



EYLÜL 2019 SAYI: 399

TURİNG

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

İSTANBUL KÜLTÜR VE EDEBİYAT ATLASI



LASTİKLERİNİZİ KONTROL EDİN

RAFAEL NADAL

TENİSÇİ,
15 GRAND SLAM UNVANI SAHİBİ





Dr. Bülent KATKAK
Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu
Yönetim Kurulu Başkanı

Değerli Üyelerimiz ve Okuyucularımız,

Uzun günleri, güzel havaları ve tatil fırsatları ile herkesi mutlu eden yaz ayları bu yıl maalesef camiamızı hüznlendirdi. Temmuz'da eski başkanımız İlhan Akın ve üyemiz Mehmet Şevki Eygi, Ağustos'ta ise eski başkan vekilimiz Ahmet Haluk Dursun ile üyemiz Emin Işık ebediyette intikal ettiler. Bütün ölümler zamansızdır ama özellikle Haluk Dursun hocamızın devlet ve millet hizmeti esnasındaki ani vefatı kendisini tanıma şansını yakalamış olan herkesi çok üzdü. Hepsine Allah'tan rahmet, sevenlerine başsağlığı diliyorum.

Eğitim ve öğretimin tatile çıktığı yaz aylarında TTOK Genel Merkezi yine her gün gençlerle doldu. Üniversite öğrencileri için hazırlanan ücretsiz yoğun kurslara devam eden dört yüze yakın öğrenci Seyrantepe'yi şenlendirdi. Yaz dönemi eğitim, kültür ve sanat etkinliklerinin detaylarını dergimizde bulabilirsiniz.

Eğitim, kültür ve sanat programlarımız Ekim'den itibaren yeniden başlayacak. SMS ve E-Posta yoluyla haberdar olacağınız faaliyetlerimizde sizleri de aramızda görmeyi çok arzu etmekteyiz.

Cumhuriyetimizle yaşıt olan Derneğimiz, Reşit Saffet Atabinen ve arkadaşları tarafından kurulduğu günden itibaren basın-yayın çalışmalarına çok önem vermiş, hemen her konuda ama özellikle İstanbulumuzun tanınmasına yardımcı olacak telif eserleri eğitim-kültür dünyamıza kazandırmıştır. Bu yolda yürümeye devam eden Turing, dergimizin kapak

dosyasında göreceğiniz gibi "İstanbul Kültür ve Edebiyat Atlası" adlı eseri kültür hayatımıza hediye etmiştir. Çok beğeneceğinizi umduğumuz bu kitabı, dergimiz ekinde sizlere sunmaktan dolayı çok sevinçliyiz.

Dergimizin bu sayısında kurumumuzun en kıdemli üyelerinden sanatın pek çok alanıyla yakından ilgilenen çok değerli Hocamız Prof. Dr. Nihat Falay ile yapılmış, eğitici, öğretici ve keyifli bir sohbet bulacaksınız. Muhterem hocamıza sağlıklı, huzurlu, uzun bir ömür diliyorum.

Dernek tüzüğüme göre üç yılda bir toplanan TTOK Olağan Genel Kurulu çok geniş bir katılımı yapıldı. İştirak eden tüm üyelerimize teşekkür eder, yeni dönemin hayırlı olmasını dilerim.

Eğitim ve Öğretim döneminde yüksek performans gösteren başarılı öğrencilerimiz için her yıl düzenlediğimiz yurt dışı eğitim ve kültür gezilerimiz bu yıl da yaz aylarında gerçekleştirildi. Yaklaşık iki yüz öğrencimizin katıldığı gezileri öğrencilerimizin kalemlerinden dergimiz sayfalarında okuyabilirsiniz. Yine öğrencilerimiz için bu yıl ilk defa İstanbul Medeniyet Üniversitesi işbirliği ile düzenlenen "Yabancılarla Türkçe Öğretimi Sertifika Programı"na katkılarından dolayı projede görev alan hocalarımıza teşekkür ediyoruz.

Turing dergimizin itina ile hazırlanan bu 399. sayısını da severek ve beğenerek okuyacağınızı umuyor, selam, sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

İçindekiler

Eylül 2019 / Sayı: 399

Kapak

İSTANBUL KÜLTÜR ve EDEBİYAT ATLASI

◆ M. Davut Göksu

4



8 Haber

PROF. DR. A. HALUK DURSUN'UN VEFATI

◆ Nilay Dursun

10 Turing

GENEL KURUL TOPLANTISI

◆ Ferruh Özdemir

Test Sürüşü

HONDA NSX

◆ Tuğrul Katkak ◆ Honda Arşivi

12



Dünya

TURİNG EĞİTİM ve KÜLTÜR GEZİLERİ

◆ Bülent Katkak

16



28

Turing

YABANCILARA TÜRKÇE ÖĞRETİMİ PROJESİ

◆ M. Furkan Engin

30

Turing

MOTOSİKLET SEYAHAT REHBERİ

◆ Tuğrul Katkak

Türkiye

VAN

◆ A. Haluk Dursun ◆ Bülent Katkak

32



Sohbet

PROF. DR. NİHAT FALAY

◆ Tülay Taşdemir ◆ Turing ve Aile Arşivi

44



52 *Nostalji*
1955 BUICK ROADMASTER

📍 Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Arşivi



Mimari

SEDDÜLBAHİR KALESİ

📍 Dr. M. Sinan Genim

56



Turing

İSTANBUL KLASİK ARAÇ FESTİVALİ

📍 Abdülhamit Beşir

64



68 *Haber*

PROF. DR. İLHAN AKIN'IN VEFATI

📍 Tülay Taşdemir

69 *Turing*

YAZ DÖNEMİ EĞİTİMLERİ

📍 Süleyman Topcu

71 *Turing*

YAZ AKŞAMLARI KONSERLERİ

📍 Begüm Yavaş

72 **ENGLISH SUMMARY**



TURING

EYLÜL 2019 / SAYI: 399

TÜRKİYE TURING ve OTOMOBİL KURUMU

Adına Sahibi

Yönetim Kurulu Başkanı
Dr. Bülent Katkak

Yönetim Kurulu

Prof. Dr. Ahmet Emre Bilgili, Av. Nurettin Yaşar
Mim. İlhan Turan, Ali Düşmez,
Müh. Harun Maden, Av. Şeref Dursun
Özdemir için, Prof. Dr. Cemalettin Şahin,
Tevfik Sulu, Ali Altıntaş

Denetim Kurulu

Prof. Dr. Gürsel Öngören, Özcan Tunçel
Mehmet Güntekin

Onur Kurulu

Prof. Dr. Mehmet Akif Aydın, Neziha Başgelen
Hilmi Orbay

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 Sertifika No: 44922

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. Yasalarına 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

İSTANBUL KÜLTÜR VE EDEBİYAT ATLASI

✉ M. Davut Göksu / mehmetdavutgoksu@gmail.com

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu tarafından ilk kez 2015 yılında yayın hayatına kazandırılan İstanbul Kültür ve Edebiyat Atlası; tükenen stoğu, yenilenen boyutu ve yapılan güncellemeleri ile yeniden okuyucuları ile buluşuyor.



İstanbul nedir ve hangi öneme sahiptir?

İstanbul'u bilmeyen ve tanımak isteyen bir insanın soracağı belki en basit soru budur. İstanbul'un da böyle basit bir soruya ihtiyacı var! Çünkü olağanüstü hiçbir güzelliğin kendisini anlatma yolunda karmaşık sorulara ihtiyacı yoktur. O, sadece görülmek, duyulmak ve bilinmek ister. İstanbul, işte o güzel-

liğin ta kendisidir. Şehirler, insanlığın binlerce yıllık birikiminin bir sonucu olarak kurulmuş, yaşayan ve gelişen varlıklardır. Şehirde her aklın bilgeliğinin, her ruhun hissiyatının ve her meslek ve yaşayıştan insan ömrünün semerelerini görebilirsiniz. Evler, çeşmeler, okullar, hanlar, hamamlar, saraylar, köprüler, kütüphaneler, kitaplar, çarşılar ve mabetler işte bu semerelerin somut olarak hayata katıldığı yerlerdir.



Fatih Camii

FATİH CAMII

Yatarken yerde ilhâdıyle hasır olmuş sefil eflâk
Yarıp edvârı yükselmis bu mîthîs beykâ-i İkrâr;
Şeyh rıçp-ı dâdîler bir bulur pekînde mîdîler;
Civârandan kaçır, bulmaksız bir lâhza istîkrâr;
Ziyâ-riz-i hakikat bir seher tavrında müstakbel;
Gelir fevkinden eyler sarmedi binlerce nâr îdr;
Derhâş etmek ister sâzmin-i bezm-i lâhûr;
Kol açmış her menârı sanki bir âlmîd-i cür'etâr!
O revzenler, nazarlardan nîhân dîdâra müstâkrâr;
Bîrer gözâdîr ki sıyrılmis önünden perde-i esâr;
Bu kâidî ma'bedin üstünde tâbîrî foye foye evâr;
Bu uhî kabbenin altında cûşan mevc mevc evâr;
Tecessüd eylemis güyü ki sabûn rû-i mahmûr;
Semâdan yâhud imtis hâke, sînd-remgölüp, dîddîr!
Tâbîrî perde-pûş-i zâlmît olmuş, hâke dâlmîşken;
O güyü kalb-i nârdânsîdir leylin, durur bîddîr;
Evet bir kalbdîr, bir kalb-i cûdâcî-i âşkâr,
Ki cevfinden demâdem yükselir bin nâle-i ezâr;
Nâmîşyon ehlîhesîndir Sâd-i İslâm in mîllîsî
O sadrın foye-i enfîsîyle güyü bir yğîn âbîdîr;
Kıyâm etmiş de, yükselmis de bir tîmsâl-i nâr olmuş
Nâsî tîmsâl-i nâr olmaz? Su pek sâkin duran dîvâr;
Aurîr geçiş hâdî hâdîm şîş-i hâkâmunda;
Göğüs germektedir, bir kerre olsun olmadın bîddîr;
Bu bir ma'bed değil, Mâ'bûd'a yükselmis ibdettîr;
Bu bir manzar değil, dîdâra vâsî mevkib-i esâr;
Semâdan inmemiş; süphez, İslâm semâvîdîr;
Zemînî olmayan bir cîv-e feyâz hâvîdîr;
Bir infilâk-i safâdîr ki yâr-i câmmîdîr,
Sabâhî pek severim, en güzîl zamânîmdîr;
Rûbâ-i levîlî henüz açmamış des-i semâ;
Sâbâ da bâb-i sâkîndün ayılmamış dâbâ,
Fezâ-yı rûhdâ alestî, es-sâle perâz
Müezzinin dem-i mahmûrî, bir hazin övz
İzîmde çîş ederek lûce lâce istîkrâr;
Eslîm beklemez öldüm; açılmadan âfâk,
Zâlmî sîneye çekmiş yatan sokaklardan
Kemâl-i vîced ile geçtim önünde bir meydan
Güründü, Fâtîh'e gelmişim anladım, azıcık
Güldüce, ma'bede baktım ki bekliyor ayvâk!
Sakaldım artık onun sîne-i mânevverine,
Oturdum öndeki maksâreçklerin birine
Fezâ-yı ma'bedin encüm-nümdâ meşî ilim,
O lem'ü tev'â dâlmîş ziyâ kenîfîlîm
Gürünce geldi çocukluk zamanlarım yâda...
...
Evet, hürîş ederek iste rahmet-i Sabâhî,
Bütün yürektere soruldu kabbeden bir rûh:
Rûh-i itmîndîn.

Mehmed Akif Ersoy

Bütün bu sayılanların en harikulade örneklerini bulabileceğiniz bir şehirdir, İstanbul! Hatta bundan ötesidir; çünkü dünyanın en büyük birikimleri, Roma ve İslam Medeniyetlerinin sentezi eserleri de burada görebilirsiniz. İstanbul, Roma Medeniye-

tinin kızı, İslam Medeniyetinin de gelinidir. Bin yılı aşkın bir zaman diliminde dünyanın bilgi ve idaresini kendisinde toplayan bir yer elbette insanlık birikimini anlatmada en çok kelimesi olan şehirdir.



Fotograf: Bülent Katkık



BOĞAZIÇI

*Kim ki esmâ çekerek nâ'îl olur mahbûba
Yâ Vedûd İskelesinden yanaşur Eyyûba*

*Gönül ne Gökşaya mâ'îl ne Sarı Yâre gider
Sipâhî-gamdan emin olmağa Hisâra gider
Bosnalî Alaeddin Sabit*

*Âlem-i âba koyulmağa leb-i deryâda
Beykoz'a gitmiş idim bir gözü bâdâm ile ben
Haşmet*

Boğaz, İstanbul sultanlığının en kıymetli hazinesidir. O olmadan bu hazine eksiktir; hatta yoktur. Har-em'den Sarayburnu'na çiçeğinizin bir hayali çizgi ile sınırların Marmara'sını belirleyebilirsiniz, ancak; güzelliklerinin sınırını bulmak imkansız gibidir.

Her ne kadar geçirdiği Roma iktidar savaşları, Latin istilası, büyük depremler, büyük yangınlar ve hepsinden daha beteri olan 1900'lerden sonra başlayan modernleşme tahribatları ile çok fazla doku kaybına uğramış olsa da bu şehir, hala binlerce sanat harikası eseri ile ayakta durmakta ve zamana meydan okumaktadır. Bundan da önemlisi, İstanbul şehri, ruhunu ayakta tutmakta ve bütün dünyaya, insanlığın son sığınağı olarak ümit vermekte, göz kırpmaktadır. Ama İstanbul bir medeniyet birikimi olmadan önce de vardı. İstanbul'u, üzerine giydiği elbiseler, başına taktığı taçlardan ibaret de göremezsiniz. Hepsinden önce ve hepsinin ötesinde, bu şehrin baştan çıkarıcı bir aura-yaya sahip olduğunu görmemiz gerekir. Bir tarafı, dünyada eşi az bulunur bir Boğaz: Boğaziçi... Diğer tarafı dingin bir koy: Haliç yani Altın Boynuz... Bir diğer tarafı güzel bir iç deniz: Marmara... Ve bunlarla dans eden ağaçları, kuşları, balıkları, rüzgârı, akıntısı ve suları... İstanbul, İstanbul olmasaydı şüphesiz dünyanın doğal cennetlerinden biri olarak karşımıza çıkacaktı...



ŞEHR-İ AŞK

*Ah mine'-aşk ve halâtihî
Ahraka kalbî bi harârâtihî"
Şeyh Gâlip*

*"İstanbul'u sevmezsün gönül, aşkı ne anlarsın"
Yahya Kemal Beyatlı*

İstanbul, aşk şehridir. Çünkü ortada bütün endami ve civvî ile salma salınan yürüten bir ahu vardır; pervasız, zapt edilmez, vefa etmez, dişi, can alıcı, müşkü... Arkasından yürüyecek, peşinden koşacak, yolunda ömür tüketecek; âhklar arar, kendine. Masallardaki göz göze gelmemen gereken büyüctür o. Bir defa yakalansa bakışları; yedi ne, yetmiş yedi düğümle bağlar etedlerine. Büyüler salar saçından, kaşından, kirpiğinden, zülfünden, kıkıltısından... Yedi denizde yıkanmada açılmayan büyüler. Davetkâr bir baloşa alır canını sevenin ve bir daha yüzüne bakmaz; göz bebekleri hiç buluşmaz, onunla. Ne taraftan önüne gelmeye kalksan, başkalarını iyevli ve gazaplı bir gülümseme ile başka tarafa çevirir. Elleryle sıkır boğazını, tırnaklarını geçirir kalbine ve sonsuz hüznünler, sevinçler göndertir oradan.



NAHİD SİRRI ÖRİK

22 Mayıs 1895'te İstanbul'da doğdu. Beşiktaş'taki Ahişâb-ı Mâdrîf Rüşdiyesi'nden mezun oldu. İngiliz ve Fransız okullarında okudu. Galatasaray Sultanisi'ne girildi ancak bitiremedi. Bir süre Mekteb-i Nispetiye'de öğretmenlik yaptı, fakat burayı da yarıya bıraktı. Birinci Dünya Savaşı'na ikinci yılında yurt dışına çıkış; Tiflis, Berlin, Paris, Viyana, Roma ve Koppenhag'da yaşadı. Cumhuriyet'in ilanından sonra yurda dönmüş ve Cumhuriyet gazetesinde yazmaya başlamıştı. Öykü, gazetele tarihçe çok düşküncüydü. Tarihi anlatırken yâhı, konak, betimlemeleri ve kesin karakterleri çok başarıyla yansıtmıştı. Tarihe bu kadar bağlı kalmış ve zaman zamanı daverasına betimlemişti. Önkü Osmanî geçmişini geride bırakmaya gâşan bir topluluğun tarafında ve bu topluluğun edebiyatçıları tarafından dışlanarak geri planda kalmasına neden olan. 18 Ocak 1967'de İstanbul'da vefat etmiştir.

Topkapı Sarayı'nı gezmek tarihin derinliklerine yolculuk etmektir. Baltacılar, Yeniçeriler ve Sipahiler ile yollarında yürürsünüz; gördüğünüz paşaya, vezire selam durur; ulemaya selam veririz; Har-em'de "deustur". Selamlıkta "halvet" istenir; tahtındaki sultanın eli-eteği öpülür. Kut-sal emanetler dairesi artık geldiğiniz yeni iklimi en uç noktadır. Bu kadim dinin sahilinin önünde dız çıkılır; ondan kalan her hatıranın şerefine güzöyâz dökülür; boyun bükülür; Ashabın kılıçlarına merak ve hayranlıkla bakılır. Ve Topkapı Sarayı'ndan çıkınca, İslam âleminin kalbini, neden burada attığı anlaşılır.

Çağaloğlu, Sirkesi'den Sultanahmet'e çıkan bir yolcaştır. Bu yolcaşa ilerlerken sağ'a, sola dergiler ve dükkanlar vardır. Bu yolcaşa sağ'ına ve sol'una işi bakarsanız, çitmiş ödüleceğiz koygun olan yerler yolcaşa tepesine çıktım dediğin anda seni Sirkesi'den denize atabilir. Bu yolcaşa çok ağır, ağır adım çıkması gerekir. Bir köşeba çıkarmış kızılcıktan oluruz. Yine bu yolcaşa çok hızlı çıkar ve çıkarken kendi yaşlarımızı es geçersen, ilerde tükneş olduğunda onlar sana yetmiş ölüme geçerler ve sen onları tanımadığın için onlar da seni tanımazlar. ...yazarların ve şairlerin içkileri meyhaneleri öğrenmesi gerekir. Şairlerin ve yazarların içkileri meyhaneleri, kadıköy'deki İbattım'daki bir kaç yerle, Boğazlı köyünde, Tınaz çevresinde yorulmuş bir kaç dükandır. Bunlara gidip onlara rastladığınızda çitmeden yanlarına gidip tanışın onlarla. Şairler genellikle yamuşuk yüzü insanlardır. Ama asla ilk tanışmada sürtürü ortaya çıkarmaz, önce dost ol. Onlar sana nasıl olsa işi yapay yamuşuk sorabilir. O yuce anın gelmesini bekler.

Tuğrul Tunçol



İstanbul'un doğası, tarihi birikimi ve gündelik yaşamı ile bir insanı buluşturduğunuz zaman ortaya Aşk, Sanat, Edebiyat, Şiir, Müzik ve daha neler neler çıkıyor. İstanbul'u görüp üzerinden kalem oynatmayan yazar olmadığı gibi görmeden yazanlar da vardır. İstanbul, başlı başına bir ilhamdır. İstanbul Kültür ve Edebiyat Atlası, bu şehrin güzelliklerinin büyüü ile işte bu büyüden ilham alarak kendi sanatlarının zirvesinde eserler veren yazarları buluşturan bir çalışmadır. Şehrin doğası ve tarihini yansıtan fotoğraf çalışmaları, İstanbul'un dokunduğu ve İstanbul'a dokunan 350'yi aşkın yazınının çalışmaları ve büyüü bir şehrin anlatımı bu çalışmada buluşmuştur. Bir kitap için en büyük başarı, yeniden ve yeniden okuyucu ile buluşmasıdır. Kelimelerin, insanlara rehberlik yapabilmesi, ışık tutabilmesidir; değerleri ölçme hassasiyeti kazandırabilmesidir. Daha da önemlisi haberdar edebilmesidir. İstanbul Kültür ve Edebiyat Atlası, her okuyucusuna keşfedebileceği harikulade bir şehir, bu şehri gözlemleyen estetik fotoğraf kareleri ve bu şehirde yaşamış duygulu ve bilge yüzlerce insanın birikimini hatırlatmakta ve sunmaktadır.



CANIM İSTANBUL

*Yenikapı'dan şehre etdim duhâl
Yine bâb-ı üsûna oldum misâl*

*Görüp şehri İstanbul'u pür-sofâ
Şehengâh-ı devrime etdim düğ*

Keşecizâde İzzet Molla

Bir şehirden ayrılırken arkasına bakmadan gide-
miyorsa insan ya da o şehre yaklaştığında kalbi
yerinden çıkacak gibi oluyorsa, ikisi arasında kuv-
vetli bir ünsiyet kurulmuş demektir. Hele söz konusu şe-
hir İstanbul'sa, ondan her ayrılış, uzaklarda bir yerlerde
ölmek korkusuyla başlar ve bu korku ona kavuşana
dek teselli bulmaz. Toprak Tanpınar'ın pederi Hüseyin Fik-
ri Efendi'nin hissettiği gibi; "Babam için [İstanbul] hiçbir
yerde eş bulunmayan büyük camilerin, güzel sesi müez-
zinlerin ve hafızların şehriydi. Bu Müslüman adam, ka-
dere yalnız İstanbul'dan uzaktaki ölmek endişesiyle isyan
ederdi."

PROF. DR. A. HALUK DURSUN'UN VEFATI

◆ Nilay Dursun / ndursun2@gmail.com

Kurumumuzun 05.03.2005 -24.06.2006 ile 08.06.2011- 21.02.2013 tarihleri arasında Başkanvekilliği görevini yürüten Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Sayın Prof. Dr. A. Haluk Dursun; 19 Ağustos 2019 Pazartesi günü elim bir trafik kazası sonucu ebediyete intikal etmiştir. Çok önemli bürokratik görevlerinin yanı sıra, akademik kimliğini her zaman ön planda tutarak sayısız öğrenci yetiştiren, tarih ve kültür alanlarında akla gelen ilk bilim insanlarından birisi olan merhum Başkanımız için kızı Nilay Dursun'un kaleme aldığı yazıyı siz okuyucularımızla paylaşıyoruz. Kıymetli Hocamıza Allah'tan rahmet, tüm sevenlerine ise Turing ailesi olarak başsağlığı diliyoruz.



