



TURING

EYLÜL 2018 SAYI: 395

TÜRKİYE TURİNG ve OTOMOBİL KURUMU BELLETENİ / MAGAZİNE of THE TURKISH TOURING AUTOMOBILE CLUB

DÜNDEEN BUGÜNE TARİHİ İSTANBUL ÇARŞILARI KİTABI



KEMERİNİZİ TAKIN

FERNANDO ALONSO

İKİ KEZ FIA FORMULA 1
DÜNYA ŞAMPİYONU



FIA'NIN FIA.COM'DAKİ KÜRESEL YOL GÜVENLİĞİ
MANİFESTOSUNU DESTEKLEYİN

MEANINGS
 **FIA FOUNDATION**
TARAFINDAN DESTEKLENMEKTEDİR





Dr. Bülent KATKAK

*Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu
Yönetim Kurulu Başkanı*

Değerli Üyelerimiz ve Okuyucularımız,

Yurdumuzda hatta kuzey yarım kürenin tamamında eğitim, öğretim ve kültür faaliyetlerinin tatile çıktığı haziran - temmuz ve ağustos ayları İstanbul Seyrantepe'deki Turing Genel Merkezinde yine boş geçmedi.

TTOK Bursiyeri olsun olmasın müracaat eden tüm yükseköğrenim öğrencileri için hazırladığımız İngilizce, Arapça, IELTS, YDS, ALES ve genel kültür kurslarımıza yoğun katılım oldu. Genel merkez dershaneleri ve bahçemiz hafta içi her gün kurslara devam eden iki yüzün üzerinde öğrenci ile şenlendi. "Turing'de Yaz Akşamları" başlığı altındaki kültür-sanat programlarımız ise üyelerimiz ve davetlilerimizden büyük ilgi gördü. Yaz aylarında gerçekleşen eğitim, kültür ve sanat etkinliklerinin detaylarını dergimizde bulabilirsiniz.

İstanbul'un yazı kışa doğrudur derler. Eğitim, kültür ve sanat etkinliklerimiz eylül ve ekim aylarında da devam edecek. Kasım ile birlikte de geçtiğimiz yıllardan çok iyi bildiğiniz yoğun programlarımız başlayacak SMS ve e-posta yoluyla haberdar olacağınız faaliyetlerimizde sizleri de aramızda görmeyi çok arzu etmekteyiz.

Cumhuriyetimizle yaşıt olan Kurumumuz, kurulduğu günden itibaren basın-yayın çalışmalarına çok önem vermiş, hemen her konuda ama özellikle yurdumuzun ve İstanbul'umuzun tanınmasına yar-

dımcı olacak telif eserleri eğitim-kültür dünyamıza kazandırmıştır. Bu yolda yürümeye devam eden Turing, dergimizin kapak dosyasında da göreceğiniz gibi "Dünden Bugüne Tarihi İstanbul Çarşıları" adlı kitabı kültür-eğitim hayatımıza hediye etmektedir. Çok değerli bir kurulun, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivlerindeki belgelere dayanarak hazırlamış olduğu bu güzel eseri dergimizle birlikte sizlere sunmaktayız. Beğeneceğinizi umuyor, emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Dergimizin bu sayısında derneğimizin en kıdemli üyelerinden 2000 – 2002 yıllarında Yönetim Kurulu Üyesi olan Prof. Rıza Ruşen Dora ile yapılmış, eğitici, öğretici ve düşündürücü güzel bir sohbet bulacaksınız. Değerli Hocamıza sağlıklı, huzurlu, uzun bir ömür diliyorum.

Türkiye'mizin tanıtımına ve uluslararası ilişkilere tarihi boyunca önem veren Kurumumuzun geçtiğimiz günlerde Antika Otomobil Federasyonu tarafından organize edilen Uluslararası Klasik Otomobil Festivali ile Yunus Emre Enstitüsü tarafından yürütülen Amerika'da yaşayan göçmen öğrencilere yurdumuzun tanıtılması projesine verdiği destekle ilgili haberleri dergimizin sayfalarında bulabilirsiniz.

İtina ile hazırlanan bu 395. sayımızı da severek ve beğenerek okuyacağınız umuduyla selam, sevgi ve saygılarımı arz ediyorum.

İçindekiler

Eylül 2018 / Sayı: 395

Kapak DÜNDEDEN BUGÜNE TARİHİ İSTANBUL ÇARŞILARI KİTABI

📍 Tülay Taşdemir 📖 Turing Arşivi



4

10 Turing 'KLASİK OTOMOBİL FESTİVALİ'NE TURING DESTEĞİ

📍 Ümit Yürek

Dünya KARADAĞ

📍 Begüm Yavaş 📖 Bülent Katkık



12

Turing TURİNG GENÇLİK KÖPRÜSÜ PROJESİ

📍 Harun Avcı



26

Test Sürüşü ALFA ROMEO

📍 Tuğrul Katkık 📖 Alfa Romeo Arşivi



28

Sohbet PROF. RIZA RUŞEN DORA

📍 Tülay Taşdemir 📖 Turing Arşivi



32

Mimari

GALATA VE SURLARI

♣ Batuhan Erdoğan - İsmail Büyükseçgin

42



Türkiye

YENİPAZAR

♣ Begüm Yavaş

52



64

Nostalji

1959 CHEVROLET

♣ Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Arşivi



68

Turing

KÜLTÜR SANAT

♣ Begüm Yavaş

70

Turing

EĞİTİM

♣ Tülay Taşdemir

72

ENGLISH SUMMARY



TURING

EYLÜL 2018 / SAYI: 395

TÜRKİYE TURING ve OTOMOBİL KURUMU

Adına Sahibi

Yönetim Kurulu Başkanı

Dr. Bülent Katkak

Yönetim Kurulu

Prof. Dr. Ahmet Emre Bilgili, Av. Nurettin Yaşar
Y. Mimar İsmail Büyükseçgin, Mim. İlhan Turan
Ali Düşmez, Harun Maden, Av. Şeref Dursun
Özdemir İçin, Prof. Dr. Cemalettin Şahin
Seyit Ali Demirer

Denetim Kurulu

Celil Güngör, Hacı Biner, Özcan Tunçel

Onur Kurulu

Tevfik Sulu, Prof. Dr. Vahdettin Engin
Prof. Dr. Ahmet Arı

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Tülay Taşdemir

Genel Yayın Yönetmeni

Tuğba Subaşıoğlu

Görsel Yönetmen

Selim Cayık

Çeviri

Ezgi Arslan

Yapım-Yayın

Motto

PROJECT

MTT İletişim ve Reklam Hizmetleri
Şehit Muhtar Cad. Tan Apt. No: 13/13
Taksim İstanbul

Tel: 0212 250 12 02 / Faks: 0212 250 12 64
mottoproject.com / info@mottoproject.com

Baskı

Ajans Es

Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi No:ZC 7 P.K. 34010 Topkapı/İstanbul
Tel: 0212 493 24 84 Sertifika No: 325664

Yayın Türü

Yerel, Süreli

Turing Dergisi, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'nun
ücretsiz olarak 3 ayda bir yayınladığı kurumsal dergidir.
Turing Dergisi, MTT İletişim ve Reklam Hizmetleri tarafından T.C.
Yasalanna uygun olarak yayınlanmaktadır.


Dergide yayınlanan yazı, fotoğraf, illüstrasyon ve
konuların her türlü hakkı mahfuzdur.
İzinsiz kaynak dahi gösterilerek alıntı yapılamaz.

Adres:

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu
Sanayi Mahallesi, Seyrantepe Girişi / İstanbul
Tel: 0212 282 81 40 (4 Hat) Faks: 0212 282 80 42
www.turing.org.tr / turing@turing.org.tr



Dünden Bugüne TARİHİ İSTANBUL ÇARŞILARI KİTABI

📍 Tülay Taşdemir / tulay.tasdemir@turing.org.tr  Turing Arşivi

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, ülkemizin tarihi, mimari, kültürel ve turistik değerlerinin arttırılması ve gelecek nesillere aktarılması amacıyla hazırladığı yayınlarına "Dünden Bugüne Tarihi İstanbul Çarşıları" adlı kitabı ile bir yenisini daha eklemiştir. Geçmişten günümüze bir şehri var eden, şehre hayat veren, şehrin kalbinin attığı merkezler olan çarşılar, sadece ticaretin yapıldığı mekânlar olmayıp, toplumun tüm kesimlerinin

buluştuğu bir arada zaman geçirdiği toplumsal etkileşimin başlıca merkezlerinden biri olmuştur. "Dünden Bugüne Tarihi İstanbul Çarşıları" adlı kitap ile geleneksel çarşı kültürünün vazgeçilmez öğelerini teşkil eden han, bedesten, arasta, çarşı kavramlarının üzerinde durularak, İslam ve Türk kültüründe çarşı-pazar hayatının gelişimi incelenerek, Tarihi İstanbul Çarşılarından 37 tanesi ele alınmıştır.



Dünden Bugüne TARİHİ İSTANBUL ÇARŞILARI





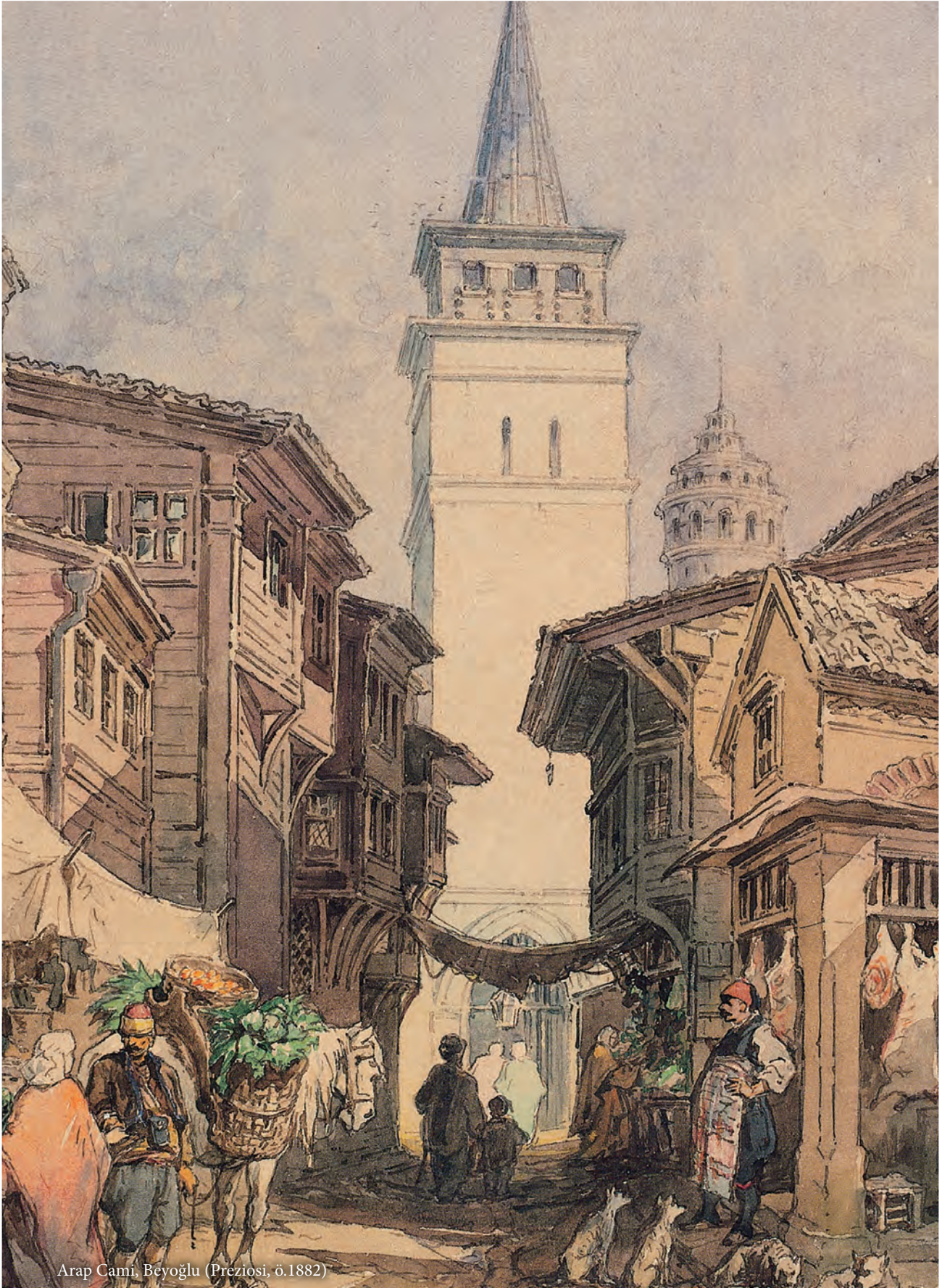
T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı'nda yer alan birbirinden kıymetli belgelerle ve fotoğraflarla zenginleştirilen kitap ile çarşıların geçirdiği tarihsel süreçler gün ışığına çıkarılmıştır. Kitap, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı'ndaki belgelerin katalog numaralarına, araştır-





macıların rahatlıkla ulaşması bakımından da önem taşımaktadır. Bir imparatorluk şehri olan İstanbul'un çarşı-pazar kültürüne ait önemli bilgilerin yer aldığı "Dünden Bugüne Tarihi İstanbul Çarşıları" kitabı ile Ahilik teşkilatının Osmanlı ticaret hayatına etkisi oldukça anlam kazanmaktadır.





