM_Final_Report.pdf, Erişim: 07.11.2006.

¹⁰ Montréal Liman Bölgesi, Sonuç Raporu ve Önerileri.. [İnternet, PDF], Adres: http://www.havremontreal.qc.ca/en/publications/pdf/rapport_final/SHM_Final_Report.pdf, Erişim: 07.11.2006.