Herkesin Hocası, Benim Babam

Bu satırlara başlarken ilk olarak babamın Turing Başkan Vekili olduğu dönemdeki hatıralarımız hücum etti aklıma. Soğuk Çeşme Sokağı'ndaki yürüyüşlerimizden, Turing'e bağlı çeşitli mekânlarda gerçekleşen konferanslarına; Fenerbahçe Parkı'na sarı kırmızı lale bahçesi yaptırtmasından, Çelik Gülersoy'un doğaya ve mimariye olan özenini detaylıca anlatmasından; Yeşil Ev'deki etkinliklerden, Turing'in kütüphanesine verdiği öneme, en çok da boğazına düşkün ancak mutlaka birlikte yemek yemekten zevk alan bir baba-kız olarak Romantika'da yediğimiz yemeklere...

Söz konusu kendisi hakkında yazmak olunca, onu herhangi bir şekilde kelimele, hele hele bir sayfalık yazılara sığdırmanın mümkün olmadığını söylemek hiç de abartılı bir anlatım olmaz diye düşünüyorum. Ben bile, normal bir kız çocuğuna göre babasıyla küçüklüğünden beri çok fazla vakit geçiren biri olmama rağmen, her okuduğum yazıda onun yeni bir özelliğini keşfediyor, sanki hala her gün ondan yeni bir şey öğreniyorum. Dolayısıyla vefatının ardından bile hepimize yeni şeyler öğretmeye devam eden bir insan olarak onu en güzel tanımlayan kelimenin "Hoca" olduğuna inanıyorum. İlkokuldayken her sene yeni gelen öğretmenler,



bizleri tanımak için adımızı, soyadımızı, annemizi, babamızı ve ne iş yaptıklarını sorarlardı. Her yeni öğretmen ile tanışma merasimi olduğunda sıra bana gelince, arkadaşlarım "Yaa Nilay'a bu soruyu sormayın" diye sızlanırlar, kendi aralarında gülüşürlerdi. Nedeni ise babamın ne iş yaptığı sorulduğunda benim en ince detayına kadar heyecanla verdiğim oldukça uzun cevaptı: "Öğretmenim, benim babam üniversitede hoca, ayrıca yazar, ayrıca rehber, ayrıca gazeteci, ayrıca radyo programı yapıyor, ee bir de televizyon programı ve belgesel çalışmaları da var, şey bir de fotoğraf çekiyor, konferans da veriyor, farklı kurumlarda yönetim kurulunda, danışmanlık da yapıyor, sonra bir de..." şeklinde devam eden bir cevap... Ben büyüdükçe babamın üzerinde uğraştığı konular, işler ve görevler daha da çeşitlenince, ben de tanıtıcı cümleme ek yapmayı bırakmıştım, artık sadece benim babam "hoca"

diyerek yetiniyordum. Başka herhangi bir tanıtıcı ön söze ya da makama önem vermeyen babam da, devlet seviyesinde aldığı her unvandan sonra bile, kendisini hoca olarak adlandırıyordu. Ayrıca nasıl olsa her ne ile uğraşırsa uğraşsın herkes ona öyle hitap ediyordu, kendisinin vefatından sonra bile her seviyeden, her kurum ve dünyadan insan onu öyle andı: "Haluk Hoca". Tabii bu hitap ve ifadelerin hepsi bir yana, onu benim gözümünden anlatmak için sadece benim kullanma şansına sahip olduğum canım babacığımın değeri ise paha biçilemez. Eskiden beri onu tüm tanıyanlar, bütün öğrencileri beni görünce "Ne kadar şanslısın böyle bir baban olduğu için!" derdi. Bense aslında babamla geçirebileceğim daha fazla zamanı benden aldıkları için içten içe onları kıskanır, bir yandan da bu kadar 'dolmuş' bir insanın çocuğu olmak, her an kendini sorumlu hissetmek "Kolay da değil hani!" diye içimden söylenir, sonra da iç sesimle konuşsam bile hemen korkuyla eklerdim "Allah başımızdan eksik etmesin.". Gelin görün ki hayat sizi beklemediğiniz anda en çok korktuğunuz şeyle karşılaştırırken, onun için söylenen onca cümleden, kaybedilen değerler ülkemiz, devletimiz, milletimiz, tarihimiz, kültürümüz ya da coğrafyamız için ne kadar büyük olduğunu anlatan onca ifadeye rağmen aklıma en çok takılan, haberi aldıktan sonra ilk uçakla yanıma gelen teyzemin kapıyı açınca söylediği şu kelimeler oldu: " Böyle güzel baba kaybedilir mi?..."



Haluk Hoca'nın Boncuk kızı.

BİR ASRA DOĞRU: TURİNG GENEL KURUL TOPLANTISI

◆ Ferruh Özdemir / ferruhozdemir1@gmail.com

Türkiye Cumhuriyeti ile aynı yaşta sivil toplum kuruluşu olan Kurumumuz Olağan Genel Kurulu 30 Haziran 2019'da İstanbul Lütfi Kırdar Uluslararası Kongre ve Sergi Sarayı'nda toplandı. Yoğun geçen üç yıllık dönemin ardından yapılan Genel Kurulda faaliyetler hakkında Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Bülent Katkık tarafından bilgiler verildi.



Derneğimizin kamu yararına çalışan dernek sıfatı ve tüzükteki amaçlarına uygun olarak çalışmalarını bütün hızıyla sürdürdüğünü; derneğin maliki, kiracısı veya ecrimisil ödemek suretiyle kullandığı ve işletmecisi olduğu işletmelerin büyük zararlara yol açması, ayrıca yenileme ve restorasyon mecburiyeti karşısında alınan karar sonucu tesislerin kiraya verildiğini veya hasılat paylaşımı suretiyle işletilmeye başlandığını, 350 olan çalışan sayısının 70 kişiye indirildiği, geçmişte Kurum bilançolarına yansıtılmayan kıdem tazminatı fonunun realize edilmesi sonucu büyük yükten kurtarıldığını, ödenen tazminatların tutarının 15.000.000 TL civarında olduğunu; ayrıca işletmelerin ve kullanılan menkul eşyaların eskimesi sebebiyle acilen yatırıma ihtiyacı olduğunu, sadece Sultanahmet'teki tesislere yapılan yatırımların 16.000.000 EUR olduğunu,

Safranbolu'daki tesislerimizin yenilendiğini, bu zaruri ihtiyaçları karşılayacak Kurumda kaynağın olmadığını geçmişte banka hesaplarında bulunan mevduatların eksik ve hatalı bildirildiğini, göreve geldiklerinde hesaplarda gözüken mevduatın yarısından fazlasının üçüncü şahıslardan alınan teminat olduğunu, zaruri ihtiyaçlar, yenilemeler için dahi bu kaynağın yetmeyeceğini gördüklerinde bir karar olarak tesisleri net gelir getiren hale dönüştürdüklerini; bunun sonucunda, tüm restorasyonların bedelinin işletmeciler tarafından kurum menfaatine olmak üzere karşılandığını ve halen aylık 750.000.- TL net getiriye kavuşulduğunu açıkladı. Elde edilen gelirler ile başarılı toplam 3.000'den fazla öğrenciye burs verildiğini, eğitim kültür ve sanat programları yapıldığını, uygulamalı eğitimler için İstanbul içi, yurt içi ve yurt dışı geziler düzenlendiğini belirtti.



Yine, Derneğimizin ana faaliyet konularından olan yol emniyeti/trafik eğitimi konusunda da yoğun çalışmalar yapıldığını, moto kuryelerin eğitimini gerçekleştirdiklerini, emniyet ve hayatlarının bilincine varabilmeleri için kask ve reflektif yelek dağıtıldığını, bugüne kadar 22.000 moto kuryenin bu şekilde eğitildiği ve hediye verildiğini, ayrıca çocukların trafik eğitimine yönelik çizgi film, etkinlik kitabı, boyama kitabı hazırlanıp dağıtıldığını; Müfettiş Turing ismiyle bilgisayar oyunu yazdırılıp yayınlandığını, yayın faaliyetlerinden dergi yayınının istikrarlı olarak her üç ayda bir devam edildiğini, bugüne kadar 22 adet kitap, 4 boyama kitabı, bir çizgi film, tanıtım broşürleri ile haritalar basılıp dağıtıldığını bildirdi. Dönem içerisinde Kurumun kuruluşundan bu yana turizm ve tanıtım, yeni rotaların belirlenmesi çalışmalarını yeniden canlandırıldığını; İstanbul Kalkınma Ajansı ile birlikte, "Büyük Usta: Mimar Sinan Projesi"nin gerçekleştirildiğini, projenin İngilizce ve Türkçe iki kitap, broşür, harita ve çeşitli dillerde seslendirme veya alt yazılı DVD çalışması sonuçlandığını, elde edilen eserlerin Türkiye'nin yurt içi ve yurt dışı çalışmalarında kullanıldığını; yine "İstanbul İçre İstanbul" adlı projenin de yapıldığını, projenin 6 dilde yeni rotalar içeren kitaplar ile sonuçlandığını, her eserin web ve

mobil ortama aktarıldığını; ayrıca halen Türkiye'nin yurt dışında gerçekleştirilen turizm fuarlarında (Zürih, Belgrad, Berlin, Kiev, Dubai, Frankfurt) dijital gerçeklik sistemleri vasıtasıyla sunulan Türkiye'deki Dünya Mirası Listesi'ndeki eserlerin 360 derece çekimi sonucu elde edilen filmler Kültür ve Turizm Bakanlığı ilgili birimlerinin kullanımına sunulduğunu Genel Kurul'a arz etti. Kurum Başkanının sunumunun ardından, yapılan seçimle; Bülent Katkak, Ahmet Emre Bilgili, Nurettin Yaşar, Şeref Dursun, Özdemir İçin, İlhan Turan, Ali Düşmez, Harun Maden, Tevfik Sulu, Cemalettin Şahin, Zeynel Koç'un Yönetim Kurulu Asil; Ali Altıntaş, Belkıs İbrahimhakkioğlu, Mustafa İsmet Saraç, Abdülkadir Akıl, Süleyman Zeki Bağlan, Nilgün Atasoy, Mustafa Ece, Hayrullah Cengiz, Enver Kibiroğlu, Emine Doğan ve Salim Aydın'ın Yönetim Kurulu Yedek Üyesi; Mehmet Akif Aydın, Nezih Başgelen, Hilmi Orbay'ın Onur Kurulu Asil, Yusuf Yazıcı, Engin Kökçü ve Sevil Alpaydın'ın Onur Kurulu Yedek; Gürsel Öngören, Mehmet Güntekin, Özcan Tuncel'in Denetim Kurulu Asil ve Ömer Kırkpınar, Güzin Sühran Belli, Süleyman Ersöz'ün ise Denetim Kurulu Yedek üyesi seçtikleri anlaşıldı. Kurumumuzun olağan genel kurulu Dr. Bülent Katkak'ın yeni hedefler, yeni hizmetler temennisi ve teşekkürü ile sona erdi.

HONDA NSX

📍 Tuğrul Katkak / tugrul.katkak@turing.org.tr 🌐 Honda Arşivi

Bundan tam 35 yıl önce, yani 1984'te; Honda bir görev için yola koyuldu. Hedef; dönemin en gözde ve en hızlı otomobilleri olan Lamborghini Countach ve Ferrari Testarossa kadar hızlı ve gösterişli, ama onlardan çok daha ucuza satılabileceği bir araç üretmekti. Bu amaç doğrultusunda; spor araba sevdalısı çocukların odalarındaki posterleri süsleyen otomobillerin neredeyse tamamının altında imzası olan İtalyan tasarım şirketi Pininfarina ile ortaklaşa işe koyuldu.



Açılımı New (Yeni), Sportscar (Spor araba), eXperimental (Deneyisel) olan NSX'in motor bloğunun, hem ağırlık merkezinin daha dengeli olması hem de arkadan itişli aktarma sisteminde gücü arka tekerlere daha verimli ulaştırabilmesi adına aracın ortasında yer almasına karar verildi. 1986 yılında ortaya çıkan prototipin en büyük özelliği; tamamen alüminyumdan oluşan bir kasaya sahip olmasıydı. Bu sayede araç önemli ölçüde hafifletilerek güç, ağırlık dengesinde büyük bir avantaj yakalandı. 1989 yılında, efsanevi Formula 1 pilotu Ayrton Senna henüz prototip aşamasında olan NSX ile Japonya'nın Suzuka pistinde attığı turlar sonunda verdiği geribildirimlerle Honda'nın mühendislerini çalışma masalarına geri gönderdi; zira aracın şasesi fazla esnekti.

Bu da NSX'in hem viraj kabiliyetini hem de ivmelenmesini olumsuz yönde etkiliyordu. Nihayet 1990 yılında Japonya'da, 1991 yılında ise Amerika Birleşik Devletleri'nde satışa çıkan NSX o kadar rağbet gördü ki; üretilen tüm araçların kısa sürede satılması bir yana, bu nispeten makul fiyatlı, yakışıklı ve hızlı spor arabayı almak isteyenler üç yıllık bir teslimat sırasına girmek zorunda kaldılar. Şüphesiz ki Honda, NSX ile adını spor araba tarihine altın harflerle yazdırdı. 2005 yılında üretimi durdurulan NSX'ten uzun bir süre haber alınmadı. Honda, 10 yılı aşkın bir süre boyunca yepyeni bir NSX geliştirdiklerini olabildiğince gizli tutmaya çalıştı. Motor bloğu ve gücü hakkında çeşitli söylentiler yayılan NSX için nihayet resmi açıklama yapıldı: yeni NSX hibrit bir araç olacaktı.





Elektrikli araçların geçtiğimiz yıllarda gösterdiği gelişim otomobil severlerin dikkatinden kaçmadığı gibi, Honda mühendislerinin de ilgisini cezbetmiş. Daha çok çevre dostu olması ve yakıttan tasarruf yapması sebebiyle tercih edilen elektrikli araçlar, batarya teknolojisinin gelişmesi ile birlikte spor araba sahnesinde de kendilerine yer bulmaya başladı. Yenilenen NSX'te biri benzinli, üçü elektrikli olmak üzere top-

lamda dört adet motor bulunuyor. Benzinli motor 3.5 litre hacme sahip, çift turbolu bir V6. Elektrikli motorların da takviyesi ile aracın ürettiği toplam güç 573 beygire ulaşıyor. NSX'in üç tane elektrikli motora sahip olmasının ise zekice bir sebebi var. Elektrikli motorların ikisi, ön sağ ve sol tekerlere birbirinden bağımsız bir şekilde güç vererek aracın viraj kabiliyetini ve yol tutuşunu önemli ölçüde artırıyor.





Araçta bulunan sensörler, virajın içindeyken hangi tekerle ne kadar güç verilmesi gerektiğini otomatik ayarlayarak sürücüsüne kusursuz bir sürüş deneyimi sunuyor. Benzinli motorun arka tekerleri, elektrikli motorların ise ön tekerleri döndürdüğü yeni NSX'in uzay çağı seviyesinde bir 4X4 aktarma sistemine sahip olduğunu söylemek isabetli olur. Geriye kalan tek elektrikli motorun görevi ise benzinli motordaki turboların ara hızlanmalardaki gecikmesini önlemek için ani itiş kuvveti sağlamak. 0-100 km/s süresi 3.2 saniye olan NSX'in son hızı ise 305 km/s. Tüm bu veriler kulağa her ne kadar heyecan verici gelse de yeni NSX, aynı fiyat bandındaki konvansiyonel benzinli motorlara sahip rakipleri kadar (örneğin Porsche 911 Turbo S) hızlı ve güçlü değil. Bu durumun oluşmasında öne çıkan sebep; araçta yer alan teknolojik sistemlerin ve elektrikli motor-

ları besleyen bataryaların sebep olduğu yüksek ağırlığa kıyasla, hem benzinli hem de elektrikli motorların yeteri kadar güç üretememesi olarak göze çarpıyor. NSX ile aynı hibrit teknolojiyi paylaşan ve neredeyse beş kat daha pahalı olan Porsche 918, 887 beygir gücü üretirken; NSX'ten sekiz kat daha pahalı olan Ferrari LaFerrari 963 beygire sahip.

Bu açıdan bakarsak Honda; 1984'te ilk NSX'i ortaya çıkartırken edindiği misyonun gerisinde kalmış diyebiliriz. Zira 10 yılı aşkın bir sürede geliştirilen yeni NSX, ne aynı fiyat etiketini taşıdığı ne de aynı teknolojiyi paylaştığı rakipleri kadar hızlı. Honda'nın yeni NSX'i, Japon esintilere sahip tasarımıyla meraklısının ilgisini çekebilecek, Alman ve İtalyan rakiplerinden daha kullanıcı dostu ve uysal bir spor araba olarak göze çarpıyor.



TURING EĞİTİM VE KÜLTÜR GEZİLERİ

📍 Bülent Katkac

Turing'in 2018-2019 yılı Kültür-Sanat ve Eğitim Faaliyetleri kapsamında; öğrencileri için yurt dışı eğitim ve kültür gezileri düzenlemiştir. Bunlardan ilki 8-10 Nisan 2019 tarihleri arasında Kıbrıs Gezisi, 21-25 Nisan tarihlerinde otobüsle Yunanistan, Makedonya, Bulgaristan Gezisi, 10-12 Haziran tarihinde Bosna Hersek Gezisi, 15-17 Haziran Kudüs Gezisi, 24-28 Haziran Kosova, Arnavutluk, Karadağ, Bosna Hersek Gezisi ve son olarak 02-06 Temmuz tarihlerinde Endülüs gezisi gerçekleşmiştir.

KIBRIS

📍 Nurdane Şen
edebistanli@gmail.com



Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Eğitim ve Kültür gezileri kapsamında yavru vatanımız Kıbrıs'a ılıman bir bahar sabahında varıyoruz. Daha sonra havalimanından otobüs ile kısa bir yolculuk sonrası ilk durak olan ve Beşparmak Dağları'nın eteklerine inşa edilen Saint Hillarion Kalesi'nde güzel bir tarih yolculuğuna adım atıyoruz. Yol boyunca muhteşem erguvan ve mimoza kokuları bize eşlik ediyor. Haçlılar tarafından 10. yy'da Arap akınlarına karşı adayı korumak için yapılan bu kaleyi rehberimiz Ömer Duman eşliğinde keşfetmeye başlıyoruz. Saint Hillarion Kalesi, üç farklı yükselti üzerine kurulu ve Kıbrıs'ın en güzel manzaralarından birine sahip. Bu manza-

rayı hafızamıza kazıyıp ikinci durağımıza doğru yol alıyoruz. Gotik mimarinin en güzel örneklerinden biri olan Bellapais Manastırı, Augustinian Mezbeki rahipleri için yapılmış ve servi ağaçları arasında hâlâ tüm heybetiyle karşımızda duruyor. Daha sonra Kıbrıs'ın en gözde ziyaret yerlerinden biri olan Girne Kalesi'ni ve burada 2300 yıllık gemi batığının sergilendiği Batık Gemi Müzesi'ni yaşayan tarihe adım atarmışçasına ziyaret ediyoruz. İlk günün son durağı ise 1974 yılında Kıbrıs Barış Harekâtı'nda şehit olan T.S.K mensuplarının kabirlerinin yer aldığı Karaoğlanoğlu Şehitliği ziyareti oluyor. O gün çekilen acıları ve sıkıntıları tekrar hissediyor ve hatırlıyoruz.

İkinci güne Lefkoşa'da 1963'te Binbaşı Nihat İlhan'ın eşi ve üç çocuğunun küvette şehit edildiği ev olan Barbarlık Müzesi'ni ziyaret ile başlıyoruz. Bu evde yaşanan menfur saldırı hepimizi derinden etkiliyor. Yol üzerinde Türk ve Rum kesimini ayıran Yeşil Hat'ı görüyoruz. 1572 yılında Osmanlılar tarafından yapılan ve Bursa'daki Koza Han'a benzerliğiyle bizleri büyüleyen Büyük Han'ı ziyaret ediyoruz. Sonrasında Kıbrıs'ın en göz alıcı yapılarından olan Selimiye Camii'ne varıyoruz. 1208 yılında inşa edilen ve fetihden sonra camiye çevirilerek ibadete açılan bu caminin asıl adı ise Ayasofya. Kapısında "Ya Hazreti Mevlana" yazan Mevlevihane Müzesini de ziyaret ettikten sonra ikinci günün son durakları Girne Kapısı ve Lefkoşa Surları oluyor.

Gezimizin son gününe Magosa'ya hareket ederek başlıyoruz. İlk durağımız St. Barnabas İkona ve Arkeoloji Müzesi oluyor. St. Barnabas'ın Hz. İsa'nın risaletine en uygun İncil nüshasını telif ettiğine inanılıyor. Sonraki durağımız Salamis Antik Kenti'ndeki kalıntıların tamamı Roma Dönemi'ne ait. Kıbrıs'ın fethinden sonra camiye çevrilen bir diğer önemli yapı ise Lala Mustafa Paşa Camii oluyor. Lüzinyanlar Dönemi'nde inşa edilen bu yapı görkemli bir mimariye sahip. Rotamız daha sonra Kıbrıs Kralları'nın bir süre ikamet ettiği Venedik Sarayı kalıntlarına ve Namık Kemal'in sürgünde kaldığı yere çeviriliyor. Kıbrıs'ın barındırdığı tarihî ve doğal güzelliklerinin bizlerde bıraktığı huzurla adadan ayrılıyoruz.



BALKANLAR

📍 Zeynep Öncül
zeyneponcul01@gmail.com



Yaklaşık 550 yıl Osmanlı İmparatorluğu'nun elinde kaldıktan sonra adım adım kaybettiğimiz Balkan coğrafyasına doğru bildiklerimizin ve okuduklarımızın ışığında, Turing bursiyerlerinden oluşan 32 kişilik öğrenci grubumuzla yola çıkıyoruz. İpsala sınır kapısından Yunanistan'a girdiğimizde bizim için değişen pek de bir şey olmuyor; tabelalarda gördüğümüz dil ve bulunduğumuz ülke ismi dışında, ülkemizdekine çok benzer bir coğrafyada ilerliyoruz çünkü. Gümölcine ve Kavala duraklarımızdan sonra Selanik'e varıyoruz. Şehrin ana caddesi Via Egnatia'da, ki Osmanlılar bu caddeyi Vardar olarak adlandırmışlar, yaptığımız akşam yürüyüşüyle şeh-

ri tanımakla başlıyoruz. Merkez eskiden bu cadde ve meydan olsa da günümüzde şehrin hareketliliği kordona kaymış. Panoramik olarak şehri gezerken II. Abdülhamit'in sürgünde olduğu yıllarda kaldığı Alatini Köşkü ağaçların arasından bizi karşılıyor. Yunanistan'dan sonra ikinci durağımız Makedonya oluyor. Manastır ve Resne'den geçtikten sonra Balkanların incisi Ohri'ye varıyoruz, ki bu güzel şehirde gerçekten de görülmeye değer incilere şahit oluyoruz. Ohri Gölü'nün kıyısında bulunan şehir, Osmanlı Dönemi mimarisini yansıtan mahallelerinin ve yediğimiz lezzetli Paik balığının etkisinde bırakıyor bizi.