Arap Cami, Beyoğlu (Preziosi, ö.1882)



Misir Çarşısı (Preziösi ö.1882)



Temelinde güçlünün zayıfı ezmesine, bir kimsenin haksız kazanç sağlamasına karşı çıkan bir anlayış ile esnaf ve sanatkarlara iş yerlerinde çırak, kalfa ve usta hiyerarşisine göre mesleğin inceliklerinin öğretilmesinin yanında konuk, müşteri ağırlamanın esaslarının verilerek, esnaf ve sanatkarlar arasında güçlü bir dayanışma ve yardımlaşmanın sağlandığı Ahilik anlayışı, Osmanlı ticaret hayatının temelini oluşturmuştur. Günün her saatinde esnaf ve ziyaretçileri ile oldukça hareketli ve kalabalık olan çarşılar aynı zamanda Türk İslam Sivil Mimarisinin en güzel örneklerini de teşkil etmiştir. Kubbeli çatıları, sokakları, tonozları, kemerleri, nişleri, rengârenk kalem işleri ile yapıldığı dönemin izlerini taşıyan çarşılar mimari üslupları ve süslemeleriyle zengin bir medeniyet birikiminin de temsilcileri olmuştur her zaman.

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, İstanbul'un asırlar öncesine uzanan tarihinin yanında mimari değerlerine, kültürel, toplumsal ve sosyo-ekonomik hayatına da ışık tutarak, kaynak niteliği taşıyacağını düşündüğümüz bu eseri, siz değerli okuyucularımızın beğenisine sunmaktadır.

'KLASİK OTOMOBİL FESTİVALİ'NE TÜRING DESTEĞİ

✦ Ümit Yürek / umit.yurek@turing.gov.tr



Türkiye'de ilk kez organize edilen ve 500'e yakın klasik otomobil, ticari ve askeri aracın sergilendiği "Uluslararası Klasik Otomobil Festivali" 29 Haziran - 1 Temmuz 2018 tarihleri arasında gerçekleşti. TÜ-YAP Fuar ve Kongre Merkezi'nde, Antika Otomobil Federasyonu (AOF) tarafından düzenlenen Festivali, toplamda 10 bine yakın kişi ziyaret etti. Etkinlikte; TÜVTÜRK, Rahmi Koç Müzesi ve Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi gibi ülkenin otomobil dünyasından birçok önemli kurumu bir araya geldi. Klasik Otomobil tutkunlarına nostalji rüzgârı estiren Klasik Otomobil Festivali'nde; Mustafa Koç'un ralli otomobilleri, Ayhan Işık, Sadri Alışık ve Clark Gable gibi birçok ünlünün kullandığı otomobiller de

yer aldı. Otomobilin atası sayılan 3 tekerlekli Benz modeli, Batman filminde kullanılan Batmobile, Marilyn Monroe'nun Thunderbird'ü, Kara Şimşek'te kullanılan Pontiac Transam ve Harry Potter'ın Anglia ile yalnızca 24 adet üretilen 900 bin dolarlık 1930 Cadillac V16 Coupe'nin yanı sıra nadide bulunan klasiklerden 810 Westchester meraklılarıyla buluştu. Festivaldeki en hızlı klasik ise yalnızca 7 bin 889 adet üretilen Ford Mustang Fastback büyük ilgi çekti. Türkiye'de ve dünyada üretilen en nadide klasik otomobillerin yer aldığı festival, birbirinden farklı şov ve etkinliklere de sahne oldu. Türkiye'nin her noktasından getirilen yüzlerce klasik araç, katılımcıları nostaljik bir yolculuğa çıkardı.



Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu olarak destek verdiğimiz festivalde, özellikle klasik otomobil sahiplerinin ayrılmaz bir parçası olan ve klasik otomobillere ayrı bir değer katan "Turing Panjur Arması" Turing Standımızda klasik-severlerin yoğun ilgisini çekti. Ayrıca festivalde sergilenen klasik otomo-

billerin sahiplerine Turing olarak trafik kazalarının önlenmesine yönelik yürüttüğümüz proje kapsamında, Yüksek Görünümlü Reflektörlü Yelek ve festivali ziyaret eden çocuklara da standımızdan trafik ve yol güvenliği konulu Turing Boyama Kitapları ve CD'ler hediye edilmiştir.



ADRIYATİK KIYILARINDA OTANTİK BİR ÜLKE

KARADAĞ

📍 Begüm Yavaş / begum.yavas@turing.org.tr 📷 Bülent Katkık



Kale surlarıyla çevrili tarihi şehirlerin, uçsuz bucaksız uzanan plajların, yemyeşil ormanların, ama en çok da gökyüzüne uzanan heybetli dağların hâkimiyetindeki Karadağ, Adriyatik Denizi'nin kucakladığı küçük bir Orta Çağ ülkesi. Eski Yugoslavya'nın

dağılmasının ardından Sırbistan'ın bir parçası olan ve 2006 referandumunda Sırbistan'dan da ayrılarak bağımsızlık kararı alan Karadağ, hem dünyanın en genç ülkelerinden biri hem de tarihi asırlar öncesine uzanan birçok medeniyetin ev sahibi.





Karadağ'ın başkenti ve en büyük şehri Podgorica'dan çıkıyoruz yola. Yaklaşık 400 yıl Osmanlı idaresinde kalan, fakat II. Dünya Savaşı'nda yaşanan ağır yıkım nedeniyle büyük tahribata uğrayan bu şehirde, tarihi yapı ne yazık ki yok denecek kadar az. Eski dokusunu koruyamasa da zümrüt yeşili



Neretva'ya benzerliğiyle dikkatimizi çeken ve şehrin ortasından süzülerek akıp geçen Moraca Nehri yüzümüzü güldürmeye yetiyor burada. Fazla vakit kaybetmeden Karadağ'ın UNESCO korumasındaki turistik şehri Kotor'a yöneliyoruz sonra. Aşağı yukarı bir buçuk saat süren yolculuğumuz boyunca; pırl pırl maviliğiyle Adriyatik'in, yeşilin binbir tonunu sergileyen ormanların, ülkeye damgasını vuran ve kıvrımlı yolumuzu gölgeleyen ihtişamlı dağların seyrine doyamıyoruz. Bu manzaranın bende uyandırdığı etki ise Yahya Kemal'in mısralarında buluyor karşılığını:

"Ruh ufksuz yaşamaz / Dağlar ufkunda mehabet / Ova ufkunda huzur / Deniz ufkunda teselli duyulur."

Dört koyun boğazlarla birbirine bağlandığı bir liman kenti olan Kotor'un "Stari Grad" dedikleri Eski Şehri, Orta Çağ'dan kalma diğer emsalleri gibi tarihi surlarla çevrili. Şehrin girişinde, eski Yugoslavya lideri Tito'ya ait bir notla karşılaşırız önce: "Tude nejemo svoje ne damo" yani "Başkalarına ait olanı istemeyiz ama bizim olanı da teslim etmeyiz" anlamına geldiğini öğrendiğimiz bu sözler "Deniz", "Kuzey" ve "Güney" adlı 3 ayrı kapısı bulunan şehrin "Deniz" kapısının üzerinde yazılı.

Sur içine adım atar atmaz tarihi atmosfer kucaklayıyor bizi. Çünkü burası; labirenti andıran daracık sokakları, 12 ve 13. yüzyıllardan kalma kiliseleri, yan yana sırlanan tahta panjurlu taş evleri, stratejik bir noktada yükselen tarihi kalesiyle tam bir Orta Çağ şehri.





Deniz kapısı, "Silah Meydanı" dedikleri ana meydana açılıyor. 17. yüzyıldan kalma bir saat kulesi ve kulenin önündeki piramit görünümlü taş, dikkatimizi çeken ilk mimari unsur oluyor burada. Geçmişte suç işleyenler yakalandıktan sonra "Utaç Anıtı" denilen bu taşın önünde halkın huzuruna çıkarılır ve cezalandırılmış. Kafeteryaların ve taş evlerin çevrelediği bir başka meydanda ise 12. asırdan kalan ve şehrin en önemli dini yapılarından St. Tryphone Katedrali'ni görüyoruz. Biraz sonra kısa bir mola vermeye karar veriyor, şehirde Venedik ruhunun tüm canlılığıyla yaşatıldığından olsa gerek, katedralin hemen yanı başındaki Pizzaria Sara Restoran'da pizza yemeği tercih ediyoruz. Lovcen Dağları'nın yalçın kayalıklarına yaslanan tarihi Kotor Kalesi ise haşmetli olduğu kadar gizemli görüntüsüyle de merak uyandırıyor bizde. Buraya kadar gelip kaleyi görmeden olmaz diyor, pizzalarımızı yer yemez harekete geçiyoruz. Bir taraftan taş evlerin kırmızı kiremitli çatıları her adımımızda küçülüyor, diğer taraftan Akdeniz'e dimdik uzanan dağların ihtişamı, gökyüzünün maviliği ve körfezin güzelliği sarıp sarmalıyor bizi. En güzel fotoğrafı zirvede göreceğimize şüphe duymuyoruz elbette. Fakat gelin görün ki nisan ayında olmamıza rağmen kavurucu bir öğlen sığacağına denk geliyoruz.





Hal böyle olunca yaklaşık 1400 basamaktan oluşan kale yolu çık çık bitmiyor. Vaktimizin yeterli olmayacağını da hesaba katınca "Church of Our Lady of Remedy" Kilisesini görüp, biraz soluklandıktan sonra geri dönmeye karar veriyoruz. Aklımız gizemini koruyan kalede ve o noktadan seyretmeyi planladığımız manzarada kalsa da bir başka baharda ve daha geniş bir zamanda Kotor'a gelmek için bahanemiz olduğunu düşünerek

devam ediyoruz yolumuza. Eski Şehir'deki mimari şölen surların dışında yerini mavi yeşil bir tabloya bırakıyor. Cruise yolcu gemileriyle lüks yatların gözde uğrak yeri olan Kotor Limanı'nı ve surların yanı başından akıp geçerek şehre bambaşka bir güzellik katan Skudra Nehri'ni gördükten sonra Kotor'u istemeyerek de olsa arkamızda bırakarak Karadağ'ın turistik bir diğer şehrine, Budva'ya hareket ediyoruz.

Yolumuzun üzerindeki Perast'a uğramayı da ihmal etmiyoruz bu arada. Küçük bir sahil kasabası olan Perast da tıpkı Kotor gibi UNESCO korumasında. Eşsiz güzellikte dağ ve deniz manzarasının yanında biri doğal,

diğeri yapay olmak üzere iki adanın süslediği körfeziyle görülmeden geçilmeyecek güzellikte. Hoş kokulu portakal ağaçlarının süslediği sahilde manzaranın tadını çıkarıyor ve adaları karşıdan seyrediyoruz bir süre.







“St. George” adındaki doğal ada ziyarete kapalı. Fakat dilerse Perast Limanı’ndan bineceğiniz bir tekneyle “Our Lady Of The Rock” yani “Kayaların Leydisi” adlı yapay adaya geçip, buradaki kilise ve müzeyi gezebilir, şirin Perast kasabasına bir de bu noktadan bakabilirsiniz. Budva’ya gelmeden dünyaca ünlü Sveti Stefan Adası’nı kuşbakışı göreceğimiz stratejik bir noktada duruyoruz bu kez. Geçmişte

küçük bir balıkçı köyü iken zamanla çehresi değişen ve bugün lüks bir otel olarak hizmet veren ada, Karadağ’ın simgelerinden biri. Ana karaya dar bir yol ile bağlanan Sveti Stefan’a da karşıdan bakabiliyoruz yalnızca. Çünkü otelde konaklamadan adayı gezebilmek mümkün değilmiş maalesef. Burada verdiğimiz fotoğraf molasının ardından, dağlık ve kıvrımlı yolumuz biraz sonra Budva’ya ulaştırıyor bizi.





Uzun plajları, tertemiz koyları ve “açık hava diskosu” dedikleri hareketli eğlence hayatıyla tam bir tatil şehri denilebilir Budva’ya. Fakat biz tıpkı Kotor’da olduğu gibi eskiyle yeniyi buluşturan bu şehirde, mimari ve kültürel zenginliklerin peşine düşüyoruz yine. Orta Çağ ruhunun yaşatıldığı kale

duvarlarının arkasındaki dolambaçlı sokaklara kendimizi bırakıyor; tarihi kiliseler, otantik dükkanlar, sanat galerileri, müzeler ve butik otellerin arasında kayboluyoruz. Kotor’da başlayan zamanda yolculuğumuz kaldığı yerden devam ediyor böylece.





Ertesi gün erkenden ayrılıyoruz Budva'dan. Bu kez ev sahibimiz, Karadağ'ın en önemli liman şehri Bar. İtalya'nın Bari şehrinin tam karşısında yer alan ve adını buradan aldığı söylenen Bar, ülkenin deniz yoluyla dünyaya açılan kapısıymış aynı zamanda. Yaklaşık 300 sene Osmanlı hâkimiyetinde kalan şehrin "Stari Bar" dedikleri Eski Şehri'nde tarihin tüm canlılığıyla yaşatıldığına şahit oluyoruz.





Türbesi, tekkesi, tarihi kalesi, saat kulesi, camileri, arnavut kaldırımli sokakları, hediyelik eşya satan dükkânları ve çevresindeki asırlık zeytin ağaçlarıyla öylesine sıcak, öylesine tanıdık geliyor ki bu şehir bize, küçük bir Anadolu kasabasında olduğumuz hissine kapılıveriyoruz. Ardından rotamızı bir başka tanıdık coğrafyaya, Arnavutluk'a çeviriyor ve ayrılırız buradan.

Balkan coğrafyasında gezip gördüğüm diğer şehirler gibi özel bir dünyaya dâhil olan Karadağ'dan en çok da Bar'ın içime işleyen samimiyeti kalıyor geriye...

TURING GENÇLİK KÖPRÜSÜ PROJESİ

◆ Harun Avcı / harun.avci@turing.org.tr

Ülkemizin tanıtımına, gençlerimizin farklı kültürleri tanınmasına, gerçekleştirdiği projeler ile her fırsatta katkı sağlayan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu paydaşı olduğu proje ile iki ülke gençlerini İstanbul'da bir araya getirdi.



Yunus Emre Enstitüsü, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile ortaklaşa yürütülen projede Amerika'da yaşayan 17 – 22 yaşları arasındaki 20 kişiden oluşan grup 27 Ağustos – 4 Eylül tarihleri arasında ülkemizin sahip olduğu kültürel miras alanlarını ziyaret ettiler. Programın 27 – 31 Ağustos arasını kapsayan bölü-

münde misafirlerimiz İstanbul'da bulunan Topkapı Sarayı Müzesi, Ayasofya Müzesi, Kapalı Çarşı, Sultanahmet Camii, Gülhane Parkı gibi kültürel miras alanlarına odaklanmış yapılan programa göre misafirlerimize sosyal, kültürel yaşantımızın daha iyi tanıtılabilmesi amacı ile Turing'in öğrencilerinin de gezi esnasında eşlik etmesi sağlandı.



Kültürel miras alanları ile ilgili İngilizce yayınlarımızı da hediye ettiğimiz gençler, gezi boyunca beraber vakit geçirerek dostluklarını pekiştirmişler, misafirlerimiz ise yeni bir kültürü o ülkede yaşayan akranlarından öğrenme fırsatı bulmuşlardır. Projenin 1 - 4 Eylül tarihlerini içeren bölümünde ise misafirlerimiz Bursa ve Ankara illerinde bulunan tarihi, turistik

alanları ziyaret ettikten sonra ülkelerine döndüler. Proje ve proje paydaşlarının katkıları ile iki ülke gençlerinin aralarında oluşturdukları arkadaşlık bağı, beşeri ilişkilerini zenginleştirerek sürdürmeleri, iki ülke arasında gençler üzerinden oluşturulan bu dostluk köprülerinin kalıcı temeller üzerinde uzun yıllar işlevini sürdürmesi beklenmektedir.



ALFA ROMEO

RUHU GERİ DÖNDÜ

◆ Tuğrul Katkak / tugrul.katkak@turing.org.tr 🌐 Alfa Romeo Arşivi

Bazı arabalar vardır, tüm komutlarınızı yerine getirir. Ayağınızı yerden keser, gitmek istediğiniz yere götürür. Taşımak istediğiniz şeyi taşır, sizi asla mutsuz etmez. Ancak bazı otomobiller de vardır ki, kalp atışınızı hızlandırır. Sadece sizi ve eşyalarınızı A noktasından B noktasına taşımakla yetinmez, ruhunuzu da alır ve bambaşka yerlere götürür.





1910 yılında "Anonima Lombarda Fabbrica Automobili" (A.L.F.A.) adıyla kurulan İtalyan şirketinin ismi, beş yıl sonra Nicola Romeo tarafından satın alınca Alfa Romeo olarak değiştirildi. Kurulduğu tarihten günümüze kadar geçen 108 yılda ürettiği birçok modelle otomobil severlerin kalbini fetheden Alfa Romeo, uzun bir aradan sonra dört teker sevdalarını yeniden heyecanlandıracak bir arabayla karşımızda: Giulia.

Sıradan bir Sedan otomobilden çok daha fazlasını sürücüsüne sunan Giulia'ya ilk baktığımızda Alfa Romeo'nun alamet-i farikası olan tasarım güzelliği dikkat çekiyor. İtalyan estetiğini iliklerine kadar taşıyan aracın sıra dışı olduğunu anlamak için otomobillerle ilgileniyor olmaya pek gerek yok. Tasarımı sayesinde Alman rakipleri olan BMW 3 Serisi, Mercedes C Sınıfı ve Audi A4'ün önüne geçtiğini söyleyebiliriz. Ancak her şey tasarım değil tabii ki.





Tamamen Giulia için üretilen beş farklı motor tipinin sadece ikisi Türkiye’de satışa sunuluyor. Birincisi 2.0 litre hacminde 280 beygir gücü üreten benzinli motor, 4X4 çekiş sistemiyle birlikte geliyor. İkincisi ise Ferrari’nin geliştirdiği 2.9 litrelik, 510 beygir güç üreten V6 motor, arkadan itiş sistemini taşıyor. Dört çeker ve 2.0 litrelik versiyonunu Alman rakiplerinin Türkiye’de satılan modelleriyle kıyasladığımızda performans olarak hepsinin üzerine çıkıyor. Ağırlık dağılımı BMW’yi anımsatır şekilde 50/50 (ön/arka) olarak ayarlanmış. Sürücünün oturma pozisyonu gayet iyi, konforunuzdan ödün vermezken sizi yola tam anlamıyla hâkim olacağınız bir şekilde tutuyor. Direksiyonun üç kollu olması ve marş

butonunun da direksiyon üzerinde olması Giulia’nın sportif duruşuyla son derece uyumlu olmuş. Performans açısından da direksiyon son derece başarılı; hafif olmasına rağmen hissiz değil, tepkili ve gayet dengeli.

Artıları olduğu gibi maalesef eksileri de var tabii. Öncelikle sürüş pürüzsüz değil. Bu durumun artı mı eksi mi olduğu sürücünün beklentisine göre değişecektir. Ancak Giulia her ne kadar sportif dokunuşlara sahip olsa da safkan bir spor araba değil. Konforundan ödün vermek istemeyen kullanıcılar için bu durum dezavantaj olabilir. Ayrıca arka koltuktaki diz mesafesi de biraz kısa. Uzun boylu insanlar arka koltukta çok rahat edemeyebilir.



ÖZELLİKLER	2.0 280 HP BENZİNLİ 4X4	2.9 V6 510 HP BENZİNLİ ARKADAN İTİŞ
Şanzıman	8 İleri Otomatik	8 İleri Otomatik
Silindir Adedi	4	6
Çekiş Sistemi	4 Çeker	Arkadan İtiş
Silindir Hacmi (cm ³)	1.995	2.891
Maksimum Güç (hp/dd)	280 / 5.250	510 / 6.500
Maksimum Tork (Nm/dd)	400 / 2.250	600 / 2.500
Maksimum Hız (km/s)	240	307
Hızlanma: 0-100 km/s	5,2	3,9
TÜKETİM VE EMİSYON	2.0 280 HP BENZİNLİ 4X4	2.9 V6 510 HP BENZİNLİ ARKADAN İTİŞ
Şehir İçi (lt/100 km)	8,9	12,4
Şehir Dışı (lt/100 km)	4,9	5,7
Ortalama (lt/100 km)	6,4	8,2
CO ₂ Emisyonu (gr/km)	148	189
Yakıt Deposu (lt)	58	58
AĞIRLIKLAR VE ÖLÇÜLER	2.0 280 HP BENZİNLİ 4X4	2.9 V6 510 HP BENZİNLİ ARKADAN İTİŞ
Boş Kasa Ağırlığı (kg)	1.530	1.620
Yükseklik (mm)	1.450	1.426
Genişlik (mm)	2.024	2.024
Uzunluk (mm)	4.643	4.639
Dingil Mesafesi (mm)	2.820	2.820
Bagaj Kapasitesi (lt)	480	480



Kabin içinde kullanılan parçaların kalitesi ortalamanın üzerinde, ancak Alman rakipleriyle başa çıkamıyor. Ses yalıtımı da dışarıdan gelen rahatsız edici gürültüyü tamamen engellemekte yetersiz kalıyor. Bunların haricinde 480 litrelik bagaj kapasitesi son derece yeterli. Ayrıca Giulia'nın standart donanım paketinde şerit koruma sensörünün olması güvenlik açısından büyük bir avantaj. Sürüş sırasında uyuklamanız veya dalgınlığınız sebebiyle bulunduğunuz şeritten çıkmaya başlarsanız araç sizi anında ikaz ediyor.

Uzun zamandır Alman otomobil devlerini bu kadar zorlayan bir araç üretmemiştii Alfa Romeo. Giulia ile birlikte sürüş konforu ve kabin içi parça kalitesi anlamında rakiplerinin gerisinde kalsa da, Alman mekaniği yerine İtalyan ruhunu tercih edecek otomobil severleri asla üzmeyecek bir araba. Her gün kullanılacak kadar pratik, ancak sürücüsünü hiç sıkımayacak kadar da dinamik. Aracınız sadece bedeninizi değil, ruhunuzu da taşıyın istiyorsanız Alfa Romeo Giulia sizin için doğru bir seçenek.



PROF. RIZA RUŞEN DORA

◆ Tülay Taşdemir / tulay.tasdemir@turing.org.tr ● Turing Arşivi

Dergimizin bu sayısında 28.09.1955 tarihinde TTOK üyesi, 2000-2002 yılları arasında ise yönetim kurulu üyesi olan Prof. Rıza Ruşen Dora ile keyifli bir sohbet gerçekleştirdik. 60 yıla yakın öğretim hayatında sayısız mimarın yetişmesine katkı sağlayıp, gerçekleştirdiği çalışmalarıyla mimarlık tarihine kıymetli eserler kazandıran Hocamız ile yaptığımız söyleşi ve edindiğimiz tecrübeleri sizlerle de paylaşmak istedik.



Sayın Hocam kendinizden bahsedebilir misiniz?

Subay olan babamın görevi nedeniyle 22 Mart 1933 tarihinde Çanakkale'nin Bayramiç kazasında doğmuşum. Babamın babası 7 yaşında iken Kosova'nın Arnavutluk'a en yakın yerinden Türkiye'ye gelen ailelerden. Tanrı armağanı anlamındaki "Dora" soyadımız da oradan gelmekte. Annem Ayşe Nebile Hanım ise Galata Mevlevihanesi'nin son şeyhi Ahmet Celalettin Dede'nin torunudur. İlkokulu Üsküdar'da, ortaokulu Ortaköy Gaziosmanpaşa Ortaokulu'nda okudum, sonrasında Kabataş Lisesi, ardından da 1953 yılında Güzel Sa-

natlar Akademisi'nin resim bölümüne kayıt oldum. Burada bir yıl okuduktan sonra okulun mimarlık bölümüne geçiş yaptım. Mimarlığı birincilikle bitirdim. 1962 yılında Akademiye asistan olarak göreve başladım. 1968 tarihinde Akademinin seramik bölümünden mezun Nurhan Hanım ile evlendim. Marmara Üniversitesi İç Mimarlık Bölümünde Öğretim Üyesi olan Elif Ayşe adında bir kızımız bulunmaktadır. 1986 yılında doçent, 1989 yılında profesör oldum. 1998 yılında Akademiye emekli olmama rağmen halen Mimar Sinan Üniversitesinde öğretim üyesi olarak görev yapmaktayım.



Güzel Sanatlar Akademisi'ne nasıl başladığınızdan bahsedebilir misiniz?

Çocukluğumdan itibaren en büyük arzum akademi olmaktı. Kabataş Lisesinden mezun olduktan sonra bugünkü ismi Mimar Sinan Üniversitesi olan Güzel Sanatlar Akademisine gitme isteğimi babama bir kez daha açmıştım. Annem, henüz 41 yaşında iken vefat etmişti. Babam, benim ve kardeşimin yetiştirilmesi hususunda askerlik mesleğinin de etkisiyle oldukça titizlendiğinden bu konudaki tutumunu değiştirmeyerek "Oğlum, ben asker adamım, pek resimden anlamam, sen resim yapmaya devam et ama bir mesleğin olsun." deyip, isteğimi yine geri çevirmişti. Bu olaydan günler sonra babam, Afganistan ordusuna görevlendirilmişti. Görev yerine gitmeden önce de yeni okulum için hazırlık yapmaya başlamıştı. Almanya'da mühendislik okuyacaktım. Hiç ümidim kalmamıştı, Güzel Sanatlar Akademisi benim için artık hayal bile değildi. Almanya'ya gitmeden önce Ankara'dan okula para transferi yapılması gerekiyordu. Cuma günü yapması gereken para transferini pazartesi gününe öteleyen babam, Ankara'ya gittiğinde başvuruların sonlanmış olduğunu öğreniyor. Babam, o gün eve



çok üzgün bir şekilde dönmüş, uzun bir sessizlikten sonra olup biteni anlatmıştı. Onun üzüntüsü benim mutluluğum, yaşama sevincim olmasına rağmen bunu saklamak zorunda kalmıştım. Bir süre sonra babamın, beni karşısına alarak, "Bak oğlum senin mühendislik okumanı çok istiyordum, maalesef olmadı. Artık emeline ulaşabilirsin, akademiye gitmene izin veriyorum." sözleriyle sanki ayaklarım yerden kesilmiş, uzunca bir müddet kendime gelememişim. Artık hayallerimi gerçekleştirme zamanı gelmiş, önümde tek bir engel kalmıştı. Akademiye başlayabilmem için kabul sınavını kazanmam gerekiyordu. Sene 1949, başvuru yapan tüm öğrencilerle birlikte Akademinin Osman Hamdi Bey Salonunda sınava alınmıştık. Sınav sorusu olarak salondaki heykellerden birisini çizmemiz istenmişti. Sınav sonrasında





Osman Hamdi Bey Salonunun ortasına uzunca bir masada sıralanmış hocalardan oluşan jüri, aday öğrencilerle mülakat yapmaya başlamıştı. Sırasıyla tüm adaylar jüri önünde ter döküyordu. Benim önümde bir kız aday vardı. Hocalardan biri çizimine bakıp, "Neden akademiye girmek istiyorsun?" diye sormuştu. İstemedim kulak misafiri olmuştum, verdiği cevap ise beni çok şaşırtmıştı. O kız öğrenci, hayatım boyunca duymak istediğim şeyi söylemiş "babam istiyor" demişti. Ben de o kadar isterdim ki babamın akademiye başlamam hususundaki desteğini. Kısa bir süre jüri kendi arasında konuştuğundan sonra adayın başarısız olduğu kanaatine varmıştı. Sıra bana gelmişti, çizimimi hocalara uzatıp, suallerini bekliyordum. Bana da aynı soruyu sormuşlardı "Neden akademi?" diye. Çok heyecanlanmış, duraksamıştım. Sonra birden annem ile beraber resim yaptığımız günler geldi aklıma. İstemsiz bir şekilde o günleri anlatmaya başladım. İlkokul yaşlarında az üşütsek, ateşimiz 38-40 derece olur, okula gönderilmezdik. Annem boyaları, kalemleri, suları yatağa yığar, ben de



yüksek ateşle, büyük bir zevkle annemle birlikte resim yapardım. Boyalar saçılır, sular dökülür, çarşaflar değişilir, gene resim yapmaya devam ederdik. Sesli söyleyemez ama içimden "Ah bir hasta olsam da okula gitmeyip, evde hep resim yapsam!" derdim." sözlerimin ardından hocaların gülme sesleriyle kendime gelmişim. Anlattıklarımın pişman olmuştum. Çok korkmuş, elendim sanmıştım. Sonra hocalardan biri yüzüme bakarak "Geçtin!" deyip, arkadaşlarına dönerek "Bu çocuğu Prof. Sabri Berkel Hoca'nın atölyesine yönlendirelim." demişti. Akademi hayallerim sonunda gerçek olmuştu. Sabri Berkel Hoca'nın atölyesi, tezyini sanatlar denilen eski adı ile Selamlık Köşkü olan şimdiki rektörlük binasında, üst katta bahçeye bakan salondur. Önde dev bir manolya ağacı vardı. Kokusu hala burnumda tüter. O yıllarda rahmetli Zeki Müren'de Akademinin desen bölümünde 3. sınıf öğrencisiydim. O da bu manolyanın kokusuna kayıtsız kalamamış anlaşılabilir "Koklamaya kıyamam benim güzel manolyam" sözlü bestesini yapmış olmalı, kim bilir!