Kalkandelen'deki Alaca Camii (Abdurrahman Paşa Camii)'nin hem iç hem de dış tezyinatı ve içinde bin bir emeğin olduğu kalemî süslemelerinden etkilenmeden edemiyoruz. Üsküp Kuzey Makedonya'nın başkenti ve aynı zamanda en büyük şehri. Burada Eski Tren İstasyonu olarak bilinen yapının üzerindeki saat; 1963 yılındaki deprem sonucu durmuş ve hala olayın saatinde, 05.17'de o günü hatırlatırcasına duruyor. Şehrin ortasından akan Vardar Nehri Üsküp'ü ikiye bölmekte ve üzerindeki Taş Köprü sonradan eklenen ve modern görünümlü diğer köprülerin aksine tarihin dokusunu üzerinde taşıyarak yıllara meydan okumakta. Bu şehir bünyesinde iki farklı ruhu barındırıyor ve nehir bu ikiliğin arasında bir sınır görevi görüyor bir nevi. Biraz keşfettikten sonra hepimizin ortak fikri meydanındaki devasa heykel ve binaların şehrin dokusuna gölge düşürdüğü oluyor. Buna karşın Eski Üsküp neredeyse bir Anadolu kasabası etkisi bırakıyor bizde. Makedonya'nın ardından Bulgaristan'a uzanıyoruz. Başkent Sofya'dayız. Şehri tanımamızın ardından Seyfullah Camii, kiliseye çevrilen Kara Camii ve günümüzde Arkeoloji müzesi olarak kullanılan Koca Mahmut Paşa Camii'ni görüyoruz. Şimdiye kadar gördüğümüz şehirler arasında belki



de Osmanlı etkisinin ve izlerinin en az hissedildiği yer olsa gerek Sofya, şehrin birçok yanında yükselen kiliseleri ve mimarisiyle. Filibe'ye geçtiğimizde ise Sofya'nın tam aksine Osmanlı mimarisini tüm canlılığıyla devam ettiren bir yer bizi karşılıyor. Filibe şehir turunda eski çarşığı, Muradiye Camii'ni, Şahabettin Paşa Camii ve Türbesi'ni ve devamında da ara sokaklarını keşfe dalarak eski Osmanlı evlerini görmemizle bu şehri de tamamlamış oluyoruz. Bu güzel Balkan turumuzu Balkanlara açılan serhad şehrimiz Edirne'de noktalıyoruz.

BOSNA HERSEK

📍 Mehmet Şerif Mahmutoğlu
msmahmutoglu0046@gmail.com



Mahzun ve utangaç güzelliği ile Bosna Hersek, içine sokulup kendisini tanıdıkça, samimi duruşumuzu ve meraklı bakışlarımızı hissettikçe, bize; saklı güzelliklerini ve ruhundaki gizli yaraları eski bir arkadaşıyla dertleşircesine sunmaktaydı. Evet, burası Aliya'nın ve uğruna canını feda etmiş nice şehitlerin yurdu, Bosna, Yugoslavya'nın çökmesiyle ortaya çıkmış altı devletten biridir. 1992'de Aliya önderliğinde bağımsızlığına kavuşmuştur. Yolculuğumuza başlıyoruz. Tepesinde hâkim bir noktada kalesi, eteğinde ise meşhur Luvina'nın kahvesi yer almaktadır. İvo Andriç'in, Travnik romanında ele aldığı "Travnik'in ileri gelenleri günün belirli vakitlerinde Lutvina'nın kahvesinde, ıhlamur ağacının gölgesinde soluklanıp devlet meselelerini karara bağlarlardı." İfadelerini işitir gibiydik. Bu yüzden halkın, günün belirli saatlerinde o bölgeden geçmeleri yasakmış. Hoş geçseler ne olacak gürül gürül akan suyun sesinden bir şey işitmek ne mümkün! Lutvina'nın mekânında kahve içmeden evvel kulak kabartıyoruz geçmişe, fısıltıları işitebilmek ümidiyle! Travnik'in hâkim noktasında bulunan kaleden şehri temaşa ettiğimizde adeta rehabilite olmuş vaziyetteydik. Sabahın erken saatinde otelden hareket ettikten sonra, Bosna yolunu tuttuk, aşağı yukarı 4 km bir kordada yürüdük. Bu kordayı Avusturya tarafından ilhak edildikten sonra, Bosna'da kalan kraliyet ailesi mensupları için yapılmıştı. Yürüyüş yapmak maksadıyla tasarlanan bu yol boyunca alabildiğine çınar ağaçları yerleştirilmiş durumdaydı. Korunun sonunda bizi dağın eteğinde müthiş

bir tabiat parkı karşılıyordu. Buradan sonra savaş müzesine doğru yol aldık, umudun bittiği yerde bir tünel gördük, Bosna savaşı için bir dönüm noktası olmuştu, bu tünelin yapımı. Konjic'de restore edilmiş Osmanlı döneminden kalma köprünün üstünde bir adet hatıra fotoğrafı alıp, Neretva Nehri'nin üstündeki bütün manzaraya hâkim olan mekânda kahvelerimizi yudumladıktan sonra, yolculuğumuzda Alperenlerin diyarı olan Blagay'a doğru devam ediyoruz. Blagay'da bizi, bütün sükûnetini koruyan bir derviş edasıyla tekke karşılıyor. Tekke iki katlı Türk İslam kültürünün minimal anlamdaki en güzel yapıtlarına örnektir. Dağın eteğinde yer alan bu tekkenin altından buz gibi akan bir su kaynağı yer almaktadır. Poçitel, karakteristik özelliğini koruyan bir Türk kasabasıdır. Kasabada yer alan medrese, imarethane ve cami, klasik dönem Osmanlı sivil mimari anlayışını çok güzel şekilde yansıtmaktadır. Ayrıca kasabaya girer girmez saat kulesi, kale ve surları göze çarpmaktadır.

Mostar'da, savaşın izlerini hemen her yerde görmek mümkün, ilk uğrak noktamız olan savaş müzesini ziyaret ettiğimizde, savaş boyunca yaşanan acılara ve trajik olaylara bütün çıplaklığıyla tanık olduk. Mostar'ın altından akan Neretva, şehre adeta bir sahil kasabası havası katmıştır. Osmanlı'nın Bosna'da yapmış olduğu en güzel gerdanlık Mostar Köprüsü'dür, evet, sanırım bu ifadeyi rahatlıkla kullanabilirim, sadece şehrin değil, ülkenin de sembolü haline gelen Mostar Köprüsü, Boşnak halkı için büyük öneme sahiptir.



Saray Bosna da, Osmanlı dönemi ile Macaristan döneminden kalma birçok eser yer almaktadır. Özellikle Başçarşı'da Osmanlı döneminden kalma eserler hemen göze çarpmaktadır. Gazi Hüsrev Bey Külliyesi adeta zamana meydan okurmuşçasına bütün ihtişamıyla ayakta. Başçarşı da hanı, kervansaray, medresesi, camisiyle hemen hemen bütün Boşnak halkının uğrak merkezi olup, gündelik yaşamın merkezi konumundadır. Özellikle Morica Han, genç arka-

daşların uğrak noktasıdır. Başçarşı'dan çıkıp ana yola doğru hareket ettiğimizde karşımızda Latin Köprüsü çıkmaktadır. Burası Avusturya-Macaristan prensinin öldürüldüğü nokta olup, Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasına sebep olan vakanın yaşandığı yerdir. Latin Köprüsü'nün hemen yanında yer alan ve görülmesi gereken bir diğer yapı, 1877-1878'de Avusturya-Macaristan hükümeti tarafından yapılmış ve bugün milli kütüphane olarak hizmet vermekte olan eserdir.



KUDÜS

📍 İlkem Atakişi
ilkematakisi@gmail.com



Turing'in öğrencileri için düzenlediği yurt dışı eğitim ve kültür gezilerinden biri de Kudüs Gezisi idi. Yaklaşık 40 kişilik bir grup ile İstanbul Havalimanı'ndan yola koyulduk. Tel Aviv'de inip, pasaport kontrolünden geçtikten sonra ilk durak yerimiz "Allah'ın Dostu" anlamına gelen ve Hz. İbrahim ile ailesinin medfun olduğu "Halil" kenti oluyor. Evliya Çelebi'nin anlatımı ile hoşafı pek lezzetli olurmuş buranın. Yol boyunca üzüm bağları, zeytin ağaçları bize eşlik ediyor. Çalışkan halkı ve taş işçiliği ile bölgede hatırı sayılır bir üne sahip kent, 4500 yıllık geçmişle dünyadaki en eski yerleşim bölgelerinden biri kabul ediliyor. Tüm bu bilgiler ışığında tarihi şehre vardığımızda ise bizi bir abluka karşılıyor, Halil hayalet kenti oluyor. Dilenen çocuklar, iki adımda bir kontrol noktaları, Hz. İbrahim Külliyesi'nin yalnızlığı bizi derinden müteessir ediyor. 3 Semavi dinin kutsal mekanı Kudüs'te tarihi zenginlik başımızı döndürüyor. Şehir dünya medeniyetlerinin buluşma noktası adeta. Beytül Makdis, Salem, Kudüs-ü Şerif, Yeruslaim gibi bir çok isminin olması bize bunu kanıtlıyor. Kudüs işgallere yıkımlara inat hala inci olma özelliğini korumakta. 638'de İslam Orduları'nın fethinden sonra Hz. Ömer'in Medine'den bizzat gelerek teslim alması ile şehrin İslami Dönem'i başlamakta. 691 yılında Emevi Halifesi Abdülmelik Bin Mervan tarafından inşaatı tamamlanan Kubbetü's Sahra'da İslam sanatının tüm inceliklerini görüyoruz. Huşu içinde iba-

det edenleri, bahçesinde oynayan çocukları, sohbet eden insanları gördükçe içimizi huzur kaplıyor. Türkiye'den getirdiğimiz ikramlarla biz de bu güzel ortama dahil oluyoruz. Mescid-i Aksa Haremi'nde Kible Camii'ni, İslam Eserleri Müzesi'ni, revaklarını, sebillerini ve kütüphanesini keşfediyoruz.





Ertesi günü F. Rifkî Atay'ın ünlü Zeytindağı'ndayız. Birinci Dünya Savaşı'nda Cemal Paşa'nın karargahı Agusta Viktorya Hastanesi'ni, Hristiyan inancına göre Hz. İsa'nın çarmıha gerilip, vefatının ardından dirildikten sonra göğe yükseldiği ve yanına Selahaddin Eyyubi'nin 1187'de Kudüs'ü yeniden fethinden sonra cami inşa ettiği Yükseliş Kilisesi Camii'ni ziyaret ediyoruz. Kanuni Sultan Süleyman zamanı yeniden inşa edilen Eski Kudüs surları bu kadim şehrin tamamını içine almakta. Sur kapılarının ise her birinin ayrı bir hikayesi var. Hz. İsa'nın Hristiyan inancına göre çarmıha gerilmeden önce sokak sokak

gezdirdiği Elem Yolu, Hz. Davut Kabri, Hz. İsa'nın havarileri ile son akşam yemeğini yediği mekanı ziyaret ediyoruz. Yahudi inancının önemli ibadet alanlarından olan Ağılama Duvarı'nı geziyoruz. Eriha'nın sahra karakterli coğrafyası ile tanışıyor, Ürdün sınırına gidiyor ve dünyanın en alçak noktasını ve en tuzlu suyuna sahip Ölü Deniz'i ziyaret ediyor, tarihi bilgiler ve güncelin harmanlaması ile eğitimimizi sürdürdükten sonra son gün Akdeniz sahiline varıp, İsrail'in modern dünyaya açılan yüzü Tel Aviv ve sahilin bölgedeki en eski yerleşim kenti Yafa'yı ziyaret ederek kültür gezimizi sonlandırıyoruz.



KOSOVA, ARNAVUTLUK, KARADAĞ VE BOSNA-HERSEK

📍 Nurbanu Misirli
nurbanu.misirli@gmail.com



Rumeli topraklarına, medeniyetimizin bakiyelerini tanımak adına, otuz üç arkadaşımızla birlikte seyahatimizi gerçekleştirdik. Osmanlı İmparatorluğu'nun iki Beylerbeyliği'nden biri olarak adlandırılan Rumeli'de sırasıyla; Kosova, Arnavutluk, Karadağ ve Bosna-Hersek ülkelerini ziyaret ettik. Akif'in "Nerde olsam çıkıyor karşıma bir kanlı ova..., Sen misin, yoksa hayalin mi? Vefasız Kosova!" dizelerinde adeta ağıt olarak teganni ettiği, II. Murat'ın şehit düştüğü Kosova topraklarına buruk bir hava ile ayak bastık. Başkent Priştine'nin ardından köprüsü, camileri ve çeşmeleriyle birlikte küçük bir Osmanlı şehri özelliğini yitirmemiş olan Prizren'i gezip, Arnavutluk'un İşkodra şehrini de görerek ilk günümüzü tamamladık.

Karadağ sınırlarına geçerek Ülgün kentini ve Orta Çağ liman şehri olan Kotor'un, kilise çanları eşliğinde taştan sokaklarını arşınlayıp, Bar kentini ve bir başka kale içi şehri olan Budva'yı gezerek ikinci günümüzü de bitirdik. Seyahatimizin diğer kısmında Bosna-Hersek'e geçerek Stolac şehrinde bulunan Bogomil Mezarlığı'nı, bir Osmanlı kasabası olan Po-

çitel'i, Buna Nehri ve eşsiz manzaralı Halveti Tekkesi ile Blagay şehrini ziyaret ettikten sonra UNESCO Dünya Miras Listesi'nde yer alan kadim Mostar'a vardık. Gezimizin dördüncü gününde Konyits'i ve vezirler şehri Travnik'i temaşa ettik.





Kulaklarımızda Hüseyin Yurttaş'ın;
*"Saraybosna
 Ellerim değil, bu şiir bile ulaşamaz sana
 Başışla beni
 Ve karanlık çaresiz birer çiğlik gibi
 Boşluğa saldım dizeleri"*

Nidasıyla, yolculuğumuzun son gününde Saraybosna topraklarına ulaştık. Dört gece, beş gün boyunca yollarda olduğumuz ve her anından ayrı feyz aldığımız gezimiz, Bosna Savaşı'nın en ağır izlerine tanık olan Saraybosna şehrinin ziyaretiyle sona erdi.



ENDÜLÜS

📍 Muhammed Enes Danalioğlu
enesdanalioglu@hotmail.com



eteklerinde yer alan Yahudi mahallesi şehirde toplumsal ayrışmanın ortadan kaldırıldığını vurguluyor bizlere. Yolumuz hız kesmeden aynı gün içerisinde Muvahhidlerin yine önemli eserler bıraktığı Sevilla'ya (İşbiliye) düşüyor. İlk durağımız olan Plaza de Espana'da (İspanya Meydanı) Endülüs medeniyetinden İspanyol sanatına miras kalmış Mudejar mimari tarzı ve çini sanatının eşsiz örneklerine şahit oluyoruz. Yine sanatın medeniyetlerin farklılıklarına takılmadan eşsiz biçimde tezahür ettiğinin en güzel örneği olan Sevilla Katedrali karşılıyor bizleri dar sokakların arasından. Bu güzel şaheser İşbiliye Ulu Camii iken günümüzde Avrupa'nın en büyük üçüncü Katedrali olarak kullanılmakta. Bunun da ötesinde caminin orijinal yapısı ile ayakta kalan minaresi Hiralda Endülüs Medeniyeti'nin şehirdeki en önemli bekçisi. Katedral'den çıkıştaki devasa demir kapılara özenle nakşedilen " El-Mülkü Lillâh " lafzı bu topraklardaki mücadelenin bir vesikası vazifesini görmekte. Katedralin hemen yanı başında ise İspanyol krallarının Granada Sultanı'nın gönderdiği Müslüman ustalara yaptırdıkları ve yine Endülüs sanatının eşsiz örneklerini taşıyan Alkazar Sarayı'nda İspanya'nın İslam Medeniyeti döneminin güzelliklerini yaşamaya devam ediyoruz. Bir başka Muvahhid eseri olan Altın Kule'nin (Torro del Oro) İspanya'nın Güney Amerika sömürge döneminin zenginliklerini muhafaza etmek için kullandığını öğrenmek derinden etkiliyor bizleri. Bu arada Sevilla yakınlarında Antik Dönemde kurulan ve gümüş zengini Tartesus şehrinin zenginliklerinin bölgeye kadar gelen Fenikeliler tarafından şehri ikiye bölen Guadalquivir (Elvadül Kebir) nehri kullanılarak Akdeniz pazarına taşınmasını çok önemsiyoruz.

Rotamızı tutkunun, hüznün, şevkin diyarı olan Endülüs topraklarına çeviriyoruz. Katmanlı toplum yapısını yıkan, dünya ilim ve bilim mirasına adını altın harflerle yazdıran ve Avrupa aydınlanmasına kaynaklık eden bu topraklara en güneyden Malaga'dan (Maleka) adımımızı atıyoruz. İz sürmeye başladığımız Malaga şehri hem sokakları hem de havası ile oldukça sıcak karşılıyor bizleri. 770 yıl süren İslâm hakimiyeti ise hem sosyolojik hem de mimari açıdan şehirde derin izler bırakmış. Bunun en güzel örneği Alkazaba, Muvahhidler döneminin en etkileyici izlerinden. Alkazaba şehrin idare merkezi ve hemen





Kendimizi soluk soluğa döneminde dünyanın bürokrasi, ilim ve bilim merkezi olmuş Cordoba'da (Kurtuba) buluyoruz. Şehrin dar sokakları Cordoba'ya has bembeyaz evlerle çevrelenmiş durumda. Endülüs'e başkentlik yapmış Cordoba'daki idari sistemi daha iyi analiz etmek için Medinetüzzehra bizler için vazgeçilmez bir durak oluyor. Bürokrasinin olduğu kadar ilmin de merkezi Cordoba'da ilim yuvası olan Kurtuba Camii (Cordoba Katedrali) İspanyol krallar üzerinde o kadar iz bırakmış olmalı ki at nalı tarzı hârikulade mihraba dokunulmamış. Endülüs Medeniyeti'nin son kalesi Granada (Gırnata), simgesi olan "nar" misali içinde çeşitli sırlar, hüznün ve sevinçlerle karşılıyor bizi. Kendimizi Elbayzin Tepesi'nde

buluyoruz ve Endülüs Medeniyeti'nin simgesi olan El Hamra Sarayı'nı seyre dalıyoruz. Bir şehir saray olan ve İslam devletinin İber Yarımadası'ndaki son kalesi El Hamra ile buluşmamızda saray duvarlarına işlenen ve yalnızca tek bir kazananı işaret eden "Lâ Galibe İllâllah" işlemesi Endülüs zarafetini iliklerimize kadar hissettiriyor. Kral Ferdinand ve Kraliçe Elizabeth'in hayatlarının geri kalan kısmını bu şehir ve sarayda sürdürmeleri ve mezarlarının yine Granada'da bulunması son emirliğin topraklarının önemini bizler için ortaya çıkarıyor. İber Yarımadası'na veda etmeden önce İspanya'nın turistik bölgesi olan Marbella şehrini ziyaretimiz ile eğitim ve kültür gezimizi noktalıyoruz.



TURING'DE YABANCILARA TÜRKÇE ÖĞRETİMİ PROJESİ

◆ M. Furkan Engin / furkan.engin@turing.org.tr

Ülkemizin dünya ölçeğinde önemli bir figür haline gelmesi, Türk dili ve kültürüne duyulan ilginin fazlaşmasıyla, yabancılara Türkçe öğretiminin önemi artmaya başlamıştır. Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu olarak, İstanbul Medeniyet Üniversitesi Türkçe Öğretimi Uygulama ve Araştırma Merkezi (TÖMER) ile gerçekleştirdiğimiz bu proje ile ülkemizin tanıtımına ve yabancılara Türkçenin ve Türk kültürünün daha iyi öğretilmesine yönelik katkı sağlanması hedeflenmiştir.



27 Haziran- 18 Temmuz 2019 tarihleri arasında gerçekleştirilen proje kapsamında; üniversitelerin Türkçe Öğretmenliği, Türk Dili ve Edebiyatı/Öğretmenliği, Çağdaş Türk Lehçeleri, Dilbilim, Yabancı Dil Eğitimi, Yabancı Dil ve Edebiyatı, Mütercim-Tercümanlık ile Eğitim Fakültelerinin Sınıf Öğretmenliği bölümlerinin son sınıf öğrencileri, mezun ya da lisansüstü öğrenci konumundaki öğretmen adaylarının yabancılara Türkçeyi öğretmesi amaçlanmıştır.

Proje kapsamında; Prof. Dr. Ali Şükrü Çoruk, Prof. Dr. Celile Ökten, Prof. Dr. Muharrem Dayanç, Prof. Dr. Mustafa Balcı, Doç. Dr. Ahmet Koçak, Doç. Dr. Ahmet N. Çiçekler, Doç. Dr. Deniz Melanlıoğlu, Doç. Dr. İbrahim Gültekin, Doç. Dr. Latif Beyreli, Doç. Dr. Yakup Yılmaz, Dr. Öğr. Gör. Mehmet Yalçın, Dr. Öğr. Üyesi Osman Coşkun, Dr. Öğr. Üyesi Habibe Yastıkçı, Dr. Öğr. Üyesi İbrahim Erol, Dr. Öğr. Üyesi Resul Altuntaş, Dr. Öğr. Üyesi Murat Tan tarafından öğrencilerimize 18 ayrı ders verilmiştir.