Mimarlığa geçiş süreciniz nasıl oldu?

Ressam Prof. Sami Berkel'in atölyesinde akademiye başladım. Hocam Sami Berkel, Balkan kökenli olup, uzun yıllar Paris'te yaşamış, oldukça nazik, beyefendi bir kişiydi. Her cümlesinin sonunda "Efendum" kelimesini kullanırdı. Dersin ilk günü herkes kâğıtlara bir resim çizsin demişti. Ben de bir kavun resmi yapmıştım. Hoca sırayla tüm öğrencileri resimleri ile yanına çağırıp, sınıfa resim hakkında bilgi veriyordu. Kendime oldukça güveniyor, güzel bir resim yaptığımı düşünüyordum. Sıra bana geldiğinde hocam yüzüme bakarak "Nedir bu?" diye sormuştu. Ben de kavun efendim demiştim. "Görüyoruz ki öyle efendum" deyip, resimdeki teknik detaylar üzerine açıklama yaptıktan sonra "Bu resim Mahmutpaşa'da güzel bir yastık deseni olur değil mi efendum?" demişti. Sınıf arkadaşlarımın önünde mahcup olmuş, omuzlarım düşmüştü. Ta ki hocamın "Ama el iyi değil mi efendum?" sözleriyle kendime gelmişim. Aylar sonra resimdeki teknik detaylar üzerinde yaptığımız etütlerin ardından aslında Hocamın o gün ne demek istediğini daha da iyi anlamıştım. Her geçen gün ona karşı saygım ve sevgim artıyordu. Okulun birinci yılının sonunda

Hocam, teknik detaylardaki başarıyı fark etmiş olacak ki bana mimariye geçiş yapabileceğimi, burada edindiğim alt yapı ile oldukça başarılı olabileceğimi söylemişti. Akademiye başladıktan sonra mimari ile de yakından ilgilenmeye başlamıştım. Bir yıl resim bölümünde okuduktan sonra Akademinin yüksek mimarlık bölümünü kazanmıştım. Babama göre artık bir mesleğim vardı. Yüksek Mimarlık Bölümünü birincilikle bitirdim. 1962 yılında Akademide asistan olarak göreve başladım. 1986 yılında doçent, 1989 yılında profesör, 1998 yılında ise Akademiden emekli olmama rağmen halen üniversitede öğretim üyesi olarak görev yapmaktayım. Rahmetli olan akademisyen bir arkadaşım, üniversitede sergi açılışı hazırlıkları sırasında yanıma gelerek "Hocam sen emekli oldun, elini şakağına atarak yatsana, denizi izlesene" demişti. Ben de arkadaşımın kulağına öğrencilerimin duyamayacağı şekilde "Durursan düşersin" demiştim. Bu söz benim için hala geçerlidir. Mimarlık Fakültesinde Prof. Sedat Hakkı Eldem Hoca ile çalışma şansına sahip oldum. Hocam; Osmanlı Dönemi evleri ve 18.-19. yy. saray ve köşkları üzerinde yaptığı çalışmalar ve klasik Osmanlı mimarisi üzerine

araştırmalar yaparak, mimari tasarımda geleneksel motiflerin yeniden kullanılmasına öncülük etmiştir. Sedat Hakkı Eldem Hoca'nın öğrencisi olmak büyük bir ayrıcalıktı. Hoca ile çalışmaya ilk başladığımda istediği çizimleri geceli gündüzlü çalışıp, yetiştirmeye çalışıyordum. Bir gün hocam büyük bir dikkat ve itina ile projelerimi inceleyip, sonra kurşun kalem ile iki santimlik bir dörtgen çizerek "Bunun dışına çıkmayın efendim." demişti. Hoca'nın öğretilerini uzunca bir zaman sonra anlayabilmişim. Kural ve kaideleri bilmeden rastgele hiçbir şey yapmayın demek istemişti. Yıllar sonra hoca olduğumda bu öğretinin özündeki bilgeliği daha da iyi anlamıştım. Üniversitede mimari, mimari proje ve çevre ile ilgili dersler veriyorum. Mekan kurgusu ve çevre ilişkisi ile Türk evinin kökenleri üzerine çalışmalarım devam etmekte. Öğretim hayatım boyunca öğrencilerimi kendi çocuğum gibi sevdim. Sağ olsunlar onlar da beni sevip, saygı gösterirler. Onlara ezbere dayalı, basma kalıp projeler yapmayı öğretmedim, onlara kendileri olma konusunda telkinlerde bulundum. Öğrencilerime görmeyi değil, bakmayı öğretiyorum. Baktığını görmek, gördüğünü anlamak, anladığını da yorumlayıp,

başkasına anlatabilmek çok önemli. Neden ve niçin soruları derslerimin vazgeçilmezi olmuştur. Hatta onun ile ilgili bir anım vardır. Mimarlığa yeni başlamış bir öğrencim vardı. Her zaman derste bir şeyler sorardı, çoğu sorusu anlamsız olsa da hep soru sormaya devam ederdi. Bir gün yine soru sorduğunda bu kez açıklama yapmak yerine sadece aferin demiştim. Sınıftaki öğrenciler şaşırılmıştı. Ben de "Hiç bir şeyi sormayan değil, her şeyi soran önemlidir." demiştim. Öğrenci, bilmeyebilir yeter ki bilmediğini açıklayabilsin. Proje çalışmalarında her zaman onlara neden, niçin sorularını yöneltirim. "Neden yaptın?" dediğimde anlatmalarını isterim, ne yaptıklarının farkına varmaları için. Şimdilerde dikkatimi çeken bir şey var. Mimari bir gezi yapıyoruz, gezide bakıyorum öğrencilerin boynunda fotoğraf makinesi sürekli fotoğraf çekiyorlar. Onlara soruyorum neden fotoğraf çekiyorsunuz? Beğendiğiniz için mi, beğenmediğiniz için mi? Yapılan her şeyin bir anlamı olmalı. Öğrencilerime kendilerini yetiştirmelerini, dil öğrenmelerini, onlara Türkiye'yi gezmelerini, dünyayı tanımalarını ve kabiliyetlerine güvenmemelerini, kabiliyetlerine ne yapacağını öğretmelerini, eğitmelerini tavsiye ediyorum.





Turing ile nasıl tanıştınız?

Yıllar önce Soğuk Çeşme Sokağında Ayasofya'nın İmaret kısmında yer alan ihtişamlı kapısının çizimlerini yapıyordum. Saatler süren çalışmam esnasında birisinin beni izlediğini fark ettim. Arkama dönüp baktığımda rahmetli Çelik Gülersoy'u görmüştüm. Daha önce tanışmamıştık bu vesile ile tanışmış olduk. Ardından çizdiğim resme bakıp, beğenisini dile getirmişti. Sonraları Turing'in faaliyetlerinde yer almaya başladım. Bir süre sonra üye, 28.04.2000- 13.03 2002 tarihlerinde ise yönetim kurulu üyesi oldum. 14 Levhadan oluşan "Türk Evleri Albümü" Turing tarafından 1990 yılında yayınlanmıştır. Ayrıca Turing dergisinde çok sayıda makalem yer almaktadır.

Turing'in çalışmalarını nasıl değerlendiriyorsunuz?

Turing dergisinden yapılan tüm faaliyetler, proje ve yayınlardan haberdar oluyorum. Üyelerinize gönderdiğiniz etkinlik bilgilendirmelerinden beğendiklerimi fırsat buldukça takip etmeye çalışıyorum. Geçtiğimiz aylarda Yaz Akşamları Konseri vesilesi ile Turing'e geldim. Üyeler ile öğrencileri bir arada görmek beni son derece mutlu etti. Hocalık damarım tuttuğundan olsa gerek akranlarımla değil de öğrencilerle oturdum. Onlarla zaman geçirmeyi seviyorum, o gün de öyle yapıp öğrencilerle bir arada oturdum.





Büyük dedeniz Galata Mevlevihanesi'nin son şeyhi Ahmet Celalettin Dede ile ilgili anılarınızdan da bahsedebilir misiniz?

Annemin dedesi Ahmet Celalettin Dede Gelibolu'da doğmuş. Babası da Gelibolu Mevlevîhanesi Şeyhi Hüseyin Azmi Dede'dir. 1870'te babası Mısır Mevlevîhanesi'ne tayin edilince onunla birlikte Mısır'a gider, eğitimine orada devam eder. Babası ölünce İstanbul'a gelir. Önce Üsküdar Mevlevihane'si şeyhliği ile mesnevihanlığı, sonra da Galata Mevlevîhanesi şeyhliği ve mesnevihanlığına getirilir. Tekke ve zaviyelerin kapatılmasına kadar da bu görevini yapar. Soyadı kanunundan sonra Baykara soyadını alan Ahmed Celalettin Dedeme çevresinde herkes "Efendi Hazretleri" diye hitap ederdi. Ben kendisine "Efendi Dede" derdim. Efendi dedemin Üsküdar'ın İmrahor semtinde 3 katlı ahşap bir konağı bulunmaktaydı. Biz de hep beraber burada kalırdık. Evin çok büyük bir selamlık kısmı olduğunu hatırlıyorum. Konağın çok sayıda ziyaretçisi olurdu. Efendi Dedem; şiir, musiki, hat, resim sanatları ile de meşgul olurdu. Çok güzel ney üflerdi. Turing'in son yayını olan Galata Mevlevihanesi Müzesi kitabında Efendi Dedeme de yer verilmiş, hatta bir resmi de



yar almakta. Dedemin tasavvuf, kültür, sanat gibi pek çok alanda önemli icraatları olmuştur, kendisini rahmetle yâd ediyorum.

Neler yapmaktan hoşlanırsınız?

Orta Asya'dan Anadolu ve Balkanlara Geleneksel Türk Evleri ve Yaşam Kurgularının Kültürü temalı resim ve karikatür olmak üzere yurt dışı ve yurt içi toplam yüzü aşkın sergi açtım. Birçok mimarlık yarışmasında derece aldım. Öğrencilerimle bir arada olmaktan büyük zevk alıyorum. Uyumadığım zamanların çoğunda ya resim yaparım ya da kitap okurum. Resim dışında karikatür yapmak da beni çok mutlu eder. Fotoğraf çekiyorum, zengin bir fotoğraf koleksiyonum bulunmakta. Musiki, özellikle de Türk müziği dinlerim. Şimdilerde azalsa da seyahat etmek, yeni yerler görmek, yeni tatlar tatmak benim için önemlidir.

Sayın Hocamız Prof. Rıza Ruşen Dora'ya zaman ayırarak bizlerle yapmış olduğu kıymetli sohbeti için teşekkürlerimizi sunar, kendisine ve ailesine sağlıklı, huzurlu ömürler dileriz.



Galata Surları envanteri anahtar paftası (Batuhan Erdağın)



Melchior Loricks Panaromasında Galata surları

Galata ve Surları

📍 Batuhan Erdoğan - İsmail Büyükseçgin seckinmimarlik@ttmail.com

Bölgenin yerleşmiş ve günümüzde de kullanılan ismi olan "Galata" ya ilk kez 8.yüzyılda rastlanmaktadır. Günümüzde de kullanılan "Galata" sözcüğünün temeli ile ilgili çeşitli rivayetlerden biri; bölgede bulunan mandıralardan kaynaklanan ve Grekçede "süt" anlamına gelen "Gala, Galaktos" sözcüklerinden türediğidir. Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde Galata'nın otlakları ve havasının hoşluğundan, bölgenin bitki bereketinden ötürü hayvancılıktan elde edilen sütün lezzetinden bahsedilmekte, bu süt nedeniyle bölgeye "Galata" dendiği belirtilmektedir. Galata sözcüğünün kökeni ile ilgili bir diğer rivayet ise; bölgenin topografik yapısı, merdivenli yolları ve iskelelerinden dolayı; İtalyancada "merdiven, iskele" anlamına

gelen "Calata" kökünden geldiğidir. Galata ismine Osmanlı Döneminde, resmi evraklarda 1657 senesinde rastlanmaktadır. Bölge için Cenevizliler Döneminde kullanılmaya başlanan Pera ismi, şehrin büyümesi ve Beyoğlu sırtlarına doğru yayılan evlerin inşası ile o bölgede kullanılmaya başlanmış, kale içi ise Galata olarak anılmıştır. Arseven, Pera adının Latin cemaatinin son resmi evraklarında kullanıldığını ve Fatih tarafından Cenevizlilere verilen fermanında, bölgenin Galata olarak anıldığını belirtmektedir. Türkler, yenigerilere ait Galata Sarayı'na kadar olan bölgeyi Galata olarak adlandırmış, Pera ismini kullanmamıştır. Galata sırtlarına doğru şehir genişleyince buralara "Beyoğlu" demişlerdir.

Tarih boyunca önemini koruyan bir ticaret bölgesi olan Galata'nın, yerleşim tarihinin, 13. yüzyıl Ceneviz Dönemi'ne kadar, İstanbul tarihinden bağımsız değerlendirilmesi güçtür. Bölgeden, Herodot Tarihi'nde (M.Ö. 500), Byzantion etrafında, Haliç'in kuzey yakasında küçük bir yerleşim merkezi olarak "Sykai" ismiyle söz edilmektedir. Tarihçi Strabonda

(M.Ö. 64-M.S.24) Sykai'nin Byzantion'un karşısında, Haliç'in başlangıcında yer aldığını belirtmektedir. Semavi Eyice, İlk Çağ'ın sonlarında Haliç'in kuzeyinde konumlanmış Sykai olarak adlandırılan bu iskân yerinin etrafının, Bizans İmparatoru I. Constantin (324-337) tarafından bir sur ile çevrildiğini söylemektedir.



Galata Surları ve Günümüz Büyük Hendek Caddesi - Barker Panoramasi, 1813



II. Theodosius (408-450) Dönemi'nde, Constantinapol şehrinin bölgeleri düzenlenmiş, şehrin 14 bölgeye ayrıldığını anlatan döneme ait "Notita Urbis Constantinopolitanae" adlı kitapçıkta Sykai 13. bölge olarak gösterilmiştir. 6. yüzyılda İmparator Justinianos (527-565) tarafından Galata'yı çevreleyen surlar yenilenmiş, İmparator II. Tiberios Döneminde (578-582) ise, Haliç'in girişini kontrol etmek ve bölgenin güvenliğini sağlamak amacıyla, Haliç ile Boğaziçi'nin kesişme noktasında

"Castellion Ton Galatou" adıyla anılan kale inşa edilmiştir. Savunma zamanlarında Haliç'in üzerine çekilen ve günümüzde bir parçası İstanbul Arkeoloji Müzesi'nde sergilenen zincirin bir ucu bu kaleye bağlanmıştır. 7. ve 8. yüzyılda Bizans'ın zayıflaması ile bölge, Persler, Slavlar ve sonrasında Araplar tarafından kuşatılmış, 9. yüzyılın ikinci yarısında ise imparatorluk sınırlarının güvence altına alınması ile tekrar gelişmeye başlamıştır. 11. yüzyılın ikinci yarısında iktidara gelen Komnenos Hanedanlığı ile



imar faaliyetleri hız kazanmış, Konstantinopolis ve çevresinde yeni surlar inşa edilmiştir. Bu dönemde kente gelen Akdenizli tüccar kolonileri etkinlik göstermeye başlamış ve verilen imtiyazlar ile Galata'da yerleşimler başlamıştır. 4. Haçlı Seferi ile 1204 yılında, Latin yönetimine geçen kent, 1261'de Bizans tarafından tekrar geri alınmış ve Latin Dönemi kapanmıştır. Bizans, Latin işgali altındaki Konstantinopolis'in geri alınmasında gösterdikleri tutumdan ötürü Cenevizlilere Galata Bölgesi'nde yerleşme

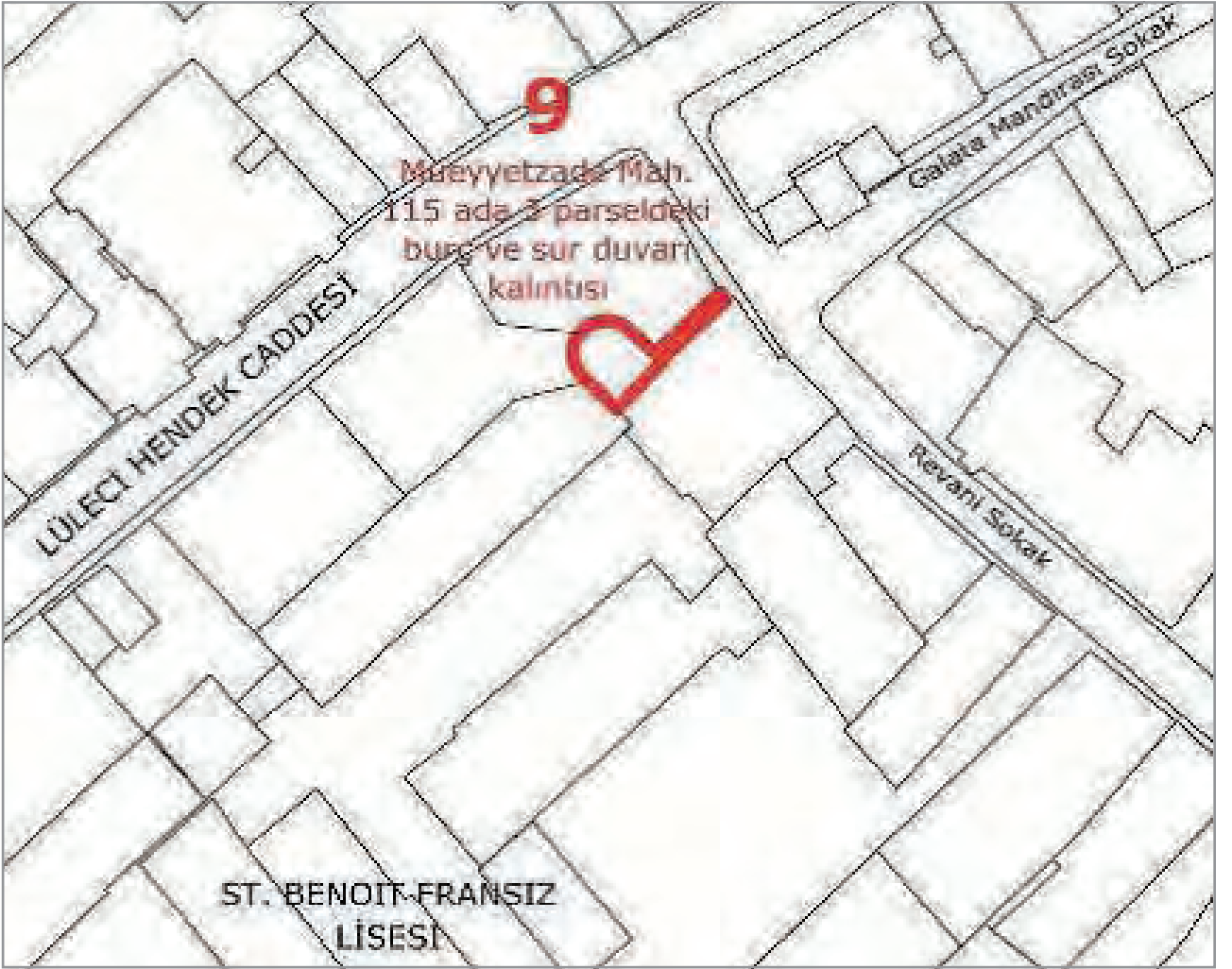
imtiyazı vermiştir. Ceneviz Galatası'nın gelişimi, 1303'den 1453'e; Galata'nın ve İstanbul'un Fethi'ne kadar altı safhada gerçekleşmiştir. 1300'lerde ilk imtiyaz ile 6 hektarlık bir alanı olan Ceneviz Kenti, 1450'lerde 37 hektara ulaşmıştır. Ekonomik ve ticari imtiyazları sayesinde ticaret ve gümrükleri kontrol altında tutan Cenova Kolonisi, Galata'da giderek kuvvetlenmiş ve imtiyaz bölgelerini zamanla Haliç yönünde Azap Kapı, Şişhane, Kule, Tophane ve bit pazarına kadar olan kısımda genişletmişlerdir.

Galata'daki ilk imtiyaz alanı, Cenevizlilere, 1303 yılında verilmiştir. Bu imtiyaz ile Bizans, Cenevizlilerin sağlam evler ve kiliseler inşa etmelerine izin vermiş fakat sur ve hisar inşası bu izinlerden hariç tutulmuştur. Cenevizliler ise ev yapımı bahanesi ile hendek kenarlarına sağlam kâgir burçlar inşa

etmiş, zamanla bunların aralarına duvar örmüş ve bölgeyi tahkim etmeye başlamıştır. Ceneviz Dönemi ilk surları bu şekilde ortaya çıkmıştır. Boğaz tarafından deniz ile sınırlandırılan surlar, Azap Kapı, Şişhane, Galata Kulesi, Tophane arasında 15 m genişlikte hendekler ile çevrelenmiştir.



16 No'lu Burç Kuzey Cephesi Görünümü - 1



9 No'lu Burç Vaziyet Planı (Batuhan Erdoğan)

Galata Surları, sur içi yerleşim alanını kuzeyde Galata Kulesi merkez olmak üzere güneybatı ve güneydoğu yönlerinde iki noktaya doğru açılarak bir yelpaze biçiminde kuşatmıştır. Surlar, yaklaşık 2 m kalınlıkta olup, 2800 m'lik çevresi ile yaklaşık 37 hektarlık bir alanı çevrelemektedir. Cenevizliler, 1348-1349 yılları arasında, kentin kuzeyinde Galata Kulesi'ni ve çevre surlarını inşa ederek bölgelerini genişletmişlerdir. Sırasıyla, 1352'de kentin doğusundaki sahil bölgesi ile eski Galata Kalesi arasındaki bölgeyi, 1387'de eski kentin kuzeyinde, Galata Kulesi'nin batısında yer alan bölümü, 1397'de kentin batısında Azap Kapı olarak adlandırılan bölümü ve 1400'de kentin doğusundaki bölgeyi Galata'ya dâhil etmişlerdir. İmtiyaz bölgesinin kademeli olarak genişlemesi, dış sur duvarlarının iç sur duvarları haline gelmesine ve bölge içinde iç sur duvarları ile bölümlenmiş mahalleler oluşmasına sebep olmuştur. Tahkimatın son şeklini alması ile birlikte Galata

sur içinde beş bölgeye ayrılmış, böylece mahalleler arasında geçişler mevcut kapılarla sağlanarak her mahalle bağımsız savunulabilmiştir. Surlar, U ve dörtgen planlı burçlar ve bunları birleştiren duvarlardan oluşmaktadır. Galata Surları, bölgede bulunan mevcut antik ve Bizans devri yapılarına ait taşlar kullanılarak inşa edilmiştir ve kara tarafının baş kulesi de Galata Kulesi'dir. 1453 yılında İstanbul'un Fethi ile Galata, Osmanlı yönetimine girmiş, yapılan anlaşma gereği Cenevizliler Osmanlı tebaası olmuştur. Fetih sonrasında Galata'da Osmanlı'nın emri ile surların ve Galata Kulesi'nin bazı bölümleri ile Kastellion Kalesi yıktırılmış, hendekler kısmen doldurulmuştur. 16. yüzyılda 1509 depremi sonucu Galata Kulesi'nin yanı sıra surların büyük bir kısmı zarar görmüş ancak II. Beyazıt (1481-1512) Döneminde onarılmıştır. 17. ve 18. yüzyıllarda Osmanlı yönetimi verdiği fermanlar ile sur ve burçlar üzerine ev inşa edilmesine izin vermiş ve bir nizamla bağlamıştır.



18 No'lu Sur ve Harup Kapı

Eski surların işlevini kaybetmesi nedeni ile birçok yerde özellikle deniz surlarına bitişik atölyeler ve evler inşa edilmiştir. 19. yüzyıla kadar eksiksiz gelebilen Galata Surları, 1864 yılında dönemin kentsel

dönüşüm politikalarının bir sonucu olarak, 6. Daire (Bugünkü Beyoğlu Belediyesi) kararıyla, sıkışmış ulaşım ağının genişletilmesi ve yeni yapı adaları oluşturmak amacıyla yıkılmış ve hendekler doldurulmuştur.



© The Hebrew University of Jerusalem & The Jewish National & University Library



9 No'lu Burcun Kuzey Cephesi

Galata Surlarının baş kulesi olan Galata Kulesi ise korunarak günümüze ulaşabilmiştir. Zaman içinde şiddetli fırtınaların verdiği zararların ardından 1875 yılında tepe kısmı değiştirilerek onarılmış, 1964-1967 yıllarında yapılan onarım çalışmalarında ise

eski durumuna getirilmiştir. Galata Surlarından günümüze kısıtlı sayıda kalıntı ulaşmıştır. 2010 yılında yaptığımız tespitlerde surlardan geriye kalan 20 kalıntı incelenmiştir. Bunların 13'ünün sur kalıntısı 7'sinin burç kalıntısı olduğu tespit edilmiştir.