90 saat süren eğitimlere 18 öğrenci katılmıştır. Formasyon eğitimini başarıyla tamamlayarak sertifikasını alan öğrencilerimiz; üniversitelerin ilgili bölümlerinde okutmanlık ile Yunus Emre Enstitüsü, Maarif Vakfı gibi kurumların yurt içi ve yurt dışı projelerinde de çalışma imkanı elde edebilecekler. Eğitimlerini başarıyla sonuçlandıran öğrencileri-

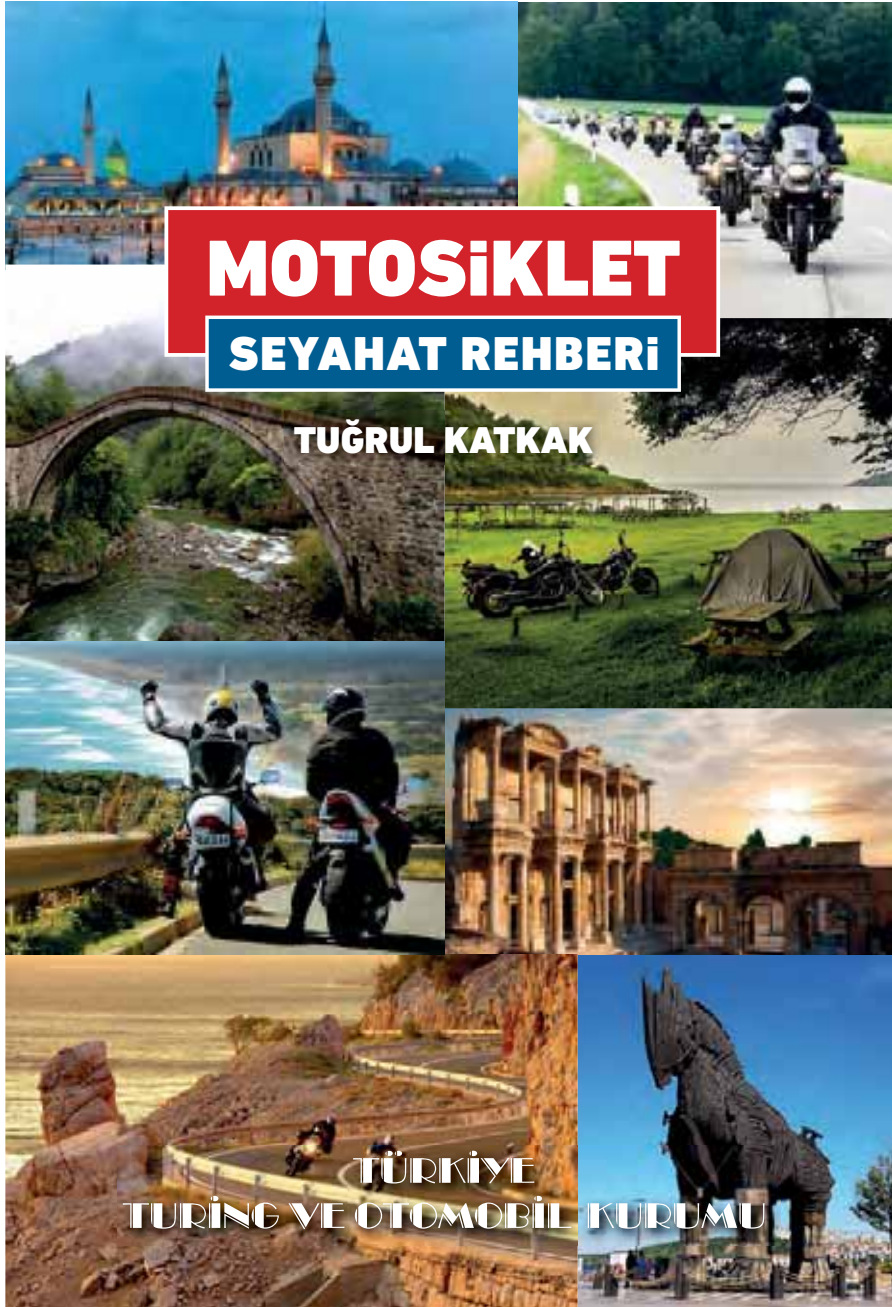
mize; 9 Ağustos Cuma günü Turing Genel Merkezi'nde, İstanbul Medeniyet Üniversitesi TÖMER Başkanı Doç. Dr. Ahmet Koçak ve TTOK Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Bülent Katkık'ın katılımıyla, üniversite onaylı ve uluslararası geçerliliği olan sertifikaların takdim edildiği bir tören düzenlenmiştir.



MOTOSİKLET SEYAHAT REHBERİ

📍 **Tuğrul Katkak** / tugrul.katkak@turing.org.tr

Gelişmekte olan ülkelerde daha çok ulaşım aracı olarak kullanılan motosikletler, gelişmiş ülkelerde çoğunlukla seyahat amacıyla kullanılıyor. İki tekerin sağladığı gerek pratik gerekse keyfi avantajlar olduğu gibi, güvenlik açısından da birçok risk motosiklet kullanımıyla beraber geliyor. Hal böyleyken, asıl amacı iyi vakit geçirmek olan seyahat aktivitesinin kâbusa dönüşmemesi için bazı önlemler almak gerekli. İşte Turing tarafından yayınlanan Motosiklet Seyahat Rehberi de tam bu nedenle yazıldı.



Bazı tecrübeleri edinmek için bedel ödemek gerekir ve bu bedeller motosiklet üzerinde ödenirse telafisi olmayan sonuçlar doğurabilir. Bilginin hangi kaynaktan alındığı, özellikle iletişim teknolojisinin bu kadar gelişmiş olduğu çağımızda her zamankinden daha önemli hale gelmiştir. Güvenilir olmayan kaynaklardan edinilen bilgiler, motosiklet üzerinde hayati sonuçlar doğurabilir. Bu nedenle, motosiklet ile seyahat tecrübesi olmayan veya sınırlı tecrübeye sahip sürücüler için Motosiklet Seyahat Rehberi oldukça zengin bir içerik sunuyor.



PLANLAMA

Bir motosiklet seyahatinin keyifli ve sorunsuz geçmesi için ilk ve en önemli adım planlamadır. Çünkü gezinin gidişatını belirleyecek tüm unsurlara bu aşamada karar verilir. İzlenecek yolun tercihi, mevsim uygunluğu, seyahatin süresi, konaklanacak yerler gibi konular üzerinde yeterli kadar düşünüp araştırma yapmadan karar verildiğinde yaşayacağınız tecrübelerin olumsuz olması kaçınılmazdır. Planlama yaparken nelere dikkat etmeli, detaylı olarak inceleyelim.

14

11 BÜYÜK KARADENİZ TURU



ROTA UZUNLUĞU	Ortalama 3700 km
SÜRE	10 Gece - 11 Gün
KONAKLAMALAR	Amasra, Sinop, Trabzon, Şavşat (2 gece), Camlihemşin, Uzungöl, Ordu, Kastamonu, Zonguldak
ZORLUK	Zor
ÜCRETLİ OTOYOL	Var
FERİBOT	Yok

On bir günlük bir seyahat boyunca günlük ortalama mesafemiz 300 kusura kilometre olsa da biriken yorgunluk zorlayıcı olacaktır. Böyle bir seyahate çıkmadan önce hazırlık bölümünde bahsedilen tüm detaylara hakim olduğunuzdan emin olun. Rotanın geçtiği coğrafya sebebiyle en uygun zaman tamiriz ayı denilebilir. Ayrıca gezi 11 gün süreceği için yarıyama araçlarınıza yakıtınızı kolayca yenilebilir ve kolay kuruyabilir olmasına dikkat edin.

Bir motosiklet seyahati nasıl planlanır, o seyahate nasıl hazırlanılır ve yolculukta nelere dikkat edilir gibi oldukça kritik soruların cevabının bulunduğu Motosiklet Seyahat Rehberi kitabında Türkiye'nin dört bir yanından rota önerileri de mevcut. Bu rotalar gününbirlik veya konaklamalı olarak ikiye ayrılmış ve kolaydan zora, kıtsadan uzuna sıralanmıştır. Bu sayede sürücüler; hangi rotanın kendi seviyelerine uygun olup olmadığını kolaylıkla anlayacak

ve kendilerini tehlikeye atmamış olacaklar. Aynı zamanda İngilizceye de çevrilmekte olan Motosiklet Seyahat Rehberi, dünyanın dört bir yanına ulaştırılacak. Bu sayede birçok yabancı motosiklet sürücüsü, ülkemizin doğal güzelliklerinden haberdar olup, Türkiye'ye gelecek ve dolayısıyla Türkiye'nin tanıtımına da katkı sağlanmış olacak. Motosiklet Seyahat Rehberi'nin ilk baskısı 2019'un Mayıs ayında 5.000 adet olarak yapılmıştır.



ROTA ÖNERİLERİ

İlk bölümü okuduktan sonra artık bir seyahat nasıl planlanır, ne gibi hazırlıklar yapılır ve yol boyunca nelere dikkat edilir gibi konularda fikir sahibi olduk. Bu bölümde ise kolaydan zora, kıtsadan uzuna ve basitten karmaşığa doğru bazı rota önerileri olacak. Bazılarını daha önce görmüş, hatta gidip görmüş; bazılarını ise ilk defa öğrenecek olabilirsiniz. Motosiklet tecrübenize, seyahat zevkinize, vaktinize, nakdinize, motosikletinizin yeterliliğine göre dilediğinizi tercih edip, yola çıkabilirsiniz. Tüm rotalar için yola çıkış noktaları olarak İstanbul baz alınmıştır. Şimdiden iyi yolculuklar.

15

1 ROTA

Motosiklet seyahatinin omurgası rotadır. Çünkü diğer tüm değişkenler rotaya göre belirlenir. Seyahatin kaç gün süreceği, hangi yolların geçileceği, yol üzerinde ziyaret edilecek tarihi veya turistik noktaların belirlenmesi, konaklama tercihi tamamen rotaya bağlıdır.

Rota belirlerken dikkat edilmesi gereken ilk husus seyahate ayrılmamız zamandır. Zamanımız kıtsalysa, rotayı da buna göre belirlememiz gerekir. Burada tabii ki sürüş tecrübesi ve motorunuzun kabiliyeti de devreye girer. Tecrübesiz bir sürücünün, kıtsı zamanda ve düşük hacimli bir motorla yapacağı seyahat rotanın da zorlayıcı olmasına gerekir. Böyle bir sürücü için, 125-250 cc aralığındaki bir motosiklet ile çıkacağı seyahatte bir günde alacağı yolun 300 kilometreyi geçmesi idealdir. Bu üst sınırı koyma gereğinin duyulması, fiziksel ve zihinsel yorgunluğun getirdiği konsantrasyon eksikliği ve reflekslerindeki düşüşle alakalıdır. Motosiklet kullanırken sadece bedenimiz değil, zihnimiz de yorulur. Bu durum, karşılaşıcağımız olası tehlikelere vermimiz gereken tepkiyi doğru bir şekilde ve zamanında verememize yol açabilir.



19 Ağustos günü elim bir trafik kazası ile Van'da ebediyete intikal eden A. Haluk Dursun hocamızın Ocak 2003 tarihli Emanname dergisi için yazmış olduğu Van yazısını sunuyoruz.



Eğil dağlar, üstünden aşam

VAN

◆ A. Haluk Dursun | a.h.dursun@hotmail.com ● Bülent Katkık

Bosna-Hersek'in Saraybosna'sı, Kırım'ın Bahçesaray'ı derken, bu sefer yolumuz Van'daki Bahçesaray'a düştü. Orada insanlar kışın dağlar ve karlarla boğuşup tükeniyor, yazın da ceviz, balık ve balla kendine gelip, Müküs Çayı kenarında namaza durarak haline şükrediyor.





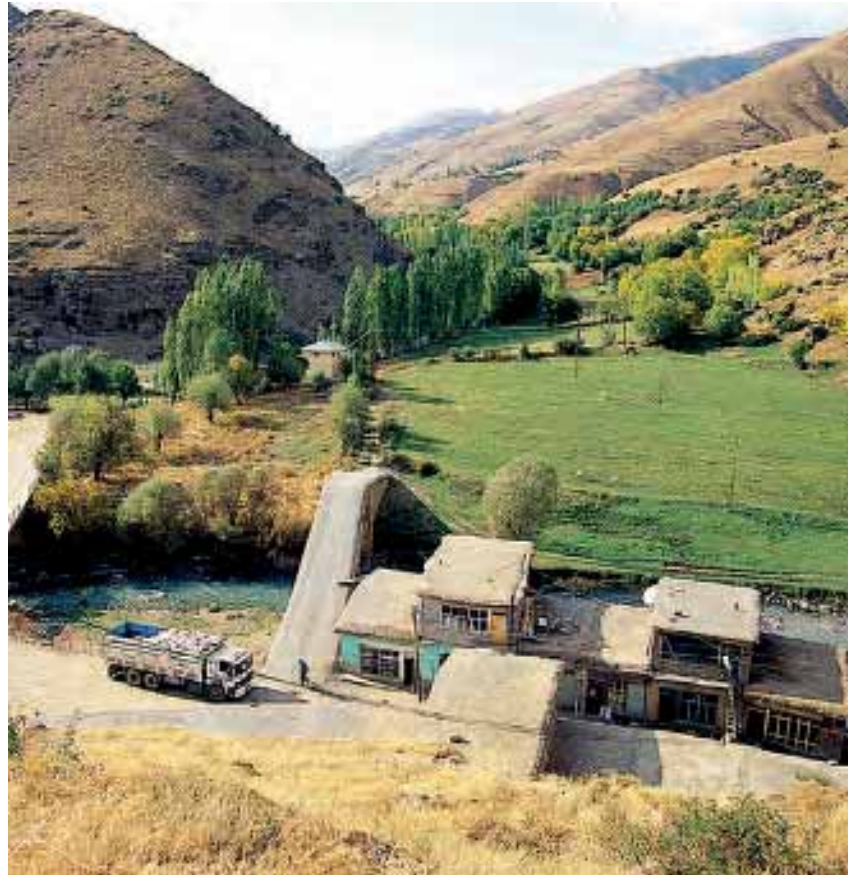
Dergimizin çıktığı ilk sayıdan beri bazı çevrelerce niçin Türkiye'den herhangi bir konu yazmıyorsunuz şeklinde tenkit ve teklifler geliyordu. Doğru! Türkiye'de çıkan bir gezi dergisinde mutlaka Anadolu'dan da bir yer seçip, orayı tanıtıp, oranın güzelliklerini gözler önüne sermeliydik. Önce aklımıza Abant geldi. Bolu Yedigöller, Ilgaz Dağları, Kastamonu'ya kadar uzanan bir sonbahar yaprak,

ağaç ve renk cümbüşünü önce şöyle bir kendimiz için görelim sonra da sizlere aktaralım istedik. Ama daha sonra da sizlere Türkiye ile ilgili yazacağımız ilk yazının herkesin kolaylıkla gidemeyeceği, göremeyeceği ve yazamayacağı bir konu olmasını düşündük. Öyle harc-ı alem, her yerde yazılabilecek bir yazı olmaması lazımdı.



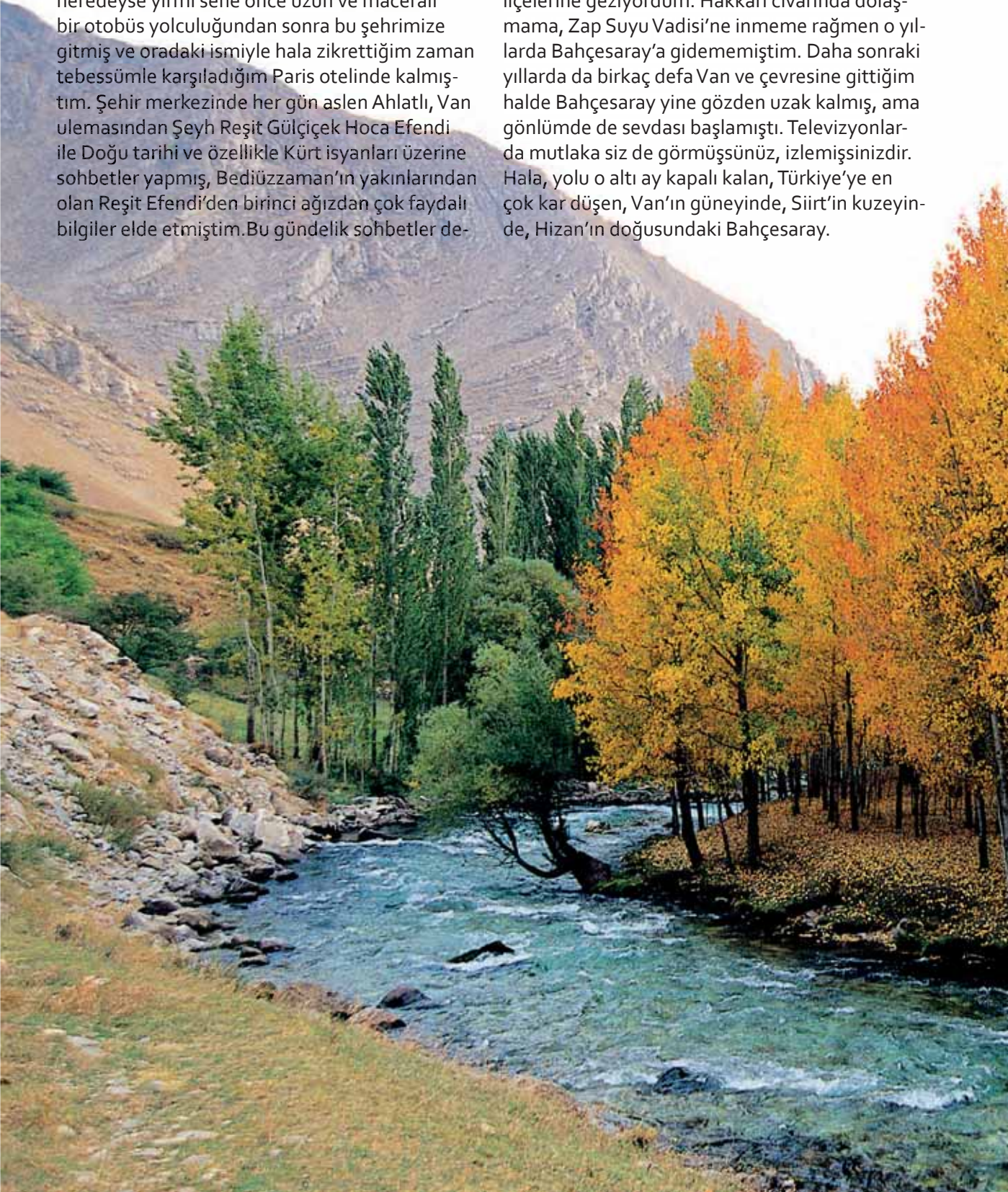


İşte biz de bu düşünceden yola çıkarak Türkiye’de en zor gidilen yeri kendimize seçtik. Bahçesaray’a gitmeli, orayı görmeli ve siz göremeyen, gidemeyen okuyucularımıza aktarmaya çalışmalıydık. Bu, aynı zamanda bizim açımızdan da bir utanç lekesinin silinmesi olacaktı. Sen dünyanın dört bir tarafını gez, yedi iklimden, yetmiş iki memleketten haber ver, sonra kendi diyarından bir yeri hiç görmemiş ol. Hem de Kırım’ın o güzelim Bahçesaray’ını, Bosna-Hersek’in o şanlı Saraybosna’sını gördüğün halde Anadolu’nun Bahçesaray’ını geri plana it! Neyse fazla uzatmayalım ama sonunda Bahçesaray’ı da gördük. Bülent Katkık, Mustafa Aksay ve bendeniz Ekim ayının çok güzel günlerinde güneşin fotoğrafçılara en bereketli ışıkları yolladığı bir mevsimde Van’a gittik.



Bu benim Van'a ilk gidişim değildi. Bundan neredeyse yirmi sene önce uzun ve maceralı bir otobüs yolculuğundan sonra bu şehrimize gitmiş ve oradaki ismiyle hala zikrettiğim zaman tebessümle karşıladığım Paris otelinde kalmıştım. Şehir merkezinde her gün aslen Ahlatlı, Van ulemasından Şeyh Reşit Gülçiçek Hoca Efendi ile Doğu tarihi ve özellikle Kürt isyanları üzerine sohbetler yapmış, Bediüzzaman'ın yakınlarından olan Reşit Efendi'den birinci ağızdan çok faydalı bilgiler elde etmiştim. Bu gündelik sohbetler de-

vam ederken arada bir çevreye de gidiyor, Van'ın ilçelerine geziyordum. Hakkari civarında dolaşmama, Zap Suyu Vadisi'ne inmeme rağmen o yıllarda Bahçesaray'a gidememişim. Daha sonraki yıllarda da birkaç defa Van ve çevresine gittiğim halde Bahçesaray yine gözden uzak kalmış, ama gönlümde de sevdası başlamıştı. Televizyonlarda mutlaka siz de görmüşsünüz, izlemişsinizdir. Hala, yolu o altı ay kapalı kalan, Türkiye'ye en çok kar düşen, Van'ın güneyinde, Siirt'in kuzeyinde, Hizan'ın doğusundaki Bahçesaray.







Van şehir merkezinden dostumuz turizmcı Abdullah Tunçdemir'in şirketi Ayanıs'ın minibüsüyle yola koyulduk. Önce Zerzevat suyundan, Kehriz suyundan, Şamran suyundan bahsettik. Erek Dağı'nda üstadı rahmetle yad ettik.

Van, bir sular ve dağlar şehridir. Van Gölü'nü deniz saydığımızdan geçiyorum; Nemrut krater gölleri, Muradiye Çağlayanı, Bendimahi suyu, Hakkari yolundaki Hoşab (şimdiki adı Güzelsu), Erciş, Çatak dereleriyle her tarafı sudur. Van'ın Coğrafya bilgilerinden hatırlarsınız, en alçak yeri 1.600 m'dir. (Hollanda'nın en yüksek yeri 320m) Daha uçakla havaalanına inişe geçtiğinizde, önce Nemrut Dağı sonra Süphan Dağı sizi karşılar. Muradiye üzerinden az kuzeye giderseniz Doğu Beyazıt'da büyük Ağrı'nın eteklerine ulaşıverirsiniz. Oradan öte hep dağdır. Van Gölü'nün güneyinde Edremit üzerinden Gevaş tarafına doğru indiğinizde de Artos Dağı sizi karşılar. Gölün bir tarafında Nemrut ve Süphan, bir tarafında Artos. Çatak yol ayrımından sonra 66. km'de Bahçesaray yol ayrımına gelir ve orada sizi küçük ama son derece şirin bir dere karşılar. O dere boyunca yol almaya başlar ve yukarı Narlıdere Köyü'ne kadar tatlı tatlı giderseniz.

Hatta neredeyse amma da abartmışlar bu Bahçesaray'ın yolunda ne varmış bile diyebilirsiniz. Ama yukarı Narlıdere'yi geçer geçmez yol bozulur. Hatta bozulmak ne kelime, yol biter... Sonra toz toprak içinde çık babam çık, dolan babam dolan. Dağların arasında bulabileceğiniz en alçak vadiden geçmeye çalışırsınız. Ve sonunda geçide ulaşırsınız. O meşhur Karabel Geçidi'ne. Yahut diğer adıyla Karabet. Orada rakım da yazılıdır. Gözlerinize inanamazsınız. Dağların geçit verdiği en alçak yeri 2.985 m'dir. Ey alçak ülke Hollanda'nın zirvesi kulakların çınlasın!







Yollarda araba gözükmez. Sadece ot biten yerlerde, dere kıyılarında koyun, tepelerde keçi sürülerine rastlarsınız. Su kenarlarında birkaç kavak, yumuşan ağaçları. Ve sonra dağ, dağ, dağ... İniş yolunun bir tarafı uçurum ki dibi gözükmez. Tam nereden geldik bu yollara dediğiniz zaman ise taa karşılarda cevizli tepeler başlar. Önce Liçan Köyü'ne ulaşırsınız. Ve Müküs Suyu (Bahçesaray Deresi'nin yerli adı) size öyle bir sürpriz yapar ki "Hayy Allah!" dersiniz. Artık Müküs dalmış, suyunun renginin güzelliğine, etraftaki yeşilliğe kendinizi kaptırılmış olur ve Van'dan Bahçesaray'a 110 km sonra ulaşırsınız. Biz 3,5 saatte gittik 110 km'yi. Bahçesaray'ın girişinde de layıkıyla (!) karşılandık. Kahraman Silahlı Kuvvetlerimiz bizi bir güzel karşıladı, sonra da haşladı! Önce kimlikler ibraz edildi, kayıtlar yapıldı ve sonra mevcutlu olarak jandarma karakoluna götürüldük. Sorgu sual. Niye geldiniz? Ne yapmaya geldiniz?

Burada ne işiniz var? Bu sadece bize karşı yapılan bir muamele değilmiş. En son Amerika Birleşik Devletleri'nin Ankara Büyükelçiliği Siyasi Müsteşarı Bahçesaray'a gelmiş, elin Amerikalısını da aynı muameleden geçirmişler. Biz de elle gelen düğün bayram dedik. Sadece kaybettiğimiz vakte üzüldük.





Bahçesaray'da şöyle bir dolaştıktan sonra, hemen biraz ileriye Kırmızı Köprü mevkiine gittik. Tek kemerli son derece alımlı bir köprü. Tabii her zamanki gibi, fotoğrafını çekerken köylüler geldi. Öyle hemen bırakmayız. "Köprümüzü gördünüz bir de ekmeğimizi yiyin." diyerek evlerine götürdüler. Sedat Görür ve amcaoğlu Nevzat Görür ile beraber,



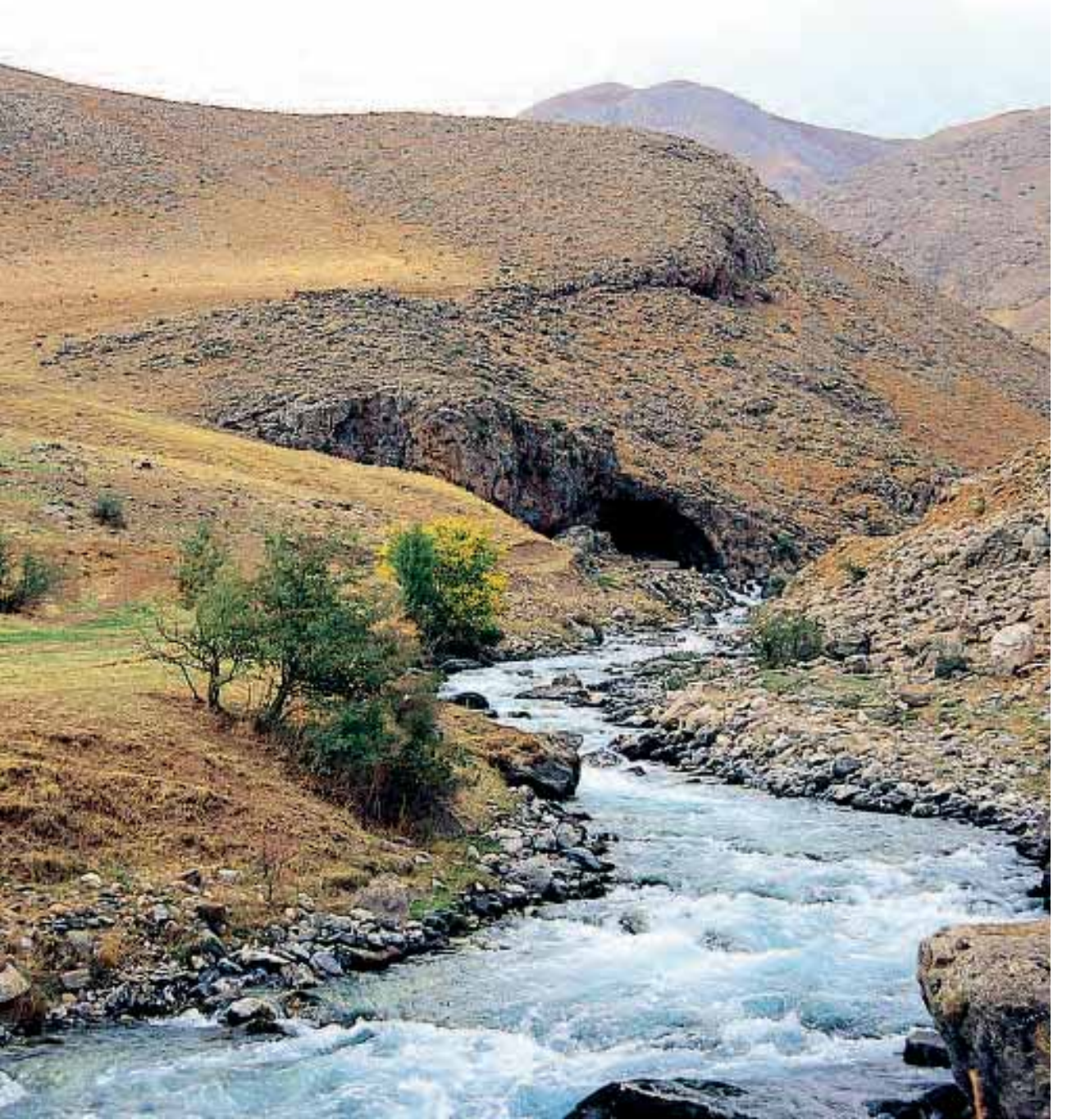
vadiye hakim bir tepe üzerindeki evlerine gittik. Yufka ekmekleri, peynir, bal, tereyağı derken bir de Müküs çayından yakalanmış o dillere destan alabalık nar gibi kızartılıp getirilmez mi! O mütevazı aşiret sofrasında günün ve bölgenin mana ve ehemmiyetiyle doğru orantılı bir sohbet yaptık. Aşiretlerden, şeyhlerden, Hamidiye Alaylarından, Arvasilerden, Küfrevilerden, Gaydalılardan bahsettik. Sonra oradan tekrar Bahçesaray'a dönüp, Belediye Başkanı Muhterem Naci Orhan'la aynı sohbeti devam ettirdik. Başkan çok nüktedan bir adam. Suyun kenarında otururken anlattı. Belediyenin bütün işçilerini toplamış, iki koyun kestirip suyun başında bir ziyafet vermiş. İşçilerden biri demiş ki "Başkanım, hayatımda içmediğim kadar su içtim, sana teşekkür ederim". "Niye şimdiye kadar içmedin? Su senin elinin altında bedava akıp duruyor." dendiğinde: "Ağam karnımızı hiç böyle tam doyumuyorduk ki kana kana su içelim." cevabını almış.



Yani sizin anlayacağınız halk pek iyi durumda değil. Fakat durumlarını kurtarmaya yönelik herhangi bir gayret de yok. Herkes kahve köşelerinde Türkiye'yi kurtarıyor! Asırlık cevizler kargalar tarafından dikilmiş, sonra olduğu gibi kalmış. Ne cinsi islah edilip fenni usullerle ceviz bağları kurulmuş, ne eski üzüm bağlarından eser kalmış. Balcılık dersin o da ilkel yöntemlerle yapıyor ve kalitesiz bal üretiliyor. Halbuki biraz aşağıda Beğendik'in üzümü, Pervari'nin, Şemdinli'nin balı meşhur. Yıllardan beri Bahçesaraylılar umudu cevizle bağlamış.

Tabii tabiatın şartları ve geçit vermez dağları da işin cabası. Kardan elektrik direkleri kapanıyormuş. Yol da kalıp da macera yaşamayan yok gibi. En büyük konu yol sorunu, daha doğrusu yolsuzluk. Zaten yolsuzluk Türkiye'nin genel sorunu ama Bahçesaray'ın yolsuzluğu başka. Neyse biz yine dönelim konumuza. Yani suyun başına. Oraya kadar gelmişken Müküs Deresi'nin kaynağını görmemek olur mu? Kaynaktan bir su içip, "Elhamdulillah" demek, şükretmek için yola koyulmaz mı insan?





Dört-beş km'lik bir yoldan sonra tabii laf olsun diye yol diyorum suyun başına ulaştık. Bir mağara ağzından kayalar içinden su köpük köpük fişkırıyor. Su sesi, sonbaharın sararttığı yapraklar ve kekik kokusu. Şoförümüz sızlanıyor arkada, böyle manzaraya dalarsanız gece burada kalırsınız diye. İster istemez biz de yola koyuluyoruz. Yine tekrar sarmaya başladık dağları. Karşıdan antika bir kamyon gözüktü. Bozulmuş

kalmış, şoförü de tamir etmeye çalışıyor. Anlayanlar Fiat 682 model dediler. Şoför de çok meşhurmuş orada, namı her an kaputu açıp, motor tamir ettiği için "Kirli Cemal" diyorlar. Bu yollarda elli yıldan beri şoförlük yapıyormuş. Allah yolunu açık etsin dedik Kirli Cemal'e. Bir Bahçesaraylı şoföre herhalde söylenecek en güzel söz, en güzel temenni de bu olmalı. Allah yolunuzu açık etsin Bahçesaraylılar.



PROF. DR. NİHAT FALAY

◆ Tülay Taşdemir / tulay.tasdemir@turing.org.tr 🔗 Turing ve Aile Arşivi

Dergimizin bu sayısında akademisyen kimliğinin yanı sıra şiir, öykü, roman, tiyatro, resim, tarih gibi sanatın ve yaşamın pek çok alanıyla yakından ilgilenen, İ.Ü. İktisat Fakültesi Maliye Bölümünün çok değerli hocası ve Kurumumuzun kıdemli üyesi Sayın Prof. Dr. Nihat Falay ile yaptığımız keyifli sohbeti sizlerle paylaşmanın mutluluğunu yaşamaktayız.



Kendinizden bahsedebilir misiniz?

1 Mayıs 1941'de Urfa'da doğmuşum. Altı çocuklu bir ailenin 5. evladıyım. Rahmetli babam Fikri Falay devlet memuru, annem Fatma Falay ise ev hanımıydı. Babamın 1946 yılında kalp krizi sonucu vefat etmesi nedeniyle annem bizleri okutabilmek için Urfa'dan Diyarbakır'a yerleşiyor. Diyarbakır, Doğu Anadolu'da tarihsel mekânlar, kültür ve yaşam konusunda algılama ve fikir oluşturma açısından bana damgasını vuran bir kenttir. Mekânlar, tarih, mimarlık, suriçi, kiliseler, havuzlar, kent yaşamı, eğitimim, çocukluğum, hastalıklarım, kendimi öğrenme-arama-bulma ve tekillenme açısından kişiliğimi belirleme süreçlerinin bu kentte oluştuğunu söyleyebilirim.

Eğitim hayatınızı anlatabilir misiniz?

İlkokulu önce Cumhuriyet İlkokulu'na sonrasında ise özellikle benim gibi gözlerinde trahom hastalığı bulunan öğrencilerin devam ettiği İsmet Paşa İlkokulu'nda devam ettim. İlkokulum eskiden, Diyarbakır eşrafından olan fakat sonra sürgüne gönderilen Cemil Paşa ailesine ait bir konak imiş. Bu konakta İsmet Paşa, kaldığı için ilkokula da onun ismi konulmuş. Ortaokulu Ziya Gökalp Lisesi'nin orta kısmında okudum, okulumun karşısında Cahit Sıtkı Tarancı'nın evi vardı. Babamın vefatıyla ekonomik açıdan sıkıntı yaşamaya başlamıştık. Ben ve tüm kardeşlerim bir yandan okurken bir yandan da çalışmak zorunda kalmıştık. Su, ekmek, çekirdek satarak hem kendi giderlerimizi karşılıyor hem de okul malzemelerimizi alabilmek için gerekli parayı biriktiriyorduk.



İstanbul'a gelişiniz nasıl oldu?

Ağabeyim Ziya Falay, İTÜ Elektrik Bölümü'nü kazandığı için İstanbul'a gelmesi gerekiyordu. Bu nedenle annem İstanbul'a yerleşmemize karar vermişti. 1955 yılının Mayıs ayında bir akşamüstü, Diyarbakır'dan trene bindik, 4 gece 3 gün süren kara tren yolculuğumuz İstanbul'a varışımızla son bulmuştu. Fatih'te Hırka-ı Şerif Camiisi'nin tam karşısında kiraladığımız bir eve yerleşmiştik. Okul zamanı geldiğinde annem Karagümrük Ortaokulu'na kaydımı yaptırmıştı. Ortaokuldan sonra 1957-1961 yılları arasında Vefa Lisesi'nde okudum. Reşat Ek-





rem Koçu, Nüzhet Göksel, Osman Zeki Çakoloz gibi kıymetli hocalarımı her zaman yad ederim. Lise yıllarımda, yaz aylarında da çalışmaya devam ediyordum. Bir keresinde İstanbul Dragos'ta bir evin badana işine yardım etmek için çıraklık yapmıştım. Merdivene çıkmış, tavanı boyadığım esnada merdivenin yanına orta boylu, siyah ve kalın kaşlı bir bey gelip, bana ne yaptığımı sorup, kısa bir soh-

betin ardından yüzündeki sıcak bir ifadeyle "Usta kendine dikkat et, sen bize lazımsın." deyip, bir süre beni izleyip, gitmişti. Sonrasında ise bu beyin eski Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel olduğunu öğrenmiştim. Lise yıllarımda şiir ile de ilgileniyor, arkadaşlarımla Cağaloğlu'nda Yeşil Sahne denilen tiyatro mekânında buluşup, şiir üzerine çalışmalar yapıyorduk. Beşgen adında bir şiir dergisi çıkar-





maya başlamıştık. Yaz dönemi olduğu için Cağaloğlu'nda bir iş hanında çalışıyordum. Çalıştığım iş hanının yanındaki sokakta küçük bir matbaaya giren dağınık saçlı, oldukça sempatik, kumral bir ustayı hatırlıyorum. Bu kişinin şair olduğu da söylendiği için, onu meraklı gözlerle takip ediyordum. Yıllar sonra Şair Özdemir Asaf'ın oğlu Gün Arun ile tanıştığımda, yaptığımız sohbet esnasında ilgiyle gözlemlediğim o kişinin ünlü şair Özdemir Asaf olduğunu öğrenmiştim.

Üniversite döneminiz nasıl geçti?

1961 yılında Vefa Lisesi'nden mezun oldum. Lise yıllarımda hocalarımın hepsi benim için yol gösterici olmuştur. Özellikle Hocam Reşat Ekrem Koçu'nun tarih merakımı ve kültürel miraslarımıza olan sorumluluk bilincimin oluşmasındaki katkısını unutamam. Ayrıca mantık, felsefe, sosyoloji ve psikolojiye de çok merakım vardı. Bu alanda da okumalar yapıyordum. Yoksul bir aileden geliyor olmamın, iktisatı öğrenme isteğimdeki etkisi olduğunu

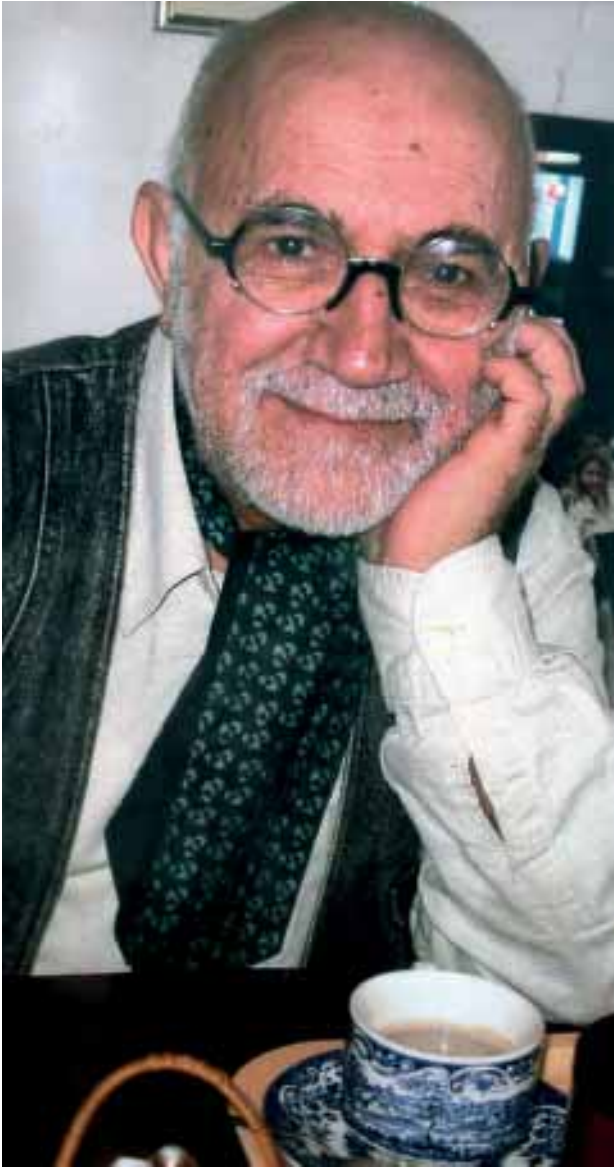


düşünüyorum, tabii bir de lisedeyken bir yakınımın İstanbul İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi'nde okuması etkili olmuştur. Onun iktisat kitapları ve bilinmez çekici bir alan olan iktisatı öğrenme arzum, İktisat Fakültesi tercihimde önemli rol oynadı. 1961 yılında İ.Ü. İktisat Fakültesi'ni kazandım. 1965 yılında mezun oldum. Mezuniyetimden sonra iki yıl süren yedek subaylık görevimin ardından, aynı fakültede asistan olarak 1969 yılında atandıktan sonra doktora öğrencisi oldum. 1980 yılında doçent, 1988 yılında da profesör oldum. Türkiye Ekonomisi Bibliyografyası, İbn-i Haldun'un İktisadi Görüşleri, Planlama-Programlama-Bütçeleme Sistemi ve Türk Program Bütçe Modeli, Program Bütçe ve Sıfır-Esaslı Bütçe Sistemleri, Maliye Tarihi konularında 5 kitabım, yüzlerce makale, bildiri, araştırma, proje, panel, söyleşi ve çevirilerim bulunmakta. Ayrıca 2018 yılında Prof. Dr. Nihat Falay'a Armağan kitabının çıkarılması şerefine de sahip oldum. Eşim Türkan Hanım ile 1982 yılında evlendim, kendisi her zaman en büyük destekçim olmuştur. Ne yazık ki eşimi 2015 yılında geçirmiş olduğu bir ameliyat esnasında kaybettim. "Sevgi ne kadar büyükse kederi de o kadar büyük olacaktır" diyen Spinoza'yı ya da "Sen bana bakma,

ben senin baktığın yönde olurum" diyen Özdemir Asaf'ı anımsayarak belki de O'na gönderilecek en anlamlı ve yoğun duygumu aktarmış olacağım buradan.

Tiyatroyla olan ilişkinizden konuşabilir miyiz?

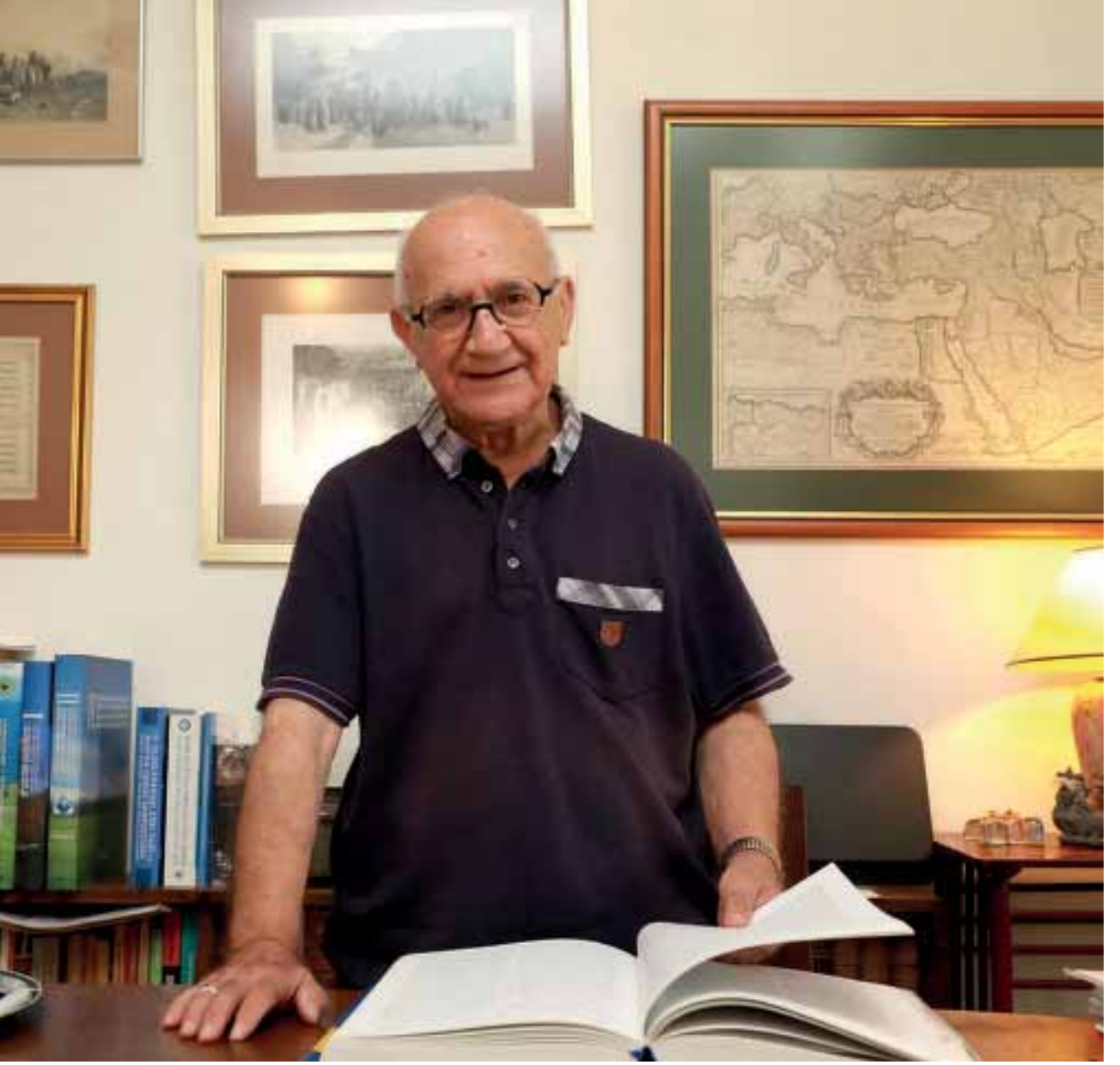
Sanatın pek çok alanıyla ilgilenirim. Ancak şiir ve tiyatronun yeri bende bir başkadır. Tiyatroya olan merakım 1962 yılında Milli Türk Talebe Birliği (MTTB)'nin Cağaloğlu'ndaki salonunda yapılacak tiyatro seçmeleri için gazeteye verilen ilanla başladı. Seçmelere katılmak için ilandaki gün ve saatte MTTB'nin Cağaloğlu'ndaki binasına gitmiştim. Üç kişiden oluşan jüri, bir metin okutup, belli bir mizansene bağlı kalarak benden rol yapmamı istediler, ben de elimden gelen tüm çabayı göstermiştim. Seçmelerden sonra adresime gelen mektupta kabul edildiğim yazıyordu. O gün o jüride bulunanlar arasında günümüzde de arkadaşlığımı sürdürdüğüm dostlarım Celile Toyon, Metin Akpınar ve İsmail Biret vardı. Hızla çalışmalara başlamış, Sofokles'in uyarladığı Antigone adlı ünlü oyunu sahneye koymuştuk. Bu oyunu İstanbul dışındaki sahnelerde de çok kez sergiledik. Dönemin tiyatro ustası Ulvi Uraz oyunumuzu beğenerek izlemiş,



hatta kadrodaki bazı oyuncularını kendi tiyatrosuna almak üzere davet etmişti. İşte o oyuncular arasında ben de vardım. Ulvi Uraz Tiyatrosu'nda Haldun Taner'in "Gözlerimi Kapatırım Vazifemi Yaparım" adlı ünlü oyununu oynadık. Daha sonra Sıraselviler'deki Arena Tiyatrosu'nda Halk Oyuncuları adında kendi tiyatromuzu kurduk. Buradaki grupta hatırlayabildiğim kadarıyla Ali Poyrazoğlu, Celile Toyon, Deniz Türkali, Ali Özgentürk, Erdem Aykanat... arkadaşlar vardı. Askere gitmek için tiyatroya ara vermiş, askerlik dönüşü ise yeni bir karar vererek tekrar akademisyenliğe başlamıştım. Ancak şunu ifade etmek isterim ki tiyatro tüm yaşamım boyunca hep hayatımda oldu, hatta tiyatro deneyiminin kazandırdığı beceri, akademisyenliğim boyunca kullandığım, çok da keyif aldığım bir yönüm olmuştur.