SAKİN YAŞAYAN ŞEHİR

YENİPAZAR

📍 Begüm Yavaş / begum.yavas@turing.org.tr

Ege bölgesi deyince önce denize kıyısı olan şehirler gelir akla. Hâlbuki Ege'nin doğal güzellikleri, kültürel çeşitliliği ve tarihi zenginlikleri bu şehirlerle sınırlı değildir. Özellikle yaz mevsiminde kalabalığın ve hızın egemenlik kurduğu sahil kesiminden biraz uzaklaşarak hayatın sessiz, sakin ve doğal ritminde aktığı bir Ege şehrinde zaman geçirmek isterseniz, en doğru adreslerden biridir Yenipazar.



Yenipazar Belediyesi Arşivi

Madran Baba Dağı'nın Büyük Menderes Vadisi ile kesiştiği bir noktada, yemyeşil ormanların kucağında kurulan şehir, hem denizden hem gözden uzakta; küçük, mütevazı ve aynı zamanda "nev-i şahsına münhasır" bir Aydın ilçesi. İlk yerleşim yerinin geçmişi M.Ö. 2000'li yıllara uzanan Orthosia Antik Kenti'nin yakınlarında olduğu düşünülen şehir, 17. asırda Cihanoğulları Aşireti'nin haftada bir gün bu bölgede pazar kurması dolayısıyla Yenipazar adını almış.

Kendi geleneksel kimliğini korumanın çok zor olduğu hızlı değişen günümüz dünyasında, bu gidişatı reddeden Yenipazar, "Yaşamın Kolay Olduğu Kentlerin Uluslararası Ağı" olan "Cittaslow Birliği"nin üyesi ve dünyada "salyangoz" logosuyla temsil edilen özel şehirlerden biri. 1999 yılında İtalya'nın Toscana bölgesindeki Greve in Chianti kentinde doğan ve kısa sürede uluslararası bir ağa dönüşen "Cittaslow Hareketi" küreselleşmenin ve hız kültürünün tahrip edici etkisine karşı; karakteristik özelliklerine sahip çıkan, alt yapı sorunu olmayan, daha çevreci, daha insani, kısacası sürdürülebilir bir şehircilik modelini benimseyen kentleri bir araya getiriyor.





Dünyada hızla yayılan ve Türkiye'nin 2009'da Seferihisar ile tanıdığı bu "Sakin Şehir" zincirine, Cittaslow kriterleri çerçevesinde projeler geliştiren ve bunları başarıyla uygulayan Yenipazar da 2011 yılında dâhil olmayı başardı. O tarihten itibaren gelenleri, "Yavaşlayın Yenipazar'dasınız!" levhasıyla karşılayan şehir, Yenipazar'ın ruhunu, ayrıntılarda saklı olan güzelliğini keşfetmek için karmaşa ve hızdan uzakta; telaşsız, meraklı ve sabırlı olmak gerektiğini hatırlatır adeta.





Ege yöresi özellikle de Aydın, efeler ve yörükler diyarı olarak anılır. Yenipazar ise Yörük Ali Efe ismiyle özdeşleşmiştir. Yörük Ali Efe'nin evinden başlıyorum ben de şehirdeki yolculuğuma.





Milli Mücadele esnasında Aydın'da işgalci güçlere karşı önce sivil direnişin önderlerinden olan, düzenli ordu kurulduktan sonra ise Milli Aydın Cephesi Komutanı olarak kahramanca mücadele eden Yörük Ali Efe, başarılarından dolayı TBMM tarafından İstiklal Madalyası'na layık görülmüş. Savaştan sonra hayatını Yenipazar'da sürdüren ve buraya defnedilmek istediğini; "Halkı iyidir, toprağı sever, toprağı seven insan sever. Ben orada rahat ederim." sözleriyle vasiyet eden Milli Mücadele'nin bu sembolik kahramanı 1951 yılında vefat etmiş. 2001 yılından itibaren müzeye dönüştürülen ve şehri ziyaret eden turistlerin uğrak yeri olan evin yemyeşil ve bakımlı bahçesinde; Yörük Ali'nin heykeli, biraz sonra kabri karşılıyor beni. İki katlı, ahşap, beyaz evin kapılarıysa geçmişe açılıyor sanki. Efe'nin fotoğrafları, şahsi eşyaları ve Kurtuluş Savaşı sırasında yaptığı yazışmaları görünce, başka bir zamanı yaşadığımı hissediyorum. Yörük Ali Efe'yi Ziya Gökalp'in müzenin bahçesini de süsleyen mısralarıyla yâd ediyor ve yoluma devam ediyorum: "Ey Yörük Ali Efe! Sen bir kahramansın / Güneşin dudağı alnından öper / Yirmi beş yaşında bir genç arslansın / Baş eğer önünde dağlar, tepeler..."



YÖRÜK ALİ

Ey Yörük Ali! Sen bir kahramansın
Güneşin dudağı alnından öper,
Yirmi beş yaşında genç bir arslansın
Baş eğer önünde dağlar, tepeler...

İzmir'e girerken Yunan Askeri,
Çobandın, elinden kavalı attım...
Düşmandan vurarak pekçok neferi,
Tatlı şarabına zehirler katın...

Tunçtan ayakların iki hisarda,
Her kütüpe üstünde bir elin olsun!
Göstersen daimdir Türk bu dyarda,
Boğaz'da dev kadar heykelin olsun!

ZİYA GÖKALP
1919 - MALTA



Müzeden ayrılıp, şehrin merkezine yöneliyorum sonra. Yenipazar'a anlam kazandıran Yörük Ali Efe, burada da almış yerini. Efe'nin heykelinin hemen arkasında, renkli bir tablo gibi duran merdivenleri takip ediyorum. Şehre hayat veren Büyük Menderes Nehri, sakinliğin sembolü salyangoz ve geleneksel deve güreşlerini ifade eden deve figürleriyle renklendirilen bu merdivenler, Çamlık Tepesi'ne ulaştırıyor beni.







Yenipazar Belediyesi Arşivi



Tarihi yel değirmeni, asırlık çam ağaçları ve çamların gölgesindeki piknik alanıyla kent merkezinin en yüksek noktası burası. Puslu dağların sarmaladığı bu küçücük şehri bir süre kuşbakışı seyrediyor, ardından parke taşı döşeli şirin sokakları adımlamaya başlıyorum. Neredeyse her sokakta bir pide dükkânına rastlamak mümkün burada. Çünkü pide deyince akla ilk gelen şehirlerden biridir Yenipazar. Geçmişten bugüne miras kalan bu geleneksel lezzeti tatmak üzere kısa bir mola veriyorum ben de. Çalışkanlıklarını ve yeteneklerini misafirperverlikleriyle taçlandıran Yenipazarlı ustalar, masaları çeşit çeşit pidelerle ve salatalarla süslüyor; tatlı olarak ise tahinli ve ekşili pide ikram ediyorlar. Yapılışına da şahit olduğum pidelerin tüm çeşitlerinin tadına bakıyor ve Yenipazar pidesinin lezzetini başka bir yerde bulmanın imkânı olmadığını düşünerek ayrılıyorum buradan.



Yenişehir Belediyesi Arşivi

Vakit akşama yaklaşırken şehrin tarihi ve kültürel varlıklarının izinde devam ediyorum yoluma. Değişik medeniyetlere sahne olan gizemli bir yere, Orthosia Antik Kenti'ne çeviriyorum rotamı. Şehre beş kilometre mesafedeki Donduran Köyü yakınlarında ve Büyük Menderes Ovası'na hâkim konumda geniş bir vadiye yayılan bu antik şehrin büyük bir bölümü, ne yazık ki henüz gün yüzüne çıkarılmamış. Beyler Kulesi veya Donduran Kalesi denilen Orta Çağ'dan kalma yapı hasar görmüş bile olsa, Aydın'da ayakta kalabilen üç kuleden biri olma özelliğini taşıyor.

Alhan Köyü'nde zeytinlik bir alanda inşa edilen ve Osmanlı sivil mimarisinin güzel bir örneğini teşkil eden Alhan Hamamı ise bugün harap görünümde olup şehirde koruma altına alınan kültür varlıkları arasında.





Yenişehir Belediyesi Arşivi



Alhan Köyü'nden sonra Yenipazar'daki son durak, Aşağı Dipgölü'ne geçiyorum. Büyük Menderes Nehri'nin bir koluyken doğal sebeplerden nehre bağlantısı kesilen ve ekolojik çeşitliliğiyle dikkat çeken Aşağı Dipgölü; kuş gözlem kulesi, balık tutma platformları ve yürüyüş parkuruyla yöre halkının keyifli zaman geçirebileceği bir Tabiat Parkı'na dönüştürülmüş.



Yerel üretimin ve tüketimin korunması adına pazar günleri kurulan "Üretici Pazarı"ndan başka, geleneksel eğlenceler de halkı bir araya getiriyor bu şehirde. Her sene şubat ayında geleneksel Deve Güreşi Şenlikleri, mayıs ayında ise Karaçakal Yörükleri Şenlikleri düzenlenen Yenipazar, hareketli günler geçiriyor bu tarihlerde.

Gece çöküyor ve Yenipazar'dan ayrılma vakti gelip çatıyor artık. Bu şehirde, geçmişle bugün arasında geçirdiğim kısacık zaman dilimini düşününce, Behçet Necatigil'in meşhur "Zaman Kayması" şiirini hatırlıyorum;

"Kaynaşır birbirine gün olur zamanlar / Geçmiş, gelecek birleşir tek kesitte."

1959 CHEVROLET IMPALA CONVERTIBLE

📍 Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Arşivi info@atamanmuseum.com

Üç büyüklerden farklı bir konsept, 1959 yılında "kanat" stili ile Chevrolet'de ortaya çıktı. Hem de aynı yıl, en belirgin ve keskin kuyruk stili hala Chrysler grubunda tanıtılırken. General Motors'un efsane tasarımcısı Harley J. Earl'ün emekliliğinden önceki en son ve en gösterişli tasarımı olan 1959 Chevrolet, 119 inch (302 cm)

ile savaş sonrası Chevy tarihinin en uzun dingil mesafesine sahip otomobilidir. Tasarımın dikkat çeken önemli özelliği ise şimdiye kadar yapılanların en büyüğü, fakat arka bölüme erişilmesi zor olan 32 cu. feet (96.768 cm³) hacmindeki bagaj. Arkadaki yatık damla stili stoplar da 1959'un bir simgesi.





Convertible'da, 1959 yılının standart motoru 283 Turbo Fire var. 185 beygir gücündeki motor 4600 devirli ve iki boğazlı Rochester karbüratör ile besleniyor. 1958 yılında standart V8 olarak kullanılmaya başlanan bu motor, 1960 yılının ortalarına kadar Chevrolet'lerde kullanıldıktan sonra, gücü 170 beygir ve 4200 devire düşürülerek yine standart olarak

1962 yılına kadar kullanıldı. 1959'a 283 ve 348 cu. inch (4637.5 cc ve 5702.7 cc) hacimlerinde 230, 250, 280, 320 ve 335 beygir güçlerinde seçenek motorlar da sunuldu.





Bunları, bu arabadaki iki hızlı Powerglide, Turboglide, Overdrive ve 3 hızlı Close-Ratio, Corvette tipi Powerglide ile 3 ve 4 hızlı düz şanzımanlarla kullanabilme imkanı var. 1958 yılının Ekim ayında satışına başlanan 1959 Chevrolet'lerin Fisher imalatı tek parça kaynaklı gövdesi, 1958 yılında kullanılmaya başlanan kutu kesitli, çerçeve takviyesiz (X) şekilli şasi tarafından taşınıyor. Süspansiyonu, dört helezon yay ve dört çift tesirli amortisör sağlıyor. Bu klasik otomobil müzede meraklılarını bekliyor.





ÖZELLİKLER

Motor	283 V8, Turbo Fire, OHV, Benzinli, 4638 cc (283 cu. inch), 2 Boğazlı Karbüratör, 185 Beygir, 4600 Devir
Çap x Strok	98.4 x 76.2 mm
Vites Kutusu	Otomatik (Powerglide), 2-ileri, direksiyondan
En Yüksek Hız	162 km/s
Hızlanma	0-100 km/s, 13.4 s
Gövde / Şasi	Çelik, birleştirilmiş tek parça / Çelik, kutu kesitli, X-şekilli
Süspansiyon	Ön: Helezon yay, çift etkili amortisör Arka: Mafsallı tip helezon yay, çift etkili amortisör
Elektrik Sistemi	12 Volt, 30 Amper/s
Frenler	Hidrolik, ön, arka kampana
Dingiller Arası	3023 mm
Uzunluk	5357 mm
Genişlik	2029 mm
Yükseklik	1372 mm
Ağırlık	1655 kg
Ön İz Genişliği	1532 mm
Arka İz Genişliği	1506 mm
Lastik Ölçüsü	8.00 x 14

TÜRKİNG'DE YAZ AKŞAMLARI KONSERLERİ

📍 **Begüm Yavaş** / begum.yavas@turing.org.tr

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, Seyrantepe Genel Merkez Salonunda düzenlediği ve her cumartesi bir gelenek haline getirdiği kültür sanat faaliyetlerine yaz sezonu nedeniyle Mayıs ayında ara verdi. Kurumumuz, yaz döneminde ise on beş günde bir "Turing'de Yaz Akşamları" adıyla konserler düzenlemeye devam etmektedir.



11 Temmuz Çarşamba akşamı gerçekleşen ilk konserimizin solisti Ahmet Erdoğan oldu. Türk müziğinin en güzel eserlerinden seçtiği repertuarıyla dinleyicilere unutulmaz bir müzik ziyafeti sunan Erdoğan'a saz sanatçıları; Ömer Erdoğan (ney), Safinaz Rizeli (kanun), Pelin Değirmenci (tanbur) ve Binnaz Çelik (kla-

sik kemençe) eşlik etti. 25 Temmuz Çarşamba akşamı misafir sanatçımız TRT İstanbul Radyo sanatçısı Alp Arslan'dı. Seçtiği eserleri, Neva Cansın Gülses (klasik kemençe), Gökalp Yüzlüer (tanbur) ve Furkan Necipoğlu (ney) eşliğinde yorumlayan Alp Arslan, misafirlerimiz tarafından ilgiyle dinlendi.