Turing ile nasıl tanıştınız?

Akademisyenlik hayatımda bilimsel çalışmalarımın yanında; tarih, çevre, kültür ve sanat konularıyla yakından ilgileniyordum, bu konulardaki gelişmeleri izlemeyi ve katkıda bulunmayı gönüllü olarak destekliyordum, şimdi de olduğu gibi. Yıllar önce TRT televizyonunda kültür-sanat programına katılmış, orada dünya kültürü ve sanatı konusu üzerine bir söyleşi yapmıştım. Bu programı Turing'in Genel Müdürü Çelik Gülersoy da izlemiş ve benimle tanışmak istemiş. Kısa bir süre sonra da Turing'e üye olmam teklif edildi. O gün bugündür Turing'in tüm faaliyetlerini yakından takip ediyorum. Akademisyen olmam hasebiyle öğrenciler için yapılan tüm etkinlikleri destekliyorum, bu konuda üzerime düşen ne varsa yapacağımı da belirtmek istiyorum. Yüzler-



ce, hatta binlerce öğrencim oldu bugüne kadar, bir nebze faydalı olduysam ne mutlu bana. Onlar için hep bir şeyler yapmaya çalışırım. Benim öz evladım olmadı, ama yüzlerce çocuğum var diyebilirim, sağ olsun onlar da beni hiç unutmazlar. Bir de şunu söylemeden edemeyeceğim; kitap merakım vardır, ama bu merak çoğu insan gibi kütüphanemi süslesin diye değildir. Ben kitap okumayı çok severim, ama kitap tutmayı hiç sevmem, her kitap bir bilgi taşır, taşıdığı bilgiden de herkes nasiplensin isterim. Bu gün bile taşıdığım çantamda mutlaka okuyacağım bir kitap vardır. Okuduğum kitapları çoğunlukla öğrencilerime hediye ederim, arada bir dostlarıma hediye ettiğim de olur, ama bir iktisatçı olarak öğrencinin

alım gücünün daha az olduğunu gözeterek onlara hediye etmenin daha doğru olduğunu düşünüyorum. Turing'in düzenli olarak gönderdiği dergi ve kitapları, okuduktan sonra mutlaka meraklılarıyla buluşturduğumu da söylemek isterim.

Çok kıymetli hocamıza, bilimsel çalışmalarının yanısıra kültür varlıklarımızın korunması hususunda aktif olarak görev aldığı yaşamında başarılar ve sağlıklı ömürler dileriz.

1955 BUICK

ROADMASTER 70 RIVIERA COUPE

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

1955, Amerikan otomobil tarihinde en çok hatırlanan, en iyi yıldır. 7,9 milyon otomobilin üretildiği bu yıl, Buick, 738,814 adet rekor bir satışla pazarda üçüncü sırayı aldı. 1930 sonlarından beri stilde lider olan Buick, General Motors'un orta ve ortanın üstünde fiyatlı arabası olduysa da, asla bir Pierce Arrow, Packard ve Cadillac kadar gösterişli bir tasarımla düşünülmedi. Büyük Depresyon'da, diğer markalar gibi, Model 40 ile ucuz otomobil satmayı başardı. 1936 yılında, modellerinde Special, Century, Roadmaster ve Limited isimlerini kullanmaya başladı.



1903 yılında İskoçyalı endüstrici David Dunbar Buick tarafından kurulan şirket, 1904'de satışlara başladı. 1907-1910 yılları arasında, Ford'dan sonra en çok satan olarak, pazarda ikinci sıraya yerleşti. 1910'ların sonlarında üç, 1920 ve 1930'larda ikişer yıl ve 1955-1956'da "Üç Büyükler"den Chrysler'in Plymouth'ını geride bırakarak satışlarda üçüncü oldu. Buick, 1908 yılında General Motors'un kurulmasına sebep olan ilk GM marka-

sıdır. 1936 yılında tanıtılan 133 inch dingil mesafeli Series 80'ne Roadmaster adını veren Buick, 1940 yılında bu ismi yine yeni tanıttığı, daha küçük, 126 inch dingil mesafeli Series 70 modeline taşıdı. Savaş sonrası 1949 yılından 1954 yılına kadar Roadmaster, farklı dingil mesafeli şasilerle üretildi. 1936 yılından, imalattan kaldırıldığı 1996 yılına kadar sekiz jenerasyon geçirdi.



Altıncı jenerasyonun ürünleri 1954-1956 yılları arası modeller ise 60 yıllık üretimin en klasikleri oldular. 1940 yılına kadar Buick'in standart uzun şasisi, 1940'dan sonra da Oldsmobile'in orta uzunluk-taki şasisi üzerinde imal edilen Roadmasterlar, savaş sonrası 1946-1958 yılları arasında Buick'in en popüler ve en lüks modeli olarak satıldılar. Yedinci jenerasyon olan 1958 yılından sonra kaldırılan bu isim, 1991-1998 yılları arasında Buick'in en geniş ve en büyük modellerinde tekrar kullanıldı. Amerika'da sekiz ayrı fabrikada montajı yapılan 1955 Roadmaster, üç ayrı model ile tanıtıldı. 4-Door Sedan, Convertible Coupe ve Müzedeki örneği Riviera Hardtop Coupe, aynı teknik yapı ve spesifikasyona sahip Super serisi ile bir önceki yıl olduğu gibi Oldsmobile'in 98 modeli ve Cadillac'ın 'C' gövdesini paylaşıyor. General Motors'un efsane tasarımcısı Harley J. Earl'ün çizgilerini taşıyan Roadmaster, Super ve Century serileri ile ön çamurluklarda dört vantilasyon deliğine sahip. 1955 yılında Buick, Oldsmobile ve Cadillac dışında "Üç Büyükler" in tüm markaları tamamen yeni bir gövde tasarımı ile tanıtıldılar. Roadmaster, 1953 yılından beri kullandığı bu gövdede 1955'de belirgin bir makyaj kullandı. Memleketimizde 'Bıyık' olarak çağrılmasının sebebi tarak şeklindeki dişlere sahip ön panjur, bu sene yerini bal peteği izgaraya bıraktı. Peteklerin diğer serilere karşın daha geniş olduğu Roadmaster'da, motor kapağı üzerindeki maskot ve Buick harfleri ile bagaj üzerindeki Roadmaster yazısı altın rengi kaplama.

Roadmaster'ın diğer serilerden kolayca ayırt edilmesini sağlayan farklı far çerçeveleri dışında, arka çamurluk ile tampon arasındaki geniş krom parça, kelebek camlar altındaki Buick amblemi ve bagaj üzerindeki Roadmaster yazısı, Müzemizdeki örnekte bulunmuyor. 1954 yılında Cadillac ile mermi şeklindeki 'Dagmar' tamponu paylaşmaya başlayan Buick'de, bu yıl Dagmar, Roadmaster'da, diğer serilerden daha belirgin büyüklüğü ile dikkat çekiyor. Dagmar tamponu, Cadillac sayfalarında daha detaylı okuyabiliyorsunuz.



Düz 8 silindir Fireball motoru 1931 yılından beri kullanmakta olan Buick, ilk V8 Fireball motoru 1953 yılında tanıttı. Bu Fireball motorlar, supaplarının küçük olması sebebi ile daha çok 'Nailhead' motorlar olarak bilinirler. Müzemizdeki Roadmaster'ın motoru 322 cu.inch Nailhead, 236 beygir gücünde. 1954 Buick'lerde 200 beygir güç üreten 322 Nailhead, bu yıl ilk defa Roadmaster'larda 4 boğazlı karbüratör kullanılarak gücü 236 beygire yükseltildi. 1948 yılında ve sadece Roadmaster'lar için seçenek olarak sunulan otomatik şanzıman 'Dynaflow' da, bu yıl standart ekipman. Ve 1955'de Dynaflow kullanan Buick sayısı 64500. 28.071 adet üretilen bu 6 kişilik hardtop Riviera'nın fiyatı 3453 dolar. Havalı direksiyon, lüks jant kapakları, kalın köpüklü koltuklar ve lüks halı da standart ekipmanlar. İki veya üç ton renk, beyaz yanaklı lastikler, dış dikiz aynası ve klima birer seçenek. 1955'in 16 Mart'ında bir milyonuncu V8'ini üreten Buick, 20 gün sonra da 8 milyonuncu otomobili montajdan çıkardı. Ve bu yıl Amerika'da imal edilen otomobillerin % 9.84'ü Buick oldu.





ÖZELLİKLER

Motor	Fireball (Nailhead) 322 V8, OHV, Benzinli, 5272 cc. (321.7 cu. inch), 4 Boğazlı Karbüratör, 236 Beygir, 4600 Devir
Çap x Strok	101.6 x 81.28 mm.
Vites Kutusu	Otomatik (Twin Turbine Dynaflo), 2-ileri, direksiyondan
En Yüksek Hız	181 km/s.
Hızlanma	0-100 kms. 11.2 s.
Gövde / Şasi	Çelik, Fisher / Çelik, kutu kesitli, X-bağlantılı
Süspansiyon	Ön, salıncak, helezon yay, amortisör. Arka, helezon yay, seviyeli tip amortisör.
Elektrik Sistemi	12 Volt / 35 Amper/s.
Frenler	Hidrolik, ön, arka, kampana
Dingiller Arası	3225 mm
Uzunluk	5486 mm
Genişlik	2032 mm
Yükseklik	1590 mm
Ağırlık	1937 kg
Ön İz Genişliği	1498 mm
Arka İz Genişliği	1580 mm
Lastik Ölçüsü	8.00 x 15

SEDDÜLBAHİR KALESİ

📍 Dr. M. Sinan Genim / sinan@sinangenim.com



2 Seddülbahir Kalesi, 18. yüzyıla ait bir gravür

Seddülbahir Kalesi, Gelibolu yarımadasının güneye doğru ucunda, Çanakkale Boğazı'nın Ege Denizi ile buluştuğu noktada, günümüz Ertuğrul ve Morto koyları arasında yer alan Damlacık Burnu¹ üzerinde yer almaktadır (Resim 1).

1656 yılında Venedik Donanması'nın Boğaz girişini abluka altına alıp, 22 Temmuz 1656 günü dokuz günlük bir kuşatma sonrası Bozcaada'yı işgal etmesi üzerine², Boğaz girişinde karşılıklı iki kale yapımına karar verilir. Sultan IV. Mehmed'in (1648-1687) annesi Hatice Turhan Valide Sultan tarafından yaptırılmaya başlanan bu kalelerin

Sultan IV. Mehmed ve Hatice Turhan Sultan tarafından Eylül 1659 tarihinde ziyaret edilerek inşaat sürecinin incelendiği bilinmektedir. Abdurrahman Abdi Paşa'nın verdiği bilgiye göre bu tarihte yapım çalışmaları daha başlangıç safhasındadır. Kalelerin deniz yönleri yeni doldurulmuş olup, hızlı bir yapım aşamasına geçilmiştir. 1661 yılı Ağustos ayında ikinci kere kaleleri ziyaret etmek üzere Padişah ve Valide Sultan Gelibolu'ya gelir. Bu ziyaret sırasında büyük oranda tamamlanan kalelerden karşılıklı topraklar atılır ve şenlikler yapılır.³



1 Çanakkale Uydu, 2019

Mimar Mustafa Ağa ile Kapudan Ali Paşa'nın nezaretinde yapılan bu kalelerden Rumeli yakasındaki Kal'a-i Sultaniyye, Anadolu yakasındaki Kal'a-i Hakaniyye ismi verilmekle birlikte, daha sonraları Seddülbahir (Deniz Seddi) ile Kumkale isimleriyle tanınır olmuşlardır. Seddülbahir Kalesi'nin beş burcu vardır, burçlar birbirine seyirdim yolu olan beden duvarları ile bağlı olup, üç kademe oluşturmaktadır. Deniz yönünde, beden duvarları altına inşa edilmiş kayıkhaneye gözlerinin bulunduğu geniş bir hisarpeçe yer alır. Burçların içinde çeşitli amaçlarla kullanılan büyük mekanlar bulunduğu gibi, kale avlusunda, tek şerefeli bir cami ve çok sayıda çeşitli amaçlarla kullanılan yapılar olduğu eski bir gravürde görülmektedir (Resim 2). Zaman içinde harap olan kalenin Sultan II. Abdül-

hamid (1876-1909) tarafından onarıldığına dair kitabe İngilizler tarafından sökülerek, İngiltere'ye götürülmüş, The Illustrated War News isimli derginin 29 Eylül 1915 tarihli nüshasında bir fotoğrafı neşredilmiştir. Söz konusu kitabede "Sultan Abdülhamid Han Efendimiz Hazretleri'nin resmiyeti ile inşa olunmuştur" yazısı okunmaktadır. Her ne kadar zaman zaman çeşitli tamir ve onarımlar geçirse de, yüzyılların tahribine uğrayan kale, özellikle Çanakkale Savaşı sırasında 19-25 Şubat 1915 günleri arasında yoğun bir şekilde bombalanmış ve büyük oranda yıkıma uğramıştır (Resim 3-4). Cumhuriyet Dönemi'nde kaderine terk edilen yapı, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından 14 Kasım 1980 tarihli kararla "Korunması gerekli kültür varlığı" olarak tescil edilmiştir.



Gelibolu Kalesi



3 Seddülbahir Kalesi, Çanakkale Savaşı sırasında

Uzun yıllar onarım bekleyen yapıya ait projeleri Çanakkale Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 16.11.2006, konservasyon projelerini 23.02.2007, çevre düzenleme ve restorasyon projelerini ise 24.11.2009 tarihlerinde uygun bularak onaylamıştır. 19.06.2014 gün ve 6546 sayılı kanunla kurulan Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı Hakkındaki Kanun'un yürürlüğe girmesine müteakip, 05.06.2015 tarihinde Tarihi Alan Başkanlığı ile Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü arasında imzalanan protokol ile "Seddülbahir Kalesi Onarımı ve Çevre Düzenlemesi Yapımı İş'i"nin

gerçekleştirilmesi planlanmış, Tarihi Alan Başkanlığı tarafından 05.06.2015 tarihinde gerekli ihale yapılmıştır. 26.06.2015 günü yer teslimi yapılarak işe başlanmış olup, işin süresi 510 gün olarak belirlenmiştir. Buna karşılık 29 Haziran 2018 günü çektiğim bir karede, kalenin önünde duran bilgi panosunda işin süresi 1520 gün, 6 Haziran 2019 günü çektiğim karede ise 1530 gün olarak görülmektedir. Kamu adına iş yapanlar, verdikleri bilgi açısından dikkatli ve sorumlu olmak mecburiyetindedirler, Kültür Bakanlığı sitesindeki bilgi ile gerçek arasında 1000 günlük bir fark olması kabul edilebilir bir hata değildir.



4 Seddülbahir Kalesi, Çanakkale Savaşı sonrası



5 Seddülbahir Kalesi, onarım öncesi

29 Haziran 2018 günü bir grup konu ile ilgili arkadaşlarla birlikte kaleyi gezdik ve yapılan çalışmalar hakkında bilgi aldık. Anladığımız kadarıyla kalenin beden duvarları onarılacak, eski yapılara ait temel kalıntıları olduğu gibi bırakılarak kale bir ören yeri olarak ziyarete açılacaktır. Ertesi günü bu kere yeni onarılan Babakale'yi ziyaret ettik. Babakale onarıl-

masına onarılmıştı da, onarım sonrası yeniden kaderine terk edilmiş bir görüntü içindeydi. Bomboş bir kale, kapısında Babakale Muhtarlığı tarafından ziyaret edildiğine dair bir belgenin küçük bir meblağ karşılığı satışının dışında, gelir getirici herhangi bir düşüncenin ve eylemin olmadığı korunması gerekli bir yapı. Kimden ve neden koruyoruz?



6 Seddülbahir Kalesi, onarım öncesi



7 Seddülbahir Kalesi, genel görünüş



8 Seddülbahir Kalesi, onarım sırasında

Daha sonraki bir tarihte Arnavutluk seyahatimiz sırasında yeni düzenlenen küçücük Tiran Kalesi'ni görünce gerçekten üzüldüm, geçmişin Tiran Kalesi öğünülecek bir düzenlemeyle yeniden hayat bulmuştu, gece gündüz çok sayıda ziyaretçi ve turist buraya akın etmekte ve gelir getirici bir halde kullanılmaktaydı. Geçmiş ile gelecek çağdaş bir anlayış ile insan yaşantısına sunulmuştu. Tiran Kalesi'ni gezerken, birden aklıma Portekiz'de gezdiğim Cascais Kalesi geldi, bir dönem ziyaret etmiş ve içinde yapılan otelde kalmak istemiştım. Çevre otellere nazaran iki, üç kat daha pahalı bir oteldi, ama bir daha buralara gelemem, madem geldim buna katlanır, geçmişin içinde çağdaş bir yaşantının verdiği zevke değer diye düşünmüştüm. Ancak yer bulamadım, çünkü bu otelde en az altı ay önce yer ayırtmak gerekiyormuş, çevredeki otellerde çok yer olmasına karşın altı aylık doluluk, geçmişini değerlendirmek açısından imrenilecek bir girişim. İnternette dolaştığım zamanlar İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya gibi çok sayıda ülkede yapılan, kale ve şato restorasyonları ile karşılaşıyorum (Resim 15-16-17), bu yapıların çoğunluğu otel veya lokanta, içlerindeki bir bölüm ise tarihini anlatan müze olarak düzenlenmiş, hemen hepsinde yüksek bedellerle

satılan bir hediyelik eşya seksiyonu var. Her seferinde bizim neyimiz eksik diye düşünürüm, ülkemizin malik olduğu korunması gerekli kültür varlığı sayısı hemen hemen bu ülkelerin tamamındaki kültür varlıklarından daha çok. Ancak Kültür Turizmi yapmayı bir türlü beceremiyoruz, aklımız mı yok, paramız mı? Son dönemlerde yapılanları gördükçe paramızın değil, ama yeteri kadar aklımızın olmadığını düşünmeye başladım. Şimdi bazıları bu düşüncelerime Unesco veya Icomos kararları bu tür düzenlemelere karşı diyecek. Ancak benim gezdiğim ve bu düzenlemeleri en radikal şekilde uygulayan hemen her ülke bu kurumların üyesi, onlar nasıl olup yapıyorlar da, bize gelince yasak oluyor anlamak zor.



9 Seddülbahir Kalesi, giriş kapısı



10 Seddülbahir Kalesi, onarım sırasında

Seddülbahir Kalesi, Çanakkale Boğazı girişinde çağdaş mekanlarla donatılıp, tamamlanması gereken bir yapıdır. Her ne kadar yeterli belge olmasa da, beş burcunun üzerine kurşun kaplı külahlar yerleştirilmeli, kalenin beden duvarları ve burçlar tıpkı eski dönemlerde olduğu gibi her yıl kireç badana ile boyanmalıdır. Çanakkale girişinde Türklerin yüzyıllar boyu, bu topraklardaki egemenliği gösteren, çok uzaklardan beyaz boyalı anıtsal yapıyla ilgi çekecek olan böylesi bir anıta kaç ülke sahip? Niçin derinden duygulandığımız "Çanakkale Geçilmez" sözünü böylesi bir anıtsal yapı ile pekiştirmeyiz? Neden kıymetini bilmiyoruz, uluslararası zincir oluşturan birkaç otel, lokanta, kafeterya, butik satış mağazaları gibi gelir getirici üniteler ile donatılmasında ne gibi sakınca var anlamam

mümkün değil. Ülkemiz çoğu kez bahsettiğim gibi prehistoryadan günümüze çok sayıda korunması gerekli kültür varlığına sahiptir, ancak nerede ise tümü gelir getirici değil, tam tersi ülkenin güvenlik, sağlık, eğitim gibi önemli beklentilerine cevap vermesi gereken gelir kaynaklarımızı, sürekli olarak bu yapıların onarımı için kullanmaktayız. Bir türlü çağdaş beklentilere cevap verecek şekilde onarmadığımız yapılar ve ören yerleri için bitmez tükenmez kaynak ayırmakla vakit ve nakit kaybediyoruz. Bu arada bir sitemimde 6546 sayılı kanunu hazırlayanlara, söz konusu kanunun Genel Esaslar bölümünü teşkil eden 3. Maddesi'nde, söz konusu alanda yeni yapı ve tesis yapılamayacağı gibi bir hüküm var. Hemen hemen dünyanın her ülkesinden insanın ziyaret ettiği gerek bizim tarihimiz



11 Resim 11: Seddülbahir Kalesi, onarım sırasında



12 Seddülbahir Kalesi, onarım sırasında



13 Seddülbahir Kalesi, onarım sırasında

gerekse dünya tarihi açısından bu kadar önemli bir alanda, niçin böyle bir hükme gerek vardır. Sanırım özel şahıslar tarafından yapı yapılmasını önlemek amacıyla kaleme alınan bu hüküm bizim atılım yapmamızı, kendimizi yenilememizi, dünyaya açılmamızı, gelir sağlamamızı önleyecek bir hüküm olarak karşımıza çıkıyor. Elli yıllık mimarım, bu süre içinde yeni yapılar kadar hasbelkader korunması gerekli yapılarda yapılan düzenlemelerle ilgili çalışmalarım da oldu. Bunca yıldır hemen her vesileyle ülkemizin korunması gerekli kültürel sermayesinin büyüklüğünden, ancak ne hikmetse bu sermayeyi bir türlü kullanmayı beceremediğimizden söz ederim. Bunca yıldır ben söyledim, ben dinledim. Onlarca kültür bakanı tanıdım, hepsi Kültür Bakanlığının bu konudaki taassubundan yakındı. Hep bekledim ki Kültür ve Turizm Bakanlığı birleşsin de, turizmin getirdiği zenginlik ve dünya görüşü kültüre de yansısın. Yaklaşık on beş yıldır Kültür ve Turizm Bakanlığı tek elden yönetiliyor, bugüne kadar çok sayıda kişi bakanlık yaptı, turizm kesiminin kültürü canlandıracağını beklerken, kültürün turizmin canlılığını yok ettiğini görmekteyim. Bunca senedir hiçbir şey değişmediği gibi umutlarım da giderek hüsrana uğradı.