Türk müziğinin usta yorumcularından Burhan Kul, 7 Ağustos Salı akşamı dinleyicilerimizle buluştu. Güçlü repertuarıyla dinleyenlere keyifli anlar yaşatan Burhan Kul'a saz sanatçıları; İlyas Tetik (keman), Turgut Özüfler (kanun), Murat Süngü (viyolonsel) ve Sercan Erenler (ud) eşlik etti. 29 Ağustos Çarşamba akşamı ise İstanbul

Devlet Türk Müziği Araştırma ve Uygulama Topluluğu sanatçısı Murat İrkılata misafirlerimizle bir araya geldi. Sanatçı, Türk müziğinin birbirinden kıymetli eserlerini saz arkadaşları; Atilla Akıntürk (kanun), Volkan Yılmaz (ney), Volkan Ertem (çello) ve Serdar Bişiren (daire) ile birlikte seslendirdi.



TÜRKİNG'DE YAZ DÖNEMİ EĞİTİMLERİ

◆ **Tülay Taşdemir** / tulay.tasdemir@turing.org.tr

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu 2017-2018 yılı eğitim ve öğretim yılının sonlanmasına rağmen yaz dönemini boş geçirmek istemeyen öğrencilerimizin talepleri doğrultusunda eğitim programlarını ara vermeden devam ettirmektedir. Bu dönem, öğrencilerimizin eğitimlerine destek olmak amacıyla açılan kurslarımızın yanında onların kişisel gelişimlerine fayda sağlayacak programlar da planlanmıştır.



Hafta içi her gün saat 09:00-13:00 saatleri arasında Başlangıç, Orta, İleri Seviye İngilizce kursları ile öğrencilerimizin dil seviyelerini daha da ilerletmeleri amaçlanmıştır. İngilizce Konuşma Kulübü dersleriyle de İngilizce öğrenim sürecinin en büyük eksikliği konuşma becerisinin geliştirilmesi amacıyla ana dili İngilizce öğretmenler eşliğinde öğrencilerimiz pratikler yapmaktadır.

IELTS (Uluslararası İngilizce Dil Yeterlilik Sınavı) Kursu ile İngilizce dil yeterliliğini belirlemek üzere

tüm dünyada uygulanan ve İngilizcenin kullanıldığı ülkelerde öğrenim görmek veya çalışmak isteyen öğrencilerimize destek olmaktayız.

Her dönem yoğun ilgi gören eğitimlerimiz arasında olan İngilizce YDS (İngilizce Yabancı Dil Sınavı), Arapça YDS (Arapça Yabancı Dil Sınavı), ALES (Lisansüstü Akademik Sınavı) kursları ile akademik kariyer düşünen öğrencilerimiz için sınav teknikleri ve soru tipleri konusunda uzman eğitimciler eşliğinde dersler gerçekleştirilmektedir.



Yaz döneminde adeta bir kampüs görünümünde olan Turing Genel Merkezinde öğlene kadar yapılan eğitimlerimize öğleden sonra kişisel gelişim programları eklenmiştir. Arzu eden öğrencilerimizle 14:00-16:00 saatleri arasında Doç. Dr. Arif Aytekin eşliğinde İnanç Esasları, Akaid Programı, Yazar Dr. Fatma Barbarosoğlu eşliğinde Okuma

Atölyesi, Prof. Dr. Adnan Demircan eşliğinde Siyer Programı ile Ali Rıza Temel eşliğinde Tefsir Programı yapılmaktadır. Ders materyallerinin yanında kahvaltılık ve öğle yemeklerinin de Turing tarafından karşılandığı İngilizce, YDS, ALES kursları ile kişisel gelişim programlarından toplam 196 öğrencimiz yararlanmaktadır.



Page 1 | PRESENTATION

Dr. Bülent Katkak TTOK President

Dear Members and Readers,

In our country, and also in almost all of northern hemisphere, school year takes a break during June, July and August along with other cultural and educational activities. However, Touring and Automobile Club of Turkey did not spend the summer without any events.

Our scholarship students, and other students as well, participated in English, Arabic, IELTS, YDS and ALES courses we opened. The classrooms in our headquarters in Seyrantepe and its garden swarmed with more than 200 students.

Within the scope of "Summer Nights in Seyrantepe" concerts, our members enjoyed nights filled with music. Please refer to the articles in our magazine for detailed information on education, culture and arts events we held in summer. These activities will continue during the months of September and October.

In November, intense educational programs will commence. You will receive information regarding these activities via SMS and e-mail. We would love to see you all attend to these activities.

Touring Club is the same age as the Turkish Republic. Since the day it was founded, it has attached importance on publishing copyrighted works that add value to the image of Turkey and Istanbul. As you will see in the cover of this issue, we proudly present the book *Historical Bazaars of Istanbul*. A committee of prominent historians prepared this work with the help of the Presidential State Archives. We present this book to you, our valued members, hoping you will enjoy it and thanking everyone who has contributed.

Recently, our Club supported the International Classic Automobiles Festival organized by the Anqitue Cars Federation and also the national publicity project conducted by Yunus Emre Institute which aimed to introduce Turkey to students living in the US. You will find information about these projects in this issue.

We made an interview with Prof. Dr. Ruşen Dora, a member of the Club board between 2000-2002. It was an informative, pleasant and thought-provoking chat which we hope you will enjoy.

I personally wish you a pleasant read of this 395th issue of Touring Club magazine.

Best regards,

Page 4 | COVER

Historic Bazaars of Istanbul Book



Touring and Automobile Club of Turkey has added another book to its portfolio, namely *Historical Bazaars of Istanbul*, in order to promote and hand down the city's cultural, architectural, historical and touristic values.

Bazaars are heartbeats of a city, keeping it alive and communicating its soul. They are not only commercial areas, but also social interaction hubs. *Historical Bazaars of Istanbul* dwells on architectural forms as essential aspects of the bazaar culture such as inns, covered walkways, marketplaces, etc. By handling 37 of Istanbul's bazaars, it also examines the development of marketplaces and bazaars as a cultural element in Islamic and Turkish cultures. The illustrations are obtained from the Presidential State Archives in order to visually unearth the development of the city's bazaars through history.

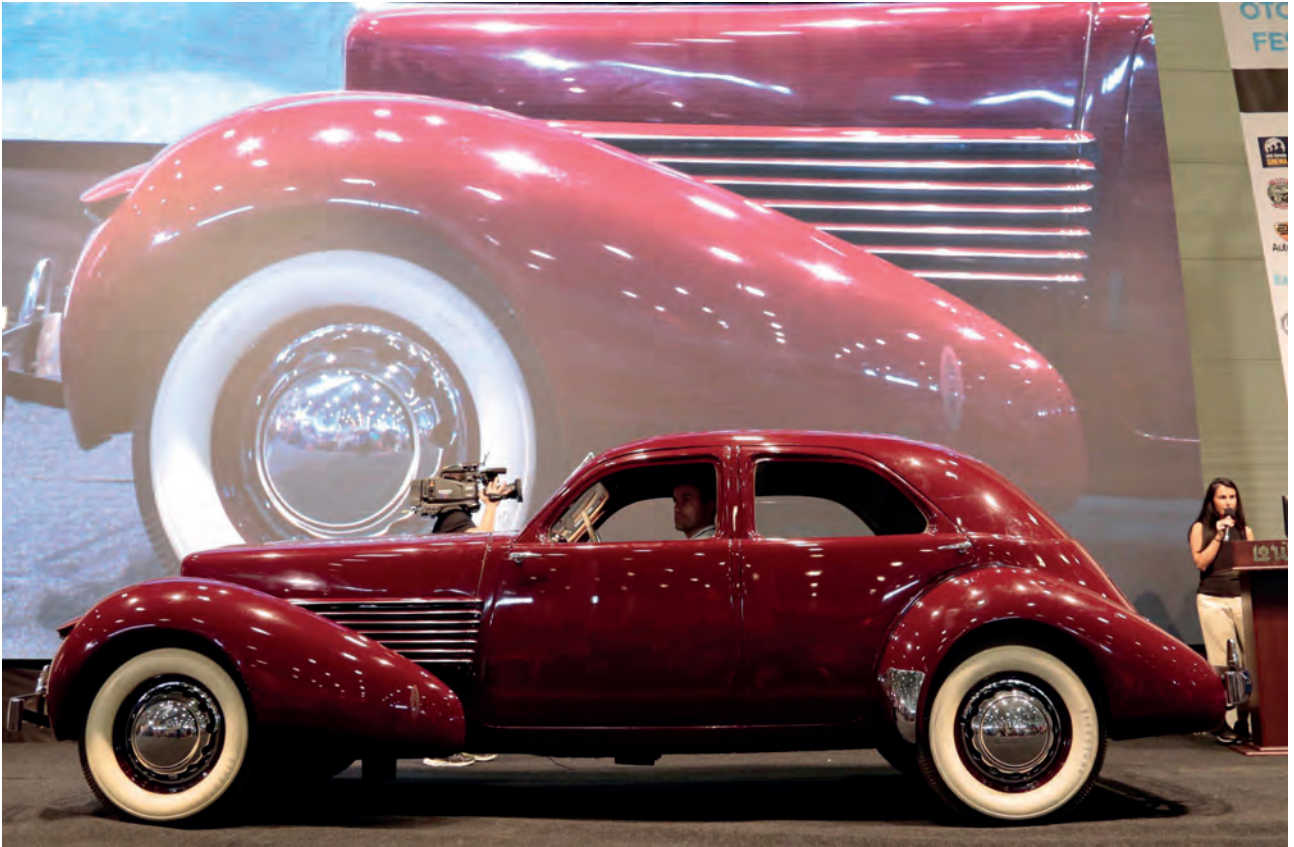
Istanbul used to be an imperial city and the Ahi Guild, a Turkish-Islamic society of craftsmen, was very influential in Ottoman commerce activities. The fundamental ideas of the guild were to prevent the rich from overpowering the disadvantaged and to build a collaborative environment among craftsmen, where pupils could learn from masters as per the traditional way.

Bazaars were one of the most attractive examples of Turkish-Islamic civil architecture with their domed roofs, walkways, vaults, arches, niches and colorful hand carvings. As each is a representative of its time, they are messengers from old ages.

We hope that you enjoy this book, which sheds light upon centuries of history and culture behind the city of Istanbul.

Page 10 | TURING

Touring Club Supports Classic Automobiles Fest



The first International Classic Automobiles Festival in Turkey was organized between 29 June – 1 July 2018 in TÜYAP Fair and Convention Center, exhibiting nearly 500 classic cars, commercial and military vehicles. The host was Antique Cars Federation and the event attracted approximately 10,000 visitors. Influential institutions of the automotive scene came together in the festival. Automobiles on exhibit included the rally cars of Mustafa Koç and cars driven by celebrities such as Ayhan Işık, Sadri Alışık and Clark Gable. The ancestor of all automobiles, the 3-wheel Benz, was also on exhibit beside Batmobile from the movie "Batman," Thunderbird of Marilyn Monroe, Pontiac Transam from "Knight Rider" and Harry Potter's Anglia. There were also rare cars such as 1930 Cadillac V16 Coupe, of which only 24 units were produced and sold at \$900K, and also another rare classic 810 Westchester. The fastest classic automobile in the festival was Ford Mustang Fastback, produced 7889 units. The reputable Touring Club Grill Badge, which is a valuable addition to classic cars, was very popular with the visitors. Within the scope of the Touring Club campaign held for preventing accidents, the owners of the cars on exhibit were given high-visibility reflective vests, while children received coloring books and CDs related to road safety.



Authentic Adriatic Country: Montenegro



Its capital and largest city Podgorica was our first stop. It was safe and sound under Ottoman rule for nearly 400 years, but World War II took its toll on the city, leaving almost no historical structures. On that note, we head south to Kotor, Montenegro's UNESCO-preserved touristic town. In Stari Grad, the ancient city of Kotor encircled with walls, there are four creeks joined by straits to form a spectacular coastal town. Upon entering the city, former Yugoslavian leader Tito's words greet you: "Tude ne-jemo svoje ne damo," meaning "We neither ask for what belongs to another, nor surrender what's ours." The city has 3 gates -Marine, Northern and Southern- and this saying is located on the Marine gate, which leads to Trg od Oružja (Piazza of Weapons). In this square, there is a 17th-century clock tower and also a stone pyramid. As we looked upon to hills, it was impossible to behold the Kotor Castle with its lofty and equally mysterious stance. As we were short of time and it was scorching noon, we decided to skip the castle and leave Kotor behind after paying a short visit to the Church of Our Lady of Remedy. Our next stop was Budva, another touristic town. On the way there, we stopped at the small coastal town of Perast, which is also under UNESCO preservation. The town has a

private island named St. George that is closed to tourists. However, it is possible to rent a boat to Our Lady Of The Rock artificial island and visit the museum and church there. Before reaching Budva, we stopped at a point where we could see Sveti Stefan Isle in bird's-eye view. The island, once a fishermen's town and now a luxury touristic destination, is one of the landmarks of Montenegro. It is connected to the mainland with a narrow strait of land. However, it is not allowed to visit the island if you're not staying at the hotel there. We then follow the curvy mountain road to Budva, which is a city perfect for vacations with its pristine bays and immaculate beaches. But we, as always, chased cultural and architectural wonders. Haunted by the medieval spirit, we let ourselves roam among castle walls, narrow streets, historical churches, authentic shops, art galleries, museum and boutique hotels. The next day, we head to the port city of Bar, which is said to be named after the Italian city of Bari right across it. The town was under Ottoman rule for 300 years and the old town, Stari Bari, still carries traces of history. With its shrine, dervish lodge, castle, clock tower, mosques, cobblestone streets and centuries-old olive trees, we felt as if we were in a cozy Anatolian town.

Touring Club Youth Bridge Project



Touring and Automobile Club of Turkey carries our projects that enable young people to learn about different cultures. Between 27 August and 4 September, a group of 20 people from America aged 17-22 came to İstanbul and hosted by Yunus Emre Institute, Touring and Automobile Club of Turkey and İstanbul Metropolitan Municipality. For the first part of their trip, the visitors were taken to visit Topkapı Palace Museum, Hagia Sophia Museum, Grand Bazaar, Blue Mosque and Gülhane Park accompanied by scholarship students from Touring Club so that they could have a better idea about the social and cultural lifestyle in İstanbul. The Club's cultural publications in English were also presented to our guests. For the second part between 1-4 September, our guests visited historical and touristic places in Ankara province and then returned home. We hope that this bond of friendship will continue to grow between the people in two countries.



Alfa Romeo



In 1910, an Italian company was founded with the name "Anonima Lombarda Fabbrica Automobili" (A.L.F.A.) and the name was changed to "Alfa Romeo" after the company was purchased by Nicola Romeo five years later. Since then, Alfa Romeo has earned the love of car enthusiasts and recently came up with a model that will excite them greatly: Giulia. Its design enabled it to get ahead of its German competitors BMW 3 Series, Mercedes C Class and Audi A4. Out of five engine types manufactured exclusively for Giulia, only two are sold in Turkey. First is a 2.0-liter 280 hp petrol engine and the car comes with 4x4 drive. The second, developed by Ferrari, is a 2.9-liter 510 hp V6 engine with rear-wheel drive. The 2.0L version has better performance than all German rivals sold in Turkey. Weight distribution is 50/50 even on front and rear, resembling that of BMW. The driver seating position is optimal so as to keep the driver in command of the road while still preserving a certain level of comfort.

The three-spoke steering wheel and the on-wheel starter button is very much in line with the sportive stance of Giulia. In terms of performance, the lightness of the wheel does not compromise sensations of reaction and balance. When it comes to the disadvantages, the car doesn't have a smooth driving feel, however this being positive of negative depends on the driver's expectation. Although Giulia does have sportive touches, it is not a pure sports car and this could be a downside for drivers desiring high levels of comfort. The rear leg space is somewhat limited and this will possibly cause discomfort to tall passengers. The quality of the cabin accessories is above average, but it falls short compared to German counterparts. The 480-liter capacity of the luggage compartment is highly sufficient. The standard equipment package has lane departure sensor and that is a huge plus in terms of safety in that it warns the driver in case of falling asleep and departing from the lane.

Prof. Rıza Ruşen Dora**Could you please tell us about yourself?**

I was born in Bayramiç, Çanakkale on 22 March 1933. My mother Lady Ayşe Nebile was the granddaughter Ahmed Jalal ad-Din Dede, the last sheikh of Galata Mawlawi Lodge. I studied painting at the Fine Arts Academy for a year, then enrolled in the architecture department of the Academy via internal transfer. I graduated with a first and became an academic in 1962. In 1968, I married Lady Nurhan, a graduate of the ceramics department at the Academy. We have a daughter, Elif Ayşe, who is an associate in Marmara University Department of Internal Design. I got my assistant professor title in 1986 and professor in 1989. I retired from the Academy in 1998 but I still work in Mimar Sinan University as an associate.

How was your first encounter with the Touring Club?

I took on the job of drawing the magnificent gate of Hagia Sophia's soup kitchen on Soğuk Çeşme Street. While I was working, I saw someone watching me and it was Çelik Gülersoy. We hadn't met before – he told me he appreciated my work. Later, I became engaged in Club activities through him. My journey led me to become chairman and I performed that duty between 28 April 2000 and 13 March 2002. I published the "Turkish Houses Album" consisting of 14 plates in 1990 and many articles in Touring Club magazine.

What do you think about the Club's endeavors?

I read about Club activities and publications in our magazine and also follow news from the bulletins sent to members. Recently, I visited the Club for the Summer Nights Concerts and it made me really happy to see scholarship students and Club members enjoying an evening together.

There, I sat with the students, overpowered by my teacher personality who loves to spend time with them.

Could you speak a little about your memories with your great-grandfather Ahmed Jalal ad-Din Dede, the last sheikh of Galata Mawlawi Lodge?

He was my mother's grandfather and was born in Gallipoli. His father was Hussein Azmi Dede, the sheikh of Gallipoli Mawlawi Lodge. When his father was appointed to the Mawlawi lodge in Egypt, my great-grandfather went there together with him. Upon his father's passing, he moved to Istanbul. First, he became sheikh and masnawihan at Üsküdar Mawlawi Lodge and then at Galata Mawlawi Lodge. He performed this duty until dervish lodges and zawiya were closed down. Upon the passing of the surname act, he took the last name "Baykara" but everyone around him addressed him as "Hazrat Effendi." I called him "Effendi Grandpa." He had a three-story wooden mansion in Imrahor, Üsküdar. We lived there as a family. I recall that the house had a large section reserved for men (selamlıque).

What do you enjoy doing in your spare time?

I enjoy drawing and I have numerous exhibitions in Turkey and abroad, both drawings and caricatures, themed traditional Turkish houses and social culture from Central Asia to Anatolia and the Balkans. I have won prizes in many architecture competitions. I enjoy spending time with my students. Whenever I'm not asleep, I paint or read. I am also interested in photography and I have a collection of photographs. I enjoy traveling as well, although it becomes more and more scarce as I get older.

Page 42 | ARCHITECTURE

Galata and City Walls

In 6th century, Byzantine Emperor Justinian I renewed the Galata city walls and later, in the reign of Emperor Tiberius, "Castellion Ton Galateu" was built in order to ensure safety around the area where the Golden Horn and the Bosphorus intersect. As the Byzantine Empire weakened through 7th and 8th centuries, the Galata region was sieged by Persians, Slavs and then Arabs, but the region was rectified as borders were secured in the second half of 9th century. In late 11th century, the Komnenos Dynasty came into power, accelerating construction activities and building new walls around Constantinople. During this period, Mediterranean merchants began to settle in Galata thanks to certain privileges granted to them.

Constantinople was seized by the Latin Empire after the Fourth Crusade in 1204, but taken back by the Byzantine Empire in 1261 with the help of the Genoese, in return for which they gained privileges in Galata region. From 1303 to the Turkish conquest of Constantinople in 1453, the region was developed and improved by the Genoese. They controlled economic and commercial life in Galata and extended their privileges towards the Golden Horn. They built sturdy houses and churches, but the scope of their privileges did not allow them to take part in the construction of city walls and fortresses. However, they began to build bastions on water banks and later built walls in be-

tween to make walls around their dominion. These walls surrounded Galata region in the form of a fan extending in southwest-southeast direction. The walls were approximately 2 meters in width, 2800 meters in length and cover an area of 37 hectares. Between 1348 and 1349, the Genoese broadened their range in the northern direction by building the Galata Tower and gradually including more and more land. As a result of this gradual progress, city walls became internal walls and neighborhoods began to form. Galata was later divided into five quarters, enabling easier access and defense.

When the city was conquered by Ottomans in 1453, a pact was signed that rendered the Genoese subjects of the Ottoman Empire. After the conquest, city walls, Galata Tower and the Castellion was partially demolished. As a result of the 16th century great earthquake in 1509, a large portion of Galata Tower was damaged but later repaired in the reign of Sultan Bayezid II. In 17th and 18th centuries, the Ottoman Empire allowed construction on city walls in accordance with certain regulations. Consequently, as part of urban transformation endeavors, the municipality decided to demolish the walls in 1864 as they did not serve their original purpose anymore. Only Galata Tower, the principal tower of the Galata Walls, survived to the day through several repairs and renovations.

Yenipazar



Although the coastal towns are first to come to mind when one thinks of the Aegean Region of Turkey, the cultural diversity and riches are not limited to the beauties of the sea. If you want to distance yourself from the summer crowd and spend time in a slow-moving Aegean town, Yenipazar is your destination. Yenipazar is a district of the Aydın province and was named after a fabric bazaar (pazar) that used to be set up in 17th century. The district is one of the special towns represented by a snail logo as part of the Cittaslow movement, the "international network of cities where living is good." Yenipazar became part of the movement in 2011 and, since then, a sign that reads "Slow down, you're in Yenipazar" greets visitors, as if to remind people they need to proceed without haste and impatience to enjoy the town's spirit. I started my journey here in Yörük Ali Efe's house, which was turned into a museum in 2001. There is a statue of Yörük Ali in the garden. Then, I left for the town center. The Greater Menderes River and the snail symbol remind you where you are. I ascend stairs adorned with camel figures, as per the camel wrestling tradition, and I reach the Çamlık Hill where there is a food bazaar with the most talented cooks. Then I hit the road for Orthosia Ancient City located 5 km from the town. A large portion of the city is yet to be unearthed. Beyler or Donduran Tower is one of the rare structures in the city that remained erect since the middle ages. Another cultural asset is the Alhan Hammam in Alhan village. Later, I went to visit Aşağı Dıpgölü Lake, which used to be a reach of the Greater Menderes but was cut off by natural causes. The vicinity of the lake has been turned into a nature park with a bird observatory, fishing platforms and a scenic walkway. On Sundays, a farmers' market is set up together with other entertainment activities. Every year, traditional Camel Wrestling Festival takes place in February and the Karaçakal Yörük Festival in May.

1959 Chevrolet

In 1959, Chevrolet came up with a different concept, that was the "wing." Moreover, that year, Chrysler group was still introducing the sharp tail style. 1959 Chevrolet, the last and the most magnificent design of legendary General Motors designer Harley J. Earl, had the longest wheelbase (119 inches) in among post-war Chevy cars. The most outstanding aspect of its design was its 32 cu ft luggage compartment, the largest in its time but somehow hard to reach into. Also, tilted drop-shaped stop lights were iconic.

The engine of this convertible was 283 Turbo fire – standard for 1959. It was 185 hp, 4600 rpm with double-barrel Rochester carburetor. First used in 1958 in V8, the engine was deployed until mid-1960s when the power was dropped to 170 hp and 4200 rpm to be used as standard for another 2 years. Other specifications were presented in 1959, such as 283 and 348 cu in displacement and 230, 250, 280, 320 and 335 hp. The transmission options were Powerglide, Turboglide, Overdrive and 3-speed Close-Ratio, Corvette type Powerglide and 3/4-speed manual transmission.

1959 Chevrolet was launched in October 1958 with monoblock body made by Fisher, built on a frameless box-beam X-shaped chassis. The suspension is provided by four coil springs and four double-acting dampers.



Page 68 | TURING

Summer Nights Concerts at Touring Club



Touring and Automobile Club of Turkey had taken a break in May from culture and arts activities held every Saturday. In summer, we hold biweekly Summer Nights Concerts. On 11 July, our guest was singer Ahmet Erdoğan with his repertoire of Turkish classical music, accompanied by Ömer Erdoğan (ney), Safinaz Rizeli (qanun), Pelin Değirmenci (tanbur) and Binnaz Çelik (classical kemanca).

On 25 July, we hosted TRT İstanbul Radio artist Alp Arslan, accompanied by Neva Cansın Gülses (classical kemanca), Gökalp Yüzlüer (tanbur) and Furkan Necipoğlu (ney).

On 7 August, a Turkish music master Burhan Kul was our guest with his powerful repertoire. He was accompanied by instrumentalists İlyas Tetik (violin), Turgut Özüfler (qanun), Murat Süngü (cello) and Sercan Erenler (oud).

On 29 August, İstanbul Conservatory Turkish Music Research and Application Ensemble artist Murat İrkilata was our guest, accompanied by Atilla Akıntürk (qanun), Volkan Yılmaz (ney), Volkan Ertem (cello) and Serdar Bişiren (frame drum).



Page 70 | EDUCATION

Summer Training Sessions at Touring Club



Touring and Automobile Club of Turkey continued education activities for students in summer. During this period, we also held sessions related to personal development along with the usual subjects.

We held beginner and intermediate English classes every weekday between 9am-1pm. English speaking club activities were also performed in order to make up for the lack of practice.

There were also courses for IELTS (International English Language Testing System) exams, YDS (Foreign Language Exam), Arabic YDS and ALES (Academic Personnel and Postgraduate Education Exam).

Touring Club headquarters resemble a university campus in summer. Along with educational activities held until noon, we held personal development courses in the afternoon. Assoc. Prof. Dr. Arif Aytekin gave courses on the foundations of faith, Dr. Fatma Barbarosoğlu held a reading club, Prof. Dr. Adnan Demircan taught prophetic biography and Ali Rıza Temel gave religious text interpretation courses.

A total of 196 students benefited from these courses, where breakfast and lunch was also provided by the Club.



LASTİKLERİNİZİ KONTROL EDİN

RAFAEL NADAL

TENİSÇİ,
15 GRAND SLAM UNVANI SAHİBİ



FIA'NIN FIA.COM'DAKİ KÜRESEL YOL GÜVENLİĞİ
MANİFESTOSUNU DESTEKLEYİN

MEANINGS
FIA FOUNDATION
TARAFINDAN DESTEKLENMEKTEDİR



ARABA SÜRERKEN MESAJLAŞMAYIN

PHARRELL WILLIAMS

ŞARKICI, BESTECİ VE YAPIMCI

Pharrell Williams



FIA'NIN FIA.COM'DAKİ KÜRESEL YOL GÜVENLİĞİ
MANİFESTOSUNU DESTEKLEYİN

MEANINGS
FIA FOUNDATION
TARAFINDAN DESTEKLENMEKTEDİR