14 Seddülbahir Kalesi, onarım sırasında



15 Portekiz, Cascais Kalesi, Otel



16 Portekiz, Cascais Kalesi, Otel

Türkiye coğrafyasında Seddülbahir benzeri yüzlerce kale bulunmakta, bitmez tükenmez bir kaynak israfı ile bu yapıları onarıyoruz, ancak çok azının geriye dönüşü var ki, bu dönüş bile onların bakımına yetmiyor. Genel bütçeden ayrılan kaynaklar ile yapılan her tür onarım bence birer israf, hiçbir ekonomi bitmez tükenmez bir kaynak israfına tahammül edemez. Acilen en kısa süre içinde bu tür yapılarda yapılan onarımların ne gibi gelir getirci kaynak sağlayabileceği araştırılmalı ve onarım projelerinde bu tür düzenlemeler yapılmalıdır. Bu düzenlemelerin bürokratik kademeler içinde yapılması mümkün değildir, çünkü bürokraside yer alan kişilerin atılımları her zaman şiddetle bastırılmakta ve hiçbir iş yapmayan, herhangi bir iş yapmadığı için de soruşturma veya cezalandırma gibi davranışlarla karşılaşmayan kişilerin çoğunlukta olduğu bir oluşumda gerçekten radikal kararlar almak ve atılım yapmak imkansızdır. Yeni bir anlayış ile Cumhurbaşkanlığı bünyesinde oluşturulan Kültür ve Sanat Politikaları Kurulu benzeri bir kurulun, bu konularda daha olumlu adımlar atacağını düşünmekteyim. Ülkemiz bu işler için yeterli insan kaynağına sahiptir, ancak hemen her şeyde olduğu gibi önderlik edecek bir kişiye ihtiyacımız var.



17 Tiran Kalesi

KAYNAKÇA

- 1 Afyoncu-Demir 2015, Erhan Afyoncu-Uğur Demir, *Turhan Sultan*, İstanbul, 2015.
- 2 Çoruhlu 2008, Tülin Çoruhlu, "Çanakkale Kaleleri", *Çanakkale Tarihi VI*, İstanbul, 2008.
- 3 Naima 2007, Naîmâ Mustafa Efendi, *Târih-i Na'îmâ*, Haz. Mehmet İpşirli, Ankara, 2007

İSTANBUL KLASİK ARAÇ FESTİVALİ'NE TURİNG DESTEĞİ

◆ **Abdülhamit Beşir** / abdulhamit.1876@hotmail.com

28 - 30 Haziran 2019 tarihleri arasında bu yıl ikincisi tertip edilen; klasik otomobil, ticari ve askeri araçların sergilendiği "2. Uluslararası İstanbul Klasik Araç Festivali" gerçekleşti. TÜYAP Fuar ve Kongre Merkezi'nde, Antika Otomobil Federasyonu (AOF) tarafından düzenlenen festivali, sekiz binden fazla klasik otomobil tutkunu ziyaret etti.





Etkinlikte; başta Kurumumuz Turing olmak üzere, TÜVTÜRK, Rahmi Koç Müzesi ve Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi, Antika Otomobil Federasyonu, İstanbul Klasik Otomobil Derneği, Bursa Klasik

Otomobilciler Derneği, Ankara Klasik Otomobilciler Kulübü, Anadol Otomobil Derneği, Klasik Otomobil Kulübü gibi ülkemizin otomobil alanından birçok önemli kurumu bir araya geldi.





Klasik otomobil tutkunlarına nostalji rüzgârı estiren Klasik Araç Festivali'nde; Elvis Presley'in 1955 Cadillac'ı, Marilyn Monroe'nun 1956 Ford Thunderbird'i, Harry Potter'ın 1959 Ford Anglia'sı, 80'li yılların vazgeçilmez dizisi Kara Şimşek'te kullanılan 1982 Pontiac Transam'ı; Yeşilçam'ın yıldızlarından Hulusi Kentmen'in 1956 Ford Fairline'ı, Şoför Nebahat'ın 1952 Desoto'su, Sadri Alışık'ın 1957 Chevrolet Belair'i, Ayhan Işık'ın 1966 model Mercedes'i, Türk müziğinin divası Müzeyyen Senar'ın filminde kullandığı 1970 Anadol'u, seksenlerin unutulmaz dizisi Dallas'ta kullanılan 70'li yıllara ait Chevrolet pick-up, bir nesile ilham veren VW Herbie, efsane Aston Martin model otomobiller başta olmak üzere birbirinden kıymetli klasik otomobillerle katılımcılar anılarını yeniden canlandırırken aynı zamanda kalite ve estetiğin en nadide örneklerini görebilme imkanı buldu. Bu yıl ziyaretçiler; workshoplar, sosyal sorumluluk proje çalışmaları, çocuklar için eğlence ve oyun alanları, konserler, dans showları ve eğitimlerle dolu bir festival yaşadı.





Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren otomobil dünyasının daima içinde ve destekçisi olan Kurumumuz Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu olarak, iştirak ettiğimiz festivalde, özellikle klasik araç sahiplerinin otomobillerini süslemek için büyük önem verdiği ve klasik otomobillere ayrı bir değer katan "Turing Panjur Arması", önceki yıllardan farklı olarak sertifikası, seri numarası ve özel kutusuyla Turing standımızda araçlarını süslemek isteyen koleksiyonerlerin ve klasik otomobil meraklılarının

ilgisine sunuldu. Ayrıca festivalde sergilenen klasik otomobillerin sahiplerine, Turing olarak trafik kazalarının önlenmesine yönelik yürüttüğümüz proje kapsamında, Yüksek Görünümlü Reflektörlü Yelek, trafikle ilgili pek çok kitap hediye edilirken festivali ziyaret eden ve geleceğin klasik araç severleri miniklerimize de standımızdan trafik ve yol güvenliği konulu Turing Boyama Kitapları, trafik temalı çizgi film DVD'si hediye edildi.



PROF. DR. İLHAN AKIN'IN VEFATI

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

Uzun bir aradan sonra yayın hayatına tekrar kazandırılan Turing dergisinin 376. sayısından itibaren eski Yönetim Kurulu Başkanlarımızın kendileriyle, ebediyete intikal edenlerin ise yakınlarıyla yaptığımız sohbetlerden birisini de 2015 yılının Mart ayında Prof. Dr. İlhan Akın ile gerçekleştirmiştik. Dergimizin 381. sayısında Kurumumuzun 28.08.1975 - 21.05.1976 tarihleri arasında Yönetim Kurulu Başkanı olan Prof. Dr. İlhan Akın ile evinde yaptığımız keyifli, bir o kadar da eğitici sohbeti siz değerli okuyucularımız ile paylaşmıştık. 27 Ağustos 1927 yılında İzmir'de doğan, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi eski Dekanı ve aynı zamanda Kurumumuzun 6. Başkanı Prof. Dr. İlhan Akın, 26 Temmuz 2019 Cuma günü vefat etmiş, 27 Temmuz Cumartesi günü ise İ.Ü. Hukuk Fakültesi'nde yapılan törenin ardından Zincirlikuyu Mezarlığı'na defnedilmiştir.



Prof. Dr. İlhan Akın, TTOK Yönetim Kurulu Başkanlığı döneminde T.C. Gümrük ve Tekel Bakanlığı'ndan Triptik hizmetlerindeki başarısından dolayı onur belgesi almış, aynı zamanda Kurumumuzun çok sayıdaki önemli projesinin hayata geçirilmesinde büyük özveri ve çaba sarf etmiştir. Ülkemizde hukuk alanında öncü çalışmalar yürüten Akın, Türkiye'de ilk defa Temel Hak ve Özgürlükler dersi vermiş, sonrasında ise bu dersin bütün Hukuk Fakültelerinde okutulmasına ön ayak olmuştur. Merhum Başkanımızın bu alanda yazdığı "Devlet Doktrinleri" adlı ilk kitabı, 1962 yılında Türk Dil Kurumu Bilim Ödülü'nü kazanmış, daha sonra yayımladığı "Temel Hak ve Özgürlükler" adlı eseri ise bu konuda yazılan ilk kitap olmuştur. 1972 yılında

İ.Ü. Hukuk Fakültesi dekanı olan ve kendisinin deyimiyle "Dekanlık mı beni çok sevdi, yoksa ben mi dekanlığı çok sevdim?" diyen Akın, üst üste üç dönem seçilerek, daha sonra ise üç dönem atama yoluyla toplam 16 yıl bu görevini başarıyla sürdürerek bir ilke de imzasını atmıştır. Hem dekanlık hem de öğretim üyeliği yapan Akın, gerek Türkiye'de gerekse üniversitelerde huzursuzlukların, sıkıntıların yaşandığı bir dönemde uzlaştırmacı, yatıştırıcı tutumu ve kuralları uygulamasındaki başarısı ile büyük takdir toplamıştır. 92 yıllık ömründe pek çok başarıya imza atan ve binlerce öğrenci yetiştiren merhum Başkanımız Prof. Dr. İlhan Akın'a Allah'tan rahmet, eşi Gönül Hanımefendi, evlatları, torunları ve tüm sevenlerine Turing ailesi olarak başsağlığı dileriz.

TURING'DE YAZ DÖNEMİ EĞİTİMLERİ

◆ Süleyman Topcu / suleyman.topcu@turing.org.tr

2018-2019 yılı eğitim dönemlerinin genel tablosuna bakıldığında; Turing'in yabancı dil öğrenmek isteyen veya ilgi duyduğu kişisel gelişim kurslarına katılmak isteyen tüm öğrencileri için sağladığı eğitim imkânları başarıyla tamamlanmıştır.



Bunun en güzel örneklerinden biri; başlangıç seviyesi İngilizce eğitimine başlayan bir sınıfımızın, mevcut öğrencilerini koruyarak üç dönem sonunda üst seviyeye ulaşmasıdır. Diğer bir örnek ise orta seviyede başlayan çok sayıdaki öğrencimizin üç dönem sonunda akademik seviyeye ulaşması ve dil sınavlarından yüksek puanlar almasıdır.

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'nun, öğrencileri için düzenlemiş olduğu yaz dönemi eğitim faaliyetleri tahminlerin çok üzerinde bir sayı ile tamamlanmıştır. 24 Haziran 2019 itibarıyla başlayıp, 29 Ağustos 2019'da tamamlanan 9'u İngilizce, 1'i İspanyolca, 2'si Arapça, 1'i Osmanlı Türkçesi, 2'si Diksiyon, 1'i Tarih Atölyesi ve 1'i Fotoğrafçılık olmak üzere 17 farklı kurs programı 395 öğrencimizin katılımıyla gerçekleşmiştir.





Hiç kuşkusuz dünya dili olan İngilizce; farklı seviyeleri, 9 sınıfı, 232 öğrencisi ve yoğun programıyla en çok talep edilen eğitim olmuştur. Dil eğitiminde önemli olan unsurlardan biri süreklilik olduğu için Konuşma Kulübü (Speaking Club) kurslarımız ara vermeden, iki farklı sınıfta devam etmektedir. Yaz döneminde ilk kez gerçekleştirdiğimiz "Tarih

Atölyesi" programı da ülkemiz başta olmak üzere yakın coğrafyamızın tarihi ve kültürünün ana hatlarıyla anlatıldığı konular, makaleler, tavsiye edilen kitaplar üzerinden yapılan okumalar ve öğrencilerimiz tarafından hazırlanan sunumlar ile keyifli bir hal almıştır. 9 hafta boyunca süren tarih atölyesi derslerine 42 öğrencimiz devam etmiştir.



TURING'DE YAZ AKŞAMLARI KONSERLERİ

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

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, Seyrantepe Genel Merkez Salonunda her hafta cumartesi, pazar, salı ve perşembe günleri düzenlediği bir gelenek haline getirdiği Kültür Sanat Faaliyetlerine yaz sezonu nedeniyle Mayıs ayında ara verdi. Kurumumuz, yaz döneminde ise her ay "Turing'de Yaz Akşamları" adıyla konserler düzenlemeyi sürdürmektedir. İlk konserimiz 24 Temmuz Çarşamba akşamı Hicaz Faslı ile başladı.

Türk Musiki Vakfı'nın iş birliğiyle Mehmet Güntekin idaresinde, sazandeler; Aziz Şükrü Özoğuz (keman), İbrahim Karaşin (kanun), Volkan Ertem (viyolonsel) ve İbrahim Kararoğlu (ud) ile haneneler; İbrahim Suat Erbay (gazelhan), M. Taha Aras, Anıl Yurttaş, Gizem Coşkun, Aybige Demir Okan ve Berna Özçeltik'in oluşturduğu İstanbul Fasıl Topluluğu, Türk müziğinin birbirinden güzel eserlerini seslendirdi.



Page 1 | PRESENTATION**Dr. Bülent Katkak
T TOK President**

Dear Members and Readers,

Summer is a season of happiness for everyone with its long days, favorable weather and vacations. However, this summer has made our community grieve. We lost our former chairman İlhan Akin and one of our members Mehmet Şevki Eygi in July, and our former deputy chairman Ahmet Haluk Dursun in August. All deaths are untimely, but especially Haluk Dursun's sudden death upset us and everyone around him as he was still serving the state and the public. We extend our condolences and wish patience to all who loved them.

In summer months when all education is paused, Touring Club headquarters were filled with students every day. Almost 400 university students attended the free classes. You can find more about our summer education, culture and arts calendar within the magazine. These activities will begin again in October. You can stay up-to-date on these events through SMS or e-mail and we would love to see you there.

Our association, which is the same age as our Republic, has attached utmost importance to press endeavors since the day it was founded by Reşit Saffet Atabinen. We have contributed to the literature about the city Istanbul greatly by publishing copyrighted works. On this path, our next milestone was "Istanbul Atlas of Literature" which you will see on the cover. I hope you like this work that we proudly present to you with this issue.

In this issue, you will find an informative and enjoyable interview with our esteemed and long-time member Prof. Dr. Nihat Falay, who is also closely interested in many art branches. I wish him a long, healthy and happy life.

We had our regular general assembly held once in every three years. The participation was extraordinary. We thank all members who attended and wish us all a productive new period.

Our yearly international educational culture trips were organized for well-performing students in summer. Around 200 students attended these trips, about which you can find information in the following pages. For the first time, "Teaching Turkish to Foreigners" project was conducted this year with the cooperation of Istanbul Medeniyet University. We hereby thank all participants for their contribution.

I hope you enjoy this 399th issue of our Club's magazine.

With my best regards.

Page 4 | COVER**Istanbul Atlas of Culture and Literature**

Istanbul Atlas of Culture and Literature, first published by the Touring Club in 2015, is back with its renewed size and updates. Cities are the alive and developing beings that have been established as a result of humanity's thousands of years of experience. You can see the wisdom of minds, the sensation of souls and the human lives of every profession and lifestyle in cities. Houses, fountains, schools, inns, baths, palaces, bridges, libraries, books, bazaars and shrines are the places where these aspects come to life. Istanbul is a city where you can find the most amazing examples of all these! It is even beyond them, because you can see the greatest achievements of the world, the synthesis of Roman and Islamic civilizations here. Istanbul is the daughter of the Roman civilization and the bride of the Islamic civilization. For over a thousand years, it has been a place that collects the knowledge and experience of the world in itself and is a city that can best explain the heritage of humanity. Despite the Roman power battles, the Latin invasion, big earthquakes, great fires and the destruction of modernization that began after the 1900s, all of which have cost the city some of its texture, the city is still standing with thousands of marvelous works of art that challenge time itself. On one side is a unique strait in the world: the Bosphorus... On the other side is a calm bay: the Golden Horn... Another side is a beautiful inland sea: Marmara... And dancing with them are trees, birds, fish, wind, currents and waters... Had it not been a great city, Istanbul would undoubtedly have emerged as one of the world's natural havens... Istanbul Atlas of Culture and Literature is a work that brings together the magical beauty of this city and the writers who are inspired by this spell and are at the top of their arts. Collecting photography works reflecting the nature and history of the city, the work also has more than 350 literature figures contributing to the narration of this magical city. The greatest success for a book is to meet the reader many times, that its words have the ability to guide people, that it reflects the readers' values and, more importantly, that it is able to inform the reader. Istanbul Atlas of Culture and Literature presents to its readers a wonderful city to explore, aesthetic photographic frames of this city and the accumulation of hundreds of people of emotion and wisdom who dwelled this city.

Page 8 | NEWS

Prof. Dr. A. Haluk Dursun Has Passed

Deputy Minister of Culture and Tourism Dr. A. Haluk Dursun, who served as the Vice President of our Club between 05.03.2005-24.06.2006 and 08.06.2011- 21.02.2013, was killed on August 19, 2019, in a traffic accident. In addition to his very important bureaucratic tasks, we share with you readers the article written by Nilay Dursun for our late member, who was one of the first scientists to come to mind in the fields of history and culture, educating countless students while keeping his academic identity at the forefront. As the Touring Club family, we would like to express our condolences to all his friends and family. First, my memories from when my father was vice chairman of the Club flooded into my mind. A walk in a cold Çeşme street, the conferences held in the Club's premises, Çelik Gülersoy telling about his interest nature and architecture, the activities at Yeşil Ev mansion, the importance he gave to the Club's library, but most of all, the meals we ate in Romantika as a father and daughter who were fond of eating together...

Although I have spent a lot of time with him since I was a child, I discover a new feature in every article I read, as if I still learn something new from him every day. Therefore, as a person who continues to teach us all new things even after his death, I believe that the word that best describes him would be "teacher."

Of course, aside from all these descriptions, the value of the words "my dear father," which only I have the privilege to use, is priceless. All those who knew him and all his students would say "How lucky you are to have such a father" whenever they saw me. In fact, I would be jealous of them because they spent more time with my father than I could. Also, I can say that being a child of such an "all-round" person is not easy; even when I spoke with my inner voice, I would add with fear the words "May God never take you away." But life strikes you with what you are most afraid of when you least expect it. Despite all that is said for him, all expressions stating his value for our country, state, nation, history, culture and geography, only one expression was stuck in my mind and it was the one my aunt said: "Such a pain to lose such a father!"

Beady-eyed daughter of Teacher Haluk.



Page 10 | TURING

Touring Club General Assembly Meeting

Our institution, a non-profit organization of the same age with the Republic of Turkey, held its ordinary general assembly at the Istanbul Lutfi Kırdar International Convention and Exhibition Center on June 30, 2019. After the intense three-year period, the Chairman of the Board Bülent Katkak gave information about the activities that have been carried out since. After his presentation, the voting took place and the results are as follows: Main members of the board: Bülent Katkak, Ahmet Emre Bilgili, Nurettin Yaşar, Şeref Dursun, Özdemir İçin, İlhan Turan, Ali Düşmez, Harun Maden, Tevfik Sulu, Cemalettin Şahin, Zeynel Koç. Associate members of the board: Ali Altıntaş Belkis İbrahimhakkioğlu, Mustafa İsmet Saraç, Abdülkadir Akıl, Süleyman Zeki Bağlan, Nilgün Atasoy, Mustafa Ece, Hayrullah Cengiz, Enver Kibiroğlu, Emine Doğan, Salim Aydın. Associate members of the discipline board: Mehmet Akif Aydın, Nezih Başgelen, Hilmi Orbay'ın onur kurulu asil, Yusuf Yazıcı, Engin Kökçü, Sevil Alpaydın. Associate members of the supervisory board: Gürsel Öngören, Mehmet Güntekin, Özcan Tuncel'in denetim kurulu asil ve Ömer Kırkpınar, Güzin Sühran Belli, Süleyman Ersöz.

Page 12 | TEST DRIVE

Honda NSX

The engine block of the NSX, which stands for New, Sportscar and Experimental, was decided to be located in the middle of the vehicle, in order to both provide a more stable center of gravity and deliver power to the rear wheels more efficiently in the rear-wheel drive system. The most important feature of the prototype that emerged in 1986 was that it had an all-aluminum body. The NSX, which went on sale in Japan in 1990 and in the United States in 1991, was so popular that, aside from the short sale of all manufactured vehicles, those who wanted to buy this relatively reasonably priced, handsome and fast sports car had to enter a three-year delivery line. NSX, whose production was discontinued in 2005, was not mentioned for a long time. Honda has tried to keep it a secret as much as possible that they had developed a brand new NSX for over 10 years. After plenty of rumors about the engine block and power, it finally officially announced that the new NSX would be a hybrid vehicle. The renewed NSX has four engines, one gasoline and three electric. The petrol engine is a V6 with a double-turbocharged engine with a volume of 3.5 liters. With the addition of electric motors, the total power generated by the vehicle reaches 573 hp.

There is a smart reason why the NSX has three electric motors. Two of the them provide independent power to the front right and left wheels, significantly improving cornering and handling. It is fair to say that the new NSX, where the gasoline engine operates the rear wheels and the electric engines the front wheels, has a 4X4 transmission system at the space age level. However, we can also say that Honda falls behind the mission they committed to when they produced the first NSX in 1984, because the new NSX developed over 10 years neither has the same price tag nor shares the same technology as its competitors. Honda's new NSX stands out as a more user-friendly and docile sports car than its German and Italian competitors, which can attract enthusiasts with its Japanese-inspired design.



Page 16 | WORLD

Touring Club's Education and Culture Trips

Within the scope of Touring Club's culture, arts and education activities in 2018-2019, we organized educational and cultural trips abroad for our students. The first of these was the Cyprus trip between 8-10 April 2019; the Greece, Macedonia and Bulgaria trip between 21-25 April; the Bosnia and Herzegovina trip between 10-12 June; the Jerusalem trip between 15-17 June and the Kosovo, Albania, Montenegro trip between 24-28 June. Lastly, we visited Andalusia between 02-06 July.

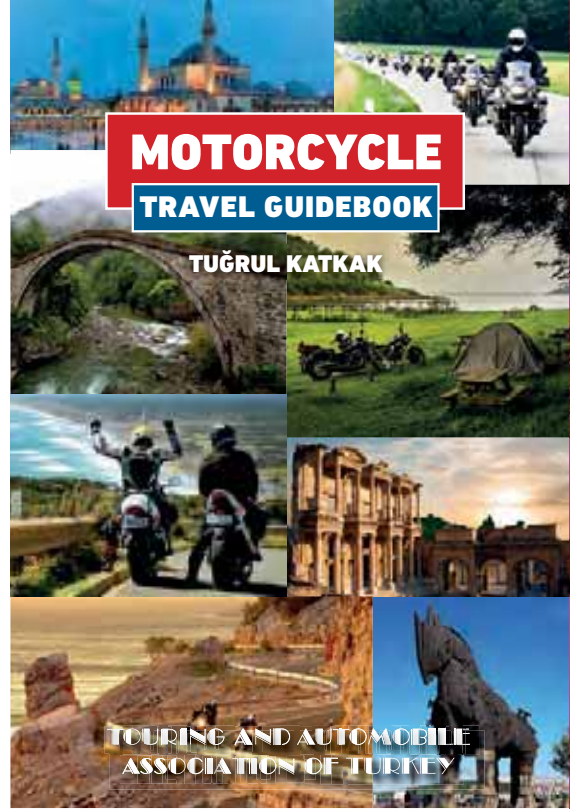


"Teaching Turkish to Foreigners" Project

As the Touring and Automobile Club of Turkey, we have carried out this project in collaboration with Medeniyetler University Turkish Education Application and Research Center (TÖMER) to introduce our country and the Turkish language and culture to foreigners.

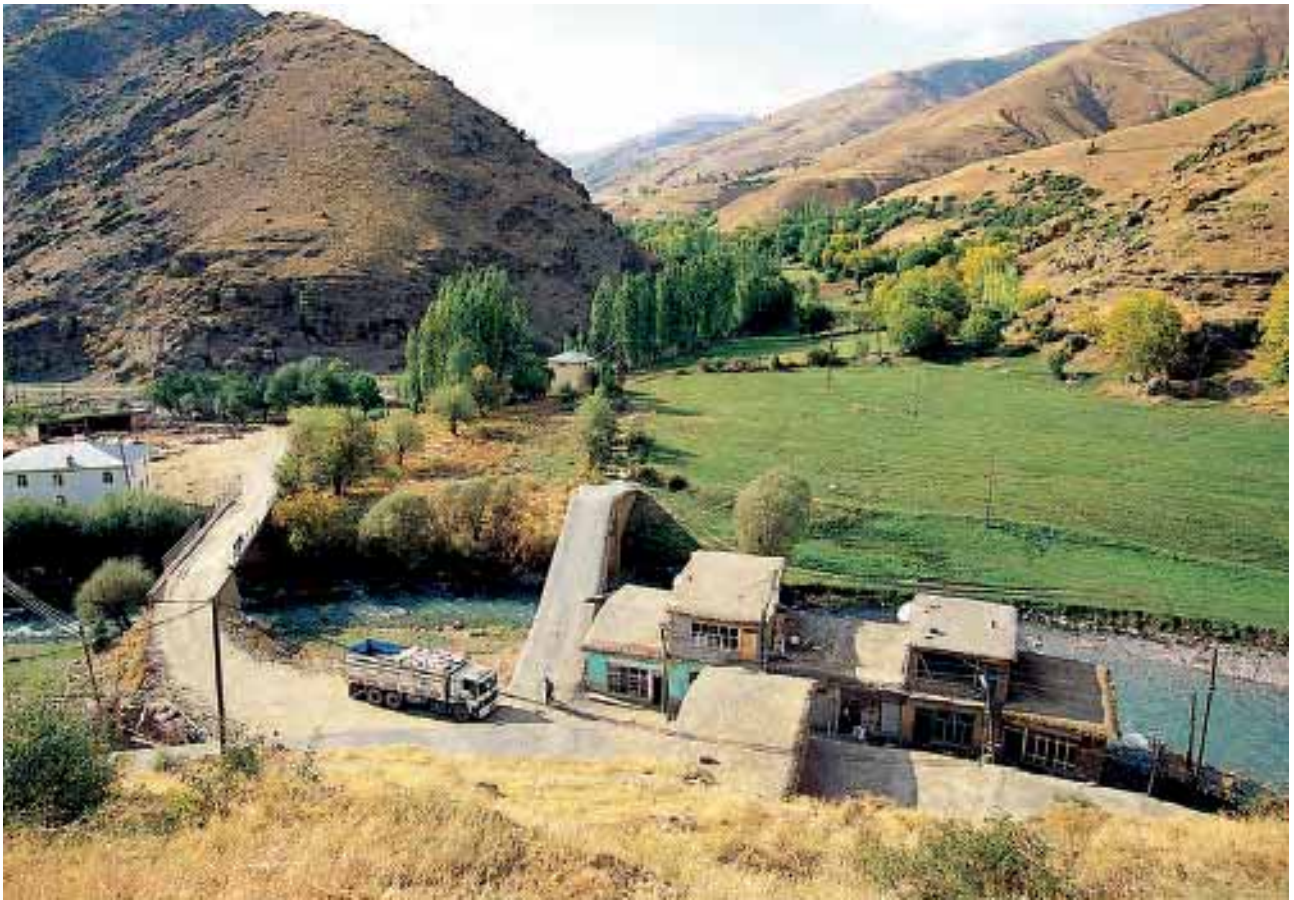
Within the scope of the project realized between 27 June - 18 July 2019; senior students, graduates or graduate students of Turkish Language Teaching, Turkish Language and Literature/Teaching, Contemporary Turkish Dialects, Linguistics, Foreign Language Education, Foreign Language and Literature, Translation and Interpreting and the Primary School Teaching departments of several universities taught Turkish to foreigners.

18 students participated in the 90-hour training. Our students who successfully completed the teacher training received their certificates and will be able to work in domestic and international projects of institutions such as Yunus Emre Institute and the Education Foundation. Students who successfully completed their training attended a ceremony on Friday, August 9 at Club Headquarters and received their internationally valid certificates with the participation of Istanbul Medeniyet University TÖMER President Assoc. Prof. Dr. Ahmet Koçak and Touring Club Chairman Dr. Bülent Katkık.

**Motorcycle Travel Guidebook**

In developing countries, motorcycles are mostly used as means of transportation and in developed countries, they are mostly used for travel purposes. Some practical and arbitrary advantages as well as a number of safety risks are brought about by the use of motorcycles. As such, it is necessary to take some precautions to prevent a trip from becoming a nightmare. That's exactly why our Motorcycle Travel Guidebook was prepared. Some experiences are costly, and if these costs are paid on the motorcycle, there may be irreparable consequences. The source of information has become more important than ever in our era, especially when communication technology is so advanced. Information from unreliable sources can have vital consequences when a motorcycle is concerned. Therefore, for bikers who have no or limited experience in motorcycle travel, the Motorcycle Travel Guidebook offers very rich content. How to plan and prepare for a motorcycle trip and what to pay attention to during the journey are among some points you will find in this guide, as well as route suggestions from all over Turkey. These routes are divided into two as daily or overnight and are arranged from easy to difficult and from short to long. This way, bikers will easily understand which route is appropriate for their level and will not endanger themselves. The Motorcycle Travel Guidebook, which is also being translated into English, will be distributed all over the world. Thus, many foreign riders will be aware of the natural beauty of our country and will come to Turkey, thus contribute to the promotion of Turkey. The first edition of the Motorcycle Travel Guidebook was published in May 2019 at 5000 copies.

Van

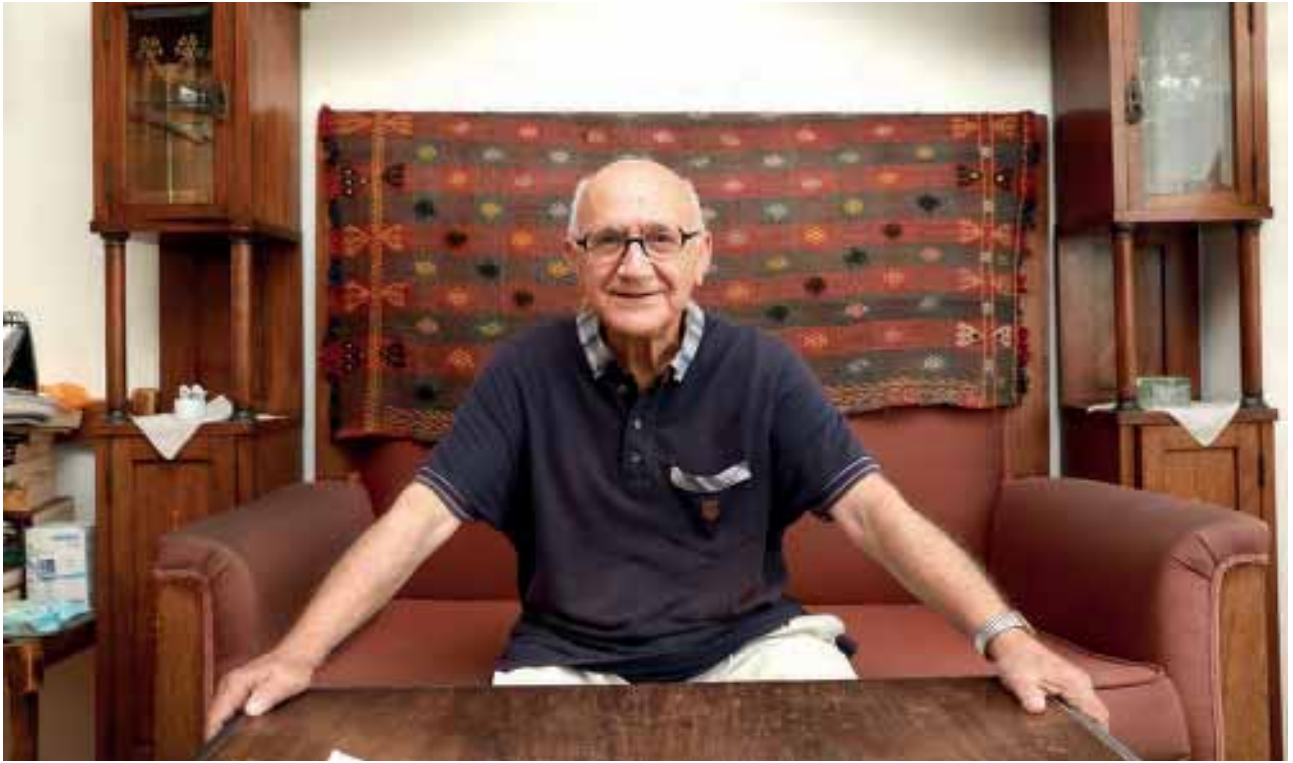


After Bosnia and Herzegovina's Sarajevo and Crimea's Bakhchysarai, this time we are going to Turkey's own Van province, to Bahçesaray. There, people deal with snow and mountain terrain in winter and, in summer, cherish the plentitude of walnuts, fish and honey and say thankful prayers on the banks of Müküs Creek.

We had to go to Bahçesaray, see it and try to pass it on to our readers who cannot go there themselves. Bülent Katkak, Mustafa Aksay and I went to Van province in a season when the sun sent its most abundant beams of light to indulge photographers during the beautiful days of October. We set off with a minibus from our friend Abdullah Tunçdemir's company Ayanis from Van city center. First, we talked about Zerzevat waters, Kehriz waters and Şamran waters and then we climbed Mount Ereğ. Van is a city of waters and mountains. Nemrut's crater lakes, Muradiye Waterfall, Bendimahı waters, Hosab (now called Guzelsu) on the way to Hakkari, Erciş, Çatak streams are the best-known water bodies. Gürpınardır is the lowest place of Van province with 1600 m of altitude. (The highest place in the Netherlands is 320m.) When you arrive by plane to the airport, Nemrut Mountain and Süphan Mountain meet you. If you go north to Muradiye, you will reach the foothills of

the Gereat Ağrı in Doğu Beyazıt. It is fully mountainous beyond that point. When you descend to Gevaş, Mount Artos welcomes you. At 66th km after the Catak crossroads, you arrive at Bahçesaray crossroads and there you will encounter a small but extremely gracious stream. As you take the road along the creek and go up to the village of Narlıdere, you will eventually reach the passage – the famous Karabel passage also known as Karabet passage. Altitude is also written there. The lowest pass among the mountains is at 2985m.

After walking around Bahçesaray, we went to Kırmızı Köprü (Red Bridge), which is a highly arched single-arch bridge. Anyway, let us get back to our topic which is water. You cannot leave without seeing the source of Müküs Creek while you're there or drinking water from the source and say "Thank God." After four or five kilometers, we reached the source of the water. A cave mouth gushes water in foams through the rocks. The sound of water, autumn leaves and the smell of thyme were priceless. Our driver complained that if we lose ourselves in the landscape we would stay here until the night. Then, inevitably, we're on our way back. May your way be always free of hindrances, the people of Bahçesaray!

Prof. Dr. Nihat Falay**Could you tell us about yourself?**

I was born in Urfa province on May 1, 1941. My father Fikri Falay was a civil servant and my mother Fatma Falay was a housewife. Since my father passed away as a result of a heart attack in 1946, my mother moved from Urfa to Diyarbakır so that we can continue our education. I went to Cumhuriyet Primary School and then was transferred to İsmet Paşa Primary School, where students with trachoma attended such as myself. My brother Ziya Falay had to come to Istanbul because he entered the Istanbul Technical University Electrical Engineering Department. So my mother decided to settle in Istanbul. When the school year started, my mother had enrolled me in Karagömrük Middle School. After secondary school, I studied at Vefa High School between 1957-1961.

Can you talk about your university education?

In 1961, I entered Istanbul University Faculty of Economic. I graduated in 1965. After my graduation, I was appointed as an assistant graduate in the same faculty in 1969 and became a doctoral student. I became an associate professor in 1980 and a professor in 1988. I have four books in Turkish Economics Bibliography, Ibn Khaldun's Economic Vision, Planning-Programming-Budgeting System and Turkish Program Budget Model, Program Budget and Zero-Based Budget System and History of Finance, and hundreds of articles, papers, research projects, panel

discussions, interviews and translations. In addition, I had the honor of having a book published in my name, titled "A Gift to Prof. Dr. Nihat Falay."

Could you tell us about your interest in theater?

My interest in theater began in 1962 with an advertisement in the newspaper for the auditions held in the hall of the National Turkish Students' Association in Cağaloğlu.

How did you encounter the Touring Club?

Besides my scientific studies, I was closely interested in history, environment, culture and arts, and voluntarily contributed to and followed developments in these areas. Years ago, I joined a culture and arts show on TRT television, where I had a conversation on the subject of world culture and arts. Touring Club General Manager Çelik Gülersoy watched it and wanted to meet me. Soon I was offered to become a member. I have been closely monitoring all Turing activities since then. As I am an academician, I support all activities for students and I want to state that I will do whatever I have to do about it. I've had hundreds, even thousands of students, and I'm happy if I've been a bit useful. I always try to do something for them. I have never had my own children, but I can say that I have had hundreds of children, and I know they will never forget me. I would like to say that after reading the magazines and books that the Club regularly sends, I make sure to share them with other readers.

Page 52 | NOSTALGIA

1955 Buick Roadmaster

Founded in 1903 by Scottish industrialist David Dunbar Buick, the company began sales in 1904. Between 1907 and 1910, it ranked second in the market after Ford as the best seller. Three years in late 1910s and two years each in 1920s and 1930s, and in 1955-1956, it earned the third place in sales overrunning Chrysler's Plymouth from the "Big Three." Buick was the first GM brand to be included within General Motors in 1908. Roadmasters, which were built on Buick's standard long chassis until 1940, and on the medium-length chassis of Oldsmobile after 1940, were sold as Buick's most popular and luxurious model between 1946 and 1958 after the war. This name, which was removed after the seventh generation of 1958, was used again in Buick's largest and largest models between 1991-1998. The 1955 Roadmaster, which was installed in eight different factories in the USA, was introduced with three different models. The 4-Door Sedan, Convertible Coupé and Riviera Hardtop Coupé which is now in the Museum share the same technical structure and specification of the Oldsmobile's '98 model and the "C" body of Cadillac's with the Super series. Harnessing the lines of General Motors legendary designer Harley J. Earl, the Roadmaster features the Super and Century series' four ventilation holes in the front fenders. In 1955, with the exception of Buick, Oldsmobile and Cadillac, all brands of the "Big Three" were introduced with a completely new body design. In 1954, Buick started to share a bullet-shaped "Dagmar" bumper with Cadillac. You can read more about the Dagmar bumper on the Cadillac pages. Roadmaster engine in our museum 322 cu.inch 236 hp Nailhead. 1954 Buick's 200 hp 322 Nailhead was increased to 236 hp that year for the first time using 4-throat carburetor. In 1948, the Dynaflo automatic transmission was offered as an optional equipment for Roadmasters but now it was standard. The number of Buick units using Dynaflo in 1955 was 64,500. This 6-seater hardtop Riviera was produced 28,071 units and sold at 3453 dollars. Power-assisted steering, luxury wheel covers, thick foam seats and luxury carpets were standard. Two or three tone colors, white tire sidewalls, exterior mirror and air conditioning were optional. On March 16, 1955, Buick produced its one millionth V8 and 20 days later, the 8 millionth car was taken from the assembly line. And that year, 9.84% of the cars manufactured in America were Buicks.



Page 56 | ARCHITECTURE

Seddülbahir Castle



Seddülbahir Castle is located at the south end of the Gallipoli peninsula, at the point where the Dardanelles meet the Aegean Sea, on Damlaçık Cape located between today's Ertuğrul and Morto bays. After the Venetian Navy blockaded the strait's entrance and occupied Bozcaada in 1656, it was decided to construct two castles at the entrance of the strait. It is known that Sultan Mehmed IV and Sultana Hatice Turhan visited the construction process in September 1659. These fortresses built under the supervision of architect Mustafa Agha and Captain Ali Pasha were named Kal'a-i Sultaniyye on the Rumelian side and Kal'a-i Hakaniyye on the Anatolian side, but later became known respectively as Seddülbahir (Sea Wall) and Kumkale. These were largely destroyed during the Battle of Çanakkale. The building, which was abandoned during the Republic era, was registered by the Supreme Council of Real Estate Antiquities and Monuments. Seddülbahir Castle is a building located at the entrance of the Dardanelles. To preserve it, lead-covered cones should be placed on the five bastions and the body walls of the castle and the bastions should be painted with lime whitewash, just like in the old times. There are hundreds of castles like Seddülbahir in Turkey geography. We are spending limitless resources to repair these structures, but very few of them are recoverable and the efforts are not enough to care for them. I think that any kind of repairs made with resources allocated from the general budget is a waste and no economy can endure an endless resource waste. It should be urgently investigated what kind of income generating resources can be found for such buildings and required arrangements should be made in such repair projects. It is not possible to make these arrangements within bureaucracy, because the efforts of those involved are always violently suppressed and it is impossible to make radical decisions and take steps in an environment where no one is punished for not doing their part. I think that a board similar to the Council of Culture and Arts Policies established within the Presidency with a new understanding will take more positive steps on these issues. Our country has sufficient human resources for these works, but like almost everything we need someone to lead the way.

Touring Club Supports Istanbul Classic Cars Festival



Organized for the second time this year between 28-30 June 2019, the International Istanbul Classic Cars Festival accommodated classic cars, commercial and military vehicles. More than eight thousand classic car enthusiasts visited the festival organized by the Antique Automobile Federation (AOF) at TÜYAP Fair and Congress Center. Touring Club, TÜVTÜRK, Rahmi Koc Museum and Ural Ataman Classic Car Museum, Antique Automobile Federation, Istanbul Classic Automobile Association, Bursa Classic Automobile Association, Ankara Classic Automobiles Club, Anadol Automobile Association, Classic Cars Club and other prominent institutions came together at the event. The wind of nostalgia blew the classic car enthusiasts away through Elvis Presley's 1955 Cadillac, Marilyn Monroe's 1956 Ford Thunderbird, Harry Potter's 1959 Ford Anglia, and the 1982 Pontiac Transam used in the indispensable 80s series "Knight Rider" Yeşilçam star Hulusi Kentmen's 1956 Ford Fairline, lady driver charac-

ter Nebahat's 1952 Desoto, Sadri Alişık's 1957 Chevrolet Belair, Ayhan Işık's 1966 Mercedes, Turkish music diva Müzeyyen Senar's 1970s Anadol, the Chevrolet pick-up used in 80s memorable series Dallas, VW Herbie which inspired a generation and especially legendary Aston Martin models revived the memories of the participants. It was a rare opportunity to see the finest examples of quality and aesthetics. This year visitors saw a festival full of workshops, social responsibility projects, entertainment and playgrounds for children, concerts, dance shows and trainings.

As the Touring Club, the special Touring Club Emblem was presented to the owners of classic vehicles and collectors who wish to decorate their cars and add value to the classic cars. Different from the previous years, this year the emblem was handed with its certificate, serial number and dedicated box.

Page 68 | NEWS

Prof. Dr. İlhan Akin Has Passed



In the 381st issue of our magazine, we had a pleasant and informative conversation with Prof. Dr. İlhan Akin at his home. He had acted as the chairman of our Club between 28.08.1975- 21.05.1976. Born on August 27, 1927 in Izmir, he graduated from Istanbul University Faculty of Law and was the former Dean of the same school and also the 6th President of our Club. Prof. Dr. İlhan Akin passed away on Friday, July 26, 2019. After the ceremony held at the Faculty of Law, he was buried in Zincirlikuyu Cemetery. After 92 years of success and thousands of students who have achieved many successes, we wish God's mercy to Prof. Dr. İlhan Akin and present our condolences to his wife Lady Gönül, his sons, grandchildren and all friends as the Touring Club family.

Page 69 | TURING

Summer Trainings At Touring Club



Looking at the general picture of 2018-2019 educational year; we can say that the Club has successfully completed its educational duties for all students who want to learn a foreign language or attend personal development courses of their interest. One of the best examples of this is the beginning of an English language course in which our students have completed the advanced level at the end of three semesters. Another example is that

a large number of students starting at the intermediate level reached the academic level at the end of three semesters and got high scores on the language exams. Touring and Automobile Club of Turkey completed the planned summer term training activities organized for students with a higher number of participants than expected. Between June 24, 2019 and August 29, 2019; 9 English classes, 1 Spanish class, 2 Arabic classes, 1 Ottoman class, 2 eloquent speech class, 1 history workshop and 1 photography class were completed, amounting to 17 different course programs taking place with the participation of 395 students.

English, which is undoubtedly the global language of our time, has become the most demanded class at different levels with 9 classes, 232 students and an intensive program. Since one of the important elements of language education is continuity, our Speaking Club courses will continue in two different classes.

The "History Workshop" program, which we held for the first time this summer, became an enjoyable activity with the topics, articles, books and presentations prepared by our students with subjects from our country and our close geography. 42 students attended the history workshop courses that lasted for 9 weeks.

Page 71 | TURING

Summer Nights At Touring Club



Touring and Automobile Club of Turkey took a summer break in May from its traditional culture and arts activities held in Seyrantepe Headquarters every Saturday, Sunday, Tuesday and Thursday. During summer, our institution continued to organize concerts titled "Summer Nights at Touring Club" once a month.

The first concert was held on 24 July with the collaboration of Turkish Music Association. Istanbul Fasil Ensemble conducted by Mehmet Güntekin gave a concert in hicaz maqam with instrument players Aziz Şükrü Özoğuz (violin), İbrahim Kardeşin (qanun), Volkan Ertem (cello) and İbrahim Kararoğlu (oud) and singers İbrahim Suat Erbay, M. Taha Aras, Anil Yurttaş, Gizem Coşkun, Aybige Demir Okan and Berna Özçeltik.

ALKOLLÜ ARKADAŞLARINIZIN ARAÇ KULLANMALARINA ENGEL OLUN

WAYDE VAN NIEKERK

400 METRE OLİMPİK ALTIN MADALYA
VE DÜNYA ŞAMPİYONU



ÇOCUKLARA DİKKAT EDİN

DIDIER DROGBA

ULUSLARARASI FUTBOLCU

